

Giải pháp phát triển hệ thống logistics nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung

PHÍ THỊ NGUYỆT*
VŨ THỊ ÁNH NGUYỆT**

Hoạt động logistics xuyên suốt từ sản xuất đến tiêu dùng ngày càng giữ vai trò đặc biệt quan trọng đối với năng lực cạnh tranh của các ngành sản xuất và dịch vụ của nền kinh tế Việt Nam nói chung và của vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung nói riêng. Trong bài viết này, nhóm tác giả đánh giá thực trạng phát triển logistics tại vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, từ đó đề xuất một số giải pháp phát triển hiệu quả hệ thống logistics nhằm thúc đẩy tăng trưởng của Vùng trong thời gian tới.

THỰC TRẠNG

Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung gồm 5 đơn vị hành chính là: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định. Hạ tầng của Vùng gồm có 4 cảng hàng không với 2 cảng hàng không quốc tế là Phú Bài và Đà Nẵng; hệ thống cảng biển gồm: Chân Mây, Liên Chiểu, Tiên Sa, Kỳ Hà, Dung Quất, Quy Nhơn, hầu hết đều là cảng nước sâu, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, nằm không xa hải phận quốc tế; có hệ thống đường sắt và đường bộ cao tốc Bắc - Nam chạy qua... tạo điều kiện cho vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung có thể trở thành đầu mối giao lưu kinh tế quốc tế quan trọng với các nước trong khu vực và thế giới. Đặc biệt, Đà Nẵng còn là điểm cuối trong Hành lang kinh tế Đông - Tây nối Đông Bắc Thái Lan, Trung Lào và Trung Trung Bộ Việt Nam.

Với những lợi thế này, vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung xác định mục tiêu phát triển là "trở thành khu vực phát triển năng động với tốc độ nhanh và bền vững, là vùng động lực phát triển cho toàn vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, là cửa ngõ ra biển quan trọng của các tỉnh vùng Tây

Nguyên, khu vực Tam giác phát triển Campuchia - Lào - Việt Nam và tuyến Hành lang kinh tế Đông - Tây" (theo Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, được ban hành tại Quyết định số 1874/QĐ-TTg, ngày 13/10/2014 của Thủ tướng Chính phủ).

Để đạt được mục tiêu trên và tận dụng lợi thế trong phát triển hệ thống logistics nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, trong thời gian qua, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung đã có những cải thiện theo hướng hiện đại hóa, có trọng tâm, trọng điểm. Nhiều tuyến đường cao tốc đã và đang được nâng cấp xây dựng có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, chẳng hạn như cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi... Bên cạnh đó, hạ tầng logistics, bao gồm: trung tâm logistics, trung tâm phân phối, cảng cạn... cũng gia tăng về số lượng và dần được nâng cấp về chất lượng.

Việc tổ chức phổ biến, tuyên truyền về logistics đã được quan tâm thực hiện từ cấp Trung ương đến địa phương, như: qua các kênh thông tin đại chúng, truyền hình, truyền thanh, báo chí truyền thống, các trang thông tin điện tử và các diễn đàn, hội nghị, hội thảo... Nhờ vậy, nhận thức của các bên liên quan về tầm quan trọng, vai trò cũng như định hướng, chính sách và các nội dung phát triển trong lĩnh vực logistics ngày càng được cải thiện.

Tuy vậy, thực tế chỉ ra rằng, vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung chưa tận dụng tối đa tiềm năng, lợi thế sẵn có trong phát triển logistics. Trong Vùng có

* TS., ** ThS., Học viện Chính trị Khu vực I

nhiều cảng biển lớn, nhưng lượng hàng qua cảng chiếm tỷ lệ còn rất hạn chế trong thị phần cảng cả nước. Bên cạnh đó, các cảng biển chủ yếu vẫn dừng ở gom hàng tập trung cho các cảng lớn, như: Hải Phòng, TP. Hồ Chí Minh để xuất hàng. Năng lực sản xuất, thị trường nhỏ lẻ, trong khi mật độ cảng dày đặc, nên vốn đầu tư còn dàn trải. Hơn nữa, số lượng cảng biển dày đặc còn dẫn tới việc “đắm chân nhau” trong thu hút đầu tư. Mặt khác, Vùng chưa chú trọng việc tạo lợi thế riêng cho từng khu, dẫn tới việc khó thu hút được các nhà đầu tư, không tối ưu việc cung cấp các dịch vụ logistics hiệu quả với chi phí thấp.

Về chính sách, chưa có những chính sách mang tính liên kết giữa các địa phương trong Vùng, việc phân công “nhạc trưởng” liên kết chịu trách nhiệm về điều hành phát triển logistics trên toàn Vùng là chưa có. Nguyên nhân là do hệ thống khuôn khổ pháp lý về logistics ở nước ta nói chung và vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung nói riêng vẫn còn nhiều bất cập, chưa có chiến lược và quy hoạch tổng thể phát triển logistics cấp vùng và các địa phương. Các quy hoạch giao thông vận tải, thương mại, kết cấu hạ tầng thương mại... chưa được “kết dính” bằng triết lý logistics, bằng các hoạt động logistics - thông qua các trung tâm logistics... Hơn nữa, hệ thống văn bản, chính sách về logistics vẫn còn thiếu và yếu ở cả cấp Nhà nước và địa phương, đặc biệt là cơ sở hạ tầng logistics “phần cứng” và “phần mềm”. Chưa có các trung tâm logistics quy mô vùng và khu vực được quy hoạch và đầu tư xây dựng tại các điểm có thể kết nối các loại phương tiện vận tải, kết nối các hành lang kinh tế trong vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung.

