

BÀN THÊM VỀ ĐÀO TẠO VÀ PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM

GS.TS. Đặng Đình Đào

Trường Đại học Thủy lợi

Tác giả liên hệ: daothuongmai@yahoo.com

Ngày nhận: 03/6/2025

Ngày nhận bản sửa: 05/6/2025

Ngày duyệt đăng: 24/6/2025

DOI: <https://doi.org/10.71192/559645vpwkhs>

Tóm tắt

Nguồn nhân lực logistics, một yếu tố quan trọng của hệ thống logistics quốc gia, có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của ngành Logistics trong thúc đẩy tăng trưởng và góp phần đổi mới mô hình tăng trưởng kinh tế. Hiện nay, nguồn nhân lực logistics đang thiếu hụt cả về số lượng và chất lượng, công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics còn nhiều bất cập ở hầu hết các cấp. Trong phạm vi bài viết này, chúng tôi xin bàn thêm về đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam nhằm góp phần nâng cao chất lượng đào tạo và thực hiện Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia (Bộ Chính trị, 2024).

Từ khóa: Logistics, hệ thống logistics, nhân sự logistics, mã ngành đào tạo, nguồn nhân lực logistics, đào tạo nguồn nhân lực logistics.

Enhancing the training and development of Vietnam's logistics human resources

Prof. Dr. Dang Dinh Dao

Thuy Loi University

Corresponding Author: daothuongmai@yahoo.com

Abstract

Logistics human resources, a pivotal component of the national logistics system, assume a critical role in advancing the logistics sector, fostering growth, and bolstering the evolution of the economic growth paradigm. Currently, the logistics workforce faces challenges concerning both quantity and caliber; with significant deficiencies persisting in the training and development processes across various levels. In this article, we delve deeper into the discourse surrounding the training and development of Vietnam's logistics human resources, aiming to elevate the standard of education and align with the directives set forth in Resolution No. 57-NQ/TW issued by the Politburo on December 22, 2024, focusing on advancements in science, technology, innovation, and national digital transformation.

Keywords: Logistics, logistics system, logistics human resources, training programs, workforce development, logistics training.

1. Đặt vấn đề

Logistics là ngành dịch vụ đóng vai trò rất quan trọng đối với quá trình phát triển sản xuất - kinh doanh của nhiều ngành, địa phương và cả nền kinh tế. Nhưng sự yếu kém về nguồn nhân lực logistics đang là rào cản cho sự phát triển của ngành dịch vụ này. Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định (QĐ) số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 đã xác định dịch vụ logistics

cùng với dịch vụ du lịch, công nghệ thông tin và truyền thông, tài chính - ngân hàng là 04 ngành dịch vụ hàng đầu được ưu tiên phát triển đến năm 2050 (Thủ tướng Chính phủ, 2021). Nghị quyết số 163/2022/NQ-CP ngày 16/12/2022 của Chính phủ về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam lại nhấn mạnh: “Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc

đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế” (Chính phủ, 2022).

Nguồn nhân lực logistics, một yếu tố quan trọng của hệ thống logistics quốc gia, có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của ngành Logistics nhằm góp phần đổi mới mô hình tăng trưởng kinh tế và thực hiện Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia. Hiện nay, nguồn nhân lực logistics đang thiếu hụt cả về số lượng và chất lượng, công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics còn nhiều bất cập ở hầu hết các cấp. Hiện Việt Nam có khoảng 50 cơ sở giáo dục có đào tạo ngành/lĩnh vực nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Các trung tâm đào tạo logistics tại các khu vực kinh tế trọng điểm được đầu tư nâng cấp, với mục tiêu đào tạo khoảng 10.000 nhân lực logistics có tay nghề cao mỗi năm (Bộ Công thương, 2024, tr106-107). Nhưng cho đến nay, mã ngành đào tạo Logistics (từ năm 2017) vẫn còn ghép cơ học vào mã ngành Quản lý công nghiệp. Việc ghép ngành đào tạo Logistics cơ học vào mã ngành Quản lý công nghiệp như hiện nay và đòi hỏi *phải có tiền sử* Công nghiệp để đứng mở ngành Logistics là điều không hợp lý và không phù hợp với chức năng và nhiệm vụ của ngành Logistics, nhất là, trong bối cảnh khi mà nguồn nhân lực logistics đào tạo và phát triển theo các QĐ số 200/TTg, QĐ số 221/QĐ-TTg và QĐ số 531/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

Nghiên cứu của chúng tôi bắt đầu bằng khuôn khổ phân tích chính sách, đánh giá tình hình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics hiện nay ở nước ta và những kết quả bước đầu của ngành Logistics những năm gần đây; từ đó, đưa ra một số khuyến nghị nhằm giải quyết những vấn đề đang đặt ra hiện nay về đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics trong bối cảnh mới, góp phần đổi mới mô hình tăng trưởng kinh tế của Việt Nam. Bài viết có ý nghĩa cấp bách cả về mặt lý luận, thực tiễn và đáp ứng yêu cầu đặt ra trong đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics đang rất “nóng” hiện nay ở Việt Nam.

2. Khái quát nguồn nhân lực logistics

Logistics vừa là một khoa học vừa là lĩnh vực dịch vụ được nhiều địa phương, thành phố xác định là ngành kinh tế mũi nhọn tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế và góp phần đổi mới mô hình tăng trưởng. Hoạt động logistics gắn liền với hoạt động của một chuỗi các dịch vụ liên quan đến phân phối và lưu thông hàng hóa trên thị trường; đồng thời, gắn

liền với mọi hoạt động của sản xuất và đời sống xã hội. Giá trị mà logistics mang lại là làm gia tăng giá trị của hàng hóa, dịch vụ cho cả giới sản xuất lẫn giới tiêu dùng, tối ưu hóa chi phí logistics, gia tăng tốc độ lưu chuyển hàng hóa và thúc đẩy phát triển các ngành, nâng cao khả năng cạnh tranh cho các doanh nghiệp và nền kinh tế quốc dân.

Trong xu hướng toàn cầu hóa và sự trỗi dậy của chủ nghĩa bảo hộ thương mại, phi toàn cầu hóa đan xen, xu hướng tăng cường áp dụng các hàng rào kỹ thuật trong thương mại nhằm bảo hộ mậu dịch, các ngành sản xuất trong nước và ứng dụng ngày càng sâu rộng các thành tựu của cuộc Cách mạng 4.0, sự cạnh tranh về nhân lực chất lượng cao đã và đang diễn ra mạnh mẽ trên bình diện thế giới, khu vực và quốc gia. Đặc biệt, khi mà ASEAN đã có thỏa thuận công nhận kỹ năng lẫn nhau trong 8 lĩnh vực ngành nghề (dịch vụ kỹ thuật, điều dưỡng, kiến trúc, khảo sát, y khoa, nha khoa, kế toán và du lịch) và sẽ được di chuyển tự do trong khu vực. Việc mở ra khả năng di chuyển lao động giữa các nước đòi hỏi người lao động phải có kỹ năng nghề cao, có năng lực làm việc trong môi trường quốc tế với những tiêu chuẩn, tiêu chí do thị trường lao động xác định. Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng đã xác định một trong 3 đột phá chiến lược là: *“Phát triển nguồn nhân lực, nhất là, nguồn nhân lực chất lượng cao; ưu tiên phát triển nguồn nhân lực cho công tác lãnh đạo, quản lý và các lĩnh vực then chốt trên cơ sở nâng cao, tạo bước chuyển biến mạnh mẽ, toàn diện, cơ bản về chất lượng giáo dục, đào tạo gắn với cơ chế tuyển dụng, sử dụng, đãi ngộ nhân tài, đẩy mạnh nghiên cứu, chuyển giao, ứng dụng và phát triển mạnh khoa học - công nghệ, đổi mới sáng tạo”*. QĐ số 200/QĐ-TTg ban hành ngày 14/02/2017 về việc “Phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025” cũng đã xác định: *“Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực”* và *“đến năm 2023, các trường đại học nghiên cứu xây dựng chương trình, giáo trình đào tạo về Logistics, thành lập khoa Logistics, công nhận chuyên ngành đào tạo Logistics”* là những nhiệm vụ trọng tâm để nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam (Thủ tướng Chính phủ, 2017). Điều này cho thấy việc đào tạo và phát triển ngành Logistics, trong đó, đẩy mạnh công tác đào tạo và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics có một vai trò rất quan trọng và có tính cấp bách. Theo Hiệp hội VLA, hiện có hơn 30.000 doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ logistics, 70% trong số đó đặt trụ sở

tại Thành phố Hồ Chí Minh. 89% là doanh nghiệp có 100% vốn trong nước, số còn lại là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Ước tính, tổng số lao động hoạt động trong ngành Logistics đạt xấp xỉ 1,2 triệu người. Ngành Logistics của Việt Nam hiện vẫn đang đối mặt với nhiều thách thức, đặc biệt là về vấn đề nguồn nhân lực (Bộ Công thương, 2024, tr. 106).

Nhưng đáng tiếc là cho đến nay, mã ngành đào tạo Logistics (từ năm 2017) vẫn còn ghép cơ học vào mã 75106 - Quản lý công nghiệp, mặc dù thực tế Bộ Giáo dục và Đào tạo đã có một thời gửi đi đào tạo ở nước ngoài vào những năm 1970, 1980 với các mã ngành 1701, 1702, 1703 và 1704! Việc ghép ngành học Logistics cơ học vào mã ngành Quản lý công nghiệp như hiện nay và đòi hỏi *phải có tiến sĩ Công nghiệp* để đứng mở ngành Logistics là điều không hợp lý và không phù hợp với chức năng và nhiệm vụ của ngành Logistics, nhất là, trong bối cảnh khi mà các QĐ số 200/TTg, QĐ số 221/QĐ-TTg và QĐ số 531/QĐ-TTg của Chính phủ xác định logistics *“là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân”* và là một trong 04 ngành dịch vụ ưu tiên phát triển và cần thiết mở mã ngành độc lập Logistics để phù hợp với chính sách, định hướng phát triển ngành Logistics đến năm 2050 và lại không trái với QĐ số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021.

Điều này càng làm cho chúng ta thấu hiểu hơn khi mà rất nhiều người vẫn chưa nhận thức đầy đủ về logistics, thậm chí còn cho rằng logistics chỉ đơn thuần là các công việc về dịch vụ giao nhận, dịch vụ vận tải đầu vào, đầu ra của một doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng giản đơn hay chuỗi cung ứng mở rộng nên không quan tâm đúng mức cho nghiên cứu và đào tạo nguồn nhân lực logistics. Ngay cả những người làm nghề logistics cũng chưa nhìn nhận đầy đủ về sứ mệnh công việc của mình đang làm, phần lớn chưa thấy được vai trò, vị trí của logistics trong xã hội. Hơn nữa, hiện nay, Việt Nam vẫn chưa có nguồn số liệu thống kê công bố chính thức, thống nhất về lao động logistics trong các doanh nghiệp, cũng như nhu cầu lao động trong lĩnh vực logistics của nền kinh tế quốc dân... và vẫn chưa xác định rõ ràng các hoạt động kinh tế thuộc lĩnh vực logistics bao gồm những hoạt động cụ thể nào (hay chỉ hoạt động kinh tế nằm ngoài mã ngành “5229: Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải” theo QĐ số 27/QĐ-TTg ngày 06/7/2018 về Ban hành hệ thống ngành kinh tế Việt Nam?).

Mặc dù theo Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT ngày 31/12/2021 quy định hệ thống

chỉ tiêu thống kê logistics, liên quan đến lao động logistics có các chỉ tiêu như: *Số lao động của doanh nghiệp logistics; Số lao động, tỷ lệ lao động có việc làm trong lĩnh vực logistics; Tỷ lệ lao động trong lĩnh vực logistics đã qua đào tạo; Thu nhập bình quân một lao động đang làm việc trong lĩnh vực logistics*, nhưng thực tế lại chưa được đưa vào trong điều tra doanh nghiệp và thống kê hàng năm?

3. Tình hình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics

Thực tế nguồn nhân lực logistics Việt Nam đang đối mặt với nhiều rào cản do chưa nhận thức đầy đủ về bản chất, vai trò và sứ mệnh của logistics trong nền sản xuất xã hội, và thực tế, chúng ta chưa quan tâm đúng mức đối với nhân sự logistics, từ chính sách, quá trình tổ chức đào tạo đến công nhận chức danh... Là một lĩnh vực mang tính liên ngành, có tính kinh tế - kỹ thuật, có tính chuyên nghiệp và yêu cầu kỹ năng cao, nguồn nhân lực làm việc trong lĩnh vực logistics cần được đào tạo một cách hệ thống và phải được trang bị đầy đủ các kiến thức chuyên môn và các kỹ năng cần thiết. Nhưng thực tế, nguồn nhân lực logistics thiếu và yếu là một trong những “nút thắt cổ chai” cản trở sự phát triển và ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp và các địa phương. Từ đó, ảnh hưởng đến mức đóng góp của các dịch vụ logistics cho ngân sách nhà nước và GDP. Số lao động trong lĩnh vực logistics hiện nay chủ yếu được đào tạo tại các trường đại học Kinh tế và Quản trị kinh doanh, thường được đào tạo theo chương trình của ngành Quản trị kinh doanh tại các cơ sở đào tạo đang có thể mạnh, còn các môn học “cốt lõi” của ngành Logistics như các học phần: (1) Kinh tế thương mại - dịch vụ; (2) Quản trị logistics căn bản; (3) Kinh doanh dịch vụ logistics; (4) Quản trị doanh nghiệp logistics; (5) Định mức kinh tế - kỹ thuật - Cơ sở trong kinh doanh dịch vụ logistics; (6) Hoạt động logistics và Thương mại doanh nghiệp; (7) Kinh doanh kho và bao bì trong logistics; (8) Hàng hóa và thương hiệu trong logistics; (9) Nghiệp vụ vận tải và giao nhận hàng hóa quốc tế; (10) Quản trị vận tải đa phương thức; (11) Nghiệp vụ Hải quan; (12) Nghiệp vụ Xuất Nhập khẩu; (13) Quản trị cảng biển trong hệ thống logistics... thường lại được nhiều trường thay thế bằng các học phần trong chương trình Quản trị kinh doanh như: Quản trị vận hành; Quản trị chiến lược; Quản trị sự thay đổi; Quản trị kinh doanh quốc tế; Quản trị chất lượng; Quản trị văn phòng; Kinh tế ASEAN, APEC... dựa vào các học phần sẵn có của ngành Quản trị kinh doanh nên thường còn chung chung, thiếu tính định hướng nghề nghiệp... thiếu đi phần

lý thuyết nền tảng logistics, học phần „cốt lõi“ và nghiệp vụ chuyên sâu kinh tế - kỹ thuật logistics... trong khi logistics lại là lĩnh vực kinh tế - kỹ thuật tổng hợp, có tính liên ngành nên đã ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo và sự phát triển của hệ thống logistics quốc gia và vùng lãnh thổ trong phát huy các tiềm năng và lợi thế phát triển nhằm thúc đẩy tăng trưởng.

Thời gian qua, từ phía Chính phủ, các Bộ, ngành và địa phương đến các doanh nghiệp đã có nhiều giải pháp tích cực để cải thiện và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics, góp phần hóa giải từng bước các thách thức mà ngành Logistics đang gặp phải về nguồn nhân lực logistics cả số lượng và chất lượng. Các loại hình cơ sở đào tạo cũng đã và đang đẩy mạnh tuyển sinh logistics với nhiều hình thức đào tạo đa dạng như: chính quy, tại chức, bồi dưỡng, đào tạo tại doanh nghiệp... nhằm góp phần bổ sung nguồn nhân lực cho ngành, từng bước nâng cao chất lượng đội ngũ nhân lực nhằm đáp ứng sự phát triển logistics. Đặc biệt, nhiệm vụ hợp tác quốc tế song phương về khoa học và công nghệ cấp Bộ “*Phát triển nguồn nhân lực logistics ở Việt Nam*”, mã số B2018-KHA-05SP do GS.TS. Đặng Đình Đào làm chủ nhiệm, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân là cơ quan chủ trì, đã được Hội đồng Khoa học đánh giá, nghiệm thu cấp Bộ theo QĐ số 2769/QĐ-BGDĐT ngày 27/9/2022. Nhiệm vụ đã nghiên cứu đánh giá và đề xuất các giải pháp phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn 2030 nhằm thực hiện QĐ số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về đào tạo nguồn nhân lực logistics Việt Nam, trên cơ sở áp dụng kinh nghiệm của Cộng hòa Liên bang Đức; đồng thời, Hội đồng Khoa học đánh giá, nghiệm thu cấp Bộ cũng đã nghiệm thu *khung chương trình đào tạo đại học và sau đại học về logistics trên cơ sở áp dụng kinh nghiệm của CHLB Đức*... Tuy vậy, tình hình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics đến nay vẫn còn bộc lộ một số bất cập (Đặng Đình Đào, 2021):

