

HẬU CẦN VIỆT NAM: MỤC TIÊU VÀ GIẢI PHÁP

*Phạm Thị Thanh Bình**

Tháng 12/ 2006, các Bộ trưởng Kinh tế ASEAN đã quyết định đưa hậu cần (logistics) vào danh mục những ngành ưu tiên nhằm thúc đẩy nhanh tiến trình hình thành Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC). Hậu cần đang được coi là tâm điểm của sự phát triển kinh tế và thương mại mà các quốc gia ASEAN, trong đó có Việt Nam đang hướng tới. Là thành viên của ASEAN, Việt Nam đang rất chú trọng đến đầu tư và phát triển ngành hậu cần. Bài viết phân tích thực trạng, mục tiêu phát triển của ngành hậu cần Việt Nam, những thuận lợi cũng như khó khăn mà ngành hậu cần Việt Nam phải đối diện và một số giải pháp cần thực hiện để thúc đẩy tiến trình phát triển và hội nhập với thế giới và khu vực.

I. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH HẬU CẦN VIỆT NAM

1. Quan niệm về hậu cần của Việt Nam

Cùng với sự phát triển của lực lượng sản xuất và cuộc cách mạng khoa học kỹ thuật trên thế giới, khối lượng hàng hóa và sản phẩm được sản xuất ra ngày càng

nhiều. Trong khi đó, khoảng cách ở các lĩnh vực cạnh tranh truyền thống như cạnh tranh về chất lượng hàng hóa, cạnh tranh về giá cả ngày càng thu hẹp. Chính vì vậy, các nhà sản xuất đã bắt đầu chuyển sang cạnh tranh về quản lý hàng tồn kho, tốc độ giao hàng, hợp lý hóa quá trình lưu chuyển nguyên nhiên vật liệu và bán thành phẩm trong hệ thống quản lý phân phối vật chất của doanh nghiệp - cạnh tranh trong lĩnh vực hậu cần - ngành phục vụ từ quá trình sản xuất đến phân phối và lưu thông sản phẩm. Do vậy, hậu cần có cơ hội phát triển ngày càng mạnh mẽ hơn trong lĩnh vực kinh doanh. Thời kỳ đầu, hậu cần chỉ đơn thuần được coi là phương thức kinh doanh mới, mang lại hiệu quả cao cho các doanh nghiệp. Cùng với quá trình phát triển, hậu cần được chuyên môn hóa và trở thành ngành dịch vụ đóng vai trò quan trọng trong thương mại quốc tế. Thuật ngữ "hậu cần" được hiểu là hoạt động quản lý chuỗi cung ứng (supply chain management) hay quản lý hệ thống phân phối vật chất (physical distribution management) của doanh nghiệp.

Quan niệm về hậu cần ở Việt Nam chỉ xuất hiện từ khi nền kinh tế hàng hóa ra

* Tiến sĩ, Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới

đòi, đặc biệt khi trao đổi thương mại giữa Việt Nam với các nước trên thế giới phát triển. Hậu cần được hiểu đơn giản là quá trình tối ưu hóa các hoạt động vận chuyển và dự trữ hàng hóa từ nơi sản xuất tới nơi tiêu thụ cuối cùng thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế. Hậu cần được mô tả là các dịch vụ liên quan đến lưu giữ và vận chuyển, là tập hợp các hoạt động của nhiều ngành nghề, công đoạn trong một quy trình hoàn chỉnh. Dịch vụ hậu cần bao gồm các công việc liên quan đến cung ứng, vận chuyển, theo dõi sản xuất, kho bãi, thủ tục phân phối, hải quan. Luật Thương mại 2005 của Việt Nam qui định cụ thể khái niệm về dịch vụ hậu cần. "Dịch vụ hậu cần là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi mã ký hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao"¹. Nói một cách đơn giản, hậu cần là ngành dịch vụ có nhiệm vụ thực hiện và kiểm soát toàn bộ hàng hóa cùng những thông tin có liên quan từ nơi hình thành nên hàng hóa cho đến điểm tiêu thụ cuối cùng. Tóm lại, hậu cần là một hoạt động

tổng hợp mang tính dây chuyền, tính hiệu quả của quá trình này có tầm quan trọng quyết định đến tính cạnh tranh của ngành công nghiệp và thương mại của mỗi quốc gia.

2. Thực trạng phát triển ngành hậu cần ở Việt Nam

Hiện Việt Nam có khoảng 600 - 800 doanh nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực hậu cần – một con số tương đối so với các quốc gia trong khu vực. Nhưng đa phần có quy mô nhỏ nên rất hạn chế về vốn, nguồn nhân lực, công nghệ. Các doanh nghiệp tư nhân chiếm khoảng 80% tổng số doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hậu cần. Do vốn và nhân lực ít nên các doanh nghiệp hậu cần Việt Nam không kết nối được với mạng lưới toàn cầu và chỉ cung cấp dịch vụ cho các đối tác nước ngoài có mạng điều hành toàn cầu. Cũng do vốn ít nên tổ chức doanh nghiệp đơn giản, không chuyên sâu. Đặc biệt hầu hết các doanh nghiệp hậu cần Việt Nam chưa có văn phòng đại diện ở nước ngoài nên không có thông tin. Mọi công việc giải quyết qua các đại lý của công ty nước ngoài. Tính nghiệp đoàn của các doanh nghiệp rời rạc, thiếu hợp tác hỗ trợ nhau. Do vậy, khó có khả năng cạnh tranh với các nước trong khu vực.

Bảng: Các chỉ số so sánh chất lượng hậu cần của Việt Nam với các nước trong khu vực (2005)

Nước	Mức điều chỉnh	Chất lượng sân bay	Chất lượng cảng biển	Nguồn lực bổ sung	Thủ tục an ninh	Thuế quan
Indônêxia	4.82	4.51	5.91	8.00	6.00	7.71
Malaixia	2.65	3.82	4.98	5.10	5.19	5.39
Philippin	4.06	4.59	4.85	6.10	6.33	6.33
Xingapo	0.87	3.98	4.36	4.09	3.67	5.21
Thái Lan	3.43	4.88	5.50	6.07	5.83	6.43
Việt Nam	5.15	5.13	5.09	7.13	4.50	7.07

Nguồn: USITC (2005)

Đánh giá trên của USITC về chất lượng của ngành dịch vụ hậu cần ở một số nước ASEAN dựa trên 6 thông số ghi nhận: sự điều chỉnh của ngành hậu cần, chất lượng sân bay, chất lượng cảng biển, khả năng bổ sung của các nguồn lực, gánh nặng của các thủ tục an ninh và thuế quan. Điểm đánh giá từ 0 đến 10, với mức điểm 0 nghĩa là quốc gia có môi trường dịch vụ hậu cần tốt nhất và 10 nghĩa là môi trường dịch vụ hậu cần kém nhất.

Mức chi phí của ngành hậu cần Việt Nam hàng năm cũng cao, chiếm khoảng 15-20% GDP (so với 10% GDP của các nước phát triển như Mỹ, Nhật), trong đó chi phí cho ngành vận tải – khâu quan trọng nhất trong hậu cần – chiếm khoảng 60% với đa phần là vận tải biển. Hậu cần Việt Nam hiện đang phải đối mặt với một số những khó khăn, đó là:

Thứ nhất, hạ tầng cơ sở hậu cần nói chung nghèo nàn, manh mún, bố trí bất hợp lý. Quy mô của các tổ chức hậu cần đều là các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Trình độ cạnh tranh trên thị trường dịch vụ quốc tế còn yếu. Chưa có khả năng tiếp thị quốc tế. Cảng container chỉ tiếp nhận các đội tàu nhỏ và chưa được trang bị các thiết bị xếp dỡ container hiện đại, thiếu kinh nghiệm trong điều hành xếp dỡ container. Khả năng bảo trì và phát triển đường bộ còn thấp. Năng lực vận tải đường sắt không được vận dụng hiệu quả do chưa được hiện đại hóa. Đường hàng không hiện nay cũng không đủ phương tiện máy bay cho việc vận chuyển vào mùa cao điểm. Do hệ thống giao thông vận tải thiếu và yếu đã làm cho chi phí vận tải của ngành hậu cần Việt Nam cao, tốn nhiều chi phí đầu tư, giảm lợi nhuận.

Thứ hai, tổ chức quản lý chồng chéo. Cơ chế phân cấp quản lý theo ngành dọc (như Bộ Giao thông vận tải quản lý việc vận chuyển, Bộ Thương mại quản lý giao nhận và kho vận) đã tạo ra sự chuyên biệt trong kinh doanh: giao nhận và vận tải là 2 lĩnh vực kinh doanh riêng rẽ, vì vậy thiếu cơ chế quản lý tập trung.

Thứ ba, bất cập trong pháp luật điều chỉnh hoạt động hậu cần... Hậu cần cung cấp các dịch vụ vận tải hàng hóa, tổ chức vận chuyển, nhưng qui chế của người chuyên chở không có tâu trong pháp luật về hậu cần chưa được cụ thể hóa. Không xem xét khả năng tài chính, cơ sở vật chất khi cấp phép hoạt động cho các công ty tư nhân.

Thứ tư, nguồn nhân lực cho hoạt động hậu cần thiếu trầm trọng. Đội ngũ nhân viên nghiệp vụ, phần lớn tốt nghiệp đại học nhưng không chuyên. Thiếu hụt nguồn nhân lực, thiếu hụt phi công là thách thức mà không chỉ Việt Nam nói riêng, mà các nước ASEAN khác cũng đang phải đối mặt. Hiện trung bình mỗi năm Việt Nam chỉ cung ứng được 18 phi công, so với nhu cầu là 50 phi công². Đội ngũ công nhân lao động trực tiếp có trình độ học vấn thấp, chưa được đào tạo tác phong làm việc chuyên nghiệp. Sự yếu kém này là do phương tiện lao động còn lạc hậu, chưa có lao động chuyên môn.

Thứ năm, trình độ công nghệ trong hậu cần yếu kém. Việc liên lạc giữa công ty giao nhận hậu cần với khách hàng, hải quan chủ yếu vẫn là thủ công giấy tờ. Trong vấn đề vận tải đa phương thức, các hình thức tổ chức vận tải như biển, sông, bộ, hàng không... vẫn chưa thể kết hợp một cách hiệu quả, chưa tổ chức tốt các

điểm chuyển tải. Phương tiện vận tải còn lạc hậu, cũ kỹ nên năng suất lao động thấp. Trình độ cơ giới hóa trong bốc dỡ hàng hóa vẫn còn yếu kém, lao động thủ công vẫn là phổ biến. Công tác lưu kho vẫn còn lạc hậu so với thế giới, chưa áp dụng mã vạch trong quản trị kho như mã vạch, chương trình quản trị kho. Tuy nhiên, hậu cần Việt Nam cũng có một số thuận lợi cho sự phát triển, đó là:

Thứ nhất, có vị trí địa lý rất thuận lợi. Có vị trí địa lý tiếp giáp với biển cho nên hàng hóa Việt Nam, dù để tiêu thụ trong nước hay để xuất khẩu, không cần phải quá cảnh sang những nước láng giềng ASEAN khác. Việt Nam có 34 cảng biển, 126 bến cảng, với bờ biển dài, nhiều vịnh kín, nước sâu của Việt Nam có lợi để phát triển hoạt động giao nhận, vận tải ngoại thương, dịch vụ hậu cần cảng biển. Hệ thống sông, ngòi chằng chịt. Sông có lưu lượng lớn có thể tiếp nhận được các xuồng có khổ lớn, thậm chí tàu biển. Nhờ thế, tàu biển có thể vào sâu trong đất liền, tránh phải chuyển tải.

Thứ hai, Việt Nam là một trong chín quốc gia bao quanh biển Đông, nơi có nhiều hàng hóa qua lại nhất thế giới. Tàu thuyền qua lại cảng Cao Hùng (Đài Loan), cảng Hồng Kông, Thượng Hải (Trung Quốc) và cảng Xingapo - 3 trong số những cảng lớn nhất thế giới - đều phải quá cảnh ở cảng Việt Nam. Với ưu thế có bờ biển dài, có biên giới giáp Trung Quốc, Lào và Campuchia thuận lợi cho việc kết hợp nhiều phương thức vận tải, vận tải quá cảnh, trong đó vận tải đa phương thức là một nhân tố rất quan trọng để thiết lập chuỗi cung ứng dịch vụ hậu cần.

Thứ ba, Việt Nam nằm giữa vùng kinh tế sôi động nhất thế giới, ở trung tâm vùng kinh tế Đông Á phát triển năng động nhất. Các cảng, sân bay quốc tế lớn của Việt Nam chỉ cách các trung tâm kinh tế phát triển của Đông Nam Á khoảng 2 giờ bay. Với khoảng cách không xa, chi phí vận chuyển sẽ giảm ở mức tối thiểu. Việt Nam cũng là một trong số ít quốc gia có cả 5 phương tiện giao thông: đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển và đường hàng không quan trọng ngang nhau. Lợi thế này gần như là duy nhất châu Á - là ưu thế nổi bật của Việt Nam so với các nước trong khu vực.

Thứ tư, gia nhập WTO (2006) tạo thêm nhiều cơ hội phát triển. Là thành viên chính thức của ASEAN (1995); ASEM (1996); APEC (1997), bình thường hóa quan hệ với Hoa Kỳ, gia nhập WTO (2006) và đầu tư nước ngoài vào Việt Nam ngày càng tăng đã mở ra nhiều cơ hội phát triển cho nhiều ngành công nghiệp và dịch vụ, trong đó có ngành hậu cần. Dự đoán kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam sẽ đạt khoảng 200 tỉ USD trong 10 năm tới cho thấy tiềm năng phát triển dịch vụ hậu cần rất lớn.

Thứ năm, nguồn nhân lực cho ngành hậu cần trong nước có thể đáp ứng được, không cần nhập khẩu. Hệ thống luật pháp cũng dần được sửa đổi cho phù hợp với điều kiện phát triển mới của nền kinh tế và những cam kết khi gia nhập WTO. Gia công phần mềm đang đứng trước cơ hội mở rộng quy mô. Việt Nam nằm trong "top" 20 các nước hấp dẫn nhất về dịch vụ hậu cần.

II. MỤC TIÊU VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN NGÀNH HẬU CẦN CỦA VIỆT NAM

1. Mục tiêu

Mục tiêu phát triển hậu cần của Việt Nam là khai thác tốt nhất, hiệu quả nhất mọi nguồn lực quốc gia trong các hoạt động vận tải, giao nhận, lưu trữ hàng hóa và những hoạt động khác có liên quan. Tiếp tục nâng cao chất lượng, giảm chi phí, bảo đảm giá cước hợp lý nhằm nâng cao sức cạnh tranh để đáp ứng xu hướng hội nhập. Đa dạng hóa các dịch vụ và chính sách chăm sóc khách hàng. Phát triển cơ sở hạ tầng để phát triển dịch vụ bưu chính viễn thông và các dịch vụ mới như internet, điện thoại di động trong nước và quốc tế. Phát triển nhanh các dịch vụ có khả năng xuất khẩu. Đạt trình độ khu vực về mật độ điện thoại, công nghệ và các loại hình dịch vụ bưu chính viễn thông vào năm 2010. Phấn đấu tốc độ phát triển bình quân 16%/năm; tổng doanh thu đến năm 2010 đạt 276,3 tỉ đồng.

Hệ thống giao thông vận tải là cơ sở hạ tầng quan trọng trong phát triển dịch vụ hậu cần. Mục tiêu phát triển giao thông vận tải là đáp ứng tốt nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa xuất nhập khẩu với chất lượng dịch vụ vận tải ngày càng cao. Kế hoạch đến hết năm 2010 tập trung đóng mới 500 toa xe chuyên dụng vận tải hàng hóa để thay thế cho các toa xe hàng cũ, thiếu an toàn. Nâng cao chất lượng phương tiện vận tải, tăng cường giải pháp nhằm giảm tối đa tai nạn giao thông. Thiết lập mạng lưới vận tải đa phương thức, chuyển dịch cơ cấu vận tải theo hướng tăng khối lượng luân chuyển bằng đường biển, đường sắt, giảm tỉ lệ vận tải đường bộ. Phấn đấu đến năm 2010, khối lượng vận tải hàng hóa đạt 449,7 triệu tấn, tăng bình quân hàng năm 8,16%,

khối lượng vận chuyển hành khách là 1242,2 triệu lượt, tăng bình quân hàng năm 4,75%, khối lượng luân chuyển hành khách tăng bình quân hàng năm 6,13%. Phấn đấu đạt thị phần vận tải trên các tuyến bay quốc tế của Việt Nam từ 40 đến 50%; mở rộng sân bay để có thể tiếp nhận được 10 triệu lượt hành khách (năm 2005) lên 30 triệu lượt (năm 2010). Hệ thống cảng biển đạt năng lực bốc xếp thông qua cảng 170 triệu tấn (năm 2010). Định hướng phát triển chung của dịch vụ giao thông vận tải là tập trung nâng cao năng lực, cơ sở vật chất của ngành và năng lực của đội ngũ cán bộ để nâng cao năng lực cạnh tranh, từng bước mở cửa thị trường dịch vụ vận tải, qua đó tăng cường thu hút các nguồn vốn nước ngoài và tiếp cận công nghệ hiện đại để phát triển vận tải.

Hệ thống đường cao tốc là một bộ phận của hạ tầng giao thông vận tải. Hiện Việt Nam đang thực hiện 3 dự án đường cao tốc, đó là : Dự án Cầu Giẽ – Minh Bình (54 km, hoàn thành năm 2010); Dự án Hà Nội – Lào Cai (245 km, hoàn thành năm 2012); Dự án TP Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây (55 km, hoàn thành năm 2012). Nhằm hoàn thành mục tiêu mạng lưới đường cao tốc, từ nay đến năm 2020, Việt Nam sẽ xây dựng gần 600 km đường cao tốc với tổng chi phí khoảng 48 tỉ USD được huy động từ mọi thành phần kinh tế tư nhân, doanh nghiệp đầu tư, các ngân hàng và nguồn vốn ODA.

Dự án xây dựng thêm 2 tuyến đường sắt nối với Lào và Campuchia dài khoảng 250 km với tổng vốn đầu tư 8400 tỷ đồng. Việc xây dựng 2 tuyến đường sắt này sẽ thúc đẩy các hoạt động giao thương và vận chuyển hành khách giữa Việt Nam, Lào,

Campuchia và mở ra triển vọng tăng cường hợp tác vận tải giữa Việt Nam với các nước ASEAN và Trung Quốc.

Để khai thác lợi thế đặc biệt của các cảng biển có điều kiện hướng ngoại và mở thêm các cảng trung chuyển quốc tế, tháng 1/2008, Việt Nam chính thức đưa cảng biển Nam Ninh vào hoạt động. Đây là cảng tư nhân đạt tiêu chuẩn quốc tế đầu tiên ở miền Bắc Việt Nam. Với diện tích 30.000 m², hệ thống kho rộng 1.600 m² được phân chia theo từng khu vực, phù hợp với điều kiện bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển từng loại hàng hóa và khoản đầu tư xấp xỉ 1000 tỉ đồng xây dựng cầu cảng, bến bãi, đầu tư cho trang thiết bị làm cảng như: cần cẩu, tàu nổi siêu trường, siêu trọng, tàu lai dắt và làm nhiệm vụ nâng hàng, với nhiều chủng loại và trọng tải khác nhau, cảng Nam Ninh nằm ở vị trí thuận lợi cả về đường bộ và đường thủy. Từ cảng Nam Ninh luân chuyển hàng hóa tới các tỉnh phía Bắc rất thuận tiện, nhanh chóng. Sự xuất hiện cảng Nam Ninh đánh dấu sự phát triển mới của ngành vận tải biển Việt Nam trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế.

Mục tiêu của hải quan là tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, giảm thời gian lưu hàng tại cảng, giảm tiền lưu kho, lưu bãi, giảm thời gian làm thủ tục giấy tờ. Việc thực hiện thí điểm thủ tục hải quan điện tử đã giảm đáng kể thời gian xử lý hồ sơ (từ 7-8 giờ xuống còn 2-3 phút) và giảm tối đa giấy tờ nộp cho cơ quan hải quan (từ 7-8 chứng từ xuống còn 4 chứng từ). Thời gian thông quan cho một lô hàng xuất nhập khẩu cũng được rút ngắn đáng kể. Cụ thể, đối với lô hàng xuất khẩu không vi phạm, thời gian trung bình

tối thiểu là 5-10 phút, tối đa là 40-60 phút. Đối với lô hàng nhập khẩu không vi phạm, thời gian tương ứng là 5-10 phút và 120 – 150 phút. Cuộc “cách mạng” chuyển từ kiểm tra hàng hóa trước khi thông quan (tiền kiểm) sang kiểm tra sau thông quan (hậu kiểm) của hải quan Việt Nam đã giảm hầu hết thời gian lưu hàng tại cảng, giảm căn bản tiền lưu kho, lưu bãi... và đáp ứng tốt các nhu cầu hội nhập kinh tế quốc tế.

2. Giải pháp

Nhằm tận dụng được thời cơ thuận lợi và khắc phục những trở ngại, thách thức để ngành hậu cần có thể phát triển và hội nhập với thế giới và đạt được những mục tiêu đề ra, Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (được thành lập tháng 4/1994) đã đưa ra một số giải pháp cơ bản, trước mắt cần phải thực hiện, bao gồm:

Thứ nhất, hoàn thiện công tác xây dựng cơ sở hạ tầng (đường biển, đường hàng không, đường bộ, đường sắt...). Sắp xếp lại các cảng vận chuyển. Thành lập các trung tâm hậu cần phân phối tại các trọng điểm kinh tế để tập trung hàng xuất, nhập khẩu và thành phẩm. Xây dựng nhà ga hàng hóa chuyên dụng với các khu vực giao hàng, tiếp nhận, chuyển tải... tại các sân bay quốc tế theo qui trình nghiệp vụ như các nước trong khu vực. Hiện đại hóa các kho chứa hàng và phân phối.

Thứ hai, tiêu chuẩn hóa các qui định (cấp phép, điều kiện kinh doanh...) vận tải đa phương thức. Thống nhất hóa, tiêu chuẩn hóa tên hàng và mã hàng hóa. Xây dựng khung pháp lý mở và chọn lọc, đảm bảo tính nhất quán, thông thoáng và hợp lý trong các văn bản, quy định liên quan

đến lĩnh vực hậu cần, với mục đích tạo cơ sở cho một thị trường hậu cần minh bạch. Hệ thống pháp luật của Việt Nam phải được điều chỉnh để ngày càng phù hợp với yêu cầu phát triển nền kinh tế thị trường và phù hợp với những cam kết khi gia nhập WTO.

Thứ ba, tin học hóa thủ tục hải quan. Cải tiến quy trình thủ tục hải quan xuất nhập khẩu. Các qui định hải quan về giấy phép, đại lý khai quan, chứng từ xuất nhập khẩu phải phù hợp với thông lệ của các nước trong khu vực ASEAN, châu Á... đặc biệt trong giao nhận vận tải hàng không để giúp cho qui trình thông quan nhanh. Xem xét khả năng sát nhập nhóm cung ứng dịch vụ logistics theo nhóm 3-4 đơn vị để đủ sức cạnh tranh với các công ty đa quốc gia.

Thứ tư, khuyến khích việc sử dụng công nghệ thông tin trong hoạt động hậu cần. Mặc dù các doanh nghiệp có áp dụng CNTT vào hoạt động kinh doanh hậu cần, song vẫn còn kém xa so với các công ty hậu cần nước ngoài. Cụ thể cần xây dựng hệ thống phần mềm TMS (Transport Management System) hoặc WMS (Warehouse Management System). Với những hệ thống này sẽ giúp các doanh nghiệp giảm chi phí, nâng cao năng suất lên rất nhiều. Thực hiện các phương pháp công nghệ hậu cần tiên tiến như quản trị chuỗi cung ứng SCM (supply chain management) hay giao hàng đúng thời điểm JIT (just in time) trong thiết kế luồng vận tải nhiều chặng và sắp xếp các công đoạn trong dây chuyền cung ứng dịch vụ hậu cần.

Thứ năm, thực hiện đào tạo và tái đào tạo lại nguồn nhân lực cho ngành hậu

cần. Vì là ngành quá mới mẻ nên cho đến nay Việt Nam vẫn chưa có nguồn đào tạo nhân lực chính thống phục vụ riêng cho ngành này. Không những thiếu, nguồn nhân lực Việt Nam còn yếu về chuyên môn, nghiệp vụ cho nên khả năng cạnh tranh của ngành hậu cần sẽ như “trứng chọi đá” bởi các hãng hậu cần nước ngoài có thể mạnh về vốn, công nghệ, cộng thêm đội ngũ nhân lực giàu kinh nghiệm, chuyên môn cao chắc chắn sẽ có ưu thế trong cuộc cạnh tranh quyết liệt này. Trong khi các chuyên gia được đào tạo chuyên nghiệp về lĩnh vực hậu cần vẫn còn quá ít so với yêu cầu phát triển. Hiện tại, Việt Nam gửi cán bộ ngành hậu cần đi đào tạo tại Ôxtrâyliia, Mỹ... hay ở những nước có ngành công nghệ hậu cần cao. Mức chi phí rất lớn, khi về họ lại phải trang bị thêm kiến thức kinh doanh hậu cần tại Việt Nam. Để giảm thiểu sự thiếu hụt phi công, chính phủ chỉ đạo xây dựng trung tâm đào tạo phi công Việt Nam, đồng thời hợp tác với nước ngoài để đào tạo phi công thương mại theo tiêu chuẩn quốc tế, góp phần giải quyết tình trạng thiếu hụt phi công trong tương lai. Việc xây dựng và đào tạo nguồn nhân lực phải luôn được cập nhật, đổi mới, có sự hỗ trợ ngân sách, các nguồn tài trợ của chính phủ, các bộ cho ngành hậu cần.

Thứ sáu, vai trò của nhà nước. Vai trò định hướng và hỗ trợ của nhà nước là cực kỳ quan trọng. Là một quốc gia có ngành hậu cần phát triển mạnh nhất Đông Nam Á, sức mạnh của nhà nước Xingapo thể hiện trong ngành hậu cần rất rõ. Xingapo đã xây dựng hệ thống cảng biển, công ty vận tải biển, hãng hàng không, công ty hậu cần thành một chuỗi dịch vụ theo mô



hình One - Stop Shop (chỉ dừng một lần có thể mua được tất cả những gì mình cần). Ở Việt Nam, vai trò của nhà nước chưa thực sự rõ nét trong các hiệp hội giao nhận kho vận. Cần có các giải pháp đồng bộ của chính phủ nhằm hướng dẫn, thúc đẩy sự liên kết các doanh nghiệp giao nhận kho vận với nhau để tạo ra một doanh nghiệp đủ mạnh có khả năng cạnh tranh với doanh nghiệp cùng loại trong khu vực và trên thế giới. Trước thực trạng chung hiện nay ở Việt Nam, thì bất kể ngành nào, việc “liên kết” cũng được coi là cứu cánh trước sự “cạnh tranh” mạnh mẽ của các doanh nghiệp nước ngoài. Với ngành hậu cần, sự cạnh tranh được dự báo sẽ khốc liệt hơn nhiều bởi hậu cần được coi là ngành thu được nhiều lợi nhuận nhất. Hiện tại, liên kết giữa các doanh nghiệp hậu cần Việt Nam còn yếu, lỏng lẻo, không có nối mạng với mạng hậu cần toàn cầu. Nếu không liên kết các doanh nghiệp hậu cần sẽ có thể thua ngay trên sân nhà.

Tóm lại, dịch vụ giao nhận kho vận hậu cần trong tương lai sẽ trở thành một ngành kinh tế quan trọng của Việt Nam, đóng góp tới 15% mức GDP. Dự báo, năm 2010, hàng container qua cảng biển Việt Nam sẽ đạt từ 3,6 – 4,2 triệu TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)³. Con số này đến năm 2020 sẽ lên tới 7,7 triệu TEU. Thời cơ xây dựng ngành hậu cần đẳng cấp quốc tế nhờ có những ưu thế thuận lợi đã được đề cập để trở thành quốc gia công nghiệp tiên tiến sẽ khó có thể thực hiện nếu Việt Nam không nhanh chóng triển khai phát triển ngành hậu cần ngay từ bây giờ.

Chú thích:

¹ Theo Luật Thương mại Việt Nam năm 2005 (Điều 233)

² Ước tính từ nay đến năm 2017, hàng năm Việt Nam cần khoảng 80 phi công. Mức chi phí cho việc thuê phi công nước ngoài của ngành hàng không Việt Nam rất lớn, không dưới 20 triệu USD mỗi năm.

³ Đơn vị tương đương 20 fut của tàu chở container.

Tài liệu tham khảo

1. John Tongzon (2007), *Determinants of Competitiveness in Logistics: Implication for the ASEAN Region*,
2. Honorio R. Vitasa (2007), *Integration of Logistics Services in ASEAN*. Bureau for Economic Integration and Finance. Maritime Economics of Logistics. Australian Maritime College Launceston.
3. *Vietnam Logistics Development and Trade Facilitation*, Nomura Research Institute, 2005.
4. *Vietnam Transportation and Logistics: Challenges and Opportunities*. Executive Summary. Report by Frots & Sullivan and Neptune Orient Lines (NOL) company in 2007.
5. *Transportation and Logistics have been central to Vietnam's development, but challenges remain*. Report on Logistics Management in January 26, 2007.
6. Việt Nam Economic Review số 115 (ngày 13/5/2008)
7. Báo Nhân dân ngày 23/5/2007