

VAI TRÒ CỦA DỊCH VỤ LOGISTICS TRONG NỀN KINH TẾ VÀ YÊU CẦU KIẾN TOÀN BỘ MÁY QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS

Trần Thị Cúc *
Bùi Bá Nghiêm **

Tóm tắt: Bài viết bàn về vai trò của dịch vụ logistics trong nền kinh tế; mục tiêu, yêu cầu kiến toàn bộ máy quản lý nhà nước về dịch vụ Logistics, cụ thể kiến toàn Ủy ban 1899 và Cơ quan thường trực quản lý dịch vụ logistics theo hướng tích hợp nhiệm vụ điều phối phát triển logistic của các bộ, ngành để xây dựng Việt Nam trở thành một Trung tâm logistics của khu vực và thế giới vào năm 2045.

Từ khóa: dịch vụ logistics; bộ máy quản lý nhà nước; Ủy ban 1899 và Cơ quan thường trực quản lý dịch vụ logistics.

Abstract: The article discusses about the role of logistics services in the economy; the goal and the requirements for improving the state management apparatus for logistics service industry, specifically, improving the 1899 Committee and its the Standing Agency to manage logistics service in the direction of integrating the logistics development coordination tasks of the ministries and branches to build Vietnam as a regional and world logistics center in 2045.

Keywords: The logistics service; the state management apparatus; the 1899 Commission and the Standing Agency for Logistics Management.

1. Vai trò của dịch vụ logistics trong nền kinh tế Việt Nam

Sau hơn 10 năm gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), xuất nhập khẩu hàng hóa giữa Việt Nam với các quốc gia trên thế giới đã có sự gia tăng nhanh chóng, từ mức tổng kim ngạch 111 tỷ USD năm 2007, tới năm 2021 dự kiến là 660,1 tỷ USD. Việt Nam đứng vị trí thứ 4 trong ASEAN về kim ngạch xuất khẩu hàng hoá (sau Singapore, Thái Lan và Malaysia) và ở vị trí thứ 3 về nhập khẩu hàng hoá (sau Singapore và Thái Lan).

Hoạt động logistics gắn trực tiếp với việc mở rộng, tăng trưởng thương mại và đa dạng hóa hàng xuất khẩu. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, trong thời gian vừa qua, cùng với tốc độ tăng trưởng GDP, giá trị sản xuất công nghiệp, kim ngạch xuất nhập khẩu và giá trị bán lẻ hàng hóa và dịch vụ, dịch vụ logistics của Việt Nam đã đạt tốc độ tăng trưởng tương đối cao, 12 - 14%, đóng góp khoảng 4 - 5% GDP, trong đó tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics đạt khoảng 60 - 70%. Từ năm 2007, cứ hai

* Trường ĐH KD&CN Hà Nội

** Bộ Công Thương

năm một lần, Ngân hàng Thế giới (WB) đã tiến hành nghiên cứu và đưa ra Chỉ số đánh giá hiệu quả hoạt động logistics (LPI) của các quốc gia. LPI của Việt Nam năm 2017 xếp hạng 39/160 nước tham gia nghiên cứu, tăng 25 bậc so với năm 2016 và vươn lên đứng thứ 3 trong các nước ASEAN. Việt Nam cũng là nước xếp hạng ở tốp đầu trong các thị trường mới nổi. Tính chung trong lĩnh vực vận tải, kho bãi, bưu chính, chuyển phát, thị trường logistics Việt Nam đang thu hút khoảng trên 30.000 doanh nghiệp. Trong đó, chủ yếu là doanh nghiệp vận tải đường bộ, đường sắt (59,02%), tiếp đó là doanh nghiệp kho bãi và các hoạt động hỗ trợ vận tải (33,26%), doanh nghiệp vận tải đường thủy (5,27%), vận tải hàng không (0,02%) và doanh nghiệp bưu chính chuyển phát (2,34%). Thực tế đó chứng tỏ vai trò rất quan trọng của logistics trong việc tạo thuận lợi cho phát triển thương mại, kinh tế của một quốc gia cũng như toàn cầu. Các Bộ trưởng Kinh tế ASEAN quyết định đưa thêm dịch vụ logistics vào danh mục ưu tiên hội nhập để thúc đẩy phát triển kinh tế và hoạt động sản xuất hàng hóa ở các nước ASEAN.

Dịch vụ logistics là một chuỗi các hoạt động liên tục, có liên hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại lẫn nhau và xuất hiện trong hầu như toàn bộ quá trình sản xuất, lưu thông và phân phối hàng hóa. Nếu một khâu của dịch vụ logistics không hiệu quả có thể dẫn đến việc nguyên vật liệu đầu vào tới tay nhà máy sản xuất không đúng, không đủ về số lượng và thời gian dự kiến; các bán thành phẩm dịch chuyển qua từng công đoạn sản xuất bị

thiếu hụt, sai sót, sản phẩm bị tồn đọng,... Một hệ thống dịch vụ logistics mạnh mẽ đảm bảo được quá trình sản xuất, lưu thông sản phẩm, dịch vụ được thông suốt; có vai trò làm gia tăng khả năng cạnh tranh của hàng nội địa trên thị trường quốc tế. Vụ ứ đọng nông sản tại cửa khẩu Lạng Sơn nhiều năm qua đã kéo theo nhiều hệ lụy tiêu cực. Theo số liệu của Hiệp hội rau quả Việt Nam, ứ đọng xe chở nông sản trong 20 - 30 ngày cuối năm 2021, đầu năm 2022 đã gây thiệt hại tới 2.000 tỷ đồng. Một trong những nguyên nhân gây ra thiệt hại đó là Nhà nước chưa chú trọng đến vai trò của ngành dịch vụ logistics. Thị trường nội địa cũng đòi hỏi các khâu trong chuỗi cung ứng phải gắn kết được với nhau để sản phẩm cuối cùng ra được thị trường, đến được tay người tiêu dùng, tạo thuận lợi cho thị trường nội địa phát triển trong sự gắn kết với thị trường xuất khẩu. Sự phát triển dịch vụ logistics sẽ giúp các ngành sản xuất trong nước phát triển và mở rộng hoạt động không chỉ trên phạm vi quốc gia mà cả trên thị trường quốc tế; thúc đẩy lưu thông hàng hóa, tạo nên sự thuận lợi, hiệu quả và tiết kiệm cho chuỗi cung ứng. Muốn chiến lĩnh và mở rộng thị trường cho sản phẩm, nhà sản xuất rất cần sự hỗ trợ của dịch vụ logistics để liên kết hoạt động của các mắt xích khác nhau trong chuỗi giá trị thương mại khu vực và toàn cầu.

2. Mục tiêu kiến toàn bộ máy quản lý nhà nước về dịch vụ Logistics ở Việt Nam

Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII đã đề ra mục tiêu “Đưa Việt Nam trở thành một quốc gia phát triển

thịnh vượng vào năm 2045”. Với vai trò là một ngành kinh tế trọng điểm, các doanh nghiệp dịch vụ logistics phải không ngừng phấn đấu nhằm hiện thực hóa mục tiêu đó. Việc phát triển ngành dịch vụ logistics đạt trình độ quốc tế sẽ góp phần trực tiếp vào nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, trong đó xuất khẩu tiếp tục là mũi nhọn tăng trưởng đưa Việt Nam trở thành một nước phát triển, có nền công nghiệp hiện đại và thu nhập cao vào năm 2045. Theo dự báo của Tổng cục Thống kê, vào năm 2045, dân số Việt Nam đạt khoảng 107,79 triệu người; quy mô nền kinh tế vào khoảng 1.778 tỷ USD, tương đương Hàn Quốc vào năm 2018.

