

PHÂN TÍCH NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỤM NGÀNH LOGISTICS VẬN TẢI VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

NGUYỄN THỊ THÙY HIẾU*
NGUYỄN QUỐC ĐỊNH**

Trong xu thế toàn cầu hóa, logistics kết nối một nền kinh tế với phần còn lại của thế giới và chi phối đến hầu như toàn bộ hoạt động thương mại. Thực tế cho thấy, logistics vận tải đã góp phần đưa Đông Nam Bộ trở thành khu vực kinh tế phát triển năng động nhất cả nước. Tuy nhiên nghiên cứu này cho thấy ngành logistics vận tải ở Đông Nam Bộ vẫn còn đối mặt với nhiều khó khăn như: sự phân mảnh thể chế trong quy hoạch phát triển logistics, dẫn đến sự thiếu đồng bộ trong hạ tầng giao thông; nguồn nhân lực hạn chế; các doanh nghiệp nội địa thiếu sự liên kết để phát triển; sự hạn chế về nguồn vốn của các doanh nghiệp nội địa. Trên cơ sở đó, bài viết đưa ra một số khuyến nghị như sau: nâng cao chất lượng nguồn nhân lực bằng việc hợp tác giữa nhà trường và doanh nghiệp nước ngoài; tăng cường kết nối hoạt động giữa các doanh nghiệp thông qua việc nâng cao vai trò của các Hiệp hội và chủ động kết nạp thêm các doanh nghiệp nước ngoài; hạn chế sự phân mảnh thể chế trong phát triển logistics ở Việt Nam.

Từ khóa: cụm ngành logistics, vận tải, năng lực cạnh tranh, Đông Nam Bộ

Nhận bài ngày: 25/7/2017; đưa vào biên tập: 26/7/2017; phản biện: 29/7/2017; duyệt đăng: 12/4/2018

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong xu thế hội nhập thương mại quốc tế, logistics là công cụ và là phương tiện liên kết quan trọng để mỗi quốc gia, mỗi khu vực phát huy lợi thế so sánh của mình. Logistics đưa lại sự hữu dụng về thời gian và địa điểm cho doanh nghiệp, làm giảm chi phí sản xuất, giúp tăng năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, của vùng và của quốc gia.

Nâng cao năng lực logistics ở các nước có thu nhập thấp và trung bình có thể thúc đẩy thương mại tăng trưởng 15% và đem lại lợi ích cho cả doanh nghiệp và người tiêu dùng với giá rẻ hơn và chất lượng dịch vụ đảm bảo (Công ty Cổ phần tiếp vận Long Bình, 2010). Các nghiên cứu thực nghiệm đã cho thấy tỷ lệ chi phí logistics trên GDP có mối quan hệ nghịch biến (Tư Hải, 2014), nghĩa là chi phí logistics càng thấp thì hiệu quả tổng thể của nền kinh tế càng cao. Kết quả thống kê tại các quốc gia cũng chỉ ra rằng, có mối tương quan ngược

* Học viện Chính trị Khu vực II.

** Viện Khoa học xã hội vùng Nam Bộ.

chiều giữa tỷ lệ chi phí logistics/GDP và chỉ số năng lực quốc gia về logistics (Logistics Performance Index - LPI), khi chỉ số LPI cao thì tỷ lệ chi phí logistics/GDP thấp và ngược lại (Lienviet Postbank Research, 2015). Đây là vấn đề đáng quan tâm khi kết quả khảo sát International LPI Global Ranking năm 2016 của Ngân hàng Thế giới cho thấy, chỉ số LPI của Việt Nam đạt 2,98 điểm, đứng thứ 64/160 quốc gia, thấp hơn Singapore (4,14 điểm), Malaysia (3,43 điểm), Thái Lan (3,26 điểm), ngang bằng Indonesia; hơn Philippines (2,86 điểm), Lào (2,07 điểm), Campuchia (2,8 điểm), Myanmar (2,46 điểm).

Vùng kinh tế Đông Nam Bộ (gọi tắt là Vùng) là động lực phát triển kinh tế của Việt Nam, nơi có số lượng doanh nghiệp lớn nhất cả nước, trong đó bao gồm nhiều công ty đa quốc gia, nên việc phát triển hoạt động logistics ở khu vực này hết sức quan trọng đối với kinh tế của Vùng và của cả nước. Tuy nhiên trên thực tế, nhiều nghịch lý trong quy hoạch và phát triển logistics trong Vùng đã và đang diễn ra, như với cung đường từ Nhơn Trạch về Cái Mép dài 40km nhưng chi phí vận chuyển một container lên đến 4,3 triệu đồng, trong khi đoạn đường dài 80km từ Khu công nghiệp Nhơn Trạch về cảng Cát Lái lại có chi phí vận chuyển khoảng 3,3 triệu đồng (Thành Huy, 2016), hay việc xây dựng cảng Hiệp Phước nhằm giảm tải cho Tân Cảng - Cát Lái nhưng lượng hàng đến cảng này chỉ bằng 1/28 lượng hàng đến

Tân Cảng - Cát Lái (Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, 2016).

Không chỉ liên quan tới giá phí vận chuyển mà hoạt động của doanh nghiệp logistics trong Vùng cũng còn nhiều hạn chế. Ngoài một vài doanh nghiệp lớn có chuỗi dịch vụ khép kín như: Công ty Cổ phần Giao nhận kho vận Ngoại thương Việt Nam, Công ty Cổ phần Logistics Vinalink, Công ty Cổ phần Kho vận Miền Nam... thì phần lớn doanh nghiệp logistics trong Vùng là các doanh nghiệp nhỏ và vừa, chủ yếu làm các dịch vụ cung ứng đơn lẻ trong nội địa, như: cho thuê kho bãi, dịch vụ giao nhận, dịch vụ đóng gói, dịch vụ hải quan... Trong khi đó, các dịch vụ tích hợp và mang tính quốc tế đều do các công ty logistics nước ngoài đảm nhận. Nhiều tập đoàn logistics tiềm lực trên thế giới đã và đang từng bước chiếm lĩnh thị trường Việt Nam, như: Tập đoàn APL, OOCL, Mitsui OSK Line, Maerks Logistics, NYK Logistics... Sức mạnh về tài chính, kinh nghiệm và mạng lưới quốc tế rộng khắp của họ đã khiến cho các doanh nghiệp logistics nội địa khó có thể cạnh tranh.

Dựa trên khung phân tích *Mô hình kim cương* của Michael Porter (1990), bài viết này xác định các nhân tố lực cản, lực đẩy trong phát triển cụm ngành logistics, mà trọng tâm là dịch vụ logistic vận tải trong khu vực Đông Nam Bộ, từ đó khuyến nghị những chính sách cần ưu tiên nhằm đẩy mạnh hiệu quả hoạt động của cụm ngành trong khu vực.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ NGUỒN DỮ LIỆU

2.1. Cơ sở lý thuyết

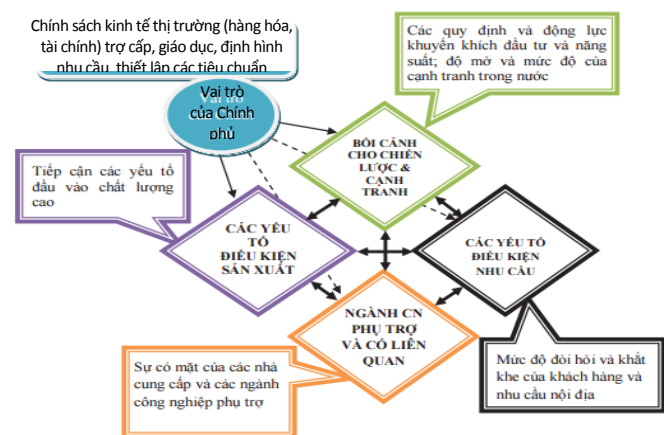
Theo Porter (2008), sự thịnh vượng của một quốc gia, một khu vực được quyết định bởi yếu tố năng suất. Một trong những cách thức hiệu quả nhất để nâng cao năng suất là phát triển các thành phần sản xuất theo mô hình cụm ngành để phát huy tính lan tỏa và tính liên kết của các thành phần kinh tế.

Cụm ngành là sự tập trung về mặt địa lý của các doanh nghiệp, các nhà cung ứng và các doanh nghiệp có tính liên kết, cũng như của các công ty trong các ngành có liên quan và các thể chế hỗ trợ (ví dụ như các trường đại học, cục tiêu chuẩn, hiệp hội thương mại...) trong một số lĩnh vực đặc thù, vừa cạnh tranh vừa hợp tác với nhau (Vũ Thành Tự Anh, 2016). Cụm ngành bao gồm các công ty tạo ra sản phẩm hay dịch vụ cuối, các nhà cung ứng đầu vào chuyên biệt; các doanh nghiệp thuộc ngành hạ nguồn, chính quyền và các tổ chức cung cấp hoạt động đào tạo chuyên môn, hỗ trợ kỹ thuật. Ngoài ra, có thể xem một phần của cụm ngành là các cơ quan nhà nước có ảnh hưởng lớn. Cuối cùng, cụm ngành còn bao gồm các hiệp hội thương mại, những tổ chức khác của khu vực tư nhân để hỗ trợ các thành viên trong ngành (Porter, 1998).

Môi trường kinh doanh là điều kiện bên ngoài có tác động trực tiếp đến cụm ngành, từ đó giúp doanh nghiệp, vùng và cả nước đạt được mức năng suất, trình độ đổi mới, sáng tạo cao nhất. Theo Michael Porter (1990), chất lượng môi trường kinh doanh được đánh giá qua bốn trụ cột: bối cảnh cho chiến lược và cạnh tranh; các yếu tố điều kiện sản xuất; ngành công nghiệp phụ trợ và có liên quan; các yếu tố điều kiện nhu cầu. Porter (1990) mô tả bốn đặc tính này thông qua bốn góc của một hình thoi thường được các nhà nghiên cứu gọi là *Mô hình Kim cương Porter*. Cụm ngành tạo thành một mặt của mô hình kim cương, nhưng chính xác hơn là phải xem nó như sự thể hiện các mối tương tác giữa bốn mặt của viên Kim cương với nhau (Porter, 1990).

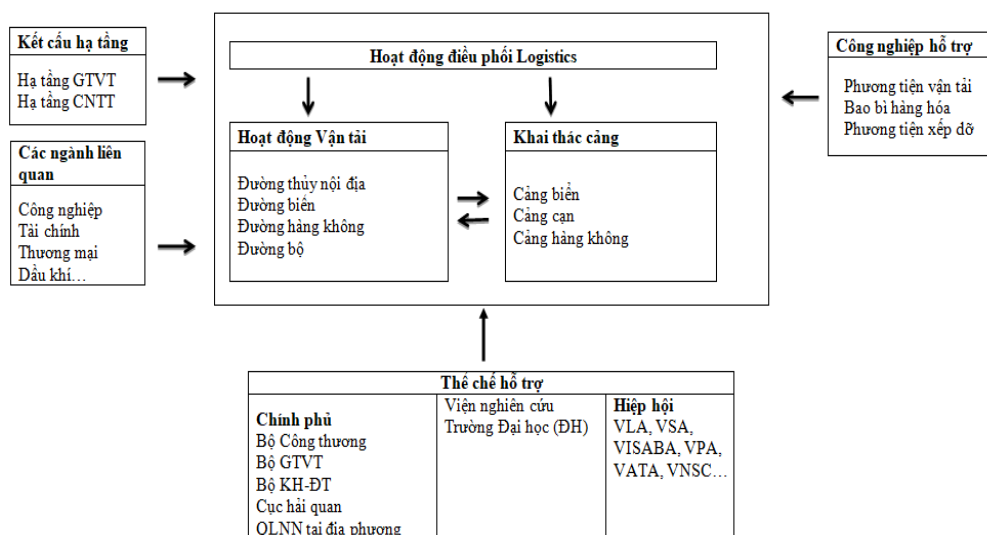
Như vậy, để phát triển ngành logistics cần phải đặt nó trong một hệ sinh thái cụm ngành logistics để các thành phần trong hệ sinh thái này có khả năng phát huy hiệu quả nhất những lợi

Hình 1: Mô hình kim cương Porter



Nguồn: Michael Porter, 2008.

Hình 2: Cụm ngành logistics ở Đông Nam Bộ



Nguồn: Nguyễn Thị Thùy Hiếu và Nguyễn Quốc Định, 2017, phân tích và tổng hợp dựa trên khung phân tích năng lực cạnh tranh của Michael Porter (1990).

thế của mình, đồng thời có tác động hỗ trợ tới các thành phần khác. Logistics hiểu một cách đơn giản là các hoạt động đảm bảo cho quá trình luân chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu từ điểm đầu đến điểm cuối một cách tối ưu nhất. Ở Việt Nam, định nghĩa về logistics được nêu cụ thể tại *Lưu ý Thương mại 2005* và *Nghị định 140/2007/NĐ-CP*, nhìn chung đã phù hợp với thông lệ quốc tế. Cụ thể, dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, đóng gói bảo bì, ghi ký mã hiệu giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Vì giới hạn nguồn thông tin, bài viết sẽ chỉ tập trung thảo luận về các dịch vụ logistics

vận tải, được quy định cụ thể tại Nghị định 140/2007/NĐ-CP của Chính phủ nước Cộng hòa XHCN Việt Nam.

2.2. Nguồn dữ liệu

Dữ liệu trong bài viết này được nhóm tác giả khai thác từ các số liệu thứ cấp được cung cấp bởi Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI), Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics (VLA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), Trung tâm Nghiên cứu Phát triển Giao thông Vận tải (TDSI), cũng như phỏng vấn sâu một số chuyên gia đầu ngành trong lĩnh vực logistics để phân tích năng lực cạnh tranh cụm ngành logistics vùng Đông Nam Bộ trong giai đoạn 2007-2016. Nhóm tác giả đã tiến hành thu thập số liệu từ năm 2007 vì đây là năm bắt đầu có chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI).

3. KẾT QUẢ PHÂN TÍCH

3.1. Các yếu tố điều kiện sản xuất

3.1.1. Vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên

Đông Nam Bộ có một vị trí vô cùng thuận lợi để phát triển hệ thống logistics. Vùng nằm ở ngã tư quốc tế nơi giao nhau của các tuyến đường hàng hải quan trọng từ Bắc xuống Nam, từ Đông sang Tây, với nhiều cửa sông nối dài vào sâu trong đất liền như sông Sài Gòn, sông Lòng Tàu. Vùng là đầu mối giao thông về cả đường bộ, đường thủy và đường không, nối liền các địa phương trong cả nước và còn là cửa ngõ quốc tế. Bên cạnh đó, địa hình bằng phẳng và các trung tâm công nghiệp của các tỉnh trong Vùng nằm trong vòng bán kính 100km nên Vùng thuận lợi trong việc phát triển loại hình vận tải đường ống, phục vụ hoạt động khai thác dầu khí tại Bà Rịa-Vũng Tàu - trung tâm dầu khí của quốc gia, tạo thuận lợi trong việc cung cấp nhiên liệu cho các hoạt động sản xuất kinh tế, cũng như phát triển cụm ngành logistics.

Về mặt thời tiết, Đông Nam Bộ không chịu tác động nặng nề bởi các loại thời tiết cực đoan như ở các tỉnh miền Trung và miền Bắc Việt Nam. Tuy nhiên, các tỉnh thành trong khu vực, đặc biệt TPHCM-trung tâm logistics của Vùng và cả nước, đang phải đối mặt với thách thức nghiêm trọng do biến đổi khí hậu gây ra như nước biển dâng, ngập lụt, sạt lở bờ sông làm ảnh hưởng tới chất lượng cầu đường, gây ùn tắc hoạt động vận tải đường bộ,

đường sắt ở một số thời điểm trong năm, nhất là vào mùa mưa.

3.1.2. Hạ tầng giao thông

Sự hạn chế về chất lượng và tính đồng bộ hạ tầng giao thông của Vùng làm giảm khả năng kết nối các phương thức vận tải, từ đó giảm tính linh hoạt của vận tải đa phương thức trong khu vực và cả nước.

Giao thông đường bộ - đường thủy nội địa

Đường bộ là phương thức vận tải chính kết nối các điểm sản xuất, đầu mối tập kết hàng hóa đến cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không trong vùng, trong khi mạng lưới đường sắt chưa kết nối đến các khu công nghiệp, khu chế xuất, các cảng cạn, cảng biển. Theo số liệu thống kê của các tỉnh thành trong khu vực, trong năm 2015, vận tải đường bộ chiếm 82% tổng khối lượng vận chuyển của Vùng qua các tuyến hành lang và các tuyến cao tốc.

Tuy vậy, hệ thống đường bộ đã bộc lộ những hạn chế được biểu hiện qua chi phí cơ hội về thời gian ùn tắc, giới hạn vận tốc, phân luồng; thiết lập nhiều trạm thu phí bất hợp lý trong tuyến vận chuyển liên khu vực, từ đó làm tăng chi phí hàng hóa, giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp. Nếu hệ thống được thiết kế hợp lý, mức phí tiết kiệm được tính trên mỗi chuyến container tại khu vực TPHCM là 34,64 USD, tại khu vực Cái Mép - Thị Vải là 55,34 USD, tiết kiệm đến 25,5% cước phí; dự phóng đến năm 2020, chi phí tiết kiệm được ước tính khi không ùn tắc tuyến TPHCM - cụm cảng Cái Mép là 121,2

triệu USD (Ngân hàng Phát triển Châu Á, 2012). Bên cạnh đó, các tuyến vận tải chủ yếu của vùng ở TPHCM - Đồng Nai - Bình Dương có nhiều trạm thu phí với mật độ dày, với 11 trạm ở TPHCM, 19 trạm ở Đồng Nai, riêng thành phố Biên Hòa có 11 trạm; Bình Dương trong bán kính khoảng 7km có 3 trạm thu phí (Hoàng Châu, 2014).

Trong khi đường bộ còn bất cập, thì đường thủy nội địa lại chưa đáp ứng hết nhu cầu vận tải của nền sản xuất trong khu vực và cả nước, vì lượng cầu bến, thiết bị dịch vụ còn sơ sài; không gian bị hạn chế với khẩu độ tĩnh không thông thuyền thấp đã hạn chế khối lượng hàng hóa được vận chuyển.

Vận tải đường hàng không

Trong Vùng, cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất đã đáp ứng tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và đang hoạt động với công suất tối đa phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa. Tuy nhiên, hoạt động vận tải bằng đường hàng không qua sân bay Tân Sơn Nhất đang gặp một số vấn đề lớn như tình trạng quá tải đường băng; kẹt xe ở các tuyến ra vào cửa ngõ sân bay làm chậm quá trình vận tải; tình trạng ngập đường băng mỗi khi mưa lớn; và an ninh sân bay chưa được đảm bảo, thể hiện qua việc trang web của sân bay bị xâm nhập bất hợp pháp vào tháng 3/2017.

Cảng biển và giao thông đường biển

Nhóm cảng biển số 5 (gọi tắt là cảng nhóm 5) gồm 4 cảng biển với 137 bến cảng (Bộ Giao thông Vận tải, 2014)

nhưng đa số là các bến cảng nhỏ lẻ, quá nhiều cảng vệ tinh nhưng ít cảng trung chuyển; chưa kể là những bến cảng thuộc cụm cảng Cái Mép - Thị Vải mặc dù mới đi vào hoạt động năm 2009 nhưng đã sớm lạc hậu về phương diện kỹ thuật để trở thành cảng trung chuyển. Các bến cảng trong tổ hợp Cái Mép - Thị Vải (Cảng quốc tế Tân Cảng Cái Mép - TCIT, Cảng quốc tế SP-PSA, Cảng quốc tế SP-SSA, Cảng quốc tế Cái Mép - CMIT) có chiều dài trung bình là 300m/cầu cảng (chỉ Cảng quốc tế Sài Gòn - SITV có chiều dài 350m/cầu nhưng năm 2013-2015 không có sản lượng container thông cảng); trong khi các tàu lớn vào Cái Mép - Thị Vải đã có chiều dài trung bình trên 325m. Nếu kỹ thuật thiết kế 600m/2 cầu tàu/đón 2 tàu thì thực tế chỉ đón được 1 tàu với chiều dài trên 300m. Hơn nữa, thế giới đang có xu hướng sử dụng các thể hệ tàu có dung lượng dự kiến chứa 22.800 TEU-24.000 TEU với chiều rộng khoảng 64m và chiều dài 487m (Nguyễn Hùng, 2012).

Luồng dẫn tàu vào/ra cảng có độ sâu không đồng đều (luồng dẫn tàu vào khu Cái Mép - Thị Vải), hay các bến cảng nằm sâu vào nội đô (Cảng Sài Gòn) khiến hàng năm phải mất một chi phí nhất định để nạo vét duy trì hoạt động (Trịnh Thế Cường, 2012). Tính đến năm 2016, hoạt động các bến cảng thuộc nhóm 5 chưa thực sự ổn định; một số bến cảng khu vực TPHCM vẫn đang được di dời hoặc chuyển đổi công năng (Bến cảng Nhà

Rồng - Khánh Hội, bến cảng Rau Quả, bến cảng Tân Thuận Đông); một số bến cảng thuộc bến cảng Vũng Tàu đang trong tiến trình phân loại cảng; cảng nhóm 5 đối mặt với tình trạng mất cân đối cung cầu nghiêm trọng khi hàng hóa container thông qua khu vực cảng năm 2015 chỉ bằng 49,14%, công suất thiết kế (VPA, 2016).

Hệ thống cảng cạn (Inland Clearance Depot - ICD)

Vùng có 11 cảng cạn kết nối và bố trí gần cảng biển nhóm 5 (khoảng cách từ 20-70km), trong đó có 6 cảng cạn tại khu vực TPHCM, 3 cảng cạn tại Đồng Nai và 2 cảng cạn tại Bình Dương (TDSI2016) nhưng phần lớn các ICD hiện hữu không đáp ứng được các tiêu chí hình thành cảng cạn: trong 11 ICD chỉ có ICD Tân Vạn (Bình Dương) và ICD Nhơn Trạch (Đồng Nai) phù hợp về quy mô và phù hợp về mặt tổ chức vận tải khu vực;

các ICD còn lại đa số không phù hợp về mặt tổ chức vận tải khu vực (TDSI 2016). Việc hạn chế kết nối phương thức vận tải dẫn đến nguồn lực không được phân bổ tối ưu, tăng gánh nặng cho vận tải đường bộ, lại không tận dụng được lợi thế về mạng lưới đường thủy nội địa của Vùng.

3.1.3. Nguồn vốn

Hiện tại, vốn trong lĩnh vực logistics thuộc hai nhóm: vốn trong đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động logistics; và vốn trong phát triển dịch vụ logistics. Vốn đầu tư vào cơ sở hạ tầng chỉ đáp ứng khoảng 50% nhu cầu nhưng chưa được phân bổ hợp lý để hoàn thiện về chất lượng cũng như đồng bộ hạ tầng để kết nối các phương thức vận tải khác nhau, như đường bộ có tỷ trọng vốn đầu tư tới 89,93% nhưng bốn phương thức còn lại chỉ dưới 10% tổng số vốn (Bộ Công thương, 2016). Trong giai đoạn 2011-2014: ngân sách

Bảng 1: Khoảng cách và chi phí phương thức vận tải xà lan và đường bộ

Tuyến vận chuyển	Vận tải xà lan				Vận tải bộ			
	Quãng đường	Thời gian	Chi phí vận chuyển (USD)		Quãng đường	Thời gian	Chi phí vận chuyển (USD)	
			20 feet	40 feet			20 feet	40 feet
Trường Thọ - khu vực Cái Mép	~80km	8 giờ	30	30	75km	2 giờ	220	250
Trường Thọ - khu vực Hiệp Phước (SPCT, TCHP)	~37km	5 giờ	13	26	40km	1 giờ 30'	100	120
Trường Thọ - cảng VICT	~15km	2 giờ	15	30	20km	1 giờ	85	100
Trường Thọ - khu vực Cảng Sài Gòn (Tân Thuận, Bến Nghé, Khánh Hội, Lotus)	~14km	2 giờ	15	30	25km	1 giờ 15'	85	100

Nguồn: Vũ Ninh, 2015.

nhà nước huy động được 280.543 tỷ đồng (bình quân 70.136 tỷ đồng/năm); trong đó vốn từ ngân sách nhà nước 31.176 tỷ VNĐ, ODA 72.571 tỷ VNĐ; trái phiếu chính phủ 77.451 tỷ VNĐ; nguồn ngoài (BOT, FDI, khác) 99.345 tỷ VNĐ. Cơ cấu giai đoạn 2001-2014, ngân sách nhà nước chiếm 39,3%; trái phiếu chính phủ 34,4%; nguồn ngoài ngân sách nhà nước 34,4% (Dương Văn Chung, 2016).

Trong khi việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng cần sự hỗ trợ lớn từ ngân sách nhà nước thì trong phát triển dịch vụ logistics, nguồn vốn đến từ tiềm lực tài chính của các doanh nghiệp kinh doanh hoặc thông qua liên kết giữa tổ chức tài chính và doanh nghiệp. Nhưng phần lớn các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này có quy mô vừa và nhỏ nên hạn chế về nguồn lực để mở rộng quy mô, đầu tư thiết bị tiên tiến theo xu hướng của thế giới (VLI 2016). Nhiều doanh nghiệp logistics Việt Nam chỉ đảm nhận vai trò trung gian ở giữa để bán lại các đơn hàng vận tải để thu lợi khoản chênh lệch cước phí vì trong tay họ không có phương tiện vận tải, kho bãi... Những thương vụ hợp tác để khai thác tối đa thế mạnh của các bên chưa nhiều và chưa đạt được hiệu quả nổi trội, như hợp tác giữa Công ty Cổ phần Giao nhận vận tải và thương mại và Ngân hàng Xuất nhập khẩu Việt Nam, Ngân hàng Quân đội - Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn...

3.1.4. Nhân tố chuyên môn hóa

Các hoạt động tạo ra giá trị gia tăng cao

trong cung cấp dịch vụ logistics như bảo hiểm, vận tải đường biển quốc tế đang thuộc về doanh nghiệp có vốn nước ngoài. Doanh nghiệp nội địa trong Vùng còn khó khăn khi tiếp cận phân khúc tạo ra giá trị gia tăng cao bởi chưa làm tốt các điều kiện để trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL), gồm: năng lực cung cấp dịch vụ, hoạt động gom hàng, trao đổi điện tử (Gosmartlog, 2016). Chuỗi cung ứng bị “bẻ gãy” vì các doanh nghiệp đang hoạt động đi ngược lại với đặc thù của dịch vụ logistics khi chỉ tập trung vào mỗi thế mạnh của mình mà chưa có sự liên kết hình thành nên mạng lưới thông suốt (Phòng vấn sâu đại diện VPA).

Kết quả khảo sát 78 doanh nghiệp logistics trong Vùng của VLI (2016) cho thấy, số lượng doanh nghiệp sử dụng phần mềm công nghệ tích hợp các hoạt động dịch vụ mình cung cấp, cũng như tương tác với khách hàng còn hạn chế, rất khó để cung cấp dịch vụ cho các công ty đa quốc gia. Hơn nữa, việc áp dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của doanh nghiệp Việt Nam còn kém xa so với quốc tế (trang website chỉ đơn thuần giới thiệu về doanh nghiệp, về dịch vụ cung cấp nhưng các tiện ích mà khách hàng cần như công cụ theo dõi đơn hàng, theo dõi lịch trình tàu, theo dõi chứng từ... lại không đáp ứng đủ) dẫn đến việc khó tương thích trong kết nối thương mại điện tử với các doanh nghiệp ngoài nước, nhất là trong sự phát triển của cách mạng công nghiệp 4.0.

Ngoài yếu tố thua kém về cơ sở vật chất do nguồn vốn hạn chế, sự chênh lệch hiệu quả hoạt động kinh doanh giữa doanh nghiệp nội địa và nước ngoài còn có nguyên nhân từ chất lượng nguồn nhân lực. Nhiều chuyên gia trong ngành cho rằng hiện nguồn nhân lực logistics đang phát triển một cách tự phát, hệ thống đào tạo chính thức không đáp ứng được số lượng mà thị trường cần. Theo VLI (2016), các doanh nghiệp nước ngoài đang đánh giá rất thấp về trình độ nhân lực logistics của Việt Nam, chỉ đạt mức trung bình 5 điểm về chuyên môn nghiệp vụ, kỹ năng mềm, ngoại ngữ, tin học; hơn 80% doanh nghiệp gặp khó khăn lớn nhất khi tuyển dụng là lực lượng lao động yếu ngoại ngữ.

3.2. Công nghiệp, dịch vụ hỗ trợ

Công nghiệp, dịch vụ hỗ trợ - nhân tố hỗ trợ quan trọng cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics đã được hình thành khá đầy đủ trong Vùng, hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động logistics trong Vùng, tuy nhiên có sự phân mảnh trong hoạt động công nghiệp và dịch vụ hỗ trợ. Các ngành dịch vụ hỗ trợ có giá trị gia tăng thấp như phương tiện vận tải nội địa, bao bì hàng hóa, kho bãi, phương tiện bốc dỡ thường thuộc về các doanh nghiệp nội địa; nhưng các ngành có giá trị gia tăng cao như bảo hiểm, vận tải quốc tế lại đang chịu sự chi phối của các doanh nghiệp nước ngoài. Nguyên nhân là các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao đòi hỏi các doanh nghiệp phải có kinh nghiệm hoạt động lâu đời và một nguồn vốn

đủ lớn để có thể đáp ứng niềm tin của các doanh nghiệp nước ngoài.

3.3. Các yếu tố điều kiện nhu cầu

Nhu cầu cao là điều kiện quan trọng để phát triển cụm ngành logistics trong Vùng. Đông Nam Bộ tập trung gần 16,3 triệu dân với mật độ 1.017 người/km², cao gấp 3,6 lần so với cả nước, là khu vực có hoạt động kinh tế - xã hội rất sôi động. Năm 2015, Vùng đóng góp 46,45% GDP cả nước. Quan trọng hơn, Vùng là nơi tập trung các điểm giao thương hàng hóa và dịch vụ, là đầu mối tập trung các hoạt động kinh tế mang tính chuyên môn hóa cao; nơi thực hiện những dòng luân chuyển hàng hóa nhiều chiều. Vùng có đến 212 siêu thị (chiếm 26,53% số lượng của cả nước); 57 trung tâm thương mại, chiếm 32,76% số lượng này của cả nước. Số liệu từ *Niên giám thống kê* của các tỉnh thành năm 2015 cho thấy, Vùng cũng là nơi tập trung các trung tâm sản xuất hàng hóa công nghiệp khi có đến 108/257 số lượng khu công nghiệp, khu chế xuất. Đặc biệt, xu hướng toàn cầu hóa làm xuất hiện ngày càng nhiều các công ty đa quốc gia quy mô lớn ở Việt Nam và trong Vùng, điều này đã thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong khu vực, trong cả nước và xuất khẩu. Tuy nhiên, số lượng các doanh nghiệp logistics trong nước có thể làm đối tác với các công ty đa quốc gia trong việc vận chuyển hàng hóa quốc tế không nhiều, điều này cũng làm ảnh hưởng đáng kể đến việc phát triển năng lực cho các doanh nghiệp logistics trong nước.

3.4. Bối cảnh cho chiến lược và cạnh tranh

Nhà nước tham gia vào lĩnh vực logistics từ rất sớm, đánh dấu bằng sự ra đời của Cục Kho vận năm 1970. Tuy vậy, đến năm 2005 các thiết chế quy định pháp luật về logistics mới có khung pháp lý điều chỉnh chung. Cho đến nay, hai văn bản pháp lý quan trọng nhất đối với hoạt động logistics là *Luật Thương mại Việt Nam* năm 2005 và *Nghị định số 140/2007/NĐ-CP* năm 2007 quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Tuy nhiên các văn bản đã ban hành chưa đồng bộ. Chẳng hạn, trong Điều 9 *Nghị định 140/2007/NĐ-CP* đề cập “Bộ Công Thương chịu trách nhiệm chung trước Chính phủ thực hiện việc quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics”. Tuy nhiên, dịch vụ logistics có phát huy hiệu quả hay không một phần phụ thuộc rất lớn vào chất lượng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, nhưng hiện chưa có sự phối hợp rõ ràng về trách nhiệm giữa Bộ Công Thương và Bộ Giao thông Vận tải. Thời gian qua, dưới sự tư vấn của VLA, Nhà nước cũng đã có những chính sách tác động đến hoạt động logistics thông qua các phân khúc vận tải - cảng và các dịch vụ có giá trị gia tăng, nhưng điều này có cả những mặt tích cực và hạn chế. Trong quy hoạch khai thác cảng bậc lộ những hạn chế sau: các văn bản quy hoạch phát triển cảng biển ngắn hạn và liên tục điều

chỉnh; quy hoạch chưa dựa vào điều kiện địa lý, dẫn đến việc ồ ạt xây dựng các bến cảng biển nhóm 5; các bến cảng thuộc cảng TPHCM chậm di dời; sự phát triển hạ tầng kết nối cũng như nguồn hàng duy trì hoạt động cho cảng hạn chế, doanh nghiệp lúng túng trong hoạt động vì sự thay đổi của những cơ chế có liên quan (cơ quan quản lý, lập chiến lược phát triển trong dài hạn...); hàng năm mất chi phí lớn để nạo vét luồng lạch dẫn tàu vào cảng; tất cả đã dẫn đến nguồn lực bị phân tán và không phát huy được lợi thế theo quy mô. Năm 2015, hoạt động điều phối logistics được quy định cụ thể trong quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên cả nước đến năm 2020, định hướng 2030 tại *Quyết định 1012/QĐ-TTg*. Nhưng đến nay, chưa có một văn bản chính thức nào về thực hiện quy hoạch này. Trong quy hoạch hoạt động vận tải, Nhà nước cũng đã có những quyết định về đồng bộ hóa hoạt động vận tải về tải trọng, tuyến vận chuyển, chi phí. Tuy nhiên, an toàn giao thông trên các phương thức vận tải là vấn đề đáng lưu ý. Những năm gần đây, tai nạn giao thông đường bộ xuất phát từ container và đường thủy nội địa với các xà lan chở hàng có xu hướng gia tăng về số lượng và mức độ nghiêm trọng. Bên cạnh những hạn chế trên, Nhà nước cũng đã có những chính sách tích cực như triển khai cơ chế hải quan một cửa quốc gia năm 2014 và đang đẩy mạnh cơ chế một cửa ASEAN mang lại nhiều lợi ích cho doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước.

Đến đầu năm 2016, Chính phủ ban hành Quyết định 200/QĐ-TTg về *Nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*, cho thấy sự chuyển biến về nhận thức của Chính phủ về vai trò của logistics trong chiến lược phát triển kinh tế. Trong Quyết định này Chính phủ đã giao Bộ Nội vụ chủ trì nghiên cứu khả năng thành lập Ban Chỉ đạo quốc gia về logistics. Sự có mặt của một cơ quan chủ trì là quan trọng, nó tạo nên sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong thực thi các vấn đề liên quan đến logistics, phần nào hạn chế sự phân mảnh về thể chế trong việc quy hoạch và định hướng phát triển ngành logistics. Tuy nhiên cơ quan này vẫn chưa hình thành.

Một thách thức lớn khác trong việc phát triển logistics là phạm vi ảnh hưởng của cụm ngành này. Vì là một lĩnh vực liên quan đến nhiều ngành, từ sản xuất, thương mại đến giao thông vận tải nên hoạt động logistics bị chi phối bởi nhiều luật như Luật Giao thông Đường bộ, Luật Hàng hải, Luật Hàng không dân dụng, Luật Đường sắt... và các văn bản mang tính chất định hướng như quy hoạch, chiến lược phát triển liên quan đến ngành dịch vụ logistics cho các thời kỳ. Việc có quá nhiều văn bản pháp luật và các bộ ngành tham gia làm gia tăng các chi phí mà doanh nghiệp phải chịu. Ví dụ, sự chồng chéo giữa các cơ quan kiểm tra hàng hóa, cũng như chưa có sự phối hợp với Campuchia (qua cửa khẩu Xa Mát và Mộc Bài ở Tây Ninh)

trong tình gọn thủ tục đã làm tăng chi phí logistics cho doanh nghiệp khi xuất khẩu qua biên giới.

4. ĐÁNH GIÁ CHUNG

Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên thuận lợi và đặc biệt là sự phát triển kinh tế năng động của vùng Đông Nam Bộ đã đem lại sự thuận lợi cho việc phát triển cụm ngành logistics, đặc biệt là về dịch vụ vận tải. Trước yêu cầu ngày càng cao từ điều kiện cầu, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ngày càng “nâng cấp” năng lực hoạt động để đáp ứng nhu cầu khắt khe của thị trường; đồng thời, cơ quan quản lý nhà nước đã hoàn thiện hơn thể chế để tạo môi trường kinh doanh thuận lợi... Tuy nhiên, ngành logistics của Đông Nam Bộ cũng đang đứng trước nhiều khó khăn, như: hệ thống hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, nguồn nhân lực còn thiếu và yếu; khoảng cách phát triển của doanh nghiệp nội địa và doanh nghiệp nước ngoài ngày càng gia tăng; thị phần logistics vận tải có giá trị gia tăng cao đang thuộc về các doanh nghiệp nước ngoài. Song, dư địa phát triển cho các doanh nghiệp trong nước vẫn còn nhiều nếu như các doanh nghiệp biết liên kết để tận dụng nguồn lực lẫn nhau.

Vai trò hỗ trợ của chính phủ và các thể chế chính trị là vô cùng quan trọng, nhưng nhìn chung hiện nay Việt Nam vẫn đang thiếu một cơ quan điều phối chung để hạn chế sự phân mảnh thể chế trong việc quy hoạch và phát triển cụm ngành logistics, dẫn đến nguồn lực không được phân bổ tối ưu.

5. GỢI Ý CHÍNH SÁCH

Dựa trên việc phân tích ở trên, bài viết đề xuất một số khuyến nghị để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành logistics vận tải ở vùng Đông Nam Bộ.

Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực: trong bối cảnh toàn cầu hóa, nguồn nhân lực chất lượng trở thành một trong những điều kiện tiên quyết để làm chủ thị trường; và có như vậy doanh nghiệp trong nước mới đủ khả năng gia nhập vào logistics toàn cầu. Các trường đại học trong Vùng nên phối hợp với các tổ chức quốc tế và các công ty vận tải nước ngoài để nâng cao chất lượng giảng dạy, đào tạo học viên phù hợp với yêu cầu quốc tế về logistics.

Tăng cường kết nối hoạt động giữa các doanh nghiệp. Hạn chế về nguồn lực, kinh nghiệm phát triển đã làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp nội địa với doanh nghiệp nước ngoài, đặc biệt trong các hoạt động tạo ra giá trị gia tăng cao như bảo hiểm, vận tải quốc tế. Các doanh nghiệp nội địa cần phải liên kết lại với nhau, cũng như tìm các phương thức hợp tác với các doanh nghiệp nước ngoài để tận dụng lợi thế của nhau. Để làm được điều này cần đến vai trò quan trọng của Chính phủ và các Hiệp

hội. Thay vì chỉ kết nạp các thành viên trong nước, các Hiệp hội cần phải sửa đổi quy định để thu hút các thành viên doanh nghiệp nước ngoài, thậm chí các tổ chức tài chính.

Hạn chế sự phân mảnh thể chế trong phát triển logistics ở Việt Nam.

Thách thức lớn nhất trong việc phát triển logistics vận tải ở Đông Nam Bộ hiện nay là chất lượng hạ tầng logistics, bao gồm phát triển đồng bộ hệ thống cảng có khả năng tiếp nhận tàu lớn và nâng cao tính hiệu quả trong vận hành tại cảng qua việc cải thiện qui trình hoạt động, hệ thống đường kết nối với các cảng để tránh tình trạng như đã xảy ra với cảng nước sâu Cái Mép. Để làm được vậy, cần giảm thiểu sự phân mảnh thể chế, tạo sự hài hòa trong quy hoạch phát triển hạ tầng logistics. Quyết định số 200/QĐ-TTg của Bộ Nội vụ với mục tiêu lập một đầu mối quản lý để hạn chế sự chồng chéo, bất hợp lý trong quy hoạch logistics ở Việt Nam là quan điểm hay và đúng đắn của Chính phủ; nhưng xét cho cùng Bộ Nội vụ cũng là một cơ quan ngang với các Bộ ngành khác nên việc chỉ đạo cũng sẽ gặp khó khăn. Chính vì vậy mà cần một người đứng đầu cao hơn để đảm bảo việc chỉ đạo được lắng nghe và thực hiện. □

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

1. Bộ Công Thương. 2016. *Báo cáo Báo cáo Logistics Việt Nam: Logistics từ kế hoạch đến hành động*. Nxb. Công Thương.
2. Bộ Giao thông Vận tải. 2014. *Quyết định số 3327/QĐ-BGTVT năm 2014 về Quyết định phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*. <http://thuvienphapluat.vn/van-ban/Xay-dung-Do->

thi/Quyet-dinh-3327-QD-BGTVT-2014-Quy-hoach-Nhom-cang-bien-Dong-Nam-Bo-den-2020-279819.aspx. Truy cập ngày 19/2/2017.

3. Bộ Kế hoạch và Đầu tư. 2014. “Giới thiệu khái quát về TPHCM”. Cổng Thông tin điện tử Chính phủ. <http://tphcm.chinhphu.vn/thanh-pho-ho-chi-minh-nam-o-dau>. Truy cập ngày 4/7/2017.

4. Công ty Cổ phần tiếp vận Long Bình. 2014. “Việt Nam nền tự do hóa thị trường logistics”. <http://longbinhlogistics.com/default.aspx?category=59&&news=1243&&view=true>. Truy cập ngày 17/2/2017.

5. Cục Thống kê TPHCM. 2016. *Niên giám thống kê TPHCM*. TPHCM: Nxb. Thanh niên.

6. Cục Thống kê Bà Rịa - Vũng Tàu. 2016. *Niên giám thống kê Bà Rịa - Vũng Tàu*. TPHCM: Nxb. Thanh niên.

7. Cục Thống kê Bình Dương. 2016. *Niên giám thống kê Bình Dương*. TPHCM: Nxb. Thanh niên.

8. Cục Thống kê Đồng Nai. 2016. *Niên giám thống kê Đồng Nai*. TPHCM: Nxb. Thanh niên.

9. Cục Thống kê Tây Ninh. 2016. *Niên giám thống kê Tây Ninh*. TPHCM: Nxb. Thanh niên.

10. Cục Thống kê Bình Phước. 2016. *Niên giám thống kê Bình Phước*. TPHCM: Nxb. Thanh niên.

11. Dương Văn Chung. 2016. “Một số giải pháp huy động các nguồn lực đột phá đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông”. *Tạp chí Giao thông*. <http://www.tapchigiao-thong.vn/mot-so-giai-phap-huy-dong-cac-nguon-luc-dot-pha-dau-tu-phat-trien-ket-cau-ha-tang-giao-thong-d20808.html>. Truy cập ngày 19/2/2017.

12. Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA). 2016. “Báo cáo thường niên của ban chấp hành khóa VIII”. <http://www.vpa.org.vn/vn/hoat-dong-cua-vpa/doi-hoi-hoi-nghi-thuong-nien-vpa/>. Truy cập ngày 17/2/2017.

13. Hoàng Châu. 2014. “Giao thông vùng Đông Nam Bộ: bất hợp lý về mạng lưới các trạm thu phí”. *Tạp chí Công an Nhân dân*. <http://cand.com.vn/Kinh-te/Giao-thong-vung-Dong-Nam-bo-Bat-hop-ly-ve-mang-luoi-cac-tram-thu-phi-270805/>. Truy cập ngày 3/5/2017.

14. Gosmartlog. 2016. “Báo cáo khảo sát thị trường 3PL toàn cầu: khoảng trống lớn trong năng lực công nghệ thông tin”. <http://gosmartlog.com/bao-cao-khao-sat-thi-truong-3pl-toan-cau-khoang-trong-lon-trong-nang-luc-cntt/>. Truy cập 19/2/2017.

15. Lienviet Postbank Research. 2015. “Báo cáo ngành logistics”. <http://research.lienvietpostbank.com.vn/bao-cao-nganh-logistics-viet-nam>. Truy cập ngày 8/4/2017.

16. Michael Porter. 1990. “The Competitive Advantages of Nations”. Harvard Business Review. <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations>. Truy cập ngày 17/2/2017.

17. Michael Porter. 1998. *Các cụm ngành và sự cạnh tranh: Nội dung nghị sự mới cho các doanh nghiệp, chính phủ, và tổ chức* (người dịch: Nguyễn Quý Tâm, Vũ Thành Tự Anh). Chương trình giảng dạy kinh tế Fulbright tại TPHCM.

18. Michael Porter. 2008. *Lợi thế cạnh tranh quốc gia*. TPHCM: Nxb. Trẻ.

19. Ngân hàng Thế giới. 2012. “Kho vận: hiệu quả - chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh”. <http://www.worldbank.org/vi/news/feature/2014/01/07/efficient-logistics-a-key-to-vietnams-competitiveness>. Truy cập ngày 19/2/2017.
20. Nguyễn Hùng. 2012. “Logistics Việt Nam bước qua thời kỳ non trẻ”. *VietNam Logistics Review*, số 49.
21. Thành Huy. 2016. “Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải nhìn từ lợi ích quốc gia - Bài 2: Thiếu tính liên kết làm kim hãm phát triển”. *Báo Bà Rịa - Vũng Tàu*. <http://www.baobariavungtau.com.vn/kinh-te/201612/cum-cang-cai-mep-thi-vai-nhin-tu-loi-ich-quoc-gia-bai-2-thieu-tinh-lien-ket-lam-kim-ham-phat-trien-716026/>. Truy cập ngày 19/2/2017.
22. Tư Hải. 2014. “Logistics: nền kinh tế bị bỏ quên”. *Doanh nhân Sài Gòn Online*. <http://www.doanhnhansaigon.vn/van-de/Logistics-nen-kinh-te-bi-bo-quen/1081794/>. Truy cập ngày 19/2/2017.
23. Trịnh Thế Cường. 2012. “Giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác và phát triển logistics Cái Mép - Thị Vải”. *VietNam Logistics Review*, số 50.
24. Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải. 2016. “Đề án quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”. http://mt.gov.vn/Images/editor/files/BC_ICD_xin_y_kien.pdf. Truy cập ngày 20/2/2017.
25. Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI). 2016. “Báo cáo kinh nghiệm quốc tế về quản lý dịch vụ logistics và đề xuất sửa đổi Nghị định 140/2007 NĐ-CP”. Báo cáo tại Hội thảo khoa học, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam.
26. Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI). 2016. “Kết quả khảo sát các doanh nghiệp hoạt động logistics”. Báo cáo tại Hội thảo khoa học, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam.
27. Vũ Thành Tự Anh. 2016. *Khung khái niệm và phân tích: Định nghĩa năng lực cạnh tranh và các nhân tố quyết định năng lực cạnh tranh*. Bài giảng tại Chương trình Giảng dạy kinh tế Fulbright tại TP HCM.
28. Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics. 2017. Lễ phát động - triển khai Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh & phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 tại TP HCM.
29. Vũ Ninh. 2015. “Phát triển vận tải container đường thủy nội địa - giải pháp góp phần giảm ách tắc đường bộ”. *Tạp chí Giao thông Vận tải*. <http://www.tapchigiaothong.vn/phat-trien-van-tai-container-duong-thuy-noi-dia-giai-phap-gop-phan-giam-ach-tac-duong-bo-d29116.html>. Truy cập ngày 19/2/2017.
30. World Bank. 2016. “International LPI Global Ranking”. The World Bank. <https://lpi.worldbank.org/international/global>. Truy cập ngày 28/2/2017.