

PHÁT TRIỂN LOGISTICS PHỤC VỤ HOẠT ĐỘNG XUẤT NHẬP KHẨU CHO ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

DEVELOPING LOGISTICS TO SUPPORT IMPORT-EXPORT ACTIVITIES OF MEKONG RIVER DELTA AREA

Phạm Văn Tài

Cao đẳng Kinh tế Đối ngoại

Tóm tắt: Đồng bằng Sông Cửu Long (ĐBSCL) là vựa lúa lớn nhất của Việt Nam, góp phần đưa Việt Nam trở thành một cường quốc sản xuất lúa gạo trên thế giới. Ở thời điểm hiện tại, tiềm năng kinh tế của vùng ĐBSCL được cho là rất lớn và không chỉ có mỗi lúa gạo mà còn nhiều mặt hàng xuất khẩu khác cũng nhiều triển vọng phát triển. Để có thể khai thác triệt để những tiềm năng của vùng đất này, chúng ta đối diện với nhiều trở ngại mà một trong số đó là hệ thống logistics còn nhiều hạn chế, đặc biệt là các hoạt động logistics phục vụ ngành xuất nhập khẩu. Bài viết này nhằm mục đích nghiên cứu và đánh giá thực trạng ngành logistics tại ĐBSCL đồng thời đưa ra những giải pháp để phát triển ngành dịch vụ này hỗ trợ tốt cho hoạt động xuất khẩu, phát triển kinh tế vùng.

Từ khóa: Hoạt động logistics, xuất nhập khẩu, Đồng bằng Sông Cửu Long.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: Mekong River Delta is the largest rice cultivated area in Vietnam which contribute to make Vietnam as one of the world's largest rice exporters. Currently, economic potentials of Mekong River Delta Area is very huge and there are many potential export products to be developed beyond rice. In order to further exploit this area potentials, we are facing many obstacles like logistics system, especially logistics to support import-export operations. This paper is aiming at evaluating current logistics activities in Mekong River Delta and propose some solutions to develop these logistics services to better support import-export activities and economic development relatively.

Keywords: Logistics activities, operations, import - export, Mekong River Delta.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Khi nền kinh tế quốc tế phát triển với sự tiến bộ công nghệ vượt bậc, đặc biệt là sự hội nhập và mở cửa trong các hoạt động thương mại quốc tế của các nước đang phát triển như Việt Nam thì logistics được xem là một trong những vấn đề quan trọng nhất của chiến lược phát triển của các doanh nghiệp, vùng kinh tế cũng như của cả nước. Tuy nhiên, khu vực ĐBSCL lại chưa có chuỗi cung ứng dịch vụ logistics hoàn chỉnh. Đây cũng là một trong những lý do khiến đồng bằng tuy là vùng đất giàu tiềm năng phát triển kinh tế, đặc biệt là kinh tế nông nghiệp nhưng khu vực này lại là vùng có các chỉ số sản xuất kinh doanh đang kém hiệu quả so với cả nước, phát triển chưa tương xứng với tiềm năng được đánh giá. Hiểu được tầm quan trọng của hệ thống logistic trong chiến lược phát triển kinh tế ở ĐBSCL, bài viết này nhằm đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp phát triển ngành dịch vụ logistics của đồng bằng.

2. Cơ sở lý thuyết về hoạt động logistics phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa

Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí, chu chuyển hàng hóa và nguồn tài nguyên từ điểm đầu tiên của chuỗi cung ứng cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế [7]. Chi phí logistics được hình thành từ chi phí của các hoạt động trong chuỗi cung ứng, bao gồm: Chi phí phục vụ khách hàng; chi phí vận tải; chi phí kho bãi; chi phí hệ thống thông tin; chi phí sản xuất, thu mua và chi phí dự trữ. Trong đó, thông thường chi phí vận tải và chi phí kho bãi chiếm tỉ trọng lớn nhất trong tổng chi phí logistics của doanh nghiệp. Logistics thực hiện chức năng cung cấp sự hỗ trợ cho các bộ phận khác của doanh nghiệp. Logistics hỗ trợ quá trình sản xuất, hỗ trợ sản phẩm sau khi được di chuyển quyền sở hữu từ người sản xuất sang người tiêu dùng. Điều này không có nghĩa là quá trình sản xuất không bao gồm các yếu tố của logistics hệ thống hay hoạt động hỗ trợ sau

khi chuyển quyền sở hữu sản phẩm không bao gồm các yếu tố của logistics hoạt động.

Logistics còn hỗ trợ các hoạt động của doanh nghiệp như: Hoạt động sản xuất được logistics hỗ trợ thông qua quản lý sự di chuyển và lưu trữ nguyên vật liệu đi vào doanh nghiệp và bán thành phẩm di chuyển trong doanh nghiệp. Marketing được logistics hỗ trợ thông qua quản lý việc di chuyển, lưu trữ hàng thành phẩm. Logistics hỗ trợ sản xuất và marketing có thể sẽ dẫn đến yêu cầu phải đào tạo nhân lực, dự trữ phụ tùng thay thế hay bất kỳ một yếu tố nào khác của logistics. Xét về tầm quan trọng của dịch vụ logistics trong phát triển kinh tế ĐBSCL thì khu vực kinh tế là vùng đất giàu tiềm năng phát triển kinh tế, đặc biệt là kinh tế nông nghiệp. Việc đầu tư phát triển hoạt động logistics có thể tạo ra các giá trị to lớn và giúp cho sự tăng trưởng, hiện đại hóa trên đồng bằng và mở rộng phạm vi toàn quốc gia. Kinh tế nông nghiệp ngày càng gặp phải nhiều sức ép cạnh tranh trong vấn đề xuất khẩu và môi nguy cơ có thể thua cuộc trên sân nhà đến từ các đối thủ nước ngoài với trang thiết bị, công nghệ tiên tiến, kinh nghiệm sẵn có trong khâu dịch vụ và logistics. Đó sẽ là những thử thách cực kì lớn cho các doanh nghiệp sản xuất nông sản và thủy sản ở ĐBSCL vẫn còn đang sử dụng dây chuyền sản xuất, hoạt động logistics cũ kĩ, chậm phát triển dẫn đến các vấn đề lớn trong khâu dự trữ, bảo quản, vận chuyển và tiêu thụ hàng hóa. Do đó các giải pháp phát triển dịch vụ logistics sẽ đem lại hiệu quả cao trong việc giảm giá thành, tiết kiệm thời gian, chi phí và nâng cao chất lượng sản phẩm.

3. Một số công trình nghiên cứu có liên quan đã công bố

Ở Việt Nam, rất nhiều nghiên cứu về hoạt động logistics và các giải pháp phát triển logistics ở Việt Nam, trong đó có khu vực Đồng bằng sông Cửu Long:

Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019) trong "*Giải pháp phát triển doanh nghiệp kinh doanh logistics tại Đồng bằng sông Cửu Long*" phân tích về những thuận lợi và khó khăn. Nghiên cứu đã nêu rõ các vấn đề liên quan đến phát triển logistic ở khu vực kinh tế

này bao gồm: Vấn đề về vận chuyển, vấn đề pháp lý, liên kết ngành và các hiệp hội ngành, sự phát triển của các doanh nghiệp logistics trong vùng, vốn đầu tư phát triển ngành logistics, nguồn nhân lực logistics [5].

Yin Yin Lam và cộng sự (2019) trong nghiên cứu "*Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam hướng đến giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính*" cho rằng phương thức vận chuyển hàng hóa chủ yếu ở Việt Nam là vận tải đường bộ, đây cũng là một trong những yếu tố hàng đầu ảnh hưởng đến hoạt động logistics tại Việt Nam [11].

Phạm Văn Đăng (2019) với Chuyên đề: Giải pháp Logistics cho ngành thủy sản khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, nghiên cứu cho rằng một trong những khó khăn của ngành thủy sản xuất khẩu là logistics của Đồng Bằng Sông Cửu Long. Ngành thủy sản phải vận chuyển hàng hóa từ ĐBSCL lên Cảng Cát Lái để xuất khẩu làm cho chi phí hàng hóa tăng lên, giảm tính cạnh tranh [6]. Các nghiên cứu trước đây đều nêu rõ vai trò quan trọng của logistics trong phát triển kinh tế mà đặc biệt là các hoạt động xuất nhập khẩu, nhưng chưa có nghiên cứu nào đánh giá toàn diện hoạt động logistics của vùng ĐBSCL nhằm hỗ trợ các hoạt động xuất nhập khẩu nói riêng và phát triển kinh tế nói chung. Đây chính là lỗ hổng mà nghiên cứu này thực hiện.

4. Thực trạng hoạt động logistics và hoạt động xuất khẩu ở Đồng bằng sông Cửu Long trong thời gian qua.

Đồng bằng Sông Cửu Long là trung tâm nông nghiệp của Việt Nam, đóng góp 50% sản lượng gạo, 65% thủy hải sản và 70% rau quả. Tổng sản lượng năm 2018: 17 - 18 triệu tấn, trong đó xuất khẩu 7,4 triệu tấn thủy sản (8,9 tỷ USD); hoa quả 4 triệu tấn (3,5 tỷ USD); 5,7 triệu tấn gạo (3 tỷ USD). Hàng nhập khẩu chính là phân bón, thuốc trừ sâu, máy móc, thiết bị. Tổng giá trị xuất - nhập khẩu là 22 tỷ USD. Hàng container xuất - nhập khẩu năm 2018: 500.418 TEUs (~10-11 triệu tấn), tăng 10,2% so với 2017. Vận chuyển nội địa khoảng 100.000 TEUs (~2 triệu tấn); còn lại vận chuyển bằng tàu hàng rời hay đóng bao [9], [10].

Bảng 1. Sản lượng container thủy sản 2016 - 2018 (TEUs).

Tỉnh	Số lượng	2018	2017	2016
An Giang	19	22.976	20.514	21.597
Bạc Liêu	12	5.233	4.984	3.513
Bến Tre	37	35.111	31.349	30.909
Cà Mau	09	10.504	9.379	7.587
Cần Thơ	46	55.604	49.646	39.004
Đồng Tháp	31	28.771	25.688	19.938
Hậu Giang	16	22.603	20.181	15.691
Kiên Giang	18	16.761	14.965	11.647
Long An	529	212.486	196.746	161.732
Sóc Trăng	15	11.296	10.086	7.046
Tiền Giang	89	60.455	53.978	47.094
Trà Vinh	23	9.836	8.782	8.481
Vĩnh Long	19	8.783	7.842	5.883
TOTAL	863	500.418	454.138	380.121

Nguồn. Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn [8]

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2017, thống kê số lượng doanh nghiệp và tỷ trọng doanh nghiệp logistics phân bố theo vùng miền cho thấy miền Nam đang chiếm khoảng 60% số doanh nghiệp trong ngành tiếp theo là miền Bắc. Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) chiếm tỷ trọng lớn nhất về số lượng doanh nghiệp logistics (54%) và tiếp theo là Hà Nội (18%). Đặc biệt TP.HCM là thị trường tiêu thụ lớn đồng thời cũng là hai cửa ngõ kết nối giao thông quan trọng với toàn bộ khu vực miền Đông và Tây Nam Bộ. Ngoài ra, Cần Thơ chiếm 0,3 % tỷ trọng về số lượng doanh nghiệp logistics. Đây là một con số khá khiêm tốn khi mà nhu cầu về dịch vụ logistic ở khu vực ĐBSCL đang không ngừng tăng cao [2], [3]. Trên toàn thế giới, chi phí vận chuyển chiếm phần lớn chi phí logistics. Ở Việt Nam, vận chuyển chiếm gần 60% tổng chi phí logistics (Bộ Công thương, năm 2017). Do vậy, cần xây dựng các chính sách giúp giảm chi phí vận tải, từ đó tác động đáng kể tới chi phí logistics chung của cả nước. Chi phí vận chuyển còn bao gồm các chi phí cố định và biến đổi. Do phần lớn hàng hóa được vận tải bằng đường bộ (khoảng 77% tổng lượng hàng), vì vậy nếu chi phí vận tải đường bộ quá cao cũng sẽ ảnh hưởng không tốt đến hoạt động logistics của các doanh nghiệp sản xuất nông - thủy sản ở đồng bằng. Xét về những thách thức trong vận chuyển đường bộ thì phải kể đến sự hạn chế và thiếu đồng bộ

của cơ sở hạ tầng. Ở khu vực ĐBSCL, ngoài đường cao tốc Trung Lương kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Tây Nam Bộ thì đường bộ ít có đường cao tốc để kết nối trong nội bộ vùng, nhiều cầu - cống bắc qua sông, kênh rạch nhưng quy định kiểm soát trọng tải tại các đường này thì gắt gao khiến cho lượng hàng vận chuyển bằng container không được tối đa như các vùng khác. Tại diễn đàn “Giải pháp phát triển hệ thống giao thông và cơ sở hạ tầng, nhà ở phục vụ phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long” ngày 18 tháng 06 năm 2019, ông Lê Đỗ Mười - Viện Chiến lược phát triển Giao thông vận tải cho rằng để tập trung cho 32 công trình trọng điểm dự kiến được triển khai trong giai đoạn 2021 - 2025 sẽ cần nguồn vốn 95.000 tỉ đồng. Trong đó, các dự án cần đầu tư, hoàn thiện của giai đoạn này bao gồm cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận, Mỹ Thuận - Cần Thơ; cao tốc Cần Thơ - Cà Mau; các cầu Mỹ Thuận 2, Rạch Miễu 2; đầu tư hoàn chỉnh tuyến N1, nâng cấp quốc lộ 60... Việc triển khai 32 dự án trên không chỉ tăng cường sự phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tại đồng bằng mà còn tăng tính kết nối, liên kết vùng với TP.HCM, thúc đẩy sự phát triển kinh tế vùng. Mặt khác, chi phí vận chuyển đường bộ khá cao và có xu hướng tăng trong những năm qua. Cụ thể, phí cầu đường ở mức khá cao và quá nhiều trạm BOT. Chỉ tính riêng tuyến đường Quốc Lộ 1 từ TP.HCM đến Bạc Liêu dài 300 km đã có 5 trạm thu phí BOT:

Trung Lương, Cai Lậy - Tiền Giang, Cần Thơ, Sóc Trăng, Bạc Liêu [8]. Chi phí nguyên liệu, chi phí bốc xếp tại cảng, chi phí phát sinh do tắc nghẽn giao thông đường bộ, chi phí không chính thức... đều tăng cao. Đó là một trong những vấn đề của vận chuyển đường bộ. Cảng biển ở ĐBSCL có thể kể đến như Tân Cảng – Sa Đéc, Tân Cảng – Cao Lãnh, Tân Cảng – Mỹ Tho, Tân Cảng – Trà Nóc, Tân Cảng – Thốt Nốt, Cảng Mỹ Thới. Các cảng sông có diện tích vào khoảng thấp nhất là 10.100 m² (Tân Cảng – Thốt Nốt), cao nhất là 45.000 m² (Tân Cảng – Mỹ Tho), độ sâu trước bến trung bình vào khoảng 6 – 7 m; tiếp nhận trọng tải trung bình khoảng 3.000 DWT – 5.000 DWT, riêng Cảng Mỹ Thới có thể tiếp nhận trọng tải 10.000 DWT. Hầu hết, các cảng sông ở ĐBSCL là nơi tập trung hàng hóa từ các khu công nghiệp (KCN) như KCN Mỹ Tho, KCN An Nhơn, KCN Trần Quốc Toản, KCN Bình Thành,... và sau đó vận tải hàng hóa đến Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải bằng sà lan. Nổi bật nhất là Tân Cảng – Cái Cui với cầu tàu có tải trọng 20.000 DWT đầu tiên, hệ thống bãi chứa hàng diện tích bãi mềm 162.000m² và diện tích bãi bê tông 104.087m², cùng lúc có thể tiếp nhận 207.870 /tấn hàng hóa các loại. Chiều ngày 21/4/2016, cảng Tân Cảng - Cái Cui đã đón chuyến tàu quốc tế đầu tiên chở bò sống nhập khẩu từ Úc. Đây là lần đầu tiên tàu biển nước ngoài có trọng tải lớn nhập khẩu trực tiếp về cảng biển của khu vực ĐBSCL. Sự kiện này khẳng định năng lực của hệ thống logistics vào phát triển cảng biển khai thác hàng container, hàng tổng hợp và dịch vụ logistics của thành phố Cần Thơ nói riêng và ĐBSCL nói chung. Những khó khăn hiện tại mà hoạt động vận tải đường thủy đang gặp phải: Chi phí dịch vụ vận chuyển đường biển tăng cao dẫn đến việc cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài gặp nhiều khó khăn. Nguyên nhân là do giá các loại phí, phụ phí tăng trung bình 20%/năm cụ thể ở phí THC, phí DO, phí vệ sinh container. Các hãng tàu tìm cách tăng chi phí: Hơn 20 loại phí và phụ phí mà các hãng tàu đang thu của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam như phí khai báo trọng lượng (VGM), phí truyền dữ liệu,... được cho là những loại phí không hợp lý cũng như đưa ra các dạng phí mới như: Phí dịch vụ

vận chuyển nhanh, phí CIC, phí sà lan, phí nhiên liệu khẩn cấp. Mặt khác, các hãng tàu tăng mức phí đồng loạt, tăng nhiều lần và chỉ báo trước thời gian ngắn (có khi chỉ 2 - 3 ngày) khiến cho doanh nghiệp bị động trong việc tính toán và cân đối chi phí.

Thứ hai, các cảng biển tại ĐBSCL còn thiếu, nhất là cảng đủ khả năng phục vụ tàu vận chuyển container xuất khẩu, hệ thống cảng còn phân tán, quy mô nhỏ lẻ, năng lực thấp, chưa phát huy được lợi thế về giao thông đường thủy nội địa. Cùng đó, việc vận hành và kết nối thiếu đồng bộ, chưa hiệu quả giữa các phương thức vận tải trong nội vùng đồng bằng và giữa vùng với thị trường xuất khẩu. Do đó, trên 70% sản lượng nông - thủy sản được làm ra ở ĐBSCL phải vận chuyển bằng container lên TP.HCM để xuất khẩu.

Thứ ba, do lượng hàng đổ vào quá nhiều khiến cho tình trạng kẹt cảng, quá tải tại một số cảng trọng điểm (ví như cảng Cát Lái) diễn ra thường xuyên. Điều này tạo điều kiện cho các hãng tàu lấy cớ tăng phí dịch vụ, đồng thời, thời gian giải phóng hàng chậm hơn khiến cho các doanh nghiệp phải tốn thêm chi phí lưu kho bãi cũng như thời gian chờ đợi. Do đó mà tình hình hoạt động vận tải đường thủy vẫn chưa được cải thiện đáng kể [8], [9], [10]. Không chỉ riêng ở ĐBSCL, mà cả nước nói chung, nguồn nhân lực ngành logistics đang phải đối mặt với nhiều vấn đề như số lượng không đủ, trình độ chuyên môn thấp... Phát triển nguồn nhân lực ngành logistics Việt Nam đang là yêu cầu cấp thiết trong giai đoạn hiện nay. Theo Viện Nghiên cứu phát triển TP.HCM, hiện nay tại Việt Nam, có đến 53,3% doanh nghiệp được khảo sát là thiếu đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn và kiến thức về logistics, chỉ có một tỷ lệ rất nhỏ 16,7% các doanh nghiệp hài lòng về trình độ chuyên môn của nhân viên, có tới 30% doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân viên sau tuyển dụng [9]. Có thể nói giai đoạn này, đang rất khan hiếm cử nhân chuyên ngành Logistics, Quản trị chuỗi cung ứng (tiếng Anh giỏi, hiểu luật pháp quốc tế, thông thạo nghiệp vụ, am hiểu về kinh doanh quốc tế...). Công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics ở khu vực ĐBSCL chưa được đẩy mạnh, hầu hết chương

trình đào tạo về ngành Logistics chỉ tập trung ở một số trường đại học lớn ở TP.HCM và Hà Nội như Trường Đại học Giao thông vận tải TP.HCM, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Trường Đại học Ngoại thương, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Đại học Thủ đô Hà Nội, Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội... về vận tải đa phương thức, bảo hiểm trong ngoại thương, giao nhận vận tải biển, quản trị logistics và chuỗi cung ứng... Còn đa phần được đào tạo ngắn hạn ở các trung tâm đào tạo về logistics. Tuy nhiên, do tính chất quy mô nhỏ, nên hàng năm mỗi trung tâm cũng chỉ cung ứng cho thị trường số học viên tốt nghiệp cũng rất hạn chế. Ngoài ra, đối với các chương trình đào tạo, nâng cao tay nghề logistics ở Việt Nam hiện nay cũng chưa bài bản và chưa chuyên sâu. Một số trường đại học nếu có chương trình đào tạo về logistics thì đa số chỉ cung cấp các kiến thức cơ bản về nghiệp vụ ngoại thương, giao nhận vận tải, quản trị cung ứng hàng hóa. Một số vấn đề có liên quan đến cơ chế, chính sách và pháp luật làm ảnh hưởng đến hoạt động logistics tại ĐBSCL như sau:

Thứ nhất, cơ chế, chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển hiện nay được điều chỉnh bằng các văn bản pháp luật thuộc nhiều lĩnh vực cụ thể sau: (i) Từ Điều 233 đến Điều 240 Luật Thương mại 2005; (ii) Nghị định số 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết về điều kiện kinh doanh dịch vụ cảng biển và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ cảng biển.

Ngoài ra, các quy định pháp luật liên quan điều chỉnh dịch vụ cảng như: Bộ luật Dân sự 2005; Luật Doanh nghiệp 2014; Luật Đầu tư 2014, Luật Cạnh tranh 2004, Luật Hải quan 2014 và các quy định chuyên ngành khác. Tuy nhiên, hiện tại vẫn thiếu các cơ chế, chính sách khuyến khích, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp chủ cảng, chủ tàu, chủ hàng và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng hải tại vùng ĐBSCL mạnh dạn đầu tư phát triển để tăng cường khả năng kết nối trong vận tải đường thủy nội địa... Xét về tính liên kết ngành, hoạt động logistics ĐBSCL chưa xác lập được liên kết ngành, thiếu hợp tác để bổ sung các lợi thế cho nhau, chưa có một hiệp

hội logistics đúng nghĩa; năng lực cạnh tranh về giá cả dịch vụ với các đối thủ chưa cao, giá dịch vụ giảm hoặc không tăng, nhưng chi phí ngày càng tăng và chất lượng dịch vụ đòi hỏi liên tục cải thiện.

5. Một số giải pháp phát triển logistics phục vụ xuất khẩu cho Đồng bằng sông Cửu Long

Trên cơ sở nghiên cứu về thực trạng hoạt động ngành logistics tại ĐBSCL nêu trên, tác giả đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển logistics phục vụ xuất khẩu cho đồng bằng như sau:

Thứ nhất, là hạt nhân quan trọng để trợ giúp các hoạt động logistics về tập kết và giải phóng hàng hóa, các trung tâm logistics cũng có thể cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng. Ngoài các dịch vụ như kho bãi, lưu trữ,... về cơ bản tương tự như các dịch vụ được cung cấp tại một cảng cạn, có thể tiến hành các dịch vụ bổ sung. Theo báo cáo của các nhà vận tải, giá trị gia tăng từ các cảng cạn còn rất hạn chế; khi các trung tâm thông quan hải quan đã được thiết lập tại các khu công nghiệp, các nhà khai thác vận tải thường bỏ qua hệ thống cảng cạn do phí tổn cao và tác nghẽn lưu thông hàng hóa. Do đó, thật sự rất cấp thiết để thành lập các trung tâm logistics tập trung và hệ thống trung tâm vệ tinh cho vùng ĐBSCL kết nối các cảng cạn, cảng sông (Cần Thơ, Mỹ Thới), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Kiên Giang, An Giang) nhằm tận dụng thế mạnh về mạng lưới giao thông thủy nội địa để tăng lượng hàng hóa đi qua các cảng sông và cảng cạn cũng như thu hút các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, thúc đẩy tập kết hàng hóa và nâng cao hiệu quả vận tải.

Thứ hai, phát triển hệ thống logistics bằng cách học hỏi và tích lũy kinh nghiệm vận hành, tổ chức, quản lý và công nghệ tiên tiến trong các hoạt động logistics qua việc đẩy mạnh liên doanh, liên kết với các doanh nghiệp logistics nước ngoài.

Thứ ba, do sự phát triển của các doanh nghiệp logistics nội còn chưa cao, chưa thể đáp ứng được nhu cầu của các doanh nghiệp xuất khẩu tại đồng bằng, nên hỗ trợ về vốn

bằng cách cho vay ưu đãi với lãi suất thấp, khuyến khích kêu gọi đầu tư, ưu đãi thuế, cũng như các chính sách hỗ trợ khác từ Bộ Công thương, Bộ Tài chính và chính quyền địa phương. Đồng thời, các hiệp hội logistics trong khu vực kinh tế ĐBSCL cũng như của cả nước cần phát huy vai trò là chủ thể hỗ trợ các doanh nghiệp logistics về vốn, về tư vấn chiến lược, đào tạo nhân lực, hoàn thiện môi trường kinh doanh và hành lang pháp lý, làm cầu nối với chính quyền địa phương và các cơ quan ban ngành có liên quan.

Thứ tư, nâng cao chất lượng nhân lực ngành logistics bằng cách đưa vào chương trình đào tạo chuyên sâu về các ngành logistics tại các trường Đại học, Cao đẳng ngay ở ĐBSCL, thành lập các trung tâm nghiên cứu – phát triển cũng như liên kết đào tạo với các tổ chức đào tạo logistics nổi tiếng ở nước ngoài đồng thời gửi nhân sự đang công tác tại các doanh nghiệp logistics sang nước ngoài tu học những khóa ngắn hạn và dài hạn về logistics chuyên sâu. Mặt khác, xây dựng chính sách hợp lý thu hút và giữ chân nhân tài tại các doanh nghiệp cũng như trong các cơ quan quản lý ngành cũng là một trong những chiến lược dài hạn để phát triển ngành logistics cho ĐBSCL.

Thứ năm, thu hút vốn đầu tư nước ngoài đặc biệt là tranh thủ nguồn vốn ODA để xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng cho cả đường thủy và đường bộ nhằm tăng cường sự kết nối giữa các tỉnh, các khu công nghiệp với các bến cảng. Cụ thể, kết cấu hạ tầng đường bộ làm nên xương sống của vận tải hàng hóa ở ĐBSCL nói riêng và cả nước nói chung, do đó cần phải nâng cấp các kết cấu hạ tầng sau đây cho tuyến đường ưu tiên TP.HCM – Cần Thơ và Cần Thơ – TP.HCM (hai trong tám tuyến đường ưu tiên của cả nước), có thể được ưu tiên trong kế hoạch tổng thể về kết cấu hạ tầng: Đẩy nhanh việc thu phí điện tử để giảm thời gian trung chuyển; làn đường riêng biệt để phân loại vận tải hành khách và vận tải hàng hóa; cầu vượt hoặc đường trên cao kết nối với các cảng để tránh ách tắc giao thông; bổ sung thêm các làn đường trên đường cao tốc để ít gây tắc nghẽn. Đồng thời thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước để nâng cấp và

phát triển các cảng sông, cảng biển hiện tại thành cảng nước sâu, cầu cảng dài, tiếp nhận tàu trọng tải lớn, đáp ứng được nhu cầu của các doanh nghiệp nước ngoài.

Thứ sáu, hiện tại chỉ khoảng 35% luồng hàng vận tải bằng container ở khu vực ĐBSCL là được vận chuyển bằng đường thủy nội địa. Do đó để cải thiện con số này cần cải tạo cơ sở vật chất phục vụ xử lý hàng container tại các cảng sông. Hiện nay, hầu hết các cảng sông ở khu vực ĐBSCL đều không được trang bị hạ tầng cho bốc xếp container. Ngoài ra, khả năng kết nối chằng cuối còn yếu đã hạn chế các doanh nghiệp vận tải sử dụng mạng lưới đường thủy nội địa. Để bốc xếp các container từ tàu thủy lên các xe tải và đảm bảo chuyển giao hàng hóa hiệu quả, các bến container và thiết bị xử lý hàng container như cần cầu và xe nâng cần phải được trang bị tại các cảng. Cùng với đó, hoàn thiện hệ thống quản lý nhà nước về ngành logistics. Hoàn thiện khung chính sách về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư phát triển, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông; sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức hợp tác công tư (PPP); Xây dựng ban hành Luật PPP nhằm tạo hành lang pháp lý cho phát triển ngành công nghiệp logistics; ban hành các cơ chế, chính sách ưu đãi cao hơn cho các địa phương, đặc biệt là các tỉnh trong nhóm đang phát triển nhưng có chỉ số cạnh tranh PCI cao; tạo điều kiện thuận lợi và định hướng thu hút nguồn vốn đầu tư ODA cao hơn cho các địa phương trong đồng bằng.

6. Kết luận

Trong sự phát triển mạnh mẽ của xuất nhập khẩu những năm vừa qua, logistics đã trở thành ngành dịch vụ quan trọng của hoạt động thương mại quốc tế. Dịch vụ logistics của Việt Nam được đánh giá là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh trong thời gian qua nhưng vẫn chỉ đang ở giai đoạn đầu của phát triển. Nguyên nhân chủ yếu là do ngành còn tồn tại nhiều vấn đề như chi phí dịch vụ cao, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhỏ về quy mô và yếu về năng lực, chính sách quản lý của Nhà nước đã bước đầu tác động tích cực đến ngành nhưng còn chông chéo, chưa thống

nhất; kết cấu hạ tầng đang dần hoàn thiện nhưng còn thiếu đồng bộ và tính kết nối; nguồn nhân lực thiếu hụt cả về số lượng và chất lượng, nhận thức và ứng dụng quản trị logistics, chuỗi cung ứng của nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu còn hạn chế, chưa tin tưởng vào nhà cung cấp. Với các giải pháp đã nêu trên, hoạt động logistics phục vụ xuất khẩu tại ĐBSCL sẽ phần nào được cải thiện và phát triển trong tương lai □

Tài liệu tham khảo

- [1] Anh Đức (2018), *Phát triển hệ thống giao thông thủy nội địa Đồng bằng sông Cửu Long*, <<https://dantocmiennui.vn/xa-hoi/phat-trien-he-thong-giao-thong-thuy-noi-dia-dong-bang-song-cuu-long/171866.html>>, [Truy cập 23/06/2019].
- [2] Báo cáo Xuất Nhập khẩu Việt Nam 2018. Bộ Công Thương. NXB Công Thương 2018.
- [3] Báo cáo Logistics Việt Nam 2017. Bộ Công Thương. NXB Công Thương 2017.
- [4] Hoàng Anh Dũng, Yin Yin Lam, Paul Amos, Paul Reddel, Phạm Thị Phụng và Nguyễn Thị Phương Hiền (2019), *Phát triển bền vững vận tải đường thủy nội địa tại Việt Nam – Tăng cường khuôn khổ pháp lý, thể chế và tài chính*. Ngân hàng Thế Giới. Publishing and Knowledge Division.
- [5] Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019). *Giải pháp phát triển doanh nghiệp kinh doanh logistics tại Đồng bằng sông Cửu Long*, Đại học Công nghiệp TP. HCM.
- [6] Phạm Văn Đăng (2019). Chuyên đề: *Giải pháp Logistics cho ngành thủy sản khu vực Đồng bằng sông Cửu Long*. Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn.
- [7] Phạm Văn Tài (2019), *Giải pháp hoàn thiện chuỗi cung ứng ngành cao su Việt Nam*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Giao thông vận tải, số 32, 05/2019.
- [8] Quang Khải (2019), *Cần 95.000 tỉ đồng cho hạ tầng giao thông đồng bằng sông Cửu Long*, <<https://tuoitre.vn/can-95-000-ti-dong-cho-ha-tang-giao-thong-dong-bang-song-cuu-long-20190618095434183.htm>>, Báo Tuổi Trẻ Online, [Truy cập 23/06/2019].
- [9] Tổng công ty Tân Cảng (2019), *Giới thiệu các dịch vụ của Tân Cảng Sài Gòn*: <https://saigonnewport.com.vn/Pages/Default.aspx>
- [10] VLR (2017), *Phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam trong kỷ nguyên hội nhập (Phần 1)*, <<http://vlr.vn/logistics/news-3464.vlr>>, Vietnam Logistics Review, [Truy cập 23/06/2019].
- [11] Yin Yin Lam, Kaushik Sriram, và Navdha Khera (2019). *Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam hướng đến giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính*, Ngân hàng Thế Giới. Publishing and Knowledge Division.

Ngày nhận bài: 28/5/2019

Ngày chuyển phản biện: 31/5/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 21/6/2019

Ngày chấp nhận đăng: 28/6/2019