Để góp phần thực hiện mục tiêu đó, cần phải xây dựng những doanh nghiệp logistics có trình độ quốc tế, thương hiệu quốc tế, có sức cạnh tranh khu vực và toàn cầu, có ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến trên thế giới. Hiện nay, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) có trên 80% hội viên là doanh nghiệp vừa và nhỏ, có số ít doanh nghiệp là 3PL (Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba). Vì vậy, Việt Nam phải nhanh chóng phát triển các doanh nghiệp 4PL (Chuỗi logistics, dịch vụ logistics được cung cấp đầy đủ, một chuỗi) đồng thời tiến tới 5PL (E-logistics, Logistics trên nền thương mại điện tử) nhằm cung cấp dịch vụ trọn gói mang tính quốc tế cao. Các doanh nghiệp cần ứng dụng nền tảng số cho các hoạt động logistics, nổi bật là dựa trên công nghệ Blockchain, AI, Cargowise,..., kết nối với mạng đại lý toàn cầu.

Để biến “Khát vọng 2045” của doanh nghiệp logistics thành hiện thực

thì vai trò dẫn dắt và hỗ trợ của Nhà nước đóng vai trò hết sức quan trọng. Cần xây dựng và triển khai có hiệu quả “Chiến lược phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến năm 2045”, theo đó Việt Nam được xếp hạng vào những quốc gia có chỉ số cao về hoạt động logistics LPI (Logistics performance index) của Ngân hàng Thế giới. Theo đó, Việt Nam chỉ còn đứng sau Singapore trong khu vực ASEAN; đóng góp 8% - 10% vào GDP; đạt tốc độ phát triển từ 14% - 15%/năm; đạt chi phí logistics đứng trong hàng các nước công nghiệp phát triển, tức tương đương khoảng từ 8% - 10% GDP; phát triển logistics xanh thân thiện với môi trường. Ngày 14/02/2017, Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Quyết định 200/QĐ-TTg 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. Quyết định này đã xác định 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. Mục tiêu mà Chính phủ đặt ra là đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên. Quyết định 200/2017 QĐ-TTg cũng đặt ra mục

tiêu đến năm 2025 phải tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước.

3. Các yếu tố tác động đến yêu cầu kiện toàn bộ máy quản lý nhà nước về dịch vụ logistics

a) Yếu tố bên trong (Yếu tố quốc gia)

Hệ thống thể chế, kinh tế, hành chính là căn cứ và tiền đề pháp lý cho các hoạt động quản lý, điều hành có hiệu quả của bộ máy quản lý nhà nước, chủ yếu tập trung ở 2 nhóm:

Nhóm thứ nhất, hệ thống các quy định về tổ chức và hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước, chủ yếu là xác định địa vị pháp lý, chức năng, thẩm quyền, trách nhiệm của các chủ thể quản lý nhà nước về logistics. Hiện tại, quy định về thẩm quyền quản lý dịch vụ logistics thiếu đồng bộ, chưa quy định rõ ràng về trách nhiệm và giới hạn quản lý giữa các cơ quan nhà nước trong việc quản lý hoạt động logistics, đặc biệt mối quan hệ giữa Bộ Công Thương và Bộ Giao thông Vận tải. Theo quy định hiện hành: Bộ Giao thông Vận tải là cơ quan cấp giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức; Bộ Công Thương là cơ quan quản lý nhà nước về logistics; Đăng ký kinh doanh cho doanh nghiệp lại do Sở Kế hoạch và Đầu tư thực hiện. Nếu hoạt động Logistics thông qua các phương tiện điện tử còn chịu sự quản lý của Bộ Thông tin và Truyền thông và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi diễn ra hoạt động giao dịch điện tử. Như vậy, để thực hiện một dịch vụ logistics, thương nhân kinh

doanh dịch vụ phải thông qua nhiều thủ tục hành chính với sự quản lý chuyên biệt của nhiều cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền. Điều này gây khó khăn, phiền hà cho các thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics trong suốt quá trình, từ khi thành lập doanh nghiệp đến thực hiện nghiệp vụ dịch vụ logistics. Bởi vậy, Việt Nam cần có một cơ quan nhà nước làm đầu mối thống nhất để quản lý, hỗ trợ các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và phát triển các hệ sinh thái logistics.

Nhóm thứ hai: Ngành Logistics có mặt tại Việt Nam trong khoảng 30 năm trở lại đây với tốc độ phát triển tương đối tốt. Song, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics chưa hoàn thiện; còn tồn tại nhiều bất cập làm hạn chế năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics. Ví dụ, bất cập về quy định quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định tại Điều 235 Luật Thương mại năm 2005. Đó là quyền được hưởng thù lao dịch vụ và các “chi phí hợp lý khác”. Tuy nhiên, “chi phí hợp lý khác” là chi phí gì thì chưa có văn bản hướng dẫn cụ thể. Hệ thống pháp luật về dịch vụ logistics chưa có quy định về các thủ tục, chứng từ dịch vụ logistics. Quy định định mức bồi thường thiệt hại và giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics theo Nghị định số 163/2017/NĐ-CP còn bất cập, theo đó Nghị định ấn định mức 500 triệu đồng cho mỗi yêu cầu bồi thường mà không tính đến khối lượng hàng hóa. Quy định chưa hợp lý này ảnh hưởng tiêu cực đến quyền lợi của khách hàng thuê dịch vụ logistics. Hiệu lực, hiệu quả của tổ chức

bộ máy quản lý nhà nước chịu sự chi phối của rất nhiều yếu tố có mối quan hệ chặt chẽ với nhau, khi một yếu tố thay đổi sẽ kéo theo các yếu tố khác cũng thay đổi, như: cơ cấu, tổ chức, chức năng của các cơ quan hành chính nhà nước, đội ngũ cán bộ, công chức, chế độ công vụ, cơ sở vật chất, nguồn lực tài chính, sự phân công trong nội bộ hệ thống tổ chức, việc xác định nhiệm vụ cho các cơ quan khác nhau. Kết cấu hạ tầng logistics gồm hạ tầng cứng, hạ tầng mềm (công nghệ thông tin); cơ sở hạ tầng thông tin truyền thông và cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đang trong quá trình xây dựng và hoàn thiện, rất cần vai trò của Nhà nước, của sự chỉ đạo, điều hành của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Chất lượng nguồn nhân lực luôn là yếu tố quyết định hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, là điều kiện xây dựng mô hình Chính phủ số, nền kinh tế số. Xuất phát từ tính đặc thù của hoạt động quản lý nhà nước, các kỹ năng cần thiết trong hoạt động công vụ cần được cụ thể hóa thành quy trình, quy phạm và đòi hỏi phải được thực hiện một cách thống nhất từ Trung ương đến địa phương. Ngoài việc tinh thông nghiệp vụ, nắm vững trình tự, thủ tục giải quyết công việc, tính chuyên nghiệp của công chức, viên chức còn phải thể hiện ở khả năng sử dụng các công cụ hỗ trợ (như ngoại ngữ, ứng dụng công nghệ thông tin...), cũng như kỹ năng thích nghi, giao tiếp, hợp tác, làm việc theo nhóm và phối hợp nhóm.

Với vai trò quản lý nhà nước của mình, Chính phủ cần xây dựng một hệ thống pháp lý minh bạch, phát triển hệ thống kết

cấu hạ tầng đồng bộ, đảm bảo an ninh, an toàn quốc gia cho ngành logistics, hướng tới một ngành logistics xanh, bền vững, tạo thuận lợi cho phát triển logistics phù hợp với điều kiện của Việt Nam. Quản lý nhà nước về tài chính và cơ sở vật chất, kỹ thuật cho hoạt động logistics hiện nay còn bị phân tán, vừa chồng chéo vừa tạo khoảng trống cho nhiều cơ quan khác nhau, như Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, cần được hoàn thiện kiện toàn một cách nhanh chóng.

