

# Giải pháp phát triển ngành dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện nay

TRẦN THỊ NGỌC ÁNH\*

**Việt Nam được đánh giá là một thị trường đầy tiềm năng và hấp dẫn cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics. Tuy nhiên, hiện nay, chi phí logistics còn cao, tương đương 20,9% GDP (trong khi mức bình quân toàn cầu là 14%), làm giảm khả năng cạnh tranh dịch vụ, hàng hóa của các doanh nghiệp (DN) Việt Nam, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam. Hơn nữa, hoạt động của chính các DN logistics còn nhiều hạn chế cả về quy mô hoạt động, vốn, nguồn nhân lực... Những hạn chế, bất cập này đòi hỏi giải pháp đồng bộ cả từ phía Nhà nước và DN logistics trong thời gian tới.**

## CƠ HỘI THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

Hiện nay, Việt Nam được đánh giá có nhiều cơ hội để thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics. Cụ thể, hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, cảng hàng không, cảng biển, kho bãi, hạ tầng thương mại, trung tâm logistics không ngừng được mở rộng với quy mô lớn, rộng khắp. Cùng với đó, các dịch vụ đi kèm đã, đang đáp ứng kịp thời những yêu cầu hết sức đa dạng của thị trường. Các thủ tục, thời gian thông quan đối với hàng xuất khẩu cũng đã cải thiện đáng kể. Những yếu tố này đã tạo điều kiện cho DN phát triển, giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy xuất khẩu; hình thành nên các chuỗi cung ứng logistics toàn diện, đa dạng và ngày càng chuyên sâu hơn, góp phần quan trọng trong cơ cấu nền kinh tế.

Ngoài ra, Chính phủ cũng đã ban hành nhiều chủ trương, chính sách để thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics, như: Quyết định số 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025; Nghị định số 163/2017/NĐ-CP, ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ; Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg, ngày 06/07/2018 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Hệ thống ngành Kinh tế Việt Nam (trong đó, đây là lần đầu tiên Việt Nam có mã ngành logistics riêng - Mã 52292: Logistics); Chỉ thị số 21/CT-TTg, ngày 18/7/2018 của Thủ tướng Chính phủ về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông; Quyết định số 221/QĐ-TTg, ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch

hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025...

Đặc biệt, thời gian gần đây, sự bùng nổ về thương mại điện tử và e-logistics đã giúp thúc đẩy ngành logistics Việt Nam cải thiện phương thức cung cấp dịch vụ ngày càng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn. Theo Cục Thương mại điện tử và kinh tế số của Bộ Công Thương, tại Việt Nam, thị trường thương mại điện tử bán lẻ năm 2019 ghi nhận doanh thu 10,07 tỷ USD chiếm 4,8% so với tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng cả nước (Đặng Hoàng Hải, 2020).

## THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN

### Kết quả đạt được

Được phát triển từ những năm 1990, chỉ trong một thời gian ngắn, dịch vụ logistics của Việt Nam đã phát triển mạnh mẽ, khẳng định vai trò đặc biệt quan trọng trong nền kinh tế Việt Nam.

Theo Bộ Công Thương (2020), tốc độ phát triển của ngành logistics ở Việt Nam những năm gần đây đạt khoảng 14%-16%, với quy mô khoảng 40-42 tỷ USD/năm; tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics đạt khoảng 60%-70%, đóng góp khoảng 4%-5% GDP. Hiện nay, thị trường logistics Việt Nam có sự tham gia của khoảng 3.000 DN trong nước và khoảng 30 DN cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia, với các tên tuổi lớn, như:

\*ThS., Khoa Kinh tế - Tài chính, Trường Đại học Nông Lâm Bắc Giang

DHL, FedEx, Maersk Logistics, APL Logistics, CJ logistics, KMTCLogistics... Đa số các DN logistics có quy mô nhỏ và vừa, trong đó 89% là DN Việt Nam, 10% DN liên doanh và 1% là DN 100% vốn nước ngoài. Hiện nay, các DN logistics Việt Nam đang cung cấp từ 2-17 dịch vụ logistics khác nhau, tập trung vào: giao nhận, vận tải nội địa, khai thác cảng biển và cảng hàng không, kho bãi, quản lý hàng và vận tải quốc tế... Trong đó, vận tải là lĩnh vực dịch vụ quan trọng nhất trong hệ thống logistics của Việt Nam.

Báo cáo của Ngân hàng Thế giới năm 2018 cho thấy, chỉ số Năng lực hoạt động logistics (LPI) của Việt Nam xếp hạng 39/160 nước tham gia nghiên cứu, tăng 25 bậc so với năm 2016 và vươn lên đứng thứ 3 trong các nước ASEAN. Logistics được ghi nhận là một trong những ngành có tiềm năng lớn nhất đối với nền kinh tế.

