

PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

PGS. TS. HÀ THI THIẾU DAO*
CN. NGUYỄN THỊ TƯỜNG VY**

Nằm ở vị trí chuyển tiếp giữa miền Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ, thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) được xem như là điểm nối của hai miền Đông Tây của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (VKTĐPN)¹. Hơn nữa, thành phố còn là nơi kết nối giao thông thuận lợi với khu vực Đông Nam Á và liên thông vào mạng lưới chung về giao thông với Châu Á và thế giới. Đây là một trong những điều kiện hết sức thuận lợi cho TPHCM trong việc phát triển dịch vụ logistics, qua đó tạo tiền đề thúc đẩy hoạt động sản xuất, thương mại, tăng cường thu hút đầu tư, tạo công ăn việc làm và chuyển dịch cơ cấu kinh tế cho thành phố và VKTĐPN. Vì vậy, TPHCM được xác định là đầu tàu kinh tế - xã hội và là đầu mối giao thông quan trọng giúp liên kết các tỉnh thành trong vùng, đồng thời giúp kết nối vùng với các tỉnh thành, các vùng trong nước, khu vực và quốc tế.

Tuy nhiên ngành dịch vụ logistics của TPHCM vẫn phát triển chưa tương xứng với tiềm năng của mình khi nhiều hợp đồng dịch vụ vẫn nằm trong tay nước ngoài, và thành phố chỉ phát triển một mình mà chưa là trung tâm cho sự phát triển dịch vụ này trong VKTĐPN. Trong bài viết này nhóm tác giả phân tích thực trạng phát triển của ngành, đánh giá các điều kiện tiền đề cho sự phát triển của ngành, nhận diện thời cơ, thách thức đối với sự phát triển của ngành từ đó đề ra những gợi ý cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics tại TPHCM.

Từ khóa: Logistics, phát triển, dịch vụ.

1. Ngành dịch vụ logistics, sự cần thiết và tiền đề để phát triển

Tại Việt Nam, mặc dù hoạt động logistics đã xuất hiện từ trước năm 1954 và bắt đầu phổ biến vào những năm 90 của thế kỉ XX, nhưng mãi đến năm 2005, Luật Thương mại

mới quy định về hoạt động này: “logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn, bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, khác thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi

*,** Giảng viên Khoa Kinh tế quốc tế, Trường Đại học Ngân hàng TPHCM.

1 Đầu năm 1998, Chính phủ đã phê duyệt Quyết định số 44/1998/QĐ-TTg về Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Ban đầu VKTĐPN gồm 4 tỉnh thành: TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa-Vũng Tàu. Năm 2003, Chính phủ đã quyết định mở rộng Vùng với việc bổ sung thêm 3 tỉnh: Tây Ninh, Bình Phước, Long An. Ngày 10 tháng 10 năm 2007, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 159/2007/QĐ-TTg, bổ sung tỉnh Long An vào VKTĐPN. Hiện nay, Vùng gồm 8 tỉnh thành, chiếm gần 21% dân số, hơn 8% diện tích, sản xuất hơn 49% GDP cả nước và là vùng kinh tế trọng điểm lớn nhất, là trung tâm công nghiệp, thương mại, tài chính hàng đầu cả nước (Nhóm tác giả tính toán từ số liệu của Niên giám Thống kê các tỉnh).

kỹ mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao."

Trên thế giới, khái niệm logistics đã được đề cập trong các tài liệu mang tính học thuật của Sople (2012), Lambert (1998): "*logistics là quá trình xây dựng kế hoạch, cung cấp và quản lý việc chu chuyển và lưu kho có hiệu quả hàng hoá, dịch vụ và các thông tin liên quan từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ vì mục tiêu đáp ứng nhu cầu của khách hàng*". Gibson, Hanna, Defee & Chen (2013) viết cho Hiệp hội các nhà chuyên nghiệp về quản trị chuỗi cung ứng (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP) hoặc Bhattacharya, S.K. (2007) viết cho Hội đồng Quản trị Logistics Châu Á (The Asian Council of Logistics Management - ACLM) cũng đưa ra định nghĩa về dịch vụ này: "*logistics là một phần của quản trị chuỗi cung ứng bao gồm việc hoạch định, thực hiện, kiểm soát việc vận chuyển và dự trữ hiệu quả hàng hóa, dịch vụ cũng như những thông tin liên quan từ nơi xuất phát đến nơi tiêu thụ để đáp ứng yêu cầu của khách hàng*".

Dù đứng ở góc độ nào, các định nghĩa trên đều có điểm chung: logistics là một chuỗi gồm nhiều mắt xích có liên quan với nhau, nhằm tạo sự tối ưu từ khâu sản xuất tới khâu phân phối đến tay người tiêu dùng cuối cùng.

