

NĂNG LỰC LOGISTICS VIỆT NAM VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI TRONG NƯỚC PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN KINH TẾ TRONG HỘI NHẬP QUỐC TẾ

● PHẠM VĂN TÀI

TÓM TẮT:

Hội nhập kinh tế quốc tế kèm theo đó là toàn cầu hóa kinh tế đang trở thành xu thế tất yếu, Việt Nam đang từng bước phát triển nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa hội nhập vào kinh tế thế giới. Sau khi gia nhập WTO (ngày 11/01/2007) các doanh nghiệp Việt Nam chịu sự cạnh tranh ngày càng gay gắt của các doanh nghiệp trong và ngoài nước, buộc các doanh nghiệp nhất là các doanh nghiệp logistics phải nâng cao năng lực cạnh tranh thông qua nâng cao chất lượng dịch vụ, phát triển nguồn nhân lực để đủ sức cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài ngay trên sân nhà của mình. Nghiên cứu này nhằm phân tích thực trạng vận tải hàng hóa nội địa Việt Nam để đề xuất một số giải pháp mang tính chiến lược nhằm nâng cao năng lực của các doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Từ khóa: Logistics, năng lực, phát triển vận tải trong nước.

1. Đặt vấn đề

Nền kinh tế Việt Nam hội nhập ngày càng sâu rộng với nền kinh tế toàn cầu tạo ra nhiều cơ hội rất lớn, đồng thời cũng tạo ra những thách thức không nhỏ với sự phát triển của các doanh nghiệp kinh doanh logistics tại Việt Nam. Sự phát triển kinh tế tác động đến quy mô thị trường dịch vụ logistics ngày càng mở rộng, đem đến nhiều cơ hội phát triển cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics của Việt Nam chủ yếu là các doanh nghiệp có quy mô nhỏ thiếu tính chuyên nghiệp, thiếu kinh nghiệm kinh doanh dịch vụ logistics. Mặt khác, những doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics lớn trên thế giới với bề dày kinh nghiệm, nguồn tài chính dồi dào đang từng bước xâm nhập, chiếm lĩnh thị trường Việt Nam, điều này đặt các doanh nghiệp trong nước trước những thách thức cạnh tranh gay gắt. Đánh giá thực trạng các doanh nghiệp logistics

Việt Nam và tìm hướng phát triển của cả ngành logistics đang đặt ra là yêu cầu cấp bách và rất cần thiết cho Việt Nam.

2. Thực trạng năng lực ngành Logistics Việt Nam trong thời gian qua

Ngân hàng Thế giới (Worldbank, WB) sử dụng LPI (Logistics Performance Index) là Chỉ số hiệu quả dịch vụ Logistics của quốc gia hay Chỉ số năng lực quốc gia về logistics. Theo đó, WB sẽ đánh giá hiệu quả của dịch vụ logistics của các quốc gia để các doanh nghiệp có cái nhìn đúng đắn về hệ thống logistics của từng quốc gia, đồng thời tính toán hiệu quả khi đầu tư kinh doanh. WB thực hiện các cuộc khảo sát LPI định kỳ từng 2 năm. Chỉ số này đánh giá dựa trên các tiêu chí sau:

- + Năng lực thông quan (customs): Hiệu quả của quá trình thông quan, chẳng hạn như tốc độ, tính đơn giản và tính có thể dự liệu trước của các thủ tục.
- + Cơ sở hạ tầng (infrastructure): Những cơ sở hạ

tăng liên quan đến chất lượng thương mại và vận tải (cảng, đường sắt, đường bộ, công nghệ thông tin).

+ Vận tải quốc tế (shipments international): Mức độ dễ dàng khi thu xếp cho các chuyến hàng với giá cả cạnh tranh.

+ Năng lực logistics (competence Logistics): Năng lực và chất lượng của các dịch vụ logistics.

+ Khả năng truy xuất (Tracking & tracing): Khả năng theo dõi và tìm kiếm hàng hóa.

+ Thời gian giao nhận hàng hóa (Timeliness): Mức độ đảm bảo về mặt thời gian vận chuyển của các lô hàng từ điểm đầu đến điểm đích. Các nội dung liên quan đến chỉ số LPI được thể hiện ở Bảng 1.

đã tăng 25 bậc so với năm 2016, xếp hạng 39/160 quốc gia được khảo sát. Đây là kết quả tốt nhất của Việt Nam kể từ năm 2007, khi WB lần đầu tiên công bố bảng xếp hạng của mình. Đáng lưu ý, kết quả này có sự đóng góp phần lớn là do sự cải thiện về 2 chỉ tiêu “Năng lực và chất lượng của dịch vụ logistics” (tăng 29 bậc) và “Khả năng truy xuất lô hàng” (tăng 41 bậc). (Bảng 3).

Bắt đầu từ năm 2010, WB đánh giá LPI định kỳ 2 năm/lần theo 6 tiêu chí, bao gồm Hiệu quả của quá trình thông quan thực hiện bởi Hải quan và các đại lý Hải quan (tốc độ thông quan, mức độ đơn giản của bộ hồ sơ thông quan và khả năng dự báo được các thủ tục sẽ thực hiện), Chất lượng cơ sở hạ

Bảng 1. Các nội dung liên quan đến chỉ số LPI

TT	Nội dung	Vấn đề chủ yếu
1	Nguồn dữ liệu	Thu thập qua khảo sát các chuyên gia từ các nước
2	Tần suất	Mỗi lần 2 năm, từ 2002 đến 2018
3	Phương pháp đánh giá	Định lượng, định tính và đánh giá đa chiều
4	LPI	Trị số trung bình của các chỉ số thành phần
5	Đối tượng khảo sát	Công ty sử dụng dịch vụ Logistics, chuyên gia hoạch định chính sách, các công ty Logistics và các nhà chuyên môn
6	6 vấn đề trong đánh giá LPI	1. Hiệu quả của quy trình thông quan
		2. Chất lượng thương mại và cơ sở hạ tầng
		3. Vận tải quốc tế
		4. Năng lực logistics và chất lượng dịch vụ
		5. Khả năng theo dõi và tìm kiếm
		6. Thời gian giao nhận hàng hóa
7	Số quốc gia được khảo sát	Từ 2002 đến 2018 (167 nước)
8	Chỉ số LPI của Việt Nam	53 (2007), 45 (2018)

Nguồn: World Bank (2018): Connecting Compete: Trade Logistics in the Global Economy

Mặc dù có tốc độ phát triển cao (trung bình 20%), nhưng chất lượng dịch vụ logistics Việt Nam chưa thực sự phát triển tương xứng. Trong cuộc khảo sát thực hiện đầu năm 2014, WB đã tăng số quốc gia được khảo sát lên 166 và chỉ số LPI của Việt Nam đã thay đổi vượt bậc từ vị trí 53/155 theo thứ hạng lên vị trí 48/166 quốc gia, nhưng qua các năm, chỉ số LPI của Việt Nam liên tục được cải thiện. (Bảng 2).

Theo đánh giá năm 2018 của WB, chỉ số hiệu quả dịch vụ logistics (LPI) của Việt Nam năm 2018

tăng vận tải và thương mại (chất lượng cảng biển, đường sắt, đường bộ, hệ thống công nghệ thông tin...); Năng lực dân xếp các lô hàng với giá cạnh tranh (bao gồm tổng chi phí lô hàng để có thể xuất khẩu/nhập khẩu: tức gồm giá bán/giá mua + chi phí vận tải + chi phí thông quan + bến bãi...); Năng lực và chất lượng của dịch vụ logistics (năng lực và chất lượng dịch vụ của nhà khai thác vận tải, của môi giới thông quan, của người kinh doanh giao nhận. Đồng thời, là khả năng truy xuất lô hàng (khả năng tìm kiếm truy xuất dữ liệu cho biết hàng đang