**Một số hạn chế, khó khăn**

Bên cạnh kết quả đạt được, sự phát triển của ngành dịch vụ logistics ở nước ta cũng đang đối diện với một số hạn chế, khó khăn như sau:

*Thứ nhất*, nhìn chung, nước ta đã có hệ thống pháp lý tương đối đầy đủ điều chỉnh dịch vụ logistics. Tuy nhiên, hệ thống pháp lý vẫn còn hạn chế về tính đồng bộ và rõ ràng của các văn bản dưới luật; việc giải thích và áp dụng các quy định của luật về hoạt động logistics có nhiều điểm chưa thống nhất, gây khó khăn cho doanh nghiệp khi thực thi.

Bên cạnh đó, một số quy định còn chồng chéo, tồn tại những thủ tục hành chính và kiểm tra chuyên ngành chưa phù hợp. Một số chính sách chưa kịp thời sửa đổi cho phù hợp với đặc thù của hoạt động logistics trong thực tiễn.

*Thứ hai*, cơ sở hạ tầng giao thông vận tải còn yếu kém, chưa đồng bộ, chưa tạo ra hành lang vận tải đa phương thức trong khi nhu cầu trung chuyển chất lượng cao cho hàng hóa giữa các phương thức đang ngày càng lớn. Việt Nam còn thiếu các khu kho vận tập trung có vị trí chiến lược, đồng bộ với hệ thống cảng, sân bay, đường quốc lộ, cơ sở sản xuất; mất cân đối cung cầu tại các cảng biển miền Nam.

*Thứ ba*, DN logistics Việt Nam hiện đang nắm giữ nhiều cơ sở hạ tầng, tài sản phục vụ hoạt động logistics (trung tâm logistics, kho bãi, cảng biển...), nhưng hoạt động còn đơn lẻ, chủ yếu hoạt động trong nước, chỉ phục vụ ở từng phân khúc

nhất định, thiếu sự kết nối xuyên suốt để cung cấp dịch vụ logistics tích hợp. Rất ít DN logistics Việt Nam có hoạt động logistics ở nước ngoài.

Bên cạnh đó, các DN logistics Việt Nam chủ yếu ở quy mô nhỏ. Có tới 50% số DN trong lĩnh vực logistics đăng ký ở loại hình công ty TNHH một thành viên (Đức Phong, 2020). So với các DN có vốn nước ngoài, DN đa quốc gia, DN logistics của Việt Nam rất khó thu hút được nguồn nhân lực có chất lượng làm việc.

Việc ứng dụng công nghệ thông tin trong các hoạt động logistics của DN hiện còn ở mức rất khiêm tốn, chủ yếu tập trung lĩnh vực khai báo hải quan và theo dõi, giám sát phương tiện.

*Thứ tư*, chi phí dịch vụ logistics còn cao. Theo Bộ Công Thương (2020), chi phí dịch vụ logistics tại Việt Nam tương đương 20,9% GDP, cao hơn nhiều so với các nước trong khu vực, cao gần gấp hai lần so với các nước phát triển và cao hơn mức bình quân toàn cầu là 14%. Nguyên nhân là do: hạn chế về quy mô DN và vốn, khả năng áp dụng công nghệ thông tin cũng như trình độ nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu hoạt động, hạn chế về kết cấu hạ tầng logistics và chi phí vận tải trên đường bộ, phụ phí cảng biển do các chủ tàu nước ngoài áp đặt...

*Thứ năm*, nguồn nhân lực phục vụ cho dịch vụ logistics còn hạn chế cả về chất và lượng. Cụ thể: nhiều cán bộ quản lý nhà nước về logistics chưa được đào tạo đúng chuyên ngành, hoạt động theo phương thức kiêm nhiệm, nên gặp nhiều khó khăn trong công tác quản lý. Ngoài ra, lao động phục vụ cho dịch vụ logistics chưa qua đào tạo bài bản còn thiếu và yếu, chưa đáp ứng yêu cầu, đặc biệt thiếu các chuyên viên logistics giỏi có năng lực ứng dụng và triển khai tại các DN. Trong số các DN nội địa hiện nay, có tới 93%-95% người lao động không được đào tạo bài bản, chủ yếu làm dịch vụ ở các chuỗi cung ứng nhỏ, như: giao nhận, kho bãi, xử lý vận đơn... (Bộ Công Thương, 2019).

**MỘT SỐ GIẢI PHÁP**

Để phát triển ngành dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện nay, nhằm đáp ứng mục tiêu, phấn đấu đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của dịch vụ logistics vào GDP đạt 5%-6%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics đạt 15%-20%, tỷ lệ thuế ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số LPI trên thế giới đạt 50 trở lên (theo Quyết định số 221/QĐ-TTg, ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ), cần thực hiện có hiệu quả một số giải pháp sau:

**Một là**, tiếp tục hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics. Theo đó, sửa đổi, ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới. Bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics... Bên cạnh đó, Chính phủ cần tạo thuận lợi hơn nữa cho DN trong việc thực thi pháp luật thông qua việc xây dựng các văn bản hướng dẫn rõ ràng, thống nhất.

Ngoài ra, các bộ, ngành, địa phương cần tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đặc biệt là thủ tục kiểm tra chuyên ngành...

**Hai là,** cần đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại và phát triển thị trường cho logistics. Theo đó, đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics thông qua việc đăng cai, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; Học hỏi kinh nghiệm nước ngoài trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; Đẩy mạnh tuyên truyền cho các DN sản xuất, xuất - nhập khẩu và thương mại nội địa về việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài theo hướng chuyên môn hóa, phân công lao động hợp lý trong chuỗi cung ứng.

Đặc biệt, tập trung cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử, kết hợp logistics với thương mại điện tử theo xu hướng phát triển trên thế giới và khu vực. Chú trọng đào tạo nguồn nhân lực cho cả DN lẫn cơ quan quản lý để phục vụ sự phát triển nhanh chóng của dịch vụ logistics.

**Ba là,** tập trung phát triển nguồn nhân lực logistics cả về số lượng và chất lượng, đặc biệt chú trọng xây dựng đội ngũ quản lý DN có kinh nghiệm và chuyên môn cao đáp ứng được yêu cầu trong thời đại mới... Trước hết, Chính phủ cần có định hướng rõ ràng hơn cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics. Cùng với đó, tăng cường phối hợp giữa các bộ - ban - ngành có liên quan để có thể phân định khả năng và trách nhiệm mỗi bên trong phát triển ngành dịch vụ logistics, trong đó có việc phát triển nguồn nhân lực logistics.

Bên cạnh sự hỗ trợ đào tạo từ phía các hiệp hội, tổ chức, các trường đại học, thì các DN logistics cần có chính sách đào tạo và xây dựng đội ngũ nhân viên, phát huy được sức mạnh của nguồn nhân lực trong DN một cách tối ưu, giúp DN phát triển bền vững và lâu dài.

**Bốn là,** tập trung đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ, hiện đại, giúp tiết kiệm tối đa thời gian và chi phí. Theo đó, khẩn trương rà soát các quy hoạch, kế hoạch, bảo đảm tính đồng bộ kết nối của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics. Bộ Giao thông vận tải cần đẩy nhanh tiến độ đầu tư các công trình giao thông lớn, như: tuyến cao tốc Bắc - Nam, các tuyến cao tốc liên vùng; xây dựng và nâng cấp hệ thống cảng hàng không,

cảng cửa ngõ quốc tế và cảng thủy nội địa.

**Năm là,** hỗ trợ các DN logistics nâng cao năng lực cạnh tranh. Theo đó, cần tập trung đánh giá khả năng tiếp cận chi phí vốn của các DN logistics cũng như các DN tác động trong lĩnh vực này để tìm ra hướng giải pháp cụ thể về cơ chế, chính sách đạt hiệu quả thiết thực hơn. Bên cạnh đó, xây dựng mạng lưới liên kết các DN logistics, tập trung phát triển hệ thống logistics 3PL, 4PL gắn với thương mại điện tử; thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử đồng bộ giữa các cơ quan quản lý, các hãng vận tải và ngân hàng để cung cấp thông tin phục vụ quản lý hải quan và thông quan hàng hóa; thúc đẩy hợp tác với các tập đoàn công nghệ cao để hỗ trợ kỹ thuật, bảo đảm an ninh, an toàn thông tin.

Đồng thời, cần sớm xây dựng các gói giải pháp hỗ trợ DN trong quá trình triển khai các cam kết hội nhập kinh tế quốc tế, kịp thời tháo gỡ vướng mắc của DN trong thực thi các FTA: có cơ chế, chính sách để khuyến khích, tạo thuận lợi cho DN dịch vụ logistics, DN vận tải biển chủ động liên doanh, liên kết với DN vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường bộ để cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức, cũng như dịch vụ logistics trọn gói.

Các bộ, ngành, địa phương cần tập trung tháo gỡ các vướng mắc để DN logistics, đặc biệt là DN nhỏ và vừa thuận lợi hơn trong tiếp cận các nguồn vốn trong và ngoài nước; sớm hoàn thành việc xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics; chỉ rõ "điểm nút" trong chi phí logistics để tập trung phát huy nội lực, tận dụng cơ hội của hội nhập kinh tế quốc tế và Cách mạng công nghiệp 4.0 nhằm tạo ra đột phá cho phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam. □

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Thủ tướng Chính phủ (2017). *Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển ngành Dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*
2. Bộ Công Thương (2020). *Tài liệu tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2020*, ngày 26/11/2020, Hà Nội
3. Bộ Công Thương (2019). *Báo cáo logistics Việt Nam 2019: Logistics - Nâng cao giá trị nông sản*, Nxb Công Thương
4. Ngân hàng Thế giới (WB) (2018). *Báo cáo điều tra về Chỉ số hoạt động logistics (LPI) năm 2018*
5. Đặng Hoàng Hải (2020). *Phát triển thương mại điện tử*, truy cập từ <http://hdll.vn/vi/thong-tin-ly-luan/phan-trien-thuong-mai-dien-tu.html>
6. Đức Phong (2020). *5 bất cập đang "cản chân" ngành logistics Việt Nam*, truy cập từ <https://haiquanonline.com.vn/5-bat-cap-dang-can-chan-nganh-logistics-viet-nam-122394.html>