

PHÁT TRIỂN CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS Ở VIỆT NAM

Đặng Đình Đào

*Viện Thương mại và Kinh tế Quốc tế, Trường Đại học Kinh tế quốc dân
Email: daothuongmai@yahoo.com*

Trương Tấn Quân

*Đại học Kinh tế Huế - Đại học Huế
Email: truongtanquan@hotmail.com*

Ngày nhận: 8/8/2016

Ngày nhận bản sửa: 15/9/2016

Ngày duyệt đăng: 5/10/2016

Tóm tắt:

Dịch vụ logistics ở nước ta lần đầu tiên được quy định trong Luật Thương mại năm 2005 và đến năm 2015, Quyết định số 1012/QĐ-TTg(03/07/2015) về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 mới được ban hành. Cho đến nay, Việt Nam vẫn chưa có chiến lược và quy hoạch tổng thể phát triển ngành logistics mà chỉ dựa vào những quy định về phát triển trung tâm logistics tại Quyết định số 1012/QĐ - TTg làm cơ sở ban đầu cho sự phát triển của ngành logistics ở nước ta trong hội nhập và phát triển. Bài viết này, đề cập một số vấn đề phát triển trung tâm logistics, như là một mô hình quan trọng thực hiện hiệu quả hình thức liên kết kinh tế ở nước ta.

Từ khóa: logistics, hệ thống logistics, trung tâm logistics, kết nối liên hoàn phương tiện vận tải, gom hàng, lưu giữ hàng, đường gom.

Developing logistics centers in Vietnam

Abstract:

In Vietnam, the first act related to logistics services were issued in the Trade Act 2005. However, until 2015, with the Decision No. 1012/QĐ - TTg (03/07/2015), development strategy of logistics center system to 2020 was issued. Vietnam has not had concrete strategies or plans for the development of logistics industry. Though, Decision No. 1012 / QĐ – TTg with provisions on development of logistics centers is the primary basis for the development of logistics industry in Vietnam in the integration and development. The paper discussed some issues of developing logistics centers, as an important model in implementing forms of economic link effectively.

Keywords: Logistics, Logistics systems, central logistics, uninterrupted connectivity of transport means, collecting goods, storage of goods.

1. Đặt vấn đề

Sứ mệnh của logistics là cung ứng hàng hóa dịch vụ đến tay người tiêu dùng với chi phí thấp nhất, để thực hiện sứ mệnh này giải pháp quan trọng là phát triển đồng bộ hệ thống logistics quốc gia. Với việc mở cửa thị trường dịch vụ logistics ở nước ta từ năm 2013, ngành logistics đã đạt được những kết quả bước đầu quan trọng, đóng góp tích cực vào sự phát

triển kinh tế xã hội của đất nước. Tuy vậy cho đến nay, hệ thống logistics ở nước ta, nhất là cơ sở hạ tầng logistics còn rất nhiều hạn chế, làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa dịch vụ trên cả thị trường trong nước và thị trường quốc tế. Trung tâm logistics được coi là yếu tố quan trọng trong hệ thống cơ sở hạ tầng logistics nhưng thực sự chưa được quan tâm đầu tư phát triển ở Việt Nam. Trong

khi đó các trạm BOT lại mọc lên khắp nơi, khoảng cách không tới 50 km. Điều này là đi ngược lại xu hướng mở cửa và hội nhập logistics của Việt Nam, nguy cơ dẫn đến nhiều hậu quả kinh tế- xã hội khôn lường trong tương lai. Vì vậy, nghiên cứu này nhằm mục tiêu luận giải bước đầu cơ sở của các giải pháp phát triển các trung tâm logistics để hiện thực hóa liên kết kinh tế giữa các ngành, địa phương và doanh nghiệp trong nền kinh tế quốc dân, đồng thời góp phần nâng cao hiệu quả khai thác cơ sở hạ tầng giao thông và thương mại ở Việt Nam.

2. Khái quát về trung tâm logistics

Sự ra đời và phát triển các trung tâm logistics gắn liền với quá trình phát triển ngành logistics trên thế giới. Ở nước ta, ngành logistics và trung tâm logistics đang còn là vấn đề mới mẻ, ngay cả trong các chính sách, chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2016 - 2020, các vấn đề về hệ thống logistics, trong đó có các trung tâm logistics cũng chưa được đề cập đến. Điều đó cho thấy quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế, chuyển từ phát triển theo chiều rộng, dựa vào lao động giá rẻ và tài nguyên sang phát triển theo chiều sâu dựa vào khoa học công nghệ, năng suất và hiệu quả còn nhiều gian nan. Triển khai hệ thống logistics quốc gia, trong đó quy hoạch để xây dựng các trung tâm logistics chính là hành động cụ thể để hiện thực hóa quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế, thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế trong các ngành và vùng lãnh thổ.

Cũng giống như logistics, khái niệm trung tâm logistics (logistics centres, freight villages, logistics park, logistics zones) đang có nhiều định nghĩa khác nhau tùy theo từng góc độ nghiên cứu. Theo Hiệp hội Trung tâm logistics Châu Âu Europlatforms (European Association of Freight Villages), trung tâm logistics là một khu vực nơi thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau. Các chủ thể này có thể là người chủ sở hữu hoặc là người thuê sử dụng các cơ sở vật chất và trang thiết bị của trung tâm logistics như kho bãi, văn phòng, khu vực xếp dỡ hàng... Trung tâm logistics cần phải có và được trang bị các thiết bị phục vụ cho các hoạt động và dịch vụ của trung tâm. Trung tâm logistics được kết nối với các phương tiện vận tải khác nhau như đường ô tô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không...

Như vậy, một trung tâm logistics cần phải đảm bảo 5 yếu tố cơ bản: Khu vực - nơi thực hiện các hoạt động vận tải, logistics, thương mại trong nước và quốc tế; Các hoạt động tại trung tâm được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau; Các chủ thể có thể là chủ sở hữu hoặc là người thuê sử dụng cơ sở vật chất của trung tâm; Trung tâm logistics được đầu tư xây dựng và trang bị thiết bị phục vụ cho các hoạt động dịch vụ của trung tâm; Trung tâm logistics phải được kết nối với nhiều phương tiện vận tải như đường ô tô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không... Trung tâm logistics như là một điểm kết nối liên hoàn các phương tiện vận tải của khu vực (Đặng Đình Đào, 2015).

Trung tâm logistics được xây dựng nhằm thực hiện các chức năng cơ bản như: lưu kho bãi (Storage); xếp dỡ hàng (materials handling); gom hàng (consolidation); chia nhỏ hàng (break bulk); phối hợp phân chia hàng (cross-docking); lưu giữ hàng tối ưu (postponement); tạo ra giá trị gia tăng (VAL-Value added logistics); chuyển tải (transshipment) và logistics ngược, xúc tiến thương mại, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm và thực hiện liên kết kinh tế... Với các chức năng cơ bản trên, trung tâm logistics có vai trò rất quan trọng trong việc tối ưu hóa các dòng vận động hàng hóa, tiền tệ, thông tin; thúc đẩy lưu thông hàng hóa, xuất nhập khẩu, giảm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh cho các doanh nghiệp và hàng hóa của Việt Nam trên các thị trường trong điều kiện hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới. Đặc biệt, các trung tâm logistics được coi là mô hình thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế của các ngành, các địa phương và vùng lãnh thổ... Cũng như hệ thống kho tàng, bến bãi trong thương mại dịch vụ, trung tâm logistics có thể được phân loại theo rất nhiều tiêu chí khác nhau. Phổ biến nhất hiện nay là phân chia trung tâm logistics theo quy mô và phạm vi hoạt động như trung tâm logistics cấp quốc gia, cấp vùng lãnh thổ và địa phương hay trung tâm logistics quốc tế (quy mô quốc tế, khu vực). Sự kết nối các trung tâm logistics trong vùng hình thành nên cụm logistics (logistics clusters)...

3. Thực trạng phát triển các trung tâm logistics ở nước ta

Hoạt động logistics đã diễn ra từ lâu tại Việt Nam nhưng phải đến năm 2005, Việt Nam mới có văn bản pháp luật đầu tiên định nghĩa về hoạt động này tại Luật Thương mại. Logistics ở Việt Nam mặc dù

Bảng 1. Tổng hợp hiện trạng một số cảng ICD khu vực phía Bắc

TT	Tên cảng container	Địa điểm	Diện tích (ha)	Phương tiện vận tải
1	ICD Gia Lâm	Hà Nội	1	Đường bộ
2	ICD Mỹ Đình	Hà Nội	5,5	Đường bộ
3	ICD Thụy Vân	Việt Trì - Phú Thọ	3,2	Đường bộ
4	ICD Hải Dương	TP. Hải Dương	18	Đường bộ
5	ICD Ninh Phúc	Ninh Bình	10	Đường bộ/Thủy
6	ICD Hòa Xá	Nam Định	10	Đường bộ
7	ICD Tiên Sơn	Bắc Ninh	14	Đường bộ
8	ICD Lào Cai	Lào Cai	13,5	Đường bộ/Sắt

Nguồn: Đặng Đình Đào, 2016

đang trong giai đoạn đầu của sự phát triển nhưng đã có những đóng góp nhất định trong phát triển kinh tế - xã hội. Thực tế ở Việt Nam, logistics có sự phát triển nhanh chóng và trở thành ngành kinh tế quan trọng đóng góp cho sự phát triển kinh tế đất nước. Cùng với sự phát triển của ngành logistics, cơ sở hạ tầng logistics, trong đó có các trung tâm logistics từng bước được đầu tư xây dựng ở Việt Nam. Giai đoạn đầu nhằm đáp ứng nhu cầu phân phối, lưu thông hàng hóa và vận tải hàng hóa tăng nhanh, đặc biệt là hàng container đã hình thành nhiều trung tâm phân phối, nhiều cảng nội địa ở các vùng trên cả nước (đây là hệ thống hạ tầng kho hàng, bến bãi phục vụ cho các hoạt động logistics). Khu vực phía

Bắc có khoảng 8 cảng - ICD (xem Bảng 1).

Khu vực phía Nam, lượng hàng hóa lưu thông lớn, khối lượng hàng container thông qua các cảng biển chiếm trên 70% cả nước. Đây là một trong những yếu tố quan trọng thúc đẩy sự hình thành và phát triển các cảng nội địa ICD và các điểm làm thủ tục hải quan ngoài cửa khẩu và hệ thống kho bãi chứa hàng. Khu vực phía Nam hiện có khoảng 9 ICD đang hoạt động gồm: Phước Long, Transimex, Biên Hòa, Bến Nghé (Trường Thọ), Sóng Thần (trong KCN Sóng Thần), Tanamexco, Phước Long, Sotrans, Tân Cảng - Long Bình. Ngoài ra, trong một số khu công nghiệp hình thành các điểm làm thủ tục

Bảng 2: Tổng hợp hiện trạng một số cảng cạn khu vực phía Nam

TT	Chỉ tiêu chủ yếu	Đơn vị	Phước Long	Transimex	Biên Hoà	Sóng Thần	Bến Nghé
1	Quy mô	Ha	30	9	17	50	1,3
2	Kho chứa hàng	m ²	5.000	49.000	31.985	50.000	
3	Bãi chứa container	m ²	25.500	13.000	30.000	19.800	
4	Cầu cảng	M	1.650	100	75		
5	Các trang thiết bị bốc xếp						
	- Cầu cầu trục cố định	Cái	6	3			
	- Cầu cầu di động	Cái	16		2	2	7
	- Xe nâng container	Cái	50	5	2	2	6
	- Xe nâng hàng	Cái	12	7	3		11
6	Sản lượng thông quan	10 ³ TEU	600	400	150	200	10
7	Phương tiện vận tải						
	- Sà lan	Cái	55		4		
	- Đầu kéo	Cái	150	10	40	20	
	- Rơ-móc	Cái	425		75	20	

Nguồn: Đặng Đình Đào, 2016

hải quan, điểm kiểm tra hàng hóa ngoài cửa khẩu (Bảng 2).

Với tiềm năng phát triển thị trường logistics Việt Nam, nhiều doanh nghiệp trong nước và quốc tế đã và đang đầu tư mạnh vào lĩnh vực logistics, công ty liên doanh Indo-Trans keppel logistics Việt Nam (ITL Keppel), Công ty Keppel logistics thuộc Tập đoàn Viễn thông và Vận tải Keppel, Công ty Sản xuất - Nhập khẩu Bình Dương (Protrade), Tập đoàn YCH của Singapore, Công ty DB Schenker Việt Nam thuộc Tập đoàn logistics Schenker đưa vào khai thác trung tâm logistics Đồng bằng sông Cửu Long tại KCN Sóng Thần I (Bình Dương). Công ty Cổ phần Đầu tư Bắc Kỳ xây dựng Trung tâm logistics Tiên Sơn (Bắc Ninh) với diện tích 10 ha. Trong đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu giai đoạn 2010- 2020 phát triển trung tâm logistics được coi là một trong những ưu tiên hàng đầu. Cuối năm 2015, Transimex - Sài Gòn thực hiện dự án “Kho ngoại quan và trung tâm logistics khu công nghệ cao” Tp. Hồ Chí Minh với diện tích 10 ha gồm hệ thống kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho CFS, kho thường, kho lạnh, bãi chứa container... Cùng với quá trình hội nhập ngày càng sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới, hệ thống các trung tâm logistics Việt Nam được hình thành và ngày càng đóng vai trò quan trọng trong hệ thống logistics quốc gia, góp phần thúc đẩy thương mại trong nước và xuất nhập khẩu hàng hóa.

Sự phát triển trung tâm logistics ở nước ta còn tồn tại nhiều bất cập và hạn chế. Trước hết, sự quan tâm, quy hoạch đầu tư xây dựng các trung tâm logistics còn rất hạn chế; hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông tuy được đầu tư xây dựng khang trang nhưng mang tính đơn lẻ theo từng phương tiện, thiếu kết nối liên hoàn, thiếu hẳn các trung tâm logistics hậu cần cho vận hành khai thác hiệu quả và văn minh giao thông; quy mô các trung tâm logistics được xây dựng tự phát lại rất nhỏ thường ở mức 10 ha, thậm chí từ 1 đến 2 ha, trong khi ở các nước, quy mô của trung tâm logistics bằng cả quy mô của một khu công nghiệp (KCN logistics) lên đến 1.500 ha (Đặng Đình Đào, 2013). Trung tâm logistics ở nước ta chủ yếu thuộc sở hữu của một doanh nghiệp và cung ứng dịch vụ cho khách hàng, chưa phát triển đến quy mô hội đủ các yếu tố của một trung tâm logistics như các nước; Việt Nam chưa có một trung tâm logistics nào đáp ứng cả 5 yếu tố, mà thực chất chỉ là ICD mở rộng thêm một số chức năng; chưa

hình thành các cụm logistics, các trung tâm logistics chưa thực hiện được chức năng kết nối liên hoàn các phương tiện vận tải của các địa phương và vùng lãnh thổ vì các trung tâm hiện nay được xây dựng riêng lẻ chỉ để phục vụ mục đích của doanh nghiệp đầu tư kinh doanh. Quyết định 1012/QĐ-TTg về quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics quy mô loại I mới chỉ có 20 - 30 ha, loại II: 10 - 12 ha; trung tâm logistics chuyên dùng chỉ có 3 - 4 ha, bằng quy mô của các cảng cạn ICD, kho bãi trong phân phối, lưu thông. Cho đến nay Việt Nam chưa có khu công nghiệp logistics nào trên cả nước mà tại các khu công nghiệp hiện có của các địa phương, thành phố, các doanh nghiệp đầu tư xây dựng trung tâm phân phối (logistics) của mình để phục vụ cho sản xuất kinh doanh; đang có sự bất cập trong quy hoạch các khu công nghiệp và các trung tâm logistics (KCN logistics) ở Việt Nam, hình như chúng ta chỉ chú ý đến quy hoạch phát triển các khu công nghiệp mà không tính đến các khu công nghiệp hậu cần (logistics)... (Đặng Đình Đào, 2015).

Hệ lụy là làm cho chi phí logistics tăng cao so với các nước, gây ách tắc trong lưu thông hàng hóa giữa các vùng miền; làm giảm giá trị, chất lượng hàng hóa và khả năng cạnh tranh trên các thị trường; xa hơn là làm trầm trọng thêm tình trạng ùn tắc giao thông, sử dụng hiệu quả thấp các phương thức vận tải mà Việt Nam vốn có nhiều lợi thế như đường biển, đường sông, đường sắt, trong khi đường bộ lại quá tải... Những bất cập, tồn tại trên là do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan như nhận thức về vai trò và vị trí của cơ sở hạ tầng logistics nói chung và các trung tâm logistics nói riêng trong nền kinh tế chưa đầy đủ; cơ chế, chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics, trong đó các trung tâm logistics hầu như chưa có gì; các ngành và các địa phương chưa quan tâm, ủng hộ logistics và phát triển các trung tâm logistics, vì mô hình tăng trưởng kinh tế vẫn chủ yếu theo chiều rộng, dựa vào tài nguyên và lao động trình độ thấp. Hội nhập và phát triển ngày càng sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới, nhiều FTA đã được ký kết và đi vào thực hiện nhưng những cơ hội mang lại mới chỉ dừng lại ở dạng tiềm năng là chủ yếu.

4. Một số giải pháp phát triển các trung tâm logistics

Để nắm bắt và tận dụng hiệu quả những cơ hội từ hội nhập và phát triển sâu rộng hiện nay, khắc phục những bất cập, tồn tại nhằm thúc đẩy ngành logis-

tics phát triển, đáp ứng được yêu cầu đổi mới mô hình tăng trưởng kinh tế cần thực hiện nhiều giải pháp cả trước mắt và lâu dài (Đặng Đình Đào, 2016). Ngoài những giải pháp, chính sách phát triển chủ yếu mà Quyết định 1012 đã đề cập, chúng tôi cho rằng cần tập trung các giải pháp quan trọng sau:

Thứ nhất, cần nâng cao nhận thức và sự hiểu biết đầy đủ hơn về cơ sở hạ tầng logistics và trung tâm logistics, đặc biệt là vai trò và vị trí của các trung tâm logistics trong việc thực hiện các hình thức liên kết kinh tế. Từ đó để nâng cao hơn nữa mức ủng hộ đối với nghiên cứu, triển khai và xây dựng hệ thống logistics quốc gia từ Chính phủ đến các ngành, các địa phương và doanh nghiệp.

Thứ hai, cần sớm xây dựng quy hoạch phát triển ngành logistics ở Việt Nam, trên cơ sở đó để điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước theo Quyết định 1012 QĐ-TTg cho phù hợp.

Thứ ba, xây dựng đồng bộ các trung tâm logistics (khu công nghiệp logistics) nhằm thúc đẩy phát triển bền vững kinh tế theo mô hình Logistics Xanh (Cảng biển → Đường sắt → Các trung tâm Logistics → Đường ô tô → Khách hàng), phát triển logistics thành phố. Phải coi các trung tâm logistics như là mô hình thực hiện liên kết hiệu quả giữa các ngành, các địa phương và vùng lãnh thổ (Đặng Đình Đào, 2015).

Cần đầu tư xây dựng các trung tâm logistics để kết nối vùng kinh tế, khai thác các tuyến hành lang kinh tế, để thúc đẩy lưu thông hàng hóa, xuất nhập khẩu và tiêu thụ sản phẩm cho các ngành và địa phương. Các trung tâm logistics cần được xây dựng tại các điểm kết nối các loại phương tiện vận tải mà địa phương, vùng lãnh thổ đang có lợi thế như đường bộ, đường sắt, đường thủy... và phải được quy hoạch, xây dựng có quy mô tương đương với các khu công nghiệp hiện nay ở nước ta để thu hút các tập đoàn logistics của khu vực, thế giới, các doanh nghiệp logistics trong nước vào đầu tư, kinh doanh. Cần sớm quy hoạch, xây dựng các khu công nghiệp logistics làm hậu cần cho hệ thống bất động sản công nghiệp là các khu công nghiệp tại các vùng kinh tế và địa phương (trừ các trung tâm logistics chuyên dụng và các trung tâm logistics hạng II). Vấn đề này thực tế chưa được các ngành, địa phương quan tâm, theo quy hoạch, thành phố Hà Nội đến năm 2020 chỉ có 80 ha dành cho các trung tâm logistics/6.100 ha KCN, còn thành phố Hồ Chí

Minh hiện tại chỉ có 174 ha dành cho các trung tâm logistics trên 3.625 ha KCN. Quy mô các trung tâm logistics theo Quyết định 1012 QĐ-TTg chủ yếu là để đầu tư xây dựng trên các hành lang kinh tế, các tuyến đường giao thông xuyên quốc gia như: quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, các tuyến đường cao tốc để tránh “vết xe đổ” như: trong xây dựng và phát triển các khu đô thị ở các thành phố hiện nay thiếu khu vui chơi, trường học, phát triển KCN mà thiếu công nghiệp phụ trợ, cả tuyến đường Hồ Chí Minh không quy hoạch, xây dựng một điểm hậu cần (logistics) dẫn đến sử dụng kém hiệu quả, trong khi đường quốc lộ 1A lại quá tải... hay hệ thống “com-tu”, “điểm dừng nghỉ” trên các quốc lộ hoặc người dân tự phá hàng rào bảo vệ trên tuyến cao tốc Hà Nội - Lào Cai để phục vụ xe vận chuyển hàng hóa, hành khách, gây tai nạn giao thông, đường xuống cấp nhanh, diện mạo hệ thống giao thông được đầu tư xây dựng “hoành tráng” nhưng chỉ sau một thời gian trở nên lộn xộn, nhếch nhác trên các tuyến quốc lộ, cao tốc và nếu lại được đầu tư mở rộng thì lại phải tiếp tục giải tỏa, đền bù... Khác với các nước, ở nước ta khi các tuyến đường quốc lộ như quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh và các tuyến đường cao tốc được xây dựng và nâng cấp đi vào khai thác thì các trạm thu phí lại được quan tâm đặc biệt, mọc lên như nấm “nhằm tận thu” của các chủ đầu tư BOT nhưng không ai, từ cơ quan nhà nước, cơ quan quản lý ngành, địa phương quan tâm xây dựng các trung tâm logistics (hậu cần) nghĩ đến diện mạo tương lai cho các tuyến giao thông trong hệ thống cơ sở hạ tầng logistics văn minh, hiện đại ở Việt Nam (Đặng Đình Đào, 2015).

Thứ tư, cần có chính sách đặc thù về phân bổ đất để xây dựng các trung tâm logistics ở nước ta theo các cấp độ nhằm thực hiện liên kết kinh tế hiệu quả giữa các ngành, địa phương và vùng lãnh thổ, thông qua đó thúc đẩy lưu thông và xuất nhập khẩu hàng hóa.

Thứ năm, hoàn thiện cơ chế, chính sách khuyến khích, ưu tiên cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics. Cơ sở hạ tầng logistics phát triển chính là hệ thống cơ sở hạ tầng được kết nối liên hoàn của các cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại, công nghệ thông tin và các lĩnh vực dịch vụ khác có liên quan theo hướng đảm bảo tối ưu hóa dòng vận động hàng hóa, tiền tệ, thông tin với mục tiêu giảm chi phí thấp nhất trong phân phối, lưu thông của nền kinh tế quốc dân. Ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống đường

gom ở các địa phương. Về vốn đầu tư, Nhà nước cần có chính sách huy động và quản lý sử dụng hiệu quả các nguồn vốn từ ngân sách, viện trợ, vốn vay... từ các tổ chức quốc tế để xây dựng, cải tạo, nâng cấp hệ thống cảng biển, kho bãi lớn thành các trung tâm trung chuyển và phân phối hàng hóa trong khu vực, phấn đấu đưa Việt Nam trở thành trung tâm logistics lớn của khu vực trong tương lai. Đồng thời quản lý hiệu quả các nguồn vốn theo các hình thức huy động để xây dựng kết cấu hạ tầng logistics, trong đó có hạ tầng giao thông vận tải, tránh kiểu đầu tư, quản lý ồ ạt các dự án BOT riêng lẻ, chia cắt các tuyến giao thông huyết mạch bằng các trạm BOT như thời gian gần đây.

Thứ sáu, đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin (cả các cơ sở hạ tầng phần mềm khác về logistics) phục vụ phát triển ngành logistics. Cùng với việc khuyến khích phát triển khu vực kinh tế tư nhân trong kinh doanh dịch vụ logistics bằng các chính sách cụ thể, quan tâm đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin (gồm: mạng lưới công nghệ thông tin phục vụ sản xuất, kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử, xây dựng phần mềm chuyên dùng trong phân phối và lưu thông hàng hóa...) đảm bảo thúc đẩy sự phát triển bền vững hoạt động logistics. Công nghệ thông tin ứng dụng hiệu quả sẽ giúp các doanh nghiệp logistics nhanh chóng cập nhật các phương tiện, hàng hóa được vận chuyển giữa các bên liên quan, kịp thời triển khai các dịch vụ như thủ tục hải quan, tổ chức ghép mối hợp lý nhờ đó giảm được quãng đường vận chuyển, hạn chế vận chuyển đường vòng, xe

chạy không tải, tổ chức xếp dỡ và giao hàng cũng như giải phóng nhanh phương tiện vận chuyển, từ đó hạn chế tối đa các chi phí phát sinh cũng như các chi phí không chính thức khác.

Thứ bảy, phát triển hệ thống logistics trong hội nhập phát triển phải hướng tới mục tiêu hiện thực hóa liên kết kinh tế trong các ngành, địa phương và vùng lãnh thổ, các hành lang kinh tế nhằm khai thác hiệu quả các tiềm năng và lợi thế của đất nước. Từ thể chế pháp luật, cơ sở hạ tầng cho phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics đến việc khai thác, sử dụng dịch vụ logistics đều phải được đặt trong bối cảnh hội nhập của nền kinh tế và trong toàn hệ thống logistics của khu vực và thế giới. Đặc biệt, việc phát triển hệ thống logistics luôn đòi hỏi sự kết nối của nhiều ngành/lĩnh vực/khu vực khác nhau của nền kinh tế theo hướng tối ưu, qua đó thực hiện hiệu quả mô hình liên kết kinh tế giữa các ngành, địa phương, vùng lãnh thổ và các hành lang kinh tế của cả nước.

Thứ tám, đẩy nhanh công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics cho ngành logistics của Việt Nam và trước hết là cho các trung tâm logistics, cần sớm xây dựng các chương trình đào tạo logistics, đưa môn học logistics vào học phần bắt buộc trong chương trình đào tạo bậc đại học và sau đại học chuyên ngành kinh tế, quản lý và quản trị kinh doanh ở các trường đại học trong cả nước theo công văn của Văn phòng Chính phủ gửi Bộ Giáo dục và Đào tạo từ năm 2015. □

Tài liệu tham khảo

- Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, ban hành ngày 03 tháng 07 năm 2015.
- Đặng Đình Đào (2013), *Một số vấn đề phát triển bền vững hệ thống logistics ở nước ta trong hội nhập quốc tế*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội, Hà Nội.
- Đặng Đình Đào (2015), 'Phát triển các trung tâm logistics – Mô hình thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế ở nước ta', *Tạp chí Thông tin và Dự báo Kinh tế - xã hội*, số 07/2015.
- Đặng Đình Đào (chủ nhiệm) (2012), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài khoa học công nghệ độc lập cấp Nhà nước ĐTDL 2010 T/33.
- Đặng Đình Đào (2016), *Nhiệm vụ khoa học công nghệ về hợp tác quốc tế song phương. Xây dựng và phát triển hệ thống logistics theo hướng bền vững - Kinh nghiệm của Đức và bài học đối với Việt Nam* (Theo hợp đồng số 10/2012/HĐ-HTQTSP ngày 04/3/2012 và Quyết định số 890/QĐ-BGD&ĐT ngày 02/3/2012).