Logistics là một ngành đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế, giúp việc lưu thông, phân phối hàng hóa, nguyên vật liệu từ khâu cung ứng, sản xuất đến tiêu dùng được diễn ra một cách nhanh chóng, giảm chi phí và tiết kiệm thời gian. Nhiều quốc gia, vùng lãnh thổ và khu vực rất quan tâm phát triển ngành dịch vụ logistics vì: (i) logistics là công cụ hữu hiệu nhằm liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị, từ khâu sản xuất, lưu thông đến phân phối; đồng thời góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế (Karayun, 2012); (ii) logistics tạo điều kiện cho người dân có cơ hội tiêu dùng nhiều hơn, mở rộng thị trường, tăng khả

năng hội nhập khu vực, quốc tế và giảm thất nghiệp (Đặng Đình Đào, 2011); (iii) logistics hiệu quả sẽ làm giảm giá thành hàng hóa, dịch vụ (Mačiulis, 2009); (iv) logistics giúp nâng cao hiệu quả quản lý và năng lực cạnh tranh (Blancas, 2014). Chính vì vậy, các quốc gia, vùng lãnh thổ và khu vực cần có những điều kiện tiền đề như quy mô nền kinh tế, quy mô xuất khẩu, cơ sở hạ tầng của ngành, khung pháp lý và thủ tục hành chính, quy mô doanh nghiệp cung ứng và chất lượng nguồn nhân lực (Sople, 2012) để tăng GDP của ngành, doanh thu dịch vụ của ngành (những chỉ tiêu thường dùng để đánh giá tăng trưởng ngành dịch vụ logistics).

2. Thực trạng phát triển ngành logistics Thành phố Hồ Chí Minh

2.1. Quy mô GDP và tỷ trọng đóng góp của ngành

Bảng 1 cho thấy trong những năm qua ngành dịch vụ logistics của Thành phố có sự tăng trưởng khá tốt về quy mô và có tỷ trọng đóng góp cao vào tăng trưởng kinh tế của thành phố và cả nước. Năm 2007, GDP của ngành đạt 22.593 tỉ đồng, đóng góp đến 57,79% GDP của ngành trong cả nước. Tuy tỉ lệ đóng góp có giảm trong giai đoạn 2008-2012 do ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế, nhưng đến năm 2013, tỉ lệ này đã tăng khá cao, chiếm gần 60% GDP ngành cả nước, đạt 65.788 nghìn tỉ đồng, tăng gần 3 lần so với sản lượng năm 2007. Bình quân trong suốt giai đoạn nghiên cứu, ngành dịch vụ logistics Thành phố đã có tỷ trọng đóng góp xấp xỉ 57,28% GDP của ngành trong cả nước.

Trong khu vực dịch vụ của Thành phố, ngành cũng chiếm một tỷ trọng đáng kể. Cụ thể, ngành chiếm trung bình 17,08% GDP khu vực dịch vụ trong giai đoạn 2007-2013. Tuy nhiên, xét qua từng năm thì tỷ trọng của ngành có chiều hướng giảm, từ 18,93% năm 2007 xuống còn 16,58% năm 2010 và 14,3% năm 2013.

Bảng 1. Quy mô GDP và tỷ trọng đóng góp của ngành tại TPHCM giai đoạn 2007 - 2013
(theo giá hiện hành)

Đơn vị: tỷ đồng

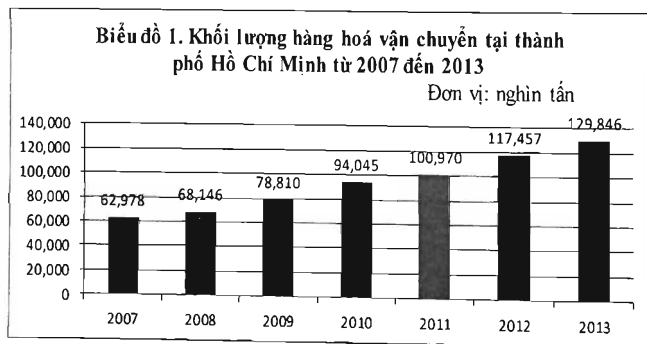
Giai đoạn	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GDP ngành TP	22.593	28.342	31.502	37.458	47.371	54.917	63.788
GDP KV dịch vụ TP	119.362	156.502	182.662	225.926	278.080	316.709	446.151
GDP ngành cả nước	39093	50749	55378	65.305	82.956	97.348	107.128
Tỷ lệ so với GDP KV dịch vụ tại TP	18,93%	18,11%	17,25%	16,58%	17,04%	17,34%	14,30%
Tỷ lệ so với GDP ngành cả nước	57,79%	55,85%	56,89%	57,36	57,10%	56,41%	59,54%

Nguồn: Cục Thống kê TPHCM và cả nước năm 2013.

2.2. Khối lượng hàng hóa và số lượt hành khách vận chuyển

Trong giai đoạn nghiên cứu, khối lượng hàng hóa vận chuyển không ngừng gia tăng,

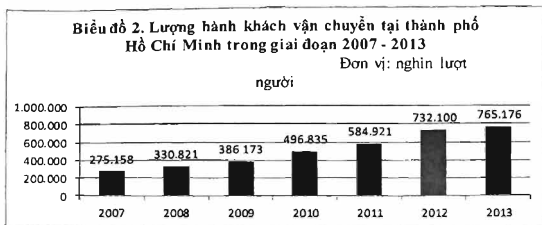
từ 62,98 triệu tấn năm 2007 lên 129,85 triệu tấn năm 2013, đạt tốc độ tăng bình quân cả giai đoạn là 10,2%/năm (Biểu đồ 1).



Nguồn: Cục Thống kê TPHCM năm 2013.

Quan sát biểu đồ 2, ta nhận thấy lượng hành khách vận chuyển cũng tăng đáng kể qua các năm. Nếu trong năm 2007, ngành dịch vụ này mới chỉ chuyên chở được 275,16 triệu lượt người, thì sau 4 năm, con

số này đã tăng gấp đôi, đạt gần 585 triệu lượt hành khách vào năm 2011. Đến năm 2013, đã có hơn 765 triệu lượt hành khách được vận chuyển bằng các phương tiện tại TPHCM.



Nguồn: Cục Thống kê TPHCM năm 2013.

2.3. Doanh thu ngành dịch vụ logistics

Hiện tại, doanh thu của ngành tại TPHCM được cấu thành chủ yếu bởi doanh thu vận tải hàng hóa và hành khách, ngoài ra còn có một số dịch vụ khác như kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ khác. Theo số liệu nhóm tác giả tổng hợp từ Niên giám Thống kê TPHCM, doanh thu của ngành tại thành phố có xu hướng tăng liên tục qua các năm. Doanh thu vận tải hàng hóa cả năm 2012 đạt 31.581,3 tỉ đồng, tăng 28,2% so năm trước; trong đó, doanh thu đường bộ chiếm tỉ trọng 53,4% trong tổng doanh thu vận chuyển hàng hóa. Năm 2013 cũng chứng kiến sự gia tăng về doanh thu vận tải hàng hóa với mức tăng 16,6% so năm trước, đạt 38.067,3 tỉ đồng; trong đó, doanh thu đường bộ chiếm tỉ trọng 54,6% trong tổng doanh thu vận chuyển

hàng hóa, tăng 18,2%; doanh thu vận tải đường biển chiếm tỉ trọng 35,7%, tăng 13,7%.

Vận tải hành khách cũng có doanh thu tăng đều trong suốt giai đoạn nghiên cứu. Trong 3 năm từ 2011 đến 2013, doanh thu hoạt động này tăng từ 11.420,8 tỉ đồng năm 2011 lên 15.600,8 tỉ đồng năm 2012, và đạt mức 16.787 tỉ đồng năm 2013. Trong đó, tương tự với vận tải hàng hóa, doanh thu đường bộ cũng chiếm tỷ trọng cao nhất trong các loại phương tiện, với mức 14.212,8 tỉ đồng so với 292,3 tỉ đồng doanh thu đường sông và 2.282,1 tỉ đồng doanh thu đường hàng không vào năm 2013.

So sánh với các tỉnh thuộc Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước, TPHCM là địa phương đứng đầu về hoạt động logistics (bảng 2)

Bảng 2. Quy mô ngành logistics VKTTĐPN giai đoạn 2010 - 2013 (giá so sánh)

Đơn vị: tỷ đồng

Năm	2010	2011	2012	2013
Bà Rịa - Vũng Tàu		4.373	4.756	4.944
Bình Dương	2.411	2.952	3.499	4.534
Bình Phước	396	487	526	540
Đồng Nai	2.021	2.394	2.796	3.249
Long An	761	823	888	1.007
Tây Ninh	464	548	547	568
Tiền Giang	475	506	548	576
TPHCM	37.458	47.371	54.917	63.788
Tổng VKTTĐPN	43.985	59.454	68.476	79.205
Cả nước	65.305	82.956	97.348	107.128

Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp từ Niên giám Thống kê các tỉnh.

Mặc dù hoạt động logistics của Thành phố đứng đầu vùng kinh tế trọng điểm phía nam và cả nước nhưng TP.HCM chưa là đầu tàu trong vùng, các điều kiện tiền đề cho phát triển ngành cũng chưa hoàn chỉnh.

3. Các điều kiện để đảm bảo phát triển ngành

3.1. Sự phát triển kinh tế và gia tăng quy mô sản xuất

Sự tăng trưởng kinh tế và gia tăng quy mô sản xuất hàng hóa, dịch vụ là nhân tố cơ bản giúp thúc đẩy sự tăng trưởng ngành. Tín hiệu khả quan của nền kinh tế khiến sức mua tăng, tạo động lực cho các doanh nghiệp đầu tư mở rộng quy mô sản xuất kinh doanh nhằm

đáp ứng nhu cầu chi tiêu của nền kinh tế. Từ đó, góp phần gia tăng nhu cầu đối với dịch vụ vận tải kho bãi.

Bảng 3 thể hiện tốc độ tăng trưởng kinh tế hàng năm của địa bàn thành phố nói riêng và cả nước nói chung trong giai đoạn 2007 - 2013. Năm 2007, tốc độ tăng trưởng kinh tế cả nước tương đối tốt, đạt 7,13%, Tuy nhiên, trong giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2013, do tác động của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu, tốc độ tăng GDP có xu hướng giảm dần, chỉ đạt 6,42% năm 2010, và tiếp tục giảm còn 5,42% vào năm 2013; bình quân cả giai đoạn, tốc độ tăng trưởng đạt 5,7%, giảm 1,5% so với giai đoạn trước.

Bảng 3. Tốc độ tăng trưởng GDP cả nước và TPHCM giai đoạn 2007 - 2013

Đơn vị: %

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cả nước	107,13	105,66	105,40	106,42	106,24	105,25	105,42
TPHCM	112,6	110,7	108,6	111,8	110,3	109,2	109,3

Nguồn: Cục Thống kê TPHCM và cả nước năm 2013.

3.2. Cơ sở hạ tầng của ngành

Cơ sở hạ tầng được ví như xương sống của ngành vận tải kho bãi. Việc phát triển vững chắc yếu tố này cả về phần cứng lẫn phần mềm sẽ tạo điều kiện cho hoạt động logistics phát triển mạnh mẽ.

Cơ sở hạ tầng của ngành tại TPHCM có sự cải thiện đáng kể. Cụ thể: (i) hệ thống đường bộ đã được nâng cấp, một số dự án giao thông lớn trong nội thành và các dự án kết nối thành phố với các tỉnh phía Nam đã và đang được triển khai như: đường cao tốc TPHCM - Trung Lương; đường cao tốc TPHCM - Long Thành - Dầu Dãy; đường Xuyên Á; cầu Phú Mỹ; các đường vành đai 1, 2, 3; đại lộ Đông - Tây; hầm Thủ Thiêm;... Một số dự án này đã đi vào hoạt động, tạo thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa trong thành phố và giữa thành phố với các tỉnh thành; (ii) TPHCM là một trong hai đầu

môi chính của tuyến đường sắt Bắc - Nam với chiều dài 1.730km, nối hai đầu đất nước và đi qua rất nhiều tỉnh thành. Trong thành phố có nhà ga chính là Ga Sài Gòn; ngoài ra còn có một số nhà ga nhỏ như Thủ Đức, Bình Triệu, Gò Vấp. Các tuyến metro đang được tiến hành xây dựng; một số dự án đường sắt cao tốc đang được tiến hành khảo sát; (iii) TPHCM có Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất được xây dựng trở thành cảng hàng không nội địa và quốc tế lớn nhất Việt Nam với năng lực phục vụ 20 triệu khách/năm. Đây là cửa ngõ giao thương quan trọng của Vùng và có tiềm năng phát triển thành một trung tâm trung chuyển hàng không của khu vực và thế giới²; (iv) các cảng tại TPHCM thuộc quy hoạch cảng khu vực, tính

2 Tổng hợp của nhóm tác giả từ website của Sở Giao thông vận tải TPHCM. Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam.

đến năm 2013 trên địa bàn có tổng cộng 14 cảng (gồm 10 cảng biển và 4 cảng sông), trong đó có 7 cảng do trung ương đầu tư xây dựng, 4 cảng của Thành phố và 2 cảng biển có vốn đầu tư nước ngoài. Cụm cảng Sài Gòn hiện tại có lượng hàng hóa thông quan cao nhất trong cả nước (Blancas, 2014). So sánh với thời kỳ những năm 90 của thế kỷ XX, cơ sở hạ tầng của địa bàn đã có nhiều thay đổi tích cực; đặc biệt, đã bước đầu hình thành được sự kết nối với các tỉnh khác trong VKTTĐPN. Tuy nhiên, xét từ góc độ của ngành thì hệ thống cơ sở hạ tầng vẫn còn nhiều yếu kém. Hệ thống đường xá vẫn chưa có sự liên kết để phát triển vận tải đa phương thức. Chẳng hạn, đường sắt vốn là phương thức vận chuyển hàng hóa rất hiệu quả tại nhiều quốc gia nhưng vẫn chưa có sự kết nối giữa hệ thống đường sắt với cảng và sân bay tại địa bàn thành phố, cũng chưa có hệ thống đường sắt tỏa ra các tỉnh trong VKTTĐPN. Bên cạnh đó, hệ thống đường bộ dù được bảo trì nhưng vẫn bị xuống cấp ở nhiều nơi, tình trạng ùn tắc diễn ra nhiều trong nội thành và cung đường từ Thành phố hướng về Đồng Nai. Về phía kho bãi, việc lưu kho vẫn chưa được đảm bảo an toàn; nạn mất cắp, rút ruột container vẫn diễn ra gây tâm lý bất an cho khách hàng khi muốn lựa chọn dịch vụ. Cầu cảng, kho bãi thiếu tầm nhìn quy hoạch dài hạn dẫn đến tình trạng cung vượt cầu. Theo Blancas (2014), hệ thống cảng tại Thành phố đang đối mặt với tình trạng mất cân bằng cung cầu. Hiện tượng này đã diễn ra từ năm 2010 và có xu hướng trầm trọng thêm, bởi đến cuối 2012 vẫn có những cảng mới tiếp tục được quy hoạch. Sờ dĩ có tình trạng trên là do quy hoạch phát triển ngành chưa mang tính chiến lược và thiếu tầm nhìn bền vững.

