

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGOẠI THƯƠNG**

-----***-----

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

**NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA
NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM TRONG
BỐI CẢNH HỘI NHẬP KINH TẾ QUỐC TẾ**

Chuyên ngành: Kinh tế quốc tế

BÙI DUY LINH

Hà Nội - 2018

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGOẠI THƯƠNG**

-----***-----

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

**NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA
NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM TRONG
BỐI CẢNH HỘI NHẬP KINH TẾ QUỐC TẾ**

Ngành: Kinh tế

Chuyên ngành: Kinh tế quốc tế

Mã số: 62.31.01.06

BÙI DUY LINH

Người hướng dẫn khoa học: PGS, TS. Trịnh Thị Thu Hương

Hà Nội - 2018

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học độc lập của tôi. Các thông tin, dữ liệu, số liệu trong luận án đều có nguồn gốc rõ ràng, cụ thể. Kết quả nghiên cứu trong luận án là trung thực và chưa từng được công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu nào khác.

Nghiên cứu sinh

Bùi Duy Linh

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	i
DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT.....	v
DANH MỤC BẢNG	vii
DANH MỤC HÌNH	ix
MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI MỘT QUỐC GIA TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP	19
1.1 Khái quát chung về cạnh tranh và năng lực cạnh tranh.....	19
1.1.1 Cạnh tranh	19
1.1.2 Năng lực cạnh tranh	23
1.1.3 Các cấp độ của năng lực cạnh tranh.....	25
1.2 Khái quát chung về dịch vụ logistics và năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics.....	29
1.2.1 Khái niệm dịch vụ logistics.....	29
1.2.2 Vai trò của dịch vụ logistics	31
1.2.3 Năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics	34
1.3 Các yếu tố tác động đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics	35
1.3.1 Các yếu tố bên ngoài	35
1.3.2 Các yếu tố bên trong.....	39
1.4 Tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics.....	41
1.4.1 Tiêu chí đánh giá theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI – Logistics Performance Index) của WB.	41
1.4.2 Đánh giá hệ thống logistics quốc gia theo quan điểm của Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB)	43
1.4.3 Tiêu chí đánh giá của hai tác giả Chengmin Zhang và Chuan Lu (2013) trong đánh giá năng lực logistics	44
1.4.4 Các tiêu chí do tác giả lựa chọn nhằm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam được đưa ra trong nghiên cứu.....	45
1.5 Mô hình lý thuyết phân tích năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics....	50
1.5.1 Ma trận các yếu tố bên ngoài (EFE).....	51

1.5.2	<i>Ma trận các yếu tố nội bộ (IFE)</i>	55
1.5.3	<i>Ma trận SWOT</i>	59
1.5.4	<i>Lựa chọn mô hình khi đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics của tác giả</i>	62
CHƯƠNG 2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU ĐỊNH LƯỢNG		64
2.1	<i>Mô hình và giả thuyết nghiên cứu:</i>	64
2.2	<i>Quy trình nghiên cứu</i>	68
2.3	<i>Thiết kế nghiên cứu</i>	70
2.3.1	<i>Thiết kế bảng hỏi và lựa chọn thang đo</i>	70
2.3.2	<i>Tổng thể mẫu nghiên cứu và phương pháp thu thập dữ liệu</i>	73
CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP		74
3.1	<i>Thực trạng năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam</i>	74
3.1.1	<i>Nhu cầu và tiềm năng phát triển ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam</i>	74
3.1.2	<i>Năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics</i>	78
3.1.3	<i>Hạ tầng cơ sở cơ bản</i>	80
3.1.4	<i>Thực trạng khung pháp lý</i>	95
3.1.5	<i>Tính hiệu quả quy trình thủ tục hải quan</i>	99
3.1.6	<i>Nguồn nhân lực</i>	102
3.1.7	<i>Chi phí logistics</i>	104
3.2	<i>Đánh giá định lượng các nhóm nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam</i>	106
3.2.1	<i>Phương pháp phân tích</i>	106
3.2.2	<i>Các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh ngành logistics trong bối cảnh hội nhập</i>	109
3.2.3	<i>Phân tích hồi quy</i>	118
CHƯƠNG 4. ĐỊNH HƯỚNG, GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM NHỮNG NĂM TỚI.		125
4.1	<i>Các bài học quốc tế về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics.</i>	125

4.1.1	<i>Bài học từ Singapore</i>	125
4.1.2	<i>Bài học từ Malaysia</i>	127
4.1.3	<i>Bài học từ Thái Lan</i>	128
4.2	<i>Định hướng phát triển ngành logistics Việt Nam trong những năm tới.</i>	129
4.3	<i>Giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế</i>	133
4.3.1	<i>Hoàn thiện khung pháp lý và những chính sách tạo điều kiện thuận lợi cho logistics phát triển</i>	133
4.3.2	<i>Chính sách phát triển nguồn nhân lực phù hợp, phục vụ cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics</i>	137
4.3.3	<i>Đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở đồng bộ, hiện đại nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics</i>	139
4.3.4	<i>Phát triển logistics phù hợp với tiềm lực kinh tế quốc gia và vị thế quốc gia trong hệ thống logistics khu vực và thế giới</i>	144
4.3.5	<i>Đẩy mạnh liên kết vùng nhằm tăng cường nguồn vốn đầu tư cho ngành logistics</i>	145
	KẾT LUẬN	148
	TÀI LIỆU THAM KHẢO	
	PHỤ LỤC	

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

ACI	Asia Competitiveness Institute	Học viện Năng lực cạnh tranh Châu Á
ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng phát triển châu Á
AEC	ASEAN Economic Community	Cộng đồng Kinh tế chung ASEAN
AHP	Analytic Hieracy Process	Mô hình phân tích thứ bậc
ASEAN	Association of South East Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
CFS	Container Freight Station	Bãi container ngoại quan
CIEM	Central Institute for Economic Management	Viện Quản lý Kinh tế Trung ương
CY	Container Yard	Kho container
DWT	Deadweight Tonnage	Tấn trọng tải
EDI	Electronic Data Interchange	Trao đổi dữ liệu điện tử
EFE	External Factor Evaluation	Ma trận các yếu tố bên ngoài
EVFTA	EU – Vietnam Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do VN – EU
FCZ	Free Commercial Zone	Khu vực mậu dịch tự do
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
ICD	Inland Container Depot	Cảng container nội địa
ICT	Information and Communications Technology	Hạ tầng công nghệ thông tin
IFE	Internal Factor Evaluation	Ma trận các yếu tố nội bộ
IMD	Institute of Management and Development	Viện Phát triển quản lý
LPI	Logistics Performance Index	Chỉ số năng lực quốc gia về logistics
ODA	Official Development Assistance	Hỗ trợ phát triển chính thức
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế

OMS	Online Management System	Hệ thống quản lý đơn hàng
PEST	Political, Economic, Social factors and Technological factors	Yếu tố Chính trị, Kinh tế, Xã hội và Công nghệ
PSA	Product Storage Areas	Hệ thống kho hàng
RFID	Radio Frequency Identification	Nhận dạng bằng tần số của sóng vô tuyến
SWOT	Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats	Mô hình phân tích điểm mạnh – điểm yếu – cơ hội – thách thức
TFP	Total Factor Productivity	Năng suất yếu tố tổng hợp
TMS	Transport Management System	Hệ thống quản lý vận tải
TPP	Trans-Pacific Partnership Agreement	Hiệp định đối tác kinh tế xuyên Thái Bình Dương
TT	Truck Terminals	Điểm tập kết
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại và Phát triển
VIFFA	Vietnam Freight Forwarders Association	Hiệp hội giao nhận Việt Nam
VLA	Vietnam Logistics Associations	Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam
WB	World Bank	Ngân hàng thế giới
WEF	World Economic Forum	Diễn đàn kinh tế thế giới
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho hàng
WTO	World Trade Organization	Tổ chức thương mại thế giới

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1 Ma trận các yếu tố bên ngoài	53
Bảng 1.2 Ví dụ về ma trận các yếu tố nội bộ	57
Bảng 2.1 Thiết kế bảng hỏi trong nghiên cứu	71
Bảng 3.1 LPI và các chỉ số đánh giá thành phần logistics của Việt Nam, giai đoạn 2010-2016.....	76
Bảng 3.2 Top 5 quốc gia dẫn đầu về hoạt động logistics trong nhóm thu nhập trung bình thấp	76
Bảng 3.3 Trọng tải tàu cho phép và năng lực xếp dỡ của năm cảng lớn nhất Việt Nam năm 2016	84
Bảng 3.4 Số lượng cảng sông phân theo môn nước và trọng tải năm 2015.....	88
Bảng 3.5 Hạ tầng đường bộ Việt Nam năm 2017	89
Bảng 3.6 Thực trạng mạng lưới đường sắt Việt Nam 2015	91
Bảng 3.7 Tốc độ kết nối Internet trung bình của Việt Nam so với các quốc gia trên thế giới năm 2015	94
Bảng 3.8 Thủ tục hải quan, thông quan của Việt Nam qua các năm 2010-2016.....	100
Bảng 3.9 So sánh thủ tục hải quan, thông quan của Việt Nam với Singapore và Thái Lan năm 2016	101
Bảng 3.10 Tính hiệu quả của các quy trình hải quan, thông quan của Việt Nam so với Singapore và Thái Lan năm 2016.....	102
Bảng 3.11 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng hạ tầng cơ sở cơ bản”	109
Bảng 3.12 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng khung pháp lý”	110
Bảng 3.13 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây”	111
Bảng 3.14 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng nguồn nhân lực”.....	111
Bảng 3.15 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây”	112
Bảng 3.16 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây” sau khi điều chỉnh	112

Bảng 3.17 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Tiềm năng phát triển của dịch vụ”	113
Bảng 3.18 Tổng hợp hệ số tin cậy Cronbach Alpha của các thang đo.....	114
Bảng 3.19 Chỉ số KMO và kết quả kiểm định Bartlett	114
Bảng 3.20 Ma trận các nhân tố ảnh hưởng đến tiềm năng phát triển dịch vụ logistics trong tương lai của các doanh nghiệp logistics Việt Nam sau khi xoay	115
Bảng 3.21 Hệ số Cronbach Alpha của các thành phần mới trích được.....	117
Bảng 3.22 Kết quả giá trị thống kê của các nhân tố tác động tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế	118
Bảng 3.23 Kết quả phân tích hồi quy ảnh hưởng của các nhân tố tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế	119

DANH MỤC HÌNH

Hình 2.1 Mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.....	65
Hình 2.2 Quy trình thực hiện nghiên cứu.....	68
Hình 3.1 Biểu đồ quy mô doanh thu ngành dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2010-2016	74
Hình 3.2 Biểu đồ so sánh chỉ số LPI 2016 của Việt Nam với một số quốc gia trong khu vực	77
Hình 3.3 Biểu đồ cơ cấu thành phần kinh tế kinh doanh dịch vụ logistics	78
Hình 3.4 Phân bố vị trí cảng biển Việt Nam	81
Hình 3.5 Biểu đồ sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng Việt Nam giai đoạn 2010-2015	82
Hình 3.6 Biểu đồ tỷ trọng cơ cấu cầu cảng của hệ thống cảng Việt Nam theo cỡ tàu ..	83
Hình 3.7 Phân loại đội tàu Việt Nam năm 2017	84
Hình 3.8 Biểu đồ chỉ số kết nối tàu biển quốc gia năm 2015.....	86
Hình 3.9 Biểu đồ lượng hàng hóa và tỷ trọng lượng hàng hóa được chuyên chở bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2010-2016.....	87
Hình 3.10 Thị phần vận tải hàng hóa hàng không quốc tế 2014 theo sản lượng	93
Hình 3.11 Chi phí logistics so với GDP của một số quốc gia năm 2010	105
Hình 3.12 Mô hình nghiên cứu sau khi điều chỉnh	117

MỞ ĐẦU

1 Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Logistics là một mắt xích quan trọng trong quá trình phân phối hàng hoá từ nơi sản xuất đến người tiêu dùng. Hoạt động logistics ngày nay không chỉ gắn liền với hoạt động kho vận, giao nhận vận tải, mà còn lên kế hoạch, sắp xếp dòng chảy nguyên vật liệu từ nhà cung ứng đến nhà sản xuất, sau đó hàng hóa được luân chuyển từ khâu sản xuất đến người tiêu dùng cuối cùng, tạo nên sự liên thông trong toàn xã hội theo những phương án tối ưu hóa, giảm chi phí vận chuyển và lưu kho. Hiệu quả của quá trình này có tầm quan trọng quyết định đến tính cạnh tranh của ngành công nghiệp và thương mại mỗi quốc gia. Đối với những nước phát triển như Nhật và Mỹ logistics đóng góp khoảng 10% GDP. Đối với những nước kém phát triển thì tỷ lệ này có thể hơn 30%. Sự phát triển dịch vụ logistics có ý nghĩa đảm bảo cho việc vận hành sản xuất, kinh doanh các dịch vụ khác được đảm bảo về thời gian và chất lượng. Logistics phát triển tốt sẽ mang lại khả năng tiết giảm chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ

Lĩnh vực dịch vụ logistics ở Việt Nam đã và đang bước vào một thời kỳ mới, có rất nhiều cơ hội để phát triển. Tuy nhiên, bài toán năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics vẫn còn quá nhiều ẩn số. Năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics của Việt Nam còn khá thấp so với nhiều quốc gia trong khu vực và trên thế giới thể hiện ở phần lớn thị trường logistics Việt Nam được nắm giữ bởi các công ty vốn sở hữu nước ngoài không chỉ tiềm lực mạnh về tài chính mà còn có sự vượt trội về mặt công nghệ. Thị trường Việt Nam hầu như chưa có một công ty nội nào có thể đáp ứng được dịch vụ trọn gói cho khách hàng. Trong khi đó, theo thống kê của Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) năm 2015, các công ty nước ngoài đang tham gia vào thị trường logistics Việt Nam chiếm khoảng 80% thị phần, chiếm lĩnh những hoạt động có giá trị gia tăng cao như vận tải hàng hải, kho bãi,... Chỉ số năng lực hoạt động logistics Việt Nam (LPI) đứng thứ 64 trên thế giới (2016), thứ 5 trong Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), logistics có tốc độ phát triển trung bình 20%/năm, tuy nhiên, đây chủ yếu là hoạt động từ các doanh nghiệp ngoại tham gia thị trường logistics khi thị trường đã mở cửa. Hoạt

động logistics của các doanh nghiệp nội đang gặp nhiều khó khăn do các bất cập từ hệ thống pháp lý; hạ tầng cơ sở thiếu và yếu kém; các nhà cung ứng dịch vụ có quy mô nhỏ, phân đoạn rời rạc, không tập trung; công nghệ, cơ sở vật chất yếu kém.

Trong 10 năm vừa qua, Việt Nam đã tích cực và chủ động hội nhập sâu và rộng hơn với khu vực và thế giới. Cụ thể, năm 2007, Việt Nam chính thức trở thành thành viên thứ 150 của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO). Tiếp đó, Việt Nam đã tham gia đàm phán, ký kết hàng loạt các Hiệp định thương mại tự do (FTA) như FTA Việt Nam – Nhật Bản, FTA Việt Nam – Hàn Quốc, FTA Việt Nam – EU,... Đặc biệt, sự hình thành của Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) vào cuối năm 2015 và việc Việt Nam tham gia đàm phán Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP) sẽ mang lại nhiều cơ hội và thách thức với nền kinh tế Việt Nam nói chung và ngành logistics nói riêng. Hội nhập quốc tế dẫn tới gia tăng hoạt động xuất nhập khẩu, từ đó khiến logistics trở thành ngành dịch vụ quan trọng của hoạt động thương mại quốc tế. Hội nhập quốc tế góp phần đẩy mạnh cải thiện bộ máy nhà nước theo hướng đẩy mạnh cải cách hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics phát triển. Tuy nhiên, hội nhập quốc tế cũng đặt ra nhiều thách thức với ngành logistics Việt Nam, đặc biệt là vấn đề năng lực cạnh tranh của ngành.

Nâng cao hiệu quả hoạt động logistics sẽ tạo điều kiện để các nhà đầu tư quốc tế và nội địa tìm nguồn hàng với tổng chi phí thấp hơn so với các quốc gia khác. Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics cũng phù hợp với định hướng dài hạn về thúc đẩy tăng trưởng dựa vào xuất khẩu của Việt Nam. Các hoạt động xuất khẩu bắt buộc phải có sự tương tác với nhiều yếu tố của hệ thống logistics quốc gia, từ cung cấp hạ tầng cơ sở cơ bản, cơ sở vật chất, trang thiết bị, cung ứng dịch vụ, môi trường thể chế, luật định, đồng thời cũng phụ thuộc vào những yếu tố này để tồn tại.

Cùng với xu hướng phát triển trên, việc nghiên cứu những vấn đề về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics cũng như hội nhập ngành dịch vụ logistics Việt Nam có vai trò vô cùng quan trọng. Những nghiên cứu này sẽ là cơ sở để có những đề xuất, giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Chính vì vậy, luận án “Nâng

cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế” đáp ứng tính lý luận và thực tiễn cần thiết để nâng cao năng lực cạnh tranh logistics cũng như thúc đẩy sự phát triển kinh tế quốc gia.

2 Tổng quan về tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài

2.1 Khái quát tình hình nghiên cứu

2.1.1 Tình hình nghiên cứu về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ

Các nghiên cứu về năng lực cạnh tranh hiện nay chủ yếu hướng vào năng lực cạnh tranh của quốc gia hoặc của doanh nghiệp hay sản phẩm chứ chưa chú trọng đến phạm vi ngành. Ở Việt Nam, năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ với những nội dung cập nhật, đầy đủ, toàn diện của nó vẫn là một lĩnh vực khá mới mẻ, kể cả về cả hệ thống lý luận và thực tiễn.

Công trình nghiên cứu khoa học quy mô đầu tiên liên quan đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ là đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ “Giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và thực hiện hiệp định thương mại tự do ASEAN – Trung Quốc” do PGS.TS. Nguyễn Hữu Khải thực hiện vào năm 2005. Bài viết đã đánh giá thực trạng năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ Việt Nam trong tương quan so sánh với các nước ASEAN và Trung Quốc, những thách thức và cơ hội đối với các ngành dịch vụ của Việt Nam khi hội nhập và thực hiện Hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc. Nghiên cứu còn tập trung làm rõ các phân ngành dịch vụ mà Việt Nam có khả năng cạnh tranh cao và những phân ngành dịch vụ kém khả năng cạnh tranh so với ASEAN, Trung Quốc và kiến nghị những giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ của Việt Nam.

Năm 2007, tác giả Nguyễn Hữu Khải và Vũ Thị Hiền đã xuất bản cuốn sách chuyên khảo “Các ngành dịch vụ Việt Nam: Năng lực cạnh tranh và hội nhập kinh tế quốc tế” nhằm mục đích hệ thống lại một số vấn đề lý luận liên quan đến năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ, tìm hiểu những cam kết song phương và đa phương về dịch vụ của Việt Nam trong quá trình hội nhập. Bên cạnh đó, nhóm tác giả cũng đưa ra một số nhận định về năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ

của Việt Nam và đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh đó trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

Nghiên cứu khác liên quan đến năng lực cạnh tranh ở cấp độ quốc gia là “Báo cáo năng lực cạnh tranh Việt Nam năm 2009-2010” do Viện Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) và Học viện Năng lực Cạnh tranh Châu Á (ACI) của Singapore phối hợp thực hiện, với sự tham gia của chuyên gia về năng lực cạnh tranh hàng đầu là Micheal Porter. Bản báo cáo đề cập toàn diện về hiện trạng, năng lực nền kinh tế Việt Nam hiện nay, phân tích khả năng cạnh tranh kinh tế vĩ mô cũng như vi mô để từ đó khuyến nghị những chính sách cần thiết về năng lực cạnh tranh cho Việt Nam. Đặc biệt, báo cáo xác định những ưu tiên và phương pháp cụ thể về năng lực cạnh tranh trong các lĩnh vực được coi là mũi nhọn chủ lực phát triển của Việt Nam như đầu tư trực tiếp nước ngoài, xuất khẩu,...

Luận án tiến sĩ kinh tế “Nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ hướng về xuất khẩu của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế” do tác giả Vũ Thị Hiền (2012) phân tích, đánh giá năng lực cạnh tranh của một số ngành dịch vụ hướng về xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam. Trong nghiên cứu, tác giả trình bày cơ sở khoa học của nâng cao năng lực cạnh tranh các ngành dịch vụ hướng về xuất khẩu, các lý thuyết về năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ trong xuất khẩu và phân tích năng lực cạnh tranh của một số ngành dịch vụ hướng về xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam. Đồng thời, tác giả cũng chỉ ra tình hình xuất khẩu dịch vụ Việt Nam trong những năm qua và các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh một số ngành dịch vụ xuất khẩu của nước ta như dịch vụ vận tải biển, dịch vụ bảo hiểm, dịch vụ viễn thông. Từ đó, tác giả nêu ra những điểm mạnh, điểm yếu về năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ này và kiến nghị các giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ hướng về xuất khẩu của Việt Nam.

Một nghiên cứu khác cũng liên quan đến vấn đề này, tác giả Nguyễn Thị Huyền Trâm (2013) với đề tài “Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam trong thời kỳ hội nhập”, tác giả nêu ra ba vấn đề lớn là cơ sở lý thuyết của năng lực cạnh tranh, thực trạng về năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp hiện nay

trên các phương diện như số lượng, quy mô, vốn, ngành nghề kinh doanh của doanh nghiệp; tình hình thực hiện các chỉ tiêu về năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam. Từ những phân tích trên, tác giả cũng đưa ra những giải pháp và kiến nghị để nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong thời kì hội nhập.

Để giúp các doanh nghiệp nắm bắt rõ hơn về vai trò của năng lực cạnh tranh động đối với năng lực cạnh tranh của ngành du lịch tác giả Đào Duy Huân (2015) đã viết bài báo trên tạp chí Phát triển kinh tế địa phương về “Đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành du lịch thành phố Cần Thơ”. Bài viết sử dụng lý thuyết về 5 áp lực cạnh tranh của M. Porter để đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành du lịch thành phố Cần Thơ và lấy du lịch Tiền Giang, Bến Tre, An Giang làm đối thủ phân tích, để rút ra những lợi thế - bất lợi và các kết luận về những bất lợi về sản phẩm, dịch vụ chưa tốt, cơ sở hạ tầng chưa hiện đại, nguồn nhân lực chưa tốt của du lịch Cần Thơ. Trên cơ sở kết quả đó, đề xuất 6 nhóm giải pháp tương ứng với các yếu tố trên để nâng cao năng lực cạnh tranh.

Những nghiên cứu trong nước đã chỉ ra một thực tế rằng các nhà cung cấp dịch vụ của Việt Nam đang phải cạnh tranh trên cả thị trường trong nước và thị trường thế giới, tuy nhiên năng lực cạnh tranh của các nhà cung cấp dịch vụ Việt Nam vẫn chưa cao. Hơn nữa, hầu hết các công trình trên đều có quan điểm nhất quán rằng hoạt động dịch vụ của Việt Nam đang gặp phải những vấn đề khó khăn như: thiếu một chiến lược phát triển tổng thể, toàn diện cho khu vực dịch vụ làm cơ sở cho các nỗ lực phát triển chung; thiếu cơ sở dữ liệu và thông tin chính xác về các hoạt động dịch vụ để các nhà hoạch định chính sách, các nhà quản lý từ trung ương đến địa phương đưa ra các quyết sách phát triển thích hợp; năng lực phân tích và hoạch định chính sách liên quan đến phát triển dịch vụ còn hạn chế; năng lực con người cũng như cơ chế phối hợp trong quản lý tổ chức triển khai các kế hoạch hành động về dịch vụ ở cả trung ương và địa phương còn yếu.

2.1.2 Tình hình nghiên cứu về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics

Logistics mới hình thành ở Việt Nam gần hai thập niên qua từ khi đất nước mở cửa và ngành vận tải biển bắt đầu phát triển. Trong Luật Thương mại, thuật ngữ

“dịch vụ logistics” được đưa vào từ năm 2005, Nghị định hướng dẫn đối với dịch vụ này mới ra đời năm 2007, các luật khác có liên quan như Luật Hàng hải, các Luật Giao thông... còn thiếu nhiều nghị định hướng dẫn. Trước thời điểm đó, có rất ít công trình nghiên cứu liên quan đến lĩnh vực này được viết và xuất bản ở Việt Nam. Sau thời điểm năm 2005, đã xuất hiện một số lượng đáng kể các công trình nghiên cứu liên quan đến logistics được công bố. Tuy nhiên, các công trình nghiên cứu về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam còn rất hạn chế, rất ít công trình đánh giá tổng thể về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ này.

Một số nghiên cứu tiêu biểu cho đến nay như nghiên cứu “Nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics của các doanh nghiệp giao nhận vận tải Việt Nam trong thời kỳ hội nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO)” do tác giả Lê Thị Minh Thảo thực hiện vào năm 2008. Trong bài viết tác giả đã nêu lên những lý luận tổng quan về năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp dịch vụ hiện nay. Theo đó, tác giả phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics của các DN vận tải giao nhận Việt Nam, từ đó đưa ra các giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh đó. Tác giả cho rằng, nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics để trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp thay vì chỉ tập trung các hoạt động giao nhận truyền thống như lâu nay là hướng phát triển không thể khác được nếu các doanh nghiệp giao nhận – vận tải Việt Nam muốn tồn tại và đứng vững trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay.

Nghiên cứu “Nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành logistics Việt Nam” của nhóm tác giả Thái Anh Tuấn, Lê Thị Minh Tâm, Thái Thị Tú Phương (2014) về những vấn đề chung của ngành logistics Việt Nam sau 5 năm gia nhập WTO. Đầu tiên, các tác giả nêu lên những đóng góp quan trọng của ngành logistics vào sự phát triển nền kinh tế Việt Nam, tình hình phát triển của ngành dịch vụ này tại Việt Nam trên các phương diện như số lượng doanh nghiệp, khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp. Tiếp đến, các tác giả chỉ ra các hạn chế còn tồn tại về khung thể chế pháp lý, hạ tầng cơ sở cũng như hoạt động chính của bản thân các doanh nghiệp logistics và sự thiếu kết nối giữa các doanh nghiệp xuất khẩu với các doanh nghiệp

logistics. Cuối cùng, nhóm tác giả đề xuất các giải pháp để nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp và ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ của TS, Đoàn Thị Phin và TS, Nguyễn Văn Chương: “Nghiên cứu ứng dụng hệ thống Logistics ở Việt Nam” (2005) phân tích hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistic của nước ta, từ đó chỉ ra những khó khăn, bất cập về kết cấu hạ tầng, khung pháp lý trong cung cấp dịch vụ logistics. Xây dựng mô hình phát triển và quản lý nhà nước về logistics, áp dụng mô hình logistics cho một số mặt hàng xuất nhập khẩu có khối lượng lớn của nước ta, đồng thời đề xuất một số cơ chế chính sách và biện pháp để phát triển có hiệu quả logistics ở Việt Nam.

Công trình cấp Bộ “Phát triển dịch vụ hậu cần (logistics) trong tiến trình hình thành cộng đồng kinh tế ASEAN” năm 2009 (chủ nhiệm đề tài: TS, Phạm Thanh Bình) - Viện kinh tế và chính trị thế giới đã nghiên cứu thực trạng phát triển một số dịch vụ hậu cần chủ yếu phục vụ thương mại nội địa và xuất nhập khẩu trong khu vực ASEAN bao gồm tình hình tăng trưởng chung của dịch vụ logistics, đặc biệt là logistics bên thứ 3 (3PL), các dịch vụ khác hỗ trợ cho sự phát triển của dịch vụ logistics như dịch vụ vận tải, dịch vụ công nghệ thông tin viễn thông, dịch vụ kho bãi để bảo quản và dự trữ hàng hóa. Bên cạnh đó công trình cũng tập trung nghiên cứu các nhân tố khách quan và chủ quan thúc đẩy sự cần thiết phải hội nhập nhanh lĩnh vực dịch vụ logistics, lộ trình và các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trong ASEAN. Đồng thời đề xuất gợi ý có tính tham khảo về lộ trình và một số giải pháp nhằm phát triển lĩnh vực logistics cũng như rút ra những bài học kinh nghiệm tham khảo quý báu cho phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam.

Bên cạnh đó, các tạp chí và các diễn đàn online, xuất hiện một số bài viết, tham luận,... đề cập đến một vài khía cạnh liên quan đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics, nhưng nhìn chung mới dừng lại ở những nhận xét mang tính chất khái quát, định tính, trong khuôn khổ thời gian hạn hẹp, chưa phải là nghiên cứu mang tính chất chuyên sâu như “Doanh nghiệp logistics Việt Nam và bài toán năng lực cạnh tranh” (2009); “Nâng cao năng lực cạnh tranh từ liên kết DN xuất nhập khẩu và logistic” (2010) do Bộ Công Thương phối hợp với Bộ Giao thông Vận tải,

Thời báo Kinh tế Việt Nam thực hiện; “Gắn kết xuất nhập khẩu và logistics: Giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh” của nhóm tác giả Hướng Dương, Mỹ Duyên, Hoàng Bình; báo cáo tóm tắt lại các nhận định trong nghiên cứu của Blancas và các tác giả khác (2013) về hiệu quả, khó khăn, cơ hội của trong lĩnh vực kho vận Việt Nam “Nâng cao độ tin cậy để thúc đẩy tăng trưởng: Nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực kho vận có lợi gì cho Việt Nam?”; Diễn đàn “logistics2014” do Hiệp hội chuỗi cung ứng Việt Nam tổ chức tại thành phố Hồ Chí Minh với sự tham gia của 400 doanh nghiệp logistics hàng đầu nhằm tạo góc nhìn đa chiều trong việc đánh giá các cơ hội cũng như thách thức của ngành logistics Việt Nam. Qua các nghiên cứu trên có thể thấy, các thách thức chính đối với việc nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam là các quy định, điều luật liên quan hiện nay còn phức tạp và khó áp dụng. Bên cạnh đó, vấn đề kho bãi cũng có tác động không nhỏ đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ này, đặc biệt là kho ngoại quan. Các công ty nước ngoài rất quan tâm đến việc đầu tư kho ngoại quan vì tính cần thiết và thiết thực của nó trong quá trình xuất nhập khẩu. Nếu kho ngoại quan của Việt Nam được đầu tư đúng mức thì không chỉ giảm được chi phí mà còn tận dụng được thời cơ không phải tập kết ở kho ngoại quan của nước ngoài như Singapore. Chi phí xuất khẩu càng được nhắc đến nhiều hơn khi các doanh nghiệp Việt Nam hiện phải chịu sức ép phí từ các hãng tàu rất cao. Điển hình như các phí: phụ phí xăng dầu, phụ phí đảm bảo container, phí truyền dữ liệu, phí lưu bãi... Họ áp đặt các loại phí mà không có biện pháp nào ngăn chặn được và có xu hướng tăng trong thời gian tới. Ngoài ra những bất cập trong việc vận chuyển giữa các cảng trung chuyển là rất phổ biến. Trong nhiều trường hợp, chủ hàng có thể không biết lịch trình dự kiến của chuyến hàng, do đó có thể dẫn đến các rủi ro về giao hàng sai cũng như lưu kho không hợp lý hay nhầm lẫn. Chưa kể đến phương thức giao nhận truyền thống vẫn tiếp tục phổ biến trong suốt quá trình vận chuyển, nhiều loại hàng hóa vẫn được giao nhận bởi công nhân bốc vác.

Ngoài những công trình đánh giá tổng thể về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics, một số nghiên cứu khác tiếp cận ở góc độ vi mô hơn về năng lực cạnh tranh của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng tới sự phát triển của dịch vụ logistics cũng như các yếu tố cấu thành nên hệ thống logistics. Công trình nghiên cứu khoa

học quy mô đầu tiên phải kể đến là đề tài NCKH cấp nhà nước “Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế” do PGS.TS Đinh Ngọc Viện làm chủ nhiệm đề tài năm 2001, tập trung nghiên cứu về các tiêu thức thể hiện sức cạnh tranh trong kinh doanh hàng hải và các yếu tố tác động lên các tiêu thức đó như lợi thế so sánh, năng suất, chính trị và pháp luật, hoạt động chiến lược và môi trường kinh doanh của doanh nghiệp. Từ đó, tác giả đưa ra một số giải pháp nhằm tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải. Nghiên cứu “Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế” của tác giả Nguyễn Thị Thanh Thảo (2010) là sự kế thừa và tiếp nối những nghiên cứu năng lực cạnh tranh ngành hàng hải Việt Nam; tác giả phân tích năng lực cạnh tranh ngành hàng hải VN trên các khía cạnh như năng lực cạnh tranh của đội tàu, hệ thống cảng biển Việt Nam; đồng thời chỉ ra những hạn chế và tồn tại của ngành vận tải biển Việt Nam; phân tích nguyên nhân của những tồn tại và yếu kém đó. Những nghiên cứu trên đã làm nổi bật những mặt hạn chế khiến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải giảm như: cơ cấu đội tàu không phù hợp với xu thế vận tải biển thế giới; tuổi trung bình của đội tàu cao; đầu tư đội tàu manh mún, nhỏ lẻ; tình trạng kỹ thuật, trang thiết bị đội tàu còn hạn chế. Hội nhập quốc tế là cơ hội nhưng đồng thời cũng là thách thức đối với các hãng tàu biển Việt Nam khi các hãng tàu biển nước ngoài được hoạt động bình đẳng tại Việt Nam (trừ vận tải biển nội địa) trong khi năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam phát triển tương đối chậm, các hãng tàu nước ngoài với tốc độ phát triển ngày càng mạnh, đội tàu hiện đại, nguồn tài chính hùng hậu, khả năng cung cấp dịch vụ vận tải biển ngày càng vượt xa các doanh nghiệp Việt Nam. Mặt khác, các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam thiếu sự liên kết với nhau và liên kết với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, thương mại và bảo hiểm. Các doanh nghiệp trong nước còn có hiện tượng cạnh tranh không lành mạnh về giá cước vận tải để thu hút nguồn hàng, điều này không những không mang lại hiệu quả kinh doanh mà còn làm ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh và năng lực cạnh tranh chung của ngành vận tải biển.

Có rất ít số liệu và nghiên cứu về thực trạng hệ thống công nghệ thông tin liên lạc và tác động của nó đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics của Việt

Nam hiện nay. Báo cáo “Giao thông vận tải và logistics – thách thức và cơ hội” chỉ ra rằng hạ tầng cơ sở công nghệ thông tin (ICT) của Việt Nam vẫn còn thấp kém so với các nước châu Á khác như Singapore, Thái Lan,... Ở Việt Nam, việc sử dụng phương pháp trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) để gửi và nhận dữ liệu thông tin giữa các doanh nghiệp logistics và hải quan mới được áp dụng và chưa đưa ra được hiệu quả lớn. Ngoài ra, hệ thống định vị vị trí phương tiện vận tải GPS cũng chưa được đưa vào vận hành đối với các phương tiện giao thông vận tải. Điều này cho thấy sự kém phát triển của hệ thống ITC trong ngành logistics của Việt Nam hiện nay và tác động không nhỏ đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ này.

2.1.3 Tình hình nghiên cứu về hội nhập và hợp tác logistics

Trong đề tài độc lập cấp nhà nước “Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế” do tác giả Đặng Đình Đào (2010) làm chủ nhiệm, đã đưa ra được các cơ hội và thách thức cho ngành dịch vụ logistics của nước ta trong quá trình hội nhập, tác giả cũng chỉ ra được việc nâng cao năng lực cạnh tranh của hoạt động logistics là một trong các yếu tố quan trọng và cần được quan tâm trong giai đoạn hội nhập sâu rộng hiện nay.

Tiếp đó, đến năm 2011, tác giả Đặng Đình Đào và Nguyễn Minh Sơn trong sách tham khảo “Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế”, đã đưa ra nghiên cứu lý luận và thực tiễn về logistics ở nước ta. Theo đó, dịch vụ logistics cùng với công nghệ thông tin và truyền thông, dịch vụ tài chính, dịch vụ hỗ trợ kinh doanh và dịch vụ giáo dục được coi là các ngành dịch vụ "cơ sở hạ tầng", "dịch vụ có giá trị gia tăng cao" trong nền kinh tế quốc dân và ngày càng đóng vai trò quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế, nâng cao chất lượng, hiệu quả, phát triển kinh tế nhanh và bền vững ở nước ta. Tác giả cũng phân tích kinh nghiệm từ chính sách phát triển ngành logistics của Singapore, Malaysia và Thái Lan từ đó nêu ra những vấn đề cần khắc phục trong hệ thống logistics của nước ta: năng lực cạnh tranh của ngành còn thấp, khung thể chế pháp lý cho hoạt động logistics và việc tổ chức quản lý hoạt động này còn chồng chéo, chưa phù hợp. Bên cạnh đó, tác giả cũng đưa ra một số giải pháp nhằm khắc phục những vấn đề nêu trên như: ban hành và thực thi những chính sách tạo điều kiện

thuận lợi cho logistics phát triển; định hướng phát triển logistics cần cân đối với tiềm lực kinh tế, vị thế quốc gia trong hệ thống logistics khu vực và thế giới; cần có chính sách phát triển nguồn nhân lực phù hợp, phục vụ cho sự phát triển của ngành logistics.

Tác giả Đinh Lê Hải Hà (2013), trong luận án tiến sĩ “Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay”, đã đặc biệt nhấn mạnh đến các vấn đề lý luận về logistics và phát triển logistics ở góc độ vĩ mô – logistics của nền kinh tế. Tác giả cũng chỉ ra các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển logistics ở Việt Nam trong thời gian qua. Tác giả tập trung vào các nhóm nhân tố thuộc môi trường kinh tế vĩ mô, chính sách của chính phủ và sự phát triển của khoa học công nghệ trong lĩnh vực logistics.

Trong đề tài khoa học “Phát triển dịch vụ logistics trong giao nhận vận tải hàng hóa XNK trong bối cảnh Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế” của tác giả Hà Văn Hội (2011) phân tích các khái niệm khác nhau về logistics đồng thời làm rõ đặc điểm của logistics, làm cơ sở cho việc hoạch định chiến lược hội nhập logistics một cách phù hợp. Đồng thời, đề tài cũng đi sâu phân tích thực tiễn áp dụng logistics của một số quốc gia như khu vực ASEAN, Trung Quốc, Nhật Bản, để rút ra kinh nghiệm cho việc áp dụng và phát triển dịch vụ này tại Việt Nam. Trên cơ sở khảo sát thực tiễn hoạt động logistics Việt Nam từ đầu những năm 2000 trở lại đây, tác giả đã phân tích, đánh giá thực trạng áp dụng logistics trong lĩnh vực giao nhận, vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu từ đó nêu bật những đóng góp nhất định của ngành logistics đối với sự phát triển kinh tế Việt Nam. Trên cơ sở vận dụng phương pháp phân tích SWOT, đề tài đã xây dựng ma trận SWOT làm cơ sở cho việc xây dựng các giải pháp phát triển logistic trong giao nhận, vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu tại Việt Nam trong thời gian tới.

Bài nghiên cứu “Hội nhập cộng đồng kinh tế ASEAN góc nhìn từ ngành dịch vụ logistics Thái Lan và vận dụng kinh nghiệm phát triển logistics tại Việt Nam” của tác giả Phạm Hùng Tiến (2012) đưa ra xu hướng hội nhập hoạt động logistics khu vực ASEAN, đề cập đến vấn đề giao thông vận tải trong lộ trình hội nhập. Đồng thời tác giả cũng phân tích tác động tích cực của Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) đối với ngành dịch vụ logistics Thái Lan và vận dụng kinh nghiệm

phát triển ngành này tại Việt Nam. Theo đó các quốc gia ASEAN đánh giá cao vai trò của các hoạt động logistics đối với hoạt động thương mại và GDP, coi việc hội nhập các hoạt động logistics là một điều tất yếu. Lợi ích của xu hướng này có thể kể đến như tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa, hành khách quá cảnh; giao thông vận tải đa phương thức; và các hoạt động vận tải liên quốc gia.

Báo cáo của Phòng Thương mại và Công Nghiệp Việt Nam (2015): “Doanh nghiệp logistics trong bối cảnh Việt Nam tham gia sâu hơn vào các hiệp định thương mại tự do” phân tích những cơ hội của ngành logistics khi gia nhập các hiệp định thương mại tự do như gỡ bỏ hàng rào thuế quan và phi thuế quan, gia tăng thương mại quốc tế, thúc đẩy di chuyển các nguồn lực sản xuất, trong đó có máy móc, thiết bị và nguyên liệu, mở thêm cơ hội lớn cho ngành logistics. Đồng thời, báo cáo cũng đi sâu vào phân tích những khó khăn, thách thức khi hội nhập đòi hỏi các doanh nghiệp logistics cần phát huy tính chủ động, đổi mới tư duy và tăng cường năng lực cạnh tranh thông qua liên kết với các doanh nghiệp cùng ngành, đẩy mạnh kết nối vận tải với các quốc gia trong khu vực và tăng cường, nâng cao trình độ nghiệp vụ chuyên môn, ngoại ngữ, kiến thức về thương mại quốc tế và thương mại điện tử.

Nhìn chung, những nghiên cứu về cơ bản đã làm rõ được những nội dung khái quát về hội nhập cũng như hội nhập logistics. Xu thế hội nhập đã, đang và sẽ tạo ra rất nhiều cơ hội cũng như thách thức đối với các quốc gia. Tuy nhiên, cho đến nay, có rất ít công trình nghiên cứu một cách hệ thống, chuyên sâu vào năng lực cạnh tranh logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế.

2.2 Đánh giá chung về các công trình công bố và khoảng trống nghiên cứu

2.2.1 Đánh giá chung

Có thể thấy, với vai trò xuyên suốt trong toàn bộ quá trình nhập nguyên vật liệu làm đầu vào cho sản xuất, sản xuất ra hàng hóa, đưa hàng hóa vào các kênh lưu thông và phân phối đến tay người tiêu dùng cuối cùng, logistics được coi là "xương sống" của hoạt động thương mại giữa các quốc gia. Theo đó, hội nhập dịch vụ logistics được kỳ vọng sẽ là phương tiện để đẩy nhanh hơn nữa tiến trình liên kết

giữa các ngành sản xuất trong nội bộ từng quốc gia cũng như giữa các quốc gia khác nhau trên thế giới. Tuy nhiên, sự tiến bộ và tính đòi hỏi cao của những Hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới luôn đi kèm với đó là những cơ hội và thách thức lớn hơn. Do vậy, ngành logistics càng cần phải trang bị tốt hơn để nâng cao năng lực cạnh tranh bởi chính bản thân ngành dịch vụ này đóng vai trò quan trọng tạo nên lợi thế cạnh tranh cho nhiều ngành khác của nền kinh tế khi gia nhập thị trường thế giới.

Bên cạnh đó, từ tổng quan các công trình nghiên cứu có thể thấy liên quan đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics ở Việt Nam, các công trình chuyên sâu vẫn còn rất hạn chế; chủ yếu là các nghiên cứu sơ bộ, mang tính chất khái quát, định tính. Các nghiên cứu chủ yếu chỉ tập trung vào một khía cạnh nội dung của logistics như năng lực cạnh tranh của các yếu tố cấu thành hệ thống logistics. Các công trình nghiên cứu trên thế giới theo nhiều hướng tiếp cận khác nhau, cả định tính và định lượng với mục đích tìm ra một thang đo về năng lực cạnh tranh của hệ thống logistics ở các cấp độ khác nhau. Qua phân tích và tổng lược các nghiên cứu đã đề cập, cho thấy rằng có rất nhiều nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của hệ thống logistics như vị trí địa lý, hạ tầng cơ sở, những quy định của chính phủ, hệ thống pháp luật liên quan đến logistics, nguồn nhân lực,... Ngoài ra khi nghiên cứu cơ sở lý thuyết về năng lực cạnh tranh, mặc dù không hình thành một công trình nghiên cứu hoàn chỉnh, nhưng một số chuyên gia về lĩnh vực này cũng đã đề cập đến một số nhân tố khác cũng có ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của hệ thống logistics như khả năng cải tiến, tiềm năng phát triển trong tương lai của dịch vụ này,...

2.2.2 *Khoảng trống nghiên cứu*

Như vậy, có thể thấy nâng cao năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam là bài toán lớn cần được chú trọng trong bối cảnh hội nhập, tuy nhiên, vẫn chưa thực sự được quan tâm đúng mực và phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của nó trên cả lý thuyết và thực tiễn. Theo kết quả của các công trình đã công bố, hầu như chưa có nghiên cứu nào xây dựng một mô hình đầy đủ về các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của hệ thống logistics ở cấp độ ngành,

và tất cả chỉ dừng lại ở việc lập luận hoặc khảo sát để tìm ra các nhân tố có ảnh hưởng nhưng chưa kiểm định lại lý thuyết về các nhân tố đó cũng như chưa xác định mức độ ảnh hưởng cụ thể của các nhân tố được nhận diện có tác động khác nhau lên năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ này như thế nào. Điều đó cho thấy sự cần thiết phải có một nghiên cứu ở giác độ vĩ mô một cách đầy đủ, toàn diện về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics.

3. Mục tiêu nghiên cứu của luận án

Mục tiêu chung của luận án là nghiên cứu thực trạng năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam và đề xuất giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

Các mục tiêu cụ thể của luận án:

- Hệ thống hóa, luận giải và bổ sung những vấn đề lý luận về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics
- Phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập
- Kiểm định các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập
- Đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1 Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

4.2 Phạm vi nghiên cứu

Thời gian: Nghiên cứu từ năm 2009 – 2016. Đề tài nghiên cứu có phạm vi thời gian khá dài, nên các số liệu nghiên cứu có nhiều biến động phức tạp. Giai đoạn 2009 – 2016 cũng đánh dấu rất nhiều sự thay đổi trong nền kinh tế Việt Nam sau khi gia nhập WTO, sự phát triển của các Hiệp định thương mại tự do (FTA) và

sự hình thành của Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC), từ đó tác động mạnh mẽ đến ngành dịch vụ logistics.

Không gian: Ngành logistics của VN. Trong đó, nghiên cứu tập trung tại các trung tâm kinh tế lớn của cả nước, nơi có hoạt động logistics phát triển mạnh.

Luận án tập trung nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng tác động tới năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

5. Phương pháp nghiên cứu

Khi tiến hành hoạt động nghiên cứu, tác giả sử dụng các phương pháp phổ biến trong nghiên cứu kinh tế như: phương pháp phân tích tổng hợp, các phương pháp kỹ thuật như thống kê, mô tả, so sánh, đánh giá và phỏng vấn chuyên gia.

Thu thập dữ liệu: Dữ liệu sử dụng trong nghiên cứu gồm dữ liệu sơ cấp và dữ liệu thứ cấp.

Dữ liệu thứ cấp: trích dẫn từ các báo cáo, công trình nghiên cứu của các tác giả đi trước; các tổ chức đơn vị trong lĩnh vực liên quan như Tổng cục Thống kê, Tổng cục đường bộ Việt Nam, Cục hàng hải Việt Nam, Cục hàng không Việt Nam; và các báo cáo của một số tổ chức quốc tế như Ngân hàng thế giới (WB), Hội nghị của Liên hiệp quốc về thương mại và phát triển với 170 nước thành viên (UNCTAD), Số liệu thứ cấp được tác giả thu thập để phục vụ nghiên cứu trong giai đoạn 2008 – 2016.

Dữ liệu sơ cấp: được thu thập thông qua các điều tra khảo sát thực tế thông qua bảng hỏi và các cuộc phỏng vấn được thực hiện từ tháng 6/2016 đến tháng 2/2017.

