# PHÁT TRIỂN LOGISTICS THÀNH PHỐ TRÊN ĐỊA BÀN THỦ ĐÔ HÀ NỘI

**Đặng Thị Thúy Hồng**
*Viện Thương mại và Kinh tế Quốc tế, Trường Đại học Kinh tế quốc dân*
*Email: hong.dangtt@neu.edu.vn*

Ngày nhận: 8/8/2016
Ngày nhận bản sửa: 15/9/2016
Ngày duyệt đăng: 5/10/2016

**Tóm tắt:**
*Theo Quy hoạch và chiến lược phát triển của Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn 2050, Hà Nội có nhiều cơ hội và sự lựa chọn trong phát triển logistics thành phố. Tuy nhiên, hiện nay trong các quy hoạch và chiến lược phát triển của Thủ đô cũng như của các ngành thiếu "chất kết dính logistics", chưa có các yêu cầu và nội dung phát triển logistics thành phố, đặc biệt là về cơ sở hạ tầng logistics thiếu các trung tâm logistics để kết nối các loại phương tiện vận tải nhằm giảm ùn tắc và tai nạn giao thông, nâng cao hiệu quả hệ thống phân phối, lưu thông hàng hóa trên địa bàn. Trong phạm vi bài này, xin đề cập một số vấn đề về logistics thành phố trên địa bàn Thủ đô Hà Nội và giải pháp phát triển trong thời gian tới.*
**Từ khóa:** Logistics thành phố, cơ sở hạ tầng, phương tiện vận tải, môi trường đô thị.

**Development of City Logistics in Hanoi**

*Abstract:*
*According to the Hanoi Strategic Development Plan to 2030 with the vision to 2050, Hanoi will have more opportunities to develop its logistics industry. However, the strategic development plan for Hanoi and other industrial development plans in the area does not plan "for logistics", most of the plans do not cover the contents of logistics, lack of plan for the logistics infrastructures, logistics centers to connect all means of transportation to help reduce traffic problems and strengthen the efficiency of distribution systems. In this paper, the author will introduce some problems of the logistics issues in Hanoi and propose solutions to these issues.*
*Keywords: City logistics, transportation, traffic problems.*

## 1. Giới thiệu

Đô thị đã xuất hiện từ rất sớm trong lịch sử loài người. Hệ thống đô thị là kết quả tất yếu của quá trình phát triển kinh tế - xã hội thông qua sự phân công lao động xã hội. Hệ thống đô thị đóng vai trò như một hệ thống "khung xương" phát triển của mỗi quốc gia. Sự ra đời và phát triển của các đô thị hiện đại là kết quả của quá trình tiến hóa xã hội loài người. Một đô thị với cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin hiện đại và hệ thống giao thông vận tải tiên tiến sẽ có nhiều triển vọng để phát triển trở thành trung tâm phân phối, chế biến và tiêu thụ hàng hóa. Tuy nhiên, cùng với quá trình tăng trưởng kinh tế, các đô thị lớn hiện nay đang phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt trong các vấn đề về đầu tư, thương mại, giáo dục và y tế cũng như là những tác động tiêu cực đối với môi trường sống như: ô nhiễm không khí, tiếng ồn, tắc nghẽn và tai nạn giao thông. Do đó, một hệ thống logistics thành phố hiệu quả và thân thiện với môi trường sẽ tạo động lực thúc đẩy các đô thị trở nên năng động hơn trong phát triển kinh tế cũng như nâng cao sự hấp dẫn của môi trường sống. Vì vậy, logistics thành phố trên địa bàn các đô thị lớn cần phải được quan tâm một cách thích đáng nhằm đáp ứng những đòi hỏi về yếu tố thời gian và đem lại hiệu quả cao trong hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp cũng như đáp ứng mọi nhu cầu của cư dân đô thị.

Logistics thành phố, với mục tiêu xây dựng một hệ thống giao thông vận tải đô thị tiên tiến và hiện đại, là một lĩnh vực nghiên cứu còn khá non trẻ đã phát triển nhanh chóng trong vài thập niên gần đây. Kể từ khi ra đời cho đến nay, có nhiều định nghĩa về logistics thành phố được đưa ra dựa trên những quan điểm khác nhau của các nhà nghiên cứu. Song hầu hết các khái niệm về logistics thành phố đều được xây dựng dựa trên cái nhìn tổng thể và toàn diện về các vấn đề lưu thông hàng hóa trong phạm vi các khu đô thị lớn. Nó cân nhắc các vấn đề về phân phối hàng hóa và xử lý chất thải cũng như những tác động tiêu cực của hệ thống giao thông vận tải đối với môi trường sống đô thị với mục tiêu là cố gắng tích hợp các nguồn lực hiện có để giải quyết những khó khăn do sự gia tăng đô thị hóa và chỉ số cơ giới hóa trong khu vực đô thị.

Theo Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD) năm 1996 thì "Logistics thành phố bao gồm các biện pháp nhằm tối đa hóa khả năng vận chuyển các loại phương tiện vận tải và tối thiểu hóa số lượng phương tiện vận tải trên mỗi km ở địa bàn thành phố với mục đích thiết lập một hệ thống phân phối hàng hóa bền vững về mặt môi trường" (Yanqiang Ma, 2014).

Hay với mục đích tập trung vào việc tối ưu hóa và sử dụng hiệu quả các nguồn lực vận chuyển để góp phần thực hiện các mục tiêu lợi nhuận và giảm thiểu các phiền hà cho môi trường, năm 2008, Crainic đã cho rằng "Logistics thành phố là các hoạt động cắt giảm và kiểm soát số lượng, kích thước và đặc điểm của các phương tiện vận tải, nâng cao hiệu quả của vận chuyển hàng hóa và giảm số lượng km xe trống rỗng hoạt động trên phạm vi thành phố".

Song tiêu biểu nhất phải kể đến định nghĩa của Taniguchi - Viện Logistics thành phố thuộc trường Đại học Kyoto, Nhật Bản, "Logistics thành phố là quá trình tối ưu hóa hoàn toàn các dịch vụ logistics và các hoạt động giao thông vận tải trên địa bàn thành phố thông qua các công ty tư nhân có xét đến các vấn đề về môi trường giao thông, tắc nghẽn giao thông và tiêu thụ năng lượng trong khuôn khổ của một nền kinh tế thị trường" (Taniguchi & cộng sự, 2004). Đây là quan điểm được cho là tiêu biểu và phản ánh toàn diện nhất mục tiêu và vai trò của logistics thành phố. Theo đó, mục tiêu chính của logistics thành phố là để cải thiện điều kiện sống của dân cư bằng cách hạn chế tình trạng tắc nghẽn giao thông, giảm lượng khí thải $CO_2$ và ô nhiễm môi trường. Từ đó, có thể thấy logistics thành phố tập trung vào việc lập kế hoạch, phối hợp và kiểm soát quá trình diễn ra trong ranh giới của một khu vực đô thị nhất định và có liên quan đến sự chuyển động vật lý của hàng hóa, con người và thông tin theo cách mà sẽ tối ưu hóa chi phí và tối thiểu hóa ùn tắc và cải thiện chất lượng cuộc sống.

### *1.1. Đặc điểm của logistics thành phố*

Logistics thành phố ngoài việc mang đầy đủ những đặc điểm chung của logistics thì còn có những đặc điểm riêng sau:

(i) Logistics thành phố hoạt động trong không gian thành phố nhưng không phải là một hệ thống khép kín mà có sự kết nối chặt chẽ với logistics quốc gia, logistics khu vực và logistics toàn cầu. Mạng lưới logistics của một thành phố thường được kết nối chặt chẽ với các mạng lưới logistics của các khu vực khác thông qua các nút giao thông quan trọng như các trung tâm logistics, ga đường sắt hoặc cảng hàng không...

(ii) Logistics thành phố đặc biệt quan trọng đối với các hoạt động lưu chuyển hàng hóa đi, đến trong phạm vi thành phố. Các điểm đầu của quá trình lưu chuyển là các trung tâm phân phối hoặc các nhà kho ở bên ngoài thành phố và điểm đến bao giờ cũng là các trung tâm mua sắm, siêu thị hoặc các hộ gia đình… thường nằm rải rác trên mọi tuyến đường trong phạm vi thành phố. Do đó, thấy rằng mạng lưới phân phối ở thành phố có bán kính tương đối ngắn.

(iii) Logistics thành phố còn được đặc trưng bởi sự đa dạng về chủng loại hàng hóa chuyên chở, giao hàng tần số cao và thường xuyên với khối lượng nhỏ. Bên cạnh phục vụ các ngành công nghiệp đô thị trong việc cung ứng nguyên vật liệu, phụ tùng thay thế và thành phẩm, logistics thành phố còn tập trung chủ yếu vào đáp ứng nhu cầu hàng hóa tiêu dùng hàng ngày của cư dân đô thị. Đặc biệt, sự bùng nổ của thương mại điện tử đang hình thành một loại hình địa lý đô thị mới, nơi các trung tâm phân phối bán lẻ điện tử đang ngày càng đóng vai trò quan trọng đối với logistics thành phố nói chung và hệ thống phân phối hàng hóa đô thị nói riêng.

(iv) Do khoảng cách vận chuyển ngắn nên vận tải đường bộ là phương thức vận tải quan trọng và thích hợp nhất để thực hiện các chức năng của logistics thành phố. Đồng thời, các loại phương tiện giao thông trong khu vực đô thị thường có kích thước nhỏ để thích ứng với việc giao hàng với số lượng

nhỏ, đa dạng về chủng loại nhằm đạt hiệu quả kinh tế cao.

(v) Sự phát triển của logistics thành phố bị ảnh hưởng rất nhiều bởi quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và các quy định khác nhau của chính quyền thành phố. Do đó, chính quyền thành phố cần kết hợp phát triển logistics thành phố vào trong các quy hoạch phát triển kinh tế của thành phố để phục vụ cho kinh tế khu vực đô thị và cải thiện mức sống của người dân.

***1.2. Vai trò của logistics thành phố đối với sự phát triển của các đô thị lớn***

Được xem như là một chiến lược đảm bảo việc vận chuyển hàng hóa hiệu quả và sáng tạo để đáp ứng nhu cầu của khách hàng và doanh nghiệp trong phạm vi đô thị, logistics thành phố đang nổi lên như là một lĩnh vực thu hút được rất nhiều sự chú ý bởi những vai trò quan trọng như sau:

(i) Logistics thành phố góp phần nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng, giảm thiểu thời gian và chi phí logistics, gia tăng sự hài lòng và giá trị cung cấp cho khách hàng. Logistics thành phố phát triển sẽ giúp các doanh nghiệp trên địa bàn các đô thị lớn cũng như kinh tế địa phương tối ưu hóa được thời gian vận chuyển hàng hóa cũng như chi phí trong chuỗi logistics dẫn đến tinh giản quá trình sản xuất, kinh doanh, cắt giảm dự trữ hàng hóa và vì vậy, góp phần nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của các đô thị.

(ii) Logistics thành phố góp phần làm giảm phiền hà liên quan đến vận tải hàng hóa tại các khu vực đô thị. Vận tải hàng hóa đô thị liên quan đến các chủ hàng, người vận chuyển hàng hóa, các cơ quan quản lý hành chính và người tiêu dùng. Sự phối hợp hoạt động của các bên liên quan này sẽ tạo điều kiện cho logistics thành phố phát triển và ngày càng trở nên quan trọng thông qua việc sắp xếp, cơ cấu lại hoạt động giao nhận diễn ra trên địa bàn thành phố.

(iii) Logistics thành phố phát triển một mặt giúp các doanh nghiệp logistics tối đa hóa hiệu quả sử dụng các nguồn lực logistics và các loại dịch vụ logistics với chất lượng dịch vụ tốt hơn, chi phí thấp hơn và trong thời gian ngắn hơn để tối đa hóa lợi nhuận của doanh nghiệp. Mặt khác, logistics thành phố còn giúp các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics giảm thiểu khối lượng và thời gian dự trữ hàng hóa. Từ đó, giảm giá bán hàng hóa và tối đa hóa độ tin cậy, tính linh hoạt và đúng giờ của việc giao hàng nhưng vẫn đảm bảo nguồn cung ứng hàng hóa ổn định, lâu dài để đáp ứng kịp thời nhu cầu của cư dân thành phố.

(iv) Logistics thành phố góp phần giảm thiểu ùn tắc giao thông, tiếng ồn, ô nhiễm không khí và tai nạn giao thông; cải thiện môi trường sống thông qua hạn chế lưu thông những hàng hóa không cần thiết, ứng dụng công nghệ hiện đại và tối ưu hóa quá trình logistics do đó nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân và thúc đẩy phát triển ổn định và lâu dài của thành phố.

(v) Logistics thành phố đẩy nhanh tốc độ lưu thông và phân phối hàng hóa của logistics quốc gia, dòng chảy thông tin và dòng vốn để lái sự phát triển kinh tế của các quốc gia hướng tới hội nhập vào nền kinh tế khu vực và toàn cầu.

(vi) Logistics thành phố phát triển sẽ nâng cao sự hấp dẫn của thành phố trong việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài (FDI), từ đó tạo ra nhiều việc làm cho người lao động trên địa bàn thành phố.

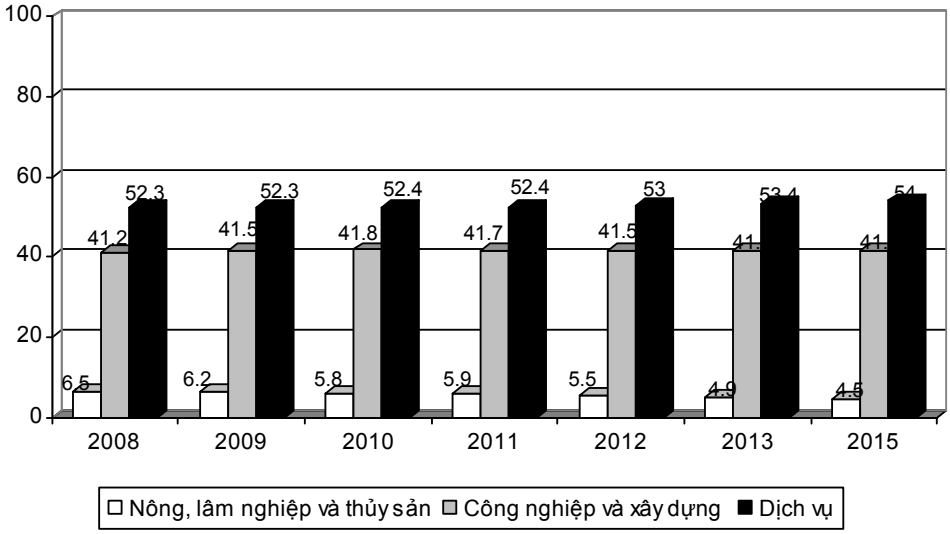
Tóm lại, trong nền kinh tế thị trường hiện đại, logistics thành phố phát triển đóng vai trò quyết định cho sự hội nhập và phát triển của kinh tế đô thị vào nền kinh tế quốc gia và nền kinh tế thế giới, là giải pháp then chốt trong chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo chiều sâu của các thành phố lớn ở Việt Nam hiện nay.

**2. Thực trạng phát triển logistics thành phố trên địa bàn Thủ đô Hà Nội**

Thành phố Hà Nội là trung tâm kinh tế - chính trị- văn hóa của cả nước. Trong suốt hơn 10 năm qua, tốc độ tăng trưởng kinh tế của Hà Nội luôn cao hơn so với mặt bằng chung trên cả nước. Trong mọi điều kiện, dù thuận lợi hay khó khăn Hà Nội vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, gấp từ 1,26 - 1,5 lần so với cả nước và cơ cấu kinh tế ngành có sự chuyển dịch tích cực theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Nếu năm 2008, giá trị nông lâm nghiệp và thủy sản chiếm 6,5% tổng GDP thành phố thì đến năm 2010, tỷ trọng này đã giảm xuống còn 5,8% và đến năm 2013 là 4,9%, giảm gần 1,6% so với năm 2008. Trong khi đó, tỷ trọng giá trị công nghiệp và xây dựng/GDP trong giai đoạn từ 2008 - 2015 mặc dù có sự biến động lên xuống thất thường, song nhìn chung vẫn có xu hướng tăng, nếu năm 2008 tỷ trọng này là 41,2% thì đến năm 2015 đã tăng lên là 41,5%. Số liệu năm 2012 cho thấy, tỷ trọng giá trị công nghiệp- xây dựng và dịch vụ của Hà Nội đạt 94,5%/GDP. Năm 2015, tỷ trọng này của thành phố

**Hình 1: Cơ cấu tổng sản phẩm trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2008 - 2015**

*Đơn vị: %*




*Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hà Nội, 2015*

Hà Nội đạt trên 95,5%/GDP (Hình 1). Quy mô GRDP năm 2015 theo giá hiện hành ước đặt 27,6 tỷ USD, bình quân thu nhập đầu người khoảng 3.600 USD, cao gấp 1,8 lần năm 2010.

Cùng với sự phát triển kinh tế các ngành trên địa bàn Thủ đô, logistics thành phố từng bước được hình thành và phát triển. Tuy ở giai đoạn đầu của sự phát triển nhưng logistics thành phố đã có những đóng góp nhất định vào sự phát triển kinh tế xã hội của Thủ đô Hà Nội trong những năm qua.

***2.1. Thực trạng phát triển cơ chế pháp luật***

Khung thể chế và pháp luật về logistics điều chỉnh các hoạt động liên quan đến lĩnh vực logistics tương đối đầy đủ, đặc biệt gần đây có bổ sung thêm nhiều văn bản quy phạm pháp luật có tính chất định hướng như quy hoạch, chiến lược phát triển liên quan đến ngành logistics cho các thời kỳ 2020, tầm nhìn 2030. Tất cả văn bản chính sách, quy định pháp luật đã phần nào thể hiện được chủ trương, quan điểm của Đảng và Nhà nước trong việc tạo môi trường thuận lợi cho hệ thống logistics thành phố phát triển. Tuy nhiên, nhìn một cách tổng thể, khung pháp lý cho logistics chưa hoàn chỉnh, thiếu nhất quán và gánh nặng thủ tục hành chính vẫn còn phức tạp và nhiêu khê. Vai trò định hướng của Nhà nước trong phát triển ngành logistics nói chung và logistics thành phố nói riêng chưa rõ ràng và chưa có sự quan tâm đúng mức, một số quy định pháp luật về logistics hiện nay đã không còn phù hợp với tình hình thực tế, thiếu cập nhật các định chế cần thiết trong lĩnh vực logistics quốc tế. Vì vậy, thị trường dịch vụ logistics vẫn còn thiếu tính minh bạch, cạnh tranh chưa lành mạnh, chưa tạo điều kiện phát triển ổn định và dài hạn cho ngành.

***2.2. Thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng***

*2.2.1. Hệ thống đường bộ*

Cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ của Hà Nội đã có nhiều chuyển biến theo hướng tích cực, có lợi cho sự phát triển của kinh tế thành phố. Các tuyến quốc lộ và cao tốc hướng tâm trên địa bàn đã được hình thành và phân bố khá hợp lý, tạo ra được sự kết nối liên thông với toàn bộ mạng lưới đường bộ trên địa bàn cũng như với các khu vực khác trên cả nước. Tuy nhiên, giao thông đường bộ Hà Nội đang phải chịu một sức ép lớn trước sự gia tăng về mật độ dân số và phương tiện cá nhân. Sự mất cân đối về mật độ dân cư giữa khu vực nội đô và ngoại thành đã và đang dẫn đến sự quá tải ở nhiều khu vực, khiến nhiều tuyến đường luôn trong trong tình trạng ùn tắc giao thông cục bộ, kéo dài, gây bức xúc dư luận, ảnh hưởng tới mỹ quan đô thị. Theo báo cáo của Bộ Giao thông Vận tải trong năm 2012, Hà Nội có 67 điểm ùn tắc nghiêm trọng và đến năm 2015, số lượng các điểm ùn tắc nghiêm trọng dù đã giảm xuống dưới 50 điểm nhưng lại phát sinh nhiều điểm ùn tắc cục bộ khác. Ngoài ra, cũng theo Sở Giao thông Vận tải Hà Nội, đến cuối năm 2015, Hà Nội có khoảng 4,9 triệu xe máy và 535.000 xe ô tô với tỷ lệ đảm nhận phương thức của phương tiện cơ giới cá nhân lên tới 70%, cao hơn nhiều so với các đô thị khác trên thế giới như New York (2010) là 33%, Tokyo (2009) là 12%, Thượng Hải (2011) là 20%

(Anh Phương, 2014). Thực tế này cho thấy tình hình giao thông trên địa bàn Hà Nội vẫn còn diễn biến rất phức tạp.

*2.2.2. Hệ thống đường sắt*

Đường sắt Hà Nội là hệ thống giao thông quan trọng trong vận chuyển hàng hóa và hành khách, được nối liền với hầu hết mọi vùng miền ở Việt Nam. Trong những năm gần đây, ngành đường sắt đã cải tiến, nâng cấp hệ thống đường sắt nhằm nâng cao năng lực, đảm bảo an toàn và rút ngắn thời gian chạy tàu trên các tuyến. Mặc dù vậy, cơ sở hạ tầng đường sắt Hà Nội vẫn còn cũ kỹ, lạc hậu; các nút giao cắt với đường bộ phần lớn là giao đồng mức; nhiều tuyến đường ngang qua đường sắt thiếu rào chắn, đèn báo hiệu; đội ngũ lao động khá đông đảo nhưng năng suất lao động chưa cao; tình trạng vi phạm, tái lấn chiếm hành lang an toàn giao thông vẫn xảy ra thường xuyên.

*2.2.3. Hệ thống đường thủy*

Hà Nội có hệ thống sông ngòi khá lớn, rất thuận lợi cho phát triển giao thông đường thủy, song Hà Nội mới chỉ khai thác một phần rất nhỏ tiềm năng vận tải do mạng lưới cảng đường thủy nội địa ở khu vực phía Bắc nói chung và Hà Nội nói riêng phần lớn được xây dựng từ những thập niên 70 - 80 của thế kỷ trước nên đội tàu có trọng tải không đáng kể và thiết bị, dịch vụ cảng vụ còn yếu kém, chủ yếu khai thác sông tự nhiên và vẫn còn rất nhiều điểm đen làm giảm năng lực thông quan và gây mất an toàn giao thông.

*2.2.4. Hệ thống đường hàng không*

Trong thời gian qua, ngành hàng không Việt Nam không ngừng phát triển cả về chất và lượng, đang trở thành ngành kinh tế quan trọng của đất nước. Song, hầu hết mọi tuyến đường hàng không của Việt nam đều dừng ở Trung Quốc, Hàn Quốc, Singapore hay Đài Loan nên năng lực chuyên chở thường rất hạn chế, nhất là vào thời điểm cuối tháng. Ngoài ra, vận chuyển hàng hóa quốc tế của các hãng hàng không Việt Nam vẫn chỉ được thực hiện trên cơ sở khai thác kết hợp trên các đường bay chuyên chở hành khách cũng như các hợp đồng hợp tác liên danh, mua tải trên các chuyến bay chuyên chở hàng hóa của hãng hàng không nước ngoài nên khối lượng chuyên chở thường không lớn.

*2.2.5. Cơ sở hạ tầng kho hàng, bến bãi*

Hệ thống kho bãi ở Hà Nội còn nhỏ, quy mô rời rạc, chất lượng chưa cao. Chưa xây dựng được các trung tâm logistics tầm cỡ trong khu vực để kết nối các hình thức vận tải và các loại phương tiện vận tải.

*2.2.6. Cơ sở hạ tầng thông tin*

Hiện nay, mức độ ứng dụng công nghệ thông tin vào các hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội đã có nhiều biến chuyển theo hướng tích cực. Nhiều doanh nghiệp logistics trên địa bàn Hà Nội cũng đã bắt đầu ứng dụng các phần mềm theo dõi, kiểm soát quá trình vận chuyển hàng hóa nhằm thông tin kịp thời tiến độ, thời gian và lịch trình vận chuyển cho khách hàng khi có yêu cầu. Mặc dù vậy, việc ứng dụng công nghệ thông tin và truyền thông vào hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn kém xa so với trình độ quốc tế, thiếu hẳn các tiện ích và tương tác mà khách hàng rất cần như công cụ theo dõi đơn hàng, theo dõi lịch trình tàu...

***2.3. Thực trạng phát triển doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics***

Ngoài vị thế quan trọng về kinh tế, chính trị, văn hóa, thành phố Hà Nội còn là đầu mối giao thông quan trọng của cả vùng châu thổ sông Hồng nên hạ tầng cơ sở đặc biệt phát triển, rất nhiều tiềm năng song dường như ngành logistics vẫn chưa khai thác được hiệu quả. Theo số liệu của Sở Công thương Hà Nội, hầu hết các doanh nghiệp LSP chỉ có quy mô nhỏ và vừa (quy mô vốn trung bình là 18,6 tỷ đồng và quy mô nhân sự trung bình là 58 người) (Anh Phương, 2014). Thậm chí có những doanh nghiệp quy mô vốn chỉ có 500 triệu đồng với số lượng nhân viên chưa đến 5 người và có nhiều doanh nghiệp trên địa bàn chưa ứng dụng các phần mềm công nghệ thông tin trong hoạt động của mình… Các doanh nghiệp logistics trên địa bàn Hà Nội không chỉ làm giao nhận và vận tải thông thường mà còn làm cả các công việc về lưu kho, dán nhãn hiệu, đóng gói bao bì và thủ tục hải quan… Tuy nhiên, cho đến nay, các doanh nghiệp LSP Việt Nam nói chung và trên địa bàn Hà Nội nói riêng vẫn chủ yếu đóng vai trò "vệ tinh" cho các công ty logistics nước ngoài, chỉ đảm nhận một số công đoạn trong chuỗi hoạt động logistics như làm thủ tục hải quan, cho thuê phương tiện vận tải, kho bãi…

***2.4. Thực trạng nguồn nhân lực logistics***

Sự phát triển mạnh mẽ của ngành logistics toàn cầu cho thấy rằng nguồn nhân lực có tay nghề và kỹ năng cao là nhân tố vô cùng quan trọng cho việc phát triển các dịch vụ logistics một cách hiệu quả. Nguồn nhân lực cho logistics thành phố của các doanh nghiệp còn nhiều hạn chế cả số lượng và chất

lượng. Hầu hết những người tham gia kinh doanh logistics thành phố hiện nay đều thiếu kiến thức, nhất là chưa được trang bị những bí quyết và kỹ năng kinh doanh loại hình đặc biệt này.

**3. Giải pháp phát triển logistics thành phố trên địa bàn Thủ đô Hà Nội**

Để có thể hiện thực hóa được mục tiêu quy hoạch, chiến lược phát triển Thủ đô đến năm 2030 tầm nhìn 2050, logistics thành phố cần được ưu tiên tập trung phát triển, trong đó, theo chúng tôi, cần thực hiện các giải pháp có tính nền tảng sau:

***3.1. Giải pháp hoàn thiện cơ chế, chính sách phát triển logistics thành phố***

Trước hết, xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển logistics thành phố Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn 2050. Đây là vấn đề rất cần thiết hiện nay và là một công việc lớn, đòi hỏi phải có sự tham gia của nhiều ngành với nhiều lĩnh vực khác nhau. Trong quy hoạch tổng thể phát triển ngành logistics cần quan tâm xây dựng các trung tâm logistics lớn có tầm dài hạn 50 đến 100 năm. Cần dành quỹ đất và phát huy tối đa tiềm năng của các nguồn lực về vật chất cũng như con người để xây dựng các trung tâm này.

- Hoàn thiện và cụ thể hóa các chính sách phát triển logistics của Nhà nước về logistics thành phố: xây dựng hành lang pháp lý đảm bảo tính nhất quán, thông thoáng và hợp lý trong các văn bản, quy định liên quan đến lĩnh vực logistics thành phố với mục đích tạo cơ sở cho một thị trường logistics thành phố phát triển, minh bạch. Cùng với việc điều chỉnh và bổ sung Luật Thương mại về các điều khoản nói về logistics và Nghị định 140 Chính phủ ngày 05/ 09/ 2007, Nhà nước, chính quyền thành phố cần ban hành bổ sung các văn bản pháp quy cho lĩnh vực logistics

- Thành lập cơ quan liên ngành quản lý hệ thống logistics thành phố: Các hiệp hội ngành liên quan tới dịch vụ logistics gồm có Hiệp hội Các doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam (VSA), Hiệp hội Đại lý - Môi giới Hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), Hiệp hội Vận tải ô tô… Thực tế trên địa bàn thành phố Hà Nội, chưa có cơ quan quản lý nhà nước về logistics mà đang do nhiều sở ban ngành như giao thông vận tải, thương mại, tài chính, hải quan đảm nhiệm theo phạm vi được phân công. Điều này đòi hỏi phải sớm thành lập cơ quan quản lý nhà nước về logistics của thành phố.

- Tuyên truyền, nâng cao nhận thức về vai trò của hệ thống logistics thành phố: nâng cao nhận thức vai trò của logistics thành phố trong nền kinh tế quốc dân từ đó tạo nhận thức rộng rãi về logistics thành phố đối với các cơ quan quản lý, các ngành trên địa bàn thành phố Hà Nội và sự cần thiết phải có kế hoạch, bước đi và biện pháp phát triển logistics thành phố của Thủ đô trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2030 thời kỳ hội nhập.

- Tăng cường vai trò quản lý của chính quyền thành phố: tăng cường vai trò của Nhà nước, chính quyền thành phố trong việc định hướng và hỗ trợ, tạo điều kiện cho hệ thống logistics thành phố phát triển. Nếu nhìn sang Singapore, Đức chúng ta có thể thấy sức mạnh của nhà nước tác động đến hệ thống logistics thành phố như thế nào.

***3.2. Giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố Hà Nội***

Cơ sở hạ tầng có vai trò hết sức quan trọng để các doanh nghiệp có thể thực hiện các dịch vụ logistics thành phố nhằm đưa hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ cuối cùng với chi phí thấp nhất. Giải pháp này cần tập trung vào:

- Phát triển, nâng cấp kết cấu hạ tầng phần cứng: Trong cơ sở hạ tầng logistics thành phố, kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phục vụ cho phát triển hệ thống logistics thành phố bao gồm: hệ thống đường sông, đường bộ, các nhà ga, cảng hàng không, các trung tâm logistics, kho hàng bến bãi cũng như các trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa, container ở các điểm vận tải giao nhận. Do đó, để phát triển hệ thống logistics thành phố thì trước hết phải đầu tư cho các cảng, sân bay, cảng thông quan nội địa, đường bộ, đường sắt, đường sông, kho bãi, trang thiết bị... theo một kế hoạch tổng thể, nhất là đầu tư các trung tâm logistics có quy mô lớn để kết nối các loại phương tiện vận tải, các tuyến giao thông vành đai nhằm phát huy khả năng tương tác cũng như hỗ trợ qua lại lẫn nhau một cách hiệu quả thông qua các trung tâm này.

- Xây dựng cơ sở hạ tầng phần mềm: Cần nâng cao nhận thức về vai trò và tác dụng của việc áp dụng công nghệ thông tin. Sử dụng công nghệ phù hợp với trình độ và quy mô kinh doanh của doanh nghiệp. Chính quyền thành phố cũng như doanh nghiệp LSP cần đẩy nhanh tiến độ xây dựng hệ thống thông tin hiện đại, thiết lập mạng lưới cơ sở dữ liệu rộng lớn để nó thực sự giúp ích là cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp LSP và các doanh

nghiệp xuất nhập khẩu; tăng cường sử dụng hệ thống truyền thông tin EDI để thực hiện nhanh chóng các thủ tục khai báo hải quan, ưu tiên đầu tư ứng dụng các công nghệ mới như: Hệ thống kiểm soát thiết bị và container (Container & Equipment Control System), Hệ thống theo dõi lưu kho bãi container (Container Storage Planning System), Phần mềm về hành trình (Routing Software), Hệ thống tìm hàng tự động (Automatic Picking System)…

***3.3. Giải pháp phát triển hệ thống doanh nghiệp logistics***

Các doanh nghiệp logistics là một thành phần chủ yếu của hệ thống logistics đô thị, do đó, một trong những biện pháp quan trọng để thúc đẩy khả năng cạnh tranh của ngành logistics đô thị đó là tăng cường sức mạnh của các doanh nghiệp LSP, thông qua các biện pháp như: tăng cường liên kết hoạt động giữa các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố; sớm hình thành và phát triển loại hình doanh nghiệp 3PL; nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng; đa dạng hóa các sản phẩm dịch vụ cung ứng, tập trung phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng; kết hợp thêm nhiều tuyến vận tải đa phương thức nhằm đạt tới mục tiêu tiết kiệm tối đa chi phí và chất lượng dịch vụ nâng cao; phát triển dịch vụ gom hàng và đóng gói, phân loại hàng hóa cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu; cung cấp dịch vụ kiểm kê, phân phối hàng hóa đến đúng địa chỉ tiếp nhận; phát huy hiệu quả vai trò của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam.

***3.4. Giải pháp đào tạo nguồn nhân lực cho hệ thống logistics thành phố***

Với một lực lượng lao động vừa thiếu lại vừa yếu về chuyên môn như hiện nay, có thể khẳng định tính cấp thiết của việc đào tạo, phát triển nguồn nhân lực cung cấp cho hệ thống logistics thành phố. Để làm được điều này, cần phải thay đổi nhận thức của chủ doanh nghiệp, cơ quan quản lý ngành về lợi ích và vai trò của hệ thống logistics thành phố, khi đó doanh nghiệp, các ngành và các địa phương sẽ quan tâm nhiều hơn đến việc đào tạo và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Việc đào tạo này phải được tiến hành ở cả ba cấp độ cán bộ hoạch định chính sách, cán bộ quản lý và người lao động trực tiếp.

Cuối cùng, trong chiến lược dài hạn, chính quyền thành phố cần tăng cường quan tâm, hỗ trợ trong xây dựng và hoạch định chính sách có định hướng, liên quan đến ngành logistics và logistics thành phố. Mở các bộ môn, các khoa về logistics, quản trị chuỗi cung ứng,… trong các trường đại học kinh tế và quản trị kinh doanh. Nội dung và chương trình đào tạo phải thường xuyên cập nhật theo hướng chuẩn mực quốc tế.❐

**Tài liệu tham khảo**


Anh Phương (2014), *Thị trường logistics Hà Nội: Có nhưng chưa đủ*, truy cập từ <http://vccinews.vn/news/11694/.html>.

Bộ Giao thông Vận tải, *Báo cáo tổng kết công tác năm 2012 và triển khai nhiệm vụ năm 2013*.

Cục Thống kê Thành phố Hà Nội (2014), *Niên giám thống kê Thành phố Hà Nội năm 2013*.

Crainic Teodor Gabriel (2008), *City Logistics*, Cirrelt.

Taniguchi. E, Russell G. Thompson & Tadashi Yamada (2004), *Logistics Systems for Sustainable Cities*, Elsevier Science Ltd, Pergamon.

Taniguchi. E, Russell G. Thompson & Tadashi Yamada (2014), 'City Logistics - Mapping The Future',

*CRC Press*.

Thủ tướng Chính phủ (2007), *Nghị định số 140/2007/NĐ-CP Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh logistics*, ban hành ngày 05 tháng 9 năm 2007.

Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội, *Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050*.

Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội, *Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hà Nội đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050*.

Yanqiang Ma (2014), *City Logistics in China - An Empirical Study from An Emerging - Market – Economy Country*, Technischen Universität Darmstadt, Germany.