Hiện nay, các trung tâm logistics (hạng 2) chưa được đầu tư xây dựng trên các tuyến Quốc lộ 1A và đường Hồ Chí Minh đi qua, nhất là nối các cảng biển của vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, như: cảng Chân Mây, Tiên Sa, Dung Quất, Quy Nhơn... Hơn nữa lại thiếu hệ thống đường sắt nối với các cảng này. Điều đó đã làm hạn chế sự phát triển các hoạt động logistics, gây ùn tắc, tai nạn giao thông, cũng như gây ô nhiễm môi trường và ứ đọng hàng hóa, hạn chế sự phát triển sản xuất, lưu thông hàng hóa ở các địa phương trong Vùng, làm cản trở tiêu thụ sản phẩm và giao thương hàng hóa, gây bất cập trong xúc tiến thương mại. Trong khi đó, các doanh nghiệp logistics trong Vùng phần lớn thực hiện các dịch vụ đơn lẻ, có quy mô vừa và nhỏ, tập trung ở thị trường nội địa với tiềm lực yếu.

Nguồn nhân lực logistics cũng đang là một thách thức lớn đối với vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung. Hiện nay, việc đào tạo nguồn nhân lực phục vụ ngành logistics trong nước còn hạn chế. Logistics vẫn được coi là ngành đào tạo mới mẻ, các trường hiện đang dạy hoàn toàn theo kiểu dự án, dẫn tới việc thiếu hụt trầm trọng nguồn nhân lực chất lượng cho ngành logistics. Hơn nữa, chương trình đào tạo về logistics tại các trường đại học, cao đẳng và cao đẳng nghề vẫn còn nặng tính lý thuyết, chưa thực sự đáp ứng được nhu cầu

làm nghề thực tiễn. Đặc biệt, thiếu cập nhật các tiêu chuẩn đào tạo quốc tế, chưa kể đến xu hướng công nghệ đang định hình ngành logistics với một diện mạo mới hoàn toàn.

MỘT SỐ GIẢI PHÁP

Để quản lý và phát triển hiệu quả hệ thống logistics ở vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, qua đó thúc đẩy tăng trưởng kinh tế cho toàn Vùng, cần thực hiện một số giải pháp sau:

Một là, hoàn thiện khung pháp lý đối với ngành logistics. Nhà nước cần đưa ra những chính sách về liên kết vùng, miền tại vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung. Phát triển hệ thống logistics vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung phải hướng tới mục tiêu hiện thực hóa liên kết kinh tế giữa các ngành, địa phương và doanh nghiệp, các hành lang kinh tế nhằm khai thác hiệu quả các tiềm năng và lợi thế của Vùng. Nên thành lập cơ quan quản lý logistics của vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung (cấp quốc gia là Ủy ban Logistics) đóng vai trò “nhạc trưởng” điều phối và quản lý toàn bộ hệ thống các mối quan hệ kinh tế hợp lý, chịu trách nhiệm điều hành và phát triển logistics của Vùng, bảo đảm việc liên kết kinh tế vùng đạt hiệu quả, giúp cho ngành logistics vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung có thể phát triển xứng tầm với tiềm năng sẵn có. Đồng thời, phải có chính sách đặc thù về đất cho xây dựng các trung tâm logistics tại vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung nhằm thực hiện liên kết kinh tế hiệu quả giữa các ngành, địa phương và các doanh nghiệp trong Vùng.

Mặt khác, cần sớm xây dựng quy hoạch và có chính sách đầu tư xây dựng các trung tâm logistics để kết nối 5 địa phương của vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, khai thác hiệu quả 5 tuyến hành lang kinh tế trên địa bàn, thúc đẩy lưu thông hàng hóa, xuất - nhập khẩu và tiêu thụ sản phẩm cho các ngành và địa phương. Các trung tâm logistics cần được xây dựng tại các điểm kết nối các loại phương tiện vận tải mà địa phương. Vùng đang sở hữu, như: đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không... và phải được quy hoạch với tầm nhìn dài hạn từ 50 năm, thậm chí đến cả 100 năm; xây dựng với quy mô như các khu công nghiệp hiện nay đối với trung tâm

logistics hạng 1, chứ không nên chỉ đơn thuần là mở rộng thêm một số chức năng của các cảng cạn (ICD) hiện có, để thu hút các tập đoàn logistics của khu vực, thế giới, các doanh nghiệp logistics trong nước vào đầu tư, kinh doanh...

Hai là, nâng cao nhận thức của các bên về ngành logistics. Chính quyền các địa phương trong Vùng cần xác định ngành logistics là “chất keo” tổ chức, gắn kết cho nhiều hoạt động sản xuất, kinh doanh dịch vụ, giúp các chuỗi cung ứng nâng cao giá trị gia tăng và cải thiện năng lực cạnh tranh. Do đó, cần nâng cao nhận thức không chỉ cho bộ phận quản lý nhà nước, mà còn cho một bộ phận các doanh nghiệp cung cấp hàng hóa, dịch vụ... để hoạt động logistics vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung không còn là lĩnh vực đầu tư mạo hiểm chứa đầy thách thức và rào cản đối với các doanh nghiệp.

Ba là, ưu tiên đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung. Trong đó, ưu tiên đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt nối các cảng biển trong Vùng với các trung tâm logistics, kết nối các phương tiện vận tải với các trung tâm này, áp dụng mô hình quản lý phù hợp và hiệu quả đối với các trung tâm, phát triển hệ thống đường gom ở các địa phương... Chủ trương “kết nối giao thông vận tải” ở các khu vực, địa phương chỉ thực sự có hiệu quả khi được thực hiện thông qua mô hình các trung tâm logistics.

Đồng thời, cần quản lý hiệu quả các nguồn vốn theo đúng quy hoạch phát triển để xây dựng cơ sở hạ tầng logistics, trong đó có hạ tầng giao thông vận tải; tránh kiểu đầu tư, quản lý ồ ạt các dự án BOT riêng lẻ, thiếu chiến lược, quy hoạch và tầm nhìn làm chia cắt các tuyến

giao thông huyết mạch bằng các trạm BOT như thời gian gần đây.

Bốn là, cải thiện chất lượng của ngành logistics. Ngoài việc đầu tư phát triển các cảng biển với mật độ dày đặc như hiện nay, vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung cần tập trung hơn nữa trong việc cải thiện chất lượng dịch vụ gắn với việc phát triển công nghệ số. Nhờ vậy, sẽ giúp hiện đại hóa ngành logistics vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, đưa logistics trở thành một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và ổn định nhất của Vùng, là động lực để thúc đẩy kinh tế phát triển nhanh và bền vững.

Năm là, phát triển nguồn nhân lực chất lượng trong ngành logistics. Cần gia tăng quy mô đào tạo nguồn nhân lực logistics từ các trường cao đẳng, đại học trên địa bàn. Một mặt, các trường đào tạo ngành logistics cần thúc đẩy đội ngũ giảng viên tiếp cận với chuẩn quốc tế nhằm mở rộng quy mô đào tạo. Mặt khác, nâng cao chất lượng đội ngũ giảng viên theo hướng phát triển chuyên sâu thông qua hoạt động đào tạo mới, đào tạo lại và đặc biệt là tích lũy kinh nghiệm thực tế về lĩnh vực logistics. Đại học Đà Nẵng, Đại học Huế cần tạo điều kiện tối đa để đẩy nhanh công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics cho vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung thông qua việc nâng cao chất lượng giảng viên chuyên ngành logistics; liên kết với các trường đào tạo logistics tiên tiến trên thế giới; hoàn thiện các chương trình đào tạo logistics chuyên sâu cho các bậc học chính... nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho doanh nghiệp trong Vùng... Có chính sách huy động và quản lý sử dụng hiệu quả các nguồn vốn từ ngân sách, viện trợ, vốn vay của các tổ chức trong và ngoài nước cùng các hình thức đầu tư phù hợp.

Về phía doanh nghiệp logistics, cần hợp tác chặt chẽ với các trường đại học, các trung tâm logistics để thực hiện nhiệm vụ đào tạo lại, đào tạo bổ sung cho đội ngũ cán bộ nhân viên làm việc trong các công đoạn khác nhau của logistics.

Ngoài ra, cần có chính sách thu hút nhân lực logistics chất lượng cao và đẩy nhanh công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics cho vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, trước hết là cho các trung tâm logistics. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Thủ tướng Chính phủ (2014). *Quyết định số 1874/QĐ-TTg, ngày 13/10/2014 ban hành Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*
2. Thủ tướng Chính phủ (2019). *Chỉ thị số 27/CT-TTg, ngày 19/11/2019 về các giải pháp thúc đẩy tăng trưởng và phát triển bền vững vùng miền Trung*
3. Tú Anh (2020). *Cần làm gì để mở rộng mạng lưới logistics miền Trung?*, truy cập từ <https://vneconomy.vn/can-lam-gi-de-mo-rong-mang-luoi-logistics-mien-trung.htm>
4. Đặng Đình Đào (2021). *Đường để logistics là giấc mơ đang dở*, truy cập từ [https://saigondautu.com.vn/kinh-te/dung-de-logistics-la-giac-mo-dang-do-87340.html](https://saigondautu.com.vn/kinh-te/dung-de-logistics-la-giac-mo-dang-doi)
5. Đại Phong (2019). *Phát triển cảng biển xứng tầm vùng kinh tế trọng điểm miền Trung*, truy cập từ <https://kinhtemoitruong.vn/phat-trien-cang-bien-xung-tam-vung-kinh-te-trong-diem-mien-trung-5276.html>