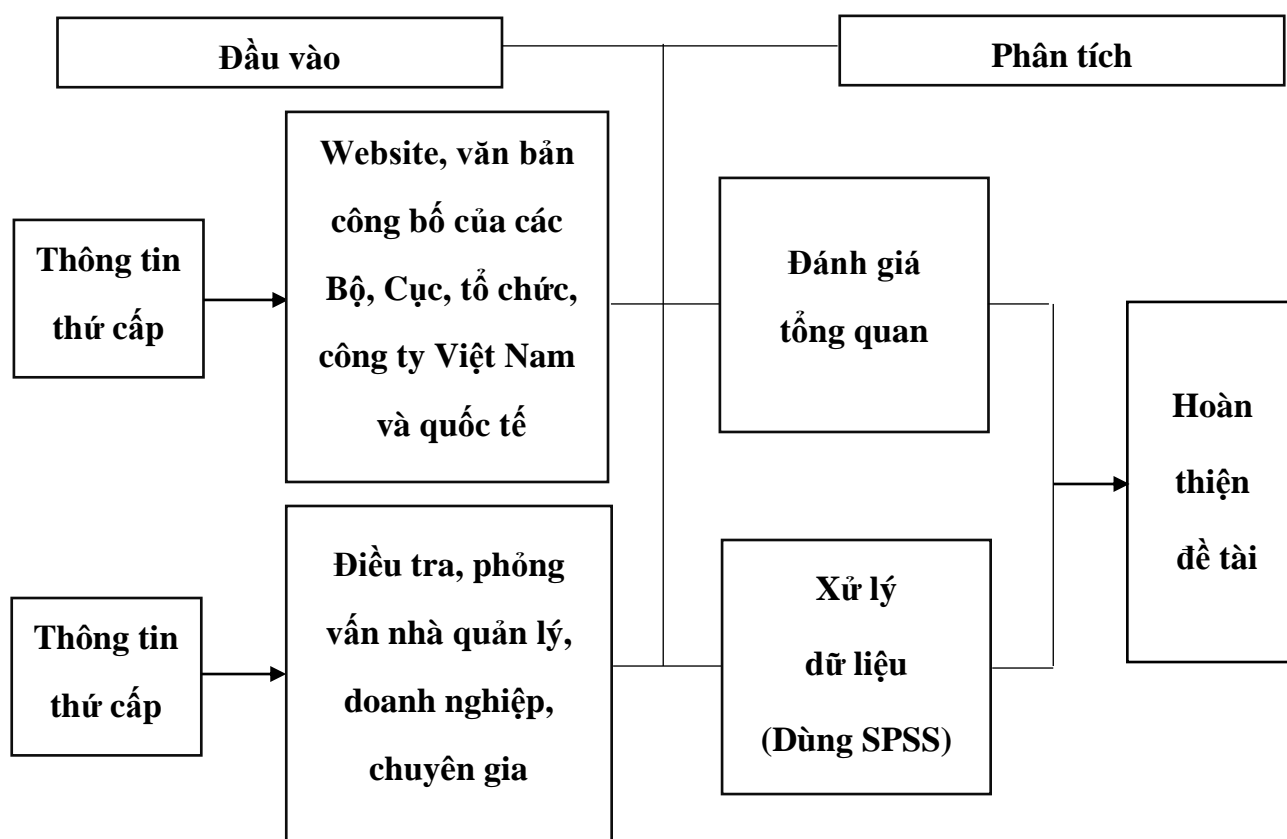
- Việc thu thập kết quả điều tra qua bảng hỏi được thực hiện thông qua ba hình thức chính là phỏng vấn trực tiếp, điều tra qua bảng hỏi và trên internet. Phương pháp chọn mẫu của tác giả, khoa học và đảm bảo phù hợp với từng đối tượng nghiên cứu, dữ liệu điều tra được xử lý bằng phương pháp thống kê đa biến. Tác giả thực hiện khảo sát thu thập từ các doanh nghiệp có các hoạt động trong chuỗi cung ứng logistics như vận tải, giao nhận hàng hóa, quản lý dự trữ,... Số lượng bản khảo sát thu về là 423 phiếu điều tra.

- Phương pháp nghiên cứu và nguồn dữ liệu được tiến hành như sau:

Phân tích dữ liệu: Sau khi thu thập dữ liệu nghiên cứu, tác giả sử dụng kỹ thuật phân tích đa biến (kiểm tra tin cậy thang đo; phân tích nhân tố và phân tích hồi quy) với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS.

- Phương pháp thu thập và xử lý số liệu được thể hiện trong mô hình sau:

Sơ đồ quy trình nghiên cứu tổng quát:



Nguồn: tác giả tự tổng hợp

6. Những đóng góp của luận án

6.1 Đóng góp về mặt lý luận

- Luận án đưa ra quan niệm về năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Luận án đã xây dựng và kiểm định mô hình các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Đây là nghiên cứu đầu tiên xây dựng và kiểm định mô hình nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành logistics tại Việt Nam.

- Kiểm định mô hình các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và xác định mức độ ảnh hưởng khác nhau của từng nhân tố.

6.2 Đóng góp về thực tiễn

- Luận án là một công trình khoa học có giá trị, sẽ là tài liệu tham khảo hữu ích cho các nghiên cứu sinh, học viên cao học, độc giả trong qua trình học tập và nghiên cứu.

- Kết quả nghiên cứu của luận án sẽ là cơ sở cho việc xây dựng chiến lược phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam cũng như các giải pháp để nâng cao khả năng cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

7. Bố cục của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, cam kết của tác giả, các phụ lục, các tài liệu tham khảo, luận án gồm 4 chương:

Chương I: Cơ sở lý luận về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics tại một quốc gia trong bối cảnh hội nhập.

Trong chương này, tác giả đưa cơ sở lý luận về các vấn đề liên quan đến đề tài như cạnh tranh, năng lực cạnh tranh, năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ, các cấp độ của cạnh tranh. Tiếp đó tác giả phân tích các tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và các mô hình lý thuyết phân tích năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics. Những vấn đề lý luận được đề cập tới trong chương 1 tạo tiền đề, cơ sở để tác giả phân tích thực trạng cũng như đưa ra các giải pháp phù hợp.

Chương II: Phương pháp nghiên cứu

Trong chương này, tác giả trình bày về phương pháp nghiên cứu định lượng các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam như: mô hình và giả thuyết nghiên cứu, quy trình nghiên cứu, thiết kế nghiên cứu và phương pháp phân tích dữ liệu.

Chương III: Thực trạng năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập

Trong chương này, tác giả thu thập các thông tin, số liệu để làm rõ thực trạng ngành dịch vụ logistics Việt Nam cũng như vị thế của ngành dịch vụ này so với các quốc gia trong khu vực. Tiếp đó, tác giả đi sâu vào phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam thông qua việc phân tích hạ tầng cơ sở, khung pháp lý, nguồn nhân lực,...

Chương IV: Định hướng, giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong những năm tới

Trong chương này, tác giả đánh giá những thành tựu và hạn chế trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics ở Việt Nam. Tiếp đến, tác giả đề cập đến yêu cầu và những định hướng cơ bản tăng cường năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Từ đó, tác giả đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI MỘT QUỐC GIA TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP

1.1 Khái quát chung về cạnh tranh và năng lực cạnh tranh

1.1.1 Cạnh tranh

1.1.1.1 Khái niệm về cạnh tranh

Cạnh tranh là một khái niệm có thể được hiểu theo nhiều góc độ khác nhau. Tùy vào từng bối cảnh cụ thể và mức độ của nó mà khái niệm cạnh tranh được nhiều tác giả trình bày khác nhau.

Trong học thuyết giá trị thặng dư, Karl Marx định nghĩa “cạnh tranh là sự ganh đua, sự đấu tranh gay gắt giữa các nhà tư bản để nhằm giành giật những điều kiện thuận lợi trong sản xuất và tiêu thụ hàng hóa để thu lợi nhuận siêu ngạch”. Có thể thấy, trong điều kiện tư bản, cạnh tranh được xem là các hoạt động chen ép lẫn nhau, bằng mọi giá phải tạo ra được sự độc tôn trên thị trường. Và lúc này, mục đích của cạnh tranh chính là đạt được lợi nhuận tối đa. Làm sao để lợi nhuận cao nhất thì đó chính là mục tiêu cuối cùng của các nhà tư bản khi cạnh tranh.

Cũng theo Từ điển kinh doanh của Anh (xuất bản năm 1992), cạnh tranh được xem là sự ganh đua, sự kình địch giữa các nhà kinh doanh nhằm giành tài nguyên sản xuất cùng một loại hàng hoá về phía mình.

Tuy nhiên, khi xã hội ngày càng phát triển, nền kinh tế không chỉ dừng lại ở việc mua rẻ bán đắt, mua nhiều bán ít, bản chất của cạnh tranh ngày nay cũng thay đổi theo. Theo Micheal Porter (1996), mục tiêu của cạnh tranh lúc này là tạo ra những hàng hóa hay những sản phẩm có khả năng cạnh tranh tốt trên thị trường, từ đó thỏa mãn khách hàng, thúc đẩy kinh tế phát triển. Do vậy, kết quả của cạnh tranh là tạo ra và đem lại cho khách hàng những giá trị gia tăng cao hơn hoặc mới lạ hơn so với đối thủ cạnh tranh để định hướng khách hàng lựa chọn sản phẩm của mình thay vì đối thủ.

Để đạt được điều này, các chủ thể kinh tế đều cố gắng huy động, khai thác và tận dụng hợp lý nguồn lực hiện có hoặc tiềm ẩn để “thực hiện các chiến lược tạo ra giá trị vượt trội hơn các chiến lược thực hiện bởi đối thủ cạnh tranh hiện tại vào tiềm năng” (Barney, McWilliams, & Turk, 1989). Chiến lược tạo ra giá trị có thể là

“nâng cao chất lượng sản phẩm, làm nổi bật nét đặc sắc của sản phẩm, cải tiến kỹ thuật sản xuất, nâng cao hiệu quả sản xuất” (Micheal Porter, 1996). Có thể nhận thấy rõ ràng rằng, cạnh tranh lúc này không còn quá chú trọng đến việc có giành được vị trí độc tôn trên thị trường hay không. Thay vào đó, các tác giả nhấn mạnh đến sự cạnh tranh lành mạnh. Khách hàng là trung tâm của cạnh tranh, vì khách hàng mà cạnh tranh tồn tại. Mục tiêu cuối cùng của doanh nghiệp không còn là tối đa hóa lợi nhuận, mà là làm thế nào hay bằng biện pháp nào đó để định hướng người tiêu dùng tin dùng sản phẩm của mình.

Định nghĩa trong Từ điển Bách khoa Việt Nam năm 1995 cho rằng cạnh tranh là “hoạt động tranh đua giữa những người sản xuất hàng hóa, giữa những thương nhân, các nhà kinh doanh trong nền kinh tế thị trường, bị chi phối bởi quan hệ cung – cầu, nhằm giành được các điều kiện sản xuất, tiêu thụ và có lợi nhất”. Định nghĩa này phần nào đã giải thích sự xuất hiện của cạnh tranh. Trong một nền kinh tế, khi khách hàng có nhu cầu về một hàng hóa, sản phẩm hay dịch vụ nào đó, người sản xuất sẽ cố gắng đáp ứng những nhu cầu đó một cách tối đa nhất. Người sản xuất ở đây có thể là các doanh nghiệp, ngành kinh tế hay các quốc gia. Một thị trường mà số lượng người mua hạn chế trong khi số lượng người sản xuất lại nhiều, chắc chắn cạnh tranh giữa các doanh nghiệp là khó tránh khỏi trong việc thu hút khách hàng và giành lấy thị phần tiêu thụ. Do vậy, có thể thấy, cạnh tranh là hoạt động kinh tế tất yếu, dù muốn hay không, trong quá trình theo đuổi lợi ích của mình, quá trình cạnh tranh vẫn diễn ra và nằm ngoài ý định của các chủ thể kinh tế.

Tóm lại, cạnh tranh là quy luật khách quan của nền sản xuất hàng hóa; là quan hệ kinh tế tất yếu mà ở đó các chủ thể kinh tế, có thể là các doanh nghiệp, các ngành kinh tế hay các quốc gia tranh đua với nhau trong việc tạo ra những giá trị cao hơn cho khách hàng thông qua những hành động, nỗ lực và các biện pháp để nhằm đạt được những lợi ích kinh tế cụ thể trên một thị trường tự do và lành mạnh.

1.1.1.2 Nguồn gốc và bản chất của cạnh tranh

Các học thuyết về kinh tế thị trường hiện đại đều khẳng định: cạnh tranh là động lực phát triển nội tại của mỗi nền kinh tế, cạnh tranh chỉ xuất hiện và tồn tại trong điều kiện của kinh tế thị trường. Người tiêu dùng và các doanh nghiệp tác

động qua lại lẫn nhau trên thị trường để xác định ba vấn đề trọng tâm: sản xuất cái gì? như thế nào? và cho ai? Do đó, người tiêu dùng giữ vị trí trung tâm trong nền kinh tế và là đối tượng hướng tới của mọi doanh nghiệp. Dưới sự tác động của quy luật cung cầu và quy luật giá trị, các chủ thể kinh doanh cạnh tranh với nhau để cung ứng sản phẩm cho người tiêu dùng. Dưới tác động của cạnh tranh, thị trường tự thân nó luôn giải quyết mâu thuẫn giữa sở thích của người tiêu dùng và năng lực sản xuất hạn chế, do đó cạnh tranh là lực lượng điều tiết trong hệ thống thị trường. Các áp lực liên tục của người tiêu dùng buộc các chủ thể kinh doanh phải phản ứng, phù hợp với các mong muốn thay đổi của người tiêu dùng. Cạnh tranh thúc đẩy lực lượng sản xuất xã hội phát triển, nâng cao năng suất, đẩy nhanh quá trình tích tụ và tập trung sản xuất trong điều kiện các yếu tố của sản xuất thiếu hụt. Cạnh tranh thực sự là một cuộc đua tranh, khi các chủ thể kinh doanh có lợi ích cơ bản là mâu thuẫn nhau.

Cạnh tranh là một quy luật của kinh tế thị trường trong những điều kiện của những tiền đề pháp lý cụ thể. Đó là tự do thương mại mà theo đó tự do kinh doanh và quyền tự chủ của cá nhân được hình thành và bảo đảm. Cạnh tranh xuất hiện khi pháp luật thừa nhận và bảo vệ tính đa dạng của các loại hình sở hữu với tính cách là nguồn gốc của cạnh tranh. Cạnh tranh hiện thân là động lực phát triển của xã hội; là nhân tố làm lành mạnh hoá các quan hệ xã hội khi Nhà nước bảo đảm sự bình đẳng trước pháp luật của mọi thành phần kinh tế. Nhìn từ phía các chủ thể kinh doanh, cạnh tranh là phương thức giải quyết mâu thuẫn về lợi ích tiềm năng giữa các nhà kinh doanh với vai trò quyết định của người tiêu dùng. Trên quy mô toàn xã hội, cạnh tranh là phương thức phân bổ các nguồn lực một cách tối ưu, do đó là động lực bên trong thúc đẩy nền kinh tế phát triển. Cùng với mục đích tối đa hoá lợi nhuận, cạnh tranh đã thúc đẩy quá trình tích tụ và tập trung vốn diễn ra không đều ở các ngành, lĩnh vực kinh tế khác nhau. Đây là tiền đề vật chất của các hình thái cạnh tranh.

Cạnh tranh còn là môi trường đào thải các doanh nghiệp không thích nghi được với các điều kiện của thị trường. Theo đó, cạnh tranh là nhân tố hiệu chỉnh bên trong của thị trường. Bản chất kinh tế của cạnh tranh thể hiện mục đích vì lợi nhuận

và chi phối thị trường. Bản chất xã hội của cạnh tranh bộc lộ đạo đức và uy tín của mỗi chủ thể kinh doanh. Dưới tác động điều tiết vĩ mô, sự cạnh tranh ở mỗi nước còn có bản chất chính trị khác nhau.

Tóm lại, cạnh tranh chỉ xuất hiện khi có các điều kiện sau: một là, phải có ít nhất hai chủ thể cùng tham gia cạnh tranh và các chủ thể có cùng mục đích phải đạt được; hai là, việc cạnh tranh phải được diễn ra trong một môi trường cụ thể, đó là các ràng buộc chung mà các chủ thể tham gia phải tuân thủ; ba là, cạnh tranh diễn ra trong khoảng thời gian không cố định, hoặc ngắn (từng vụ việc) hoặc dài (trong suốt quá trình tồn tại và hoạt động của mỗi chủ thể tham gia cạnh tranh); bốn là, sự cạnh tranh diễn ra trong không gian xác định hoặc hẹp (một tổ chức, một ngành, một địa phương), hoặc rộng (một quốc gia, giữa các quốc gia).

1.1.1.3 Chức năng của cạnh tranh

Đối với nền kinh tế, cạnh tranh đảm nhận một số chức năng quan trọng. Tuy nhiên, tầm quan trọng của những chức năng có thể thay đổi theo từng thời kỳ.

Thứ nhất, cạnh tranh có chức năng điều chỉnh cung cầu hàng hoá trên thị trường. Khi cung một hàng hoá nào đó lớn hơn cầu, cạnh tranh giữa những người bán làm cho giá cả thị trường giảm xuống dẫn đến giảm cung. Khi cung một hàng hoá nào đó thấp hơn cầu, hàng hoá đó trở nên khan hiếm trên thị trường, giá cả tăng lên tạo ra lợi nhuận cao hơn mức bình quân, nhưng đồng thời dẫn đến giảm cầu. Như vậy cạnh tranh điều chỉnh “cung cầu” xung quanh điểm cân bằng.

Thứ hai, cạnh tranh có chức năng điều tiết việc sử dụng các nhân tố sản xuất. Do mục đích tối đa hoá lợi nhuận, các chủ thể kinh doanh khi tham gia thị trường phải cân nhắc các quyết định sử dụng nguồn lực về vật chất và nhân lực vào hoạt động sản xuất kinh doanh. Họ luôn phải sử dụng một cách hợp lý nhất các nhân tố sản xuất sao cho chi phí sản xuất thấp nhất và hiệu quả cao nhất. Chính từ đặc điểm này mà các nguồn lực được vận động, chu chuyển hợp lý về mọi mặt để phát huy hết khả năng vốn có, đem lại năng suất cao.

Thứ ba, cạnh tranh là “xúc tác” tích cực làm cho sản xuất thích ứng với biến động của cầu và công nghệ sản xuất. Điểm mấu chốt của kinh tế thị trường là quyền

lựa chọn của người tiêu dùng. Nếu một sản phẩm không đáp ứng được yêu cầu thị trường, thì sự lựa chọn của người tiêu dùng và quy luật cạnh tranh sẽ buộc nó phải tự định hướng lại và hoàn thiện hơn. Do cạnh tranh, các chủ thể kinh doanh chủ động đổi mới công nghệ, áp dụng những kỹ thuật tiên tiến nhằm nâng cao chất lượng sản phẩm, chất lượng dịch vụ và phương thức kinh doanh để thoả mãn yêu cầu thị trường, nâng cao vị thế của chủ thể cạnh tranh và sản phẩm.

Thứ tư, cạnh tranh có chức năng phân phối và điều hoà thu nhập. Không một chủ thể kinh doanh nào có thể mãi mãi thu lợi nhuận cao và thống trị hệ thống phân phối trên thị trường. Trong từng thời điểm, một sản phẩm hàng hoá với những ưu việt nhất định thoả mãn yêu cầu của người tiêu dùng có thể chiếm được ưu thế trên thị trường, song vị trí của nó luôn bị đe dọa bởi các sản phẩm cùng loại khác tiến bộ hơn. Do cạnh tranh, các nhà kinh doanh không thể lạm dụng được ưu thế của mình. Vì vậy, cạnh tranh sẽ tác động một cách tích cực đến việc phân phối và điều hoà thu nhập.

Thứ năm, cạnh tranh cũng là một động lực thúc đẩy đổi mới. Giống như quy luật tồn tại và đào thải của tự nhiên, cạnh tranh kinh tế luôn khẳng định chiến thắng thuộc về kẻ mạnh - những chủ thể kinh doanh có tiềm năng, có trình độ quản lý và tri thức về kỹ thuật công nghệ, có tư duy kinh tế và kinh nghiệm thương trường sẽ tồn tại, phát triển và ngược lại. Do đó, cạnh tranh trở thành động lực phát triển không chỉ thôi thúc mỗi cá nhân các chủ thể kinh doanh, mà còn là động lực phát triển nền kinh tế của mỗi quốc gia.

1.1.2 Năng lực cạnh tranh

1.1.2.1 Khái niệm về năng lực cạnh tranh

Cạnh tranh gắn liền với hành vi của chủ thể như hành vi của doanh nghiệp kinh doanh, của một ngành kinh doanh hay của cả một nền kinh tế. Trong quá trình cạnh tranh với nhau, để giành được những lợi thế, các chủ thể kinh tế phải áp dụng những biện pháp để duy trì và phát triển vị thế của mình trên thị trường. Các biện pháp này thể hiện sức mạnh nào đó của chủ thể, được gọi là năng lực cạnh tranh của chủ thể đó.

Hiện nay, cũng giống như cạnh tranh, năng lực cạnh tranh không có khái niệm chuẩn mực thống nhất và được sử dụng phổ biến (M. Porter, 1996), do đây là một khái niệm rộng và có thể tiếp cận nhiều góc độ khác nhau. Dưới đây là một số định nghĩa về năng lực cạnh tranh:

Theo Laura D'Andrea Tyson (1992), năng lực cạnh tranh là “khả năng sản xuất hàng hóa dịch vụ đáp ứng nhu cầu cạnh tranh quốc tế, từ đó mức sống của mọi công dân được nâng cao và bền vững.”

Theo báo cáo đánh giá năng lực cạnh tranh Armenia định nghĩa năng lực cạnh tranh là “sự tăng lên được duy trì liên tục trong hiệu quả sản xuất, từ đó nâng cao tiền lương và mức sống.”

OECD cho rằng năng lực cạnh tranh là “khả năng của các doanh nghiệp, ngành, hay quốc gia trong việc tạo ra việc làm và thu nhập cao hơn trong điều kiện cạnh tranh quốc tế.”

Trên góc độ tổng quát lấy con người làm trung tâm, khái niệm năng lực cạnh tranh được Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF) quan niệm: “Đối với doanh nghiệp, khả năng cạnh tranh có nghĩa là tạo ra những lựa chọn tăng trưởng mới, mang lại giá trị cho cổ đông. Đối với xã hội, nâng cao khả năng cạnh tranh là tạo ra việc làm mới và điều kiện sống tốt hơn”.

Tựu chung lại, năng lực cạnh tranh nói chung là khả năng của các doanh nghiệp, các ngành kinh tế và các quốc gia trong việc đạt được những ưu thế vượt trội hơn so với đối thủ cạnh tranh trong nước và nước ngoài trong việc sản xuất và cung ứng hàng hóa, dịch vụ nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng lên của người tiêu dùng trên một thị trường tự do và lành mạnh, từ đó nâng cao mức sống của công dân.

1.1.2.2 Năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ

Trong vòng hai, ba thập kỷ vừa qua, các nhà kinh tế đã ngày càng chú ý nhiều hơn tới sự đóng góp của các ngành dịch vụ tới quá trình phát triển kinh tế toàn cầu. Dịch vụ được xem là ngành thiết yếu trong việc tạo ra việc làm. Thúc đẩy năng suất là chìa khóa phát triển đối với mọi ngành nhưng hầu hết tăng trưởng việc

làm đều xuất phát từ ngành dịch vụ. Bên cạnh đó có thể thấy hiệu quả và năng lực cạnh tranh của một nền kinh tế phụ thuộc vào hiệu quả của các hoạt động cung ứng dịch vụ. Đây là một trong những nhân tố quan trọng nhất góp phần thúc đẩy sản xuất, lưu thông, phân phối hàng hóa, thúc đẩy thương mại hàng hóa phát triển trong phạm vi quốc gia cũng như quốc tế. Hơn nữa, dịch vụ chính là cầu nối giữa các yếu tố đầu vào và đầu ra trong quá trình sản xuất hàng hóa, tiêu thụ sản phẩm. Hoạt động cung ứng dịch vụ có phát triển thì mới tạo tiền đề cho nền kinh tế phát triển. Do vậy, có thể nói việc nâng cao năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ là vấn đề ưu tiên hàng đầu đối với mỗi nền kinh tế, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập và sức ép cạnh tranh ngày càng gia tăng hiện nay.

Năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ có thể hiểu là khả năng duy trì và nâng cao lợi thế so với đối thủ cạnh tranh trong việc cung ứng dịch vụ trên một thị trường tự do và lành mạnh.

1.1.3 Các cấp độ của năng lực cạnh tranh

1.1.3.1 Năng lực cạnh tranh quốc gia

Năng lực cạnh tranh quốc gia được định nghĩa là khả năng duy trì và nâng cao sức sản xuất so với đối thủ cạnh tranh nước ngoài trên thị trường tự do và lành mạnh, từ đó nâng cao tiền lương và mức sống của toàn bộ người dân. Năng lực cạnh tranh quốc gia đóng vai trò là yếu tố quan trọng tác động đến năng lực cạnh tranh của ngành và của doanh nghiệp. Một nền kinh tế có năng lực cạnh tranh quốc gia cao phải có nhiều doanh nghiệp và ngành kinh tế có sức cạnh tranh, ngược lại để tạo điều kiện cho doanh nghiệp có sức cạnh tranh, môi trường kinh doanh của nền kinh tế đó phải thuận lợi, các chính sách vĩ mô phải rõ ràng, nền kinh tế phải ổn định, bộ máy Nhà nước phải trong sạch, có tính chuyên nghiệp. Nhờ có năng lực cạnh tranh quốc gia mà có thể đảm bảo được năng lực thu hút đầu tư để đạt được sự tăng trưởng kinh tế một cách bền vững, từ đó đảm bảo ổn định kinh tế - xã hội và nâng cao mức sống của nhân dân.

Diễn đàn kinh tế thế giới (WEF), Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD), Viện Phát triển quản lý (IMD),... đã tiến hành điều tra, so sánh xếp hạng năng lực cạnh tranh quốc gia của nền kinh tế các nước trên thế giới. Kết quả so sánh

của các tổ chức này giống nhau về xu thế, còn về thứ hạng thì không hoàn toàn giống nhau. Hiện tại, phương pháp đánh giá năng lực cạnh tranh quốc gia được áp dụng rộng rãi nhất do WEF thiết lập trong bản báo cáo cạnh tranh toàn cầu. Đây là báo cáo được thực hiện thường niên, với mục tiêu vẽ ra bức tranh toàn cảnh về yếu tố thúc đẩy cạnh tranh, năng suất và sự thịnh vượng tại các quốc gia.

Diễn đàn kinh tế thế giới WEF (1999) sử dụng 8 nhóm tiêu chí sau để đánh giá năng lực cạnh tranh quốc gia, bao gồm: mức độ mở cửa của nền kinh tế; vai trò của Nhà nước; vai trò của các thị trường tài chính; môi trường công nghệ; kết cấu hạ tầng; chất lượng quản trị kinh doanh; hiệu quả và tính linh hoạt của thị trường lao động; môi trường pháp lý. Tám nhân tố trên bao gồm nhiều tiêu chí đã được lượng hoá bằng các con số thống kê và một số chỉ tiêu chỉ có tính chất định tính (do các chuyên gia được phỏng vấn cho điểm về từng chỉ tiêu được hỏi) để so sánh với nhau. Để có các số liệu về các tiêu chí trên ở các quốc gia, WEF khai thác nhiều số liệu của các cơ quan khác nhau của các quốc gia (thống kê, tài chính, ngân hàng, lao động,...) và phỏng vấn lấy ý kiến chuyên gia.

Hiện nay, WEF tiến hành đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia trong “Báo cáo Năng lực cạnh tranh toàn cầu 2010 – 2011 của WEF” được lượng hóa từ 12 chỉ tiêu, chia thành ba nhóm chỉ tiêu thành phần. Trong đó, nhóm các yếu tố cơ bản có bốn chỉ tiêu là thể chế, kết cấu hạ tầng, ổn định kinh tế vĩ mô, y tế và giáo dục phổ thông; nhóm các yếu tố cải thiện hiệu quả có sáu chỉ tiêu là đào tạo và giáo dục bậc cao, hiệu quả thị trường hàng hóa, hiệu quả thị trường lao động, trình độ phát triển của thị trường tài chính, mức độ sẵn sàng về công nghệ, quy mô thị trường; nhóm nhân tố sáng tạo có hai chỉ tiêu là sự tinh tế của doanh nghiệp và đổi mới. Mỗi chỉ tiêu lại gồm một số chỉ tiêu chi tiết, tổng số có 111 chỉ tiêu. Các chỉ tiêu chi tiết được tính toán chuyển đổi sang thang đo từ 1 – 7.

1.1.3.2 Năng lực cạnh tranh ngành

Có thể hiểu năng lực cạnh tranh của ngành là khả năng duy trì và nâng cao lợi thế cạnh tranh so với đối thủ cạnh tranh đến từ nước ngoài trong việc tiêu thụ sản phẩm, mở rộng mạng lưới tiêu thụ, thu hút và sử dụng có hiệu quả các yếu tố sản xuất trên một thị trường tự do và lành mạnh.

Do đặc thù của từng ngành và dưới nhiều góc độ nghiên cứu khác nhau, hiện nay chưa có những tiêu chí thống nhất được sử dụng để đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành. Tuy nhiên, có thể chỉ ra bốn yếu tố quyết định đến sức hấp dẫn của một ngành bao gồm môi trường kinh tế vĩ mô, môi trường kinh doanh của ngành, năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành và năng lực cạnh tranh của các sản phẩm, dịch vụ đặc thù của ngành.

Năng lực cạnh tranh của ngành phụ thuộc vào hai nhóm yếu tố, bao gồm môi trường bên trong và môi trường bên ngoài. Môi trường bên trong chính là nhóm yếu tố do ngành tự quyết định bao gồm chiến lược phát triển ngành, sản phẩm chế tạo, lực chọn công nghệ, đào tạo nhân lực, đầu tư nghiên cứu công nghệ và phát triển sản phẩm, chi phí sản xuất và quan hệ với đối tác. Đối với môi trường bên ngoài, năng lực cạnh tranh của ngành sẽ phụ thuộc vào hai nhóm yếu tố. Thứ nhất, nhóm các yếu tố tạo ra môi trường kinh doanh bao gồm thuế, lãi suất ngân hàng, tỷ giá hối đoái, hệ thống luật pháp điều chỉnh quan hệ giữa các bên tham gia thị trường. Nhóm yếu tố này được đưa ra hoàn toàn dựa trên những quyết định của Chính phủ. Thứ hai là nhóm các yếu tố hoàn toàn không thể quyết định được như vị trí địa lý, môi trường tự nhiên và quy luật kinh tế,...

1.1.3.3 Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp

Trong điều kiện hội nhập kinh tế với khu vực và thế giới, để tồn tại và đứng vững trên thị trường các doanh nghiệp cần phải cạnh tranh gay gắt với không chỉ các doanh nghiệp trong nước mà còn phải cạnh tranh với các công ty, tập đoàn xuyên quốc gia. Quá trình cạnh tranh sẽ đào thải các doanh nghiệp không đủ năng lực cạnh tranh để đứng vững trên thị trường. Mặt khác cạnh tranh cũng buộc các doanh nghiệp phải không ngừng cố gắng trong hoạt động tổ chức sản xuất kinh doanh của mình để tồn tại và phát triển. Do vậy, một doanh nghiệp muốn có vị trí vững chắc và thị trường ngày càng được mở rộng thì cần có tiềm lực đủ mạnh để có thể cạnh tranh trên thị trường. Đó chính là năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp là khả năng duy trì và nâng cao lợi thế cạnh tranh trong việc tiêu thụ sản phẩm, mở rộng mạng lưới tiêu thụ, thu hút và sử dụng có hiệu quả các yếu tố sản xuất nhằm đạt lợi ích kinh tế cao và bền vững trên một

thị trường tự do và lành mạnh. Năng lực cạnh tranh có thể được hiểu là khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp mà không cần có sự hỗ trợ từ Nhà nước.

Mặc dù có thể còn tồn tại nhiều quan niệm khác nhau về năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, song xét về bản chất có thể nêu lên một số đặc trưng cơ bản của nó như sau:

Thứ nhất, năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp phụ thuộc vào cả yếu tố bên trong (thực lực, lợi thế) và yếu tố bên ngoài (môi trường kinh doanh).

Thứ hai, năng lực cạnh tranh của từng doanh nghiệp không phải được xác định một cách biệt lập riêng lẻ mà là trong sự đánh giá, so sánh với các đối thủ cạnh tranh hoạt động trong cùng một lĩnh vực, một thị trường.

Thứ ba, những thực lực và lợi thế của doanh nghiệp phải hướng vào việc thỏa mãn khách hàng (mục tiêu trực tiếp) nhằm đạt được các mục tiêu kinh doanh tốt nhất, trong đó có lợi nhuận (mục tiêu cuối cùng).

Để đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, người ta dựa vào nhiều tiêu chí: thị phần, doanh thu, lợi nhuận và tỷ suất lợi nhuận, thu nhập bình quân, phương pháp quản lý, bảo vệ môi trường, uy tín của doanh nghiệp đối với xã hội, tài sản của doanh nghiệp, đặc biệt là tài sản vô hình, tỷ lệ công nhân lành nghề, tỷ lệ đội ngũ quản lý giỏi, nghiên cứu và sáng tạo... Những yếu tố đó tạo nên năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, giúp doanh nghiệp có cơ sở, nền tảng để triển khai các kế hoạch, hoạt động với hiệu suất cao hơn, từ đó gia tăng giá trị cho khách hàng cao hơn so với đối thủ cạnh tranh dựa trên sự khác biệt hóa hay lợi thế chi phí, hoặc cả hai.

1.1.3.4 Năng lực cạnh tranh sản phẩm, dịch vụ

Khi nói tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không thể không bàn tới năng lực cạnh tranh của các sản phẩm, dịch vụ do doanh nghiệp sản xuất cung cấp. Vì doanh nghiệp có năng lực cạnh tranh thì một trong những yếu tố quan trọng là các hàng hóa, dịch vụ do doanh nghiệp cung cấp phải có năng lực cạnh tranh. Năng lực cạnh tranh của sản phẩm, dịch vụ thể hiện năng lực của sản

phẩm, dịch vụ đó thay thế một sản phẩm, dịch vụ khác đồng nhất hoặc khác biệt, có thể do đặc tính, chất lượng hoặc giá cả sản phẩm, dịch vụ.

Năng lực cạnh tranh của sản phẩm, dịch vụ là năng lực nắm giữ và nâng cao thị phần của sản phẩm, dịch vụ do chủ thể sản xuất và cung ứng, đem ra để tiêu thụ so với sản phẩm, dịch vụ cùng loại của các chủ thể sản xuất, cung ứng khác đem đến tiêu thụ ở cùng một khu vực thị trường và thời gian nhất định.

Năng lực cạnh tranh của sản phẩm, dịch vụ có thể hiểu là sự vượt trội so với các sản phẩm, dịch vụ cùng loại trên thị trường về chất lượng và giá cả với điều kiện các sản phẩm, dịch vụ tham gia cạnh tranh đều đáp ứng được các yêu cầu của người tiêu dùng, mang lại giá trị sử dụng cao nhất trên một đơn vị giá cả làm cho sản phẩm, dịch vụ có khả năng cạnh tranh cao hơn.

Khi đánh giá năng lực cạnh tranh sản phẩm, dịch vụ, người ta thường sử dụng các chỉ tiêu chính như: sản lượng, doanh thu, lợi nhuận, thị phần. Các chỉ tiêu này là biểu hiện bên ngoài của năng lực cạnh tranh sản phẩm, dịch vụ cho thấy kết quả của quá trình hoạt động sản xuất, kinh doanh của sản phẩm, dịch vụ.

Như vậy, có thể nói bốn cấp độ của năng lực cạnh tranh mặc dù có sự độc lập tương đối nhưng giữa chúng vẫn luôn tồn tại mối quan hệ mật thiết với nhau. Do đó, dù nghiên cứu cấp độ cạnh tranh nào, chúng ta cũng cần có sự so sánh, đặt nó trong mối quan hệ với các cấp độ khác để có cái nhìn toàn diện và khách quan nhất.

1.2 Khái quát chung về dịch vụ logistics và năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics

1.2.1 Khái niệm dịch vụ logistics

Thuật ngữ “logistics” vốn được sử dụng trong quân đội với ý nghĩa là hậu cần hay tiếp vận. Cùng với quá trình phát triển, logistics đã được chuyên môn hóa và phát triển trở thành một ngành dịch vụ đóng vai trò quan trọng trong thương mại quốc tế.

Theo Hội đồng quản lý Logistics của Mỹ (The Council of Logistics Management – CLM): “Logistics là một phần của quá trình cung ứng dây chuyền bao gồm: lập kế hoạch, tổ chức thực hiện, kiểm soát hiệu quả, lưu thông hiệu quả và lưu giữ các loại hàng hóa và dịch vụ và có liên quan đến thông tin từ điểm cung cấp

cơ bản đến các địa điểm tiêu thụ một cách hiệu năng, hiệu quả để đáp ứng các nhu cầu của khách hàng.”

Trên thế giới, thuật ngữ “dịch vụ logistics” ít được bàn tới, ở Việt Nam, khái niệm dịch vụ logistics đã được đề cập đến trong Luật Thương mại 2005. Cụ thể, điều 233 đưa ra định nghĩa: “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao.”

Theo định nghĩa của Luật thương mại 2005, dịch vụ logistics gắn tương tự với hoạt động giao nhận hàng hóa những người kinh doanh cung cấp một trong các dịch vụ như: nhận hàng, vận chuyển, làm thủ tục... thì đều được coi là nhà cung cấp dịch vụ logistics. Theo đó, dịch vụ logistics mang nhiều yếu tố vận tải, người cung cấp dịch vụ logistics khá giống với người cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức (MTO – Multimodal Transport Operator). Tuy nhiên, dịch vụ logistics ở đây phải được hiểu là một dịch vụ liên hoàn của nhiều dịch vụ, các dịch vụ này thuộc các giai đoạn từ tiền sản xuất cho đến khi hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng. Theo đó, dịch vụ logistics gắn liền với cả giai đoạn nhập nguyên, nhiên liệu cho quá trình sản xuất, sản xuất ra hàng hóa và đưa vào các kênh lưu thông, phân phối.

Các chuyên gia nghiên cứu về dịch vụ logistics đã rút ra một số đặc điểm cơ bản của ngành dịch vụ này như sau:

Thứ nhất, logistics là tổng hợp các hoạt động của doanh nghiệp trên 3 khía cạnh chính, đó là logistics sinh tồn, logistics hoạt động và logistics hệ thống. Logistics sinh tồn có liên quan tới các nhu cầu cơ bản của cuộc sống. Logistics hoạt động là bước phát triển mới của logistics sinh tồn và gắn với toàn bộ quá trình và hệ thống sản xuất các sản phẩm của doanh nghiệp. Logistics hệ thống giúp ích cho việc duy trì hệ thống hoạt động. Các yếu tố của logistics hệ thống bao gồm các máy móc thiết bị, nguồn nhân lực, công nghệ, cơ sở hạ tầng nhà xưởng,...

Thứ hai, logistics hỗ trợ hoạt động của các doanh nghiệp: logistics hỗ trợ toàn bộ quá trình hoạt động của doanh nghiệp, ngay cả khi sản phẩm đã ra khỏi dây

chuyên sản xuất của doanh nghiệp và đến tay người tiêu dùng. Một doanh nghiệp có thể kết hợp bất cứ yếu tố nào của logistics với nhau hay tất cả các yếu tố logistics tùy theo yêu cầu của doanh nghiệp mình. Logistics còn hỗ trợ hoạt động của doanh nghiệp thông qua quản lý di chuyển và lưu kho nguyên vật liệu đi vào doanh nghiệp và bán thành phẩm di chuyển trong doanh nghiệp.

Thứ ba, logistics là sự phát triển cao, hoàn chỉnh của dịch vụ vận tải giao nhận, vận tải giao nhận gắn liền và nằm trong logistics. Cùng với quá trình phát triển của mình, logistics đã làm đa dạng hóa khái niệm vận tải giao nhận truyền thống. Từ chỗ chỉ thay mặt khách hàng để thực hiện các khâu rời rạc như thuê phương tiện, lưu cước, chuẩn bị hàng, đóng gói hàng, tái chế, làm thủ tục thông quan, ... cho tới cung cấp dịch vụ trọn gói từ kho đến kho (Door to Door). Từ chỗ đóng vai trò đại lý, người được ủy thác trở thành một chủ thể chính trong các hoạt động vận tải giao nhận với khách hàng, chịu trách nhiệm trước các nguồn luật điều chỉnh.

Thứ tư, logistics là sự phát triển hoàn thiện dịch vụ vận tải đa phương thức: trước đây, hàng hóa đi theo hình thức hàng lẻ từ nước xuất khẩu sang nước nhập khẩu và trải qua nhiều phương tiện vận tải khác nhau, vì vậy xác suất rủi ro mất mát đối với hàng hóa là rất cao, và người gửi hàng phải ký nhiều hợp đồng với nhiều người vận tải khác nhau. Khi vận tải đa phương thức ra đời, chủ hàng chỉ phải ký một hợp đồng duy nhất với người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO). MTO sẽ chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện toàn bộ việc vận chuyển hàng hóa từ khi nhận hàng cho tới khi giao hàng bằng một chứng từ vận tải duy nhất cho dù anh ta không phải là người chuyên chở thực tế.

1.2.2 Vai trò của dịch vụ logistics

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế thế giới theo hướng toàn cầu hóa, khu vực hóa, dịch vụ logistics ngày càng đóng vai trò hết sức quan trọng thể hiện ở những điểm sau:

Thứ nhất, dịch vụ logistics góp phần nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp

Theo thống kê của một số tổ chức nghiên cứu về logistics cũng như Viện nghiên cứu logistics của Mỹ cho biết, chi phí cho hoạt động logistics chiếm tới khoảng 10-13% GDP ở các nước phát triển, con số này ở các nước đang phát triển thì cao hơn khoảng 15-20%. Điều này cho thấy chi phí cho hoạt động logistics là rất lớn. Vì vậy, với việc hình thành và phát triển dịch vụ logistics sẽ giúp các doanh nghiệp cũng như toàn bộ nền kinh tế quốc dân giảm được chi phí trong chuỗi logistics, làm cho quá trình sản xuất kinh doanh tinh giản hơn và đạt hiệu quả hơn. Giảm chi phí trong sản xuất và hiệu quả sản xuất kinh doanh được nâng cao góp phần tăng sức cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường.

Thứ hai, dịch vụ logistics có tác dụng tiết kiệm và giảm chi phí trong hoạt động lưu thông phân phối

Giá cả hàng hóa trên thị trường chính bằng giá cả ở nơi sản xuất cộng với chi phí lưu thông. Chi phí lưu thông hàng hóa, chủ yếu là phí vận chuyển chiếm một tỷ lệ không nhỏ và là bộ phận cấu thành giá cả hàng hóa trên thị trường, đặc biệt là hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Vận tải là yếu tố quan trọng của lưu thông, có nhiệm vụ đưa hàng hóa đến nơi tiêu dùng. Trong buôn bán quốc tế, chi phí vận tải chiếm tỷ trọng khá lớn, theo số liệu thống kê của UNCTAD thì chi phí vận tải đường biển chiếm trung bình 10-15% giá FOB, hay 8-9% giá CIF. Mà vận tải là yếu tố quan trọng nhất trong hệ thống logistics cho nên dịch vụ logistics ngày càng hoàn thiện và hiện đại sẽ tiết kiệm cho phí vận tải và các chi phí khác phát sinh trong quá trình lưu thông dẫn đến tiết kiệm và giảm chi phí lưu thông. Nếu tính cả chi phí vận tải, tổng chi phí logistics (bao gồm đóng gói, lưu kho, vận tải, quản lý, ...) ước tính chiếm tới 20% tổng chi phí sản xuất ở các nước phát triển, trong khi đó nếu chỉ tính riêng chi phí vận tải có thể chiếm tới 40% giá trị xuất khẩu của một số quốc gia không có đường bờ biển.

Thứ ba, dịch vụ logistics góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải giao nhận

Dịch vụ logistics là loại hình dịch vụ có quy mô mở rộng và phức tạp hơn nhiều so với hoạt động vận tải giao nhận thuần túy. Trước kia, người kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận chỉ cung cấp cho khách hàng những dịch vụ đơn giản,

thuần túy và đơn lẻ. Ngày nay, do sự phát triển của sản xuất, lưu thông, các chi tiết của một sản phẩm có thể do nhiều quốc gia cung ứng và ngược lại một loại sản phẩm của doanh nghiệp có thể tiêu thụ tại nhiều quốc gia, nhiều thị trường khác nhau, vì vậy dịch vụ mà khách hàng yêu cầu từ người kinh doanh vận tải giao nhận phải đa dạng và phong phú. Người vận tải giao nhận ngày nay đã triển khai cung cấp các dịch vụ nhằm đáp ứng yêu cầu thực tế của khách hàng. Họ trở thành người cung cấp dịch vụ logistics (logistics service provider). Rõ ràng, dịch vụ logistics đã góp phần làm gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải giao nhận.

Thứ tư, dịch vụ logistics phát triển góp phần mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế.

Sản xuất có mục đích là phục vụ tiêu dùng, cho nên trong sản xuất kinh doanh, vấn đề thị trường luôn là vấn đề quan trọng và luôn được các nhà sản xuất và kinh doanh quan tâm. Các nhà sản xuất kinh doanh muốn chiếm lĩnh và mở rộng thị trường cho sản phẩm của mình phải cần sự hỗ trợ của dịch vụ logistics. Dịch vụ logistics có tác dụng như chiếc cầu nối trong việc chuyển dịch hàng hóa trên các tuyến đường mới đến các thị trường mới đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra. Dịch vụ logistics phát triển có tác dụng rất lớn trong việc khai thác và mở rộng thị trường kinh doanh cho các doanh nghiệp.

Thứ năm, dịch vụ logistics phát triển góp phần giảm chi phí, hoàn thiện và tiêu chuẩn hóa chứng từ trong kinh doanh quốc tế

Theo ước tính của Liên Hợp Quốc, chi phí về giấy tờ để phục vụ mọi mặt giao dịch thương mại trên thế giới hàng năm đã vượt quá 420 tỷ USD. Theo tính toán của các chuyên gia, riêng các loại giấy tờ, chứng từ rườm rà hàng năm khoản chi phí tiêu tốn cho nó cũng chiếm tới hơn 10% kim ngạch mậu dịch quốc tế, ảnh hưởng rất lớn tới các hoạt động buôn bán quốc tế. Logistics đã cung cấp các dịch vụ đa dạng trọn gói có tác dụng giảm rất nhiều các chi phí cho giấy tờ, chứng từ trong thương mại quốc tế. Dịch vụ vận tải đa phương thức do người kinh doanh dịch vụ logistics cung cấp đã loại bỏ đi rất nhiều chi phí cho giấy tờ thủ tục, nâng cấp và chuẩn hóa chứng từ cũng như giảm khối lượng công việc văn phòng trong lưu thông hàng hóa, từ đó nâng cao hiệu quả buôn bán quốc tế.

Bên cạnh đó, cùng với việc phát triển logistics điện tử (electronic logistics) sẽ tạo ra cuộc cách mạng trong dịch vụ vận tải và logistics, chi phí cho giấy tờ, chứng từ trong lưu thông hàng hóa càng được giảm tới mức tối đa, chất lượng dịch vụ logistics ngày càng được nâng cao sẽ thu hẹp hơn nữa cản trở về mặt không gian và thời gian trong dòng lưu chuyển nguyên vật liệu và hàng hóa. Các quốc gia sẽ xích lại gần nhau hơn trong hoạt động sản xuất và lưu thông.

1.2.3 Năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics

Dựa vào khái niệm về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ và khái niệm, đặc điểm cũng như vai trò của dịch vụ logistics, ta có thể hiểu năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics là khả năng duy trì và nâng cao lợi thế cạnh tranh so với đối thủ cạnh tranh thông qua liên kết các nhà cung cấp, nhà sản xuất, kho bãi, cửa hàng một cách hiệu quả nhằm cung cấp đúng sản phẩm đến đúng vị trí vào đúng thời điểm với điều kiện và chi phí phù hợp, từ đó thỏa mãn nhu cầu ngày càng cao của khách hàng về một dịch vụ logistics ngày càng hoàn thiện và hiệu quả. Như vậy, năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics được xây dựng trên năng lực của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ, sự liên kết của các doanh nghiệp trong và ngoài ngành cũng như sự hỗ trợ từ phía các cơ quan quản lý.

Cùng với sự mở cửa của thị trường toàn cầu và quá trình chuyên môn hóa, logistics quốc gia trở thành mắt xích trong hệ thống logistics toàn cầu. Chính vì thế, việc đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics của một quốc gia cần dựa trên việc so sánh đánh giá với những quốc gia khác. Một trong số những cơ sở quốc tế đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành logistics của các quốc gia là chỉ số LPI (Logistics Performance Index) do Ngân hàng thế giới (WB) tiến hành nghiên cứu và công bố. LPI đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics của các quốc gia dựa trên 6 tiêu chí, Hạ tầng cơ sở (infrastructure), Chuyển hàng quốc tế (shipments international), Năng lực logistics (Competence Logistics), Tracking & tracing, Sự đúng lịch (Timeliness) và Hải quan (customs). Đánh giá năng lực ngành logistics của quốc gia cũng dựa trên nhiều yếu tố khác và tùy theo mục đích nghiên cứu của từng tác giả.

1.3 Các yếu tố tác động đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics

1.3.1 Các yếu tố bên ngoài

Các yếu tố thuộc môi trường bên ngoài có tác động đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics có thể thay đổi theo các quốc gia khác nhau và cũng không giống nhau trong các thời kì phát triển. Bởi vậy, trong khuôn khổ bài viết, tác giả chỉ tập trung phân tích các yếu tố chung nhất trong những điều kiện, hoàn cảnh phổ biến nhất của ngành dịch vụ logistics như sau:

1.3.1.1 Điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý

Yếu tố điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý, địa hình, khí hậu,... là những nhân tố khách quan và mang tính ổn định tương đối đối với một quốc gia, có ảnh hưởng lớn và lâu dài đến ngành dịch vụ logistics, đến sự phát triển hệ thống các tuyến đường giao thông, đến chính sách phát triển kinh tế của quốc gia, thậm chí có tính chất quyết định đối với định hướng phát triển logistics. Ví dụ, một quốc gia không có đường bờ biển sẽ không phát triển hạ tầng cảng biển và vận tải biển hay một quốc gia có địa hình bằng phẳng với nhiều đường biên giới trên bộ sẽ hướng sự tập trung phát triển hạ tầng logistics tới phát triển hệ thống đường bộ xuyên quốc gia. Do tính chất khách quan và sự ảnh hưởng lớn như vậy, các quốc gia khi nghiên cứu phát triển ngành dịch vụ logistics đều dựa trên điều kiện tự nhiên địa lý của mình để xây dựng kế hoạch phát triển, thậm chí còn đưa ra những phương án tác động vào điều kiện tự nhiên, điều chỉnh một phần điều kiện địa lý theo hướng có lợi cho sự phát triển của ngành dịch vụ này.

Logistics với các hoạt động chủ yếu liên quan nhiều đến vận tải biển - một hoạt động vốn chịu tác động nhiều nhất của những biến động thời tiết bất thường như thủy triều, bão, sóng thần,... Nếu trên hành trình xảy ra rủi ro sẽ khiến các hoạt động logistics diễn ra chậm hơn, khó khăn hơn và tốn chi phí hơn, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, có thể thấy những tác động nghiêm trọng do các biến động bất thường của thời tiết gây ra rất nhiều các thiệt hại nghiêm trọng như hư hại hệ thống cảng biển cũng như hạ tầng cơ sở cho ngành vận tải, logistics và ảnh hưởng không nhỏ đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ này.

1.3.1.2 Môi trường chính trị xã hội

Môi trường chính trị - xã hội là nền tảng cơ bản của một quốc gia. Mọi hoạt động kinh tế của quốc gia, trong đó có logistics, đều diễn ra trong môi trường đó và chịu sự tác động từ môi trường này. Một quốc gia có điều kiện chính trị xã hội ổn định mới tạo dựng môi trường an toàn cho phát triển kinh tế nói chung và ngành dịch vụ logistics nói riêng.

Ngoài ra, môi trường chính trị xã hội ổn định là tiền đề quan trọng trong thu hút đầu tư nước ngoài vào các ngành kinh tế trong đó có ngành dịch vụ logistics bởi lẽ một đất nước với sự ổn định và nhất quán về chính trị cũng như an ninh, trật tự xã hội được đảm bảo sẽ bước đầu gây cho được tâm lý yên tâm tìm kiếm cơ hội làm ăn cũng như có thể định cư, đầu tư lâu dài.

1.3.1.3 Môi trường kinh tế

Các hoạt động kinh tế nói chung và ngành dịch vụ logistics nói riêng cũng chỉ có thể phát triển trong một môi trường kinh tế ổn định với các thể chế, chính sách kinh tế rõ ràng, nhất quán, công bằng, các chính sách, công cụ và khả năng điều tiết kinh tế của Nhà nước hoạt động hiệu quả đảm bảo ổn định kinh tế vĩ mô.

Có thể thấy, lạm phát là một biến số kinh tế có tác động sâu rộng đến mọi mặt của xã hội và ngành dịch vụ logistics cũng không nằm ngoài quy luật trên bởi lạm phát tác động trực tiếp đến giá cả nên sẽ gián tiếp làm thay đổi chi phí, chất lượng cũng như các yếu tố khác cấu thành nên hệ thống logistics. Ngoài ra tốc độ tăng trưởng kinh tế, tổng sản phẩm quốc nội (GDP), đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) và hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), kim ngạch xuất nhập khẩu tăng đều có những ảnh hưởng tích cực đối với năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics. Ví dụ như khi GDP của một quốc gia đạt giá trị cao thì chi tiêu mua sắm của hộ gia đình cho hàng hóa bao gồm cả hàng hóa nhập khẩu tăng; chi tiêu của chính phủ cũng tăng bao gồm cả chi đầu tư cho hạ tầng cơ sở, cảng biển, sân bay và hạ tầng công nghệ thông tin - nền tảng của logistics, chi để hoàn thiện hóa bộ máy pháp luật trong đó có luật hải quan, luật thương mại, luật hàng hải chi phối hoạt động logistics.

1.3.1.4 *Trình độ phát triển của lực lượng sản xuất*

Trước hết, sự phát triển của lực lượng sản xuất sẽ dẫn đến chuyên môn hóa sản xuất ngày càng sâu vì thế hiệu quả hoạt động logistics ngày càng cao. Khi quy mô sản xuất còn nhỏ, người sản xuất thường đảm nhiệm mọi khâu của quá trình sản xuất, hoặc chỉ thuê ngoài dịch vụ mà họ không thể tự đảm nhiệm. Song khi sản xuất phát triển, quy mô sản xuất lớn hơn tất yếu dẫn đến sự chuyên môn hóa. Quá trình chuyên môn hóa càng phát triển sâu thì năng lực, hiệu quả sản xuất, kinh doanh của nguồn nhân lực càng cao, hiệu quả sản xuất kinh doanh càng lớn và bởi vậy, việc thuê ngoài các dịch vụ nói chung và dịch vụ logistics nói riêng ngày càng trở thành xu hướng phổ biến dẫn đến sự phát triển của các ngành dịch vụ nói chung và ngành dịch vụ logistics nói riêng.

Thứ hai, khi lực lượng sản xuất phát triển, năng suất lao động tăng lên, các ngành sản xuất nông nghiệp, công nghiệp, dịch vụ được mở rộng và phát triển, khối lượng hàng hóa được sản xuất ra ngày càng nhanh với số lượng ngày càng lớn sẽ hình thành lượng cầu cao về các dịch vụ logistics liên quan đến vận chuyển, phân phối hàng hóa đến người tiêu dùng và các dịch vụ logistics hỗ trợ. Nhu cầu về các hoạt động phục vụ sản xuất gia tăng là điều kiện thuận lợi thúc đẩy ngành dịch vụ logistics phát triển.

Thứ ba, sự phát triển lực lượng sản xuất làm xuất hiện xu thế mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh ra thị trường thế giới. Xu thế toàn cầu hóa, khu vực hóa đã thêm một bước tạo điều kiện cho logistics có cơ hội phát triển mạnh. Chuyên môn hóa sản xuất không chỉ còn trong phạm vi một DN, một quốc gia mà mở rộng trên phạm vi thế giới tạo nên những sự dịch chuyển công nghệ, hàng hóa sôi động toàn cầu và trở thành điều kiện thuận lợi, tạo lực đẩy mạnh mẽ cho logistics phát triển. Trình độ quản lý, trình độ sản xuất phát triển nhờ phân công lao động quốc tế không chỉ thúc đẩy logistics phát triển về mặt lượng do lưu lượng dịch chuyển hàng hóa tăng cao mà còn thúc đẩy logistics phát triển về chất với trình độ quản lý, thực hiện logistics, chất lượng dịch vụ ngày càng cao hơn. Thị trường toàn cầu hóa cũng là sân chơi đầy cơ hội và đầy thách thức cho mọi hoạt động kinh tế trong đó có

logistics, tạo nên sức ép cạnh tranh cho phát triển logistics khi hệ thống logistics quốc gia trở thành một khâu, một bộ phận của hệ thống logistics thế giới.

Thứ tư, sản xuất phát triển vừa tạo ra nhu cầu phát triển hệ thống hạ tầng cơ sở logistics để đáp ứng yêu cầu cho sản xuất, vừa tạo điều kiện vật chất để phát triển hệ thống hạ tầng cơ sở. Một quốc gia có nền sản xuất phát triển sẽ có nhân lực, vật lực để dễ dàng thực hiện phát triển hệ thống hạ tầng cơ sở vốn đòi hỏi nguồn đầu tư rất lớn. Sự phát triển của hệ thống hạ tầng lại tác động trở lại, đóng vai trò nền tảng cho sự tăng trưởng và phát triển các ngành kinh tế nói chung, và do đó gia tăng hiệu quả của logistics.

Có thể nói, trình độ phát triển của lực lượng sản xuất là yếu tố trực tiếp tác động đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics.

1.3.1.5 Chính sách của chính phủ

Các hoạt động kinh tế trong nền kinh tế quốc dân đều chịu sự chi phối và tác động của hệ thống chính sách quốc gia, hay nói cách khác là các khung thể chế logistics là một hoạt động kinh tế nên tất yếu nó chịu tác động và chi phối từ hệ thống chính sách. Sự tác động và chi phối này rõ rệt hơn, sâu rộng hơn khi các chính sách đó là các hệ thống chiến lược, cơ chế chính sách hướng tới phát triển ngành dịch vụ logistics. Với tính chất phức tạp, tạo thành một chuỗi các hoạt động có liên quan chặt chẽ đến nhau và có nhiều chủ thể cũng như thu hút nhiều cá nhân tổ chức tham gia, ngành dịch vụ logistics rất cần đến sự hỗ trợ và tác động của hệ thống pháp luật. Một hành lang pháp lý đầy đủ, chặt chẽ, phù hợp không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics nội địa mà còn giúp quốc gia đó tận dụng được những cơ hội từ việc hội nhập thị trường này, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

Chính phủ, ngoài việc thực hiện chức năng quản lý nhà nước, định hướng, xây dựng chiến lược phát triển, thúc đẩy phát triển logistics thông qua hệ thống chính sách còn có vai trò chính yếu trong việc tạo lập môi trường, điều kiện cho ngành dịch vụ này phát triển. Cụ thể, Chính phủ có vai trò chủ đạo trong việc xây dựng hệ thống hạ tầng cơ sở, hạ tầng kỹ thuật, điều tiết nguồn lực, đào tạo nhân lực, mở rộng thị trường quốc tế,... Đối với nền kinh tế nói chung và logistics nói riêng,

vai trò của chính phủ, hệ thống cơ chế, chính sách, chiến lược luôn có ảnh hưởng quyết định đến sự phát triển.

1.3.1.6 Sự phát triển của công nghệ thông tin

Đặc điểm của ngành dịch vụ logistics là bao gồm cả một chuỗi các hoạt động, vì vậy hạ tầng công nghệ thông tin chính là sợi dây kết nối đảm bảo cho bộ máy này được hoạt động hiệu quả và trơn tru. Hơn nữa, vị trí của logistics trong toàn bộ quá trình phân phối vật chất là sử dụng và xử lý thông tin để tổ chức quản lý chu trình di chuyển hàng hóa qua nhiều công đoạn, chặng đường, phương tiện, địa điểm khác nhau nhằm đáp ứng yêu cầu kịp thời, đúng lúc. Do vậy, công nghệ thông tin cùng với thương mại điện tử chính là yếu tố quan trọng thúc đẩy sự phát triển mạnh mẽ theo cả chiều dọc lẫn chiều rộng của ngành dịch vụ logistics.

1.3.2 Các yếu tố bên trong

Các nguồn lực của mỗi ngành rất đa dạng; tùy theo đặc điểm, hoạt động, quy mô, cơ cấu, đặc trưng của từng ngành mà có các yếu tố nội tại khác nhau ảnh hưởng tích cực hoặc tiêu cực đến năng lực cạnh tranh của ngành đó. Đối với ngành dịch vụ logistics, sau quá trình nghiên cứu, tổng hợp, sàng lọc tác giả đã chọn ra những yếu tố được coi là quan trọng và có tác động lớn đối với năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ này như sau:

1.3.2.1 Cơ sở vật chất của ngành dịch vụ logistics

Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics có hệ thống cơ sở vật chất bao gồm các phương tiện vận tải, trang thiết bị vận chuyển, hệ thống kho bãi,... đủ về qui mô, phù hợp với chủng loại hàng sẽ là nhân tố quan trọng để đảm bảo chất lượng dịch vụ logistics được cung cấp.

Ví dụ trong trường hợp các nhà vận tải không đủ, thậm chí không có phương tiện chuyên chở các lô hàng, khi đó họ không thể chủ động để tổ chức vận tải, có thể phải kéo dài thời gian giao hàng vào mùa cao điểm, đồng thời tăng thêm chi phí khai thác làm tăng giá cước vận chuyển qua đó tác động đến chi phí vận tải và gián tiếp làm giảm năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

Bên cạnh đó, việc bổ sung các trang thiết bị cần thiết phục vụ vận chuyển, xếp dỡ hàng hoá gồm: cần cẩu các loại, xe nâng hàng, máy bơm hút hàng rời, hàng lỏng, băng chuyền, ô tô, đầu máy kéo, chassis, container, pallet,... hay trang thiết bị phục vụ tàu ra vào, neo đậu là cầu tàu, luồng lạch, kè, đập chắn sóng, phao, trạm hoa tiêu, hệ thống thông tin, tín hiệu,... và máy móc cho hoạt động đóng gói sẽ giúp kết nối các phương thức vận tải và đảm bảo tính đồng bộ của hệ thống vận tải, tối ưu hóa hiệu quả sử dụng phương tiện, trang thiết bị xếp dỡ giúp giảm thời gian tập hợp và giao nhận hàng hóa trên đường, tại các khu vực cảng qua đó giảm thiểu đáng kể tỷ lệ lô hàng giao chậm so với quy định và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.

1.3.2.2 Mức độ và khả năng ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành

Có thể nói sự phát triển của khoa học kỹ thuật và công nghệ đã được ứng dụng mạnh mẽ vào nhiều lĩnh vực của cuộc sống, trong đó bao gồm ngành dịch vụ logistics. Công nghệ thông tin, truyền thông đã được các nhà cung cấp dịch vụ này ứng dụng khá mạnh mẽ, điều đó không chỉ tăng tính thuận tiện và dễ dàng, nhanh chóng kết nối thông tin giữa các tổ chức liên quan đến vận chuyển lô hàng mà còn đảm bảo sự chính xác các thông tin của lô hàng, giúp giảm thiểu các lãng phí thời gian và tổn thất liên quan đến hàng hóa, góp phần tăng nhanh thời gian giao hàng, tiết kiệm chi phí logistics.

1.3.2.3 Hoạt động đào tạo nguồn nhân lực trong ngành

Ngày nay, do ứng dụng khoa học và công nghệ vào lĩnh vực logistics và sự chuẩn mực các thông tin về hàng hóa giữa các nước nhập khẩu, nước xuất khẩu cũng như giữa các tổ chức liên quan lô hàng thương mại, đòi hỏi các nhân viên trong ngành phải có nghiệp vụ chuyên môn, đồng thời cũng phải có kỹ năng tin học và ngoại ngữ, chuyên môn sâu liên quan đến lĩnh vực này. Các kiến thức và kỹ năng đó sẽ giúp cho họ thực hiện thành thạo chuyên nghiệp các nhiệm vụ được giao, làm giảm các thao tác công việc, góp phần giảm thời gian vận chuyển, tăng khả năng xử lý tình huống bất thường xảy ra và nâng cao chất lượng dịch vụ Logistics.

1.3.2.4 Số lượng các doanh nghiệp hiện tại, doanh nghiệp tiềm ẩn, quy mô và tính liên kết của các doanh nghiệp trong ngành

Cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong cùng một ngành được xem là vấn đề cốt lõi ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành. Các doanh nghiệp cạnh tranh khốc liệt với nhau khi đối thủ ngày càng đông đảo và gần như cân bằng nhau. Sức ép cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong ngành làm cho giá cả các yếu tố đầu ra và đầu vào biến động theo các xu hướng khác nhau. Tình hình đó đòi hỏi doanh nghiệp phải điều chỉnh hoạt động của mình nhằm giảm thách thức, tận dụng thời cơ để giành lợi thế trong cạnh tranh. Đó là động lực để mỗi doanh nghiệp nhanh chóng cải thiện hoạt động, nâng cao chất lượng dịch vụ cung cấp, từ đó góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động toàn ngành.

Ngoài ra, các doanh nghiệp logistics quy mô nhỏ có thể chủ động liên kết với các ngân hàng đưa ra gói kết hợp dịch vụ tài chính hoặc cùng đầu tư thực hiện liên doanh, liên kết về vốn, công nghệ để cung cấp cho các công ty xuất nhập khẩu một dịch vụ trọn gói từ làm thủ tục hải quan, vận tải, thanh toán tiền ngay tại kho và chỉ thông qua một đầu mối. Nhờ có giải pháp logistics và tài chính khép kín có thể giảm đáng kể chi phí logistics và chi phí cho hoạt động thanh toán quốc tế.

1.4 Tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics

Năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics và những nội dung cập nhật, đầy đủ, toàn diện của nó vẫn là một lĩnh vực khá mới mẻ, đối với hệ thống lý luận và thực tiễn ở Việt Nam cũng như nhiều quốc gia khác trên thế giới. Trong bài nghiên cứu của mình, tác giả sẽ đưa ra một số nghiên cứu của một số nhà khoa học, từ đó tác giả rút ra được các tiêu chí riêng cho mô hình đánh giá của mình.

1.4.1 Tiêu chí đánh giá theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI – Logistics Performance Index) của WB.

Theo ngân hàng thế giới (WB), hiệu quả logistics được đánh giá dựa trên chỉ số LPI, tiến hành điều tra, nghiên cứu và công bố trong báo cáo mang tên “Kết nối để cạnh tranh - ngành logistics trong nền kinh tế toàn cầu”. Tác giả sử dụng LPI như một căn cứ để xây dựng tiêu chí đánh giá trong luận án là do việc đánh giá năng lực cạnh tranh quốc gia về logistics cũng chính là đánh giá năng lực cạnh tranh

ngành. Ngành logistics là nhân tố chính trong đánh giá năng lực cạnh tranh quốc gia về logistics. Thực tế cho thấy những quốc gia được đánh giá cao về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics luôn có chỉ số LPI dẫn đầu trên thế giới. Chỉ số LPI được WB tiến hành đánh giá bao gồm 2 phần: LPI quốc tế và LPI nội địa.

LPI quốc tế được xác định căn cứ vào phần đánh giá của các chuyên gia logistics nước ngoài về 6 tiêu chí cơ bản cấu thành môi trường logistics của một quốc gia là:

- Hiệu quả của quá trình thông quan, hải quan
- Chất lượng của việc vận chuyển có liên quan đến hạ tầng cơ sở
- Sự dễ dàng lựa chọn mức giá trong vận chuyển hàng hóa quốc tế
- Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics
- Khả năng theo dõi tình hình hàng hóa sau khi gửi hàng
- Tần suất hàng hóa được chuyển đến người nhận trong thời gian giao hàng kì vọng

LPI nội địa được xác định căn cứ vào phần đánh giá của các chuyên gia logistics về nhiều chỉ tiêu cụ thể ở chính quốc gia họ đang làm việc, bao gồm cả đánh giá định tính và định lượng liên quan đến 2 vấn đề: Môi trường - thủ tục pháp lý và Năng lực thực hiện.

Về “Môi trường- thủ tục pháp lý” có 6 tiêu chí, mỗi tiêu chí lại gồm rất nhiều chỉ tiêu khác nhau:

- Số lượng các loại phí phải nộp
- Chất lượng của hạ tầng cơ sở
- Khả năng cạnh tranh và chất lượng của dịch vụ
- Tính hiệu quả của các quy trình, thủ tục
- Mức độ gặp chậm trễ nghiêm trọng
- Mức độ cải thiện về môi trường logistics trong 2 năm gần nhất

Về “Hiệu quả một số hoạt động logistics chủ yếu” được định lượng bởi những giá trị cụ thể của các tiêu chí:

- Xác định khoảng cách, chi phí và thời gian trung bình của hoạt động xuất khẩu và nhập khẩu qua chuỗi cung ứng cảng biển, sân bay, đường bộ.
- Số bước trung gian xuất khẩu/nhập khẩu
- Số lượng hồ sơ xuất khẩu/nhập khẩu
- Thời gian hoàn thành nếu cần kiểm hóa và không cần kiểm hóa
- Tỷ lệ kiểm hóa
- Tỷ lệ kiểm định nhiều nội dung

1.4.2 Đánh giá hệ thống logistics quốc gia theo quan điểm của Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB)

Theo quan điểm của Ngân hàng phát triển châu Á (ADB), năng lực của hệ thống logistics quốc gia được đánh giá dựa trên 4 yếu tố:

- Sự phát triển hạ tầng cơ sở logistics: Yếu tố này được đánh giá dựa trên các tiêu chí như năng lực và hiệu quả của hệ thống hạ tầng giao thông vận tải, năng lực và sự phát triển của hạ tầng công nghệ thông tin, sự phát triển và năng lực của mạng lưới trung tâm logistics, kho bãi, cảng nội địa,...

- Sự phát triển của khung thể chế, luật pháp liên quan đến logistics: Yếu tố này có thể đánh giá thông qua độ mở của nền kinh tế, các chính sách ưu đãi đối với kinh doanh logistics, sự phối hợp và năng lực của các cơ quan quản lý nhà nước về logistics và chính sách hải quan.

- Năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics: Yếu tố này được đánh giá thông qua số lượng các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, quy mô, năng lực các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, số lượng các dịch vụ logistics được cung cấp, chất lượng cung ứng dịch vụ logistics của các nhà cung cấp, mức độ kết nối thị trường logistics trong khu vực và thế giới,...

- Năng lực của của doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics: Yếu tố này được đánh giá dựa trên quy mô doanh nghiệp, tập quán kinh doanh, trình độ phát

triển của dịch vụ logistics, các hệ thống logistics được thiết kế, số lượng các dịch vụ logistics thường được thuê ngoài, khả năng tiếp cận với các dịch vụ logistics,...

Đây là cách tiếp cận trong các nghiên cứu của Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) về logistics ở các quốc gia châu Á và trong các nghiên cứu của giáo sư Ruth Banomyonga - một chuyên gia cao cấp nghiên cứu về logistics của Thái Lan và khu vực Đông Nam Á. Sự phát triển mỗi một yếu tố cấu thành hệ thống được đánh giá bằng các tiêu chí khác nhau, trong đó:

1.4.3 Tiêu chí đánh giá của hai tác giả Chengmin Zhang và Chuan Lu (2013) trong đánh giá năng lực logistics

Trong nghiên cứu “An Evaluation Approach for Regional Logistics Abilities” (2013) do nhóm tác giả Chengmin Zhang và Chuan Lu thực hiện, sau khi xem xét những điểm mạnh và hạn chế thông qua các mô hình SWOT, PEST, mô hình phân tích thứ bậc (AHP – Analytic Hierarcy Process) và mô hình chức năng (Functional Model), hai tác giả trên đã rút ra 12 tiêu chí riêng phù hợp với phạm vi nghiên cứu của mình bao gồm:

Các nhân tố cơ bản:

- Vị trí địa lý
- Phân bổ nguồn tài nguyên
- Phân bổ dân cư
- Hệ thống pháp luật
- Nguồn nhân lực và hoạt động giáo dục đào tạo
- Khí hậu
- Hạ tầng cơ sở liên quan đến logistics

Các nhân tố nâng cao

- Nhu cầu về dịch vụ logistics
- Dịch vụ logistics
- Tác động của dịch vụ logistics đến nền kinh tế

- Khả năng cải tiến
- Tiềm năng phát triển trong tương lai của dịch vụ logistics

1.4.4 Các tiêu chí do tác giả lựa chọn nhằm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam được đưa ra trong nghiên cứu

Sau khi lựa chọn kỹ càng qua các bài nghiên cứu kết hợp với phân tích cụ thể tình hình thực tế về ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam, tác giả bên cạnh việc sử dụng số liệu, các kết quả điều tra, các văn bản chính sách và các kết quả nghiên cứu của các công trình hiện có sẽ lựa chọn sử dụng kết hợp cách tiếp cận trên từng yếu tố thành phần của hệ thống logistics của ADB với những tiêu chí phù hợp của chỉ số LPI nội địa làm nền tảng cơ sở cho nghiên cứu. Ngoài ra, tiêu chí của hai tác giả Chengmin Zhang, Chuan Lu sẽ được kết hợp sử dụng để có thể đưa ra hệ thống tiêu chí khả thi và phù hợp nhất trong đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics. Hệ thống tiêu chí của luận án gồm 7 tiêu chí như sau: nhu cầu và tiềm năng phát triển của dịch vụ logistics; sự phát triển hạ tầng cơ sở logistics; sự phát triển của khung thể chế, luật pháp liên quan đến logistics; tính hiệu quả của các quy trình, thủ tục, năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics và chi phí logistics. Đây là những nhân tố có ảnh hưởng trực tiếp và sâu sắc nhất đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Cụ thể:

- *Nhu cầu và tiềm năng phát triển của dịch vụ logistics;*

Nhu cầu thị trường quyết định khả năng cạnh tranh của ngành: nhu cầu càng lớn, dịch vụ logistics càng có cơ hội phát triển từ đó nâng cao sức cạnh tranh. Yếu tố này có thể xem xét theo các căn cứ như:

- + Quy mô ngành logistics của quốc gia
- + Vị thế của ngành logistics quốc gia so với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới
- + Mức độ phát triển của ngành logistics so với nhu cầu thị trường
- *Năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics*

Năng lực cạnh tranh của ngành được tạo dựng bởi chính là các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics. Khả năng cung cấp dịch vụ của các doanh nghiệp này chính là yếu tố đảm bảo cho sự tăng trưởng của ngành. Yếu tố này có thể được đánh giá dựa trên các chỉ tiêu:

- + Số lượng các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics
- + Quy mô, năng lực các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics
- + Số lượng các dịch vụ logistics được cung cấp
- + Chất lượng cung ứng dịch vụ logistics của các nhà cung cấp; độ tin cậy của nhà cung cấp; khả năng truy xuất tình trạng hàng hóa sau khi gửi; sự chính xác của chứng từ, hóa đơn, giấy tờ
- + Mức độ kết nối thị trường logistics khu vực và thế giới
- + Chất lượng nguồn nhân lực logistics;...
- *Sự phát triển hạ tầng cơ sở logistics*

Đối với lĩnh vực logistics, không có cơ sở vật chất đồng bộ và hiện đại thì khó có thể mang lại hiệu quả cao. Kết cấu hạ tầng và các phương tiện vật chất kỹ thuật của giao thông vận tải có vai trò hết sức to lớn trong việc phát triển các dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, những tiến bộ trong công nghệ tin học, việc sử dụng hệ thống trao đổi thông tin điện tử với sự hỗ trợ của mạng lưới thông tin liên lạc và công nghệ xử lý thông tin đóng vai trò quan trọng trong việc quản lý lưu kho hàng hóa, quá trình lưu chuyển và chứng từ của lô hàng đó. Việc ứng dụng công nghệ tin học hiện đại vào hoạt động logistics sẽ giúp công tác tìm kiếm khách hàng, quản lý, theo dõi và giải quyết kịp thời mọi vướng mắc đối với hoạt động logistics với chi phí tiết kiệm nhất. Chính vì vậy, sự phát triển của hạ tầng cơ sở là một yếu tố không thể thiếu trong đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

Yếu tố này có thể được đánh giá dựa trên các chỉ tiêu chủ yếu:

- + Năng lực và hiệu quả của hệ thống hạ tầng giao thông vận tải
- + Tỷ trọng của vốn đầu tư vào hạ tầng giao thông vận tải trong GDP

- + Sự phát triển và năng lực của mạng lưới trung tâm logistics, kho bãi, cảng nội địa,...
- + Sự gia tăng chất lượng dịch vụ logistics công liên quan đến hạ tầng cơ sở,...
- + Năng lực và sự phát triển của hạ tầng công nghệ thông tin
- *Sự phát triển của khung pháp lý liên quan đến logistics*

Việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật điều chỉnh có vai trò hết sức quan trọng trong việc tạo lập môi trường cạnh tranh công bằng, bình đẳng và lành mạnh cho các doanh nghiệp nhằm tăng khả năng cạnh tranh ngành logistics. Hành lang - khung pháp lý càng mở và chọn lọc nhằm đảm bảo tính nhất quán, thông thoáng và hợp lý trong hệ thống văn bản, quy định có liên quan đến dịch vụ logistics thì khả năng cạnh tranh của ngành càng cao. Nguyên nhân là do khi đã có một hành lang pháp lý thuận lợi, các doanh nghiệp có nghĩa vụ thực hiện đúng pháp luật của Nhà nước trong lĩnh vực hoạt động của mình, tránh hiện tượng độc quyền hoặc lạm dụng những ưu thế về thị trường, giá cả, thương hiệu,...

Yếu tố này có thể được đánh giá dựa trên các chỉ tiêu chủ yếu:

- + Các chính sách ưu đãi đối với kinh doanh logistics; chính sách phát triển nguồn nhân lực; chính sách thu hút DN logistics nước ngoài
- + Sự phối hợp và năng lực của các cơ quan quản lý nhà nước về logistics
- + Chính sách hải quan, quy định thông quan: thời gian bình quân để làm các thủ tục hành chính; số lượng chứng từ bình quân mỗi giao dịch (xuất khẩu/nhập khẩu); số chữ ký bình quân mỗi giao dịch; tỷ lệ % số container bị thanh tra, kiểm tra;...
- + Tính đồng bộ và cập nhật thông tin khi thay đổi quy chế
- *Tính hiệu quả của các quy trình, thủ tục*

Các quy trình, thủ tục hành chính ảnh hưởng đáng kể đến thời gian cùng chi phí thực hiện hoạt động logistics. Công tác hành chính được thực hiện nhanh chóng,

hiệu quả, tiết kiệm chi phí được coi là ưu thế lớn đối với ngành dịch vụ logistics. Yếu tố này được đánh giá thông qua:

- + Tính hiệu quả của thông quan và giao nhận trong xuất khẩu
- + Tính minh bạch trong thủ tục thông quan
- + Tính đồng bộ và cập nhật thông tin khi thay đổi quy chế
- + Mức độ nhiệt tình hỗ trợ của hải quan đối với thương nhân
- *Chất lượng nguồn nhân lực phục vụ ngành logistics*

Nhân lực là yếu tố quan trọng trong sự phát triển của ngành dịch vụ nói chung và ngành logistics nói riêng. Nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn và kỹ năng tốt sẽ giúp các hoạt động logistics hiệu quả hơn và đáp ứng những nhu cầu thị trường. Yếu tố này có thể được xem xét thông qua:

- + Tỷ lệ nguồn nhân lực được đào tạo bài bản trong ngành logistics
- + Mức độ đáp ứng của người lao động so với yêu cầu của doanh nghiệp
- + Chính sách đào tạo và phát triển nguồn nhân lực của ngành
- *Chi phí logistics*

Chi phí logistics hay giá cả của dịch vụ logistics cũng là yếu tố quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành logistics ở các quốc gia khác nhau. Chi phí logistics giảm khi những yếu tố như hạ tầng cơ sở, thủ tục hải quan,... được tối ưu hóa. Yếu tố này được xem xét thông qua:

- + Tỷ lệ chi phí logistics so với GDP của quốc gia
- + Chi phí logistics so với các nước trong khu vực và trên thế giới
- + Giảm chi phí logistics

Có thể thấy, logistics hiện đại luôn tập trung vào sự hài lòng của người tiêu dùng, tức là tập trung vào phía nhu cầu của thị trường. Nhu cầu của người tiêu dùng trên phạm vi toàn cầu trong tình trạng nền kinh tế có nhiều biến động, nhiều ngành sản xuất dịch vụ mới phát sinh hiện nay ngày càng trở nên đa dạng, phong phú và phức tạp hơn nữa, trong bối cảnh Việt Nam đang tích cực tham gia vào hiệp định

thương mại tự do trong khu vực cũng như trên thế giới, việc đánh giá tiềm năng phát triển trong tương lai của ngành dịch vụ logistics khi hội nhập với những sân chơi chung này có tác động thế nào đến năng lực cạnh tranh là hết sức cần thiết. Bên cạnh đó, đặc trưng của ngành dịch vụ logistics là ngành chịu tác động rất lớn của pháp luật các quốc gia, điều ước quốc tế và thỏa thuận khu vực; hơn nữa hạ tầng cơ sở và công nghệ là yếu tố cấu thành lợi thế cạnh tranh ngành chính vì vậy tác giả chọn thêm ba tiêu chí thuộc về môi trường - thể chế logistics là hạ tầng cơ sở, khung thể chế pháp lý và tính hiệu quả của quy trình hải quan. Như đã trình bày ở trên, trong các nghiên cứu của World Bank, và hai tác giả Chengmin Zhang và Chuan Lu, tiêu chí năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics không được đề cập đến. Tuy nhiên với những đặc trưng của ngành dịch vụ logistics Việt Nam, năng lực của nhà cung cấp là một yếu tố quyết định bởi lẽ sự không chắc chắn về cả công nghệ và chiến lược của các doanh nghiệp trong ngành, các hoạt động cung ứng nhỏ lẻ khác nhau vẫn đang đề ra những chiến lược về dịch vụ, phân đoạn thị trường, kênh phân phối,... khác nhau. Vì vậy tiêu chí năng lực của nhà cung cấp được đưa vào điều tra. Yếu tố nhân lực trong các nghiên cứu trước đó được coi là một thành phần của yếu tố năng lực doanh nghiệp, tuy nhiên, căn cứ vào tình hình thực tế tại Việt Nam, tác giả đã chọn yếu tố này là một trong các tiêu chí điều tra. Cuối cùng, khi các yếu tố khác được tối ưu hóa thì chi phí logistics sẽ giảm và năng lực cạnh tranh của ngành sẽ được nâng cao nên yếu tố này được tác giả lựa chọn là tiêu chí điều tra.

Có thể thấy những tiêu chí tác giả sử dụng là sự kế thừa và phát triển của các kết quả nghiên cứu trước đó. Nhiều tiêu chí tuy tên gọi khác nhau nhưng đều có liên quan đến phát triển hạ tầng cơ sở, khung thể chế, tính hiệu quả của các quy trình thủ tục, năng lực của nhà cung cấp dịch vụ. Những tiêu chí này được hầu hết những công trình nghiên cứu hiện có sử dụng do đây là những yếu tố căn bản cần xét đến khi đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics. Trong khuôn khổ và thời gian nghiên cứu của luận án, tác giả cũng thực hiện cụ thể hóa các yếu tố tổng quát như môi trường chính trị - xã hội, môi trường kinh tế đồng thời lược bỏ những nhân tố ảnh hưởng một cách gián tiếp như năng lực của người sử dụng dịch vụ logistics, phân bổ nguồn tài nguyên, phân bổ dân cư. Nguyên nhân do đây là

những nhân tố ảnh hưởng một cách gián tiếp và bởi để xét hết các tiêu chí thuộc về những yếu tố này là không khả thi. Hơn nữa những tiêu chí cụ thể hóa được lựa chọn đều có mức độ ảnh hưởng sâu sắc nhất trong nhóm các nhân tố.

1.5 Mô hình lý thuyết phân tích năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics

Trên thực tế có nhiều quan điểm khác nhau đặt nền tảng cho việc phân tích và xác định năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ. Trong đó có thể kể đến mô hình phân tích PEST, mô hình phân tích AHP, mô hình đánh giá chức năng (Functional Evaluation Models), ma trận các yếu tố bên ngoài, ma trận các yếu tố nội bộ và mô hình phân tích SWOT.

Phân tích PEST là một công cụ hữu ích để xem xét môi trường chính trị (Political), kinh tế (Economic), xã hội (Social) và công nghệ (Technological). Cụ thể, chính trị có nghĩa là sự can thiệp từ các chính sách của chính phủ, luật pháp và các quy định ảnh hưởng đến hoạt động của các doanh nghiệp. Kinh tế là bao gồm các yếu tố liên quan đến tình trạng phát triển của nền kinh tế và triển vọng tương lai cho những quốc gia cụ thể. Yếu tố xã hội xem xét sự khác biệt về văn hóa, trình độ giáo dục, lao động và xã hội. Yếu tố công nghệ lại bao gồm đổi mới công nghệ về quy trình, sản phẩm hoặc dịch vụ. Sự thiếu sót của mô hình đến từ việc bỏ qua các yếu tố thuộc về môi trường tự nhiên, giao thông vận tải, thông tin liên lạc và các yếu tố nội bộ.

Mô hình phân tích AHP được Tomas Saaty thiết lập những năm 1970. AHP là một công cụ hiệu quả cho việc phân tích những vấn đề phức tạp thông qua việc từng bước giải thích quan hệ nhân quả đến từ lựa chọn của các chuyên gia. Thông thường, AHP phân chia các nhiệm vụ thành các cấp độ hoặc giai đoạn khác nhau dựa trên mục tiêu chính. AHP có thể xây dựng một mô hình khung đa cấp bao gồm ít nhất 3 cấp độ chính để tạo ra sự so sánh thông qua tầm quan trọng của chúng. Thực tế, việc sử dụng mô hình này khá phức tạp và có thể đòi hỏi rất nhiều thời gian cùng công sức.

Mô hình đánh giá chức năng được Yehua Lin xây dựng để phản ánh năng lực logistics của một thành phố. Trước tiên, ông cho rằng năng lực cạnh tranh logistics của 1 thành phố được phản ánh bởi các yếu tố kinh tế vĩ mô: giao thông

vận tải, thông tin liên lạc và nhu cầu dịch vụ logistics. Ông cũng đưa ra các nhân tố ảnh hưởng đến những tiêu chuẩn này. Tuy vậy, các nhà nghiên cứu đã chỉ ra rằng mô hình này không thể áp dụng trên diện rộng hay cho tất cả mọi thành phố. Chẳng hạn như mô hình đánh giá cao vị trí gần với khu dân cư đông đúc mà bỏ qua thực tế rằng không phải tất cả hoạt động logistics đều cung cấp sản phẩm tiêu dùng.

Tất cả những mô hình trên đều có những điểm mạnh, điểm yếu riêng trong việc đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics từ các khía cạnh khác nhau. Tuy nhiên, quan điểm tổng hợp với việc thực hiện cả những phân tích định tính và định lượng. Do vậy, để đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics tác giả sẽ xem xét sử dụng ma trận các yếu tố bên ngoài, ma trận các yếu tố nội bộ, mô hình phân tích SWOT. Mỗi mô hình trên sẽ đưa ra các yếu tố và phương pháp đánh giá khác nhau, từ đó góp phần đánh giá các khía cạnh khác nhau của năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics một cách hiệu quả.

1.5.1 Ma trận các yếu tố bên ngoài (EFE)

1.5.1.1 Mô tả mô hình

Ma trận các yếu tố bên ngoài (External Factor Evaluation Matrix) là mô hình đánh giá, tổng hợp và tóm tắt những cơ hội và nguy cơ chủ yếu của môi trường bên ngoài ảnh hưởng tới quá trình hoạt động của ngành. Qua đó giúp nhà quản lý đánh giá được mức độ phản ứng của một ngành với những cơ hội, nguy cơ thuộc môi trường vĩ mô. Từ đó có thể hoạch định các chính sách để phát triển ngành, tăng năng lực cạnh tranh của ngành so với các nước khác. Để tiến hành xây dựng ma trận các yếu tố bên ngoài một cách chính xác và rõ ràng thì ta phải thực hiện tuần tự theo năm bước sau:

Bước 1: Lập một danh mục từ 10 đến 20 yếu tố cơ hội và thách thức chủ yếu được cho là có thể ảnh hưởng chủ yếu đến sự thành công của ngành. Nên sắp xếp cơ hội và thách thức theo mức độ sự ảnh hưởng tăng dần đồng thời chia chúng thành hai nhóm lớn là cơ hội và thách thức.

Để có thể tạo ra một ma trận các yếu tố bên ngoài chính xác, chúng ta phải chú ý đến các yếu tố bên ngoài ảnh hưởng đến môi trường ngành. Vì đây là các yếu tố ảnh hưởng rất lớn đến việc ngành đang vận hành như thế nào và cần phải đưa ra

các chính sách điều chỉnh như thế nào để đạt được kết quả mà các nhà hoạch định mong muốn đối với một ngành. Các nhân tố bên ngoài được chia thành ba nhóm sau:

- Các biến số về văn hóa, xã hội, nhân khẩu học và môi trường: cơ cấu dân số già hay trẻ; thu nhập bình quân đầu người; số lượng và loại nhóm lợi ích đặc biệt; mở rộng khoảng cách giữa người giàu và người nghèo; số lượng các cuộc hôn nhân và ly hôn; dân tộc thiểu số hoặc phân biệt chủng tộc; giáo dục; xu hướng mua sắm, nghề nghiệp và kinh doanh; số trẻ sinh ra hoặc tử vong; tỷ lệ dân cư xuất nhập khẩu;...

- Các biến số về kinh tế: mức độ tăng trưởng nền kinh tế; mức độ tiết kiệm, đầu tư và chi tiêu vốn; lạm phát; tỷ giá hối đoái; xu hướng thị trường chứng khoán; mức thu nhập dùng một lần; các yếu tố xuất nhập khẩu và rào cản; vòng đời sản phẩm; chi tiêu của chính phủ; tài sản ngành; tính kinh tế theo quy mô; các rào cản thâm nhập thị trường; đa dạng hóa sản phẩm; cấp độ của cạnh tranh;...

- Các biến số về xu hướng kinh doanh, chính sách, luật pháp: xu hướng toàn cầu hóa; quy định và luật pháp của chính phủ; xu hướng toàn cầu hướng đến tiêu dùng giống nhau; internet và công nghệ truyền thông; bảo vệ quyền (bằng sáng chế, chống độc quyền, bảo vệ nhãn hiệu thương mại); mức trợ cấp chính phủ; các quy định về thương mại quốc tế; thuế; khủng bố; bầu cử và tình hình chính trị trong và ngoài nước;...

Bước 2: Đánh giá tầm quan trọng theo thang điểm từ 0,0 (Không quan trọng) đến 1,0 (Rất quan trọng) cho từng yếu tố cơ hội và thách thức ảnh hưởng đến ngành đã liệt kê ở trên. Sự phân loại này cho thấy tầm quan trọng tương ứng của yếu tố đó đối với sự thành công trong ngành kinh doanh. Các cơ hội thường có mức phân loại cao hơn mối đe dọa, tuy vậy, mối đe dọa cũng có thể nhận được mức phân loại cao nếu nó đặc biệt nghiêm trọng hay mang tính đe dọa. Mức phân loại thích hợp có thể được xác định bằng cách so sánh những ngành cạnh tranh thành công với những ngành cạnh tranh không thành công hoặc bằng cách thảo luận về yếu tố này và đạt được sự nhất trí của các DN trong ngành. Tổng số các mức phân loại được ấn định cho các nhân tố này phải bằng 1,0.

Bước 3: Tiếp tục đánh giá từ 1 đến 4 cho mỗi yếu tố quyết định sự thành công để cho thấy cách thức mà các giải pháp hiện tại của các doanh nghiệp trong ngành phản ứng với yếu tố này, trong đó 4 là phản ứng tốt, 3 là phản ứng trên trung bình, 2 là phản ứng trung bình và 1 là phản ứng ít. Các mức này dựa trên hiệu quả của giải pháp ở các doanh nghiệp trong ngành.

Bước 4: Nhân tầm quan trọng của mỗi yếu tố với loại của nó để xác định điểm về tầm quan trọng.

Bước 5: Cộng tổng số điểm về tầm quan trọng cho mỗi biến số để xác định tổng số điểm quan trọng cho ngành.

Để có thể hình dung rõ hơn thì tác giả sẽ trình bày bảng biểu mẫu như sau:

Bảng 1.1 Ma trận các yếu tố bên ngoài

STT	Yếu tố bên ngoài chủ yếu	Mức quan trọng	Phân loại	Số điểm quan trọng
1	Yếu tố A	0,01	4	0,04
2	Yếu tố B	0,03	2	0,06
3	Yếu tố C	0,05	3	0,15
4	Yếu tố D	0,07	2	0,14
5	Yếu tố E	0,09	1	0,09
6	Yếu tố F	0,10	4	0,4
7	Yếu tố G	0,12	4	0,48
8	Yếu tố H	0,14	2	0,28
9	Yếu tố K	0,19	4	0,76
10	Yếu tố L	0,20	1	0,20
	TỔNG CỘNG	1		2,60

Nguồn: Tác giả tự xây dựng

Bất kể các cơ hội chủ yếu và mối đe dọa được bao gồm trong ma trận đánh giá các yếu tố bên ngoài, tổng số điểm cao nhất mà ngành có thể có là 4,0 và thấp nhất là 1,0. Tổng số điểm quan trọng trung bình là 2,5. Tổng số điểm quan trọng là 4 cho thấy rằng tổ chức đang phản ứng rất tốt với các cơ hội và mối đe dọa hiện tại trong môi trường của họ. Nói cách khác, các giải pháp của ngành tận dụng có hiệu

qua các cơ hội hiện có và tối thiểu hóa các ảnh hưởng tiêu cực có thể có của các mối đe dọa bên ngoài. Nếu tổng số điểm quan trọng là 2,5 cho thấy rằng tổ chức đang phản ứng ở mức trung bình với các cơ hội và mối đe dọa hiện tại trong môi trường của họ. Và nếu tổng số điểm quan trọng là 1 cho thấy những chiến lược mà tổ chức đề ra không tận dụng được các cơ hội hoặc né tránh được các mối đe dọa từ bên ngoài.

1.5.1.2 Ưu điểm của mô hình

Qua việc nghiên cứu phát triển mô hình ma trận các yếu tố bên ngoài đối với ngành dịch vụ logistics, tác giả đánh giá điểm mạnh của mô hình như sau:

Thứ nhất, mô hình ma trận các yếu tố bên ngoài nhìn rõ được những cơ hội hoặc những thách thức từ bên ngoài tác động vào ngành dịch vụ logistics. Đây là bước vô cùng quan trọng trong một kế hoạch ngắn và dài hạn bởi lẽ nhìn rõ được cơ hội và thách thức tức là nắm rõ được khả năng phát triển của ngành, những cơ hội cần nắm bắt và những thách thức cần vượt qua để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành.

Thứ hai, mô hình giúp chúng ta đánh giá được đâu là những cơ hội hay thách thức quan trọng ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ này. Từ việc rút ra được những cơ hội và thách thức đó, các nhà nghiên cứu có thể phát triển những điểm mạnh để nắm bắt những cơ hội thị trường sẵn có, hay cố gắng hoàn thiện những yếu điểm để có thể nắm bắt được những cơ hội mà hiện nay với nguồn lực hạn chế chưa nắm bắt được.

Thứ ba, sự sẵn có của nhiều nguồn dữ liệu về các yếu tố bên ngoài do các yếu tố này thường được cập nhật bởi các cơ quan chủ quản của ngành, cơ quan thống kê và các hội chuyên ngành một cách nhanh chóng, chính xác. Do vậy, sử dụng mô hình ma trận các yếu tố bên ngoài giúp tiết kiệm đáng kể thời gian cho việc thu thập dữ liệu nghiên cứu.

1.5.1.3 Nhược điểm của mô hình

Tồn tại song song với những mặt mạnh của mô hình là những yếu điểm mà trong quá trình xây dựng mô hình như sau:

Thứ nhất, yếu điểm đầu tiên chúng ta phải đề cập đến là khó xác định, việc chọn lựa để lập danh sách từ 10 đến 20 yếu tố để xây dựng mô hình rất khó. Như đã trình bày ở trên, có rất nhiều biến số bên ngoài có ảnh hưởng đến ngành dịch vụ logistics như các biến số kinh tế (lạm phát, đầu tư trực tiếp nước ngoài, kim ngạch xuất nhập khẩu,...), môi trường tự nhiên, hệ thống pháp luật về logistics, tình hình chính trị, sự phát triển của công nghệ thông tin, chính sách của chính phủ,... Do vậy, việc chỉ lấy 10 đến 20 yếu tố cần thiết cần phải chọn lọc kỹ càng, tránh tình trạng chọn yếu tố không cần thiết nhưng lại loại yếu tố trọng điểm.

Thứ hai, mô hình này rất phức tạp trong cách đánh giá và cho điểm. Danh mục được lựa chọn bao hàm nhiều yếu tố khác nhau có thể đo lường bằng cả định tính hoặc định lượng dựa trên nguồn dữ liệu thứ cấp hoặc sơ cấp với những thang đo lường khác nhau. Bên cạnh đó, nhiều yếu tố chịu ảnh hưởng bởi các nhân tố trong và ngoài nước biến động thất thường như kim ngạch xuất nhập khẩu, cán cân thương mại,... do vậy khá khó tính toán, đo lường. Hơn nữa, tuy có lượng hóa được các yếu tố bên ngoài ảnh hưởng đến ngành nhưng việc cho điểm vẫn chưa thực sự chính xác vì nó dựa trên quan điểm chủ quan của người xây dựng. Chính vì vậy, nếu có sử dụng mô hình để đưa ra điểm cho từng yếu tố thì vẫn có sự sai số do nhiều nguyên nhân khác nhau gây ra.

1.5.1.4 Sự phù hợp của mô hình

Mô hình đánh giá được các yếu tố bên ngoài tác động đến ngành dịch vụ logistics là tiêu cực hay tích cực. Đồng thời mô hình còn giúp các nhà hoạch định xem xét được yếu tố nào ảnh hưởng nhiều nhất đến ngành dịch vụ logistics, từ đó có thể hoạch định được các chính sách phù hợp thúc đẩy ngành phát triển bền vững.

1.5.2 Ma trận các yếu tố nội bộ (IFE)

1.5.2.1 Mô tả mô hình

Yếu tố nội bộ là các yếu tố mà bản thân ngành có thể chi phối, kiểm soát được, đây được xem là những yếu tố rất quan trọng trong việc đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành. Sau khi xem xét tới các yếu tố nội bộ, nhà quản trị chiến lược cần lập ma trận các yếu tố này nhằm xem xét khả năng phản ứng và nhìn nhận những điểm mạnh, yếu xuất phát từ nội tại ngành. Từ đó giúp các nhà hoạch định

chiến lược tận dụng tối đa điểm mạnh để khai thác, chuẩn bị nội lực đối đầu với những điểm yếu và tìm ra những phương thức cải tiến điểm yếu này nhằm nâng cao hơn nữa năng lực cạnh tranh của ngành. Để hình thành một ma trận IFE cần thực hiện qua 5 bước như sau:

Bước 1: Lập danh mục từ 10 – 20 yếu tố, bao gồm những điểm mạnh, điểm yếu cơ bản có thể ảnh hưởng tới ngành hay những mục tiêu mà ngành đã đề ra. Tương tự như ma trận các yếu tố bên ngoài, nên sắp xếp cơ hội và thách thức theo mức độ sự ảnh hưởng tăng dần đồng thời chia chúng thành hai nhóm lớn là cơ hội và thách thức.

Để có một ma trận các yếu tố nội bộ chính xác, việc xác định các yếu tố bên trong ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành được coi là bước quan trọng nhất làm tiền đề cho những phân tích, đánh giá tiếp theo.

Bước 2: Phân loại tầm quan trọng từ 0,0 (không quan trọng) đến 1,0 (rất quan trọng) cho từng yếu tố đã liệt kê ở trên. Tầm quan trọng của những yếu tố này phụ thuộc vào mức độ ảnh hưởng của các yếu tố tới sự thành công của ngành, không phân biệt yếu tố này đang là điểm mạnh hay điểm yếu của ngành. Tổng số tầm quan trọng của tất cả các yếu tố phải bằng 1,0.

Bước 3: Xác định trọng số cho từng yếu tố để cho thấy tầm quan trọng của mỗi yếu tố đó trong việc quyết định năng lực cạnh tranh của ngành theo thang điểm từ 1 tới 4, trong đó 4 là rất mạnh, 3 điểm là khá mạnh, 2 điểm là khá yếu, 1 điểm là rất yếu.

Bước 4: Nhân tầm quan trọng của từng yếu tố với trọng số của nó để xác định số điểm của các yếu tố.

Bước 5: Cộng số điểm của tất cả các yếu tố, để xác định tổng số điểm ma trận cho ngành.

Để giúp người đọc có thể dễ dàng hình dung thì tác giả đã xây dựng mô hình sau:

Bảng 1.2 Ví dụ về ma trận các yếu tố nội bộ

STT	Yếu tố bên trong chủ yếu	Mức quan trọng	Phân loại	Số điểm quan trọng
1	Yếu tố A	0,02	4	0,08
2	Yếu tố B	0,03	2	0,06
3	Yếu tố C	0,05	3	0,15
4	Yếu tố D	0,07	2	0,14
5	Yếu tố E	0,09	1	0,09
6	Yếu tố F	0,10	4	0,4
7	Yếu tố G	0,12	4	0,48
8	Yếu tố H	0,14	2	0,28
9	Yếu tố K	0,19	4	0,76
10	Yếu tố L	0,30	1	0,30
	TỔNG CỘNG	1		2,78

Nguồn: Tác giả tự xây dựng

Tổng số điểm cao nhất mà ngành có thể đạt được là 4,0 và thấp nhất là 1,0, trung bình là 2. Số điểm quan trọng thấp hơn 2,5 có nghĩa là ngành cần xem xét lại các nguồn lực bên trong, bên cạnh đó phát huy hơn nữa những thế mạnh để có chiến lược phát triển lâu dài. Ngược lại, nếu số điểm quan trọng cao hơn 2,5 cho thấy ngành mạnh về nội bộ hay nói cách khác các giải pháp của ngành tận dụng có hiệu quả các cơ hội, nguồn lực hiện có và tối thiểu hóa các ảnh hưởng tiêu cực có thể có của các mối đe dọa từ bên trong.

1.5.2.2 Ưu điểm của mô hình

Cùng giống như mô hình ma trận các yếu tố bên ngoài, mô hình ma trận các yếu tố bên trong giúp các nhà hoạch trả lời các câu hỏi có tính chất nền tảng như những điểm mạnh và điểm yếu xuất phát từ nội tại của ngành dịch vụ logistics là gì, đâu là những nguồn lực và năng lực tạo ra các lợi thế hay bất lợi cho ngành. Đây là một bước vô cùng quan trọng giúp những nhà hoạch định chính sách có cái nhìn tổng thể về hoàn cảnh nội tại, từ đó xác định những cơ hội cần nắm bắt và những thách thức cần vượt qua để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

Bên cạnh đó, mô hình giúp chúng ta đánh giá được những cơ hội hay thách thức có ảnh hưởng quan trọng đến năng lực cạnh tranh của ngành, đâu là các nguồn lực và năng lực cho phép ngành duy trì lợi thế cạnh tranh bền vững,... Qua đó, giúp các nhà hoạch định tìm ra các năng lực riêng biệt cùng với những lợi thế cạnh tranh của ngành để làm cơ sở cho việc định hướng chiến lược trong tương lai.

1.5.2.3 Nhược điểm của mô hình

Nhược điểm lớn nhất, tác giả muốn đề cập trong mô hình này là thông tin khó thu thập. Nếu tìm và đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến ngành thuộc môi trường bên ngoài đã rất mất thời gian và công sức mà thông tin còn chưa chính xác thì việc tìm các nhân tố nội tại lại càng khó khăn bởi hiện nay dữ liệu doanh nghiệp logistics và đơn vị trực thuộc vẫn còn thiếu, chưa được cập nhật vẫn chiếm một tỷ lệ khá lớn, tập trung vào các trường hợp như thiếu thông tin hoặc thông tin liên lạc với doanh nghiệp chưa chính xác; thông tin về tình trạng hoạt động của nhiều doanh nghiệp còn nhiều sai lệch,... Vì vậy, tình trạng dữ liệu đang thiếu và sai lệch nêu trên là một vấn đề lớn đặt ra trong quá trình triển khai mô hình các yếu tố bên trong để có những đánh giá tổng thể về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

Thứ hai, do thông tin khó thu thập nên dẫn tới thời gian để xây dựng mô hình là lâu. Mà trong thị trường đầy biến động như hiện nay, chỉ cần một thời gian ngắn cũng làm các biến số không chính xác, vì vậy mô hình không còn thích hợp.

Thứ ba, cũng như mô hình các nhân tố bên ngoài, việc chọn lựa để lập ra danh mục từ 10 đến 20 yếu tố để xây dựng mô hình là rất khó bởi lẽ có rất nhiều biến số có ảnh hưởng đến ngành dịch vụ logistics nên chỉ lấy 10 đến 20 yếu tố sẽ dễ dẫn đến tình trạng chọn yếu tố không cần thiết nhưng lại bỏ qua những yếu tố có tác động lớn đến năng lực cạnh tranh của ngành. Bên cạnh đó, việc cho điểm các yếu tố vẫn còn mang nặng tính chủ quan của cá nhân người xây dựng cũng là một nhược điểm lớn của mô hình trên.

1.5.2.4 Sự phù hợp của mô hình

Tương tự như mô hình ma trận các yếu tố bên ngoài, mô hình trên đánh giá được các yếu tố bên trong tác động đến ngành một cách tiêu cực hay tích cực đồng

thời giúp các nhà hoạch định xem xét được yếu tố nào ảnh hưởng nhiều nhất đến ngành. Việc phân tích, so sánh và đánh giá đúng mức các nguồn lực hiện tại và tiềm năng trong từng kỳ sẽ giúp nhà hoạch định chiến lược thấy rõ sự tiến bộ của ngành trong quá trình phát triển và có cơ sở đưa ra các chiến lược cạnh tranh hữu hiệu, quyết định nắm bắt các cơ hội hoặc ngăn chặn hạn chế các nguy cơ trong môi trường kinh doanh hiện nay.

Mặt khác, theo mô hình này, việc đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics sẽ thông qua đánh giá năng lực cạnh tranh của những doanh nghiệp riêng rẽ trong ngành. Tuy nhiên, năng lực cạnh tranh của mỗi doanh nghiệp có thể phụ thuộc vào các yếu tố đặc thù mà chỉ có doanh nghiệp đó có (như bí quyết, quan hệ, người lãnh đạo,...) mà không thể sử dụng cho doanh nghiệp khác, vì vậy không thể tạo sức mạnh cạnh tranh cho toàn ngành. Do vậy, đánh giá năng lực cạnh tranh của một số doanh nghiệp đơn lẻ để đại diện cho năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics sẽ mang lại kết quả không chính xác.

1.5.3 Ma trận SWOT

1.5.3.1 Mô tả mô hình

Ma trận SWOT lần đầu tiên được đưa ra bởi nhà nghiên cứu Andrews (1971) trong cuốn sách “Concepts of Corporate Strategy”. SWOT là viết tắt của bốn từ: Strengths, Weaknesses, Oppotunities và Threats, đại diện cho hai nhóm nhân tố: nhóm nhân tố bên trong gồm Strengths (điểm mạnh), Weaknesses (điểm yếu), và nhóm nhân tố môi trường, gồm Oppoturnites (cơ hội) và Threats (thách thức).

Ma trận SWOT được xây dựng trên quan điểm cho rằng: một chiến lược kinh doanh hiệu quả là chiến lược giúp chủ thể kinh tế khi tham gia thị trường có thể tận dụng tối đa những điểm mạnh nội bộ và những cơ hội do thị trường đem lại, đồng thời hạn chế đến mức tối thiểu những điểm yếu và thách thức. Mục đích ban đầu của ma trận SWOT là để giúp các doanh nghiệp thành công trong việc lựa chọn và đưa ra những quyết định kinh doanh. Tuy nhiên, theo thời gian, phạm vi ứng dụng của ma trận SWOT được mở rộng. Ngày nay, ma trận SWOT đã trở thành công cụ rất hữu ích trong việc phân tích năng lực cạnh tranh và hoạch định chiến lược cho một ngành kinh tế. Bằng việc nghiên cứu điểm mạnh, điểm yếu và xác

định những cơ hội và thách thức mà một ngành kinh tế phải đối mặt, phân tích SWOT có thể cung cấp những hiểu biết về tiềm năng phát triển và nguy cơ sụt giảm của mỗi ngành đó trong hiện tại và tương lai.

Để thực hiện phân tích SWOT cho một ngành kinh tế cần nhận diện cơ hội, thách thức mà ngành đang phải đối mặt, đồng thời xác định được điểm mạnh điểm yếu của nội bộ ngành. Sau khi đã xác định các yếu tố cơ bản của các điều kiện bên trong và bên ngoài, các nhà quản trị cần tiến hành phân tích và đề xuất các chiến lược cho phù hợp. Qui trình phân tích SWOT được tiến hành theo 4 bước như sau:

Bước 1: Xác định các điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và nguy cơ, liệt kê tự theo mức độ quan trọng vào các ô tương ứng, trong đó:

- Cơ hội: một sự kiện xảy ra ngoài phạm vi ảnh hưởng của ngành, tác động tích cực tới sự phát triển của ngành đó.

- Thách thức: là những sự kiện xảy ra ngoài phạm vi ảnh hưởng của một ngành, có tác động tiêu cực tới sự phát triển của ngành đó.

- Điểm mạnh: Những khả năng của ngành mang lại lợi thế so sánh với những ngành kinh tế khác.

- Điểm yếu: Những hạn chế của ngành ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của ngành đó.

Chất lượng phân tích của ma trận SWOT phụ thuộc rất lớn vào chất lượng thông tin thu thập được do vậy, khi tìm kiếm thông tin cần tránh cái nhìn chủ quan từ một phía, nên tìm kiếm thông tin từ mọi phía.

Bước 2: Tiến hành phân tích từng cặp các nhóm yếu tố để xác định các phương án chiến lược cần xem xét. Nếu chỉ dừng lại ở việc xác định 4 yếu tố trong SWOT thì việc phân tích này sẽ không thể phát huy bất kì tác dụng đặc biệt nào. Phân tích SWOT thường hướng tới 4 chiến lược giúp các nhà hoạch định có những giải pháp thích hợp để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành bao gồm:

- Phối hợp S-O: xây dựng phương án chiến lược dựa trên ưu thế của ngành để tránh các nguy cơ của thị trường.

- Phối hợp W-O: xây dựng phương án chiến lược để khắc phục điểm yếu của ngành và khai thác được cơ hội từ thị trường.

- Phối hợp S-T: xây dựng phương án chiến lược để phát huy điểm mạnh của ngành và giảm thiểu/loại bỏ nguy cơ.

- Phối hợp W-T: xây dựng phương án chiến lược để khắc phục điểm yếu của ngành và phòng tránh những nguy cơ của thị trường.

Bước 3: Đưa ra sự kết hợp giữa bốn yếu tố S + W + O + T

Mục đích của sự kết hợp này là nhằm tạo ra một sự cộng hưởng giữa bốn yếu tố để hình thành một chiến lược, mà qua đó, giúp cho DN sử dụng mặt mạnh để khai thác tốt nhất các cơ hội, lấp dần những yếu kém, và giảm bớt các nguy cơ từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành.

Bước 4: Tổng hợp và xem xét lại các chiến lược

Trong quá trình thực hiện bước 2 ở trên, có thể không đảm bảo tính toàn diện và tính hệ thống của chiến lược. Vì thế, cần phải tổng hợp và xem xét lại các chiến lược sau khi đã thực hiện các bước trên. Trong bước này cần chú ý hai vấn đề đó là phân nhóm chiến lược và phối hợp các chiến lược. Phối hợp các chiến lược thành một hệ thống có tính hỗ trợ cho nhau, và tất nhiên có thể loại bỏ chiến lược không phù hợp với hệ thống chiến lược chung.

1.5.3.2 Ưu điểm của mô hình

Mô hình phân tích SWOT là một công cụ rất hữu dụng cho việc đánh giá hiện trạng của ngành dịch vụ logistics thông qua việc phân tích tình hình bên trong và bên ngoài ngành. Đây là một công cụ hữu hiệu để cung cấp những hiểu biết và nhận thức về vị trí hiện tại của ngành trước khi đưa ra những quyết định về chiến lược trong tương lai của ngành đó hay thực hiện một ý tưởng, ngụ ý về chính sách nào đó. Bằng ma trận này, các nhà hoạch định chiến lược cũng có thể xác định được mức độ ảnh hưởng của một nhân tố tới khả năng cạnh tranh của ngành, từ đó đưa ra quyết định có nên thêm biến mới vào việc phân tích không.

Một ưu điểm nữa phải kể đến là SWOT thực hiện lọc thông tin theo một trật tự dễ hiểu và dễ xử lý hơn so với các mô hình khác. Việc thực hiện phân tích SWOT rất dễ dàng, không yêu cầu, đòi hỏi những kỹ năng cao cấp.

1.5.3.3 Nhược điểm của mô hình

Thứ nhất, ma trận SWOT mới chỉ cung cấp những thông tin cơ bản, chung chung; thông tin được đưa ra sau khi phân tích SWOT chỉ dừng ở mức tổng quan về ngành. Do phân tích SWOT không lượng định được các tiêu chí, nên trong quản trị chiến lược ngoài việc dùng SWOT, các nhà hoạch định còn phải kết hợp sử dụng các công cụ khác để có cái nhìn chính xác và toàn diện hơn về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics.

Thứ hai, ma trận SWOT cũng có phần hạn chế khi sắp xếp các thông tin với xu hướng giản lược. Điều này làm cho nhiều thông tin có thể bị gò ép vào vị trí không phù hợp với bản chất vấn đề, nhiều đề mục có thể bị trung hòa hoặc nhầm lẫn giữa hai thái cực S-W và O-T do quan điểm của nhà phân tích.

1.5.3.4 Mức độ phù hợp của mô hình

Phân tích SWOT rất đơn giản nhưng là một cơ chế rất quan trọng và thích hợp để đánh giá điểm mạnh, điểm yếu cũng như lượng hóa được những cơ hội, nguy cơ từ môi trường bên ngoài mà ngành dịch vụ logistics phải đối mặt để từ đó có sự phối hợp thích hợp giữa khả năng nguồn lực của ngành và tình hình môi trường.

1.5.4 Lựa chọn mô hình khi đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics của tác giả

Trong bài nghiên cứu này, tác giả sẽ kết hợp *mô hình ma trận các yếu tố bên ngoài và ma trận phân tích SWOT*. Dựa trên phân tích SWOT để có cái nhìn tổng quan nhất về các điểm mạnh, điểm yếu cũng như cơ hội và thách thức ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics, sau đó áp dụng phương pháp tính của IFE để tính tầm quan trọng của mỗi yếu tố bên ngoài ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành.

Danh mục được đưa ra để đánh giá sẽ bao hàm những yếu tố khác nhau có thể đo lường bằng cả định tính và định lượng dựa trên nguồn dữ liệu thứ cấp hoặc

sơ cấp với những thang đo lường rất khác nhau. Bởi vậy, quan điểm chung trong việc đo lường/ đánh giá chúng là sử dụng những phương pháp khác nhau thích hợp với từng loại yếu tố. Không thể và cũng không nên chỉ dùng một phương pháp duy nhất hoặc đồng nhất để đánh giá. Đối với những yếu tố mà giá trị của chúng có thể tính toán định lượng bằng các con số từ những dữ liệu thứ cấp thì những số liệu này có thể thu thập từ nguồn báo cáo của các DN, từ các cơ quan quản lý nhà nước hoặc từ một số nguồn tài liệu thương mại khác. Cách tính toán từng yếu tố cần được dựa trên những công thức tính toán phù hợp đã được công bố trong những tài liệu khoa học có liên quan. Đối với những chỉ tiêu, yếu tố mà việc xác định giá trị của chúng không thể định lượng, không thể đo lường/xác định từ những nguồn dữ liệu có sẵn hoặc không đủ tin cậy thì phải áp dụng phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp thông qua điều tra khảo sát.

Sau khi đưa ra được danh mục các yếu tố, để xác định được tầm quan trọng của các bộ phận cấu thành năng lực cạnh tranh ta có thể sử dụng nhiều phương pháp khác nhau tránh tình trạng kết quả của mô hình phụ thuộc quá lớn vào quan điểm chủ quan của cá nhân như: phương pháp hồi quy đa biến và phương pháp tổng hợp. Hai phương pháp đầu tiên được sử dụng khá phổ biến trong các nghiên cứu kinh tế nhưng mỗi phương pháp đều bộc lộ những nhược điểm riêng của mình. Nhược điểm cơ bản của phương pháp chuyên gia là nhân tố chủ quan có tác động nhiều đến kết quả tính toán từ việc lựa chọn chuyên gia cho đến các nhận định, đánh giá của chuyên gia. Trong khi đó phương pháp hồi quy đa biến dù kết quả rất khách quan nhưng chỉ phản ánh khách quan quá khứ và hiện tại do sử dụng các số liệu quá khứ để tính toán. Các xu hướng tương lai thường không được phản ánh rõ các kết quả tính toán của phương pháp hồi quy đa biến trong khi phương pháp chuyên gia lại khắc phục khá tốt nhược điểm này. Chính vì thế, tác giả sẽ sử dụng kết hợp hai phương pháp này để xác định tầm quan trọng của các yếu tố bên ngoài tác động đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics. Phương pháp chuyên gia sẽ được sử dụng trước, sau đó ta sẽ dùng các kết quả thu được từ phương pháp chuyên gia để tiến hành hồi quy đa biến.

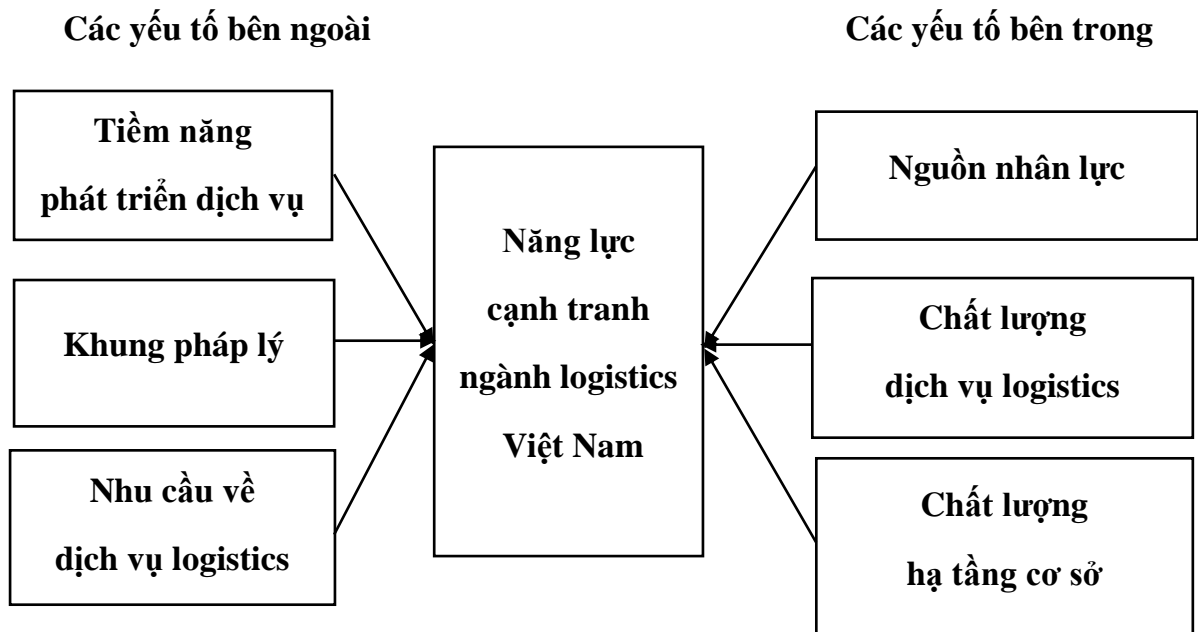
CHƯƠNG 2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU ĐỊNH LƯỢNG

2.1 Mô hình và giả thuyết nghiên cứu:

Như tác giả đã trình bày trong phần 1.3 của nghiên cứu, có 2 nhóm nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics là nhóm yếu tố thuộc môi trường bên trong và nhóm yếu tố thuộc môi trường bên ngoài. Các yếu tố thuộc môi trường bên ngoài bao gồm: điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý, môi trường chính trị xã hội, điều kiện kinh tế, chính sách của chính phủ,... Các yếu tố thuộc môi trường bên trong bao gồm: cơ sở vật chất phục vụ ngành, mức độ ứng dụng công nghệ thông tin, chất lượng nguồn nhân lực,... Tuy nhiên, trong mô hình nghiên cứu, tác giả chỉ chọn lọc và đưa vào những yếu tố mà theo tác giả là có ảnh hưởng đáng kể đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics. Thêm vào đó, đây là những yếu tố có thể thay đổi trong một khoảng thời gian nhất định và mang tính đặc thù với ngành logistics, chính vì thế, những yếu tố như điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý hay điều kiện kinh tế, chính trị, xã hội,... không được đưa vào mô hình nghiên cứu.

Bên cạnh đó, việc lựa chọn các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam cũng được tác giả căn cứ theo kết quả nghiên cứu của phần 1.4 về những tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành logistics theo các nghiên cứu của Ngân hàng thế giới (WB), Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB), hay hai tác giả Chengmin Zhang và Chuan Lu (2013) trong đánh giá năng lực logistics. Các tiêu chí đánh giá này cũng đồng thời là những nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành logistics. Hơn nữa, tác giả cũng căn cứ vào những kinh nghiệm quốc tế trong phát triển logistics để xác định các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành và căn cứ vào tình hình thực tế ở Việt Nam để lựa chọn các nhân tố sao cho phù hợp để đưa vào mô hình.

Mô hình nghiên cứu được đề xuất như sau:



Hình 2.1 Mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Nhóm giả thuyết nghiên cứu bao gồm các giả thuyết:

H1: Chất lượng hạ tầng cơ sở ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Hạ tầng giao thông ảnh hưởng trực tiếp tới hiệu quả logistics, cụ thể là tới thời gian, chi phí, độ tin cậy mức độ an toàn của dịch vụ này, qua đó ảnh hưởng tới tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế nói chung và hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp nói riêng. Theo thống kê trung bình tại Mỹ và các nước, chi phí logistics thương mại bao gồm chi phí vận, chi phí tồn kho và phí quản, trong đó chi phí vận tải chiếm từ 50 - 60% (Dan Gilmore 2014). Như vậy, vận tải là hoạt động quan trọng nhất trong các hoạt động logistics, chiếm khoảng 1/3 đến 2/3 chi phí logistics của doanh nghiệp. Chính vì thế, sự phát triển của hạ tầng giao thông là yếu tố quan trọng hàng đầu giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

Công nghệ thông tin là một phần quan trọng trong hạ tầng mềm của lĩnh vực logistics với nhiều giá trị gia tăng cho khách hàng từ các dịch vụ sử dụng ứng

dụng công nghệ thông tin trực tiếp đến gián tiếp. Kết quả từ một cuộc khảo sát của Crowley được thực hiện vào năm 2014 cho thấy, chỉ có 6,7% công ty logistics nhận định rằng công nghệ thông tin là một trong những yếu tố cạnh tranh chính của các doanh nghiệp logistics. Chính vì thế, hạ tầng công nghệ thông tin phát triển sẽ tạo tiền đề giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam nói riêng và ngành logistics Việt Nam nói chung.

H2: Chất lượng khung pháp lý ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Khung thể chế logistics của một quốc gia bao gồm: (i) Hệ thống các chính sách đối với các hoạt động logistics, bao gồm cả các chính sách trực tiếp và chính sách gián tiếp, trong đó chính sách tác động trực tiếp nhất là các chính sách về hải quan, thông quan, chính sách phát triển, quản lý và vận hành hạ tầng cơ sở...; (ii) Hệ thống các chính sách hỗ trợ phát triển ngành logistics như ưu đãi thuế, ưu đãi lãi suất vay vốn, hỗ trợ đào tạo nhân lực, thu hút đầu tư nước ngoài,... Cùng với hạ tầng cơ sở, khung thể chế, pháp lý trực tiếp cấu thành hệ thống logistics và trực tiếp ảnh hưởng tới sự phát triển của logistics quốc gia bởi nó quyết định tốc độ, chi phí hoạt động logistics và khả năng thỏa mãn nhu cầu khách hàng - những mục tiêu chủ yếu mà logistics hướng đến. Thêm vào đó, hệ thống pháp luật ở Việt Nam vốn được đánh giá là thiếu tính khoa học và minh bạch, do đó, hoàn thiện về khung thể chế, pháp lý là điều kiện cần thiết để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam.

H3: Nhu cầu về dịch vụ ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Nhu cầu về dịch vụ logistics tác động đến những chính sách đầu tư về hạ tầng cơ sở của các doanh nghiệp và cơ quan chức năng. Chính vì thế, nhu cầu tác động trực tiếp đến sự phát triển và năng lực cạnh tranh của ngành logistics. Đối với ngành logistics Việt Nam, nhu cầu về dịch vụ này vẫn còn rất lớn và tiềm năng phát triển của ngành vẫn chưa được khai thác đúng mức. Vì thế, nắm bắt và tận dụng nhu cầu là điều quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

H4: Chất lượng nguồn nhân lực ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Nguồn nhân lực, từ góc độ vĩ mô được hiểu là toàn bộ khả năng lao động xã hội của một quốc gia nói chung hay từng địa phương, từng tổ chức nói riêng. Hiện nay, tất cả các quốc gia trên thế giới đều đặt vấn đề về con người và nguồn nhân lực là trung tâm, là linh hồn trong chiến lược phát triển đất nước, kinh tế và xã hội. Các nhà nghiên cứu cũng như doanh nghiệp ngày nay đều ý thức được tầm quan trọng của việc xây dựng và phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao. Vì nguồn nhân lực không những là yếu tố quyết định đến tăng trưởng kinh tế, quyết định đến phát triển lực lượng sản xuất, là động lực để phát triển kinh tế tri thức, là yếu tố thúc đẩy sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế và tăng thu nhập cho người lao động, mà còn là động lực hội nhập kinh tế quốc tế trong bối cảnh ngày nay, là chìa khóa cho sự thành công của doanh nghiệp. Đặc biệt, đối với Việt Nam, nguồn nhân lực được đánh giá là còn thiếu về trình độ chuyên môn cũng như kỹ năng làm việc. Chính vì thế, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao sẽ tác động trực tiếp đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics.

H5: Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

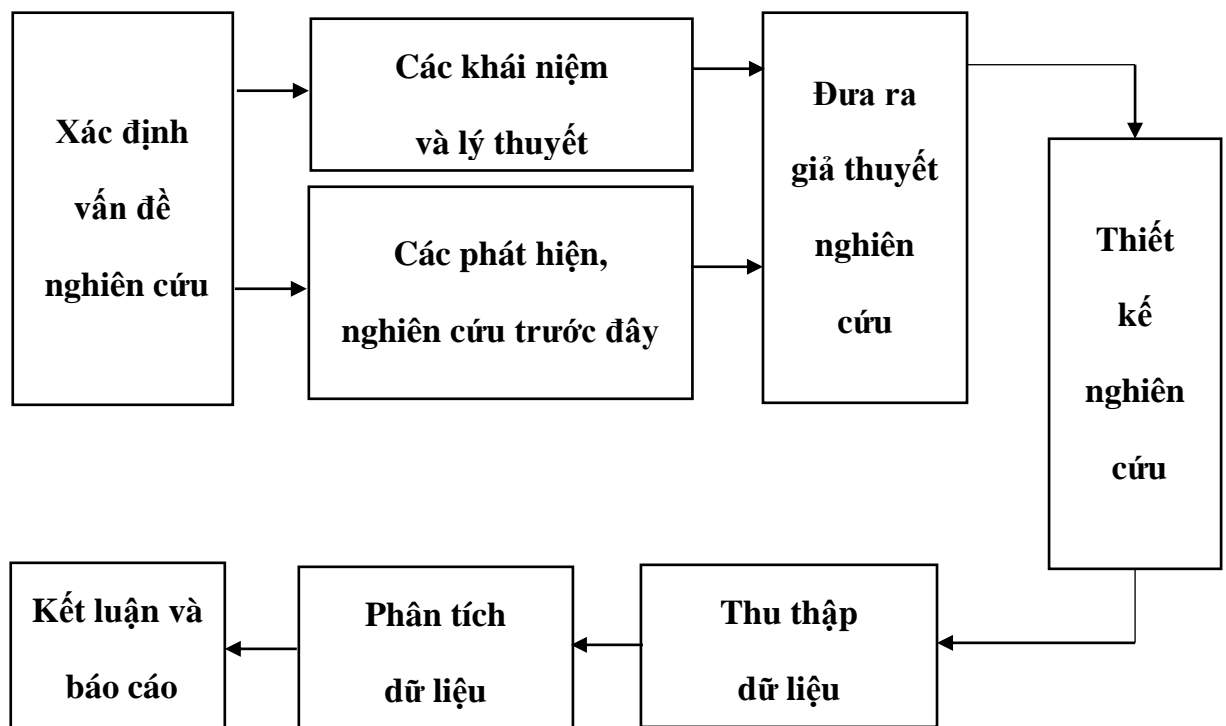
Năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam được tạo nên từ năng lực cung cấp dịch vụ của các doanh nghiệp logistics. Để đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, chất lượng dịch vụ là yếu tố được xem xét hàng đầu. Chất lượng dịch vụ logistics của Việt Nam đã được cải thiện đáng kể trong những năm qua, tuy nhiên, nếu so sánh với các quốc gia khác trong khu vực và trên thế giới thì chất lượng dịch vụ logistics của Việt Nam vẫn chưa thực sự đáp ứng được nhu cầu về dịch vụ, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Vì thế, nâng cao chất lượng dịch vụ là yếu tố quan trọng tạo nên năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam

H6: Tiềm năng phát triển dịch vụ trong tương lai ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Với các lợi thế về điều kiện tự nhiên, nguồn lực và nhu cầu về ngành logistics ở Việt Nam, tiềm năng phát triển của ngành là rất lớn. Điều này được thể hiện ở thị phần cũng như tốc độ tăng trưởng của ngành trong nền kinh tế của nước ta. Tiềm năng phát triển tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ logistics và tác động tích cực đến năng lực cạnh tranh của ngành trong bối cảnh hội nhập.

2.2 Quy trình nghiên cứu

Phương pháp nghiên cứu sử dụng là phương pháp nghiên cứu định lượng để lượng hóa mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics. Vì vậy, nghiên cứu được thiết kế theo chu trình phân tích định lượng với các bước phân tích sau:



Hình 2.2 Quy trình thực hiện nghiên cứu

Nội dung cụ thể của các bước thực hiện như sau:

Bước 1: Xác định vấn đề nghiên cứu. Để thực hiện nghiên cứu, trước hết tác giả xác định rõ vấn đề nghiên cứu. Cụ thể trong nghiên cứu là năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Tiếp

đến, tác giả xác định các yếu tố ảnh hưởng và đo lường mức độ mang tính định lượng tới năng lực cạnh tranh của ngành logistics.

Bước 2: Nghiên cứu các khái niệm, lý thuyết, các mô hình và các phát hiện từ các nghiên cứu trong quá khứ về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics. Đây là bước tác giả xem xét các khái niệm, lý thuyết có liên quan đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ, đặc biệt năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics, nghiên cứu các mô hình và các kết quả đánh giá các nhân tố tác động đến năng lực cạnh tranh ngành logistics từ các công trình nghiên cứu trên thế giới và tại Việt Nam. Bước này sẽ giúp tác giả định hình các giả thuyết nghiên cứu trong mô hình nghiên cứu cụ thể.

Bước 3: Đưa ra các giả thuyết nghiên cứu, trên cơ sở nghiên cứu, xác định các lý thuyết và các kết quả nghiên cứu trước đây, cùng với việc phân tích vấn đề nghiên cứu thực tế, tác giả đề xuất một mô hình nghiên cứu và các giả thuyết nghiên cứu để tiến hành thực hiện một thiết kế nghiên cứu và tiến hành thu thập dữ liệu, phân tích dữ liệu, giúp trả lời các câu hỏi nghiên cứu đã đặt ra từ mục đích nghiên cứu.

Bước 4: Thiết kế nghiên cứu, sau khi xác định mô hình nghiên cứu, các giả thuyết nghiên cứu, tác giả sẽ thực hiện thiết kế nghiên cứu để trả lời các câu hỏi nghiên cứu. Cụ thể, tác giả sẽ thực hiện thảo luận với các chuyên gia trong lĩnh vực logistics để hiệu chỉnh các câu hỏi điều tra tham khảo từ các nghiên cứu khác, xác định cỡ mẫu cần thiết để thu thập dữ liệu, xác định loại thang đo cho câu hỏi điều tra (biến quan sát) cho phù hợp với các kỹ thuật phân tích thống kê sẽ sử dụng. Kết thúc bước này, tác giả sẽ xây dựng bảng hỏi điều tra phục vụ cho việc thu thập dữ liệu nghiên cứu sơ bộ và thực nghiệm.

Bước 5: Thu thập dữ liệu nghiên cứu, đây là việc tác giả thực hiện phát đi các phiếu điều tra tới các đối tượng điều tra để thu về các dữ liệu phục vụ cho việc thực hiện phân tích trả lời các vấn đề nghiên cứu. Đối tượng điều tra được xác định là các doanh nghiệp hoạt động trong ngành logistics.

Bước 6: Phân tích dữ liệu, từ dữ liệu thu thập được, tác giả tiến hành các bước phân tích bằng các kỹ thuật phân tích thống kê như: thống kê mô tả, kiểm định

độ tin cậy của thang đo, phân tích khám phá nhân tố, phân tích hồi quy, kiểm định các giả thuyết của nghiên cứu bằng thống kê t và F ,...

Bước 7: Kết luận và báo cáo, sau khi tiến hành phân tích các dữ liệu, tác giả sẽ tiến hành đưa ra các kết luận và viết báo cáo để trả lời vấn đề nghiên cứu. Ngoài ra, tác giả cũng xác định những đóng góp, ý nghĩa, những hạn chế và hướng nghiên cứu tiếp theo trong tương lai.

2.3 Thiết kế nghiên cứu

2.3.1 Thiết kế bảng hỏi và lựa chọn thang đo

Từ các nghiên cứu trước đó, tác giả tổng hợp được mô hình gồm 8 yếu tố tác động đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics bao gồm: thị phần xuất nhập khẩu của ngành dịch vụ logistics, nhu cầu về dịch vụ logistics, sự phát triển hạ tầng cơ sở logistics, sự phát triển của khung pháp liên quan đến logistics, tính hiệu quả của các quy trình, thủ tục, năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, khả năng cải tiến dịch vụ logistics và tiềm năng phát triển trong tương lai. Bộ thang đo này được tiến hành hiệu chỉnh thông qua thảo luận với 2 nhóm đối tượng:

Doanh nghiệp: quá trình phỏng vấn chuyên sâu được tiến hành với 10 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics. Mục đích của quá trình này là tìm hiểu các nhân tố có ảnh hưởng đến hoạt động logistics của doanh nghiệp và đánh giá của các doanh nghiệp về môi trường kinh tế - chính trị - xã hội và công nghệ ở Việt Nam đối với sự phát triển ngành logistics. Kết quả của quá trình phỏng vấn tiếp tục được sử dụng để kết hợp, bổ sung, củng cố kết quả phân tích mô hình trong việc xây dựng các đề xuất và nội hàm các giải pháp.

Chuyên gia: Sau khi kết thúc quá trình phỏng vấn với các doanh nghiệp, tác giả tiếp tục các cuộc phỏng vấn chuyên sâu với các chuyên gia trong lĩnh vực logistics, đang đảm nhận các vai trò khác nhau trong doanh nghiệp và các viện nghiên cứu có liên quan đến ngành logistics. Quá trình phỏng vấn tập trung vào các nhìn nhận, đánh giá của chuyên gia về môi trường phát triển ngành logistics Việt Nam, chất lượng dịch và các yếu tố thúc đẩy sự phát triển của ngành. Kết quả phỏng

vấn được tác giả so sánh, đánh giá để lựa chọn thang đo cũng như bảng hỏi phù hợp.

Các biến quan sát sử dụng cho nghiên cứu thực nghiệm như sau:

Bảng 2.1 Thiết kế bảng hỏi trong nghiên cứu

Mã	Nội dung câu hỏi
I	Chất lượng hạ tầng cơ bản
Hatang1	Ông/bà đánh giá thế nào về sự chất lượng của hạ tầng giao thông ở Việt Nam?
Hatang2	Ông/bà đánh giá thế nào về các thiết bị viễn thông (Internet, điện thoại,...) ở Việt Nam?
Hatang3	Ông/bà đánh giá thế nào về sự sẵn có của công nghệ hiện đại (Trao đổi dữ liệu điện tử EDI, mã số, mã vạch, RFDI, ERP,...) ở Việt Nam?
II	Chất lượng khung pháp lý
Phapli1	Ông/bà đánh giá thế nào về khung pháp lý (Luật doanh nghiệp và các nguồn luật điều chỉnh hoạt động của doanh nghiệp logistics) của Việt Nam?
Phapli2	Ông/bà đánh giá thế nào về chính sách thuế ở Việt Nam hiện nay?
Phapli3	Ông/bà đánh giá thế nào về chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam?
Phapli4	Ông/bà đánh giá thế nào về chất lượng cung cấp các thủ tục hành chính ở Việt Nam?
Phapli5	Ông/bà đánh giá thế nào về an ninh và hiệu quả của hệ thống pháp luật ở Việt Nam?
Phapli6	Ông/bà đánh giá thế nào về tính minh bạch trong hệ thống pháp luật của Việt Nam?
III	Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây
Nhucau1	Ông/bà đánh giá thế nào về nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong nước?
Nhucau2	Ông/bà đánh giá thế nào về chi phí logistics trên tổng chi phí kinh doanh của công ty?
Nhucau3	Ông/bà đánh giá thế nào về lượng thuê ngoài dịch vụ logistics từ các nhà cung cấp nước ngoài?
Nhucau4	Ông/bà đánh giá thế nào về lượng xuất khẩu dịch vụ logistics?
IV	Chất lượng nguồn nhân lực
Nhanluc1	Ông/bà đánh giá thế nào về quy mô nguồn nhân lực ngành logistics Việt Nam hiện nay?

Nhanluc2	Ông/bà đánh giá thế nào về sự sẵn có về nguồn nhân lực chất lượng cao trong ngành logistics Việt Nam?
Nhanluc3	Ông/bà đánh giá thế nào về sự sẵn có về hệ thống giáo dục và các khóa đào tạo về logistics ở Việt Nam?
V	Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây
Chatluong1	Ông/bà đánh giá thế nào về sự đa dạng về sản phẩm dịch vụ logistics của Việt Nam?
Chatluong2	Ông/bà đánh giá thế nào về tính nhanh chóng và kịp thời của dịch vụ logistics ở Việt Nam?
Chatluong3	Ông/bà đánh giá thế nào về mức độ đáp ứng về độ tin cậy thời gian của dịch vụ logistics Việt Nam?
Chatluong4	Ông/bà đánh giá thế nào về tính linh hoạt của dịch vụ logistics?
Chatluong5	Ông/bà đánh giá thế nào về mức độ phù hợp về giá cả dịch vụ logistics ở Việt Nam?
Chatluong6	Ông/bà đánh giá thế nào về sự an toàn của hàng hóa trong quá trình thực hiện dịch vụ logistics ở Việt Nam?
VI	Tiềm năng phát triển của dịch vụ
Tiemnang1	Ông/bà đánh giá thế nào về tính minh bạch trong chuỗi cung ứng ở Việt Nam?
Tiemnang2	Ông/bà đánh giá thế nào về sự phát triển của hệ thống công nghệ thông tin ở Việt Nam?
Tiemnang3	Ông/bà đánh giá thế nào về việc hoàn thiện cấu trúc hệ thống phân phối ở Việt Nam?
Tiemnang4	Ông/bà đánh giá thế nào về giảm chi phí logistics ở Việt Nam?
Tiemnang5	Ông/bà đánh giá thế nào về tận dụng giải pháp di động trong logistics ở Việt Nam?
Tiemnang6	Ông/bà đánh giá thế nào về đa dạng hóa dịch vụ logistics cung cấp ở Việt Nam trong tương lai?

Loại thang đo được sử dụng cho đo lường các biến quan sát trong mô hình nghiên cứu là thang đo Likert 5 điểm. Đây là loại thang đo được sử dụng khá phổ biến trong các nghiên cứu hiện nay. Mặc dù về nguyên tắc, cách chọn thang đo nhiều mức độ đánh giá hơn (thang đo Likert 7 hoặc 9 điểm) sẽ giúp việc đo lường chính xác hơn. Tuy nhiên, đối với việc sử dụng ngôn ngữ như Tiếng Việt, việc sử dụng thang đo quá nhiều mức độ đánh giá dễ gây sự nhầm lẫn cho người trả lời. Do đó, trong nghiên cứu này, tác giả lựa chọn thang đo Likert 5 điểm.

2.3.2 Tổng thể mẫu nghiên cứu và phương pháp thu thập dữ liệu

Tổng thể của nghiên cứu này được xác định là toàn bộ các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam. Tuy nhiên, việc sử dụng điều tra tổng thể là không khả thi. Do đó cách nghiên cứu chọn mẫu được tác giả lựa chọn là phù hợp hơn cả. Cỡ mẫu nghiên cứu được lựa chọn theo các quy tắc kinh nghiệm cho các phương pháp phân tích nhân tố. Việc xác định cỡ mẫu để đảm bảo tính tin cậy được tác giả xem xét từ các nghiên cứu trước đây và ý kiến từ các chuyên gia. Trong nghiên cứu này, cỡ mẫu tác giả lựa chọn là 400.

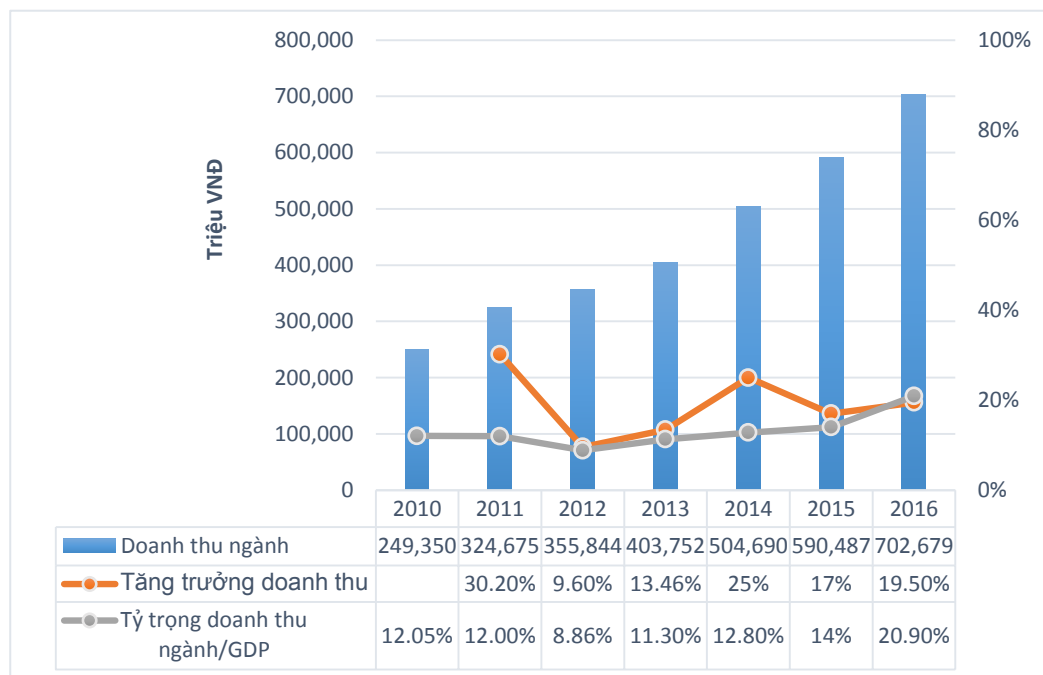
Phương pháp thu thập dữ liệu được thực hiện bằng cả hai phương pháp: điều tra trực tiếp và điều tra qua internet. Để đánh giá sơ bộ thang đo với cỡ mẫu sơ bộ là 100, tác giả phát trực tiếp 97 phiếu, thu về được 83 phiếu điều tra hợp lệ. Điều tra qua internet được thực hiện thông qua công cụ google docs. Tác giả gửi email kèm đường link bảng hỏi đến các đơn vị tiềm năng và đề nghị họ trả lời. Kết quả sau 6 tháng điều tra (từ tháng 06 đến tháng 12 năm 2016) tác giả thu về được 423 phiếu điều tra hợp lệ dùng cho phân tích, bao gồm 278 phiếu điều tra phỏng vấn trực tiếp và 145 phiếu điều tra online.

CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP

3.1 Thực trạng năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam

3.1.1 Nhu cầu và tiềm năng phát triển ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam

Trong những năm gần đây, ngành kinh doanh logistics Việt Nam đang ngày càng phát triển và tạo ra nhiều nguồn lợi, đóng góp vào GDP của Việt Nam. Theo Tổng cục thống kê Việt Nam, quy mô doanh thu ngành dịch vụ logistics năm 2016 đạt 694,350 tỷ VNĐ, chiếm 20,9% tổng sản phẩm quốc nội. Trong giai đoạn 2010 – 2016, tăng trưởng doanh thu ngành đạt bình quân khoảng 20%, tỷ trọng doanh thu ngành so với GDP đạt bình quân 13,4%. Biểu đồ dưới đây thể hiện doanh thu kinh doanh ngành dịch vụ logistics Việt Nam qua các năm và tỷ lệ đóng góp vào GDP quốc gia.



Hình 3.1 Biểu đồ quy mô doanh thu ngành dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2010-2016

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics năm 2017

Dù đạt được tốc độ tăng trưởng doanh thu hàng năm cao (khoảng 20%/năm), tiềm năng ngành vẫn chưa được khai thác hết khi doanh nghiệp Việt Nam mới chỉ đáp ứng được dưới 1/4 nhu cầu logistics. Các doanh nghiệp Việt mới dừng lại ở vai trò cung cấp dịch vụ vệ tinh cho các hãng nước ngoài trong chuỗi

hoạt động và phần lớn ở cấp độ 2PL chứ chưa cạnh tranh giành thị phần với những công ty chuyên nghiệp quốc tế hiện đang thực hiện dây chuyền quản trị điều hành toàn bộ chuỗi cung ứng sản xuất lưu thông, phân phối ở cấp độ 3PL, 4PL và 5PL.

Mặc dù có tốc độ phát triển cao nhưng chất lượng dịch vụ logistics Việt Nam chưa thực sự phát triển tương xứng. Trong cuộc khảo sát thực hiện đầu năm 2016, WB đã tiến hành khảo sát 160 quốc gia về thực trạng hoạt động logistics và chỉ số LPI của Việt Nam đã thay đổi nhưng theo chiều hướng giảm. Từ năm 2010 đến năm 2014, LPI của Việt Nam tăng qua các năm, từ 2,96 năm 2010 lên 3,15 năm 2014, đồng thời nâng vị trí của Việt Nam từ thứ hạng 53/155 theo thường lệ lên vị trí 48/166 quốc gia năm 2014. Tuy nhiên, đến năm 2016, LPI của Việt Nam đã giảm sút đáng kể, từ 3,15 năm 2014 xuống 2,98 năm 2016, khiến Việt Nam tụt xuống thứ hạng 64/160 quốc gia năm 2016.

Trong giai đoạn 2010 – 2014, ngành dịch vụ logistics Việt Nam được đánh giá có những chuyển biến tích cực khi các chỉ số về hạ tầng cơ sở được cải thiện từ vị trí 82 (2012) lên vị trí 44 (2014) và chỉ số về chất lượng và năng lực logistics được cải thiện từ vị trí 82 (2012) lên vị trí 49 (2014). Đến năm 2016, hầu như tất cả các chỉ tiêu đánh giá của Việt Nam đều giảm thứ hạng, đặc biệt các chỉ số về hạ tầng cơ sở giảm từ vị trí 48 (2014) xuống vị trí 74 (2016) và khả năng truy xuất giảm từ vị trí 48 (2014) xuống vị trí 74 (2016). Biểu đồ dưới đây thể hiện thứ hạng các chỉ số đánh giá thành phần dịch vụ logistics của Việt Nam qua các năm, chỉ số LPI và thứ hạng của Việt Nam qua các năm.

Bảng 3.1 LPI và các chỉ số đánh giá thành phần logistics của Việt Nam, giai đoạn 2010-2016

Chỉ số	2010		2012		2014		2016	
	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng
LPI	2,96	53	3,00	53	3,15	48	2,98	64
Hải quan	2,68	53	2,65	63	2,81	61	2,75	63
Cơ sở hạ tầng	2,56	66	2,68	72	3,11	44	2,70	69
Vận tải quốc tế	3,04	58	3,14	39	3,22	42	3,12	50
Năng lực logistics	2,89	51	2,68	82	3,09	49	2,88	62
Khả năng truy xuất	3,10	55	3,16	47	3,19	48	2,84	74
Thời gian	3,44	76	3,64	38	3,49	56	3,50	56

Nguồn: Tổng hợp từ International LPI Report, World Bank, năm 2010 -2016

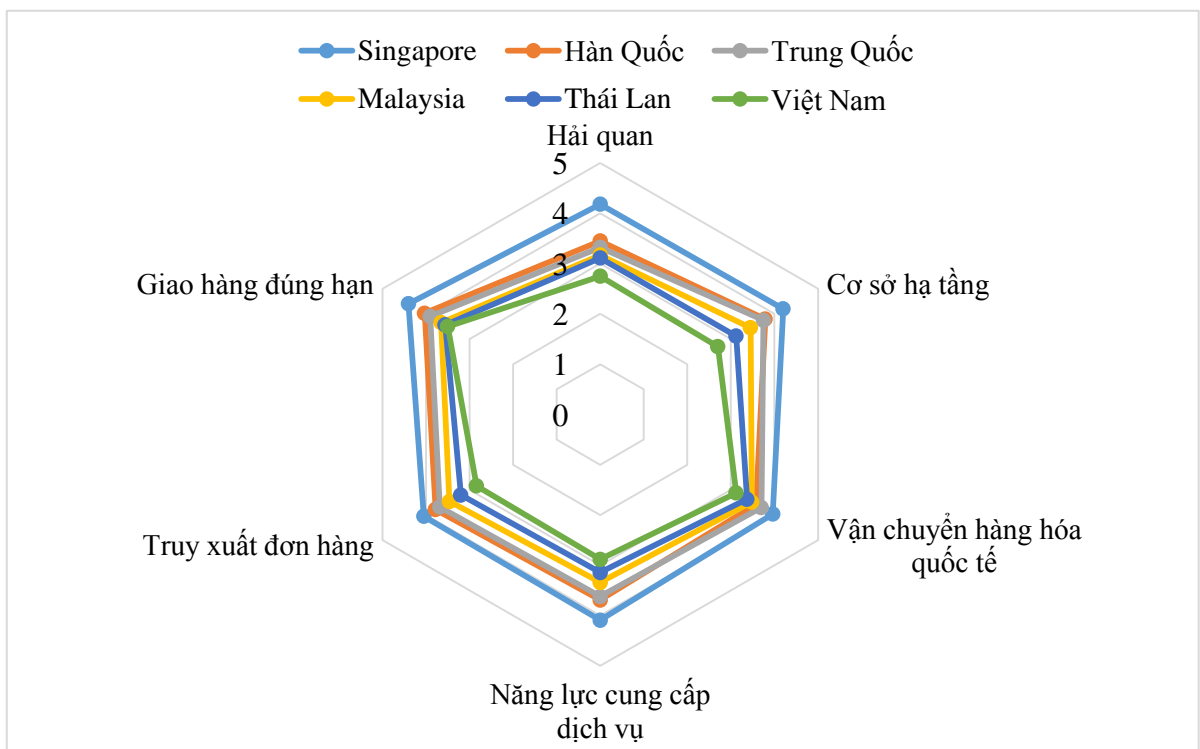
Mặc dù vẫn nằm trong nhóm các quốc gia có thu nhập trung bình thấp, dẫn đầu về hoạt động logistics, nhưng thứ hạng của Việt Nam chỉ sau 2 năm đã có sự thay đổi đáng kể. Năm 2014, Việt Nam đứng đầu trong top 5 các quốc gia dẫn đầu về hoạt động logistics trong nhóm thu nhập trung bình thấp gồm Ấn Độ, Kenya, Ai Cập, Indonesia và Việt Nam. Tuy nhiên, đến năm 2016, Việt Nam đã tụt xuống cuối cùng trong top này. Có thể thấy, nếu không dành sự đầu tư đúng mức cho sự phát triển của ngành logistics thì ngành logistics Việt Nam rất dễ tụt hậu so với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới.

Bảng 3.2 Top 5 quốc gia dẫn đầu về hoạt động logistics trong nhóm thu nhập trung bình thấp

Quốc gia	2016		2014	
	Thứ hạng LPI	Điểm LPI	Thứ hạng LPI	Điểm LPI
Ấn Độ	35	3,42	54	3,08
Kenya	42	3,33	74	2,81
Ai Cập	49	3,18	62	2,97
Indonesia	63	2,98	53	3,08
Việt Nam	64	2,98	48	3,15

Nguồn: Tổng hợp từ International LPI Report, năm 2014 và 2016

Bằng quan sát trực quan hình dáng đường radar biểu thị chỉ số LPI quốc gia trong biểu đồ dưới đây, có thể thấy rõ trình độ phát triển logistics của mỗi quốc gia. Nếu đường chỉ số LPI càng rộng cho thấy trình độ phát triển logistics càng cao, hình dạng biểu đồ càng cân đối cho thấy các tiêu chí LPI quốc gia càng đồng đều. Rất dễ dàng để nhận thấy Singapore có trình độ phát triển logistics cao nhất và đồng đều, tiếp đến là Malaysia, còn nhóm Thái Lan, Việt Nam có trình độ phát triển logistics còn khá thấp và sự không đồng đều trong phát triển ngành logistics Việt Nam, thể hiện qua biểu đồ.



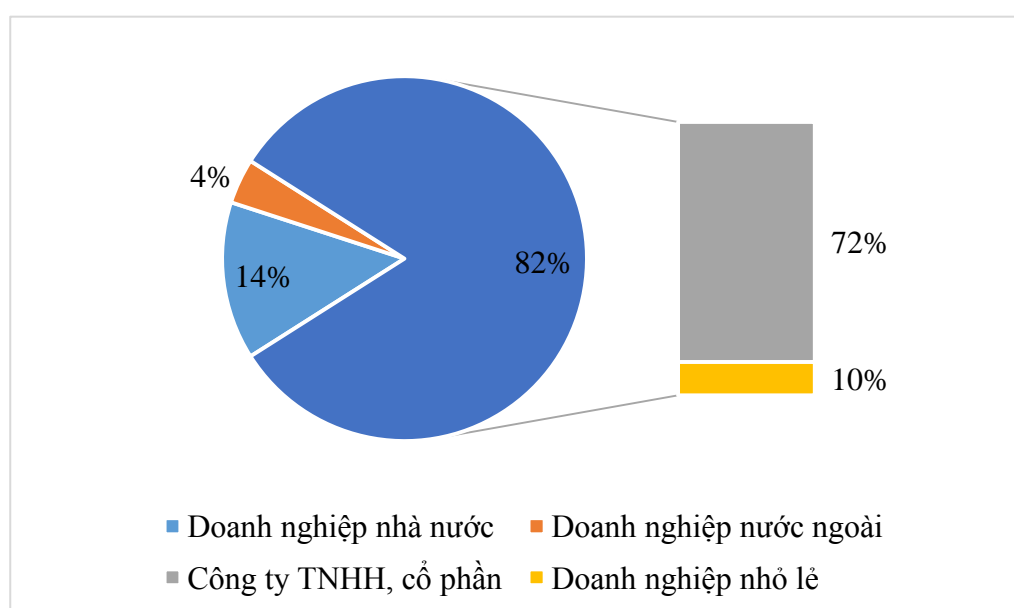
Hình 3.2 Biểu đồ so sánh chỉ số LPI 2016 của Việt Nam với một số quốc gia trong khu vực

Nguồn: Tổng hợp từ International LPI Report, World Bank, 2016

Sự giảm sút về thứ hạng cũng như một số chỉ số đánh giá dịch vụ logistics của Việt Nam theo đánh giá của WB cho thấy chất lượng dịch vụ logistics vẫn chưa được cải thiện. Do đó, sẽ là thách thức lớn cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt giữa các công ty nội địa và công ty nước ngoài hiện tại cũng như với các công ty nước ngoài đang chuẩn bị gia nhập thị trường logistics Việt Nam.

3.1.2 Năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics

Ngành dịch vụ logistics của Việt Nam đã có những bước phát triển nhanh chóng về số lượng doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Tính đến hết năm 2015 số lượng doanh nghiệp logistics đã đạt đến 2.200, với nhiều loại hình dịch vụ cơ bản và truyền thống. Trong đó, công ty trách nhiệm hữu hạn, công ty cổ phần chiếm khoảng 72%, còn 10% là các doanh nghiệp tư nhân làm nhỏ lẻ tham gia làm từng phần, từng công đoạn. 18% thị phần logistics còn lại gồm 14% thuộc về các doanh nghiệp nhà nước và 4% là của các doanh nghiệp logistics nước ngoài. Biểu đồ dưới đây thể hiện cơ cấu thành phần kinh tế kinh doanh dịch vụ logistics.



Hình 3.3 Biểu đồ cơ cấu thành phần kinh tế kinh doanh dịch vụ logistics

Nguồn: Hoàng Phương, Tạp chí doanh nghiệp và thương mại số tháng 03/2016

Bên cạnh đó, tốc độ phát triển về số lượng doanh nghiệp cũng tăng lên nhanh chóng. Năm 2012, số lượng doanh nghiệp logistics đạt 1.200 doanh nghiệp, tăng 1,71 lần so với số doanh nghiệp logistics năm 2007. Trong giai đoạn 2012 – 2016, tốc độ tăng trưởng về số lượng doanh nghiệp logistics đạt 1,83 lần. Tuy nhiên, sự tăng lên số lượng giữa các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa có sự đồng đều giữa các khu vực trên cả nước. Cụ thể, các doanh nghiệp logistics tập trung chủ yếu ở hai khu vực là đồng bằng sông Hồng và đồng bằng Sông Cửu Long.

Trong số các doanh nghiệp logistics đang hoạt động tại Việt Nam, ngoài các doanh nghiệp FDI có quy mô tương đối lớn, còn lại hầu hết các doanh nghiệp

kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam có quy mô nhỏ và vừa dựa trên số vốn điều lệ và quy mô lao động của doanh nghiệp. Có những doanh nghiệp rất nhỏ, vốn đăng ký chỉ một vài trăm triệu đồng, hoạt động tản mạn, manh mún. Các doanh nghiệp Nhà nước hiện đang được cổ phần hóa nhưng xu thế cổ phần hóa hiện nay của các doanh nghiệp đi ngược lại quy luật “tích tụ vốn” và quy luật phát triển doanh nghiệp. Vì vậy, kể cả những doanh nghiệp đã có lịch sử kinh doanh trên 30 năm, những doanh nghiệp Nhà nước trước đây đã được đầu tư vốn, trang bị kỹ thuật, đất đai nhà kho, về chính sách tài chính và nhân lực...chưa có doanh nghiệp nào có năng lực đủ mạnh để tham gia cung ứng dịch vụ logistics hoặc cung ứng dịch vụ vận tải tổng hợp tại nước ngoài.

Sự hình thành của các trung tâm logistics góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics. Tuy nhiên, những trung tâm này còn đang trong giai đoạn sơ khai và hoạt động chưa hiệu quả. Về số lượng, cả nước hiện có 6 trung tâm logistics đã đi vào hoạt động: trung tâm logistics Cái Lân – VOSA (Quảng Ninh - 2012), trung tâm logistics Green – Đình Vũ (Hải Phòng - 2012), trung tâm logistics Geodis Wilson Cát Lái (TP Hồ Chí Minh - 2012), trung tâm tiếp vận Schenker Germadept (Bình Dương - 2009), trung tâm logistics Germadept Sóng Thần (Bình Dương - 2011), trung tâm logistics Damco (Bình Dương – 2011). Ngoài ra, còn một số trung tâm logistics khác đang được xây dựng hoặc mới được cấp phép đầu tư và cấp đất. Như vậy, có thể thấy, về số lượng và phân bố, các trung tâm logistics Việt Nam có số lượng không nhiều, mới phát triển trong những năm gần đây và tập trung chủ yếu ở một số khu công nghiệp phía Nam.

Có thể thấy, ngành dịch vụ logistics Việt Nam vẫn đang trong quá trình phát triển ở những giai đoạn đầu. Mặc dù đã có những bước tăng trưởng đáng kể ở quy mô và năng lực ngành, hoạt động của ngành cũng dần đi vào quy củ, có kế hoạch và định hướng, song tính chất hoạt động của ngành vẫn mang tính tự phát, chủ yếu phục vụ nhu cầu khách hàng của từng vùng mà chưa có sự liên kết và cung cấp cho các ngành liên quan trong phạm vi nội địa. Từ đó có thể thấy, hiệu quả kinh tế của ngành không cao và vẫn chưa được khai thác đúng hiệu quả tiềm lực vốn có.

Các doanh nghiệp trong ngành cần phải chủ động hơn nữa trong hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics để đưa ngành phát triển hiệu quả và bền vững.

3.1.3 Hạ tầng cơ sở cơ bản

Hạ tầng cơ sở là một trong những nhân tố quan trọng trong việc thúc đẩy logistics phát triển, đảm bảo sự sẵn có và thông suốt của hàng hóa cũng như dịch vụ trên thị trường. Để có thể đánh giá thực trạng hạ tầng cơ sở logistics của Việt Nam hiện nay, tác giả thực hiện phân tích hạ tầng cơ sở phục vụ logistics dựa trên hai thành tố cơ bản, bao gồm hạ tầng cơ sở giao thông vận tải và hạ tầng cơ sở công nghệ thông tin.

3.1.3.1. Hạ tầng cơ sở giao thông vận tải

a. Cảng, đội tàu và vận tải biển

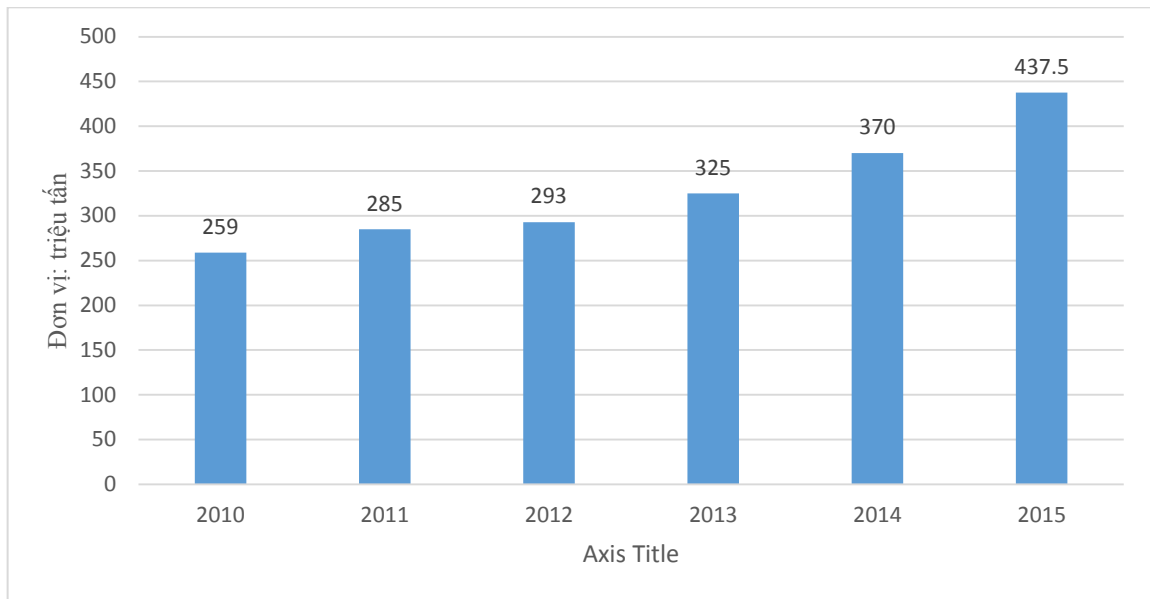
Nhận thấy được tầm quan trọng của hệ thống cảng biển, việc xây dựng mới, nâng cấp và cải tạo hệ thống cảng biển đã thu hút được sự quan tâm đầu tư và dần phát triển. Theo Quyết định số 540/QĐ – BGTVT năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải, Việt Nam có 49 cảng biển (234 bến cảng) với công suất thiết kế 470 – 500 triệu tấn/năm, được phân bố trên 3 miền Bắc – Trung – Nam và được chia thành 6 nhóm, bao gồm lần lượt cảng biển miền Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình, cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh, cảng biển miền Trung từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi, cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận, cảng biển miền Đông Nam Bộ, cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long.



Hình 3.4 Phân bố vị trí cảng biển Việt Nam

Nguồn: FPT Securities, Báo cáo Ngành logistics năm 2015

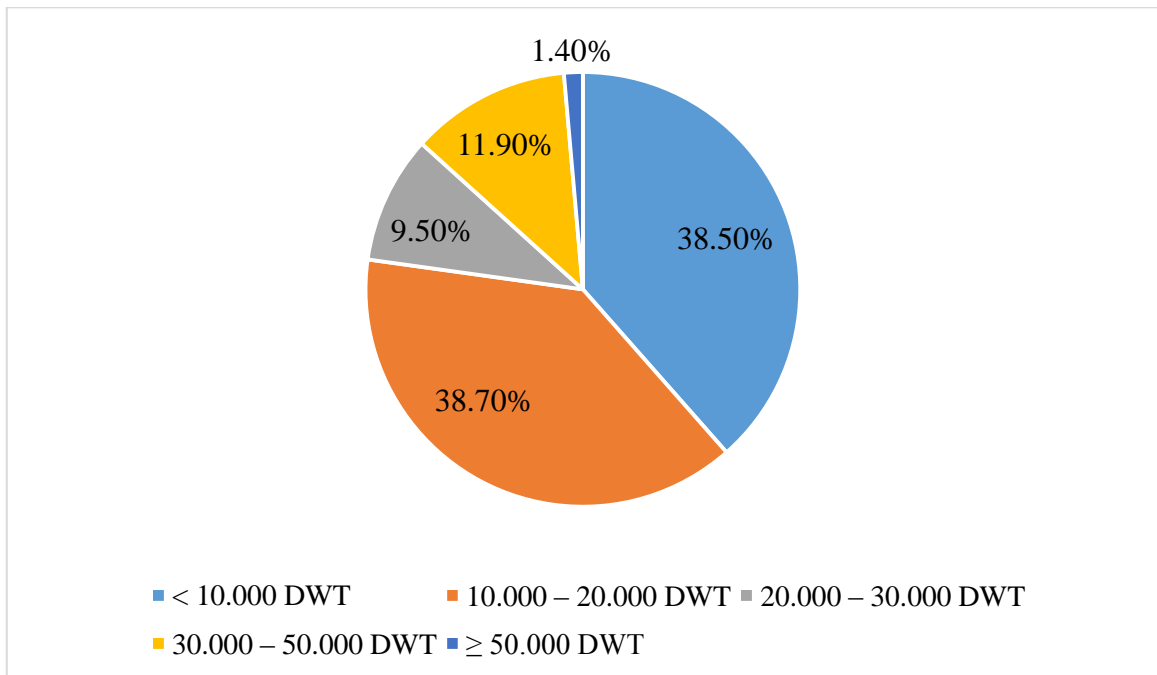
Sản lượng hàng hóa qua hệ thống Cảng Việt Nam nhỏ hơn đáng kể khi so với các nước trong khu vực và thế giới có chiều dài bến cảng tương đương như Singapore hay Malaysia. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng của Việt Nam hàng năm chỉ bằng 1/8 so với Singapore và 1/2 so với Malaysia. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, sản lượng hàng thông qua hệ thống cảng Việt Nam luôn duy trì mức tăng trưởng ổn định khoảng 11%. Năm 2015, sản lượng hàng hóa thông qua các cảng Việt Nam đã đạt mốc 437.5 triệu tấn, tăng 14,6% so với năm 2014. Biểu đồ dưới đây thể hiện sự tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng Việt Nam qua các năm:



Hình 3.5 Biểu đồ sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng Việt Nam giai đoạn 2010-2015

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Cục hàng hải Việt Nam

Cơ cấu cảng hiện nay của Việt Nam được đánh giá là chưa hợp lý, trước hết thể hiện ở số cầu cảng có thể tiếp nhận tàu cỡ 50.000 DWT rất ít, chỉ chiếm có 1,4% tổng số cầu cảng và chủ yếu dành cho tàu chuyên dụng, không có một cầu tổng hợp nào. Chủ yếu số cầu tàu được xây dựng nhằm phục vụ cho tàu dưới 20.000 DWT với tỷ lệ 77,2%. Tỷ lệ bến chuyên dùng dành cho hàng container quá thấp, trong đó nhu cầu vận tải loại hàng này rất cao, đặc biệt ở trong các khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam. Hầu hết các cảng trung chuyển quốc tế và cảng cửa ngõ nước sâu chưa có công nghệ tiên tiến đủ tiếp nhận tàu hàng tổng hợp và tàu container cỡ lớn từ 8.000 TEU trở lên (trừ Tân cảng Cái Mép). Biểu đồ dưới đây thống kê tỷ lệ của cơ cấu cầu cảng của hệ thống cảng Việt Nam theo cỡ tàu.



Hình 3.6 Biểu đồ tỷ trọng cơ cấu cầu cảng của hệ thống cảng Việt Nam theo cỡ tàu

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của “Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường biển Việt Nam đến năm 2020, dự báo đến năm 2030”

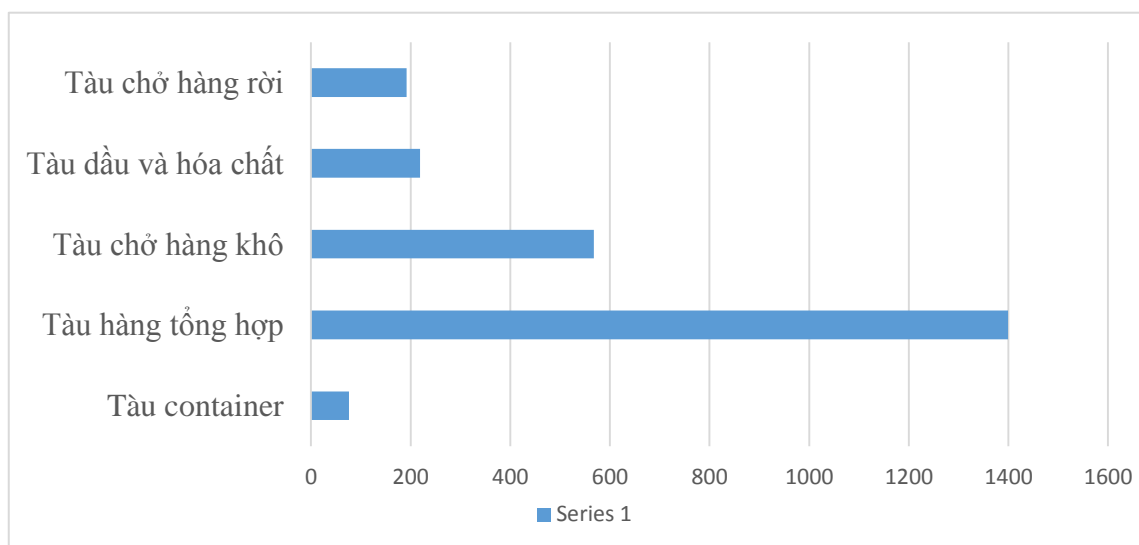
Bên cạnh đó, các cảng của Việt Nam hầu hết nằm sâu trong sông, luồng tàu vào hạn chế; kết nối giao thông đường sắt – đường bộ – đường thủy với cảng còn thiếu đồng bộ, đặc biệt là các bến cảng thuộc khu vực Đình Vũ – Hải Phòng, các cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu. Cho đến nay, có thể nói hạ tầng cơ sở cảng biển Việt Nam vẫn luôn được xếp vào hàng yếu kém trong khu vực. Trừ một số bến mới được xây dựng đưa vào khai thác gần đây được trang bị các thiết bị xếp dỡ tương đối hiện đại, còn lại hầu hết các bến cảng vẫn sử dụng các thiết bị bốc xếp thông thường, quản lý điều hành quá trình bốc xếp, bảo quản giao nhận hàng hóa với kỹ thuật công nghệ lạc hậu nên trọng tải tàu cho phép và năng suất xếp dỡ của các cảng rất thấp. Một số cảng quốc tế của Việt Nam hiện nay vẫn không thể đón nhận tàu vận tải thuộc loại trung bình của thế giới có trọng tải 50.000 DWT hoặc 2.000 TEUs.

Bảng 3.3 Trọng tải tàu cho phép và năng lực xếp dỡ của năm cảng lớn nhất Việt Nam năm 2016

Tên cảng	Trọng tải tàu cho phép	Năng lực xếp dỡ
Cảng Cát Lái Container	2.000 TEUs	4,3 triệu TEUs/năm
Cảng Cái Mép Container	18.000 TEUs	1,6 triệu TEUs/năm
Cảng Tiên Sa Tổng hợp	45.000 DWT	5,8 triệu tấn/năm
Cảng Cái Lân Tổng hợp	50.000 DWT	6,2 triệu tấn/năm
Cảng Hải Phòng Tổng hợp	40.000 DWT	1,8 triệu TEUs/năm

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Hiệp hội hàng hải Việt Nam và Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn năm 2016

Xét về đội tàu biển Việt Nam, theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến năm 2015 đội tàu chở hàng của Việt Nam có 2,453 tàu (chưa kể 38 tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài) với tổng trọng tải là 7,3 triệu DWT.



Hình 3.7 Phân loại đội tàu Việt Nam năm 2017

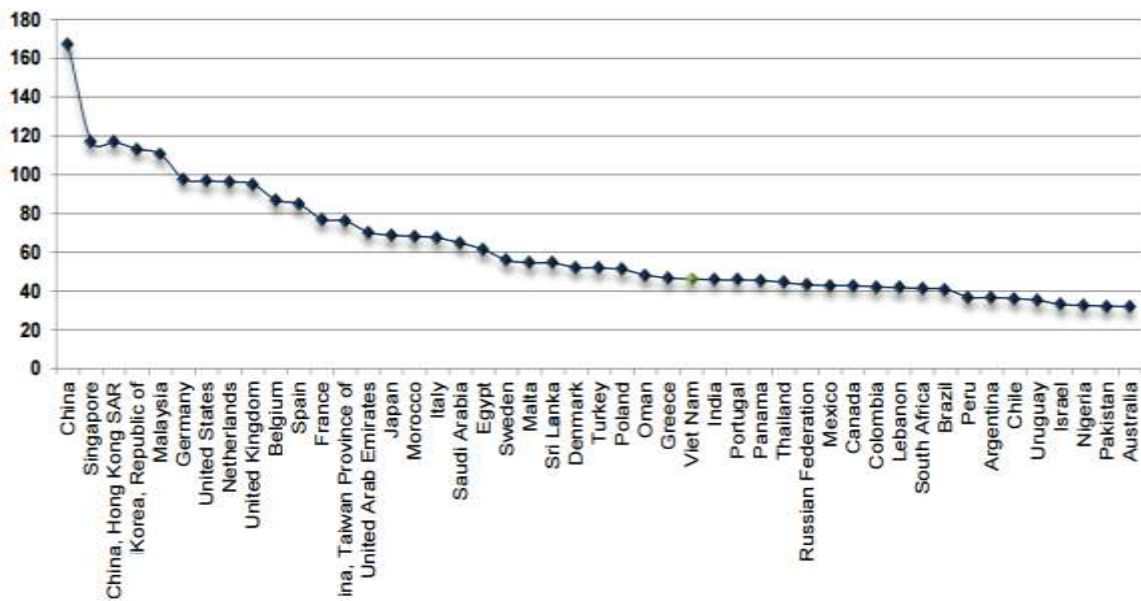
Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2017

Có thể thấy, cơ cấu đội tàu Việt Nam nhìn chung còn chưa hợp lý. Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam năm 2017, tàu container của Việt Nam chỉ có 76 chiếc, chiếm 3,1%, thấp hơn rất nhiều so với tỷ trọng trung bình 13% của thế giới. Gần đây, tốc độ tăng trưởng tàu container của thế giới khoảng 7,7% thì Việt Nam mới chỉ tăng khoảng hơn 3%. Ngược lại, tàu chở hàng tổng hợp chiếm số lượng lớn nhất với 1.399 chiếc, tương đương 57,03%. Tiếp theo đó là tàu chở hàng

khô với 568 chiếc (chiếm 23,17%). Tàu chở dầu và hóa chất với 219 chiếc (chiếm 8,9%) nhưng được sở hữu phân tán bởi nhiều chủ tàu. Tàu chở hàng rời có 192 chiếc (chiếm 7,8%) nhưng khả năng khai thác của đội tàu biển Việt Nam vẫn chưa đạt hiệu quả.

Các tàu biển Việt Nam hầu như mới chỉ hoạt động trên các tuyến vận tải nội địa (với thị phần chiếm hơn 90%), các tuyến quốc tế thì chủ yếu chạy các ngắn quanh khu vực Đông Nam Á và Đông Bắc Á (đội tàu Việt Nam chỉ chiếm khoảng 12%). Dù vậy, vận tải biển nội địa vẫn đang đối mặt với khó khăn về giá cước thấp, nguồn hàng khan hiếm và mất cân đối giữa hai chiều Bắc – Nam (chiều từ Bắc vào Nam chỉ đạt khoảng 60% so với chiều từ Nam ra Bắc). Theo số liệu từ đề án tái cơ cấu ngành GTVT, tỷ lệ thị phần vận tải hàng hóa bằng đường biển hiện nay trong tổng sản lượng vận tải của các phương thức vận tải mới chỉ đạt 17.6%, tỷ trọng này chưa tương xứng với tiềm năng, thế mạnh của vận tải biển, trong khi vận tải đường bộ hiện vẫn ở mức cao, chiếm 75.3% tổng sản lượng vận tải.

Để đo lường tính thuận tiện trong hoạt động vận tải biển của một quốc gia, UNCTAD đã đưa ra chỉ số kết nối tàu biển quốc gia (Liner Shipping Connectivity Index – LSCI), nhằm đo lường khả năng kết nối với mạng lưới vận chuyển đường biển toàn cầu của quốc gia đó. Chỉ số được UNCTAD tính toán dựa trên 5 thành phần của ngành vận tải biển: (1) số lượng tàu, (2) sản lượng container chuyên chở, (3) kích cỡ tàu tối đa, (4) số lượng dịch vụ vận tải biển, (5) và số lượng các công ty khai thác các tàu container ở các cảng của nước đó.



Hình 3.8 Biểu đồ chỉ số kết nối tàu biển quốc gia năm 2015

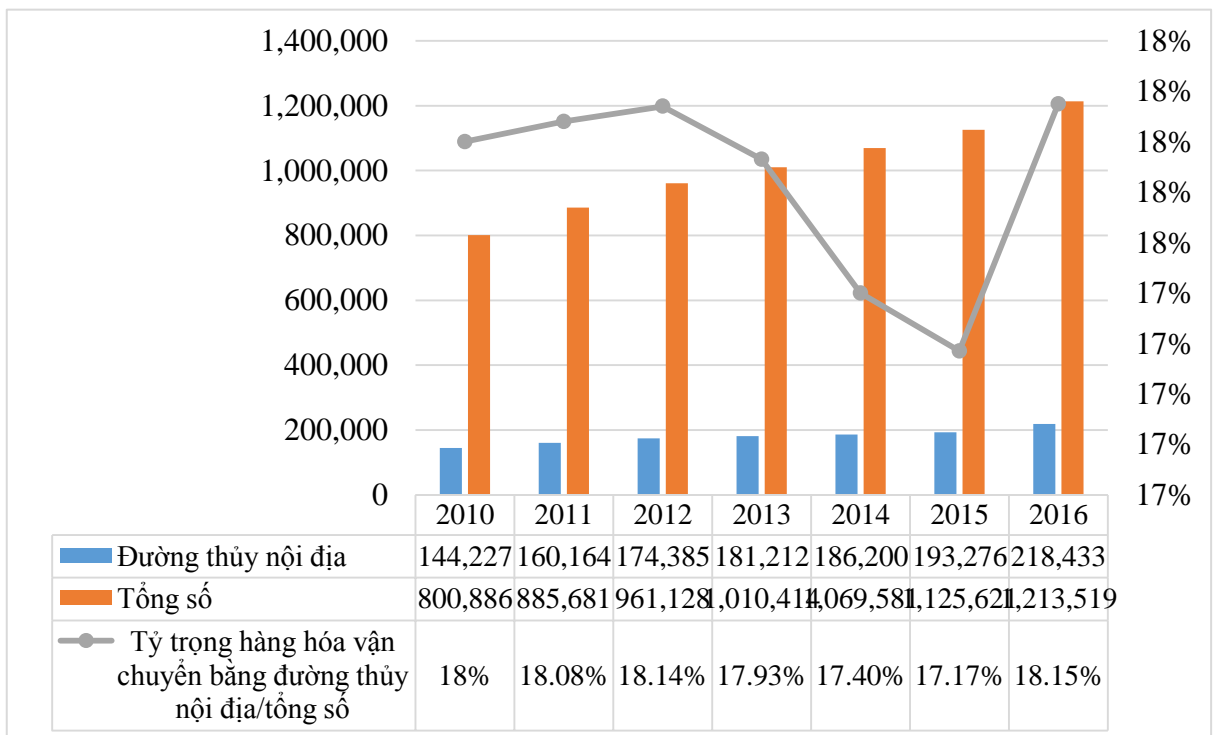
Nguồn: Báo cáo của UNCTAD, năm 2015

Từ biểu đồ có thể thấy, các quốc gia có vị trí giáp biển, có đội tàu biển lớn và hệ thống cảng biển phát triển cũng thường là quốc gia có LSCI cao nhất. Trung Quốc với lợi thế đường bờ biển dài và hệ thống cảng biển phát triển mạnh, đã thể hiện sự vượt trội về khả năng kết nối vận tải biển so với các quốc gia khác. Singapore, Hongkong, Hàn Quốc... là những quốc gia có LSCI xếp kế tiếp, nhưng khoảng cách là khá xa so với Trung Quốc.

Việt Nam xếp thứ 28 về khả năng kết nối vận tải biển trong năm 2015 với điểm số là 45. Với vị trí địa lý thuận lợi, có đường bờ biển dài hơn 3,200 km, nước ta có nhiều cơ hội để phát triển đội tàu biển quốc gia. Tuy nhiên, do năng lực quản lý không tốt, nên nhìn chung đội tàu biển của Việt Nam còn phát triển manh mún, tải trọng đội tàu còn khá thấp, nhiều công ty khai thác tàu biển hoạt động không hiệu quả, thậm chí thua lỗ nặng. Hơn nữa, do lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam còn thấp, và hệ thống cảng biển thiếu tập trung, nên tàu mẹ của các hãng vận tải biển lớn cũng thường không ưu tiên cập các cảng ở Việt Nam. Điều này làm hạn chế khả năng kết nối vận tải biển của Việt Nam so với nhiều nước khác và khiến nước ta chỉ đứng ở vị trí thứ 28 khá khiêm tốn trên bản đồ vận tải biển toàn cầu.

b. Đường thủy nội địa

Việt Nam là một quốc gia có hệ thống mạng lưới sông ngòi dày đặc, với khoảng 47.130 km đường sông và kênh rạch, đặc biệt ở khu vực đồng bằng sông Hồng và khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Theo Cục đường thủy nội địa Việt Nam năm 2016, trong khoảng 47 nghìn km có khoảng 8.000 km được sử dụng cho vận tải đường thủy nội địa với 180 cảng đường thủy đang hoạt động, nhiều cảng có khả năng tiếp nhận container. Nhờ điều kiện tự nhiên thuận lợi, mà vận tải bằng đường thủy nội địa là phương thức vận tải được sử dụng phổ biến ở Việt Nam, đứng thứ hai sau phương thức vận tải bằng đường biển. Bên cạnh đó, giao thông đường thủy cũng đóng vai trò quan trọng trong hoạt động vận tải biển của Việt Nam, đặc biệt trong hệ thống vận tải đối với các loại tàu thuyền cỡ nhỏ, phù hợp với các loại hàng hóa có giá trị thấp như: than đá, gạo, cát, đá và các loại vật liệu khác. Biểu đồ dưới đây thể hiện lượng hàng hóa và tỷ trọng lượng hàng hóa được chuyên chở bằng đường thủy nội địa.



Hình 3.9 Biểu đồ lượng hàng hóa và tỷ trọng lượng hàng hóa được chuyên chở bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2010-2016

Nguồn: Tổng hợp và tính toán số liệu từ Tổng cục Thống kê Việt Nam 2010 - 2016

Từ biểu đồ trên có thể thấy, mặc dù tỷ trọng đứng thứ hai, song so với ưu thế điều kiện tự nhiên để phát triển hoạt động vận tải đường thủy nội địa, thì lượng hàng hóa được chuyên chở bằng đường thủy đang có xu hướng giảm qua các năm.

Thực trạng này xuất phát từ nguyên nhân là hạ tầng cơ sở phục vụ vận tải đường thủy nội địa vẫn chưa phát triển. Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam năm 2015, trong 180 cảng thủy nội địa đang hoạt động, thì chỉ có 27 cảng có khả năng tiếp nhận tàu biển với mớn nước thấp (cao nhất là 5m) và trọng tải không lớn. Trong đó phần lớn các cảng, chiếm 29,6% chấp nhận tàu ra, vào với mớn nước nhỏ hơn hoặc bằng 2,5m, thậm chí có cảng khả năng tiếp nhận tàu chỉ ở mớn nước nhỏ hơn hoặc bằng 1m. Đối với giới hạn trọng tải mà các cảng sông có thể chấp nhận được cũng tương đối thấp, chỉ có một cảng duy nhất có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải nhỏ hơn hoặc bằng 15.000T. Bảng dưới đây đưa ra số liệu chi tiết về số lượng cảng phân theo mớn nước và trọng tải.

Bảng 3.4 Số lượng cảng sông phân theo mớn nước và trọng tải năm 2015

Mớn nước (m)	Số cảng	Trọng tải (T)	Số cảng
≤ 1	1	≤ 2.000	1
≤ 1,5	1	≤ 2.500	1
≤ 1,8	1	≤ 3.000	3
≤ 2,5	8	≤ 5.000	2
≤ 3	1	≤ 10.000	3
≤ 3,5	2	≤ 15.000	1
≤ 4	2		
≤ 5	3		

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2015

Bên cạnh đó, những nguyên nhân khác có thể dẫn đến hoạt động giao thông đường thủy chưa được khai thác và tận dụng triệt để xuất phát từ một số lý do như hệ thống sông không được nạo vét thường xuyên nên gây gián đoạn trong vận chuyển, đặc biệt là trong mùa cạn, hơn thế nữa, các DN thường hạn chế về hệ thống dịch vụ cảng, kho bãi, vận chuyển, thiếu thiết bị dẫn luồng và hệ thống phao tiêu báo hiệu.

c. Đường bộ và đường sắt

Hệ thống đường sắt và đường bộ tại Việt Nam tương đối đầy đủ, cho phép vận chuyển hàng hóa vào từng địa phương và giao thương với các nước láng giềng có chung biên giới với chi phí rẻ.

Trước hết là hạ tầng cơ sở giao thông đường bộ, theo số liệu báo cáo của Tổng cục đường bộ Việt Nam năm 2017, mạng lưới đường bộ Việt Nam có tổng chiều dài 574.395 km trong đó đường quốc lộ có tổng chiều dài là 23.816 km, đường xã phường có tổng chiều dài dài nhất, 429.671 km, chiếm 74.8%.

Bảng 3.5 Hạ tầng đường bộ Việt Nam năm 2017

T T	Loại đường	Tổng số tuyến	Tổng chiều dài (km)	Phân loại theo kết cấu mặt đường					
				Bê tông xi măng	Bê tông nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Đất	Loại khác
1	Cao tốc	12			746				
2	Quốc lộ	146	23.816	970	14.586	6.585	333	80	1.262
3	Đường tỉnh	998	27.176	3.143	8.530	13.647	1.647	730	430
4	Đường huyện	8.680	57.294	9.308	7.532	24.455	8.041	10.566	530
5	Đường xã	61.402	173.294	66.949	5.086	18.420	28.486	53.268	4.835
6	Đường đô thị	23.495	27.910	5.480	30.598	5.519	2.109	1.497	174
7	Đường GTNT khác	168.888	256.377	94.500	10.585	12.113	36.152	100.647	6.633
8	Đường chuyên dụng	2.476	8.528	878	5.945	894	2.676	1.541	150

Nguồn: Bộ Công Thương, Báo cáo ngành logistics Việt Nam năm 2017

Tuy nhiên, hầu hết mạng lưới đường bộ đều rất hẹp và chất lượng mặt đường rất kém. Về điều kiện mặt đường của các tuyến quốc lộ, có tới 20% các tuyến đường trong tình trạng kém và rất kém, 37% ở mức trung bình và chỉ có 43% trong tình trạng tốt. Trên mạng lưới đường bộ có khoảng 7.200 cầu, trong đó số cầu có chất lượng tốt chiếm khoảng dưới 80%.

Theo báo cáo của Vụ Kế hoạch Đầu tư thuộc Bộ Giao thông vận tải tính đến năm 2017, Việt Nam đã hoàn thành, đưa vào khai thác 745 km đường cao tốc gồm 12 tuyến, tập trung ở phía Bắc: Đại lộ Thăng Long (30km); Liên Khương - Đà Lạt (19km); Pháp Vân - Cầu Giẽ (30km); Cầu Giẽ - Ninh Bình (50km); đường vành đai 3 Hà Nội đoạn Phù Đổng - Mai Dịch (28km); Hà Nội - Lào Cai (264km); Hà Nội - Thái Nguyên (62km); Hà Nội - Hải Phòng (105km); Hà Nội - Bắc Giang (46km); TP.Hồ Chí Minh - Trung Lương (40km); TPHCM - Long Thành - Dầu Giây (51km) và tuyến nội Nội Bài - Nhật Tân (21km). Tổng kinh phí đầu tư 12

đoạn này là 173.422 tỉ đồng. Các dự án đang thi công có tổng chiều dài 525 km gồm 9 tuyến: La Sơn - Túy Loan (66km); Đà Nẵng - Quảng Ngãi (127km); Bến Lức - Long Thành (57,8 km); Hòa Lạc - Hòa Bình (26km); Thái Nguyên - Bắc Kạn (40km); Trung Lương - Mỹ Thuận (51km); Bắc Giang - Lạng Sơn (64km); Hạ Long - Vân Đồn (59km); Hải Phòng - Quảng Ninh (25km). Tổng kinh phí đầu tư các đoạn cao tốc này là 133.492 tỉ đồng.

Mạng lưới đường bộ vẫn giữ vai trò chủ yếu trong việc nối liền các khu công nghiệp và hệ thống cảng biển của Việt Nam. Hai tuyến đường vận chuyển hàng hóa chính của Việt Nam là quốc lộ 5 ở miền Bắc, nối liền các khu công nghiệp ở các tỉnh thành lân cận với cảng Hải Phòng và quốc lộ 51, nối liền thành phố Hồ Chí Minh với cảng Cái Mép – Thị Vải ở phía Nam. Tuy nhiên, hiện nay, chất lượng của các tuyến đường này rất kém và thường xuyên xảy ra ùn tắc. Do miền Bắc thu hút được nhiều hoạt động sản xuất hơn nên tình trạng ùn tắc tại các tuyến được dẫn đến các cảng khu vực Hải Phòng đang ngày một trầm trọng hơn. Tương tự, tình trạng ùn tắc ngày càng tăng trên các tuyến quốc lộ khu vực TP Hồ Chí Minh kết nối giữa các cảng, ICD, khu vực sản xuất, trung tâm kho vận. Chất lượng đường bộ ngày càng suy giảm do hệ thống xe tải lỗi thời, chở quá tải gây hỏng đường. Hiện chưa có nhiều đường vượt, cầu vượt để xe từ một hệ thống đường này hòa tuyến với hệ thống khác, giúp lưu thông liên mạch. Ngoài ra, đường quốc lộ chưa được thiết kế để chịu tải trọng xe lớn hiện nay như các xe chở container cỡ lớn, dài 45 foot, hoặc các xe chở container cỡ nhỏ chở hàng nặng.

Về hạ tầng cơ sở đường sắt, hiện nay, Việt Nam có khoảng 3.146 km đường sắt, trong đó có khoảng 2.600 km là đường sắt có khẩu độ 1.000 mm, còn lại là đường sắt khẩu độ 1.435 mm. Ngoài ra, đường ngang và đường dân sinh giao cắt đường sắt có mật độ rất cao, cụ thể có 1.200 đường ngang hợp pháp và 4.233 đường giao dân sinh tự mở (VAM, 2013). Điều này cho thấy sự yếu kém của hạ tầng cơ sở đường sắt Việt Nam. Mạng lưới đường sắt nối liền các khu công nghiệp và cảng biển còn ít. Tuyến đường sắt chính là tuyến Hà Nội – thành phố Hồ Chí Minh dài 1.726 km, tuy nhiên, chủ yếu được sử dụng để vận tải hành khách, năng lực vận tải còn hạn chế.

Hạ tầng cơ sở đường sắt của Việt Nam không chỉ yếu kém về chất lượng mà còn ít được đầu tư phát triển. Mạng lưới đường sắt hầu như không thay đổi so với trước đây. Đầu tư hàng năm cho hạ tầng cơ sở đường sắt rất thấp, chỉ chiếm 3% trong tổng đầu tư cho hạ tầng cơ sở giao thông vận tải so với 90% đầu tư cho hạ tầng cơ sở đường bộ.

