

Thúc đẩy sự phát triển NGÀNH LOGISTICS Ở VIỆT NAM

ThS. Huỳnh Văn Khải

Trường Đại học Công nghệ Đông Á

Logistics là ngành đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và là ngành dịch vụ có nhiều tiềm năng đem lại giá trị gia tăng cao. Tuy nhiên, sự phát triển của ngành logistics ở nước ta hiện nay cũng còn nhiều hạn chế, cần phải có những giải pháp đồng bộ để khắc phục trong thời gian tới.

Thực trạng phát triển ngành Logistics của Việt Nam

Kết quả đạt được

Để phục vụ sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước nói chung, của ngành logistics nói riêng, giai đoạn 2016 - 2020, hệ thống hạ tầng giao thông của Việt Nam đã được đầu tư phát triển nhanh, phát huy hiệu quả cao; nhiều công trình lớn, hiện đại đã được đưa vào khai thác. Việc tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông có trọng tâm, trọng điểm đã góp phần tái cơ cấu hợp lý lĩnh vực vận tải, bảo đảm kết nối hài hòa các phương thức vận tải, phát huy thế mạnh của từng phương thức, làm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả, chất lượng dịch vụ vận tải, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Theo Ban Chỉ đạo 35 Bộ Công Thương, nhìn chung, hạ tầng giao thông đã có sự phát triển đồng bộ.

Cụ thể, về đường bộ: Kết cấu hạ tầng đường bộ có nhiều đột phá so với các lĩnh vực khác, đảm nhận vai trò chủ yếu trong kết nối vùng miền và quốc tế, đã hoàn thành đầu tư xây dựng giai đoạn 2011 - 2020 khoảng 1.074 km đường bộ cao tốc, đưa tổng chiều dài cao tốc đang khai thác lên 1.163 km. Mạng lưới quốc lộ đạt 24.598 km, các tuyến quốc lộ chính yếu được đưa vào cấp kỹ thuật, thay thế cầu yếu và đồng bộ tải trọng, tỷ lệ mặt đường bê tông nhựa được nâng lên 64%.

Về đường bộ cao tốc, khu vực phía Bắc đã hoàn thành các tuyến hướng tâm tới Thủ đô Hà Nội; tuyến đường cao tốc ven biển nối Hải Phòng - Hạ Long - Vân Đồn. Khu vực phía Nam đã hoàn thành 2 tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây nối Đông Nam bộ và phía Bắc, Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương nối với các tỉnh đồng bằng

sông Cửu Long; đang triển khai 2 tuyến Bến Lức - Long Thành, Trung Lương - Mỹ Thuận. Khu vực miền Trung đã hoàn thành 2 tuyến Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Liên Khương - Đà Lạt.

Về đường sắt, đã có nhiều nỗ lực duy trì tình trạng kết cấu hạ tầng để nâng cao an toàn và rút ngắn thời gian chạy tàu. Thực tế, phân bổ nguồn lực đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường sắt còn hạn chế tuy nhiên bước đầu hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quan tâm đầu tư, từng bước được cải tạo, nâng cấp. Hiện tại đang triển khai 04 dự án cải tạo, nâng cấp các công trình đường sắt trên tuyến đường sắt Bắc - Nam.

Về đường thủy nội địa, năng lực kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa đã được nâng cao nhờ việc tập trung đầu tư nâng cấp cải tạo một số tuyến tại khu vực Đồng bằng Bắc Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long, cùng với việc đưa vào

sử dụng một số công trình chỉnh trị cửa sông, kênh lớn, hiện đại và một số cảng đầu mối container kết hợp cảng cạn ở phía Nam và phía Bắc. Tuy nhiên, việc khai thác đường sông để đưa hàng đến và đi từ cảng biển cần được quan tâm hơn nữa.

Về đường biển, hệ thống cảng biển được đầu tư đồng bộ với năng lực thông qua khoảng 570 triệu tấn/năm. Hai cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép và Lạch Huyện đã có khả năng tiếp nhận được tàu tải trọng lớn từ 130.000 tấn đến 200.000 DWT đi thẳng bờ Tây nước Mỹ, Canada và Châu Âu; cảng chuyên dùng tiếp nhận được tàu từ 100.000 tấn đến 320.000 tấn; từng bước phát triển hệ thống cảng cạn hỗ trợ hiệu quả cho việc khai thác cảng biển, phát triển dịch vụ logistics.