3.3. Khung pháp lý và thủ tục hành chính

Việc xây dựng được hành lang pháp lý thông thoáng, rõ ràng và thủ tục hành chính gọn nhẹ sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của ngành logistics, nhất là trong việc

nâng cao năng lực cạnh tranh, môi trường kinh doanh và thu hút đầu tư.

Việt Nam đã có những văn bản pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics. Cụ thể, vào năm 2005, Chính phủ đã ban hành quy định bằng văn bản chính thức đầu tiên tại Luật Thương mại 2005 về hoạt động logistics. Sau đó, vào năm 2007, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP được ban hành nhằm hướng dẫn chi tiết thi hành Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh logistics. Ngoài ra, nước ta còn ban hành một số các văn bản luật và dưới luật khác có liên quan nhằm tạo một khung pháp lý thuận lợi hơn cho hoạt động này. Các việc làm này bước đầu đã tạo điều kiện để các doanh nghiệp có phương hướng và cơ sở để thực hiện các hoạt động sản xuất, kinh doanh có liên quan đến dịch vụ logistics. Tuy nhiên, đến nay vẫn chưa có một cơ quan nào là đầu mối chính thức quản lý dịch vụ logistics. Hoạt động này hiện đang cùng lúc được nhiều Bộ, ban, ngành quản lý như: Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Tổng cục hải quan (VPBS, 2014). Đây là một trong những trở ngại lớn cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này: các doanh nghiệp cung ứng lẫn sử dụng dịch vụ để lúng túng và mất phương hướng khi có quá nhiều luật định chồng chéo nhau; đồng thời, điều này tạo tâm lý e dè cho các nhà đầu tư khi có ý định tham gia vào ngành.

3.4. Quy mô doanh nghiệp cung ứng và chất lượng nguồn lao động

Đề thúc đẩy tăng trưởng ngành dịch vụ vận tải kho bãi, điều cốt yếu là cần hình thành một lực lượng cung ứng có hiệu quả. Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ này cần có nguồn vốn để đầu tư trang thiết bị và phương tiện kinh doanh, thúc đẩy triển khai và ứng dụng khoa học công nghệ trong các hoạt động, đồng thời tuyển dụng được nguồn nhân lực có chuyên môn cao.

Số doanh nghiệp hoạt động trong ngành tại Thành phố không ngừng gia tăng trong thời gian qua. Tuy vẫn chưa có con số thống kê chính xác về số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này tại Việt Nam nói chung cũng như TPHCM nói riêng, nhưng theo ước tính của Hiệp hội kho vận Việt Nam, có khoảng 1200 doanh nghiệp cung ứng dịch vụ đang hoạt động trong cả nước, trong đó có khoảng 18% là công ty quốc doanh, 2% là công ty có vốn đầu tư nước ngoài, 70% là công ty tư nhân và 10% không đăng ký (Đoàn Thị Hồng Vân, 2013). Riêng tại Thành phố, nếu thống kê dựa trên số thành viên thuộc Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam, thì trong số 186 thành viên hiện nay của hội, có hơn 130 doanh nghiệp có trụ sở tại Thành phố. Các doanh nghiệp cũng thiết lập nhiều chi nhánh tại các tỉnh trong Vùng nhằm tạo điều kiện thuận tiện cho các cá nhân và doanh nghiệp có nhu cầu sử dụng dịch vụ. Tuy nhiên, ngoài

một số các doanh nghiệp quốc doanh có quy mô lớn, phần lớn các doanh nghiệp Việt Nam kinh doanh dịch vụ thường có quy mô vốn vừa và nhỏ, bình quân khoảng 4 đến 6 tỷ đồng, khả năng ứng dụng kỹ thuật công nghệ còn hạn chế, dịch vụ cung ứng thiếu đa dạng, hoạt động chủ yếu với vai trò đại lý trung gian. Trong khi đó, số doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tuy chỉ chiếm tỷ lệ nhỏ khoảng 25 doanh nghiệp nhưng nắm giữ 70-80% thị phần với hệ thống đại lý trên khắp thế giới, phương tiện chuyên chở hiện đại và cung cách làm ăn chuyên nghiệp, tiêu biểu là các hãng Maersk Logistics, UPS, DHL, APL, NYK Logistics,...(Kim Giang, 2014).

Về lực lượng lao động làm việc trong ngành vận tải kho bãi, với nhu cầu đối với dịch vụ này ngày càng cao, từ 2007 đến 2011, số lao động đã tăng một cách đáng kể từ 113, 85 nghìn người năm 2007 lên gần 190 nghìn người vào năm 2011 (Bảng 4).

Bảng 4. Lao động ngành dịch vụ logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh

Đơn vị: tỷ đồng/người/năm

	2007	2008	2009	2010	2011
Số lao động	113.853	138.796	151.119	169.244	189.823

Nguồn: Cục Thống kê TPHCM năm 2013

Nhưng một bất cập đang xảy ra là nguồn nhân lực trong lĩnh vực này vẫn còn thiếu và yếu. Theo khảo sát của Viện nghiên cứu và phát triển Trường Đại học kinh tế quốc dân (Đặng Đình Đào, 2011), chỉ có 26,32 % số lao động làm việc tại các doanh nghiệp logistics tham gia các khóa đào tạo chuyên nghiệp trong nước, 3,9% lao động được đào tạo tại nước ngoài, còn phần lớn nguồn nhân lực của ngành được đào tạo thông qua các công việc hằng ngày và kinh nghiệm thực tiễn. Và theo Mai Hoàng (2012), trong hội thảo về giải pháp phát triển nguồn nhân lực trong khai thác cảng biển và dịch vụ logistics tổ chức vào tháng 12/2012, Hiệp hội kho vận

Việt Nam cho biết trong vòng 3 năm từ năm 2013, nước ta cần thêm ít nhất 20 nghìn lao động làm việc trong lĩnh vực này và có 30% lao động cần phải được đào tạo lại.

3.5. Ứng dụng khoa học công nghệ

Dù năng lực công nghệ của nhà cung cấp dịch vụ nằm trong ba nhóm ưu tiên hàng đầu khi lựa chọn các nhà cung cấp dịch vụ của khách hàng, nhưng theo khảo sát nói trên (Đặng Đình Đào, 2011), tại Việt Nam có đến 62,5% doanh nghiệp không tận dụng tiện ích mạng hệ thống toàn cầu; 48,21% doanh nghiệp không sử dụng giao dịch thương mại điện tử; 42,41% không có website riêng;

36,8% không thường xuyên sử dụng phần mềm quản lý kho,... Đây cũng là một thực trạng đang diễn ra tại nhiều doanh nghiệp logistics tại TPHCM. Sở dĩ có tình trạng này là do hầu hết các doanh nghiệp có quy mô vừa và nhỏ nên không có vốn để đầu tư; mặt khác, nhiều doanh nghiệp còn tâm lý “ăn xổi ở thì”, quen kinh doanh theo cung cách cũ, thô sơ, chậm trong việc học hỏi. Ngoài ra, đầu tư của Nhà nước về công nghệ cho logistics chưa được chú trọng, các kết nối thông tin nội bộ doanh nghiệp, giữa doanh nghiệp với doanh nghiệp và doanh nghiệp với cơ quan quản lý chưa hiệu quả. Chính những hạn chế này đã làm giảm năng suất của hoạt động kinh doanh, gây trở ngại trong việc tiếp cận khách hàng và giải quyết công việc; đồng thời ảnh hưởng lên chi phí logistics.

4. Gợi ý phát triển ngành dịch vụ logistics Thành phố Hồ Chí Minh

4.1. Cơ hội và thách thức của ngành dịch vụ logistics trước cam kết mở của ngành dịch vụ này

Theo lộ trình cam kết với WTO, từ ngày 01/01/2014, Việt Nam sẽ cho phép các doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài được cung ứng dịch vụ logistics tại thị trường nội địa. Các thỏa thuận về sự hình thành Cộng đồng kinh tế ASEAN 2015 và ký kết Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương TPP cũng đưa các vấn đề về hoạt động logistics vào chương trình đàm phán. Theo đó, Việt Nam và các nước liên quan sẽ thực hiện tự do hóa thương mại, dỡ bỏ rào cản trong dịch vụ logistics, tạo môi trường kinh doanh thông thoáng cho doanh nghiệp, nâng cao năng lực quản lý và chất lượng nguồn nhân lực của lĩnh vực này. Điều này sẽ đem lại không ít cơ hội lẫn thách thức cho ngành.