Bảng 3.6 Thực trạng mạng lưới đường sắt Việt Nam 2015

TT	Tuyến chính	Chiều dài (km)	Khổ đường	Số cầu	Số ga
1	Hà Nội – TP.HCM	1.726	1.000 mm	1.465	166
2	Gia Lâm – Hải Phòng	96	1.000 mm	10	15
3	Yên Viên – Lào Cai	285	1.000 mm	147	31
4	Hà Nội – Đồng Đăng	167	Khổ lồng	50	21
5	Đông Anh – Quán Triều	55	Khổ lồng	9	8
6	Kép – Hạ Long	106	1.435 mm	36	11
7	Kép – Lư Xá	56	1.435 mm	21	4
	Cộng	2.491		1.738	256

Nguồn: Báo cáo của Cục Đường sắt Việt Nam, 2015

d. Sân bay và vận tải hàng không

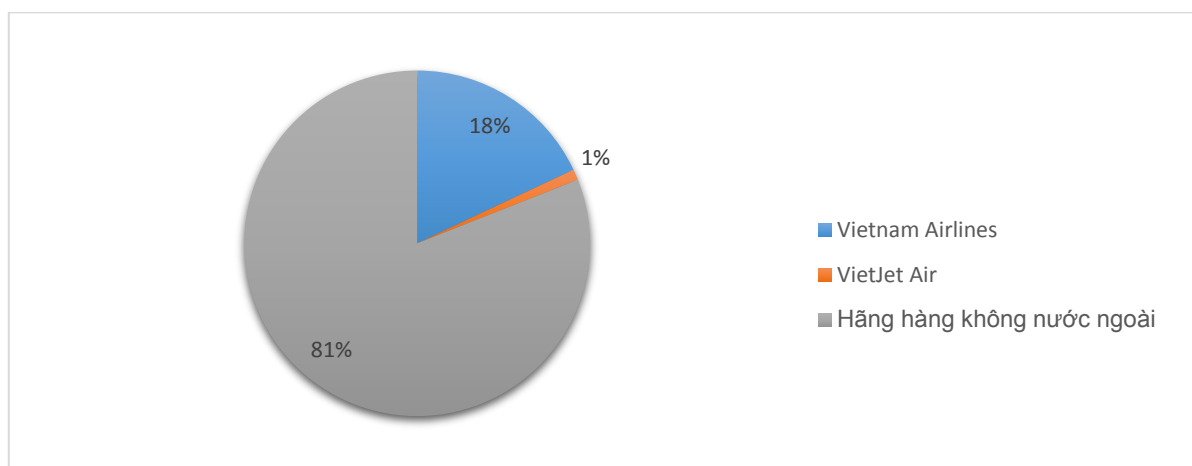
So với các phương thức vận tải khác, vận tải hàng không chỉ chiếm chưa đến 1% sản lượng hàng hóa vận chuyển của Việt Nam, nhưng chiếm tới 25% giá trị vận chuyển thương mại (29 tỷ USD) của Việt Nam năm 2015. Từ năm 2009 đến năm 2015, tốc độ tăng trưởng của vận tải hàng hóa qua các cảng hàng không Việt Nam đạt 9,2%/năm. Năm 2015, tổng lượng vận chuyển hàng hóa qua đường hàng không chiếm khoảng 741 nghìn tấn, tăng 18,5% so với năm 2014. Trong đó, vận chuyển hàng hóa quốc tế chiếm 587 nghìn tấn, tăng 19,6%, vận chuyển nội địa đạt 154 nghìn tấn, tăng 14,5%. Trong giai đoạn 2007 – 2015, tăng trưởng của vận chuyển hàng không đạt mức trung bình 13,8%/năm.

Theo thống kê của Cục hàng không Việt Nam năm 2016, Việt Nam có 37 sân bay lớn nhỏ, trong đó có 24 sân bay dân dụng, trong số này có 10 sân bay quốc tế, đó là Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, Sân bay quốc tế Nội Bài, Sân bay quốc tế Cát Bi, Sân bay quốc tế Vinh, Sân bay quốc tế Phú Bài, Sân bay quốc tế Đà Nẵng,

Sân bay quốc tế Chu Lai, Sân bay quốc tế Cam Ranh, Sân bay quốc tế Cần Thơ và Sân bay quốc tế Phú Quốc. Trung bình cứ cách chưa đầy 100 km là có một sân bay, dẫn đến mật độ sân bay ở VN cao hơn hẳn so với các nước khác. Nhưng trên thực tế, chỉ có ba cảng hàng không nhộn nhịp và năng động nhất cả nước là Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng. Tuy nhiên, cơ sở vật chất của ba cảng hàng không này chưa thực sự đáp ứng được các yêu cầu phát triển của ngành dịch vụ logistics.

Đáng nói là hiện nay ở Việt Nam chưa có một trung tâm logistics hàng không nào. Trong khi đó, ở Singapore, Trung tâm logistics hàng không được thiết lập năm 2003, nằm trong khu tự do thương mại, liền kề trung tâm hàng hóa của sân bay Changi. Dự án này là liên doanh của sân bay Changi và 2 đơn vị khác. Hiện tại, có rất nhiều tập đoàn lớn có mặt ở trung tâm này bao gồm các hãng hàng không chuyên phát nhanh, các tập đoàn logistics UPS, DHL, EGL, Schenker... Việc xây dựng các trung tâm logistics hàng không sẽ tạo cơ sở cho ngành logistics phát triển, thúc đẩy hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không và hoạt động xuất nhập khẩu, trung chuyển hàng hóa.

Đến thời điểm năm 2016, tại Việt Nam đang có gần 50 hãng hàng không quốc tế (Eithah Airways, Finnair, China Southern Airlines, Jet Airways, Air Asia...) và 4 hãng hàng không nội địa (Vietnam Airlines – VNA, Công ty bay dịch vụ Hàng không –VASCO, Jetstar Pacific Airlines – JPA, VietJet Air – VJA) đang hoạt động. Hiện tại, Vietnam Airlines và VietJet Air đang khai thác 52 đường bay quốc tế đến 30 thành phố thuộc 17 quốc gia và vùng lãnh thổ. Có 50 hãng hàng không nước ngoài khai thác thường lệ 71 đường bay từ 22 quốc gia, vùng lãnh thổ đến Việt Nam và 05 hãng khai thác thuê chuyên thường lệ đến Nha Trang (Cam Ranh). Các hãng hàng không Việt Nam đang khai thác 40 đường bay từ Hà Nội, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh đến 18 cảng hàng không địa phương.



Hình 3.10 Thị phần vận tải hàng hóa hàng không quốc tế 2014 theo sản lượng

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Cục hàng không VN, năm 2014

Thị phần của các hãng hàng không nội địa Việt Nam trong vận tải hàng hóa quốc tế vẫn còn rất thấp so với các hãng hàng không nước ngoài. Mặc dù là hãng hàng không quốc gia, nhưng thị phần vận chuyển hàng hóa của Vietnam Airline so với các hãng hàng không nước ngoài còn khá thấp, cho thấy khả năng cạnh tranh của ngành vận tải hàng không Việt Nam vẫn chưa cao. Hơn nữa, ngoài Vietnam Airline, chỉ có Vietjet Air chiếm 1% thị phần. Điều này cũng cho thấy tính cạnh tranh trong ngành hàng không nước ta chưa cao, dẫn đến sự phát triển còn chậm đối với một ngành rất giàu tiềm năng.

3.1.3.2 Hạ tầng công nghệ thông tin

Cùng với sự phát triển và hiện đại hóa hạ tầng cơ sở vật chất phục vụ giao thông, Việt Nam cũng đã định hướng và thực hiện phát triển logistics dựa trên việc kết hợp với hệ thống hạ tầng cơ sở công nghệ thông tin viễn thông hiện đại. Tuy nhiên, ở Việt Nam, hạ tầng cơ sở thông tin chưa được phát triển đồng bộ và chất lượng dịch vụ còn yếu kém. Chi phí Internet tại Việt Nam hiện nay được xếp vào loại cao gây khó khăn cho doanh nghiệp khi ứng dụng và phát triển công nghệ tin học. Hỗ trợ của Nhà nước trong đầu tư xây dựng hạ tầng cơ sở phục vụ công nghệ thông tin như lắp đặt hệ thống đường dây, tăng tốc độ đường truyền còn hạn chế.

Theo số liệu trong báo cáo về hiện trạng internet trên thế giới, cả tốc độ truy cập internet của Việt Nam đều thuộc nhóm quốc gia đứng cuối bảng. Cụ thể, tốc độ truy cập internet trung bình của Việt Nam tại thời điểm quý IV/2015 đạt mức 3,8

Mb, tăng 13% so với quý trước và tăng tới 43% so với cùng kỳ năm trước. Dù vậy, tốc độ kết nối Internet trung bình của Việt Nam chỉ bằng 2/3 so với tốc độ Internet trung bình toàn cầu đạt 5,6 Mb/giây. Còn so với các quốc gia, tính riêng Đông Nam Á, Việt Nam có tốc độ Internet trung bình xếp sau Singapore, Thái Lan, Malaysia và Indonesia. Bảng dưới đây thể hiện tốc độ kết nối Internet trung bình của Việt Nam và một số quốc gia.

Bảng 3.7 Tốc độ kết nối Internet trung bình của Việt Nam so với các quốc gia trên thế giới năm 2015

Xếp hạng	Quốc gia	Tốc độ truy nhập trung bình quý IV/2015 (đơn vị: Mb)	So với quý III/2015	So với quý IV/2015
1	Hàn Quốc	26,7	30%	20%
4	Nhật Bản	17,4	16%	15%
6	Hồng Kông	16,8	6%	0%
16	Singapore	13,9	11%	19%
21	Đài Loan	12,9	28%	22%
41	New Zealand	9,3	8%	27%
48	Malaysia	8,2	4%	11%
89	Trung Quốc	4,1	12%	20%
92	Indonesia	3,9	32%	109%
95	Việt Nam	3,8	13%	43%
107	Philippines	3,2	12%	18%
114	Ấn Độ	2,8	11%	36%

Nguồn: Akamai Technologies, năm 2015

Bên cạnh việc hạ tầng cơ sở công nghệ thông tin còn yếu kém, việc áp dụng các ứng dụng công nghệ vào trong hoạt động dịch vụ logistics của Việt Nam cũng không đạt được kết quả rõ rệt. Chẳng hạn, để hoạt động logistics đạt hiệu quả, cần có sự vận động các luồng thông tin cho phép người giám sát theo dõi được toàn bộ quá trình vận động thực của hàng hóa, đây là ứng dụng công nghệ không thể thiếu trong hoạt động logistics. Việc sử dụng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử EDI trong giao dịch và quản lý đóng vai trò quan trọng đối với sự di chuyển hàng hóa và chứng từ. Tuy nhiên, ở Việt Nam chưa có nhiều doanh nghiệp cùng triển khai EDI

một cách đồng bộ. Theo kết quả khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) số lượng doanh nghiệp sử dụng hệ thống trao đổi dữ liệu EDI chỉ chiếm khoảng 10%. Nếu chỉ một doanh nghiệp triển khai một cách đơn lẻ thì thông điệp điện tử truyền đi cũng không được tiếp nhận và trở nên vô nghĩa. Trong số các cảng biển ở Việt Nam hiện nay, hầu hết các cảng container đều chưa thể ứng dụng được EDI, ngoại trừ cảng Container Quốc tế Việt Nam – VICT tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Do vậy, có thể nói các doanh nghiệp vẫn chưa áp dụng công nghệ thông tin một cách có hiệu quả trong các hoạt động logistics. So với các cảng biển trong khu vực, thì cảng Việt Nam còn một khoảng cách khá xa về khía cạnh ứng dụng công nghệ thông tin. Theo kết quả điều tra của Ngân hàng thế giới (Domestic LPI Report, World Bank, 2016) về chất lượng hạ tầng công nghệ thông tin tại Việt Nam năm 2016 có 26,67% ý kiến phản hồi cho rằng chất lượng hạ tầng công nghệ thông tin là kém hoặc rất kém. Trong khi đó, tỷ lệ đánh giá kém/rất kém là 0% về hạ tầng cơ sở công nghệ thông tin tại Singapore và Thái Lan.

Tóm lại, so với các quốc gia trong khu vực, hạ tầng cơ sở phục vụ ngành dịch vụ logistics của Việt Nam còn rất hạn chế và cần được cải tiến, nâng cấp trong thời gian tới. Theo đánh giá của khách hàng sử dụng dịch vụ logistics của Việt Nam, chất lượng hạ tầng cơ sở giao thông của Việt Nam đang ở mức rất thấp, đặc biệt là hạ tầng cơ sở đường sắt, khi có đến 80% số người được khảo sát đánh giá thấp hoặc rất thấp. Còn đối với cơ sở giao thông đường bộ, đường thủy, và hàng không có hơn 60% khách hàng đánh giá rất hoặc rất thấp, trong khi hạ tầng cơ sở giao thông của Singapore, Thái Lan và Malaysia được đánh giá tương đối cao, không có khách hàng đánh giá tiêu cực về thực trạng hạ tầng cơ sở cảng biển, cảng hàng không hay đường bộ.

3.1.4 Thực trạng khung pháp lý

Có thể thấy, hoạt động logistics đóng vai trò quan trọng, liên quan đến nhiều khía cạnh khác nhau trong hoạt động kinh tế, từ việc quản trị nguyên vật liệu, vận tải, sản xuất, nhân lực, phân phối, marketing, và bán hàng. Do vậy, hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến logistics rất đa dạng, ở mỗi mảng lại có một văn

bản pháp luật điều chỉnh riêng. Chẳng hạn, đối với yếu tố vận tải, có các luật, bộ luật tham gia điều chỉnh như: Bộ luật Hàng hải năm 2015, luật Giao thông đường thủy năm 2014, luật Giao thông đường bộ năm 2017, luật Giao thông đường sắt 2017, luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2014, chưa kể hàng loạt văn bản dưới luật như thông tư, nghị định tham gia quy định chi tiết hơn trong từng phạm vi bộ luật điều chỉnh. Trong số các luật, bộ luật trên, văn bản luật quan trọng nhất điều chỉnh trực tiếp dịch vụ logistics là luật Thương mại sửa đổi 2017, luật Hải quan 2014.

Luật Thương mại 2005 đánh dấu bước ngoặt quan trọng trong việc dịch vụ logistics được thể chế hóa. Tuy nhiên, các quy định về logistics lúc này vẫn còn sơ sài, không rõ ràng và còn thiếu nhiều điều khoản và kém chặt chẽ. Những lỗ hổng lớn này khiến cho hoạt động kiểm tra, giám sát hoạt động ngành cũng như việc thực hiện kinh doanh dịch vụ logistics gặp nhiều khó khăn. Để khắc phục những nhược điểm này, Chính phủ đã ban hành Nghị định 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết hơn về điều kiện kinh doanh và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Từ đó, luật Thương mại và Nghị định 140/2007 đã mở ra cơ hội cho các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư vào Việt Nam. Tuy nhiên, ngay cả những quy định chi tiết của Nghị định 140/2007 vẫn còn nhiều điểm chưa phù hợp với điều kiện kinh doanh logistics tại Việt Nam và còn nhiều điểm cần sửa đổi, bổ sung như vấn đề hợp đồng dịch vụ, vấn đề thuyền bộ, quy định về tổn thất do khuyết tật của hàng hóa hay quy định về chứng từ trong hoạt động dịch vụ logistics.

Bên cạnh đó, để đáp ứng yêu cầu của quá trình hội nhập các lĩnh vực trong hoạt động dịch vụ logistics, Chính phủ và các Bộ, ban, ngành quản lý đã ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật về giao thông vận tải, cảng biển, xuất nhập khẩu, hải quan, thuế. Đối với việc Việt Nam ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến ngành vừa có tác động tích cực cũng vừa có tác động tiêu cực đối với hoạt động ngành. Có thể nói, khi nhiều văn bản pháp luật được đưa ra khiến hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics của doanh nghiệp cũng như hoạt động quản lý của các cơ quan có thẩm quyền trở nên dễ dàng và minh bạch hơn, nhưng mặt khác cũng gây ra những bất cập như hiện tượng mâu thuẫn, chồng chéo giữa các văn bản,

gây bất lợi cho các bên liên quan. Những bất cập trong khung thể chế hoạt động logistics nổi cộm lên ở ba khía cạnh, đó là hoạt động tổ chức quản lý, hệ thống thủ tục hải quan, và chính sách phát triển hoạt động ngành.

Về tổ chức quản lý hoạt động logistics: Việc tổ chức quản lý hoạt động logistics còn tồn tại nhiều bất cập. Trong lĩnh vực logistics, hiện nay chưa có một cơ quan quản lý nhà nước về mặt chuyên môn, có chức năng quản lý các loại giao dịch kinh doanh logistics. Ngoài ra, trong vận tải, thực hiện cơ chế phân cấp quản lý theo ngành dọc như Bộ Giao thông vận tải, Cục hàng hải quản lý vận tải biển, Cục hàng không dân dụng quản lý vận tải đường hàng không, còn Bộ Công thương quản lý giao nhận và kho vận. Sự phân cấp trên tuy tạo ra sự chuyên biệt trong kinh doanh giao nhận và vận tải như là hai lĩnh vực kinh doanh riêng rẽ, trong khi sự phối hợp của các cơ quan quản lý còn lỏng lẻo, do vậy tốn rất nhiều thời gian. Mặc dù, Việt Nam đã có Quyết định số 2599/QĐ-BCĐASW ban hành ngày 21/10/2009 về việc thành lập Ban chỉ đạo cơ chế một cửa ASEAN nhằm mục đích thay mặt Chính phủ điều hành, chỉ đạo các Bộ, ban, ngành trong triển khai Cơ chế một cửa quốc gia và kết nối với cơ chế một cửa ASEAN. Tuy nhiên, việc thực hiện còn vướng mắc do tồn tại một số thách thức liên quan đến hệ thống công nghệ thông tin của các Bộ tương đối khác biệt, chưa có cơ chế chia sẻ thông tin giữa các bộ và khu vực tự nhân và hạn chế về nguồn nhân lực và tài chính.

Về hệ thống thủ tục hải quan: Hệ thống thủ tục hải quan ở Việt Nam đã bắt đầu đạt được những kết quả theo hướng hiện đại, chuyên sâu theo chuẩn mực của hải quan hiện đại. Luật Hải quan và các văn bản quy phạm pháp luật về chế độ kiểm tra, giám sát hải quan đã quy định rõ trách nhiệm, nghĩa vụ và quyền hạn của các bên tham gia. Bên cạnh đó, khuôn khổ pháp lý cho hoạt động hải quan cũng từng bước tiếp cận với các chuẩn mực và thông lệ quốc tế thông qua việc ban hành các Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hải quan 2014. Tuy nhiên, hệ thống chính sách quản lý nhà nước về hải quan vẫn còn chậm đổi mới, chưa theo kịp yêu cầu của phát triển kinh tế xã hội và hội nhập quốc tế. Hệ thống quy trình thủ tục về hải quan còn chưa đầy đủ, đồng bộ, một số văn bản ban hành nhằm giải quyết tình thế chưa lường trước được những vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện.

Về chính sách phát triển ngành dịch vụ logistics: Hiện nay, khi nhận ra được tầm quan trọng của logistics đối với nền kinh tế, Chính phủ và các Bộ, ban ngành đã ban hành các chính sách phát triển ngành và tập trung vào ba hoạt động lớn, đó là cảng biển, vận tải và điều phối logistics.

Thứ nhất, đối với quy hoạch khai thác cảng biển, Chính phủ đã tập trung vào việc quy hoạch phân chia hệ thống cảng biển thành các nhóm từ Bắc đến Nam, đồng thời đưa ra những quy hoạch phát triển về hệ thống cảng cạn nội địa bằng việc ban hành các văn bản pháp luật như Nghị quyết 09-NQ/TW về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, Quyết định 1037/QĐ-TTg, Quyết định 2367/QĐ-BGTVT,... nhằm phát triển hệ thống sân sau cho cảng biển, giúp lưu thông hàng hóa xuyên suốt.

Thứ hai, đối với hoạt động vận tải, Chính phủ tập trung vào phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dụng có trọng tải lớn. Đồng thời, tái cơ cấu vận tải biển theo hướng chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, tuyến quốc tế, các tuyến ven biển, vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc dầu, da, khí hóa lỏng, xi măng. Các chính sách về quy hoạch vận tải nội địa, vận tải đường bộ, quy hoạch tổng thể phát triển ngành hàng không được cụ thể hóa, giúp doanh nghiệp hoạt động dễ dàng hơn và định hướng cụ thể hoạt động của doanh nghiệp.

Tóm lại, Chính phủ đã bước đầu đề ra những chính sách tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp logistics phát triển. Khung thể chế, pháp luật về lĩnh vực logistics khá đầy đủ, nhưng qua thời gian, một số quy định không còn phù hợp, thiếu cập nhật các định chế cần thiết, thiếu đầu mối quản lý thống nhất. Bên cạnh đó, sự chông chéo các quy định thiếu tính thống nhất giữa các văn bản khiến cho hoạt động doanh nghiệp trở nên khó khăn, thiếu rõ ràng. Do vậy, để ngành dịch vụ logistics Việt Nam thực sự phát triển bền vững thì Chính phủ, các Bộ liên quan cần xây dựng hệ thống pháp lý vững chắc để tạo ra thị trường minh bạch, cạnh tranh, tạo tiền đề cho thị trường logistics Việt Nam phát triển.

3.1.5 Tính hiệu quả quy trình thủ tục hải quan

Từ năm 2014 đến nay, quy trình thủ tục hải quan, thông quan Việt Nam đã có những bước tiến tích cực. Đặc biệt, năm 2015, Tổng cục Hải quan hoàn thành mục tiêu 5 “e” trong tự động hóa hải quan để tiệm cận trình độ hải quan của các nước tiên tiến trong khu vực và trên thế giới. Đó là, e-Declaration (thủ tục hải quan điện tử), e-Manifest (bản lược khai hàng hóa điện tử); e-Payment (nộp thuế, lệ phí quan phương thức điện tử), e-CO (cấp giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa điện tử), e-Permit (cấp giấy phép các bộ, ngành). Do vậy, hồ sơ hải quan, thủ tục hải quan cũng như thời gian thông quan đã có sự cải thiện đáng kể.

Về hồ sơ hải quan, đối với hàng hóa xuất khẩu, đã loại bỏ 5 loại chứng từ, bao gồm hợp đồng mua bán hàng hóa; hợp đồng ủy thác xuất khẩu (nếu thực hiện xuất khẩu ủy thác) đối với hàng hóa xuất khẩu có thuế xuất khẩu, hàng xuất khẩu có yêu cầu hoàn thuế, không thu thuế; hàng hóa có quy định về thời điểm liên quan đến hợp đồng xuất khẩu; hóa đơn xuất khẩu đối với hàng hóa xuất khẩu có thuế xuất khẩu; bảng kê chi tiết hàng hóa đối với trường hợp hàng hóa có nhiều chủng loại hoặc đóng gói không đồng nhất; văn bản xác định trước mã số, trị giá hải quan; các chứng từ khác theo quy định của các bộ, ban, ngành có liên quan. Đối với hàng hóa nhập khẩu, bãi bỏ 4 loại chứng từ, gồm hợp đồng mua bán hàng hóa nhập khẩu; chứng thư giám định đối với hàng hóa được thông quan trên cơ sở kết quả giám định; văn bản xác định trước mã số, trị giá hải quan, xuất xứ và các chứng từ khác có liên quan theo quy định của pháp luật đối với từng mặt hàng cụ thể. Như vậy, đến nay, trong hồ sơ hải quan Việt Nam chỉ còn tờ khai hải quan, nếu là hàng hóa nhập khẩu có thể có thêm vận đơn hoặc hóa đơn (nếu có). Như vậy, hồ sơ hải quan đã được đơn giản hóa rất nhiều.

Về thời gian thông quan, theo nghị quyết 36a/NQ-CP ngày 15/10/2015 của Chính phủ về thực hiện Chính phủ điện tử, Chính phủ đã đưa ra đánh giá về việc thực hiện thủ tục hải quan điện tử theo hệ thống VNACCS/VCIS và Cơ chế một cửa quốc gia tại cảng biển quốc tế đã giảm thời gian thông quan hàng hóa bình quan từ 21 ngày xuống còn 14 ngày đối với xuất khẩu, 13 ngày đối với nhập khẩu, giảm

được 10 – 20% chi phí và 30% thời gian thông quan hàng hóa xuất khẩu cho doanh nghiệp.

Theo đánh giá của WB, hoạt động hải quan, thông quan của Việt Nam đã có những thay đổi theo chiều hướng tích cực kể từ năm 2013. Điều này được thể hiện cụ thể hơn thông qua bảng dưới đây về chi tiết thực trạng thủ tục hải quan và thông quan của Việt Nam qua các năm.

Bảng 3.8 Thủ tục hải quan, thông quan của Việt Nam qua các năm 2010-2016

	2010	2012	2014	2016
Số bước trung gian – xuất khẩu	3	4	4	4
Số bước trung gian – nhập khẩu	5,5	4	4	3
Số lượng hồ sơ – xuất khẩu	-	5	3	4
Số lượng hồ sơ – nhập khẩu	-	4	5	3
Thời gian hoàn thành nếu không cần kiểm hóa	1,41 ngày	1 ngày	1 ngày	1 ngày
Thời gian hoàn thành nếu cần kiểm hóa	3,46 ngày	2 ngày	2 ngày	3 ngày
Tỷ lệ kiểm hóa	41,83%	7,61%	53,5%	16,71%
Tỷ lệ kiểm định nhiều nội dung	4,24%	8,31%	6,79%	9,38%

Nguồn: Tổng hợp từ Domestic LPI Report, World Bank, 2010 – 2016

Nhìn chung, số bước trung gian hay số lượng hồ sơ phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu có xu hướng giảm. Năm 2016, số nước trung gian thực hiện nhập khẩu là 3 (giảm 1 bước so với năm 2007) với số lượng hồ sơ nhập khẩu là 3 (giảm 1 so với năm 2012). Số lượng các bước trung gian và hồ sơ nhập khẩu cũng có cùng xu hướng. Cùng với đó, thời gian hoàn thành thủ tục hải quan, thông quan cũng giảm. Cụ thể, năm 2016 để hoàn thành thủ tục hải quan cần 1 ngày, giảm 41% so với năm 2007 nếu không cần kiểm hóa. Nếu cần kiểm hóa, năm 2016 thời gian hoàn thành thủ tục giảm 0,46 ngày, tương đương 15%.

Tuy nhiên, trong khi Việt Nam đã đạt được một số cải thiện nhất định và áp dụng nhiều cách tiếp cận mới, các quốc gia trong khu vực cũng không ngừng đổi

mới và hiện đại hóa các nghiệp vụ của họ. So sánh với các quốc gia trong khu vực, cụ thể là Singapore và Thái Lan có thể nhận thấy, hiện nay, thủ tục hải quan, thông quan của Việt Nam bao gồm 4 bước trung gian, gấp 2 lần Singapore, gấp 4 lần Thái Lan và với số lượng hồ sơ là 4, gấp 4 lần Singapore và gấp 2 lần Thái Lan để thực hiện xuất khẩu. Số lượng bước trung gian cần thông qua và số lượng hồ sơ nhập khẩu của Việt Nam cũng nhiều hơn so với Singapore và Thái Lan. Bên cạnh đó, khi cần kiểm hóa, thời gian để hoàn thành các thủ tục hải quan, thông quan của Việt Nam là 3 ngày, lâu gấp 3 lần so với Singapore và gấp 1,5 lần so với Thái Lan. Điều này cho thấy, thủ tục hành chính hải quan, thông quan của Việt Nam tương đối rườm rà, phải trải qua nhiều khâu, nhiều cấp quản lý, gây lãng phí thời gian, tiền bạc của các bên liên quan. Bảng dưới đây được tổng hợp từ bộ Chỉ số hiệu quả hoạt động logistics thương mại của Việt Nam, Singapore và Thái Lan trong năm 2016.

Bảng 3.9 So sánh thủ tục hải quan, thông quan của Việt Nam với Singapore và Thái Lan năm 2016

	Việt Nam	Singapore	Thái Lan
Số bước trung gian – xuất khẩu	4	2	1
Số bước trung gian – nhập khẩu	3	2	1
Số lượng hồ sơ – xuất khẩu	4	1	2
Số lượng hồ sơ – nhập khẩu	3	1	1
Thời gian hoàn thành nếu không cần kiểm hóa	1 ngày	0 ngày	1 ngày
Thời gian hoàn thành nếu cần kiểm hóa	3 ngày	1 ngày	2 ngày
Tỷ lệ kiểm hóa	16,71%	1,28%	1%
Tỷ lệ kiểm định nhiều nội dung	9,38%	1,18%	1%

Nguồn: Tổng hợp từ Domestic LPI Report, World Bank, 2016

Từ những số liệu trên, có thể nhận thấy, mặc dù được cải thiện, song khoảng cách giữa Việt Nam và các quốc gia trong khu vực trong hoạt động hải quan, thông quan vẫn còn xa. Theo khảo sát của WB về tính hiệu quả của quy trình hải quan, tỷ lệ đánh giá cho là có hiệu quả cao hoặc rất cao về các tiêu chí hải quan của Việt Nam còn rất thấp, đặc biệt là tiêu chí tính minh bạch trong các thủ tục thông quan (14,29%) và các thủ tục biên giới khác (7,14%). Tiêu chí được đánh giá cao nhất là hoạt động thông quan và giao nhận trong xuất khẩu, được 64,29% số

người khảo sát đánh giá cao hoặc rất cao. Còn những tiêu chí còn lại được đánh giá ở mức tương đối thấp. Như vậy, so với Singapore và Thái Lan, khi gần như 100% số người được khảo sát đánh giá cao hoặc rất cao hiệu quả quy trình hải quan, thông quan của hai nước này. Bảng dưới đây thể hiện tính hiệu quả của các quy trình hải quan, thông quan của Việt Nam so với Singapore và Thái Lan năm 2016.

Bảng 3.10 Tính hiệu quả của các quy trình hải quan, thông quan của Việt Nam so với Singapore và Thái Lan năm 2016

	Việt Nam	Singapore	Thái Lan
Tỷ lệ các đánh giá cho là có hiệu quả (cao/rất cao)			
Thông quan và giao nhận trong nhập khẩu	28,57%	100%	100%
Thông quan và giao nhận trong xuất khẩu	64,29%	100%	100%
Tính minh bạch trong thủ tục thông quan	14,29%	100%	100%
Tính minh bạch trong các thủ tục biên giới khác	7,14%	90,91%	100%
Tính đồng bộ và cập nhật	21,43%	100%	100%
Thủ tục hải quan nhanh cho các thương nhân có mức độ tuân thủ cao	21,43%	90,91%	100%

Nguồn: Tổng hợp từ Domestic LPI Report, World Bank, 2016

3.1.6 Nguồn nhân lực

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy nguồn nhân lực có chuyên môn và kỹ năng cao là nhân tố vô cùng quan trọng để hoạt động logistics đạt hiệu quả, là yếu tố quyết định sự thành công của các doanh nghiệp logistics trong môi trường cạnh tranh ngày càng gay gắt. Theo báo cáo của WB, hiện nay, số lượng lao động hoạt động trong ngành logistics đạt khoảng gần 1,5 triệu người, tuy là con số rất lớn, nhưng hiện mới chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu lao động của ngành. Bên cạnh đó, tỷ lệ nguồn nhân lực được đào tạo bài bản về logistics còn chiếm khá thấp, chỉ từ 5 – 7%. Thông tin từ Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics (2014) cho biết, trong ba năm tới, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cần thêm khoảng 18.000 lao động, các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, dịch vụ cần đến hơn 1 triệu nhân sự có chuyên môn về logistics. Hiện nay, rất nhiều doanh nghiệp đang rất lúng túng và gặp nhiều khó khăn khi tìm kiếm lao động làm trong lĩnh vực này.

Nhân lực logistics ở Việt Nam hiện nay chủ yếu được lấy từ các đại lý hãng tàu, các công ty giao nhận vận tải biển và sử dụng theo khả năng hiện có. Kết quả khảo sát của Viện Nghiên cứu phát triển thành phố Hồ Chí Minh năm 2015 về chất lượng nguồn nhân lực logistics cho thấy, có đến 53,3% doanh nghiệp thiếu đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn và kiến thức về logistics, 30% doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân viên và chỉ có 6,7% doanh nghiệp hài lòng với chuyên môn của nhân viên. Theo kết quả điều tra của Viện Nghiên cứu và Phát triển trường Đại học Kinh tế Quốc dân (2015), hiện có tới 80,26% nhân viên trong các doanh nghiệp logistics được đào tạo thông qua các công việc hàng ngày, 23,6% nhân viên tham gia các khóa đào tạo trong nước, 6,9% nhân viên được các chuyên gia nước ngoài đào tạo, chỉ có 3,9% được tham gia các khóa đào tạo ở nước ngoài. Các số liệu nghiên cứu này đã cho thấy nguồn nhân lực logistics của Việt Nam không những thiếu về số lượng mà còn yếu về chất lượng. Sự phát triển nguồn nhân lực thực sự vẫn chưa tương xứng với một ngành dịch vụ có quy mô lên đến 22 tỷ USD.

Cũng theo đánh giá của WB năm 2014 về nguồn nhân lực logistics, có thể nhận thấy hiện nay nhân lực hoạt động trong ngành dịch vụ logistics của Việt Nam đang yếu ở tất cả các mảng, từ nhân viên thực hiện, nhân viên hành chính cho đến các nhà quản lý logistics. Có gần 30% số người được khảo sát đánh giá đánh giá thấp hoặc rất thấp về chất lượng lao động logistics của Việt Nam ở tất cả các vị trí. So sánh với Singapore cho thấy nguồn nhân lực quản trị cấp cao của Singapore được đánh giá tương đối cao, chỉ có 9% số người được khảo sát đánh giá thấp hoặc rất thấp nhân lực quản trị logistics của Singapore. Nguồn nhân lực của Thái Lan được đánh giá cao, có 3/4 vị trí không có người được khảo sát nào đánh giá thấp hay rất thấp về nguồn nhân lực logistics ở quốc gia này.

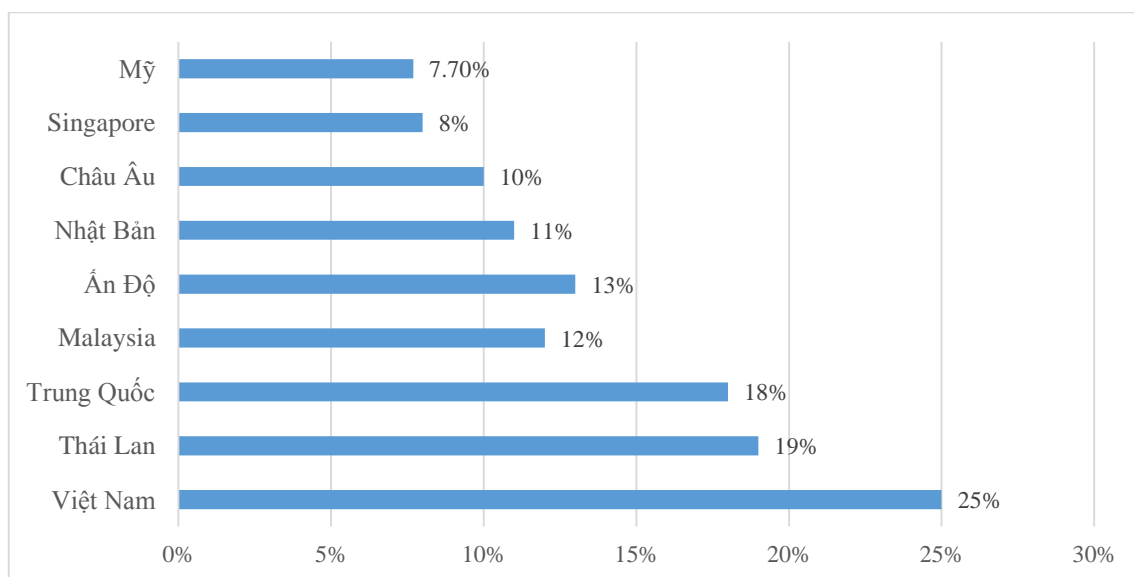
Trước thực trạng khan hiếm, việc đào tạo, phát triển nguồn nhân lực cho ngành logistics đang trở nên hết sức cấp thiết. Hiện nay, chương trình đào tạo, nâng cao tay nghề trong ngành này được thực hiện ở ba cấp độ: (i) đào tạo tại các cơ sở đào tạo chính quy; (ii) đào tạo theo chương trình của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics (VLA) hoặc các trung tâm nghiên cứu, đào tạo về logistics hoặc các chương trình phối hợp giữa Chính phủ Việt Nam với các Chính phủ, tổ chức tư vấn;

(iii) đào tạo trong nội bộ các doanh nghiệp. Tuy nhiên, tất cả các khóa đào tạo của VLA, trung tâm và doanh nghiệp đều là các khóa học ngắn hạn, thường hạn chế số người tham gia và chỉ mang tính nội bộ. Một số sở đào tạo đại học của Việt Nam đã đưa môn học logistics hoặc có liên quan đến logistics lồng ghép vào chương trình đào tạo của một số chuyên ngành như Kinh doanh quốc tế, Kinh tế đối ngoại, Vận tải đa phương thức hoặc tổ chức các khóa đào tạo ngắn hạn các nghiệp vụ có liên quan đến logistics như nghiệp vụ khai hải quan, nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu, nghiệp vụ kho vận. Như vậy, có thể thấy, hoạt động đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho ngành dịch vụ logistics đã được các trung tâm, các doanh nghiệp chú trọng, nhưng chưa thực sự bài bản và chỉ giúp học viên nắm được các kiến thức tổng quan nhất về ngành mà chưa đi sâu vào từng hoạt động cụ thể trong ngành dịch vụ logistics. Do vậy, trong thời gian tới, các cơ quan có thẩm quyền, các trung tâm và doanh nghiệp cần xây dựng chiến lược dài hạn và bài bản tập trung vào phát triển nguồn nhân lực logistics có chất lượng.

3.1.7 Chi phí logistics

Chi phí logistics tại Việt Nam cao hơn nhiều so với thế giới. Trong khu vực ASEAN, một số nước như Thái Lan, Singapore,... đã giảm được chi phí logistics, trong khi chi phí của Việt Nam vẫn ở một mức cao, một rào cản đối với năng lực cạnh tranh.

Theo số liệu của Ngân hàng Thế giới (WB), chi phí logistics (vận tải, lưu kho, làm thủ tục hải quan...) ở Việt Nam bằng khoảng 20,9-25% GDP. Mức chi phí này cao hơn Thái Lan 6%, Malaysia 12%, còn so với Singapore thì cao hơn tới 3 lần. Theo Quỹ Tiền Tệ Quốc Tế (IMF), chi phí logistics trung bình chiếm 12% tổng sản phẩm nội địa thế giới. Trong nền kinh tế Hoa Kỳ, chi phí logistics chiếm 9,9% GDP của nước này. Đối với các doanh nghiệp, chi phí logistics thay đổi từ 4% đến trên 30% doanh thu. Riêng tại Việt Nam, chi phí logistics chiếm khoảng 25% GDP của Việt Nam, trong đó vận tải chiếm khoảng 50%-60%, quá cao so với thế giới.



Hình 3.11 Chi phí logistics so với GDP của một số quốc gia năm 2010

Nguồn: Báo cáo Quỹ Tiền Tệ Quốc Tế (IMF), năm 2010

Các doanh nghiệp Việt Nam chưa ý thức rõ về vai trò của logistics/chuỗi cung ứng: Bộ phận quản trị logistics thường được kết hợp vào các phòng ban hành chính khác khiến việc quản lý chi phí logistics rời rạc, chưa liên kết chặt chẽ. Bên cạnh đó, hàng hóa để tới tay người dùng phải đi qua quá nhiều khâu trung gian, và các bên đều cố gắng trục lợi cho chính mình. Chi phí cho các khâu trung gian này làm đội cước phí vận tải lên cao. Do vậy, cần phải hình thành một bộ phận riêng biệt cho logistics/chuỗi cung ứng để các nhà quản trị bộ phận này có thể phối hợp chặt chẽ với các chức năng khác.

Thiếu sự phối hợp chặt chẽ giữa các thành viên trong chuỗi cung ứng: chuỗi cung ứng có quá nhiều trung gian, chạy lòng vòng từ khâu cung ứng nguyên liệu cho sản xuất, đến khâu phân phối hàng hóa tới tay người tiêu dùng, làm tăng chi phí giao dịch, tăng giá bán, và trong chuỗi này, các bên tham gia đều cố gắng trục lợi cho mình là chính, và vì thiếu thông tin (tức chưa hình thành được mối quan hệ chặt chẽ giữa nhà cung ứng với nhà sản xuất và giữa nhà sản xuất với khách hàng thông qua hệ thống EDI), nên các thành viên trong chuỗi chỉ biết có bên quan hệ trực tiếp với mình. Các doanh nghiệp Việt Nam chưa có thói quen thuê các công ty logistics 3PL ở bên ngoài mà thường tự mình đảm nhận việc vận chuyển. Khi doanh nghiệp tự làm đồng nghĩa với việc đầu tư nguồn vốn khổng lồ để xây dựng kho hàng, thiết

bị và phương tiện vận tải. Giải pháp thuê công ty 3PL ở ngoài sẽ hiệu quả và giảm chi phí logistics rất nhiều.

Tổng phí logistics (phần lớn là chi phí vận tải) rất cao. Tình hình này dẫn đến giá bán lẻ trên toàn quốc rất khác nhau. Đây là một điều gây bất lợi cho việc mở rộng thị trường đối với các doanh nghiệp. Trước hết, quãng đường quá xa nhưng các loại kho bãi khác nhau đã không được bố trí một cách tối ưu, nên mất thời gian để đưa hàng đến nơi quy định và do đó chi phí vận tải cao. Điều này có ảnh hưởng rất lớn đến lượng tồn kho phải nắm giữ, nhất là tồn kho an toàn, và kết quả là thổi phồng chi phí logistics.

3.2 Đánh giá định lượng các nhóm nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam

3.2.1 Phương pháp phân tích

3.2.1.1 Kiểm định độ tin cậy thang đo Cronbach Alpha

Kiểm định độ tin cậy thang đo Cronbach Alpha được sử dụng để xác định độ tin cậy của thang đo, đồng thời loại bỏ các biến không phù hợp trước khi tiến hành phân tích nhân tố vì các biến này có thể tạo ra các yếu tố giả (Nguyễn Đình Thọ & Nguyễn Thị Mai Trang, 2009). Hệ số tin cậy Cronbach Alpha chỉ cho biết các đo lường có liên kết với nhau hay không; nhưng không cho biết biến quan sát nào cần bỏ đi và biến quan sát nào cần giữ lại. Khi đó, việc tính toán hệ số tương quan giữa biến - tổng sẽ giúp loại ra những biến quan sát nào không đóng góp nhiều cho sự mô tả của khái niệm cần đo (Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc, 2008).

Các tiêu chí được sử dụng khi thực hiện đánh giá độ tin cậy thang đo:

- Loại các biến quan sát có hệ số tương quan biến - tổng nhỏ hơn 0,3; tiêu chuẩn chọn thang đo khi có độ tin cậy Cronbach Alpha lớn hơn 0,6 (Alpha càng lớn thì độ tin cậy nhất quán nội tại càng cao) (Nunnally & Burnstein, 1994).

Các mức giá trị của Alpha:

lớn hơn 0,8 là thang đo lường tốt;

từ 0,7 đến 0,8 là sử dụng được;

từ 0,6 trở lên là có thể sử dụng trong trường hợp khái niệm nghiên cứu là mới hoặc là mới trong bối cảnh nghiên cứu (Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc, 2008).

- Các biến quan sát có tương quan biến - tổng nhỏ hơn 0,4 được xem là biến rác thì sẽ loại ra khỏi thang đo. Khi đó, thang đo được chấp nhận khi hệ số tin cậy Cronbach Alpha đạt yêu cầu (lớn hơn 0,7).

3.2.1.2 Phân tích nhân tố khám phá (Exploratory Factor Analysis - EFA)

Phương pháp phân tích nhân tố khám phá EFA thuộc nhóm phân tích đa biến phụ thuộc lẫn nhau, dựa vào mối tương quan giữa các biến để rút gọn một tập k biến quan sát thành một tập F nhân tố với $F < k$. Các nhân tố này có ý nghĩa hơn, được hình thành dựa trên việc kết hợp và gộp các biến quan sát của các nhân tố được đưa vào phân tích. Cơ sở của việc rút gọn này dựa vào mối quan hệ tuyến tính của các nhân tố với các biến quan sát ban đầu. Trong phân tích nhân tố khám phá, phương pháp trích Principal Components Analysis đi cùng với phép xoay Varimax là cách thức được sử dụng phổ biến nhất (Mayers, L.S., Gamst, G. & Guarino A.J., 2006).

Khi phân tích nhân tố khám phá, các nhà nghiên cứu thường quan tâm đến các tiêu chuẩn:

Thứ nhất, hệ số KMO (Kaiser - Meyer - Olkin) $\geq 0,5$; mức ý nghĩa của kiểm định Bartlett $\leq 0,05$. KMO là một chỉ tiêu dùng để xem xét sự thích hợp của EFA, $0,5 \leq KMO \leq 1$ thì phân tích nhân tố là thích hợp. Kiểm định Bartlett xem xét giả thuyết các biến không có tương quan trong tổng thể. Nếu kiểm định này có ý nghĩa thống kê (Sig. $\leq 0,05$) thì các biến quan sát có mối tương quan với nhau trong tổng thể (Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc, 2008).

Thứ hai, hệ số tải nhân tố (Factor loading) là chỉ tiêu để đảm bảo mức ý nghĩa thiết thực của EFA (Hair và cộng sự, 2006):

Factor loading $> 0,3$ được xem là đạt mức tối thiểu

Factor loading $> 0,4$ được xem là quan trọng

Factor loading $\geq 0,5$ được xem là có ý nghĩa thực tiễn.

Cũng theo Hair & các cộng sự (2006), nếu chọn tiêu chuẩn Factor loading $> 0,3$ thì cỡ mẫu ít nhất phải là 350, nếu cỡ mẫu khoảng 100 thì nên chọn tiêu chuẩn Factor loading $\geq 0,55$, nếu cỡ mẫu khoảng 50 thì Factor loading phải $> 0,75$.

Thứ ba, giá trị phương sai trích phải đạt từ 50% trở lên (Hair & các tác giả, 2006). Giá trị phương sai trích này cho biết các nhân tố trích được giải thích được bao nhiêu phần trăm sự biến thiên của các biến quan sát.

3.2.1.3 Phân tích hồi quy mức độ ảnh hưởng của các nhân tố

Để đánh giá năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, tác giả sử dụng mô hình gồm 7 nhân tố, trong đó 6 nhân tố đóng vai trò là biến độc lập bao gồm: chất lượng hạ tầng cơ sở, chất lượng khung pháp lý, nhu cầu về dịch vụ logistics, chất lượng nguồn nhân lực, chất lượng dịch vụ logistics và tiềm năng phát triển dịch vụ và 1 nhân tố đóng vai trò biến phụ thuộc là năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam.

Mức độ ảnh hưởng của các nhân tố được thể hiện thông qua các con số trong phương trình hồi quy. Những nhân tố nào có chỉ số Beta lớn hơn sẽ có mức độ ảnh hưởng cao hơn, những nhân tố có chỉ số Beta là số âm sẽ có ảnh hưởng tiêu cực và ngược lại.

Để đánh giá ý nghĩa thống kê của các nhân tố, tác giả sử dụng quy tắc kiểm định sử dụng giá trị xác suất: Nếu giá trị xác suất Sig. tương ứng với giá trị quan sát của thống kê kiểm định là nhỏ hơn mức ý nghĩa α ($\alpha = 0,05\%$) thì hệ số có ý nghĩa thống kê (Nguyễn Quang Dong, 2012).

Độ chấp nhận của biến (Tolerance) đều nhỏ hơn 1 và các hệ số phóng đại phương sai (VIF) nhỏ hơn 5 để đảm bảo không có hiện tượng đa cộng tuyến. (Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc, 2008).

Trong mô hình hồi quy, giá trị R^2 đại diện cho mức độ phù hợp của mô hình (Nguyễn Quang Dong, 2012). Giá trị R^2 cao là một dấu hiệu cho thấy mối liên hệ chặt chẽ giữa biến độc lập và biến phụ thuộc, đồng thời thể hiện mô hình sử dụng để phân tích có khả năng giải thích tốt khác biệt về biến phụ thuộc giữa các quan sát (Brooks, 2008).

3.2.2 Các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh ngành logistics trong bối cảnh hội nhập

3.2.2.1 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo (chỉ số Cronbach Alpha)

Việc kiểm định hệ số tin cậy của thang đo đóng một vai trò rất quan trọng tới tính chính xác và phù hợp của kết quả nghiên cứu. Nó giúp loại bỏ các biến quan sát không đủ độ tin cậy đồng thời giúp nghiên cứu điều chỉnh và phát triển thang đo chính thức.

Theo phương pháp kiểm định hệ số tin cậy của thang đo (chỉ số Cronbach Alpha), những biến quan sát nào có chỉ số Cronbach Alpha lớn hơn chỉ số Cronbach Alpha chung của thang đo và chỉ số tương quan tổng biến nhỏ hơn 0,4 thì có thể xem xét kiến nghị loại bỏ biến quan sát đó khỏi thang đo. Thang đo chính thức sẽ được xây dựng và cấu trúc lại dựa trên những biến quan sát có đủ độ tin cậy.

a. Thang đo: Chất lượng hạ tầng cơ sở cơ bản

Nhóm các nhân tố về Chất lượng hạ tầng cơ sở cơ bản được đo kiểm qua 3 biến quan sát: CSHT1 (Sự hiện diện của hạ tầng cơ sở giao thông có chất lượng), CSHT2 (Thiết bị viễn thông: Internet, điện thoại...) và CSHT3 (Sự sẵn có của công nghệ hiện đại: Trao đổi dữ liệu điện tử EDI, mã số, mã vạch, RFDI, ERP,...).

Bảng 3.11 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng hạ tầng cơ sở cơ bản”

Nhân tố	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Chất lượng hạ tầng cơ sở cơ bản	CSHT1	0.772	0.598	0.702
	CSHT2		0.538	0.765
	CSHT3		0.698	0.584

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Hệ số Cronbach Alpha thu được theo kết quả điều tra là 0.772. Kết quả thống kê trên cho thấy tất cả các biến quan sát đều có giá trị Cronbach Alpha nếu loại biến nhỏ hơn hệ số Cronbach Alpha chung và tương quan tổng biến đều lớn hơn 0,4. Vì vậy, tất cả các biến của thang đo này đều được chấp nhận và thang đo có độ tin cậy cao.

b. Thang đo: Chất lượng khung pháp lý

Nhân tố Chất lượng khung pháp lý được kiểm định thông qua 6 biến quan sát: Phapli1 (Khung pháp lý (Luật doanh nghiệp và các nguồn luật điều chỉnh hoạt động của doanh nghiệp logistics), Phapli2 (Chính sách thuế), Phapli3 (Chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics), Phapli4 (Chất lượng cung cấp các thủ tục hành chính), Phapli5 (An ninh và hiệu quả của hệ thống pháp luật), Phapli6 (Tính minh bạch trong hệ thống pháp luật).

Bảng 3.12 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng khung pháp lý”

Nhân tố	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Chất lượng khung pháp lý	Phapli1	0.876	0.708	0.850
	Phapli2		0.693	0.852
	Phapli3		0.693	0.860
	Phapli4		0.703	0.850
	Phapli5		0.608	0.866
	Phapli6		0.724	0.847

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Căn cứ số liệu phân tích của bảng 1.2, hệ số Cronbach Alpha chung của thang đo là $0,876 > 0,7$. Điều này cho thấy thang đo có độ tin cậy cao. Tất cả các biến quan sát đều có giá trị Cronbach Alpha nếu loại biến nhỏ hơn hệ số Cronbach Alpha chung và tương quan tổng biến đều lớn hơn 0,4 vì vậy tất cả các biến trong thang đo này đều được chấp nhận.

c. Thang đo: Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây.

Nhu cầu thị trường là nhân tố có ý nghĩa quyết định khả năng cạnh tranh của ngành. Nhóm nhân tố Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây được đo kiểm thông qua 4 biến: Nhucau1 (Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong nước), Nhucau2 (Chi phí logistics trên tổng chi phí kinh doanh của công ty), Nhucau3 (Lượng thuê ngoài dịch vụ logistics từ các nhà cung cấp nước ngoài), Nhucau4 (Lượng xuất khẩu dịch vụ logistics).

Bảng kết quả thống kê 3.15 cho thấy tất cả các biến quan sát đều có giá trị Cronbach Alpha nếu loại biến nhỏ hơn hệ số Cronbach Alpha chung và tương quan tổng biến đều lớn hơn 0,4, vì vậy tất cả các biến trong thang đo này đều được chấp nhận. Hệ số Cronbach Alpha chung: $0,717 > 0,7$. Do đó, thang đo này có độ tin cậy cao và các biến quan sát đều được chấp nhận.

Bảng 3.13 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây”

Nhân tố	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây	Nhucau1	0.717	.515	.650
	Nhucau2		.637	.685
	Nhucau3		.515	.649
	Nhucau4		.548	.632

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

d. Thang đo: Chất lượng nguồn nhân lực

Nhân tố Chất lượng nguồn nhân lực được kiểm định thông qua 3 biến quan sát: Nhanluc1 (Quy mô nguồn nhân lực), Nhanluc2 (Sự sẵn có về nguồn nhân lực), Nhanluc3 (Sự sẵn có về hệ thống giáo dục và các khóa đào tạo).

Kết quả thống kê cho thấy hệ số Cronbach Alpha chung của thang đo này là 0,731 ($> 0,7$). Điều này cho thấy độ tin cậy của thang đo là khá cao. Thêm vào đó, tất cả các biến quan sát đều có giá trị Cronbach Alpha nếu loại biến nhỏ hơn hệ số Cronbach Alpha chung (0,731) và tương quan tổng biến đều lớn hơn 0,4. Vì vậy, có thể kết luận tất cả các biến của thang đo này đều được chấp nhận và có độ tin cậy.

Bảng 3.14 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng nguồn nhân lực”

Nhân tố	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Chất lượng nguồn nhân lực	Nhanluc1	0.731	0.476	0.730
	Nhanluc2		0.637	0.536
	Nhanluc3		0.559	0.637

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

e. Thang đo: Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây

Nhóm các nhân tố về Chất lượng dịch vụ logistic trong những năm gần đây bao gồm 6 biến quan sát: Chatluong1 (Sự đa dạng về sản phẩm dịch vụ logistics), Chatluong2 (Tính nhanh chóng và kịp thời của dịch vụ logistics), Chatluong3 (Mức độ đáp ứng về độ tin cậy thời gian của dịch vụ), Chatluong4 (Tính linh hoạt của dịch vụ logistics), Chatluong5 (Mức độ phù hợp về giá cả dịch vụ logistics) và Chatluong6 (Sự an toàn của hàng hóa trong quá trình thực hiện dịch vụ).

Bảng 3.15 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây”

Nhân tố	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây	Chatluong1	0.454	0.260	0.413
	Chatluong2		0.401	0.388
	Chatluong3		0.443	0.367
	Chatluong4		0.399	0.377
	Chatluong5		0.230	0.730
	Chatluong6		0.377	0.376

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Kết quả thống kê cho thấy giá trị Cronbach Alpha của thang đo ở mức thấp: $0,454 < 0,6$. Tuy nhiên, biến quan sát Chatluong5 có giá trị Cronbach Alpha nếu loại biến ở mức khá cao: 0,730. Do đó, nghiên cứu sẽ loại bỏ biến Chatluong5 ra khỏi thang đo để làm tăng mức độ tin cậy cho thang đo. Kết quả kiểm định thu được sau khi điều chỉnh như sau:

Bảng 3.16 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây” sau khi điều chỉnh

Nhân tố	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây	Chatluong1	0.730	0.426	0.710
	Chatluong2		0.521	0.675
	Chatluong3		0.579	0.649
	Chatluong4		0.492	0.683
	Chatluong6		0.455	0.699

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Hệ số Cronbach Alpha chung của thang đo sau khi điều chỉnh là $0,730 > 0,7$. Điều này cho thấy thang đo đã có độ tin cậy cao. Ngoài ra, tất cả các biến quan sát đều có giá trị Cronbach Alpha nếu loại biến nhỏ hơn hệ số Cronbach Alpha chung (0,730) và tương quan tổng biến đều lớn hơn 0,4. Vì vậy, có thể kết luận tất cả các biến còn lại của thang đo này đều có độ tin cậy và được chấp nhận.

f. Thang đo: Tiềm năng phát triển dịch vụ

Nhân tố Tiềm năng phát triển dịch vụ được kiểm định thông qua 6 biến quan sát: Tiemngang1 (Tính minh bạch trong chuỗi cung ứng), Tiemngang2 (Hệ thống công nghệ thông tin phát triển), Tiemngang3 (Cấu trúc hệ thống phân phối được hoàn thiện), Tiemngang4 (Chi phí logistics được cắt giảm), Tiemngang 5 (Tận dụng giải pháp di động) và Tiemngang6 (Đa dạng hóa dịch vụ logistics cung cấp).

Bảng 3.17 Kiểm định hệ số tin cậy của thang đo “Tiềm năng phát triển của dịch vụ”

Nhân tố	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Tiềm năng phát triển của dịch vụ	Tiemngang1	0.741	0.503	0.698
	Tiemngang2		0.475	0.706
	Tiemngang3		0.520	0.693
	Tiemngang4		0.415	0.722
	Tiemngang5		0.508	0.696
	Tiemngang6		0.450	0.713

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Kết quả thống kê cho thấy hệ số Cronbach Alpha chung của thang đo này là 0,741 ($> 0,7$). Điều này cho thấy độ tin cậy của thang đo là khá cao. Thêm vào đó, tất cả các biến quan sát đều có giá trị Cronbach Alpha nếu loại biến nhỏ hơn hệ số Cronbach Alpha chung (0,741) và tương quan tổng biến đều lớn hơn 0,4. Vì vậy, có thể kết luận tất cả các biến của thang đo này đều được chấp nhận và có độ tin cậy.

g. Tổng hợp hệ số tin cậy Cronbach Alpha của các thang đo

Bảng 3.18 Tổng hợp hệ số tin cậy Cronbach Alpha của các thang đo

STT	Tên thành phần	Số biến quan sát	Cronbach Alpha
1	Đánh giá về chất lượng hạ tầng cơ sở cơ bản	3	0.772
2	Đánh giá về chất lượng khung pháp lý	6	0.876
3	Nhu cầu về dịch vụ Logistics trong 5 năm gần đây	4	0.717
4	Đánh giá về chất lượng nguồn nhân lực	3	0.731
5	Chất lượng dịch vụ Logistics trong những năm gần đây	5	0.730
6	Tiềm năng phát triển dịch vụ Logistics trong tương lai	6	0.741
	Tổng	27	

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

3.2.2.2 Phân tích nhân tố (EFA)

Mục tiêu chính của phần này là xác định xem nhân tố nào trong các nhân tố được giả định ở mô hình nghiên cứu đề xuất có tác động tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

Trong mô hình nghiên cứu đề xuất, có 6 nhân tố (tương ứng với 28 biến quan sát) được giả định là có ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Tuy nhiên, trong quá trình kiểm định hệ số tin cậy của thang đo, tác giả đã loại bỏ biến Chatluong5 do có chỉ số Cronbach Alpha nếu loại biến lớn hơn chỉ số Cronbach Alpha chung của thang đo. Hiện tại, thang đo chính thức còn lại 27 biến quan sát. Kết quả phân tích nhân tố EFA thu được như sau:

Bảng 3.19 Chỉ số KMO và kết quả kiểm định Bartlett

Chỉ số KMO		0.890
Kết quả kiểm định Bartlett	Approx. Chi-Square	2496.258
	Df	351
	Sig.	0.000

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Hệ số KMO = 0,89 (> 0,5) cho thấy phân tích nhân tố thích hợp với dữ liệu nghiên cứu.

Kết quả kiểm định Bartlett's là 2496,258 với mức ý nghĩa Sig. = 0 (< 0,05), bác bỏ giả thuyết H0: các biến quan sát không có tương quan với nhau trong tổng thể. Như vậy, dữ liệu dùng để phân tích nhân tố là hoàn toàn thích hợp.

Bảng 3.20 Ma trận các nhân tố ảnh hưởng đến tiềm năng phát triển dịch vụ logistics trong tương lai của các doanh nghiệp logistics Việt Nam sau khi xoay

	Nhân tố						
	1	2	3	4	5	6	7
An ninh và hiệu quả của hệ thống pháp luật	.807						
Chất lượng cung cấp các thủ tục hành chính	.752						
Tính minh bạch trong hệ thống pháp luật	.747						
Khung pháp lý (Luật DN và các nguồn luật điều chỉnh hoạt động của DN logistics)	.680						
Chính sách thuế	.638						
Chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics	.514						
Lượng thuê ngoài dịch vụ logistics từ các nhà cung cấp nước ngoài		.730					
Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong nước		.707					
Lượng xuất khẩu dịch vụ logistics		.690					
Chi phí logistics trên tổng chi phí kinh doanh của công ty		.575					
Quy mô nguồn nhân lực		.564					
Sự sẵn có về hệ thống giáo dục và các khóa đào tạo			.789				
Sự sẵn có về nguồn nhân lực chất lượng cao			.648				
Sự an toàn của hàng hóa trong			.490				

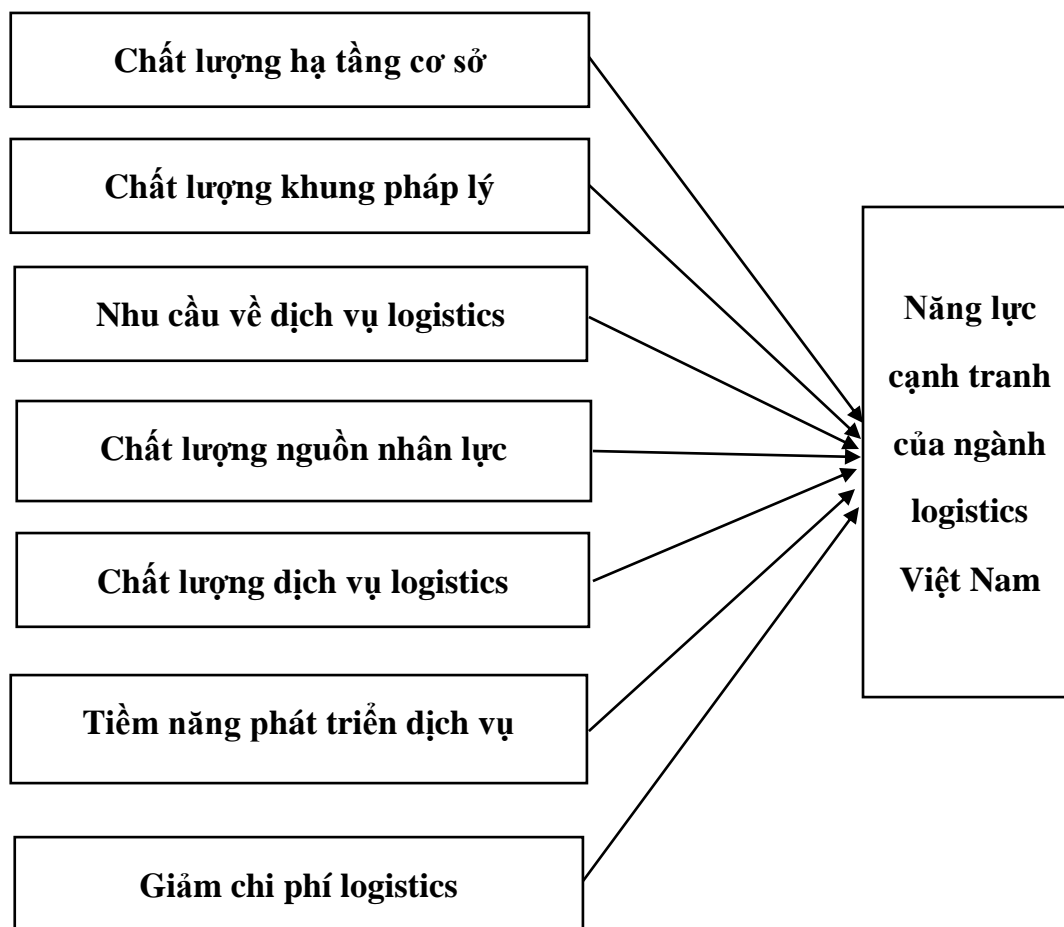
quá trình thực hiện dịch vụ							
Sự đa dạng về sản phẩm dịch vụ Logistics			.434				
Tận dụng giải pháp di động				.694			
Hệ thống công nghệ thông tin phát triển				.688			
Đa dạng hóa dịch vụ logistics cung cấp				.644			
Cấu trúc hệ thống phân phối được hoàn thiện				.469			
Tính minh bạch trong chuỗi cung ứng				.452			
Thiết bị viễn thông (Internet, điện thoại,...)					.789		
Sự sẵn có của công nghệ hiện đại (Trao đổi dữ liệu điện tử EDI, mã số, mã vạch, RFDI, ERP,...)					.660		
Sự hiện diện của cơ sở hạ tầng giao thông chất lượng					.504		
Mức độ đáp ứng về độ tin cậy thời gian của dịch vụ						.698	
Tính linh hoạt của dịch vụ logistics						.686	
Tính nhanh chóng và kịp thời của dịch vụ logistics						.586	
Chi phí logistics được cắt giảm							.802

Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Áp dụng phương pháp xoay chuyển các nhân tố, kết quả cho thấy tất cả 27 biến đều có ý nghĩa (giá trị > 0,43) và được trích thành 7 nhóm nhân tố với tổng phương sai trích = 64,493% đạt yêu cầu lớn hơn 50%.

Kết quả phân tích cho thấy có sự thay đổi về số lượng các nhân tố: từ 6 nhân tố ban đầu, kết quả thu được 7 nhân tố mới, đồng thời có sự xáo trộn giữa các biến quan sát trong một nhân tố. Các nhân tố mới được nhận diện bao gồm các biến quan sát vốn có của nó và các biến quan sát của các nhân tố khác. Thuật ngữ để chỉ 7 nhóm nhân tố mới lần lượt là: (1) PHAPLI, (2) NHUCAU, (3) NHANLUC,

(4) TIEMNANG, (5) CSHT, (6)CHATLUONG, (7)GIAMCHIPHI. Do đó, mô hình nghiên cứu được điều chỉnh lại như sau:



Hình 3.12 Mô hình nghiên cứu sau khi điều chỉnh

Bảng 3.21 Hệ số Cronbach Alpha của các thành phần mới trích được

STT	Tên thành phần trích được	Số lượng biến	Cronbach Alpha
1	PHAPLI	6	0.876
2	NHUCAU	5	0.762
3	NHANLUC	4	0.752
4	TIEMNANG	5	0.722
5	CSHT	3	0.772
6	CHATLUONG	3	0,769
7	GIAMCHIPHI	1	-
	Tổng	27	

3.2.3 Phân tích hồi quy

Trong mô hình nghiên cứu điều chỉnh, biến độc lập “Năng lực cạnh tranh” chịu sự tác động của 7 biến phụ thuộc, vì vậy, để ước lượng mô hình nghiên cứu sự ảnh hưởng của các nhân tố tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, tác giả sử dụng phương trình hồi quy tuyến tính bội. Phương trình có dạng:

$$\text{NANGLUCCANHTRANH} = \beta_0 + \beta_1 \cdot \text{PHAPLI} + \beta_2 \cdot \text{NHUCAU} + \beta_3 \cdot \text{NHANLUC} + \beta_4 \cdot \text{TIEMNANG} + \beta_5 \cdot \text{CSHT} + \beta_6 \cdot \text{CHATLUONG} + \beta_7 \cdot \text{GIAMCHIPHI}$$

Trong đó:

PHAPLI: Chất lượng khung pháp lý

NHUCAU: Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây tại VN

NHANLUC: Chất lượng nguồn nhân lực

TIEMNANG: Tiềm năng phát triển dịch vụ trong tương lai

CSHT: Chất lượng hạ tầng cơ sở cơ bản.

CHATLUONG: Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây

GIAMCHIPHI: Chi phí logistics được cắt giảm

Kết quả phân tích mô hình hồi quy được thể hiện thông qua bảng 1.12 và 1.13 dưới đây:

Bảng 3.22 Kết quả giá trị thống kê của các nhân tố tác động tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Mô hình	R	R ²	R ² hiệu chỉnh	Giá trị sai số chuẩn	Durbin-Watson
1	0.939a	0.882	0.877	0.172	1.492
Biến độc lập: HAPLI, NHUCAU, NHANLUC, TIEMNANG, CSHT, CHATLUONG, GIAMCHIPHI					
Biến phụ thuộc: NANGLUCCANHTRANH					

Mô hình		Tổng bình phương	Df	Toàn phương trung bình	Trị số thống kê F	Sig.
1	Hồi quy	44.906	7	6.415	215.887	0.000b
	Số dư	6.032	203	0.030		
	Tổng	50.938	210			
Biến phụ thuộc: NANGLUCCANHTRANH						
Biến độc lập: PHAPLI, NHUCAU, NHANLUC. TIEMNANG, CSHT, CHATLUONG, GIAMCHIPHI						

Nguồn: Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Bảng 3.23 Kết quả phân tích hồi quy ảnh hưởng của các nhân tố tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Mô hình	Biến độc lập	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa		Hệ số hồi quy chuẩn hóa	t	Sig.	Đa cộng Tuyến	
		B	Sai số	Beta			Độ chấp nhận của biến	VIF
1	Biến độc lập	0.282	0.099		2.861	0.005		
	PHAPLI	0.199	0.025	0.292	7.971	0.000	0.436	2.295
	NHUCAU	0.138	0.023	0.183	6.079	0.000	0.645	1.551
	NHANLUC	0.175	0.025	0.259	7.133	0.000	0.443	2.258
	TIEMNANG	0.144	0.027	0.165	5.387	0.000	0.623	1.605
	CSHT	0.137	0.023	0.194	5.856	0.000	0.531	1.883
	CHATLUONG	0.059	0.026	0.074	2.315	0.022	0.575	1.739
	GIAMCHIPHI	0.061	0.016	0.103	3.783	0.000	0.781	1.280

Nguồn: Kết quả từ phần mềm SPSS và tổng hợp của tác giả

Từ kết quả phân tích của hai bảng 3.24 và 3.25 ta có thể đánh giá được mức độ phù hợp của mô hình hồi quy tuyến tính bội với biến phụ thuộc là “Năng lực cạnh tranh” như sau:

So sánh hai giá trị R Square (R²) và Adjusted R Square (R² điều chỉnh) ta thấy R² điều chỉnh = 0,877 nhỏ hơn R² = 0,882. Do đó dùng R² điều chỉnh để đánh giá mức độ phù hợp của mô hình sẽ an toàn hơn vì nó không thổi phồng mức độ phù hợp của mô hình. Ngoài ra R² = 0,882 cho thấy biến độc lập giải thích được 88,2% mức độ biến thiên của biến phụ thuộc. Ngoài ra, giá trị sai số chuẩn (Std.Error of the Estimation) cũng đạt yêu cầu.

Trị số thống kê F được tính từ giá trị của R² của mô hình đầy đủ với mức ý nghĩa (giá trị sig.) rất nhỏ cho thấy mô hình hồi quy tuyến tính bội phù hợp với tập dữ liệu và có thể sử dụng được. Độ chấp nhận của biến (Tolerance) đều nhỏ hơn 1 và các hệ số phóng đại phương sai (VIF) nhỏ hơn 10 nên hiện tượng đa cộng tuyến hầu như không xảy ra.

Mức ý nghĩa t (sig.) của các biến đều đạt Sig. < 0,05. Điều này cho thấy các biến đều có ý nghĩa trong mô hình, đồng nghĩa với việc sự biến thiên tăng hay giảm hệ số của các biến độc lập đều tạo ra sự ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

Kết quả phân tích của bảng 3.25 cho thấy, trong các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, nhân tố có mức ảnh hưởng lớn nhất là “PHAPLI” với Beta = 0,199. Mức độ ảnh hưởng của các nhân tố giảm dần theo trình tự: NHANLUC, TIEMNANG, NHUCAU, CSHT, GIAMCHIPHI và CHATLUONG. Kết quả hồi quy cũng cho thấy các biến độc lập đều có tác động tích cực tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Phương trình hồi quy các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế được viết lại như sau:

$$\text{NANGLUCCANHTRANH} = 0,282 + 0,199*\text{PHAPLI} + 0,138*\text{NHUCAU} + 0,175*\text{NHANLUC} + 0,144*\text{TIEMNANG} + 0,137*\text{CSHT} + 0,059*\text{CHATLUONG} + 0,061*\text{GIAMCHIPHI}$$

Từ kết quả phân tích trên có thể thấy chất lượng khung pháp lý và chất lượng nguồn nhân lực là hai yếu tố tác động mạnh nhất tới năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Trong khi đó, yếu tố chất lượng dịch vụ logistics và giảm chi phí logistics có mức độ ảnh hưởng tương đối thấp tới năng lực cạnh tranh của ngành. Logistics là một ngành dịch vụ, và hơn thế nữa còn là một ngành dịch vụ đặc thù với việc đòi hỏi sự liên kết và vận hành chặt chẽ của nhiều chủ thể khác nhau như các cơ quan quản lý, các nhà cung cấp dịch vụ ngành logistics và các ngành có liên quan. Do đó, những thay đổi nhỏ trong khung thể chế, chính sách của Chính phủ cũng có thể mang đến những thay đổi đáng kể đối với năng lực cạnh tranh của ngành. Nguồn nhân lực là động lực để phát triển và tạo ra sự khác biệt trong năng lực cạnh tranh của ngành logistics mỗi quốc gia. Đặc biệt, với những quốc gia có nguồn nhân lực được đánh giá thấp như Việt Nam, cải thiện chất lượng nguồn nhân lực sẽ tạo động lực mạnh mẽ cho ngành logistics.

Chi phí logistics là yếu tố vẫn được cho là tác động lớn đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics nhưng lại là yếu tố có tác động nhỏ nhất theo kết quả của mô hình nghiên cứu định lượng. Điều này không hề mâu thuẫn với thực tế bởi chi phí logistics phụ thuộc rất lớn vào các yếu tố khác của mô hình. Cụ thể, khi khung thể chế, chính sách của Chính phủ được cải thiện, hạ tầng cơ sở được nâng cấp, chất lượng người lao động được nâng cao,... sẽ giúp hệ thống logistics hoạt động hiệu quả hơn, giảm thời gian và chi phí logistics. Chi phí logistics không phải là yếu tố có thể trực tiếp cải thiện mà cần thực hiện thông qua các yếu tố khác nên yếu tố này có mức ảnh hưởng thấp nhất trong mô hình nghiên cứu.

Xác định được mức độ ảnh hưởng khác nhau của từng nhân tố là cơ sở quan trọng để tác giả đưa ra những giải pháp cần được ưu tiên thực hiện để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới. Đây là điểm mới và cũng là đóng góp quan trọng của luận án.

3.3 Đánh giá chung về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế

Hội nhập quốc tế cùng với những cam kết gỡ bỏ các rào cản thương mại sẽ thúc đẩy lưu thông hàng hoá giữa các quốc gia. Gia tăng thương mại quốc tế là cơ hội để mở rộng thị trường, tham gia sâu vào chuỗi sản xuất và cung ứng khu vực. Dù với kịch bản nào, Việt Nam trở thành nước xuất khẩu hay “công xưởng gia công” hay là thị trường tiêu thụ, thì lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam sẽ đều gia tăng khi quá trình hội nhập diễn ra ngày càng mạnh mẽ. Đây là điều kiện thuận lợi để logistics Việt Nam có cơ hội tiếp cận với thị trường logistics rộng lớn hơn. Cùng với gia tăng thương mại là sự vận động mạnh mẽ của các luồng đầu tư sản xuất đến Việt Nam. Hoạt động này cũng thúc đẩy di chuyển các nguồn lực sản xuất, trong đó có máy móc, thiết bị và nguyên liệu, mở thêm cơ hội lớn cho vận tải và logistics.

Bên cạnh đó, với triển vọng phát triển logistics như trên, cùng mức đánh giá tốc độ tăng trưởng của ngành logistics khá cao, ở mức 20%/năm và được dự báo sẽ duy trì được trong 5 - 10 năm tiếp theo (VCCI-HCM, 2015), sẽ có làn sóng đầu tư nước ngoài đổ vào lĩnh vực logistics. Đây là cơ hội, nhưng cũng là thách thức đối với các doanh nghiệp Việt Nam. Các doanh nghiệp trong nước có cơ hội kêu gọi thêm nguồn đầu tư từ nước ngoài hoặc triển khai hợp tác với các doanh nghiệp nước ngoài. Với xu hướng M&A hiện nay, các nhà đầu tư nước ngoài thường có xu hướng mua lại một doanh nghiệp trong nước, nắm giữ cổ phần chi phối rồi tái cấu trúc lại hoạt động của doanh nghiệp để tránh các thủ tục đầu tư hoặc rào cản về sở hữu nước ngoài. Đồng thời, sự tham gia của các doanh nghiệp logistics quốc tế sẽ giúp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cũng như cải thiện chỉ số LPI quốc gia.

Trước sức ép cạnh tranh từ các doanh nghiệp FDI, những đối thủ hơn hẳn về năng lực tài chính, công nghệ, nhân lực, năng lực quản lý và mạng lưới toàn cầu, các doanh nghiệp Việt Nam sẽ buộc phải tự đổi mới, liên kết để nâng cao năng lực cạnh tranh, cải tiến về công nghệ và quy trình, chất lượng phục vụ. Từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động cho ngành logistics. Thêm một cơ hội đó là sự sôi động của thị trường xuất nhập khẩu, có đà tăng trưởng 8 - 10%/năm, sẽ tạo ra nhiều nhu cầu về dịch vụ logistics ở tất cả các khâu đoạn. Cơ hội tham gia của doanh nghiệp Việt vào

cấp độ 3PL, 4PL sẽ nhiều hơn, tạo ra khí thế và động lực cho doanh nghiệp nội địa đầu tư sâu, rộng hơn vào cung cấp các dịch vụ gia tăng trong logistics. Hội nhập quốc tế cũng tạo nhiều điều kiện cho phát triển thương mại điện tử. Đây là tiền đề quan trọng để triển khai logistics ở cấp độ 5PL với sự vận hành hài hoà 3 hệ thống: Hệ thống quản lý đơn hàng (OMS), Hệ thống quản lý kho hàng (WMS) và Hệ thống quản lý vận tải (TMS).

Hội nhập quốc tế mở ra nhiều cơ hội lớn cho phát triển kinh tế Việt Nam nói chung và ngành logistics nói riêng. Tuy nhiên, các cơ hội không tự đến mà phải do sự nỗ lực tự thân của các doanh nghiệp Việt Nam với sự hỗ trợ của các cơ quan nhà nước. Để tận dụng được các cơ hội, thu nhận các lợi ích từ hội nhập quốc tế thì logistics Việt Nam phải đổi diện và tìm cách vượt qua rất nhiều thách thức. Thách thức về tự do cạnh tranh: Tự do thương mại trong các FTA mang đến cơ hội tiếp cận thị trường mới, nhưng đồng thời với đó là mở cửa thị trường nội địa. Do vậy, các doanh nghiệp nội chịu sức ép cạnh tranh từ những doanh nghiệp nước ngoài, đặc biệt là các hãng logistics toàn cầu, luôn hơn hẳn về năng lực tài chính, công nghệ, chất lượng dịch vụ. Năng lực tài chính yếu khiến cho các doanh nghiệp Việt không thể tạo cho mình một hạ tầng logistics tốt, không xây dựng được mạng lưới hoạt động ở nước ngoài. Các doanh nghiệp này chỉ có thể cung cấp các dịch vụ cơ bản, ít giá trị gia tăng. Hơn nữa, các doanh nghiệp sản xuất FDI có tính “dân tộc” cao, thường lựa chọn sử dụng dịch vụ vận tải và logistics từ các công ty dịch vụ có vốn từ nước của họ. Do vậy, mức độ cạnh tranh để giành những hợp đồng lớn càng trở nên gay gắt hơn.

Cùng với đó là thách thức về chất lượng dịch vụ, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa cung cấp được dịch vụ logistics hoàn chỉnh theo đúng nghĩa của nó. Đa phần chỉ đảm nhận vai trò vệ tinh cho các công ty logistics nước ngoài, thực hiện các nghiệp vụ đơn lẻ khai báo hải quan, cho thuê phương tiện vận tải nội địa, kho bãi, mua bán cước phí... Những dịch vụ mang lại giá trị gia tăng cao như đóng gói, quản lý đơn hàng, thay mặt chủ hàng thực hiện các nghĩa vụ với bên thứ ba..., đặc biệt là dịch vụ logistics trọn gói “door to door” chưa được quan tâm. Hoạt động logistics chưa tạo thành một chuỗi liên tục trong chuỗi cung ứng. Thách thức về ứng

dụng công nghệ thông tin và thương mại điện tử: Trong hoạt động giao nhận vận tải, việc sử dụng các ứng dụng công nghệ thông tin trong giao dịch và quản trị là một yếu tố quan trọng, đánh giá độ tin cậy và năng lực của doanh nghiệp Logistics. Các doanh nghiệp Việt Nam thường quản lý thủ công, mức độ ứng dụng công nghệ thông tin còn thấp. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu thế giới đang hoạt động ở Việt Nam như APLL, Maesk Logistics sử dụng những ứng dụng chuyên dụng để quản lý và cung cấp cho khách hàng khả năng nhìn thấy và kiểm soát đơn hàng (visibility) ở bất kỳ thời điểm nào. Mức độ ứng dụng thương mại điện tử (bao gồm cả trao đổi EDI và vận đơn điện tử, chứng từ điện tử...) của các doanh nghiệp Việt Nam yếu và thua kém so với các doanh nghiệp logistics nước ngoài, chưa có khả năng liên kết với các mạng lưới dịch vụ logistics khác. Do vậy, doanh nghiệp logistics Việt Nam chỉ có thể làm các dịch vụ đơn lẻ cho các doanh nghiệp logistics nước ngoài.

Chúng ta còn phải đối mặt với thách thức về nguồn nhân lực. Tại Việt Nam, hiện chưa có cơ sở đào tạo chuyên nghiệp về logistics. Nguồn nhân lực của doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu là tự đào tạo theo kinh nghiệm thực tế, mức độ chuyên nghiệp còn kém. Khi thị trường bùng nổ, các doanh nghiệp logistics sẽ phải đối mặt thêm với xu hướng thiếu hụt nhân lực giỏi do sức hút của các doanh nghiệp ngoại hoặc tự tách ra thành lập công ty riêng. Thách thức về cơ chế chính sách quản lý và hạ tầng logistics: Việc quản lý các hoạt động logistics không nhất quán, còn chồng chéo. Mỗi bộ quản lý một khâu đoạn như thuế và hải quan do Bộ Tài chính quản lý, vận tải và hạ tầng do Bộ Giao thông Vận tải, xúc tiến thương mại do Bộ Công Thương phụ trách...

CHƯƠNG 4. ĐỊNH HƯỚNG, GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM NHỮNG NĂM TỚI

4.1 Các bài học quốc tế về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics

Là một trong 12 ngành ưu tiên trong quá trình hình thành Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC), ngành logistics đã thực hiện lộ trình hội nhập với mục tiêu đẩy nhanh việc tự do hóa và thuận lợi hóa các phân ngành dịch vụ logistics, đưa ASEAN trở thành trung tâm logistics trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương; phù hợp với định hướng chung của ASEAN về tăng cường kết nối trong khu vực. Với vai trò là chất “kết dính” các công đoạn, hội nhập dịch vụ logistics đã đẩy nhanh tiến trình liên kết giữa các ngành sản xuất trong nội bộ từng quốc gia thành viên cũng như giữa các quốc gia ASEAN với nhau, góp phần biến ASEAN thành một thị trường đơn nhất, một không gian sản xuất chung như mục tiêu đặt ra trong kế hoạch tổng thể của AEC.

Singapore, Thái Lan và Malaysia được đánh giá là 3 quốc gia dẫn đầu về phát triển ngành dịch vụ logistics trong khu vực Đông Nam Á. Mặc dù Việt Nam có nhiều điểm tương đồng, thậm chí thuận lợi hơn về vị trí địa lý, điều kiện kinh tế, xã hội để phát triển ngành dịch vụ logistics, nhưng năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam vẫn bị đánh giá khá thấp so với Singapore, Thái Lan và Malaysia. Mỗi quốc gia có một chiến lược phát triển ngành logistics khác nhau, căn cứ vào điều kiện kinh tế, xã hội cũng như định hướng phát triển của mình. Việc phân tích, đánh giá những bài học kinh nghiệm phát triển ngành logistics của 3 nước trong khu vực là cơ sở quan trọng để tác giả căn cứ vào tình hình cụ thể tại Việt Nam và đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

4.1.1 Bài học từ Singapore

Điểm nổi bật trong chính sách phát triển logistics của Singapore là tập trung vào 2 yếu tố: xây dựng khung thể chế pháp lý và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

Thiết lập khung thể chế thúc đẩy phát triển logistics và tạo thuận lợi hóa thương mại: Chính phủ Singapore đã ban hành các chính sách ổn định tài chính,

tiền tệ và tỷ giá để gia tăng tiết kiệm và thu hút đầu tư nước ngoài. Thực thi chính sách ưu đãi thuế đối với các công ty vận tải và logistics. Singapore chủ động khuyến khích các công ty đa quốc gia và một số các nhà cung ứng dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại Singapore, xây dựng các trung tâm phân phối khu vực và toàn cầu tại Singapore với nhiều ưu đãi như giảm thuế đối với khoản thu lợi nhuận, miễn thuế đối với đầu tư mạo hiểm, miễn thuế thu nhập từ tàu biển trong 10 năm, hưởng tỷ lệ thuế ưu đãi nhỏ hơn 10% trên mức tăng doanh thu trong 5 năm, cho vay ưu đãi với tàu và container. Các chính sách này không dàn trải, mà hướng tới những mục tiêu xác định, tập trung vào những công ty vận tải, kinh doanh tàu biển và logistics “có kết quả kinh doanh tốt, có kế hoạch kinh doanh rõ ràng và cam kết mở rộng hoạt động tại Singapore” đã tạo điều kiện thuận lợi cho các công ty có quy mô lớn và hiệu quả phát triển.

Minh bạch hóa và đơn giản hóa thủ tục hải quan để giảm chi phí logistics: Các chính sách về thủ tục hải quan của Singapore được minh bạch hóa với những quy định rõ ràng, chặt chẽ và hiệu lực thi hành nhanh chóng. Thông qua mạng Trade Net, quy trình hải quan được tự động hóa, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho hoạt động thương mại và trung chuyển hàng hóa tại Singapore. Singapore luôn đổi mới, áp dụng kỹ thuật hiện đại, nhất là công nghệ thông tin nhằm cải cách hoạt động quản lý, thông quan và phân loại hàng hoá như hệ thống thông quan điện tử, hệ thống thông quan trước đối với hàng chuyên phát nhanh, hệ thống nộp phí và thuế điện tử, hệ thống TradeXchange, kho ngoại quan ZGT 0% thuế... Chất lượng dịch vụ hải quan và các dịch vụ có liên quan (môi giới, kiểm định, giám định) cùng hiệu quả của các quy trình của Singapore được các chuyên gia của Ngân hàng Thế giới đánh giá rất cao.

Đầu tư cho công tác đào tạo, nghiên cứu và đẩy mạnh hợp tác quốc tế để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực phục vụ ngành logistics: Chính phủ Singapore thường xuyên giới thiệu những kỹ thuật logistics mới nhất cho công chúng và các công ty; đề ra các biện pháp hợp tác giữa nhà trường với nhà nước và các tổ chức quốc tế; xây dựng các giáo trình giảng dạy chuyên ngành logistics. Ngay từ năm 1999, Chính phủ đã hỗ trợ cho Đại học Quốc gia Singapore thành lập Viện Nghiên cứu logistics – Châu Á Thái Bình Dương nhằm đào tạo, bồi dưỡng chuyên viên

logistics trình độ cao. Bên cạnh đó, Chính phủ cũng hợp tác với các hiệp hội mở triển lãm, hội thảo về logistics nhằm tăng cường giao lưu, hợp tác, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics.

4.1.2 Bài học từ Malaysia

Dù khởi đầu phát triển logistics khá muộn - khi mà quốc gia láng giềng Singapore đã vươn lên trở thành trung tâm trung chuyển quan trọng trong khu vực, nhưng một trong những yếu tố quyết định sự thành công hiện nay của logistics Malaysia là nhờ tập trung vào 2 yếu tố: hoàn thiện thể chế logistics và định hướng phát triển ngành logistics trong dài hạn, phù hợp với điều kiện địa lý và kinh tế, xã hội.

Xây dựng, củng cố khung thể chế, pháp lý để tạo điều kiện thuận lợi phát triển ngành dịch vụ logistics: Chính phủ Malaysia chú trọng đến việc thuận lợi hóa các quy trình thủ tục, trong đó có các thủ tục về hải quan, thông quan, áp dụng công nghệ cao vào các khâu quản lý, giám sát và điều hành các hoạt động logistics; thay đổi quy định thông quan, cho phép thực hiện thông quan dưới cả hai hình thức ngay từ khi hàng hóa còn ở sâu trong lục địa; thực thi hàng loạt các chính sách tạo môi trường thuận lợi để thu hút đầu tư trong lĩnh vực dịch vụ logistics tổng hợp như tiến hành các biện pháp ưu đãi thuế nhằm khuyến khích đầu tư, khuyến khích hợp nhất, chuyển đổi mô hình hoạt động cung cấp loại hình dịch vụ logistics tích hợp, khuyến khích các công ty địa phương đầu tư ra nước ngoài, tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu...

Đánh giá đúng vai trò tầm quan trọng của ngành logistics và có kế hoạch phát triển dài hạn, phù hợp với điều kiện quốc gia: Hiện nay, Chính phủ Malaysia coi logistics là một ngành độc lập, giữ vai trò chiến lược trong phát triển kinh tế với chương trình phát triển dài hạn đến năm 2020 trong Kế hoạch phát triển công nghiệp tổng thể lần thứ 3 giai đoạn 2006 – 2020. Trong quá trình phát triển logistics, Malaysia đã có những định hướng khá hợp lý với điều kiện địa lý và kinh tế quốc gia. Thứ nhất, Malaysia đã chọn con đường phát triển logistics toàn diện ở mọi loại hình vận tải trong chuỗi cung ứng gồm đường bộ, đường sắt, vận tải biển và hàng không. Trong đó, lấy vận tải hàng không làm bàn đạp để tạo cú hích cho dịch vụ logistics phát triển là bước đi chiến lược thành công của Malaysia. Thứ hai,

thành lập các cảng nội địa và các khu thương mại tự do (FCZ) là những hướng đi có tính đột phá và rất mới mẻ, giúp gia tăng khả năng trung chuyển hàng hóa trong chuỗi cung ứng, hình thành hệ thống vận chuyển liên thông giữa Thái Lan - Malaysia - Indonesia - Singapore. Thứ ba, không ngừng đẩy mạnh phát triển và ứng dụng công nghệ thông tin vào logistics. Malaysia đứng thứ hai trong khu vực về phát triển công nghệ thông tin và việc ứng dụng công nghệ cao trong logistics đã nâng tầm chất lượng cũng như vị thế của Malaysia trên thị trường logistics quốc tế.

4.1.3 Bài học từ Thái Lan

Trong 3 quốc gia được xem xét, Thái Lan là quốc gia có địa hình, vị trí và điều kiện tự nhiên khác biệt, chỉ thuận lợi cho phát triển logistics nội địa với khả năng phát triển hạ tầng đường bộ. Tuy nhiên, với vị trí trung tâm Đông Nam Á, Thái Lan lại có điều kiện tốt cho phát triển vận tải đường bộ khi các tuyến vận chuyển hàng hóa trong khu vực Châu Á đều chạy qua lãnh thổ Thái Lan. Trong chính sách phát triển ngành logistics, Chính phủ Thái Lan tập trung vào 2 yếu tố cơ bản: tập trung phát triển hệ thống logistics quốc gia và đẩy mạnh phát triển hạ tầng cơ sở cơ bản.

Đẩy mạnh phát triển vận chuyển nội địa, tạo thuận lợi giao dịch thương mại qua biên giới và tận dụng triệt để lợi ích của thỏa thuận thương mại tự do ASEAN nhằm cắt giảm chi phí logistics: Chính phủ Thái Lan đã tạo được sự gắn kết chặt chẽ giữa các Bộ, ngành trong phát triển hệ thống logistics như Bộ Giao thông vận tải, Bộ Thông tin và Công nghệ Truyền thông, Bộ Thương mại,... để giúp các nhà xuất khẩu giảm chi phí logistics. Với vị trí địa lý là một trung tâm logistics đối với tất cả các nước trong khu vực Đông Nam Á, Thái Lan đã tập trung cho phát triển vận chuyển nội địa. Một số tuyến đường đã được xây dựng để kết nối các nước với nhau. Logistics Thái Lan là một trong những cấu thành quan trọng của logistics ASEAN: điểm giao nhau của tuyến hành lang Đông-Tây chạy về phía đông của Thái Lan sang Lào, Campuchia, Việt Nam, và lên đến Trung Quốc và là điểm giao nhau của hành lang Bắc-Nam chạy về phía nam của Trung Quốc qua Lào, Thái Lan và Malaysia, Singapore.

Đẩy mạnh việc phát triển hạ tầng cơ sở cơ bản phục vụ sự phát triển ngành logistics: Chính phủ Thái Lan luôn coi logistics và phát triển hạ tầng logistics là

một trong những mục tiêu quan trọng. Bên cạnh việc định hướng phát triển, xây dựng kế hoạch, tạo dựng môi trường thông qua xây dựng hệ thống thể chế, chính sách thì Chính phủ Thái Lan còn tham gia trực tiếp trong việc xây dựng nền tảng hạ tầng logistics. Hải quan Thái Lan chuyển sang sử dụng hệ thống Hải quan điện tử “e-Customs”, triển khai mạng lưới logistics điện tử E-Logistics và thiết lập trung tâm dịch vụ xuất khẩu một cửa “One Stop Export Service Center” - là một đơn vị liên kết của 14 tổ chức liên quan tới hoạt động xuất khẩu nhằm đẩy nhanh việc giải quyết các thủ tục xuất khẩu.

Tuy nhiên, mặc dù trong gần 10 năm trở lại đây, Chính phủ đã đặc biệt chú trọng phát triển logistics và đã có nhiều biện pháp tích cực nhằm nâng cao hiệu quả logistics, song, một trong những thiếu sót trong vai trò của Chính phủ Thái Lan về phát triển logistics là sự thiếu quan tâm đến đào tạo nguồn nhân lực và hệ thống hạ tầng công nghệ thông tin. Hai nhân tố này hiện vẫn đang là những cản trở sự phát triển logistics Thái Lan, đặc biệt là sự phát triển của hệ thống doanh nghiệp logistics quốc gia.

Tóm lại, trong phát triển ngành logistics ở cả 3 quốc gia Singapore, Malaysia và Thái Lan, 3 yếu tố được ưu tiên phát triển là: khung thể chế, chính sách của Chính phủ, nguồn nhân lực và hạ tầng cơ sở cơ bản bởi những yếu tố này quyết định tốc độ, chi phí hoạt động logistics và khả năng thỏa mãn nhu cầu khách hàng - những mục tiêu chủ yếu mà logistics hướng đến. Cũng theo kết quả phân tích định lượng tác giả đã trình bày trong Chương, 3 yếu tố trên cũng là những yếu tố có tác động lớn đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics ở Việt Nam. Chính vì thế, những bài học trên có ý nghĩa thực tiễn cao khi áp dụng với ngành logistics Việt Nam.

4.2 Định hướng phát triển ngành logistics Việt Nam trong những năm tới.

Mới đây nhất, ngày 14 tháng 02 năm 2017, xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 200/QĐ-TTg về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025. Đây được coi là bước đột phá mới đối với lĩnh vực logistics của Việt Nam, một lĩnh vực đang nhận được sự quan tâm lớn của cơ quan quản lý Nhà nước và cộng đồng doanh nghiệp. Kế hoạch hành động được cho

rằng sẽ mang lại luồng gió mới cho sự phát triển dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới.

Quyết định này xác định mục tiêu đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8 – 10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15 - 20%, tỷ lệ cho thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50 – 60%, chi phí logistics giảm xuống còn 16 – 20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics trên thế giới đạt thứ 50 trở lên

Quyết định 200/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ cũng đề ra 6 nhóm nhiệm vụ chủ yếu; trong đó, có nhiệm vụ hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics, hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics và phát triển thị trường dịch vụ logistics. Sự phát triển của ngành dịch vụ logistics đóng góp kết quả lớn đối với kim ngạch xuất nhập khẩu, là chìa khóa nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp Việt Nam trong thời kỳ hội nhập sâu rộng.

Trước đó, Thủ tướng Chính phủ ký quyết định số 1012/QĐ-TTg (ngày 03.7.2015) phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”. Theo quyết định số 1012 sẽ có 3 loại trung tâm logistics: hạng I, hạng II và trung tâm logistics chuyên dụng. Quyết định số 1012 đưa ra 2 phương hướng như sau:

Thứ nhất, các trung tâm logistics hạng I có vai trò là trung tâm gốc. Từ các trung tâm gốc này, các trung tâm logistics hạng II cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế sẽ được phát triển theo hình rẽ quạt; bám sát và hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất, nhập khẩu đến tiêu dùng, xuất khẩu của các vùng, tiểu vùng và trên các hành lang kinh tế; kết nối với các đầu mối giao thông vận chuyển đường biển và đường hàng không (cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, ga đường sắt, mạng lưới giao thông đường bộ, các cửa khẩu quốc gia, cửa khẩu quốc tế và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung...).

Thứ hai, các trung tâm logistics chuyên dụng, trước mắt được xây dựng là các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không gắn liền với các cảng hàng không, kết nối cùng với hệ thống các trung tâm logistics hạng I và hạng II để hỗ trợ, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hoặc trung chuyển hàng hóa bằng vận tải đa phương

thức, phục vụ cho đầu vào và đầu ra của sản xuất công nghiệp tại các khu công nghiệp, trung tâm công nghệ cao, vùng sản xuất tập trung quy mô lớn.

Theo bản quy hoạch này, Việt Nam hoàn toàn có thể có được các trung tâm logistics quy mô, không những cung cấp đồng bộ và trọn gói các dịch vụ hậu cần cho mạng lưới phân phối hàng hóa trên thị trường cả nước mà phục vụ đặc lực cho cả hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp. Tuy nhiên theo bản quy hoạch này, câu hỏi đặt ra là: đầu tư cho các trung tâm này sẽ được thực hiện như thế nào nhằm đạt được các mục đích đề ra.