Về đường hàng không, các cảng hàng không quan trọng đã được nâng cấp gồm Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng và xây dựng mới gồm Phú Quốc, Vân Đồn, nâng tổng công suất mạng cảng hàng không đạt khoảng 90 triệu hành khách/năm. Công nghệ điều hành bay hiện đại đảm bảo an toàn, tăng hiệu quả khai thác hạ tầng cảng hàng không.

Về trung tâm logistics, theo báo cáo sơ bộ của 45/63 tỉnh, thành phố, cả nước có tổng số 69 trung tâm logistics có quy mô lớn và vừa, phân bố tập trung ở một số khu công nghiệp. Các trung tâm logistics hạng I, hạng II, các trung tâm logistics chuyên dụng theo quy hoạch tại Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đang được các tỉnh, thành phố tập trung triển khai, kêu gọi đầu tư xây dựng (Hà Nội, Hải Phòng, Vĩnh Phúc, Hà Tĩnh, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Đắk Nông, Tây Ninh, Sóc Trăng, Thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ).

Năm 2020 tiếp tục có sự chuyển đổi từ trung tâm logistics truyền thống sang trung tâm logistics thế hệ mới, áp dụng công nghệ 4.0. Với sự gia tăng mạnh của số lượng các doanh nghiệp thương mại điện tử, cùng với nhu cầu thuê mặt bằng phục vụ lưu giữ, phân loại hàng hóa, hoàn tất đơn hàng... nhiều doanh nghiệp đã nắm bắt xu thế, xây dựng và đầu tư hệ thống kho, trung tâm logistics theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại

với chất lượng cao. Trong đó, hai mô hình trung tâm logistics điển hình về ứng dụng công nghệ là: trung tâm logistics và cảng cạn quốc tế ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và kết nối công nghệ 4.0; và trung tâm logistics phục vụ nông nghiệp.

Đáng chú ý, trong năm chủ tịch ASEAN 2020, Việt Nam cùng Singapore đã khởi động Mạng lưới logistics thông tin ASEAN với dự án đầu tiên là Trung tâm logistics ICD Vĩnh Phúc sẽ là điểm trung chuyển hàng hóa nội địa, hàng hóa xuất nhập khẩu và những mặt hàng khác theo tuyến Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai và từ Trung Quốc qua cửa khẩu Lào Cai.

Nhờ đó, ngành logistics Việt Nam đã có sự phát triển mạnh mẽ trong những năm qua. Theo báo cáo của Bộ Công Thương (2021) tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2021, hiện nay, ngành dịch vụ logistics Việt Nam đã có những bước phát triển khá nhanh. Chỉ số năng lực hoạt động logistics đạt 3,34 điểm so với 3,27 điểm năm 2018. Việt Nam cũng là nước được xếp hạng trong top 10 Chỉ số Logistics thị trường mới nổi với tốc độ tăng trưởng tương đối cao, đạt khoảng 14-16%/năm.

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), hiện nay Hiệp hội có 515 Hội viên với hơn 80% hội viên là doanh nghiệp nhỏ và vừa, một số hội viên như: Transimex, Gemadep, Sotrans, Tân Cảng Sài Gòn là những doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics lớn, cung cấp dịch vụ 3PL, đủ sức cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam và có chi nhánh hoặc đại diện ở thị trường ngoài nước; 46/63 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics của Việt Nam đã được Cơ quan quản lý



hoạt động hàng hải của Mỹ (FMC) cấp phép và có Bond cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đi và đến Mỹ, phục vụ đặc lực cho việc phát triển thương mại giữa Việt Nam và Hoa Kỳ. Việt Nam đứng đầu trong các nước ASEAN về số lượng doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics được FMC cấp phép, sau đó là Singapore 53, Malaysia 15, Philippine 13 và Indonesia 12.

Một số hạn chế, khó khăn

Bên cạnh những kết quả đạt được, vẫn còn tồn tại những điểm yếu cố hữu của ngành logistics Việt Nam. Đó là, chi phí logistics của Việt Nam vẫn còn ở mức cao, ước chiếm hơn 20% GDP.

Bên cạnh đó, việc đẩy mạnh liên kết giữa các doanh nghiệp logistics với nhau, giữa doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu còn yếu, chưa hình thành thành được mạng lưới các doanh nghiệp logistics Việt Nam có quy mô lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường, thúc đẩy ngành logistics phát triển...