- *Hiện chưa có một khung chương trình đào tạo nguồn nhân lực logistics cơ bản và hệ thống theo định hướng nghề nghiệp tại các trường đại học Việt Nam có mở ngành đào tạo Logistics*. Vì thế, khi nhu cầu nguồn lực logistics của nền kinh tế quốc dân tăng nhanh nên đang có hiện tượng “*trăm hoa đua nở*” trong xây dựng chương trình đào tạo và tuyển sinh ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, Bộ Giáo dục và Đào tạo đang “*phanh*” bằng công cụ quản lý về điều kiện mở ngành, người đứng ngành phải là “*tiến sĩ Kinh tế công nghiệp*” nhưng rất tiếc, hiện nay, các ngành kinh tế quan trọng như *Kinh tế công nghiệp*,

Kinh tế thương mại, Kinh tế nông nghiệp, Kinh tế lao động, Kinh tế ngoại thương, Kinh tế du lịch... hầu như bị gạt bỏ, thay vào đó bằng ngành Quản trị kinh doanh (?). Ngoài ra, các giáo trình, tài liệu tham khảo ngành Logistics hiện nay vẫn còn nhiều hạn chế so với các ngành học khác. Mặc dù hiện tại, trên thị trường đã có một số tài liệu tham khảo tiêu biểu như “*Phát triển dịch vụ logistics ở nước ta trong tiến trình hội nhập quốc tế*” (Nxb Chính trị Quốc gia, 2012), “*Logistics - Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*” (Nxb Đại học Kinh tế Quốc dân, 2011), “*Một số vấn đề về phát triển bền vững hệ thống logistics ở nước ta trong hội nhập và phát triển*” (Nxb Lao động Xã hội, 2013) hay Giáo trình “*Quản trị logistics căn bản*” (Nxb Lao động Xã hội, 2018; Nxb Tài chính, 2023)... do GS.TS Đặng Đình Đào và Cộng sự (2019) làm chủ biên... Nhiều trường đại học cũng đã nghiên cứu và xuất bản nhiều giáo trình với khung chương trình đào tạo “theo” trường như: “*Quản trị hậu cần*” (Nxb Đại học Kinh tế Quốc dân); “*Quản trị logistics kinh doanh*” (Trường Đại học Thương mại); “*Logistics và vận tải quốc tế*”; “*Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*” (Trường Đại học Ngoại thương)... Tuy nhiên, so với nhu cầu nghiên cứu, đào tạo logistics, các giáo trình, tài liệu tham khảo logistics vẫn còn hạn chế, học viên phải tham khảo thêm nhiều tài liệu nước ngoài từ các nguồn khác nhau nhưng thường dưới dạng sách chuyên khảo và hay từ một số kết quả nghiên cứu đề tài công bố riêng lẻ về logistics, trong khi khó khăn về tài liệu, giáo trình, ngôn ngữ, thiếu đi các học phần “cốt lõi” của ngành đã ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo, quá trình học tập, nghiên cứu, hoàn thiện và bổ sung các chính sách hiện hành về logistics.

- *Chương trình đào tạo nguồn nhân lực logistics hiện nay còn mang nặng tính chủ quan theo trường và chưa thực sự gắn với thực tiễn, định hướng nghề nghiệp đối với các hoạt động logistics*. Các chương trình đào tạo nguồn nhân lực logistics của các cơ sở đào tạo bậc đại học/sau đại học thường xây dựng chủ quan theo trường, thiếu tính định hướng nghề nghiệp rõ ràng, diện quá rộng, rất cứng nhắc áp dụng kinh nghiệm nước ngoài, thiếu sự chuyên sâu vào các kỹ năng, nghiệp vụ kỹ thuật chuyên ngành Logistics, hầu hết các trường đang thiếu Phòng Mô phỏng đào tạo logistics. Nguyên nhân là do mã ngành đào tạo Logistics (từ năm 2017) vẫn còn ghép cơ học vào mã ngành Quản lý công nghiệp. Hơn nữa, môi trường đào tạo của các trường đại học Việt Nam vẫn chưa thật sự sẵn sàng cho việc áp dụng các phương pháp giảng dạy theo kiểu “*nước ngoài*” một cách đại trà và cứng

nhắc như hiện nay! Điều này làm cho chất lượng đào tạo chưa thể đáp ứng tốt yêu cầu sử dụng lao động logistics của các doanh nghiệp và các cơ quan, rất nhiều doanh nghiệp sau khi tuyển dụng đều phải đào tạo lại, tốn rất nhiều thời gian và chi phí. Ngoài ra, với một lĩnh vực đặc thù mang tính liên ngành và kinh tế - kỹ thuật rất cần tới kiến thức nền tảng, cơ sở ngành, môi trường thực tiễn nhưng trong các chương trình đào tạo thì hầu như vẫn chưa được nhiều trường chú trọng mà lại thường bị “quản trị hóa” chương trình, dựa vào khả năng “tự có” của cơ sở đào tạo là chủ yếu. Vì vậy, tỷ lệ sinh viên tốt nghiệp được tuyển dụng vào làm việc và phát huy trong các cơ quan, doanh nghiệp logistics có uy tín và chỉ nhánh các tập đoàn logistics đa quốc gia... vẫn còn thấp, gặp nhiều khó khăn.

- *Thiếu đội ngũ giảng viên logistics* được đào tạo hệ thống từ bậc đại học Logistics, cao học Logistics đến nghiên cứu sinh ngành Logistics, hiện đội ngũ này ở các trường thường chủ yếu được đào tạo từ các chuyên ngành khác chuyển sang, có chăng chỉ là làm khóa luận, “đề án” thạc sĩ liên quan đến logistics hay chuỗi cung ứng. Logistics là ngành dịch vụ quan trọng của nền kinh tế quốc dân và thường có tốc độ phát triển trên 2 con số nên có nhu cầu nguồn nhân lực lớn và gia tăng cao hàng năm. Vì thế, có rất nhiều cơ sở giáo dục đại học trong cả nước đã và đang mở ngành đào tạo Logistics hiện nay. Như đã trình bày ở trên, mặc dù số lượng các cơ sở giáo dục tham gia đào tạo bậc đại học về Logistics tăng lên nhanh chóng trong thời gian gần đây, thậm chí có cả Hiệp hội các trường đại học có đào tạo Logistics, nhưng đào tạo ngành Logistics vẫn còn tình trạng *manh ai nấy làm*, vừa tốt nghiệp đại học trái ngành nhưng chỉ cần có bằng thạc sĩ với đề tài chuỗi cung ứng thực hiện chưa đến một năm là có thể lên giảng dạy đại học ngành Logistics, thậm chí giảng dạy cho cả một số học phần và hướng dẫn luận khóa luận tốt nghiệp... Đồng thời, do mã ngành đào tạo Logistics ngay từ đầu còn bất cập nên đào tạo thạc sĩ, tiến sĩ Logistics vẫn còn rất hạn chế ở Việt Nam. Đây là nguyên nhân làm cho lực lượng nghiên cứu, giảng dạy chuyên ngành Logistics thiếu và yếu ở nhiều cơ sở đào tạo. Số giảng viên trẻ, kinh nghiệm thực tiễn chưa nhiều, lại chưa được đào tạo một cách hệ thống, bài bản về Logistics từ bậc đại học, cao học đến nghiên cứu sinh Logistics. Các chuyên gia đầu ngành nghiên cứu chuyên sâu về logistics vẫn còn rất ít, các giảng viên chủ yếu là các chuyên gia từ các ngành khác chuyển sang giảng dạy, ít có sự nghiên cứu thâm niên chuyên sâu logistics.

- *Thiếu bộ tiêu chuẩn nghề nghiệp*

và kiến thức kỹ năng cho đội ngũ nhân sự logistics, đào tạo nghề logistics còn rất hạn chế: Theo Khoản 3, Điều 3 của Luật Việc làm số 38/2013/QH13 được Quốc hội thông qua ngày 16/11/2013, tiêu chuẩn kỹ năng nghề quốc gia được định nghĩa là những “quy định về kiến thức chuyên môn, năng lực thực hành và khả năng ứng dụng kiến thức, năng lực đó vào công việc mà người lao động cần phải có để thực hiện công việc theo từng bậc trình độ kỹ năng của từng nghề”. Như vậy, tiêu chuẩn kỹ năng nghề quốc gia là các tiêu chí về khả năng, năng lực của người lao động cần phải có để thực hiện các công việc theo quy định của từng ngành nghề cụ thể. Tuy nhiên, liên hệ với ngành Logistics đến nay vẫn chưa có bộ tiêu chuẩn kỹ năng nghề nghiệp, bộ chứng chỉ nghề cho các hệ đào tạo, nhất là đào tạo bậc cử nhân và đào tạo nghề Logistics. Hiện nay rất ít các trường đại học mở ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng có trang bị Phòng Mô phỏng đào tạo logistics được đầu tư bài bản như Trường Đại học Thủy lợi và Trường Đại học Thủ Đức.

4. Giải pháp đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam

Để đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics nhằm đáp ứng các yêu cầu phát triển cao của ngành Logistics Việt Nam và vừa phù hợp với đặc thù hoạt động logistics mang tính liên ngành và có tính tổng hợp về kinh tế - kỹ thuật v.v., cần thực hiện các giải pháp sau:

(1) *Tiếp tục hoàn thiện và bổ sung cơ chế, chính sách phát triển nguồn nhân lực logistics trong bối cảnh mới.*

Hiện nay, cơ chế, chính sách phát triển nguồn nhân lực logistics của nhà nước, ngành, địa phương và doanh nghiệp đang còn nhiều hạn chế, chưa kịp thời, tương xứng với vai trò và sứ mệnh của logistics trong nền kinh tế. Các chính sách của ngành và các địa phương mới chỉ tập trung vào các biện pháp phát triển dịch vụ logistics nhưng lại thiếu đồng bộ, liên thông và còn mang tính hành chính, chưa có các chính sách cụ thể về phát triển nguồn nhân lực logistics, bao gồm cả chính sách tài chính và phi tài chính đối với quá trình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực này... Quản lý nhà nước về phát triển nguồn nhân lực logistics còn nhiều bất cập so với yêu cầu phát triển, đặc biệt là nhân lực logistics cho TMĐT và TMDĐ. Chủ trương, chính sách phát triển nguồn nhân lực logistics chưa được thể chế hoá bằng các văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế, chính sách và các kế hoạch phát triển một cách kịp thời và đồng bộ; việc triển khai thực hiện một số chủ trương, chính sách có liên quan chưa kịp thời, độ trễ lớn. Vì vậy,

cần tiếp tục hoàn thiện, bổ sung các văn bản hiện hành về logistics liên quan đến đào tạo, phát triển nguồn nhân lực từ việc công nhận chuyên ngành, mã ngành đào tạo Logistics, khung chương trình đào tạo, xác định lại các học phần “cốt lõi” trong đào tạo logistics và đến cả các hoạt động kinh tế logistics trong QĐ ban hành hệ thống ngành kinh tế Việt Nam 2018 nhằm triển khai hiệu quả và đi vào cuộc sống các định hướng và biện pháp đề ra trong các QĐ số 200/TTg ngày 14/02/2017, QĐ số 221/TTg ngày 22/02/2021, QĐ số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 và Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT ngày 31/12/2021 Quy định hệ thống chỉ tiêu thống kê hoạt động logistics... Việc nghiên cứu bổ sung các quy định về chức danh nhân sự logistics, tiêu chuẩn nghề, chứng chỉ nghề và các yêu cầu kiến thức kỹ năng đối với nhân sự logistics... và các chính sách có tính đặc thù logistics để làm cơ sở cho việc đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ, phát triển nguồn nhân lực logistics trong bối cảnh mới là rất cần thiết.

(2) Để nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam, Luật Giáo dục 2019 *cũng cần được kịp thời sửa đổi, bổ sung các Điều để làm rõ vai trò và trách nhiệm của các Bộ môn khoa học trong tổ chức, quản lý đào tạo và nghiên cứu khoa học ở các trường đại học* hiện nay để tránh tình trạng khi xây dựng mô hình “trường trong trường” hay thực hiện chủ trương “tinh gọn bộ máy của hệ thống chính trị” dựa vào các quy định không rõ ràng, mập mờ để xóa bỏ các Bộ môn - đơn vị cơ sở quan trọng, “hòn đá tảng” của các trường đại học, trực tiếp đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho xã hội và là cái nôi nuôi dưỡng và hình thành đội ngũ các nhà khoa học đầu ngành cho từng lĩnh vực trong nền kinh tế quốc dân. Việc xóa bỏ các Bộ môn khoa học trong các trường đại học *sẽ là nguy cơ rất lớn vừa làm lãng phí nguồn nhân lực chất lượng cao, các nhà khoa học đầu ngành, tầng lớp tinh hoa, đội ngũ chất xám đầu ngành ở các trường đại học*, vừa ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo của trường đại học vốn đang có nhiều ý kiến phản nản về chất lượng đào tạo và doanh nghiệp phải bỏ ra nhiều chi phí để đào tạo lại, do đào tạo quá rộng, lại quá chung, quá cứng nhắc, rập khuôn theo kiểu “nước ngoài”, nguy hại hơn, nay lại đang có thiên hướng quản lý theo kiểu dự án, thâu “xây dựng”, “thương mại hóa” trong đào tạo!... Thêm vào đó, nhiệm vụ quản lý của các phòng, ban, khoa, viện... trong các trường đại học trước đây quy định không quá 02 nhiệm kỳ thì nay, lại thực hiện nhiệm kỳ “trọn đời”! Và hệ lụy là thủ tiêu “đổi mới, sáng tạo” trong các trường đại học và ngành

đào tạo Logistics mới được hình thành theo tinh thần QĐ số 200/TTg ngày 14/02/2017 và QĐ số 221/TTg ngày 22/02/2021 và nếu các trường đại học lại thực hiện theo Luật Giáo dục 2019 thì nguy cơ các mục tiêu và nhiệm vụ đặt ra trong QĐ số 200/QĐ-TTg, QĐ số 221/QĐ-TTg và cả Chỉ thị số 27-CT/TW của Bộ Chính trị ngày 25/12/2023 khó có thể đi vào cuộc sống, thậm chí còn đi ngược lại Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia vừa được ban hành.

(3) *Xây dựng và phát triển hệ thống kiến thức, kỹ năng chuyên sâu về logistics.*

Trên thực tế, số lượng và nội dung công việc trong ngành Logistics rất đa dạng và liên quan mật thiết đến nhiều ngành kinh tế - kỹ thuật khác. Vì logistics là cả một chuỗi các dịch vụ trong chuỗi cung ứng. Mỗi lĩnh vực, công việc cần có những yêu cầu kỹ thuật, chất lượng nhân sự khác nhau để thực thi hiệu quả các công việc đặc thù nhưng lại có mối liên hệ mật thiết với nhau theo một chuỗi các dịch vụ. Do đó, cần có nhận thức đầy đủ về yêu cầu, đặc điểm nguồn nhân lực logistics trong hệ thống các ngành kinh tế. Và để đảm bảo nguồn nhân lực phù hợp với yêu cầu của doanh nghiệp logistics, cũng như các hoạt động logistics, các cơ sở đào tạo cần phải nắm rõ định hướng nghề nghiệp, đặc điểm, yêu cầu nhân sự ngành logistics, từ đó, xây dựng khung chương trình đào tạo phù hợp. Tránh tình trạng thiết kế chương trình đào tạo ở một số trường đại học thường chỉ dựa vào thể mạnh các học phần hiện có, làm cho sinh viên khi ra trường khó phát huy, khó tìm được việc làm phù hợp do không đáp ứng tốt các yêu cầu về kiến thức, kỹ năng logistics do các cơ sở đào tạo thường chạy theo diện quá rộng, quá chung, bị “quản trị hóa” lại không gắn với các cơ sở thực hành.

(4) *Xây dựng các chương trình, giáo trình đào tạo logistics hệ thống, bài bản, hiện đại vừa phù hợp với thông lệ logistics quốc tế nhưng lại vừa phù hợp với thực tiễn logistics Việt Nam.*

Hiện nay, các chương trình và giáo trình có hệ thống, bài bản, hiện đại phù hợp với quốc tế và thực tiễn logistics Việt Nam còn hạn chế. Việc tham khảo sách, tài liệu nước ngoài là cần thiết nhưng lại bị rào cản về thiếu nguồn tài liệu chuyên ngành logistics có chất lượng và hệ thống, cả về ngôn ngữ cho người học,... làm khó tiếp thu được nhiều kiến thức mới và hữu ích. Hơn nữa, do “*cơ chế tự chủ tài chính các trường*”, hình thức đào tạo “*theo tín chỉ*”, “*Lecture và Seminar*” cứng nhắc... nhưng điều kiện, môi trường đào tạo Việt Nam thực

sự lại chưa sẵn sàng, nhất là, cho việc áp dụng đại trà các phương pháp giảng dạy “hiện đại” và với cách thức quản lý, rà soát, điều chỉnh và thẩm định các chương trình đào tạo đại học chính quy mà như kiểu các “*chương trình bồi dưỡng*” ngắn hạn!, rập khuôn như kiểu nước ngoài là không phù hợp. Vì vậy, việc áp dụng có chọn lọc, hiệu quả các chương trình đào tạo, cách quản lý tiên tiến nước ngoài là rất cần thiết, nhưng cần phải đồng thời kiến tạo môi trường, các điều kiện đào tạo phù hợp, không giáo điều, cứng nhắc mà cần phải “đổi mới, sáng tạo”, tham khảo có chọn lọc và áp dụng các kinh nghiệm phù hợp với văn hóa, môi trường đào tạo, các giá trị cốt lõi và thực tiễn logistics Việt Nam.

(5) *Tăng cường sự liên kết giữa các cơ sở đào tạo trong nước với tổ chức đào tạo nước ngoài về logistics.*

Một trong những giải pháp để nâng cao chất lượng đào tạo là tăng cường liên kết với các cơ sở đào tạo nước ngoài. Liên kết đào tạo với nước ngoài có chọn lọc là một hình thức đào tạo tiên tiến đang được nhiều trường áp dụng. Hình thức liên kết đào tạo này không chỉ dành cho hệ giáo dục đại học mà còn dành cho hệ giáo dục sau đại học. Ngoài ra, cần tăng cường giao lưu học hỏi kinh nghiệm cho đội ngũ nhà giáo, nhất là, tại những nước có hệ thống logistics phát triển, qua đó, bồi dưỡng và cập nhật kiến thức, từng bước hình thành đội ngũ các nhà giáo, các nhà khoa học logistics đầu ngành ở Việt Nam. Việc tăng cường liên kết đào tạo, một mặt, sẽ giúp nâng cao chất lượng đào tạo, mặt khác, sẽ giúp cho các cơ sở đào tạo của Việt Nam tiếp cận được với các chương trình đào tạo tiên tiến, hiện đại nhưng phải phù hợp với nền giáo dục mang bản sắc văn hóa Việt, theo đúng định hướng nghề nghiệp, để từ đó, chọn lọc, học hỏi điều chỉnh, hoàn thiện các chương trình đào tạo vẫn đang còn nhiều bất cập như hiện nay.

(6) *Tăng cường liên kết và hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics với các cơ sở đào tạo.*

Hiện nay, các doanh nghiệp logistics Việt Nam hầu như có quy mô vừa và nhỏ, siêu nhỏ và lại ít có sự liên kết, hợp tác trong hoạt động kinh doanh và cả với các cơ sở đào tạo. Trên thực tế, các doanh nghiệp cùng ngành còn cạnh tranh gay gắt với nhau, nhiều khi làm lợi cho các doanh nghiệp nước ngoài. Do vậy, liên kết giữa các doanh nghiệp logistics có ý nghĩa vô cùng quan trọng hiện nay, nhất là, cả trong đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics. Bên cạnh đó, các cơ sở đào tạo cũng cần liên kết với các doanh nghiệp logistics, các cơ sở thực nghiệm, mô phỏng, mời các chuyên gia giỏi từ doanh nghiệp tham gia

giảng dạy các nội dung học phần trong chương trình đào tạo, hướng dẫn kỹ thuật - nghiệp vụ, phối hợp nghiên cứu các đề tài logistics, tạo điều kiện cho sinh viên tham quan, tìm hiểu, học hỏi môi trường làm việc thực. Việc liên kết đào tạo giữa doanh nghiệp với nhà trường giúp hiện thực hóa định hướng nghề nghiệp và định hướng xây dựng chương trình đào tạo nghiên cứu, ứng dụng phù hợp với yêu cầu của ngành và doanh nghiệp, nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics.

(7) *Ứng dụng hiệu quả các thành tựu mới về công nghệ thông tin - chuyển đổi số, AI trong đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics.*

Cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0 với những bứt phá trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo, tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới kết nối vạn vật (IoT) và các công cụ hiện đại hóa đang dần làm thay đổi toàn bộ viễn cảnh của hệ thống logistics và chuỗi cung ứng trên toàn thế giới, đặt ra nhiều yêu cầu mới đối với đào tạo nguồn nhân lực logistics mà các trường cần phải tính đến. Dự báo trong những năm tới, các trang thiết bị, công cụ tự động, hiện đại có ứng dụng IoT sẽ trở nên phổ biến trong lĩnh vực logistics. Sự phát triển của công nghệ thông tin, công nghệ điện toán đám mây đã tác động mạnh đến các hoạt động của ngành Logistics. Các hoạt động như quản lý kho hàng, giao nhận hàng hóa, điều vận, tổng hợp và phân tích số liệu đã và đang được thay thế dần bằng hệ thống phần mềm tự động hóa. Sự tham gia nhanh và sâu của công nghệ vào chuỗi hoạt động của ngành Logistics đã tác động giảm quy mô lao động của các doanh nghiệp... Do đó, trong bối cảnh gia tăng các nhà máy thông minh ngày càng trở nên hiện hữu, năng lực và kỹ năng sẽ trở thành nhân tố cốt lõi của nền sản xuất xã hội. Điều này có nghĩa là nhu cầu về nguồn nhân lực chất lượng cao sẽ càng ngày gia tăng, đòi hỏi ngày càng cao đối với hoạt động đào tạo nguồn nhân lực logistics. Bởi vậy, nhân lực trong ngành Logistics cũng cần phải có những kiến thức chuyên sâu về khoa học công nghệ logistics, các kỹ năng nghiệp vụ, biết vận dụng hiệu quả AI trong các công việc để làm chủ các phương tiện và vận hành, khai thác có hiệu quả nhất. Không chỉ giúp quản lý và nhập dữ liệu một cách nhanh chóng, khoa học, việc áp dụng hiệu quả công nghệ thông tin - chuyển đổi số logistics còn là điều kiện thuận lợi cho việc trao đổi thông tin, mua bán, thanh toán, quảng bá dễ dàng hơn qua email, các trang mạng xã hội... ở mọi lúc, mọi nơi mà không bị phụ thuộc vào không gian, thời gian. Như vậy, hoạt động đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics đòi hỏi có sự định hướng và đầu

tư mạnh mẽ từ Chính phủ, các ngành và chính quyền các địa phương thông qua các cơ chế, chính sách đầu tư phát triển mạng lưới các cơ sở đào tạo, dạy nghề, nghiên cứu; phát triển các cơ sở thực nghiệm và huấn luyện kỹ năng nghề; quan tâm và có chế độ hỗ trợ người lao động trong ngành logistics theo tính chất đặc thù công việc; đón đầu và ứng dụng sáng tạo, hiệu quả các thành tựu của cuộc Cách mạng 4.0, AI vào lĩnh vực đào tạo nguồn nhân lực logistics... Cần phải coi AI như là một trong những giải pháp quan trọng để nâng cao năng suất, hiệu quả các hoạt động logistics trong nền kinh tế - xã hội.

(8). *Đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững theo chức năng, sứ mệnh của logistics và định hướng nghề nghiệp, làm việc hiệu quả và phát huy tại các tập đoàn và các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước, hệ thống bán buôn, bán lẻ, các công ty tư vấn dịch vụ trong lĩnh vực phân phối, lưu thông hàng hóa; Các doanh nghiệp logistics vận tải biển, đường bộ, đường sắt, đường thủy, xăng dầu và đường hàng không, doanh nghiệp chuyên phát nhanh...; Các đại lý hàng không, hải quan, đại lý vận tải biển; Các trung tâm logistics, khu công nghiệp logistics, Cụm logistics, ICD, cảng biển, cảng hàng không, tổ chức - khai thác - cơ sở hạ tầng logistics kho vận và doanh nghiệp; Hoạt động logistics trong các cơ quan, tổ chức sử dụng các nguồn lực sản xuất kinh doanh; Tham gia đầu tư trên thị trường bất động sản logistics; Quản trị hoạt động logistics và quản lý chuỗi cung ứng đầu vào và đầu ra tại các doanh*

ngiệp sản xuất kinh doanh trong các ngành công nghiệp, xây dựng, nông nghiệp và nông thôn...; Các tổ chức, cơ quan quản lý các cấp từ cấp sở, ban, ngành địa phương tỉnh, thành phố đến cấp trung ương liên quan quản lý nhà nước về dịch vụ logistics và chuỗi cung ứng; Các cơ quan nghiên cứu, các trường đại học, các tổ chức cứu hộ cứu nạn, từ thiện và tổ chức quốc tế đều cần nhân sự chất lượng cao về logistics.

Đây là yếu tố quan trọng để phát huy vai trò và sứ mệnh ngành Logistics trong phát triển kinh tế nhanh và bền vững ở nước ta. Vì thế, để đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics cần sớm có mã ngành đào tạo mới độc lập về Logistics, vì hiện nay, đang bị ghép cơ học vào mã ngành Quản lý công nghiệp và lấy tiến sĩ Kinh tế công nghiệp đứng ngành Logistics (từ tháng 10/2017) như đã nêu ở phần trên là không hợp lý và không phù hợp trong bối cảnh hiện nay khi mà các QĐ số 200/QĐ-TTg, QĐ số 221/QĐ-TTg và QĐ số 531/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ xác định logistics là một trong 04 ngành dịch vụ ưu tiên phát triển đến năm 2050. Nếu không kịp thời khắc phục bất cập này, đã gần 10 năm nay trong mở ngành đào tạo Logistics của các trường đại học trong cả nước, mà hiện đã lên hơn 50 trường đại học thì việc thanh tra, kiểm tra và rà soát chương trình hàng năm về điều kiện mở ngành, người đứng ngành Logistics của Bộ Giáo dục và Đào tạo khó tránh khỏi những nhiều, khó kiểm soát và ngày càng trầm trọng thêm, làm cản trở sự phát triển của ngành Logistics - ngành hậu cần rất quan trọng trong kỷ nguyên mới - kỷ nguyên vươn mình của dân tộc Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

- Bộ Chính trị. (2024). *Nghị quyết số 57-NQ/TW của Bộ Chính trị ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia*.
- Bộ Công thương (2024). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2024*.
- Chính phủ. (2022). *Nghị quyết số 163/2022/NQ-CP ngày 16/12/2022 về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam*.
- Đào, Đ. Đ. (2021). Những vấn đề đặt ra về đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam. *Tạp chí Khoa học và Công nghệ Trường Đại học Hòa Bình*, (01), 9/2021.
- Đào, Đ. Đ., & cộng sự. (2019). *Một số vấn đề về phát triển nguồn nhân lực logistics ở Việt Nam*. Nxb Lao động Xã hội.
- Thủ tướng Chính phủ. (2017). *Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*.
- Thủ tướng Chính phủ. (2021a). *Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*.
- Thủ tướng Chính phủ. (2021b). *Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/04/2021 phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.