b) Yếu tố bên ngoài (Yếu tố quốc tế)

Yếu tố môi trường chính trị, kinh tế - xã hội khu vực và thế giới đòi hỏi phải kiện toàn một cách thích hợp bộ máy quản lý nhà nước đối với lĩnh vực logistics. Một quốc gia có mức độ mở cửa nền kinh tế cao, có giá trị hàng hóa và dịch vụ xuất nhập khẩu chiếm tỷ trọng lớn, có chính sách đối ngoại mở cửa, thông thoáng, chính sách thuế xuất nhập, khẩu hợp lý, hạn chế các biện pháp phi thuế quan để bảo hộ sản xuất trong nước. Với mức độ mở cửa nền kinh tế khá lớn, ngoài việc tăng nhanh kim ngạch xuất nhập khẩu, những năm qua, Việt Nam còn có mức độ gia tăng đầu tư nước ngoài trực tiếp (FDI) cũng khá cao trong khu vực Đông Nam Á và trên thế giới. Trong tương lai không xa, dịch vụ logistics sẽ trở thành ngành kinh tế quan trọng, có thể đóng góp lớn hơn cho GDP; tác động quan trọng đến khả năng cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam, của các doanh nghiệp và của toàn bộ nền kinh tế. Thêm vào đó, việc ký kết hiệp định thương mại tự do thế hệ mới CPTPP, EVFTA, RCEP,...,

cũng sẽ đem lại cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics một sân chơi mới với nhiều thách thức và cơ hội, đòi hỏi sự nỗ lực lớn hơn của bản thân doanh nghiệp và sự hỗ trợ hiệu quả hơn của Nhà nước, các bộ, ngành liên quan. Sự phát triển của khoa học, công nghệ và quá trình hội nhập quốc tế đang tạo ra những thay đổi trong tư duy và phương pháp tổ chức quản lý nhà nước trên quy mô toàn cầu. Quá trình hội nhập quốc tế càng được đẩy nhanh thì áp lực về hiện đại hóa nền hành chính, cũng như đòi hỏi về việc nâng cao năng lực, trình độ của đội ngũ cán bộ, công chức ngày càng gia tăng. Xu thế toàn cầu hóa, cách mạng khoa học - công nghệ phát triển mạnh mẽ, cạnh tranh về kinh tế - thương mại giữa các nước ngày càng quyết liệt hơn cũng buộc bộ máy nhà nước từng quốc gia phải không ngừng đổi mới một cách phù hợp.

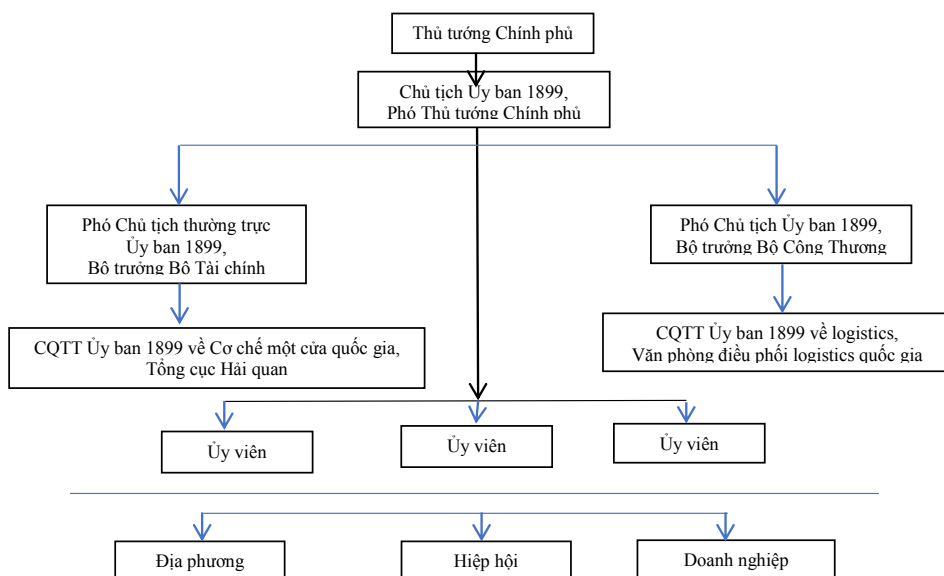
4. Các yêu cầu đối với việc kiện toàn bộ máy quản lý nhà nước về dịch vụ logistics

Từ những bất cập trong hoạt động kinh

doanh dịch vụ Logistics và tồn tại trong quản lý nhà nước về dịch vụ logistics, xuất phát từ mục tiêu phát triển đến năm 2045 đối với ngành dịch vụ logistics, cần đổi mới, kiện toàn bộ máy nhà nước quản lý về ngành dịch vụ logistics, bao gồm:

a) Cần kiện toàn Văn phòng điều phối logistics quốc gia đặt tại Bộ Công Thương là đơn vị tham mưu, giúp Chủ tịch Ủy ban 1899 thực hiện nhiệm vụ điều phối và phát triển logistics quốc gia một cách hiệu quả.

b) Cần kiện toàn Ủy ban chỉ đạo 1899 với tư cách là cơ quan tham mưu, giúp việc cho Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ trong chỉ đạo, điều hành, phối hợp hoạt động của các Bộ, các cơ quan, tổ chức khác có liên quan trong việc hoàn thiện chính sách; triển khai các giải pháp phát triển, cải thiện chất lượng, nâng cao tính hiệu quả và khả năng đáp ứng của dịch vụ logistics theo yêu cầu phát triển kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh của thương mại và nền kinh tế. Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về logistics được thực hiện như sau:



c) Kien toàn bộ máy quản lý nhà nước về dịch vụ logistics ở cấp địa phương làm đầu mối tập hợp sự tham gia và ủng hộ của người dân, tham gia của doanh nghiệp trên địa bàn, thu hút sự tham gia của hiệp hội ngành hàng, Hiệp hội Logistics trong việc xây dựng hệ sinh thái ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Chính quyền địa phương cần bố trí quỹ đất đầu tư các Trung tâm dịch vụ logistics ở những vùng sản xuất lớn, xây dựng hệ thống kho bãi để kết nối thị trường nội địa với thị trường quốc tế. Xây dựng hệ sinh thái logistics vừa là trọng trách của doanh nghiệp, của Hiệp hội Logistics, vừa là nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước về dịch vụ logistics.

d) Việt Nam cần phát triển mạnh mẽ logistics nông nghiệp (Agro-logistics), gắn với kien toàn bộ máy quản lý nhà nước đối với logistics về sản xuất, lưu thông và xuất nhập khẩu nông sản, hải sản, đặc biệt là kết nối hàng hóa Việt Nam với thị trường toàn cầu. Xây dựng và hoàn thiện hạ tầng logistics phục vụ nông nghiệp, phát triển các trung tâm logistics về nông nghiệp.

Với các yêu cầu nêu trên, cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics với quyết tâm và nỗ lực của mình, cùng bộ máy nhà nước vươn lên cùng cả nền kinh tế phấn đấu thực hiện mục tiêu “Đưa Việt Nam trở thành một quốc gia phát triển thịnh vượng vào năm 2045”/.

Tài liệu tham khảo

1. Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII (2021) – tuoitre.vn
 2. Luật thương mại năm 2005
 3. Quyết định số 200/2017 QĐ-TTg, ngày 14/2/2017 của Thủ tướng Chính phủ 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
 4. Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), Sách trắng VLA 2018: 25 năm phát triển và hội nhập quốc tế.
- (Ngày nhận bài: 05/01/2022, ngày phản biện: 25/5/2022, ngày duyệt đăng: 30/5/2022)