Bảng 2. Chỉ số LPI của các nền kinh tế mới nổi

Economy	2018		2016		2014		2012	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Vietnam	39	3.27	64	2.98	48	3.15	53	3.00
India	44	3.18	35	3.42	54	3.08	46	3.08
Indonesia	46	3.15	63	2.98	53	3.08	59	2.94
Côte d'Ivoire	60	3.08	85	2.60	79	2.76	83	2.73
Philippines	60	2.90	71	2.86	57	3.00	52	3.02
Ukraine	66	2.83	80	2.74	61	2.98	66	2.85
Egypt, Arab Rep	67	2.82	49	3.18	62	2.97	57	2.98
Kenya	68	2.81	42	3.33	74	2.81	122	2.43
Lao PDR	82	2.70	152	2.07	131	2.39	109	2.50
Jordan	84	2.69	67	2.96	68	2.87	102	2.56

Nguồn: World Bank (2018): Connecting Compete Trade Logistics in the Global Economy

Bảng 3. Kết quả đánh giá năng lực LPI lịch hợp của Việt Nam

Economy	Mean LPI rank	Mean LPI score	% of highest performer	Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness		Missing values
				Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	
India	42	3.22	77.0	43	2.97	48	3.01	38	3.24	38	3.18	37	3.33	80	2.87	
Lithuania	43	3.20	76.4	41	3.02	49	3.00	54	3.03	45	3.10	42	3.25	35	3.78	
Greece	44	3.19	76.2	49	2.88	36	3.19	48	3.13	52	3.02	41	3.25	40	3.67	
Vietnam	45	3.16	75.5	51	2.86	54	2.92	45	3.15	40	3.17	44	3.23	47	3.60	

Nguồn: World Bank (2018): Connecting Compete Trade Logistics in the Global Economy

ở đâu, đang trong công đoạn nào) và khoảng thời gian lộ hàng đến điểm đích đúng lịch trình hoặc đúng thời hạn dự kiến giao hàng (khoảng thời gian kể từ khi hàng xuất xưởng cho đến khi hàng giao vào tay người nhận hàng theo lịch trình dự kiến, tính bằng thời gian vận chuyển nội địa, thời gian vận chuyển quốc tế, thời gian hàng trong bến bãi kho hàng và chờ thông quan...). Qua những chỉ số đánh giá của WB ở trên, sự sụt giảm một số chỉ số đánh giá dịch vụ logistics của Việt Nam theo đánh giá của WB cho thấy tổng thể chất lượng dịch vụ logistics vẫn chưa được cải thiện nhiều (chỉ đứng thứ 45), do đó sẽ là một thách thức lớn cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt trong ngành giữa các công ty nội địa và công ty nước ngoài hiện tại cũng như với các công ty nước ngoài đang chuẩn bị gia nhập thị trường logistics Việt Nam khi rào cản 100% vốn nước ngoài được mở ra trong những năm

gần đây. Qua thực tế hoạt động của các doanh nghiệp logistics Việt Nam cho thấy, các doanh nghiệp Việt Nam đã có những bước tiến đáng kể trong việc cung cấp các dịch vụ logistics. Trong đó, ngành Vận tải hàng hóa bằng đường biển, hàng không đã do phần lớn các doanh nghiệp trong nước đảm nhận. Nhiều khách hàng là các tập đoàn đa quốc gia, các doanh nghiệp nước ngoài cũng đã lựa chọn các doanh nghiệp logistics Việt Nam là nhà cung cấp dịch vụ. Tuy nhiên, nếu so với yêu cầu về sự phát triển của dịch vụ logistics trong bối cảnh mới thì dịch vụ logistics Việt Nam mới đang trong giai đoạn đầu. Logistics Việt Nam những năm vừa qua còn non yếu, chưa tương xứng với tiềm năng và chưa đáp ứng được nhu cầu của đất nước. Các doanh nghiệp kinh doanh logistics Việt Nam đa phần là doanh nghiệp nhỏ, kinh doanh manh mún. Một thực trạng nữa là các doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam có thói quen xuất khẩu hàng hóa theo