Theo định hướng phát triển nói trên, hệ thống trung tâm logistics quốc gia được quy hoạch tại 3 khu vực (Bắc, Trung, Nam) như sau:

- Khu vực miền Bắc sẽ có 07 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 trung tâm logistics chuyên dụng gắn liền với cảng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

- Khu vực miền Trung - Tây Nguyên sẽ phát triển 06 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

- Khu vực miền Nam sẽ hình thành 05 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Như vậy có thể thấy số lượng trung tâm logistics ở miền Bắc là nhiều nhất (08), số lượng này ở miền Nam là ít nhất (06), điều này có vẻ mâu thuẫn với thực tiễn phát triển thương mại là hoạt động thương mại (trong đó có hoạt động xuất nhập khẩu) tập trung chủ yếu ở miền Nam. Tuy nhiên nếu nhìn vào quy mô của trung tâm logistics thì lại thấy quy hoạch 1012 rất phù hợp, trong khi trung tâm logistics miền Bắc có quy mô lớn nhất chỉ là 50ha thì quy mô tương ứng của trung tâm logistics miền Nam là 100ha. Khu vực miền Trung - Tây Nguyên cũng có quy hoạch quy mô không kém khu vực miền Nam, điều này thể hiện triển vọng phát triển kinh tế của khu vực này trong tương lai.

Như vậy, chỉ có khu vực miền Bắc sẽ được ưu tiên phát triển trung tâm logistics chuyên dụng. Khu vực miền Bắc và miền Trung - Tây Nguyên chưa phát triển các trung tâm logistics có diện tích lớn tới 50ha, tuy nhiên, khu vực miền Nam

đã phát triển các trung tâm có diện tích từ 30ha trở lên và có thể có những trung tâm có diện tích lớn nhất là 70ha, điều này chứng tỏ nhu cầu về trao đổi hàng hóa của khu vực miền Nam là rất lớn.

Một loạt các biện pháp liên quan đến thu hút đầu tư xây dựng các trung tâm logistics đã được đưa ra:

Thứ nhất, Nhà nước khuyến khích các thành phần kinh tế khác nhau đầu tư xây dựng, quản lý và khai thác các trung tâm logistics. Để làm được điều này, Chính phủ sẽ cụ thể hóa, sửa đổi, bổ sung các cơ chế, chính sách hiện hành nhằm huy động tối đa mọi nguồn lực trong và ngoài nước. Trong thời gian tới Nhà nước sẽ đưa ra các quy định cụ thể về hình thức đầu tư (BOT, BT, PPP,...) nhằm khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tham gia đầu tư vào phát triển các trung tâm logistics theo quy hoạch.

Thứ hai, Quy hoạch nhân mạnh vào việc Nhà nước sẽ có các quy định nhằm mở rộng và đa dạng hóa các hình thức đầu tư theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa; vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của từng địa phương về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí, chuyển giao công nghệ, nhượng quyền... Quy định này tương đối rộng, nhưng cụ thể mỗi địa phương sẽ vận dụng sao cho phù hợp nhất. Tuy nhiên làm sao để tránh tình trạng độc quyền khi một doanh nghiệp (hoặc một nhóm doanh nghiệp) có thể đầu tư vào nhiều trung tâm logistics khác nhau. Kinh nghiệm của Úc về việc không cho doanh nghiệp đầu tư khai thác nhiều hơn 1 sân bay sẽ có thể là bài học rất đáng để học hỏi.

Thứ ba, Nhà nước sẽ đánh giá, lựa chọn một số công trình trọng điểm và cấp thiết (07 dự án theo Quy hoạch), có vai trò quan trọng và có khả năng tạo được đột phá lớn để áp dụng thực hiện các quy định về đầu tư theo hình thức đối tác công – tư. Bên cạnh đó Nhà nước sẽ ưu tiên đầu tư nâng cấp các trung tâm logistics hiện có, phù hợp quy hoạch và hoạt động có hiệu quả trong thời gian qua. Thực tế, đã có một số công ty lớn đầu tư vào phát triển hệ thống kho hoặc trung tâm logistics một cách bài bản theo mô hình “One stop shop”. Như vậy Nhà nước nên phối hợp rà soát cùng các công ty nói trên để hạn chế đầu tư không hiệu quả từ phía Nhà nước cũng như doanh nghiệp (cả Nhà nước và công ty đều hạn chế được đầu tư lớn).

Hình thức hợp tác công-tư có thể được coi như là một mô hình hiệu quả trong việc xây dựng, quản lý và khai thác các trung tâm logistics.

Thứ tư, Nhà nước sẽ lựa chọn các nhà đầu tư có đủ năng lực, kinh nghiệm để thực hiện đầu tư các trung tâm logistics theo Quy hoạch này, đặc biệt là đối với các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không có các yêu cầu, tiêu chuẩn riêng về an toàn, an ninh.

Thứ năm, các địa phương (nằm trong khu vực quy hoạch các trung tâm logistics) sẽ phải chủ động, linh hoạt trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng trung tâm logistics. Với các vị trí kinh doanh thuận lợi, việc thực hiện đấu giá quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật là cần thiết và khách quan nhằm lựa chọn được nhà đầu tư tốt nhất.

Thứ sáu, trong mọi doanh nghiệp, công tác nguồn nhân lực luôn hết sức quan trọng. Vì thế, Nhà nước cũng sẽ hỗ trợ cho công tác này nhằm có được đội ngũ nguồn nhân lực làm công tác quản lý, xây dựng, vận hành, khai thác các trung tâm logistics. Như vậy chính các doanh nghiệp đầu tư phát triển trung tâm logistics cũng sẽ được hưởng lợi khi có sự hỗ trợ từ phía nhà nước như thế này.

4.3 Giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế

Những giải pháp mà tác giả đề xuất dưới đây được dựa trên những phân tích đánh giá về thực trạng phát triển ngành logistics ở Việt Nam và kết quả phân tích định lượng chỉ ra mức độ ảnh hưởng khác nhau của từng nhân tố trong mô hình nghiên cứu. Những nhân tố tác động mạnh mẽ đến sự phát triển của ngành sẽ là những nhóm giải pháp được ưu tiên thực hiện. Ngoài ra, tác giả cũng căn cứ vào những định hướng phát triển ngành logistics Việt Nam đã được đề cập đến trong các văn bản ban hành của các cơ quan quản lý nhà nước và bài học thực tế từ các quốc gia khác trong khu vực và trên thế giới.

4.3.1 Hoàn thiện khung pháp lý và những chính sách tạo điều kiện thuận lợi cho logistics phát triển

Từ kết quả nghiên cứu cho thấy, khung pháp lý là yếu tố tác động mạnh mẽ nhất đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam. Thêm vào đó, từ kết quả phân tích thực trạng cho thấy, khung thể chế pháp lý về ngành logistics của Việt Nam vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế. Chính vì vậy, hoàn thiện khung pháp lý và ban

hành các chính sách tạo thuận lợi để phát triển là vấn đề cần được ưu tiên nhất để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Kinh nghiệm của các quốc gia cho thấy, về thể chế pháp lý cho hoạt động logistics, Chính phủ cần tập trung đến 2 vấn đề chính là (i) thuận lợi trong các thủ tục thông quan và (ii) thuận lợi trong hoạt động thương mại và đầu tư. Singapore tạo lập một môi trường mở hết sức thông thoáng, song cũng hết sức chặt chẽ. Các chính sách liên quan đến môi trường logistics, môi trường thương mại và đầu tư của Singapore rất hấp dẫn các doanh nghiệp nước ngoài và các nhà đầu tư, đặc biệt là các chính sách về thuế, thu nhập doanh nghiệp và chính sách tài chính. Các thủ tục thông quan của Singapore được công nghệ thông tin hỗ trợ tối đa để tạo thuận lợi cả về thời gian thực hiện lẫn quy trình thủ tục. Trong khi đó, Malaysia lại thực thi nhiều chính sách tạo thuận lợi và thu hút đầu tư nước ngoài nhằm thu hút vốn, kinh nghiệm và trình độ quản lý, kinh doanh logistics, nhất là logistics 3PL của các công ty logistics quốc tế. Qua đó, tạo sức ép phát triển cho các nhà cung ứng dịch vụ logistics trong nước nhưng cũng đồng thời gián tiếp hỗ trợ cho logistics trong nước dưới hình thức đào tạo nguồn nhân lực, hỗ trợ thúc đẩy sản xuất trong nước để tăng cầu logistics nội địa.

Với Việt Nam, cần áp dụng bài học kinh nghiệm về vấn đề tạo dựng khung thể chế, tạo dựng môi trường thuận lợi để logistics phát triển, cụ thể:

Một là, tạo thuận lợi trong các thủ tục hải quan, giảm thiểu số công đoạn, thủ tục trong công tác thông quan thông qua các quy định, quy trình thông quan và tiêu chuẩn kiểm hóa, ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý.

Hiện nay, Tổng cục Hải quan đã triển khai hệ thống VNACCS/VCIS, theo đó đã có 100% các quy trình thủ tục hải quan cơ bản đã được tự động hóa trên phạm vi toàn quốc với 100% Cục Hải quan và 100% Chi cục; theo đó hơn 99,56% doanh nghiệp tham gia thực hiện thủ tục hải quan qua VNACCS/VCIS. Kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 285,6 tỷ USD; tổng số tờ khai xuất nhập khẩu đạt 7,21 triệu tờ. Sau hơn 1 năm triển khai trên phạm vi toàn quốc, hệ thống VNACCS/VCIS đã chứng tỏ tính ưu việt, mang lại hiệu quả rõ rệt và lợi ích thiết thực cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và công tác quản lý nhà nước về hải quan; rút ngắn thời gian làm thủ tục

hải quan, giảm thiểu giấy tờ trong bộ hồ sơ làm thủ tục hải quan nhờ việc sử dụng chữ ký số, tiết kiệm chi phí...

Tính đến tháng 11/2015, Cơ chế một cửa quốc gia đã kết nối chính thức với 9 Bộ. Ngoài thủ tục thông quan hàng hóa (Bộ Tài chính), 21 thủ tục hành chính của 8 Bộ còn lại đã được thực hiện thông qua Cơ chế một cửa quốc gia, gồm: Bộ Công Thương (3 thủ tục), Bộ Giao thông vận tải (8 thủ tục), Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (4 thủ tục), Bộ Tài nguyên và Môi trường (1 thủ tục), Bộ Y tế (2 thủ tục), Bộ Khoa học và Công nghệ (1 thủ tục), Bộ Thông tin và Truyền thông (1 thủ tục), Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (1 thủ tục).

Từ 17/8/2015 đến giữa tháng 9/2015, trong khuôn khổ Dự án thí điểm Cơ chế một cửa ASEAN, Việt Nam đã lần lượt thực hiện thành công kết nối kỹ thuật và trao đổi Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa điện tử theo Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (C/O mẫu D) giữa Cơ chế một cửa quốc gia Việt Nam với Cơ chế một cửa quốc gia của các nước thành viên. Từ ngày 26/10/2015, Việt Nam, Thái Lan, Malaysia, Singapore, Indonesia bắt đầu thực hiện giai đoạn 2 kết nối thử nghiệm để trao đổi C/O mẫu D, dự kiến kết thúc vào cuối 2015 để chuyển sang giai đoạn kết nối chính thức Cơ chế một cửa ASEAN.

Tổng cục Hải quan đã chủ trì phối hợp với các cơ quan thuộc Bộ Y tế, Bộ Khoa học công nghệ, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn,... triển khai địa điểm kiểm tra chuyên ngành đầu tiên trên cả nước tại khu vực Hải Phòng, Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Lạng Sơn, Quảng Ninh. Đây là giải pháp quan trọng để cải cách, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất nhập khẩu theo chỉ đạo của Thủ tướng. Điều này sẽ giúp doanh nghiệp thuận lợi hơn trong thực hiện công tác kiểm tra chuyên ngành, rõ nhất là thời gian chuyển đăng ký gốc giảm từ 2 ngày xuống còn 1 ngày; thời gian lấy mẫu và nhận kết quả kiểm tra từ cơ quan quản lý chuyên ngành giảm từ 10 đến 15 ngày xuống còn 7 hoặc 10 ngày...

Bên cạnh những bước tiến lớn mà ngành Hải quan đã thực hiện được trong thời gian gần đây, trong thời gian sắp tới, chúng ta cần tập trung cải cách hành chính thuế tập trung vào 3 nhóm chỉ tiêu là kiểm tra trước hoàn thuế; thực hiện quản lý rủi ro trong thanh tra, kiểm tra thuế; thời hạn và kết quả xử lý những khiếu nại về thuế. Bên cạnh đó, tổ chức triển khai thực hiện hóa đơn điện tử trên phạm vi toàn

quốc; trong đó cơ quan thuế hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ thực hiện hóa đơn điện tử có xác thực của cơ quan thuế; triển khai dịch vụ nộp thuế qua mạng, hoàn thuế điện tử và phối hợp với các cơ quan liên quan để triển khai dịch vụ nộp thuế đất đai, lệ phí trước bạ, hộ cá nhân qua mạng; nâng cao hiệu quả hệ thống Hải quan điện tử, thực hiện cơ chế một cửa quốc gia và kết nối cơ chế một cửa ASEAN.

Thêm vào đó, nên triển khai nộp thuế điện tử, thực hiện quản lý rủi ro trong thanh tra, kiểm tra, thực hiện hoàn thuế điện tử, giám sát chặt chẽ tình hình hoàn thuế, hỗ trợ, giải quyết kịp thời những khó khăn, vướng mắc, khiếu nại của doanh nghiệp; triển khai áp dụng quản lý rủi ro đầy đủ, hiệu quả trong các lĩnh vực nghiệp vụ hải quan theo các quy định của Luật Hải quan. Ngoài ra, cần hoàn thiện và nâng cấp hệ thống VNACCS/VCIS và các hệ thống CNTT phục vụ thực hiện thủ tục hải quan điện tử, thanh toán điện tử, các thủ tục hành chính trên Cơ chế một cửa quốc gia ổn định, an toàn 24/7; nâng cao chất lượng, hiệu quả của các hệ thống CNTT trong lĩnh vực thông quan, quản lý thu thuế, quản lý rủi ro, kiểm tra sau thông quan, điều tra chống buôn lậu.

Hai là, xây dựng và hoàn thiện môi trường pháp lý phát triển ngành logistics. Chính phủ cần xây dựng hành lang, khung pháp lý mở và chọn lọc, đảm bảo tính nhất quán, thông thoáng và hợp lý trong các văn bản, quy định.

Dịch vụ logistics chỉ phát triển hiệu quả trên cơ sở có sự hỗ trợ của luật pháp các lĩnh vực liên quan như luật giao thông vận tải, thương mại điện tử hay chữ ký điện tử. Vì vậy, để hỗ trợ tốt cho dịch vụ logistics phát triển thì ngoài việc xây dựng, ban hành luật về logistics, Nhà nước cần hoàn thiện các luật hỗ trợ để phát triển ngành dịch vụ logistics.

Nhà nước cần hoàn thiện hơn về luật trong lĩnh vực giao thông vận tải, cụ thể là luật hàng hải, luật hàng không, luật giao thông đường bộ, luật đường sắt,... để có một hệ thống luật hoàn chỉnh cho hoạt động vận tải nói riêng và hoạt động logistics nói chung. Luật giao thông đường bộ cần được sửa đổi quy định thêm trách nhiệm dân sự của người vận tải đường bộ nhằm tạo thuận lợi cho vận tải đa phương thức. Bên cạnh đó, vận tải trong chuỗi logistics không chỉ là vận tải nội địa, mà còn là vận tải quốc tế. Vì thế, các cơ quan Nhà nước cũng cần cung cấp cho các doanh

nghiệp những thông tin liên quan về luật quốc tế liên quan đến dịch vụ logistics và các luật liên quan.

Về phát triển thương mại điện tử, Nhà nước cần sớm ban hành các văn bản pháp lý để hỗ trợ thương mại điện tử phát triển, nhằm tạo điều kiện phát triển cho ngành logistics. Hệ thống pháp lý cho thương mại điện tử cần xây dựng trên cơ sở đạo luật mẫu về Thương mại điện tử của ủy ban liên hợp quốc về Thương mại quốc tế nhằm tạo sự đồng bộ trong hệ thống pháp luật Việt Nam và luật quốc tế, bảo vệ quyền lợi hợp pháp cho các giao dịch điện tử.

4.3.2 Chính sách phát triển nguồn nhân lực phù hợp, phục vụ cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics

Cùng với khung thể chế, pháp lý, nguồn nhân lực, theo kết quả của, cũng là yếu tố tác động mạnh mẽ đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam. Cũng theo kết quả nghiên cứu, nguồn nhân lực phục vụ ngành logistics của nước ta tồn tại một số hạn chế như lực lượng lao động hiện tại chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu của ngành, tỷ lệ lao động được đào tạo bài bản rất thấp, chỉ chiếm 5 – 7% và việc đào tạo, phát triển nhân lực cho lĩnh vực này chưa được quan tâm đúng mức. Thêm vào đó, khi Cách mạng công nghiệp 4.0 trở thành xu hướng phát triển, cạnh tranh về con người sẽ là yếu tố chính của cạnh tranh.

Singapore có thể coi là hình mẫu tốt cho việc tập trung phát triển nguồn nhân lực. Sở dĩ hệ thống logistics của Singapore hoạt động mạnh mẽ và trơn tru như hiện nay không chỉ nhờ vào mức độ hiện đại của hệ thống mà còn nhờ vào khả năng vận hành hệ thống dựa trên trình độ cao của nguồn nhân lực. Ở Malaysia và Thái Lan, nội dung phát triển nguồn nhân lực cũng được coi trọng và được Chính phủ dành nhiều ưu tiên hỗ trợ phát triển. Tuy nhiên, bài học từ Thái Lan cho thấy, nếu không có các biện pháp cụ thể thì số lượng và chất lượng nguồn nhân lực sẽ bị hạn chế. Thực trạng này của Thái Lan chính là nguyên nhân dẫn đến việc thiếu năng lực trong quản lý và vận hành hoạt động logistics và là nguyên nhân ngành dịch vụ logistics nội địa của Thái Lan chưa phát triển.

Trong suốt thời gian qua, ở nhiều lĩnh vực, nguồn nhân lực của Việt Nam chỉ có lợi thế về giá rẻ chứ chưa thực sự có lợi thế về trình độ logistics. Những điểm yếu của nguồn nhân lực Việt Nam nếu nhìn nhận theo yêu cầu cho một hệ thống

logistics là mặt bằng trình độ chưa cao, tính kỷ luật và tác phong làm việc thiếu chuyên nghiệp, tính ổn định không đảm bảo, sức khỏe thể chất chỉ ở mức trung bình. Do vậy, khi áp dụng bài học phát triển nhân lực tại Việt Nam, ngoài việc nâng cao trình độ của nguồn nhân lực thì điều Việt Nam cần nhất là đào tạo kỹ năng, kỷ luật.

Để phát triển nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics ở nước ta, cần triển khai một số giải pháp sau:

Thứ nhất, cần có sự hợp tác sâu sắc hơn giữa các bộ – ban – ngành có liên quan tới khu vực dịch vụ logistics để có thể phân định rõ khả năng và trách nhiệm mỗi bên trong việc phát triển khu vực dịch vụ logistics, trong đó có phát triển nguồn nhân lực logistics.

Thứ hai, cần tiếp tục phát huy vai trò của các chương trình đào tạo trung và ngắn hạn được thực hiện bởi các viện, trung tâm, hiệp hội và các công ty đào tạo. Động viên các tổ chức này có kế hoạch hợp tác đào tạo với các chuyên gia hoặc tổ chức nước ngoài tại các quốc gia có dịch vụ logistics phát triển mạnh và hiệu quả.

Các khóa học ngắn hạn này nên tập trung vào các mảng nghiệp vụ hoặc tác nghiệp chuyên biệt phục vụ cho một nhiệm vụ cụ thể của công việc, hoặc đào tạo kiến thức tổng thể hoặc nâng cao cho các cán bộ quản lý cấp trung và cấp cao. Các khóa học nghiệp vụ là các khóa có thể giúp học viên ứng dụng kiến thức ngay vào công việc đang đảm nhiệm cũng như giới thiệu tác phong làm việc có kỷ luật và tính hợp tác cao của logistics. Do vậy, các khóa học này có vai trò quan trọng trong quá trình bổ sung nhanh nguồn nhân lực cho khu vực dịch vụ logistics.

Các khóa học nâng cao giúp cán bộ quản lý có cái nhìn tổng quan toàn diện về chuỗi dịch vụ mà doanh nghiệp mình đang/hoặc mong muốn cung cấp, từ đó có các biện pháp nâng cao chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp. Các hiệp hội có trách nhiệm tìm kiếm các nguồn kinh phí đào tạo thường xuyên, thu hút các đối tác nước ngoài tham gia đào tạo cho nhân viên của các công ty dịch vụ logistics Việt Nam nhằm đẩy nhanh số lượng nhân viên được đào tạo.

Thứ ba, các công ty, doanh nghiệp cần có kế hoạch nguồn lực cụ thể bắt đầu từ khâu xây dựng kế hoạch, cử người đi tham quan, học hỏi ở nước ngoài, có chính sách đãi ngộ tốt và xứng đáng với các nhân viên giỏi chuyên môn, kỹ thuật.

Nên xây dựng kế hoạch tuyển dụng sớm và định kỳ nhằm tuyển dụng được người có năng lực (ví dụ nhận sinh viên năm cuối đúng chuyên ngành hoặc chuyên ngành gần vào thực tập tại công ty để có nhiều sự lựa chọn về nhân sự). Đào tạo và tái đào tạo nguồn lực hiện có, thu hút lao động có trình độ chuyên ngành liên quan, am tường ngoại ngữ, có kiến thức địa lý, ngoại thương, cập nhật thường xuyên kỹ thuật mới trong nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế.

Thứ tư, muốn có nguồn nhân lực giỏi, các công ty dịch vụ logistics lớn cần có chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập để hấp dẫn sinh viên vào công ty mình từ đó tăng cơ hội lựa chọn người giỏi. Các công ty có thể tổ chức thuyết trình về thực tiễn hoạt động ngành hiện nay ở Việt Nam và trên thế giới cho sinh viên để sinh viên có định hướng việc làm trước khi ra trường.

Các công ty nên liên kết với một số trường đại học có uy tín để tham gia vào quá trình đào tạo, bồi dưỡng trình độ cũng như có quyền thuyết trình và quyền tuyển dụng tại các trường này. Muốn vậy các công ty cần xây dựng quỹ đào tạo tại trường, hỗ trợ chuyên môn cho các trường nếu muốn có sinh viên tốt nhất và được đào tạo bài bản nhất cho mình.

Thứ năm, người lao động cũng nên có định hướng công việc ngay từ khi đang trong quá trình đào tạo. Sinh viên cần năng động hơn nữa trong quá trình tìm kiếm và tiếp cận các công ty dịch vụ logistics nếu muốn làm việc trong khu vực dịch vụ này, sau đó cần tích cực học hỏi trau dồi nghiệp vụ và kỹ năng làm việc để có thể bắt kịp với công việc ngay sau khi tốt nghiệp. Còn nhóm lao động trực tiếp cần được đào tạo không chỉ kỹ năng làm việc mà còn phải được đào tạo cả tinh thần, thái độ làm việc cũng như thái độ chấp hành kỷ luật lao động.

4.3.3 Đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở đồng bộ, hiện đại nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics

Từ những năm 1980, với chủ trương biến Singapore trở thành Trung tâm trung chuyển hàng hóa trong khu vực, chính phủ Singapore đã tạo điều kiện cho trung chuyển hàng hóa và logistics ở Singapore phát triển mạnh. Năm 2012, Singapore được Ngân hàng thế giới xếp hạng là Trung tâm logistics số 1 của thế giới. Hệ thống hạ tầng cơ sở ở Singapore được đầu tư phát triển hiện đại ở mọi phương thức: vận tải đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không từ

những năm 1980 và từ đó đến nay không ngừng nâng cấp, hiện đại hóa. Việc đầu tư vào hạ tầng cơ sở, sân bay, cảng, kho bãi... hiện đại đã góp phần cắt giảm được nhiều chi phí logistics, thúc đẩy quá trình tối ưu hóa từ đầu vào đến đầu ra của hoạt động logistics ở Singapore.

Trong thời kỳ nền kinh tế còn dựa trên nông nghiệp, Malaysia chưa từng quan tâm phát triển logistics. Khi phát triển theo hướng thúc đẩy thương mại hướng về xuất khẩu, Malaysia đã nhận thức được tầm quan trọng của việc có hệ thống phân phối ít tốn kém và chiến lược phân phối hiệu quả, vì vậy, Malaysia đã quan tâm phát triển logistics. Từ đó, ngành logistics Malaysia được thúc đẩy phát triển với nhiều ưu đãi từ Chính phủ.

Malaysia liên tục duy trì sự phát triển hạ tầng cơ sở và đã gặt hái nhiều thành công, trở thành quốc gia có hệ thống hạ tầng cơ sở phát triển nhất trong số các nước công nghiệp mới của Châu Á. Chính phủ Malaysia cương quyết dồn toàn bộ nỗ lực để mở rộng và phát triển hạ tầng cơ sở. Thứ hai, không ngừng nâng cấp, hiện đại hóa hạ tầng cơ sở thông tin, viễn thông. Chính phủ Malaysia chú trọng xây dựng các trạm container và các cảng thông quan nội địa (ICD). Việc phát triển các ICD đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cấp và liên kết các phương tiện vận tải mang lại hiệu quả trong phân phối hàng hoá. Thứ tư, xây dựng các khu thương mại tự do (FCZ) với vai trò hỗ trợ các cảng chính trở thành trung tâm chuyển tải trong khu vực.

Thái Lan đã xây dựng một hệ thống hạ tầng cơ sở đường bộ khá lớn, tổng chiều dài hơn 4.100km gồm các hệ thống đường liên thông, đường quốc lộ và cao tốc với rất nhiều các điểm nút giao đa phương tiện cho cả vận chuyển hàng không và đường biển, hỗ trợ và tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa thương mại. Các điểm nút này bao gồm: Các bến xe tải (TTs), Các bãi container ngoại quan (CFSs), Các bãi container nội địa (ICDs), Các kho container (CY), và Hệ thống kho hàng (PSA).

Có thể nói, tính đến năm 2010, Thái Lan đã có một hệ thống hạ tầng cơ sở tương đối phát triển cả ở đường bộ, đường hàng không, đường thủy, song hạ tầng cơ sở và năng lực vận chuyển đường sắt còn rất hạn chế: giờ tàu chạy chưa chính xác, chất lượng đầu kéo và toa xe không đáp ứng được nhu cầu vận tải thường

xuyên. Thực tế, hệ thống đường sắt của Thái Lan gần như không tham gia vào các hoạt động vận chuyển của Thái Lan, chất lượng kém và xuống cấp. Ở Thái Lan 83% khối lượng hàng hóa được vận chuyển qua đường bộ. Với giá xăng dầu không ngừng tăng lên thì vận chuyển đường bộ sẽ ngày càng kém ưu thế so với vận chuyển đường sắt do chi phí cao. Song hạ tầng cơ sở đường sắt và vận chuyển đường sắt hiện nay không thể đáp ứng nhu cầu chuyên chở hàng hóa. Sự yếu kém đó còn dẫn đến hạn chế trong hình thức vận tải đa phương thức - một hình thức vận tải với chi phí tối ưu ngày càng trở nên phổ biến trong logistics vận tải. Nhận thức được sự yếu kém trong vận tải đường sắt, cùng với vai trò quan trọng của vận tải đường sắt trong phát triển thương mại nội địa cũng như giữa các quốc gia trong khu vực, từ năm 2010 và cả trong kế hoạch năm 2012, Chính phủ Thái Lan đã tăng cường đầu tư vào hệ thống hạ tầng đường sắt, đầu tư cho việc nâng cấp, sửa chữa toàn bộ hệ thống đường sắt để chuyển những hoạt động vận tải hạng nặng từ đường bộ (xe tải) sang hệ thống đường sắt nhằm đạt được hiệu quả cao cho việc di chuyển đường dài cũng như tiết kiệm chi phí logistics. Chính phủ Thái Lan đang lên kế hoạch triển khai 1 số tuyến đường sắt chính có điểm đầu xuất phát từ thủ đô Bangkok thuộc miền Trung Thái Lan tới các vùng miền như tuyến Bangkok-Chiang Mai phía Bắc Thái Lan giáp Myanmar dài 745 km và Bangkok-Nong Khai phía Đông Bắc giáp Lào dài 615 km. Hai tuyến đường sắt được xây dựng đường sắt khổ rộng 1,435m và tốc độ chạy tàu tương ứng là 200km/h và 160km/h.

Có thể thấy, đầu tư nâng cấp hệ thống hạ tầng cơ sở là một yếu tố quyết định trong phát triển ngành logistics. Trong thời gian sắp tới, nhiệm vụ của chúng ta là đồng bộ hóa hạ tầng giao thông và công nghệ thông tin, từng bước hiện đại hóa cơ sở vật chất kỹ thuật của các ngành phụ trợ cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics.

Trong thời gian tới, chúng ta cần phải tập trung xây dựng và phát triển cảng biển cho hợp lý, đồng thời cần có tầm nhìn phát triển cần thiết cho tương lai. Phát triển logistics luôn gắn với quá trình phát triển hàng hải và sự phát triển của phương thức vận chuyển bằng container để đáp ứng yêu cầu nhanh chóng, an toàn và hiệu quả. Vì vậy, cần tập trung xây dựng cảng container và các cảng trung chuyển để phục vụ cho nhu cầu vận chuyển container trong nước và khu vực nhằm nâng cao

hiệu quả của chuỗi cung ứng cho doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, và từ đó nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics.

Có thể nói, ở nước ta, hệ thống vận tải có rất nhiều loại hình với nhiều tuyến đường khá thuận lợi. Tuy nhiên, trong thời gian sắp tới, nhà nước cần tiếp tục nghiên cứu và thực hiện việc mở mới các tuyến vận tải để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về lưu thông hàng hóa ở trong nước và quốc tế. Trong thời gian vừa qua, nhà nước chủ yếu tập trung vào đầu tư phát triển các cảng biển còn việc xây dựng và phát triển các đội tàu là do các ngành và doanh nghiệp tự bỏ vốn.

Trong thực tiễn, việc đầu tư để phát triển đội tàu là một việc cần vốn đầu tư rất lớn nên việc này không thể để các ngành và doanh nghiệp tự làm mà cần phải có sự hỗ trợ của Nhà nước. Trong thời gian tới, các đội tàu ở nước ta cần phải được đầu tư theo hướng hiện đại hóa và chuyên dụng hóa. Để làm được điều này, Nhà nước cần có các chính sách hỗ trợ đầu tư để các công ty vận tải biển có thể thuê, mua hay vay mua tàu biển mới. Nhà nước cần có các chính sách thuế phù hợp để tạo điều kiện phát triển đội tàu theo yêu cầu của sự phát triển. Mặt khác, nhà nước cũng cần có các chính sách phát triển đội tàu bằng cách đầu tư vào ngành công nghiệp đóng tàu để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành, khuyến khích đóng các loại tàu biển có trọng tải lớn và các tàu container.

Đối với hệ thống đường sắt, trong thời gian tới cần mở rộng các tuyến đường, đặc biệt là các tuyến đường Bắc nam để đảm bảo tốc độ chạy, mở rộng các tuyến đường tới các khu công nghiệp, khu chế xuất, đặc biệt là các nhánh đến các cảng Hải Phòng, Cái Lân, Sài Gòn,... để đáp ứng nhu cầu vận chuyển. Thêm vào đó, cần quy hoạch hợp lý hệ thống các ga hàng hóa và nâng cấp cơ sở vật chất kỹ thuật trên tàu và các ga. Bên cạnh đó, cần có sự phối hợp chặt chẽ với các phương thức vận tải khác để thực hiện vận chuyển từ kho đến kho, vận tải đa phương thức một cách hiệu quả và chuyên nghiệp.

Đối với ngành hàng không, có một chiến lược nâng cấp và mở rộng hạ tầng hợp lý là một yếu cầu cấp thiết trong bối cảnh cạnh tranh như hiện nay. Cần có chính sách quy hoạch một cách hợp lý hệ thống các sân bay nội địa và quốc tế, bên cạnh đó, việc nâng cấp những hệ thống sân bay trọng điểm tại các thành phố lớn như Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng,... Trong thời gian tới, vận chuyển hàng hóa

bằng đường hàng không được dự báo sẽ gia tăng nhanh chóng. Vì thế, yêu cầu hiện đại hóa ngành này là điều kiện tiên quyết để phát triển ngành logistics Việt Nam.

Hạ tầng công nghệ thông tin là một trong những yếu tố kỹ thuật có ảnh hưởng rất quan trọng đối với sự phát triển của bất kì lĩnh vực nào. Theo các chuyên gia thì cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ cho phát triển logistics bao gồm rất nhiều yếu tố như mạng lưới thông tin phục vụ sản xuất, trao đổi dữ liệu điện tử... Để phát triển hệ thống công nghệ thông tin phục vụ logistics, nhà nước cần đẩy mạnh việc thiết lập hệ thống thông tin giữa các bên liên quan trong quá trình kinh doanh để có thể cập nhật một cách nhanh chóng những thông tin về phương tiện vận chuyển cũng như các hàng hóa được vận chuyển, triển khai kịp thời các dịch vụ về hải quan, tổ chức xếp dỡ và giao hàng, giảm được thời gian vận chuyển và giải phóng nhanh chóng phương tiện vận chuyển, hạn chế các chi phí phát sinh trong quá trình logistics. Ngoài ra, Nhà nước cần có kế hoạch hiện đại hóa hệ thống viễn thông để đảm bảo thông tin được truyền đi nhanh chóng và an toàn, góp phần nâng cao hiệu quả các dịch vụ cung cấp cho các doanh nghiệp logistics cũng như các doanh nghiệp khác. Đảm bảo được hạ tầng viễn thông thì sẽ nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của lĩnh vực logistics Việt Nam cũng như của các doanh nghiệp logistics.

Về vốn đầu tư, cần đa dạng hóa nguồn vốn để thực hiện việc xây dựng hệ thống các cơ sở hạ tầng logistics bao gồm vốn ngân sách, vốn ODA, vốn vay nước ngoài. Các nguồn vốn này cần được sử dụng để xây mới, cải tạo và nâng cấp các cảng biển lớn, nạo vét luồng lạch, trang bị các thiết bị, cải tạo và xây mới hệ thống kho cảng để đủ sức tiếp nhận các tàu container lớn phù hợp với xu hướng phát triển hàng hải của thế giới. Tại các địa phương, nguồn kinh phí đầu tư xây dựng cảng cũng phải được sử dụng có hiệu quả và thiết thực theo quy hoạch phát triển.

Việc đầu tư một cách hiệu quả vào hạ tầng cơ sở logistics sẽ làm gia tăng hiệu suất của nền kinh tế Việt Nam, giúp cho hàng hóa và dịch vụ của Việt Nam giảm được các chi phí logistics, vốn là một trong những loại chi phí chiếm tỉ trọng cao để từ đó giúp cho hàng hóa và dịch vụ của Việt Nam gia tăng được sức cạnh tranh. Hàng loạt giải pháp cần được thực hiện, mà quan trọng nhất là công tác đầu tư này cần tạo ra một hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật hoàn chỉnh với tầm nhìn xa để

việc lưu thông hàng hóa trong nội địa Việt Nam cũng như với khu vực và thế giới là an toàn và hiệu quả.

4.3.4 Phát triển logistics phù hợp với tiềm lực kinh tế quốc gia và vị thế quốc gia trong hệ thống logistics khu vực và thế giới

Sau yếu tố khung pháp lý, kết quả phân tích cho thấy, nguồn nhân lực là yếu tố tác động mạnh mẽ đến năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam. Bên cạnh đó, là một quốc gia đang phát triển nên tiềm lực đầu tư cho phát triển logistics, đặc biệt là phát triển hạ tầng cơ sở còn rất hạn chế, Việt Nam cần phải cân nhắc lựa chọn phương án đầu tư hợp lý, tập trung trọng điểm như Singapore hay dàn trải như Malaysia, đầu tư một lần cho hạ tầng quy mô lớn và hiện đại như Thái Lan hay đầu tư nâng cấp từng giai đoạn như Malaysia đầu tư vào cảng biển.... Bên cạnh đó, việc đánh giá năng lực cạnh tranh hiện tại và vị thế của Việt Nam trong bản đồ logistics khu vực và thế giới rất cần thiết. Singapore và Malaysia đều là những quốc gia mà hệ thống logistics có năng lực cạnh tranh rất cao. Vì vậy, khai thác những điểm mạnh của Việt Nam cũng như khắc phục những hạn chế mà các nước trong khu vực đang gặp phải sẽ giúp cho logistics Việt Nam phát triển thuận lợi và hiệu quả hơn.

Phát triển logistics phải dựa trên kế hoạch đầu tư theo từng giai đoạn nhưng cần đảm bảo khả năng phát triển dài hạn, đặc biệt là khả năng kết nối các kênh hạ tầng trong tương lai. Malaysia có kế hoạch dài hạn, trung hạn và có các bước triển khai khá rõ ràng nhưng đến thời điểm hiện tại, logistics của Malaysia gặp nhiều vấn đề do các kế hoạch chưa có sự điều chỉnh linh hoạt theo thời điểm thực tế. Trong khi đó, Thái Lan mới xây dựng lộ trình phát triển trong khoảng 8 năm gần đây và chưa có tính toán cho những phát triển dài hạn đã dẫn đến tình trạng quá tải vận tải đường bộ. Với điều kiện của Việt Nam hiện nay, trong khi chưa có kế hoạch phát triển riêng cho ngành logistics một cách toàn diện, để tránh gặp phải tình huống hệ thống hạ tầng cơ sở đang mất dần tính đồng bộ hay quá tải như Malaysia và Thái Lan thì Việt Nam cần xây dựng kế hoạch phát triển dài hạn, cần dự báo khả năng phát triển của logistics để có những phương án đón đầu phù hợp. Mô hình kế hoạch phát triển dài hạn hợp lý nhất cho Việt Nam là một kế hoạch tổng thể nhưng trong

đó bao gồm nhiều lộ trình ngắn hạn, xây dựng kế hoạch phát triển logistics trên cơ sở kế hoạch phát triển kinh tế quốc gia.

Cần có “bàn tay hữu hình” của Nhà nước, thành lập Ủy ban quốc gia về logistics trong giai đoạn hiện nay để gắn kết, thống nhất quản lý, tổ chức thực hiện những chương trình trọng điểm và phối hợp các ngành hiệu quả hơn. Tái cấu trúc logistics, khuyến khích áp dụng rộng rãi quản trị chuỗi cung ứng, quản trị logistics trong các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần, khuyến khích việc thuê ngoài (outsourcing) logistics, điều chỉnh và bổ sung luật, chính sách nhằm tạo điều kiện phát triển hoạt động dịch vụ Logistics cũng như các doanh nghiệp 3PL trong nước; gỡ bỏ các hạn chế, cản trở để các công ty 3PL, 4PL nước ngoài hoạt động thuận lợi hơn; có chính sách hỗ trợ đào tạo các chuyên viên logistics; triển khai các hệ thống EDI và hệ thống giao dịch không giấy tờ tại các điểm hải quan, cửa khẩu, cải cách hành chính và minh bạch trong các dịch vụ công...

Về phía Hiệp hội ngành, cần tạo mối gắn kết giữa hiệp hội và thành viên, hỗ trợ tư vấn thiết thực và giúp đỡ doanh nghiệp nâng cao tính chuyên nghiệp, đạo đức trong cạnh tranh. Khuyến khích sự cộng tác giữa các thành viên trên cơ sở sử dụng lợi thế từng doanh nghiệp (cơ sở vật chất, trang thiết bị, hệ thống thông tin...) để thực hiện dịch vụ trọn gói (one stop shop), mở rộng tầm hoạt động trong nước và quốc tế. Có chương trình đẩy mạnh quá trình liên kết, xúc tiến phát triển thị trường mua bán sáp nhập doanh nghiệp (M&A) trong các doanh nghiệp dịch vụ logistics.

4.3.5 Đẩy mạnh liên kết vùng nhằm tăng cường nguồn vốn đầu tư cho ngành logistics

Liên kết kinh tế vùng thực chất là sự liên kết giữa các chủ thể kinh tế khác nhau trong một vùng, dựa trên lợi ích kinh tế là chính, nhằm phát huy lợi thế so sánh, tạo ra tính cạnh tranh kinh tế cao hơn cho một vùng. Các hình thức liên kết kinh tế vùng có thể trên các khía cạnh không gian kinh tế theo lãnh thổ, chuỗi ngành hàng, tổ chức sản xuất. Chủ trương, chính sách phát triển vùng, liên kết vùng không những tạo động lực phát triển kinh tế mà còn giúp các vùng khó khăn thực hiện tốt chức năng bảo tồn tài nguyên, sinh thái, ổn định an ninh, chính trị, xã hội. Trong điều kiện hội nhập, đặc biệt sau sự kiện Việt Nam tham gia Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP) và Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC), liên kết vùng để

phát triển nhanh hơn, bền vững hơn đang là vấn đề đặt ra đối với mỗi địa phương, nhằm khai thác lợi thế, tiềm năng của từng đơn vị, đóng góp nhiều hơn cho ngân sách địa phương và tạo chuỗi giá trị bền vững.

Thời gian qua, vấn đề liên kết vùng ở nước ta đã được thúc đẩy, tạo ra sự phối hợp liên kết giữa các vùng kinh tế, các địa phương trong nội vùng để giải quyết một số vấn đề cấp thiết trước mắt như phát triển kinh tế, giao thông, đào tạo nghề, ứng phó biến đổi khí hậu,... Điển hình về thực hiện liên kết, đó là Diễn đàn hợp tác kinh tế vùng đồng bằng sông Cửu Long (MDEC), Diễn đàn hợp tác các tỉnh miền Trung, liên kết những địa phương phát triển kinh tế tốt với vùng lân cận (đồng bằng sông Cửu Long hợp tác liên kết với Thành phố Hồ Chí Minh; Bắc Ninh hợp tác liên kết với Hà Nội, Bắc Giang,...). Chính sách liên kết xây dựng các Trung tâm logistics tại các vùng kinh tế cũng đang được đẩy mạnh thực hiện.

Trong liên kết phát triển vùng, nổi bật nhất, rất đáng được ghi nhận để nhân rộng mô hình cho các vùng khác học tập bước đầu phải kể đến liên kết phát triển vùng duyên hải miền Trung của 7 tỉnh Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, đã tự thỏa thuận ký kết vào “Biên bản cam kết phát triển 7 tỉnh duyên hải miền Trung” với 9 nội dung liên kết: huy động đầu tư, phát triển nguồn lực, phát triển một số ngành công nghiệp, giao thông, du lịch, thương mại, cải thiện năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, chia sẻ thông tin và ứng phó biến đổi khí hậu. Để hiện thực hóa liên kết, các tỉnh đã thành lập: Ban điều phối vùng, với chức năng trực tiếp chỉ đạo, lãnh đạo xây dựng các chương trình hành động cụ thể để triển khai các nội dung liên kết; Nhóm tư vấn hợp tác phát triển vùng, quy tụ một số nhà khoa học để nghiên cứu, đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp thực hiện liên kết vùng; Trung tâm tư vấn - nghiên cứu phát triển vùng để theo dõi, tổng hợp tình hình phát triển kinh tế - xã hội và triển khai các hoạt động liên kết phát triển vùng.

Trên thực tế, việc thực hiện liên kết vùng ở nước ta hiện nay còn tồn tại nhiều bất cập. Nhiều chuyên gia đặt vấn đề về tình trạng manh mún, rời rạc, nhỏ lẻ trong phát triển kinh tế địa phương. Đặc biệt ở các khu vực trọng điểm, tiềm năng lớn. Thực tế cho thấy, do giới hạn mức độ địa giới hành chính mà nhiều tỉnh đã trở nên kém hấp dẫn dưới mắt nhà đầu tư trong những dự án quy mô. Ngoài ra, đặc thù

địa phương về công tác hành chính, thuế má cũng tạo ra những rào cản vô hình. Thêm vào đó, vì chưa phối hợp, chưa có điều chỉnh tổng thể, nhiều khả năng dẫn đến “tâm lý bầy đàn”. Xu hướng này đáng lo ngại do song hành với những yếu tố cộng sinh như: đầu tư nước ngoài vào Việt Nam đang tăng, cơ chế cấp phép dự án còn khiếm khuyết, quản lý chi tiêu công chưa minh bạch...

Điều này dẫn đến tình trạng địa phương nào cũng có sân bay, cảng biển, khu công nghiệp, trường đại học. Một tỉnh nếu có lợi thế cơ sở hạ tầng, sân bay, cảng sâu có thể là một lợi thế về cạnh tranh. Nhưng xét tổng thể, đó chưa chắc là một quyết định tối ưu. Như mô hình chủ đạo, và các vệ tinh ngành bao bọc trình bày ở trên, yếu tố quyết định năng lực cạnh tranh không phải nằm ở số lượng, mà nằm ở câu hỏi làm sao xây dựng được chuỗi giá trị mang tính hiệu năng nhất. Nếu mỗi địa phương đồng loạt đầu tư tạo một chuỗi giá trị riêng cho mình, trong khi khả năng chỉ có thể tối ưu hóa từ một đến hai giá trị, thì nguy cơ lãng phí sẽ rất cao. Hoặc giả như chuỗi giá trị vẫn hình thành, nhưng bị bó hẹp trong một khuôn giới hạn nhất định, thì năng lực cạnh tranh với các vùng khác sẽ bị ảnh hưởng đáng kể.

Như vậy, nhìn từ bên trong, lẫn bên ngoài: bài toán “liên kết vùng” hiện nay không chỉ nhắm đến mục tiêu tạo lực, mà còn làm sao phân chia nguồn lực một cách hiệu năng. Bài toán này khó bởi những hạn chế trong việc quản lý kinh tế vùng hiện nay. Xu hướng liên kết có, nhưng để thực hiện hiệu quả cần có một chính sách hợp lý và dài hạn.

Trong thời gian tới Việt Nam cần nâng cấp hệ thống trung tâm logistic ở các vùng kinh tế trọng điểm với để đáp ứng được yêu cầu của một Hub logistic. Từ hạ tầng thông tin liên lạc, hệ thống kho bãi, cần có thêm các kho chuyên dụng như kho đông lạnh, kho xăng dầu, kho sấy khô. Phương pháp quản lý trung tâm logistic cũng cần được học tập theo các nước trong khu vực, đặc biệt là kinh nghiệm quản lý từ Singapore.

KẾT LUẬN

Về tổng quan nghiên cứu, luận án đã trình bày một cách có hệ thống các nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ nói chung và ngành dịch vụ logistics nói riêng.

Về mặt lý thuyết, nghiên cứu đã đề cập tới các khái niệm về cạnh tranh, năng lực cạnh tranh và các cấp độ của năng lực cạnh tranh. Bên cạnh đó, luận án cũng hệ thống lại cơ sở lý thuyết của các nhân tố tác động và ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

Về phương pháp nghiên cứu, khi tiến hành nghiên cứu, tác giả sử dụng các phương pháp phổ biến trong nghiên cứu như: phân tích tổng hợp, thống kê, mô tả, so sánh để nhận định đánh giá về thực trạng năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay. Tiếp theo, bằng phương pháp phân tích định lượng, nghiên cứu đã đề xuất mô hình nghiên cứu các nhân tố tác động lên năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh kinh tế quốc tế. Sau khi lựa chọn kỹ càng qua các bài nghiên cứu kết hợp với phân tích cụ thể tình hình thực tế về ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam, tác giả lựa chọn những nhân tố có ảnh hưởng trực tiếp và sâu sắc nhất đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Bao gồm: nhu cầu và tiềm năng phát triển của dịch vụ logistics; sự phát triển hạ tầng cơ sở logistics; sự phát triển của khung thể chế, luật pháp liên quan đến logistics; tính hiệu quả của các quy trình, thủ tục, năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics và chi phí logistics.

Về vấn đề nhóm giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam, sau khi tiến hành nghiên cứu thực trạng và hồi quy các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics Việt Nam, luận án tập trung vào 5 nhóm giải pháp sau:

Thứ nhất, hoàn thiện khung pháp lý và những chính sách tạo điều kiện thuận lợi cho logistics phát triển

Thứ hai, chính sách phát triển nguồn nhân lực phù hợp, phục vụ cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics

Thứ ba, đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở đồng bộ, hiện đại nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics

Thứ tư, định hướng phát triển logistics phù hợp với tiềm lực kinh tế quốc gia và vị thế quốc gia trong hệ thống logistics khu vực và thế giới

Thứ năm, đẩy mạnh liên kết vùng nhằm tăng cường nguồn vốn đầu tư cho ngành logistics

Căn cứ vào mục đích nghiên cứu đã được trình bày ở phần mở đầu của luận án, có thể thấy các kết quả nghiên cứu đã giải quyết được các vấn đề đề ra và đảm bảo được mục tiêu nghiên cứu của tác giả. Tuy nhiên, các kết quả này vẫn còn tồn tại một số hạn chế sau:

Thứ nhất, năng lực cạnh tranh cấp ngành là một lĩnh vực mới, chưa có nhiều nghiên cứu liên quan đến năng lực cạnh tranh ở cấp độ này. