CẢI THIỆN MÔI TRƯỜNG LOGISTICS: GIẢI PHÁP TĂNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA VIỆT NAM

TS. Nguyễn Ngọc Long*
Khoa Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Hòa Bình
** Tác giả liên hệ: nguyenngoclong1954@gmail.com*

Ngày nhận: 22/02/2022
Ngày nhận bản sửa: 10/3/2022
Ngày duyệt đăng: 18/3/2022

Tóm tắt

Môi trường logistics từ thể chế pháp luật, cơ sở hạ tầng, hệ thống các doanh nghiệp và thị trường đến các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics có vai trò hết sức quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế. Với việc hình thành môi trường logistics phát triển, phân phối, lưu thông hàng hóa càng có nhiều tiềm lực để giảm chi phí cả về số tuyệt đối và tương đối... Trong phạm vi bài này, chúng tôi chỉ đề cập một số nguyên nhân, tồn tại từ môi trường logistics (hệ thống logistics quốc gia) đã làm tăng chi phí và khuyến nghị đề ra giải pháp cải thiện môi trường logistics thời gian tới nhằm giảm chi phí lưu thông hàng hóa ở Việt Nam (chi phí logistics), tăng năng lực cạnh tranh của Việt Nam.

Từ khóa: *Hệ thống logistics, môi trường logistics, lưu thông hàng hóa, chi phí lưu thông hàng hóa, chi phí logistics.*

Improve logistics environment: Solutions to Vietnam's improving competitiveness

Abstract

The logistics environment, from legal institutions, infrastructure, systems of businesses and markets to the enterprises who take the use of logistics services, plays an essential role in growth renovation model and economy restructuring. Formation of developed logistics environment implies less expenses, absolute and relative values, in goods distribution and circulation... This paper mentions several reasons and limitations of the logistics environment (national logistics system) that caused rise in costs and recommendations to improve logistics environment in the coming time (logistics costs), to increase Vietnam's competitiveness.

Keywords: *Logistics system, logistics environment, goods circulation, freight costs, logistics costs.*

1. Đặt vấn đề

Các chi phí liên quan đến quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa đều là những chi phí cần thiết và tất yếu đảm bảo cho hàng hóa vận động từ nơi sản xuất đến tay người tiêu dùng. Chi phí hoạt động logistics là chi phí cho quá trình phân phối hàng hoá từ nơi sản xuất đến người tiêu dùng. Hoạt động logistics ngày nay không chỉ gắn liền với hoạt động kho vận, giao nhận vận tải, mà còn lên kế hoạch, sắp xếp dòng chảy nguyên, vật liệu từ nhà cung ứng đến nhà sản xuất, sau đó, luân chuyển hàng hóa từ khâu sản xuất đến người tiêu dùng cuối cùng, tạo nên sự liên thông trong toàn xã hội theo những phương án tối ưu hóa. Theo đó, môi trường logistics bao gồm *thể chế pháp luật logistics, cơ sở hạ tầng logistics, hệ thống các doanh nghiệp logistics và thị trường đến doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics có ảnh hưởng rất lớn đến sự tăng, giảm chi phí logistics. Hiện nay, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn còn ở mức quá cao, tương đương 20,9 % GDP* [1, tr.114]*, cơ sở hạ tầng logistics phát triển không đồng bộ, thiếu kết nối; thể chế pháp luật logistics chưa đầy đủ và thiếu đồng bộ. Đây chính là rào cản lớn cho giảm chi phí logistics trong các hoạt động phân phối và lưu thông hàng hóa và sức cạnh tranh của*

nền kinh tế quốc gia. Mặc dù đóng vai trò hết sức quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế vì chính logistics là quá trình tổ chức và quản lý khoa học các khâu của quá trình tái sản xuất xã hội, là quá trình tối ưu hóa các dòng vận động hàng hóa, tiền tệ, thông tin trong nền kinh tế quốc dân nhằm giảm chi phí và nâng cao hiệu quả các hoạt động kinh tế; nhưng nhận thức về lĩnh vực này vẫn còn hạn chế. Điều này dẫn đến thực tế là cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại, các ngành dịch vụ khác được đầu tư xây dựng khai thác hiệu quả thấp, lại làm tăng chi phí logistics - chi phí lưu thông; gây ùn tắc và tai nạn giao thông gia tăng; thực tiễn là quá thiên về tập trung đầu tư cho đường bộ (đường ô tô) hơn là đầu tư cho đường sắt, đường biển, đường sông... Logistics là xương sống của thương mại quốc tế nhưng cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam rất hạn chế, môi trường logistics chưa tốt, khiến chi phí logistics Việt Nam vẫn luôn vào diện quá cao so với nhiều nước trong khu vực và trên thế giới.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2020 của Bộ Công thương dẫn nguồn số liệu của Ngân hàng Thế giới (WB) [1, tr.114], chi phí logistics ở Việt Nam bằng khoảng 20,9% GDP. Trong khi, chi phí trung bình chiếm 12% tổng sản phẩm nội địa thế giới. Trong đó, chi phí cho vận tải chiếm khoảng 60%, mức chi phí cao so với các nước phát triển. Mức chi phí này cao hơn Thái Lan 6%, Malaysia 12%, còn so với Singapore thì cao hơn tới 3 lần.

Trong bài viết này, từ việc đánh giá môi trường logistics hiện nay ở Việt Nam và những thách thức, rào cản trong bối cảnh mới - hậu Covid-19 và sự phát triển của cách mạng công nghiệp 4.0, để từ đó, đưa ra giải pháp giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp và của toàn nền kinh tế quốc dân. Giải pháp đưa ra là chỉ có môi trường logistics tốt mới đảm bảo ngành logistics hoạt động tốt hơn, chi phí thấp hơn, đem lại hiệu quả cho doanh nghiệp và của cả nền kinh tế. Cải thiện tốt môi trường logistics đóng vai trò quan trọng, nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong quá trình hội nhập và phát triển của Việt Nam.

2. Đánh giá thực trạng môi trường logistics ở Việt Nam

2.1. Đánh giá thực trạng về thể chế, pháp luật logistics ở Việt Nam

Thể chế pháp luật logistics từ Luật Thương mại 2005 và nhiều Luật chuyên ngành khác như Luật Hàng hải, Luật Hàng không dân dụng, Luật Giao thông đường bộ, Luật đường sắt…; Nghị định số 63/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ, đến các Quyết định số 169/QĐ-TTg (2014); Quyết định số 1012/QĐ-TTg (2015); Quyết định số 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017 của Thủ trướng Chính phủ; Quyết định số 221/TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 về "Phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025", đã có những sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện đáng kể nhưng vẫn còn nhiều khoảng trống, thiếu cập nhật các định chế cần thiết trong lĩnh vực logistics; cơ chế chính sách, pháp luật về logistics ở Việt Nam chưa tạo được mối liên kết giữa các Bộ, ngành để tạo điều kiện cho hoạt động logistics phát triển. Vì vậy, thị trường dịch vụ logistics vẫn còn thiếu tính minh bạch, cạnh tranh chưa lành mạnh, chưa tạo điều kiện phát triển bền vững cho ngành, trở thành rào cản cho phát triển thương mại, sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp...; từ chính sách đến cuộc sống vẫn còn là một khoảng cách lớn; chính sách phí và lệ phí (cả chi phí không chính thức) đang là gánh nặng chi phí của nhiều doanh nghiệp trong ngành logsstics - lĩnh vực phân phối và lưu thông; chưa có các chính sách khuyến khích, ưu tiên đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt là ưu tiên phát triển các khu công nghiệp logistics; các trung tâm logistics tại các vùng trọng điểm để kết nối cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại, các phương tiện vận tải, thực hiện liên kết kinh tế các địa phương và vùng lãnh thổ…

Các cơ quan nhà nước từ trung ương

đến địa phương còn lúng túng, thiếu sự phối hợp đồng bộ trong việc quản lý và sự không nhất quán trong việc ban hành và thực thi các văn bản, chính sách liên quan đến phòng chống dịch bệnh Covid -19 giữa các địa phương thời gian qua cũng gây ra những cản trở nhất định đối với điều kiện hoạt động của các doanh nghiệp logistics. Chẳng hạn, các quy định về thời hạn giấy xét nghiệm, tiêm vắc-xin, cơ chế phân luồng…

Rõ ràng, trong bối cảnh môi trường logistics Việt Nam như hiện nay, khó mà triển khai đồng thời các giải pháp xây dựng và phát triển hệ thống logistics quốc gia, kiến tạo môi trường logistics nhằm đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế nhanh và bền vững ở nước ta, nhất là, thiết thực góp phần giảm chi phí logistics, thu hút đầu tư, rút ngắn khoảng cách so với nhiều nước trong khu vực.

2.2. Đánh giá thực trạng kết cấu hạ tầng logistics Việt Nam

Để phát triển bền vững, có hiệu quả nền kinh tế - xã hội cần phải quan tâm đầu tư đúng mức, đồng bộ đến tất cả các lĩnh vực - các khâu của quá trình tái sản xuất xã hội, từ sản xuất, phân phối, lưu thông đến tiêu dùng. Đó là điều tất yếu khách quan; nhưng trong một thời gian dài, do tư duy phát triển kinh tế của chúng ta dẫn đến chính sách lại thiên về khuyến khích đầu tư phát triển sản xuất, mở rộng theo quy mô, theo số lượng; chưa quan tâm đến hàm lượng và sự cân đối. Cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ thông tin… cả trong nước, với các nước trong khu vực và thế giới còn chưa cao nên hiệu quả hoạt động logistics còn thấp; thậm chí nhiều công trình, dự án đầu tư cả ngàn tỷ đồng đắp chiếu, nhiều loại sản phẩm nông nghiệp được mùa lại phải bỏ mặc ngoài đồng, tiêu dùng trong sản xuất lãng phí, suất đầu tư cao, hiệu quả sử dụng nguồn lực đầu tư thấp như ở một số công trình cảng biển, hệ thống phân phối - chợ đầu mối, công trình giao thông - đường sắt, đường Hồ Chí Minh và các cơ sở hạ tầng khác... Sự "không phù hợp" giữa sản xuất và logistics diễn ra ngay từ khâu hoạch định chính sách, quy hoạch, kế hoạch phát triển ở hầu như các ngành và các địa phương. Một số chính sách chưa kịp thời sửa đổi cho phù hợp với đặc thù của hoạt động logistics trong thực tiễn; quy định pháp luật còn chồng chéo, tồn tại những thủ tục hành chính và quy định chuyên ngành cản trở hoạt động logistics - khâu phân phối, lưu thông hàng hóa.

Trong quá trình xây dựng và mở rộng các tuyến quốc lộ, đường cao tốc và các hành lang kinh tế, chúng ta chưa quan tâm đúng mức đến việc xây dựng hạ tầng kết nối các phương thức vận tải khác nhau (giữa đường biển với đường thủy - đường bộ, đường sắt - hàng không…), chưa khai thác hết được lợi thế địa lý kinh tế và tiềm năng của mỗi địa phương để nâng cao hiệu quả trong khai thác các hành lang kinh tế, các công trình và phát triển logistics. Đáng tiếc là trong quy hoạch, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông lại không tính đến xây dựng các trung tâm logistics quốc gia… kết nối giữa các phương thức vận tải và các doanh nghiệp còn hạn chế là nguyên nhân khiến chi phí logistics Việt Nam còn quá cao, thiếu tính cạnh tranh. Thực tế, sự có mặt của các trung tâm logistics trên các hành lang kinh tế được quy hoạch, xây dựng bài bản, đúng vị trí sẽ giảm được ùn tắc, tai nạn giao thông, tránh được hiện tượng xe dừng nghỉ ngay bên lề đường quốc lộ, trên cao tốc hoặc người dân tự phá rào ban đêm để phục vụ xe khách, xe tải trên các tuyến cao tốc hay trải chiếu ăn trưa ngay bên lề đường dừng nghỉ khẩn cấp… Đồng thời, giúp xóa bỏ các điểm dừng nghỉ tự phát, "cưỡng bức" gây mất mỹ quan, mất an toàn giao thông, an toàn thực phẩm và xa hơn là tiết kiệm được rất lớn chi phí đầu tư cho đền bù mỗi lần mở rộng hay cải tạo các tuyến quốc lộ.

Mặc dù cơ sở hạ tầng logistics Việt Nam trên tổng thể đã được cải thiện đáng kể trong những năm gần đây từ hệ thống đường bộ, đường cao tốc, cảng biển, cảng cạn, sân bay đến một số trung tâm logistics, kho tàng bến bãi (kho ngoại quan, kho CFC, kho bảo thuế, kho lạnh...) nhưng thực tế thiếu tính

Bảng 1. Kết cấu hạ tầng logistics Việt Nam giai đoạn 2017-2021

Số TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Năm				
			2017	2018	2019	2020	2021
01	Đường quốc lộ	Km	23.816	24.136	24.866	24.900	24.321
02	Đường cao tốc	Km		816		1.000	1.163
03	Đường sắt	Km	3.161	3.160	3.143	3.143	3.143
04	Đường biển	Km	935,9				
05	Đường thủy nội địa	Km	7.075	7.072	7.071		
06	Cảng biển	Bến cảng	44	45		45	286
07	Cảng thủy nội địa	Số lượng	277	306	285		298
08	Cảng cạn	Số lượng	2	5		9	10
09	Sân bay/Cảng HK	Số lượng	21	22	22	22	22
10	Cảng HK có ga hàng hóa	Số lượng		4	4	4	4
11	Trung tâm logistics	Số lượng	5	7	7		11
12	Kho ngoại quan	ngàn m^2		1.024,8	1.266		
13	Kho CFS, bảo thuế	ngàn m^2	30				
14	Kho lạnh	m^2	9.000	15.000		600.000	600.000

Nguồn: Báo cáo logistics Việt Nam, Bộ Công thương 2017-2021

đồng bộ, chưa tạo thuận lợi cho logistics giảm chi phí lưu thông và phát triển bền vững. Nguyên nhân là do việc quy hoạch hạ tầng logistics ở Việt Nam còn mang tính rời rạc và thường tập trung vào các phương thức đơn lẻ như quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch hệ thống cảng, quy hoạch mạng lưới cảng cạn (ICD); quy hoạch kết nối các đầu mối logistics hay quy hoạch kết nối giữa các phương thức vận tải đa phương thức còn rất hạn chế; chưa có quy hoạch nào kết nối giữa đường bộ và đường thủy; đầu tư cho hạ tầng giao thông vẫn chủ yếu chỉ tập trung vào đường bộ (đường ô tô) mà không chú ý đầu tư phát triển hạ tầng để kết nối với đường sắt, đường sông, đường biển... Chính điều này hạn chế về sự lựa chọn phương thức vận tải và tạo ra nhiều điểm tắc nghẽn trong chuỗi dịch vụ logistics, làm gia tăng chi phí logistics cho doanh nghiệp; chưa phát triển các trung tâm logistics để thực hiện sự liên kết đa phương thức vận tải, hậu cần cho các vùng sản xuất hàng hóa lớn của Việt Nam như: Vùng đồng bằng sông Hồng, đồng bằng sông Cửu Long, miền Trung và các vùng kinh tế trọng điểm khác...; hiện mới chỉ có một số trung tâm logistics ở khu vực phí Bắc: Sân bay Nội Bài, Mỹ Đình (Hà Nội), Tiên Sơn (BắcNinh), Đình Vũ (Hải Phòng); Sân bay Tân Sơn Nhất, Tân cảng Sài Gòn (thành phố Hồ Chí Minh) và Bình Dương; hệ thống đường sắt quốc gia kết nối với các cảng biển quốc tế lớn của Việt Nam lại rất hạn chế, một số khu vực kinh tế quan trọng vùng Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt. Thực tiễn là chỉ tập trung xây dựng các khu công nghiệp sản xuất mà không chú ý đầu tư xây dựng các khu công nghiệp logistics tại các địa phương, thành phố. Hầu hết các chiến lược, quy hoạch tổng thể về phát triển các dịch vụ logistics của Chính phủ mới dừng ở cấp chiến lược, tầm nhìn dài hạn, chưa có quy hoạch chi tiết cho dịch vụ logistics. Tất cả các bất cập này đã góp phần làm tăng chi phí logistics của doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng; làm giảm năng lực cạnh tranh của nền kinh tế quốc gia (Bảng 1).

Qua Bảng 1 cho thấy, mặc dù kết cấu hạ tầng logistics có được cải thiện tăng dần nhưng vẫn thiếu các trung tâm logistics, đến năm 2021, cả nước chỉ có 11 trung tâm, các trung tâm hiện tại quy mô nhỏ. Cảng hàng không có ga hàng hóa 4/22 đạt tỷ lệ 3,96% (trong đó, cảng Hàng không quốc tế vừa ít lại đang quá tải tại các sân bay/cảng hàng không). Hệ thống đường cao tốc đến năm 2021 đạt 1.163 km so với mục tiêu đến năm 2030 đạt 5.000 km thì việc triển khai đầu tư và thi công còn chậm. Hệ thống cảng cạn (ICD) đến năm 2021 có 10 cảng tập trung chủ yếu ở miền Bắc 7 cảng cạn: ICD Hải Linh, ICD Km3+4 Móng Cái (Quảng

Bảng 2. Số doanh nghiệp logistics hoạt động tại thời điểm 31/12 hàng năm

Đơn vị tính: Doanh nghiệp

Ngành	Năm					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bán buôn và bán lẻ; sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác	173.517	199.643	232.335	260.663	262.776	278.102
Vận tải, kho bãi	26.449	30.969	37.281`	39.485	39.771	41.252
Thông tin và truyền thông	9.820	11.155	14.443	15.465	17.329	18.809
Tổng ngành	**209.786**	**241.767**	**284.059**	**315.613**	**319.876**	**338.163**
Tổng cả nước	**442.485**	**505.509**	**654.663**	**714.755**	**758.610**	**811.538**
Tỷ trọng (%)	**47,41**	**47,87**	**43,39**	**44,16**	**42,17**	**41,67**

Nguồn: Niên giám Thống kê năm 2020

Ninh), ICD Tân Cảng Hải Phòng, ICD Đình Vũ - Quảng Bình, ICD Hoàng Thành (Hải Phòng), ICD Long Biên (Hà Nội), ICD Tân Cảng (Hà Nam), ICD Phúc Lộc (Ninh Bình), ICD Tân Cảng (Quế Võ). Tuy nhiên, ở các tỉnh phía Bắc, quy mô cảng cạn còn nhỏ (chủ yếu dưới 10 ha), đa phần kết nối với đường bộ, chỉ có 01 khu vực kết nối với đường sắt (Lào Cai) và 01 kết nối với đường sông (ICD Phú Lộc). Các cảng cạn ở miền Nam đều nằm gần biển (khoảng cách từ 20-70 km) kết nối với đường thủy. Đặc biệt, việc kết nối cảng cạn với đường sắt còn gặp nhiều khó khăn thách thức về chính sách pháp luật cũng như nguồn vốn đầu tư. Hệ thống kho lạnh để bảo quản lưu giữ hàng hóa nông sản và thủy sản còn quá ít (cả nước có 48 kho với công suất 600.000 pallet; miền Nam 36 kho lạnh với công suất 526.364 pallet; miền Trung 01 kho với công suất 21.000 pallet; miền Bắc 11 kho lạnh với công suất 54.870 pallet).

2.3. Đánh giá thực trạng doanh nghiệp và thị trường logistics Việt Nam

Đến nay, số lượng doanh nghiệp logistics ở Việt Nam có khoảng 338.163 doanh nghiệp. Trong giai đoạn từ năm 2015 đến năm 2020, số lượng doanh nghiệp có tăng tốc độ khá cao (khoảng 10,2%); đặc biệt tăng mạnh trong năm 2017 với tốc độ 17,5% so với năm 2016. Tuy nhiên, tỷ trọng các doanh nghiệp logistics có xu hướng giảm dần qua các năm (từ 47,41% năm 2015 xuống còn 41,67% năm 2020). Đặc biệt, do tác động của đại dịch Covid-19 liên tiếp qua 4 đợt trong thời gian qua đã làm yếu đi sức chống chịu của đại bộ phận doanh nghiệp logistics. Tác động chủ yếu nằm ở nhóm doanh nghiệp vừa và nhỏ; bộ phận chiếm hơn 90% số doanh nghiệp toàn ngành. Đại dịch Covid-19 góp phần đẩy nhanh quá trình phân cực giữa những doanh nghiệp dẫn đầu với nhóm còn lại trong ngành. Điều này, có thể ảnh hưởng đến mức độ phục vụ của dịch vụ logistics của các doanh nghiệp logistics đối với nền kinh tế (Bảng 2).

Cùng với sự suy giảm về tỷ trọng doanh nghiệp dịch vụ logistics là tỷ trọng cơ cấu vốn kinh doanh hàng năm của nhóm các doanh nghiệp này so với cả nước cũng có xu hướng giảm xuống, (Bảng 2.3). So sánh tương quan số liệu giữa Bảng 2 và Bảng 3, ta thấy trong khi tỷ trọng các doanh nghiệp dịch vụ logistics chiếm hơn 40% so với tổng số doanh nghiệp trong cả nước thì tỷ trọng vốn kinh doanh bình quân của nhóm doanh nghiệp này chiếm chưa đến 20%, chứng tỏ quy mô trung bình của các doanh nghiệp này khá nhỏ so với các doanh nghiệp ở các ngành kinh doanh khác. Quy mô vốn trung bình của một doanh nghiệp logistics chỉ xấp xỉ 20 tỷ, trong khi con số trung bình của cả nước là 50 tỷ. Chính quy mô doanh nghiệp nhỏ là một trong những nguyên nhân ảnh hưởng đến thị phần kinh doanh và hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp logistics trong quá trình hoạt động.

Hầu hết, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam đều có quy mô nhỏ và siêu nhỏ (chiếm khoảng 98% tổng số các doanh nghiệp đang hoạt động trong cả nước); các doanh nghiệp logistics quy mô vừa và lớn của Việt Nam chiếm tỷ trọng rất nhỏ, chỉ khoảng 2%.

Bảng 3. Vốn kinh doanh bình quân hàng năm của doanh nghiệp logistics tại thời điểm 31/12 hàng năm

Đơn vị tính: Tỷ đồng

Ngành	Năm				
	2015	2016	2017	2018	2019
Bán buôn và bán lẻ; sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác	3.418.652	3.253.267	3.922.365	4.706.938	5.162.130
Vận tải, kho bãi	675.317	759.607	933.869	1.066.445	1.167.968
Thông tin và truyền thông	329.576	441.259	481.904	564.380	564.963
Tổng ngành	**4.423.545**	**4.454.133**	**5.338.138**	**6.337.763**	**6.895061**
Tổng cả nước	**22.144.211**	**26.049.661**	**30.682.732**	**36.712.880**	**40.971.456**
Tỷ trọng (%)	**19,98**	**17,10**	**17,40**	**17,26**	**16,83**

Nguồn: Niên giám Thống kê năm 2020

Bảng 4. Lao động đang làm việc hàng năm trong lĩnh vực logistics Việt Nam 2010-2018

Đơn vị: Nghìn lao động

Ngành	Năm					
	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Bán buôn, bán lẻ sửa chữa ô tô, xe máy, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác	5549,7	6651,6	6709,8	6735,8	6907,6	7.323,5
Vận tải, kho bãi	1416,7	1535,5	1592,3	1614,3	1752,1	1.744,3
Thông tin và truyền thông	257,4	317,9	338,0	342,7	338,3	321,0
Tổng cộng lĩnh vực logistics	**7223,8**	**8505,0**	**8640,0**	**8692,8**	**8998,0**	**9.388,0**
Tổng cả nước	**49048,5**	**52744,5**	**52840,0**	**53302,8**	**53703,4**	**54.249,4**
Tỷ trọng % so với cả nước	**14,7**	**16,1**	**16,4**	**16,3**	**16,8**	**17,31**

Nguồn: Niên giám Thống kê năm 2020

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, xét về quy mô nhân lực, các doanh nghiệp logistics Việt Nam đại đa số có quy mô nhỏ và siêu nhỏ, với 40,22% số doanh nghiệp có quy mô dưới 5 lao động; 31,67% số doanh nghiệp có quy mô 5-9 lao động; 24,42% số doanh nghiệp có quy mô 10-49 lao động và 3,17% số doanh nghiệp có quy mô 50-dưới 300 lao động. Số doanh nghiệp có quy mô lớn chỉ chiếm 0,52% trong tổng số doanh nghiệp logistics. Nguồn nhân lực logistics thiếu về số lượng, yếu về trình độ chuyên môn, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp (Bảng 4).

Theo dự báo của Nhóm Nghiên cứu logistics Trường Đại học Kinh tế quốc dân (chỉ tính cho doanh nghiệp), đến năm 2030, số lao động liên quan đến hoạt động logistics lên tới 11,6 triệu người, đến năm 2045, số lao động liên quan đến logistics là 14,4 triệu người.

Thiếu lao động cũng là một trong những thách thức hàng đầu của gần 54% số doanh nghiệp logistics hiện nay. Đại dịch Covid-19, nhất là, đợt bùng phát lần thứ tư với những giai đoạn giãn cách xã hội và phong tỏa nghiêm ngặt đã khiến cho tình trạng thiếu lao động trở nên nghiêm trọng hơn. Thời gian qua, đã có khoảng 1,3 triệu lao động từ thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh trọng điểm phía Nam trở về các địa phương. Nhiều lao động sau khi về quê không còn muốn trở lên thành phố làm việc, cho dù các nhà máy đã cố tìm cách "giữ chân" bằng mức lương và các chế độ đãi ngộ tốt hơn.

Về thị trường logistics trong nước đang gặp không ít "nút thắt". Doanh nghiệp logistics của Việt Nam chiếm tỷ trọng lớn khoảng 95% nhưng quy mô nhỏ, hoạt động manh mún và thiếu tính chuyên nghiệp; song tính hợp tác và liên kết để tạo ra sức cạnh tranh lại còn rất yếu nên làm cho khả năng cạnh tranh thấp. Chiếm tỷ lệ khoảng

5% nhưng các doanh nghiệp logistics nước ngoài có quy mô lớn nên chiếm thị phần cao hơn; thị phần dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay chủ yếu do các doanh nghiệp lớn của nước ngoài nắm giữ. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu có quy mô nhỏ cả về vốn và nhân lực cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế, chưa có sự liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng và giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với doanh nghiệp xuất, nhập khẩu nên không có sức cạnh tranh, đa phần làm dịch vụ ở các chuỗi cung ứng nhỏ, thiếu chuyên nghiệp... Nhìn vào thực tế, trong vận tải hàng hóa, doanh nghiệp logistics Việt Nam mới được khách hàng thuê vận chuyển tới cảng nội địa, sau cảng là do doanh nghiệp nước ngoài quyết định đơn vị vận chuyển. Vì thế, ở cả chiều mua và bán, doanh nghiệp logistics trong nước đều hạn chế về "sân chơi".

Trong cơ cấu tổng sản lượng vận chuyển hàng hóa, hàng hóa quốc tế chiếm đến 80% và thị phần vận chuyển hàng hóa quốc tế của các hãng hàng không trong nước chỉ chiếm 12%, còn lại 88% nằm trong tay 75 hãng hàng không nước ngoài có đường bay đến Việt Nam Nam như KE, QR, CI, CX, UPS, DHL, FedEx... [2, tr.71].

Việc chuyển đổi công nghệ số hình thành mạng lưới logistics ở Việt Nam, liên kết giữa các doanh nghiệp logistics, giữa doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, xuất-nhập khẩu, nâng cao năng lực cạnh tranh cho sản phẩm, hàng hóa Việt Nam còn hạn chế. Chậm nhìn nhận công nghệ chuyển đổi số - ứng dụng công nghệ thông tin giúp các doanh nghiệp giảm chi phí logistics - tối ưu hiệu quả.

Đánh giá một cách tổng quát, môi trường logistics Việt Nam hiện nay còn chưa tốt, đang phải đối mặt với những lực cản lớn như chi phí logistics còn cao so với các nước trong khu vực, hạ tầng giao thông chậm phát triển, chưa tương xứng với lợi thế địa lý, hệ thống pháp lý chưa đồng bộ và nhất quán, mức độ ứng dụng công nghệ còn thấp và nguồn nhân lực còn thiếu về số lượng và yếu về chất lượng.

3. Giải pháp cải thiện môi trường logistics ở Việt Nam

Từ những đánh giá thực trạng trên, theo chúng tôi, cần tập trung vào các giải pháp để sớm cải thiện môi trường logistics hiện nay, nhằm phấn đấu giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp và của toàn nền kinh tế quốc dân như sau:

Thứ nhất, hoàn thiện thể chế, pháp luật logistics nhằm tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho các hoạt động logistics; bổ sung, sửa đổi các nội dung liên quan đến logistics trong Luật Thương mại, không chỉ dừng lại ở các dịch vụ logistics, mà từ các sửa đổi, bổ sung chính sách, luật pháp (các văn bản quy phạm pháp luật), tạo nhận thức đầy đủ về bản chất, vai trò và vị trí của logistics - phân phối, lưu thông hàng hóa trong kinh tế thị trường… Theo đó, cần rà soát, hoàn thiện cơ chế, chính sách về quản lý logistics, nhất là, chính sách phí, lệ phí, tháo gỡ các rào cản đối với hàng hóa lưu thông trên thị trường. 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"*. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành Thông tư số 12/2021/TT-BKH ngày 31/12/2021 Quy định hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics gồm 63 chỉ tiêu. Để hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics Việt Nam được thu thập dữ liệu thống kê đầy đủ, kịp thời, chính xác cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa cơ quan chủ trì Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Tổng cục Thống kê) với các cơ quan liên quan như Bộ Giao thông vận tải; Bộ Công Thương; Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn; Bộ Tài chính; Tổng cục Hải quan; Bộ Giáo dục và Đào tạo; Bộ Lao động Thương binh và Xã hội; Bộ Thông tin và Truyền thông. Để thực hiện tốt thu thập, tổng hợp thông tin thống kê đối với các chỉ tiêu thống kê logistics được phân công đảm bảo chính xác, đầy đủ, kịp thời thì cơ quan chủ trì đối với những chỉ tiêu thống kê logistics được giao trách nhiệm thu thập, tổng hợp phải có cơ quan chuyên môn thống kê thực hiện và cơ quan chuyên môn này phải phối hợp chặt chẽ với

cơ quan được phân công phối hợp; tránh tình trạng chồng chéo, bỏ sót hoặc không đảm bảo tính chính xác, đầy đủ, kịp thời thông tin thống kê đối với các chỉ tiêu thống kê logistics.

Cần đổi mới quản lý hoạt động logistics của nền kinh tế quốc dân; thành lập một Ủy ban logistics quốc gia trực thuộc Chính phủ để thống nhất quản lý, điều hành hoạt động logistics, tránh tình trạng chồng chéo chức năng, lãng phí như hiện nay, quản lý nhà nước về vận tải và logistics thiếu một vai trò chỉ huy liên ngành.

Thứ hai, Việt Nam có đủ tiềm năng trở thành trung tâm logistics khu vực và thế giới; chỉ khi tạo dựng được môi trường logistic tốt - đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics (bao gồm các khu công nghiệp logistics, trung tâm logistics, cụm logistics…) đồng bộ, hiện đại, tiến tới xây dựng thị trường bất động sản logistics Việt Nam để thu hút đầu tư logistics trong và ngoài nước, ưu tiên xây dựng hạ tầng kết nối mạng lưới giao thông vận tải theo hướng vận tải đa phương thức để khai thác hiệu quả hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại hiện có. Đẩy nhanh việc đầu tư xây dựng các trung tâm logistics hạng 1 theo tiêu chuẩn quốc tế tại các điểm giao cắt vận tải thương mại của các vùng kinh tế trọng điểm, hành lang kinh tế nhằm kết nối các phương thức vận tải, thực hiện liên kết kinh tế, thúc đẩy sản xuất, tiêu thụ sản phẩm cho các địa phương và doanh nghiệp. Đẩy nhanh việc hoàn thành hệ đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông dài 1811 km từ Hà Nội - Cần Thơ theo quy hoạch chi tiết được phê duyệt tại Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21/01/2010 của Thủ tướng Chính phủ. Đầu tư và phát triển đồng bộ hệ thống vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường bộ, đường sắt, đường biển, đường sông mà Việt Nam có nhiều lợi thế, góp phần giảm áp lực quá tải lên đường bộ (bằng ô tô), đường không, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông. Xây dựng hệ thống đường sắt kết nối với các cảng biển quốc tế, đặc biệt là để giảm chi phí logistics cho các doanh nghiệp trong bối cảnh cạnh tranh ngày một gay gắt hiện nay.

Thứ ba, sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện chính sách phát triển doanh nghiệp logistics Việt Nam thông qua xây dựng và thực thi cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển đa dạng các loại hình doanh nghiệp này ở Việt Nam với tất cả các loại hình vận tải. Có chính sách ưu đãi các doanh nghiệp đầu tư hiện đại hóa các phương tiện vận tải, nhất là, các phương tiện vận tải đường bộ (ô tô), đường sắt, đường thủy vốn đã quá lạc hậu. Với việc thực hiện quy hoạch, xây dựng các trung tâm logistics theo tiêu chuẩn quốc tế, Nhà nước và chính quyền các địa phương, thành phố có chính sách khuyến khích các doanh nghiệp logistics cả trong và ngoài nước đầu tư, tập trung kinh doanh vào trong các khu công nghiệp logistics (làng vận tải hay trung tâm logistics có quy mô lớn) - mô hình mà ở Việt Nam đến nay, hầu như chưa có, để tái cơ cấu lại thị trường logistics tại các địa phương và thành phố có lợi thế phát triển các dịch vụ logistics theo hướng logistics xanh, văn minh, hiện đại, qua đó, giúp các doanh nghiệp logistics giảm chi phí logistics. Đây cũng là biện pháp quan trọng giúp các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics (LSP - Logistics Service Provider) có giải pháp cụ thể giảm từng khoản mục chi phí liên quan đến chi phí vận tải, chi phí dịch vụ bảo quản, giao nhận, chi phí quản lý hành chính, chi phí hao hụt (hao hụt tự nhiên, hao hụt định mức, hao hụt trên định mức…) và chi phí khác… Đặc biệt, để giảm chi phí logistics đối với loại hình doanh nghiệp này, cần tập trung giảm chi phí vận tải, bởi chi phí này chiếm tới 60%-70%, nhờ các giải pháp tối ưu hóa khâu vận chuyển thông qua phương pháp ghép mối trong cung ứng giữa các điểm cung ứng hàng và các điểm nhận hàng, đảm bảo tổng quãng đường vận chuyển ngắn nhất (Smin) và quãng đường vận chuyển bình quân nhỏ nhất cho doanh nghiệp (Sbq-min).

Có chính sách hỗ trợ, tạo điều kiện cho việc phát triển một số doanh nghiệp Logistics mạnh 4PL (Four Party Logistics) - 5PL (Fifth Party Logistics) nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp

logistics trong thị trường nội địa và trên thị trường quốc tế.

Thứ tư, phát triển thị trường dịch vụ logistics Việt Nam theo hướng cạnh tranh, minh bạch để người tiêu dùng thực sự được hưởng các dịch vụ logistics có chất lượng với giá cả hợp lý, hình thành một hệ thống chiết khấu, hoa hồng được hưởng hợp lý phù hợp với các hình thức cung ứng. Chỉ có như vậy mới tạo được tập quán thuê ngoài dịch vụ logistics, hỗ trợ doanh nghiệp tập trung vào thực hiện các chức năng cơ bản, cốt lõi, góp phần nâng cao hiệu quả quản trị và hiệu quả sản xuất kinh doanh trong bối cảnh ngày càng hội nhập sâu vào nền kinh tế khu vực và thế giới. Đồng thời, mới thiết lập được các mối quan hệ kinh tế hợp lý, ổn định giữa các doanh nghiệp logistics và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ nhằm thúc đẩy sản xuất hàng hóa, phát triển thương mại điện tử trong nền kinh tế. Đối với chi phí logistics của doanh nghiệp sản xuất, phấn đấu giảm đồng thời cả chi phí logistics đầu vào và chi phí logistics đầu ra trên các thị trường. Ở đây, giải pháp quan trọng nhất để giảm các loại chi phí logistics cho doanh nghiệp là tối ưu hóa các khoản chi phí phát sinh liên quan đến cung ứng đầu vào và tiêu thụ sản phẩm của doanh nghiệp, gồm các giải pháp tổ chức quản lý quá trình cung ứng các yếu tố đầu vào, giải pháp về kỹ thuật, công nghệ và giải pháp nhân sự logistics, đặc biệt là giải pháp đẩy mạnh thuê ngoài dịch vụ logistics được coi là một giải pháp rất quan trọng nhằm giảm sâu chi phí logistics.

Thứ năm, để hệ thống logistics quốc gia vận hành và phát triển ngang tầm với các nước trong khu vực và quốc tế, với chi phí thấp, có sức cạnh tranh cao, góp phần nâng cao chất lượng tăng trưởng kinh tế Việt Nam thì việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics đáp ứng yêu cầu phát triển là rất cấp bách hiện nay. Đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực logistics không chỉ ở cấp đại học mà cả lĩnh vực đào tạo nghề logistics theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp, đáp ứng yêu cầu phát triển của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. *"Giải pháp đào tạo và nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực"* tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logsitics Việt Nam đến năm 2025 và Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 20/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ cần được xây dựng "Chương trình hành động của các Bộ, ngành có liên quan đến hoạt động logistics" nhằm triển khai thực hiện thực sự đi vào cuộc sống một cách thiết thực, có hiệu quả hơn. Đẩy mạnh hoạt động truyền thông logistics nhằm thay đổi tư duy và nhận thức về logistics ở Việt Nam.

Thứ sáu, ứng dụng công nghệ 4.0 trong hoạt động logistics; chuyển đổi số logistics là yêu cầu tất yếu, đổi mới sáng tạo trong hoạt động ngành logistics, là mắt xích quan trọng của thương mại điện tử (E-commerce), kịp thời chuyển đổi mô hình hoạt động logistics truyền thống sang mô hình mới hiện đại thích ứng với thương mại điện tử, logistics xanh (E-logistics; Green-logistics); ứng dụng công nghệ Blockchain; điện toán đám mây và sử dụng trí tuệ nhân tạo, ứng dụng Robot để thực hiện các hoạt động logistics… Thiết lập mạng lưới trung tâm logistics nhiều cấp hiện đại (cảng cạn, kho bãi hàng hóa với quy mô lớn) và kết nối các tuyến vận tải với các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm trong nước; với trung tâm logistics tại thị trường nước ngoài nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics; nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

[1]. Bộ Công thương (2020), *Báo cáo ngành Logistics Việt Nam năm 2020*, Nxb. Công thương, Hà Nội.

[2]. Bộ Công thương (2021), *Báo cáo ngành Logistics Việt Nam năm 2021*, Nxb. Công thương, Hà Nội.

[3]. Chính phủ (2017), *Nghị định số 63/NĐ-CP ngày 30/12/2017 quy định về kinh doanh dịch vụ logistics*.

[4]. Đặng Thị Thúy Hồng (2012), "Phát triển hệ thống Logisitics ở nước ta theo hướng bền vững", *Tạp chí Kinh tế - Dự báo,* số 17.

[5]. Đặng Thị Thúy Hồng, Trần Văn Bão (2018), *Quản trị logistics,* Nxb Lao động-Xã hội, Hà Nội.

[6]. Đặng Thi Thúy Hồng, Nguyễn Thị Diệu Chi (2017), *Hệ thống logistics ở nước ta trong tiến trình hội nhập và phát triển*, Nxb Lao động - Xã hội, Hà Nội.

[7]. Đặng Đình Đào, Tạ Văn Lợi (2019), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Nxb Lao động - Xã hội, Hà Nội.

[8]. Ngọc Quỳnh (2010), "Ngành Logistics Việt Nam đối mặt với nhiều lực cản", *Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam.*

[9]. Minh Đức (2021), "Để doanh nghiệp logistics không thua trên sân nhà", *Báo điện tử Quân đội nhân dân.*

[10]. Quang Huy (2020), "Ứng phó với Covide -19 cho hoạt động logistics Việt Nam", *Thời báo Tài chính Việt Nam*.

[11]. Thành Luân (2022), "Hiện thực khát vọng trung tâm logistics khu vực và toàn cầu", *Báo điện tử Chính phủ.*

[12]. Thủ tướng Chính phủ (2010), *Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21/01/2010 về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông.*

[13]. Thủ tướng Chính phủ (2014), *Quyết định 169/QĐ-TTg ngày 22/01/2014 về Phê duyệt Đề án phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.*

[14]. Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 về Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.*

[15]. Thủ tướng Chính phủ (2018), *Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/7/2018 về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hạ tầng giao thông.*

[16]. Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định số 200/QQĐ-TTg ngày 14/02/2017 về Phê duyệt chương trình hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.*

[17]. Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QQĐ-TTg ngày 14/02/2017 về phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.*

[18]. Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 về phê duyệt chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhình đến năm 2050.*

[19]. Quốc hội (2005), *Luật Thương mại số 36/2005/QH11.*