điều kiện FOB thay vì điều kiện CIF. Theo Viện Nomura Nhật Bản, thị phần dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay được chia sẻ cho cả doanh nghiệp trong và ngoài nước, các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài tới 75% thị phần với mạng lưới rộng khắp, tính chuyên nghiệp, nguồn tài chính dồi dào, hệ thống công nghệ logistics. Trong khi các doanh nghiệp trong nước chỉ chiếm 25% chủ yếu tập trung vào việc cung cấp những dịch vụ logistics cơ bản như vận tải, giao nhận và thủ tục hải quan. Một số công ty đầu tư để trở thành 3PL như Tân Cảng, Gemadept, Vinafco... nhưng chưa đạt tiêu chuẩn.

Hệ thống giao thông đường bộ đã được cải thiện đáng kể trong những năm qua, cả nước có 13 tuyến đường cao tốc, 146 tuyến đường quốc lộ với tổng chiều dài 23.816 km, trong đó chủ yếu là bê tông nhựa. Ngoài ra, còn có 988 tuyến đường liên tỉnh với tổng chiều dài 27.176 km, 8680 tuyến đường huyện (57.294 km), 61.402 tuyến đường xã, 23.495 tuyến đường đô thị, 1688.888 tuyến đường giao thông nông thôn. Đường chuyên dùng cũng có 2.477 tuyến với tổng chiều dài là 2.476km. Hệ thống đường bộ Việt Nam với các tuyến liên kết Việt Nam với Trung Quốc, Lào và Campuchia là một phần trong hệ thống đường bộ khu vực gồm đường bộ Xuyên Á, đường bộ các nước ASEAN, đường bộ tiểu vùng sông Mêkong và hành lang Đông - Tây. Nhờ tuyến đường này mà hàng hóa và hành khách được thông suốt qua các nước, đặc biệt là hàng quý cảnh. Trong những năm vừa qua, lực lượng vận tải ô tô phát triển nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng. Chất lượng phương tiện trong những năm gần đây đã được cải thiện, nhiều xe chất lượng tốt được đưa vào khai thác, dịch vụ vận tải được nâng lên rõ rệt. Về mặt tích cực, việc phát triển nhanh chóng của lực lượng vận tải ô tô đã đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân, đồng thời thỏa mãn nhu cầu vận chuyển hàng hóa phục vụ đời sống và phát triển kinh tế. Tuy nhiên, tốc độ phát triển nhanh chóng của các loại phương tiện cũng dẫn đến việc cạnh tranh gay gắt giữa các lực lượng vận tải, cùng với sự thiếu chặt chẽ, đồng bộ trong công tác quản lý của các cơ quan nhà nước đã khiến những mất tiêu cực trong lĩnh vực vận tải đường bộ vẫn tồn tại và có chiều hướng gia tăng làm ảnh hưởng rất lớn đến công tác đảm bảo an toàn giao thông.

Thời gian qua sự không thống nhất về hệ thống pháp luật cũng ảnh hưởng không nhỏ đến vận tải, trong lượng hàng hóa dù tiêu chuẩn quốc tế khi về

đến Việt Nam lại không thể vận chuyển... Bên cạnh đó, việc thực thi luật pháp chưa nghiêm cũng ảnh hưởng không nhỏ đến tâm lý người dân, trong khi đa số các phương tiện vận chuyển đường tải trọng, thì có một số tuyến, một số nhà xe vẫn ngang nhiên vận chuyển quá tải. Sự bất công này làm thất vọng cho giới vận tải từng kỳ vọng vào việc cạnh tranh lành mạnh, đưa vận tải Việt Nam vào vạch xuất phát ban đầu. Vấn đề đang bức xúc hiện nay là việc tổ chức kinh doanh vận tải hàng hóa. Số phương tiện tham gia vận tải hàng hóa lên tới hàng trăm ngàn xe, trọng tải từ vài trăm kg đến vài chục tấn; nhưng do nhiều năm qua công tác tổ chức quản lý vận tải hàng hóa chưa được quan tâm nên trong lĩnh vực này đa số phương tiện đều hoạt động tự do, kinh doanh theo các hộ gia đình. Để kinh doanh vận tải được, các hộ này thường phải thông qua các đại lý vận tải hoặc bộ phận trung gian để có hàng hóa vận chuyển. Chính vì vậy, hoạt động vận tải hàng hóa hiện nay không chuyên môn lý, trật tự vận tải rất lộn xộn, tạo nên sự tranh giành hàng hóa, dẫn đến hiệu quả khai thác phương tiện không lớn.

Với tổng chiều dài bờ biển 3.260 km, nằm ở vị trí chiến lược trên con đường hàng hải trọng yếu, nhiều cảng nước sâu, Việt Nam có điều kiện thuận lợi để phát triển giao thông đường biển. Vận tải biển là hình thức vận chuyển chiếm tới 80% tổng lưu lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam. [6]. Hiện nước ta có 44 cảng biển (trong đó có 14 cảng biển loại I và IA; 17 cảng biển loại II, 13 cảng dầu khí ngoài khơi loại III). Tổng số bến cảng là 254 bến cảng với 59,4 km dài cầu cảng, tổng công suất thiết kế khoảng 500 triệu tấn/năm. Các cảng biển hiện nay chủ yếu do các doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân đầu tư và quản lý khai thác. Những khó khăn trong thời gian tới của vận tải biển phải kể tới đó là: Cơ sở hạ tầng giao thông, an toàn, an ninh hàng hải, cơ chế chính sách, mô hình quản lý cảng. Mặc dù có nhiều cơ quan, tổ chức đồng thời tham gia vào công tác quản lý hoạt động tại cảng biển nhưng chưa có cơ quan chịu trách nhiệm điều phối chung về sự đồng bộ trong đầu tư khai thác hạ tầng cảng biển và hạ tầng kết nối cảng biển dẫn đến hiệu quả khai thác cảng thấp.

Về vận tải hàng không, cả nước có 22 cảng hàng không khai thác gồm 9 cảng hàng không quốc tế: Nội Bài, Cát Bi, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc và Vân Đồn. Trên cả nước có 13 cảng hàng không nội địa là Điện Biên,

Đồng Hới, Vinh, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Chu Lai, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo và Thọ Xuân. Tính đến tháng 12/2018, thị trường hàng không Việt Nam có sự tham gia khai thác của 68 hãng hàng không nước ngoài đến từ 25 quốc gia và vùng lãnh thổ và 4 hãng hàng không trong nước, bao gồm Vietnam Airlines, Jetstar Pacific Airlines, VASCO và VietJet. Số liệu tổng kết của Cục Hàng không mới đăng tải cho thấy, năm 2018, vận chuyển của các hãng hàng không Việt đạt gần 50 triệu hành khách, tăng 10,1% so với 2017 và trên 400 nghìn tấn hàng hóa, tăng 27,2%.

Cũng với thuận lợi về vị trí địa lý của mình, Việt Nam có điều kiện để phát triển giao thông đường hàng không, trở thành trung tâm trung chuyển người và hàng hóa của khu vực. Việt Nam hiện có 22 sân bay lớn nhỏ, trong đó miền Bắc có 5 sân bay, điểm trung chuyển chính là sân bay quốc tế Nội Bài. Miền Trung có 10 sân bay, điểm đến quan trọng là sân bay quốc tế Đà Nẵng. Miền Nam có 7 sân bay, điểm trung chuyển chính là sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, TP. Hồ Chí Minh. Các sân bay Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh có khả năng đón tiếp những máy bay chở khách lớn nhất thế giới như Airbus A380. [6] Hiện Việt Nam có 5 hãng hàng không dân dụng là Vietnam Airlines, Jetstar Pacific, Vietjet Air, Bamboo và VASCO - đơn vị được công bố tái cơ cấu, thông qua liên doanh giữa Vietnam Airlines với Techcombank. Sắp tới sẽ có thêm hãng hàng không mới đang được chuẩn bị thành lập có thể giúp nâng cao năng lực cho vận tải hàng không Việt Nam trong thời gian tới. đồng thời cũng tạo nên sự cạnh tranh giữa các hãng, mang nhiều lợi ích đối với hành khách, các công ty sử dụng dịch vụ của các hãng hàng không.

Việt Nam có tổng cộng 3.142,7 km đường sắt, trong đó gồm 7 tuyến đường chính với chiều dài 2.632 km, 402,7 km đường ga và 108 km đường nhánh. Trong số này tất cả đều là đường đơn, chưa có đường đôi. Loại đường sắt có khổ đường 1m là 2.251 km chiếm 85,5%, loại 1,435m là 161 km chiếm 6,1% và khổ đường lồng 220 km chiếm 8,4% tổng số. Trên toàn hệ thống đường sắt có tất cả 1.790 cầu đường sắt với chiều dài 45,4 km, 31 cầu chung đường sắt - đường bộ dài 11,8 km và 39 hầm với chiều dài 11,5 km. Tuyến đường sắt chính là tuyến Hà Nội-TP. Hồ Chí Minh. Đường sắt Việt

Nam nối liền với đường sắt Trung Quốc và cũng có tiềm năng nối liền với mạng lưới đường sắt Campuchia, Lào, Thái Lan và Malaysia để đến Singapore.

Hơn nữa, vận tải đa phương thức đang trở thành một phương thức vận tải phổ biến bên cạnh các phương thức vận tải truyền thống, vì có thể đáp ứng được những đòi hỏi nói trên của thị trường vận tải hàng hóa. Nếu vận tải đa phương thức phát triển theo đúng hướng và kết hợp được sự tham gia của các phương thức vận tải sẽ đóng góp quan trọng vào hoạt động thương mại và sản xuất cũng như nền kinh tế quốc dân.

Thời gian vừa qua, Tổng công ty Đường sắt đã đầu tư một loạt các toa tàu cũ của Trung Quốc, làm ảnh hưởng nghiêm trọng cho nền kinh tế. Đặc biệt là dự án nâng cấp đường sắt Yên Viên - Phủ Lý - Hạ Long - Cái Lân và 2 nhà ga hiện đại có tổng vốn đầu tư lên tới 7.000 tỷ đồng nhưng chỉ đón có 1 chuyến tàu/ngày, nguyên nhân là do sự khác nhau về khổ đường ray. Để gỡ thế bí này, nhà đầu tư đã lấp đất thêm tuyến ray nhằm tạo ra tuyến đường sắt cỡ phổ thông lồng bên trong tuyến đường sắt khổ rộng chuẩn quốc tế, nhưng đến nay mới lấp đi được một đoạn từ Ga Hạ Long đến Ga Chí Linh.

Một thực tế, việc vận chuyển hàng kết hợp ở đường sắt chưa phát triển mạnh, chỉ tập trung ở một số công ty thành viên trong ngành. Điều đáng nói là chất lượng dịch vụ còn thiếu chuyên nghiệp, chưa có sự hỗ trợ khách hàng nhất là vào mùa căng tải. Nếu đường sắt phát triển tốt, sẽ tạo ra sự cạnh tranh khốc liệt giữa các phương thức vận tải khác nhau đặc biệt đường Bộ. Là tiền đề để phát triển mạnh vận tải đa phương thức mà đường sắt giữ vai trò chủ đạo, mỗi lượng hàng lớn sẽ được vận chuyển về các Ga trung tâm, phương thức vận tải đường bộ sẽ làm nhiệm vụ phân phối.

Từ thập niên 90, ngành Dịch vụ logistics Việt Nam đã không ngừng phát triển, mang lại nhiều thành công và đổi thay có giá trị đóng góp tích cực vào sự phát triển chung của nền kinh tế Việt Nam. Chính phủ đã đánh giá rất cao vai trò của logistics qua Quyết định số 175/QĐ-TTg (27/11/2011) "Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020" với định hướng:

- "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 trong nước và xuất nhập khẩu";

- “Hình thành dịch vụ trọn gói 3PL (integrated 3PL); phát triển logistics điện tử (e-logistics) cùng với thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiệu quả và thân thiện”.

- “Tốc độ tăng trưởng thị trường logistics đạt 20 - 25% năm. Tỷ lệ thuê ngoài logistics (outsourcing logistics) đến năm 2020 là 40%”.

Trước đó, ngày 15/10/2009, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quyết định số 1601/QĐ-TTg “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” [9], trong đó nêu rõ ở Điều 1: “Phát triển vận tải biển đồng bộ với phát triển các ngành vận tải liên quan Đường bộ, đường sông, đường sắt; ứng dụng và phát triển công nghệ vận tải tiên tiến, trong đó chú trọng phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics để tạo nên một hệ thống vận tải đồng bộ, liên hoàn, hiệu quả.

3. Đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển vận tải hàng hóa nội địa Việt Nam

Chủ hàng Việt Nam cần chủ động và tận dụng lợi ích của việc thuê ngoài logistics, thay đổi thói quen mua CIF và bán FOB, nhằm giúp phát triển ngành Logistics của Việt Nam. Tái cơ cấu chuỗi cung ứng nhằm nâng cao giá trị gia tăng, năng lực cạnh tranh của thương mại Việt Nam, đặc biệt là xuất khẩu và chủ động tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc tái cơ cấu chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu sẽ gắn kết, tạo điều kiện và thúc đẩy mạnh mẽ việc phát triển dịch vụ logistics. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay có đủ năng lực và chuyên nghiệp để tư vấn cho khách hàng các giải pháp logistics tốt nhất phù hợp đặc thù chuỗi cung ứng của từng khách hàng. Hiện đại hóa hệ thống hải quan, cải cách quy trình làm việc, trong đó có việc phát triển mạnh mẽ hình thức đại lý hải quan và xây dựng chế độ ưu tiên về thủ tục hải quan cho các lô hàng xuất nhập khẩu do đại lý hải quan đứng tên khai, như miễn kiểm hồ sơ và miễn kiểm hàng hóa đối với các tờ khai do đại lý hải quan đứng tên, đóng dấu. Nhằm giảm thời gian lưu hàng hóa, tăng tính cạnh tranh. Thiết lập cơ chế liên kết hữu hiệu giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics, để có sự liên kết thường xuyên và hữu hiệu. Việt Nam nên hình thành Ủy ban quốc gia logistics. Tổ chức này thực sự là cầu nối giữa doanh nghiệp và nhà nước trong việc hoạch định chiến lược, chính sách và các chương trình hành động phát triển ngành logistics

của nước ta gắn liền với phát triển sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu. Tập trung đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, vì hiện nay nguồn nhân lực trong ngành đa số học các trường đại học trên cả nước có chuyên khoa đào tạo logistics kết hợp với chương trình vận tải. Đảm bảo tính thống nhất, minh bạch và nhất quán các quy định pháp luật. Kiến nghị:

