

PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM: CẦN MỘT CHIẾN LƯỢC TOÀN DIỆN

● BÙI VĂN DANH - NGUYỄN THỊ HƯỜNG

TÓM TẮT:

"Chiến lược phát triển tổng thể khu vực dịch vụ của Việt Nam đến 2020" do Thủ tướng phê duyệt đã nêu rõ: "Coi logistics là yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển sản xuất, hệ thống phân phối các ngành dịch vụ khác và lưu thông hàng hóa". Dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện chiếm 15 - 20% GDP (khoảng 12 tỉ đô la Mỹ). Cùng với sự gia tăng nhanh của dịch vụ logistics trong nước (từ 20% đến 25%/năm), vấn đề phát triển nguồn nhân lực trong ngành này đang được đặt ra một cách nghiêm túc và cấp bách.

Từ khóa: Logistics Việt Nam, nguồn nhân lực logistics, chiến lược phát triển.

1. Thực trạng nhu cầu nguồn nhân lực logistic tại Việt Nam hiện nay

Trong xu thế gia công (outsourcing) toàn cầu, các tập đoàn kinh doanh lớn sử dụng dịch vụ thuê ngoài, sẽ tác động mạnh đến gia tăng nhu cầu và phát triển dịch vụ. Mặt khác, với lợi thế nằm trên trục giao lưu hàng hải, Việt Nam nhiều hy vọng trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa và tải đường biển quốc tế, thông với nhiều hướng từ những thị trường nhiều nước đông dân.

Do phát triển nóng, nguồn nhân lực cung cấp cho thị trường logistic tại Việt Nam hiện nay trở nên thiếu hụt trầm trọng. Hầu như các cuộc hội thảo liên quan đến lĩnh vực này đều đánh giá lao động kỹ năng đang thiếu hụt cả về số lượng và chất lượng. Tuy đã phát triển dịch vụ 3PL (tổng cấp dịch vụ logistics bên thứ ba hay logistics theo hợp đồng) trong những năm gần đây, nhưng đại bộ phận các doanh nghiệp trong nước còn có nhiều khoảng cách với doanh nghiệp nước ngoài về uy tín trên thương trường, dịch vụ khách hàng. Một trong những lý do dẫn đến tình trạng đó, ngoài yếu kém về công nghệ, là trình độ tay nghề logistics và tính chuyên nghiệp của nguồn nhân lực trong ngành còn thấp.

Theo thống tin từ Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, trong 3 năm tới, trung bình các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần thêm

18.000 lao động; các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, dịch vụ cần trên một triệu nhân sự có chuyên môn về logistics. Theo ước tính của Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS), khoảng 140 công ty hội viên hiện nay có tổng số khoảng 4.000 nhân viên. Đây là lực lượng chuyên nghiệp, chưa kể khoảng 4.000 - 5.000 người bán chuyên nghiệp.

Cũng theo VIFFAS, nguồn cung cấp lao động cho ngành logistics chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu. Giao nhận kho vận và điều hành logistics là một công nghệ mang tính chuyên nghiệp cao nên nhân lực hoạt động trong lĩnh vực này cần được đào tạo một cách có hệ thống và được trang bị đầy đủ kiến thức như những nhà giao nhận quốc tế. Nhưng trên thực tế, hầu hết các công ty dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện nay đều khảng đĩnh tình trạng thiếu nhân lực trình độ cao.

Nguồn nhân lực hiện nay được đào tạo từ nhiều nguồn khác nhau. Đội ngũ quản lý thường là các cán bộ chủ chốt được điều động đến các công ty logistics. Đội ngũ này đang được đào tạo và tái đào tạo để đáp ứng nhu cầu quản lý. Phần lớn trong số họ thiếu kiến thức và kinh nghiệm kinh doanh, ít được cập nhật tri thức mới, phong cách lãnh đạo và quản lý chưa đáp ứng được yêu cầu. Đội ngũ nhân viên nghiệp vụ phần lớn tới nghiệp đại học nhưng từ những chuyên ngành ngoài logistics, số

còn trẻ chưa được tham gia hoạch định chính sách. Ngoài ra, lực lượng lao động trực tiếp như bốc vác, xếp dỡ, lái xe, kiểm đếm hàng kho bãi đa số có trình độ học vấn thấp, chưa được đào tạo tác phong làm việc chuyên nghiệp. Ông Trần Anh Tuấn, Phó Giám đốc Trung tâm Dự báo Nhân lực TP. Hồ Chí Minh cho rằng, chỉ có 1 - 2 % lực lượng nhân công này được đào tạo bài bản, chuyên nghiệp.

Một khảo sát của Viện Nghiên cứu Phát triển TP. Hồ Chí Minh về chất lượng nhân lực logistics cho thấy, 53,3% doanh nghiệp thiếu đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn và kiến thức về logistics, 30% doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân viên và chỉ có 6,7% doanh nghiệp hài lòng với chuyên môn của nhân viên.

2. Những hạn chế về nguồn cung nhân lực logistics

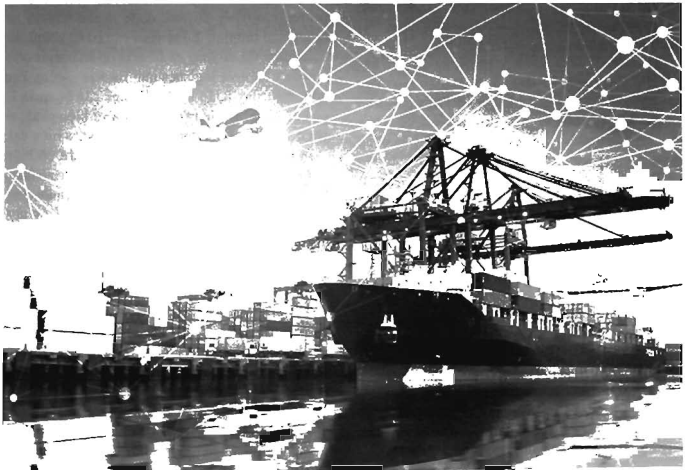
Để có một ngành dịch vụ logistics phát triển, quá trình đào tạo cần được triển khai đầy đủ ở 3 nhóm đối tượng chính.

Thứ nhất, người cung cấp dịch vụ logistics phải biết rõ bản chất, các nguyên lý và các vấn đề thực tiễn của dịch vụ logistics vốn rất đa dạng và không ngừng phát triển, không chỉ trong phạm vi trong nước, mà trên toàn thế giới.

Thứ hai, người sử dụng dịch vụ là các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh thuộc nhiều ngành nghề khác nhau phải biết cách sử dụng logistics như một công cụ để vận hành hiệu quả các chuỗi cung ứng sản phẩm và dịch vụ của mình.

Thứ ba, người quản lý và hoạch định chính sách cần hiểu rõ hơn về bản chất, vai trò, thực trạng của ngành logistics để đưa ra những chính sách và phương hướng phát triển ngành, xây dựng thể chế và luật pháp phù hợp với sự phát triển của ngành. Các chương trình đào tạo phải được thiết kế riêng cho các cấp nhân sự khác nhau bao gồm cấp quản trị, quản lý điều hành và nhân viên.

Tuy nhiên, theo đánh giá của VIFFAS, chương trình đào tạo về logistics ở Việt Nam hiện nay còn sơ lược và tổng quát. Từ năm học 2008, Trường Đại học Giao thông Vận tải TP. Hồ Chí Minh mới chiêu sinh ngành Quản trị Logistics và Vận tải đa phương thức. Đây là trường đại học đầu tiên và duy nhất ở Việt Nam mở ngành này. Các trường đại học, cao đẳng chuyên ngành ngoại thương, hàng hải, giao thông vận tải khác chỉ đưa vào giảng dạy môn học vận tải và bảo hiểm ngoại thương, chủ yếu đào tạo nghiêng về vận tải biển và giao nhận đường biển.



Một số trường đại học có chương trình đào tạo về logistics và quản lý chuỗi cung ứng thuộc các khoa quản trị kinh doanh, kinh tế vãn tải, nghiệp vụ ngoại thương, thương mại và du lịch... nhưng chỉ cung cấp các kiến thức cơ bản về nghiệp vụ ngoại thương, vận tải. Sách giáo khoa, tài liệu tham khảo về loại hình dịch vụ này cũng chưa nhiều. Ngay cả các chuyên gia được đào tạo chuyên nghiệp trong lĩnh vực này vẫn còn quá ít so với yêu cầu phát triển.

Ngoài ra, có một số hiệp hội và các nhóm doanh nghiệp tổ chức đào tạo ngắn hạn theo phương thức hợp tác với đối tác nước ngoài hay các giảng viên tự do. Trong thời gian qua, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics trực thuộc VIFFAS đã hợp tác với Hội đồng Cố vấn Giáo dục và Đào tạo của Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) để đào tạo chương trình FIATA Diploma về "Quản lý giao nhận vận tải quốc tế" với bằng Diploma được công nhận trên toàn thế giới.

Viện cũng tham gia trực tiếp trong Tiểu ban Giáo dục và Đào tạo của Hiệp hội Giao nhận các nước ASEAN (AFFA) để xây dựng chương trình đào tạo logistics chung cho các thành viên ASEAN. Ngoài ra, Viện còn kết hợp với các đối tác mở các khóa đào tạo nghiệp vụ giao nhận, gom hàng đường biển, cùng với Trường Cao đẳng Hải quan mở lớp đào tạo về đại lý hải quan...

Tại miền Trung, Đại học Đà Nẵng đã liên kết với Đại học Liège - Vương quốc Bỉ đào tạo được hai khóa "Professional Master in Transport and Logistics". Tuy nhiên, số lượng học viên mỗi khóa đào tạo chưa nhiều. Mặt khác, nội dung chương trình học này có một số khác biệt giữa Châu Âu và Việt Nam về giám sát hải quan, mạng lưới hạ tầng giao thông kết nối, cấp độ quản lý an ninh theo ISOPS Code.

Về giao nhận hàng không, IATA thông qua Việt Nam Airlines đã tổ chức được một số lớp học nghiệp vụ và tổ chức thi bằng IATA có giá trị quốc tế. Dự án phát triển nguồn nhân lực ngành logistics và hàng không quốc tế (International Logistics Aviation Services - ILAS) được triển khai lần đầu tiên tại Việt Nam với mục tiêu tìm kiếm và đào tạo nhân lực quản lý ngành dịch vụ logistic và hàng không, do Logistic Knowledge Company phối hợp cùng Work Global thực hiện, cũng đang ráo riết tuyển sinh. Tuy nhiên, số lượng các chương trình này còn hạn chế và mang tính nội bộ.

3. Sự cần thiết xây dựng một chiến lược lâu dài và toàn diện

Vấn đề đáng quan tâm nhất hiện nay là chưa có một chính sách đào tạo phát triển nguồn nhân lực logistics phù hợp với nền kinh tế hội nhập, chưa có một đội ngũ cán bộ giảng dạy về logistics có kiến thức chuyên môn sâu và giàu kinh nghiệm thực tế, cũng như chưa có hệ thống chuẩn kỹ năng làm cơ sở cho việc thiết kế các chương trình đào tạo và giáo trình cho các vị trí công việc trong ngành logistics.

Vì vậy, phải coi việc phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam là một chiến lược liên tục và lâu dài. Cần phát triển nguồn nhân lực này theo hướng chính quy, chuyên nghiệp. Trong chiến lược dài hạn, Chính phủ và các cơ quan chức năng có thể hỗ trợ, tài trợ xây dựng và hoạch định chính sách có tính định hướng, đồng thời hiện thực hóa Bộ luật Thương mại, chương về logistic. Mặt khác, cần thiết lập hệ thống chứng nhận năng lực cấp quốc gia về logistics, đáp ứng các yêu cầu chuẩn mực cho người lao động hoạt động trong ngành.

Bộ Giáo dục và Đào tạo cần có chính sách khuyến khích mở các bộ môn và khoa Logistics trong các trường đại học, cao đẳng kinh tế, ngoại thương, hỗ trợ những nơi này xây dựng các chương trình, giáo trình đào tạo được chuẩn hóa và hệ thống đào tạo liên thông giữa các cơ sở với nhau.

Những địa phương có tiềm năng phát triển dịch vụ cảng biển và logistics như Bà Rịa - Vũng Tàu nên chú trọng huấn luyện đội ngũ cán bộ quản lý có năng lực xây dựng chính sách và biện pháp, tổ chức và quản lý các trung tâm logistics hiện đại. Bên cạnh đó, các địa phương này cần có biện pháp hỗ trợ thực hiện ngay các chương trình huấn luyện nhân lực thực về quản trị logistics và chuỗi cung ứng cho các doanh nghiệp trên địa bàn, hỗ trợ quá trình đào tạo chuyên sâu và xây dựng một chiến lược dài hạn phát triển nguồn nhân lực trẻ trong tương lai.

Một nội dung đáng quan tâm khác là tìm kiếm các nguồn tài trợ trong nước và quốc tế cho các chương trình đào tạo ngắn hạn trong và ngoài nước. Phối hợp và tranh thủ hợp tác với các tổ chức FIATA, IATA và các tổ chức phi chính phủ khác để có nguồn kinh phí đào tạo thường xuyên hơn. Mặt khác, các doanh nghiệp cũng cần phải kết hợp chặt chẽ với các hiệp hội để có điều kiện mở các khóa đào tạo nhân lực cho mình.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. ThS. Nguyễn Hoàng Hải - Vụ trưởng Vụ Kinh tế dịch vụ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2017). "Đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics Việt Nam". *Tạp chí Khu công nghiệp Việt Nam*
2. Trường Đại học Tài chính - Marketing (2019). *Kỳ yếu Hội thảo "Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực Logistics trong nền kinh tế hội nhập"*. NXB Văn hóa - Văn nghệ TP. Hồ Chí Minh.
3. "Ngành logistics tại Việt Nam "khát" nhân lực chất lượng cao". *Báo Diễn đàn Doanh nghiệp*. 12/10/2017.
4. Luis C. Blancas et al (2014). "Efficient Logistics A Key to Vietnam's Competitiveness". World Bank, Washington D.C
5. *Fan Group* (2019). "Vietnam Logistics Market 2019". <https://www.slideshare.net/StoxPlusCorporation/>
6. *Businesswire* (2019). "Vietnam Freight and Logistics Market - Growth, Trends, and Forecast (2019 - 2024)". [ResearchAndMarkets.com](https://www.businesswire.com)

Ngày nhận bài: 7/1/2020

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 17/1/2020

Ngày chấp nhận đăng bài: 30/1/2020

Thông tin tác giả:

TS. BÙI VĂN DANH

Khoa Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Công nghệ Sài Gòn

ThS. NGUYỄN THỊ HUỠNG

Bảo hiểm Xã hội quận Gò Vấp, TP. Hồ Chí Minh

DEVELOPING HUMAN RESOURCE FOR VIETNAM'S LOGISTICS INDUSTRY: NEED AN OVERALL STRATEGY

● Ph.D BUI VAN DANH

Faculty of Business Administration, Saigon Technology University

● Master. NGUYEN THI HUONG

Department of Social Insurance - Go Vap District, Ho Chi Minh City

ABSTRACT:

"The overall service development strategy of Vietnam to 2020" approved by the Prime Minister clearly stated that the logistics industry is a key factor to promote production development, distribution system of other services and circulation of goods in Vietnam. Logistics industry accounts for 15 - 20% of Vietnam's GDP (about US \$12 billion). Along with the rapid growth of domestic logistics industry (from 20% to 25% per year), the issue of human resource development for the industry becomes more serious and urgent.

Keywords: Logistics industry in Vietnam, human resources for logistics industry, development strategy.