Về cơ hội, chính sách tự do hóa thương mại sẽ tạo thuận lợi cho TPHCM trong việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài nhằm: phát

triển kinh tế xã hội, tạo ra nhiều sản phẩm hơn cho nền kinh tế; từ đó gia tăng cầu đối với các dịch vụ ngành; đồng thời còn được sử dụng một phần vốn để phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng logistics, tăng tính liên kết giữa các tỉnh thành. Việc tham gia các liên kết kinh tế - thương mại khu vực và toàn cầu cũng mở ra cơ hội cho hoạt động chuyển giao công nghệ từ các quốc gia phát triển, nhờ đó, doanh nghiệp Việt học hỏi được kinh nghiệm về cách thức tổ chức hoạt động kinh doanh và phát triển ngành. Ngoài ra, đây còn là cơ hội tiếp cận được thị trường logistics rộng lớn hơn với những ưu đãi thương mại để thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, dịch vụ. Chẳng hạn, một khi TPP được ký kết, nước ta sẽ có cơ hội tham gia vào một thị trường với sự đóng góp 40% GDP và khoảng 30% trao đổi thương mại toàn cầu (Trần Hồng Quang và Nguyễn Quốc Trường, 2014).

Về thách thức, đi kèm với những thuận lợi trên là không ít thách thức, nhất là về khả năng cạnh tranh. Việc các doanh nghiệp logistics 100% vốn nước ngoài được tự do vào Việt Nam sẽ gia tăng sự cạnh tranh với những doanh nghiệp nội. Nước ta ngoài việc tham gia vào một thị trường rộng lớn hơn, đồng thời cũng sẽ trở thành một thị trường đầy hấp dẫn cho các doanh nghiệp nước ngoài. Chính áp lực cạnh tranh này, một mặt, sẽ có tác động tích cực đối với các doanh nghiệp cung ứng, đòi hỏi họ phải có chiến lược hiệu quả, giảm thiểu chi phí dịch vụ, nâng cao chất lượng sản phẩm, từ đó thúc đẩy ngành tăng trưởng về chất. Mặt khác, trong bối cảnh dịch vụ logistics Việt Nam nói chung và TPHCM nói riêng còn thiếu và yếu về nhiều mặt, từ cơ sở hạ tầng, khung pháp lý, khoa học công nghệ đến chất lượng lao động, thì áp lực từ những đối thủ lớn có thể đe dọa đến khả năng kinh doanh của các doanh nghiệp trong nước, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

4.2. Đề xuất

Nhận thức được vai trò quan trọng của ngành dịch vụ logistics TPHCM đối với sự phát triển kinh tế địa bàn và cả nước, những hạn chế và bất cập đang tồn tại trong ngành, cũng như cơ hội và thách thức đặt ra trong bối cảnh hội nhập, nhóm tác giả xin đưa ra một số đề xuất nhằm phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành như sau:

Thứ nhất, phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng và tăng cường hoạt động khoa học công nghệ. Chính phủ cần đẩy nhanh các dự án đường bộ và đường sắt liên tỉnh; có quy hoạch với tầm nhìn dài hạn đối với hệ thống đường xá, cầu cảng, tránh tình trạng cung của các cảng vượt cầu như hiện nay; phát triển hệ thống giao thông vận tải đa phương tiện. Ngoài ra, cần phát triển hệ thống thông tin liên lạc và ứng dụng khoa học công nghệ nhằm tăng hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp, cá nhân cung ứng và sử dụng dịch vụ, tăng liên kết giữa các tỉnh và vùng miền.

Để làm được điều này, nhà nước cần có chính sách khuyến khích đầu tư nước ngoài và chuyển giao công nghệ; đồng thời tạo ưu đãi (như về đất đai, thuế, thủ tục hành chính,...) để thu hút các nhà đầu tư tư nhân tham gia vào lĩnh vực này, chứ không chỉ trông chờ vào ngân sách của Chính phủ. Bản thân các doanh nghiệp cũng cần liên kết với nhau, đầu tư trang thiết bị và không ngừng ứng dụng những thành tựu kỹ thuật mới để tạo thuận lợi hơn cho hoạt động sản xuất kinh doanh.

Thứ hai, hoàn thiện khung pháp lý và cải cách thủ tục hành chính. Đòi hỏi cấp thiết hiện nay là cần phải thành lập một tổ chức quản lý thống nhất mọi hoạt động liên quan đến lĩnh vực này. Tổ chức này sẽ có trách nhiệm liên kết với các Bộ, ban, ngành khác để hình thành nên quy định cụ thể cho hoạt động. Điều cốt lõi để tổ chức hoạt động thành công là Chính phủ phải giao đủ quyền hạn để tổ chức xử lý các vấn đề có liên quan mà

không phải chờ đợi, xin chỉ thị hoặc động thái của những nơi khác. Riêng VKTTĐPN, cần thành lập một ban quản lý hoạt động logistics chung cho 8 tỉnh của Vùng nhằm thống nhất phương hướng và chiến lược phát triển hoạt động này cho cả Vùng, tránh tình trạng đầu tư phát triển tự phát, lẻ tẻ mà thiếu đồng bộ ở mỗi tỉnh như hiện nay. Đi đôi với việc hoàn thiện khung pháp lý, cải cách thủ tục hành chính cũng là một việc làm mang tính cấp thiết để tạo môi trường thông thoáng cho hoạt động đầu tư và kinh doanh dịch vụ.

Thứ ba, nâng cao trình độ lao động. Nguồn nhân lực luôn là một nhân tố quan trọng trong sự phát triển của bất cứ ngành nghề, lĩnh vực nào. Riêng đối với hoạt động logistics, cần phải có một chiến lược đào tạo bài bản. Bản thân các doanh nghiệp cần tích cực chủ động đào tạo nguồn nhân lực hiện tại của mình thông qua các khóa huấn luyện chuyên môn, cử nhân viên đi thực tế hoặc học tập tại các quốc gia có nhiều kinh nghiệm. Về dài hạn, để có một đội ngũ lao động chuyên nghiệp, các trường đại học và cao đẳng cần xây dựng chuyên ngành riêng về logistics, các bài giảng thường xuyên được cập nhật với những thay đổi của tình hình hoạt động ngành trong nước và trên thế giới. Nhà nước cần có những chính sách hỗ trợ cho chương trình đào tạo, đồng thời lựa chọn những cán bộ có tài có tâm để quản lý và đi sâu đi sát với ngành.

Thứ tư, khuyến khích doanh nghiệp sản xuất kinh doanh thuê ngoài các dịch vụ logistics. Để làm được điều này, các doanh nghiệp cung ứng cần kết hợp với các hiệp hội và cơ quan ban ngành tuyên truyền, giới thiệu nhằm nâng cao nhận thức của các doanh nghiệp và cá nhân về lợi ích của dịch vụ; tích cực giảm chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ; đồng thời mở rộng mạng lưới đại lý, chi nhánh, kho bãi ra các tỉnh thành ngoài TPHCM để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp được tiếp cận với dịch vụ.

Với vị trí thuận lợi, đầu mối giao thông quan trọng, hàng hóa từ TP.HCM sẽ đi khắp các tỉnh thành trong nước, các quốc gia trên thế giới và ngược lại. Vì vậy, việc Thành phố phát triển ngành dịch vụ logistics hiệu quả sẽ làm tăng tính liên kết giữa Thành phố với các tỉnh thành, tạo mối liên kết và phối hợp trong phát triển kinh tế - xã hội giữa các tỉnh thành, từ đó thúc đẩy sự phát triển kinh tế của thành phố, của Vùng và cả nước.

Tài liệu tham khảo

1. Bhattacharya, S.K. (2007). *Logistics Management-Definitions, Dimensions & Functional Application*. The American Council of Logistics Management ACLM, S. Chand & Company Publisher.
2. Blancas L. C. (2014). *Kho vận hiệu quả: Chìa khoá để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh*. World Bank.
3. Cục Thống kê TP.HCM (2007-2014). Niên giám thống kê TP.HCM. Nxb Thống Kê.
4. Đặng Đình Đào (2011), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*. Nxb Chính trị quốc gia.
5. Đoàn Thị Hồng Vân, Phạm Mỹ Lệ (2013), *“Phát triển logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn”*. Tạp chí Phát triển và hội nhập, số 8 (18), tháng 01-02/2013.
6. Gibson, B. J., Hanna, J.B., Defee, C.C., & Chen, H. (2013). *The definitive guide to integrated supply chain management*. Council of Supply Chain Management Professionals. Pearson Education.
7. Karayun I., Aydin H. I., & Gulmez M. (2012). *The role of logistics in regional development*. Annals of the “Constantin Brâncuși” University of Târgu Jiu, Economy Series, 4/2012.
8. Kim Giang (2014). *Ngành kho vận: Cần cuộc lột xác toàn diện*. Báo Sài Gòn Đầu tư Tài chính, đăng ngày 14/8/2012: <http://www.saigondautu.com.vn/Pages/20140813/Can-cuoc-lot-xac-toan-dien.aspx>
9. Lambert, D. M., Stock J. R., & Ellran L. M. (1998). *Fundamental of Logistics Mangagement*. McGraw-Hill Publishing Co..
10. Mačiulis, A., Vasiliauskas. A. V., & Jakubauskas, G. (2009). *The impact of transport on the competitiveness of national economy*. Transport, p. 93-99.