- Về quản lý nhà nước: Hiện nay, quản lý nhà nước về hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics có sự tham gia của 4 bộ liên quan là Bộ Công Thương, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Thông tin và Truyền thông, Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Các dịch vụ logistics đều chủ yếu thuộc lĩnh vực vận tải, nên quy trách nhiệm quản lý nhà nước về một cơ quan chủ quản duy nhất là Bộ Giao thông Vận tải, sẽ giúp cho việc kiểm soát chất lượng dịch vụ có tính nhất quán, tránh chồng chéo về chức năng giữa các bộ, ngành. Vì logistics được xem là “yếu tố then chốt” phát triển sản xuất, thúc đẩy phát triển các ngành dịch vụ khác (QĐ số 175/QĐ-TT ngày 27/1/2011), nhưng đến nay chưa được quản lý vào một đầu mối thống nhất, chưa có vị trí tương xứng trong bộ máy tổ chức của Bộ Giao thông Vận tải cũng như Bộ Công Thương. Đây là một trong những khó khăn rất lớn làm ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics của Việt Nam.

- Về cơ sở pháp lý: Hiện nay, mới chỉ có Nghị định số 140/2007/NĐ-CP “Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics”. Nên hướng tới việc xây dựng luật logistics nhằm thể chế hóa mọi hoạt động logistics và có căn cứ pháp lý ở mức độ cao và nhất quán trong giải quyết những vấn đề pháp lý liên quan đến hoạt động logistics.

4. Kết luận

Mặc dù logistics Việt Nam đã có những chuyển biến tích cực, tuy nhiên cần có sự nỗ lực hơn nữa từ cả doanh nghiệp và cơ quan quản lý Nhà nước để cải thiện tốt hơn nữa chất lượng dịch vụ logistics của Việt Nam và xây dựng chiến lược dài hạn nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành Dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Đặc biệt là tập trung đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng sự phát triển của ngành Logistics trong giai đoạn hội nhập quốc tế sâu rộng hiện nay ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. *Bộ Công Thương (2018), báo cáo logistics và thương mại điện tử Việt Nam 2017.*
2. *Bộ Công Thương (2019), báo cáo xuất nhập khẩu Việt Nam 2018.*
3. *Chính phủ (2011), Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020.*
4. *Nghị định số 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.*
5. *VnExpress (2019). Hàng không Việt Nam tăng trưởng 10% năm 2018 - VnExpress Kinh Doanh. [online] Available at: <https://vnexpress.net/kinh-doanh/hang-khong-viet-nam-tang-truong-10-nam-2018-3876097.html> [Accessed 24 Jun. 2019]*
6. *Worldbank (2019), the logistics index and its indicators: <http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/pdf/128355-WP-P164390-PUBLIC-LPIfullreportwithcover.pdf> [Accessed 24 Jun. 2019].*

Ngày nhận bài: 8/5/2019

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 18/5/2019

Ngày chấp nhận đăng bài: 28/5/2019

Thông tin tác giả:

TS. PHẠM VĂN TÀI

Trường Khoa Thương mại quốc tế, Trường Cao đẳng Kinh tế đối ngoại

**THE LOGISTICS CAPACITY OF VIETNAM AND SOLUTIONS
TO DEVELOP THE COUNTRY'S FREIGHT TRANSPORT SECTOR
IN THE CONTEXT OF THE COUNTRY'S INTERNATIONAL
ECONOMIC INTEGRATION**

● **Ph.D. PHAM VANTAI**

Dean, Faculty of International Commerce
College of Foreign Economy and Relations

ABSTRACT:

International economic integration accompanied by economic globalization is becoming an inevitable trend, Vietnam is gradually developing the socialist-oriented market economy to integrate into the world economy. After the country became a member of WTO on January 11, 2007, Vietnamese enterprises have entered into an increasingly fierce competition with foreign enterprises, forcing Vietnamese domestic enterprises, especially logistics enterprises, to improve their competitive capacity by improving their service quality and developing their human resources. This study analyzes the situation of Vietnam's domestic freight transport sector to propose some strategic solutions to improve the capacity of Vietnamese logistics enterprises.

Keywords: Logistics, capacity, developing domestic freight transport sector.