Thêm vào đó, quá trình chuyển đổi số trong ngành logistic còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển; chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics còn yếu và thiếu, mới chỉ đáp ứng khoảng 10% nhu cầu của thị trường, chưa theo kịp sự phát triển của logistics thế giới.

Ngoài ra, sự chuẩn bị về kiến thức, kỹ năng, thái độ cũng như trạng thái tâm lý của nhân lực logistics Việt Nam để sẵn sàng đón nhận làn sóng di chuyển lao động giữa các nước ASEAN cũng như tham gia các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới còn chưa cao.

Trong khi đó, quy mô và tiềm lực về tài chính của các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn yếu, năng lực cạnh tranh còn thấp,

việc tiến ra thị trường nước ngoài chưa đáng kể; nguồn nhân lực làm dịch vụ logistics thiếu cả về số lượng, chất lượng và tính chuyên nghiệp...

Nguyên nhân khiến ngành logistics Việt Nam phát triển chưa xứng tầm, đó là do sự thiếu hụt nguồn nhân lực logistics. Việc đào tạo chuyên sâu về logistics chưa được quan tâm đúng mức; quy mô đào tạo chưa đáp ứng được nhu cầu nhân lực logistics của doanh nghiệp.

Cùng với đó, các quy định của pháp luật liên quan đến hoạt động dịch vụ logistics chưa đầy đủ, đồng bộ; Hầu hết các doanh nghiệp logistics có quy mô nhỏ cả về lao động, tài chính, kinh nghiệm hoạt động, chưa vươn ra được thị trường logistics quốc tế. Đặc biệt, việc chuyển đổi số trong các khâu của logistics còn hạn chế, chưa bắt kịp xu thế quốc tế, từ đó làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

Một số giải pháp trong thời gian tới

Thứ nhất, tiếp tục đổi mới và nâng cao chất lượng công tác thể chế, nhất là việc thể chế hóa kịp thời các quan điểm, đường lối của Đảng về kinh tế đối ngoại để hoàn thiện các cơ chế chính sách và quy định pháp luật về logistics...

Thứ hai, đẩy mạnh chuyển đổi số và tăng cường ứng dụng những thành tựu của Cuộc cách mạng Công nghệ lần thứ Tư trong lĩnh vực logistics nhằm thúc đẩy tự động hóa tối đa các quy trình hoạt động, giúp hạn chế rủi ro, nâng cao hiệu suất và cải thiện đáng kể hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng trong điều kiện nhân lực hạn chế và thị trường có nhiều biến động.

Thứ ba, triển khai các giải pháp nhằm phát triển đồng bộ hệ thống

kết cấu hạ tầng giao thông, cảng biển, kho bãi; kết nối các phương thức vận tải; xúc tiến thành lập các khu thương mại tự do, tạo điều kiện cho các địa phương có lợi thế phát triển thành các trung tâm dịch vụ logistics lớn...

Thứ tư, tập trung phát triển nguồn nhân lực logistics, nhất là nhân lực chất lượng cao, chuyên nghiệp theo các chuẩn mực quốc gia, khu vực và thế giới, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của hội nhập kinh tế quốc tế.

Thứ năm, tập trung triển khai thực hiện đồng bộ và hiệu quả các giải pháp về giảm chi phí, nâng cao hiệu quả logistics đã được đề ra tại các Quyết định 200/QĐ-TTg và Quyết định 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động logistics theo hướng giảm thiểu thủ tục kiểm tra tại khâu nhập khẩu, tăng cường hậu kiểm và minh bạch trong vấn đề thủ tục hải quan nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics Việt Nam phát triển.

Thứ sáu, cần tăng vốn đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở giao thông và logistics cùng với phát triển chuỗi cung ứng toàn cầu, hệ sinh thái thương mại điện tử; thúc đẩy công nghệ, hình thành và phát triển dịch vụ logistics sáng tạo./.

Tài liệu tham khảo

Ban Chỉ đạo 35 Bộ Công Thương (2021). *Hoạt động Logistics đóng góp quan trọng cho tăng trưởng xuất khẩu*

Bộ Công Thương (2021). *Báo cáo về sự phát triển ngành logistics, tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2021, ngày 14/12/2021*

Tổng cục Thống kê (2019). *Niên giám Thống kê, Nxb Thống kê*

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) (2021). *Báo cáo về Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam*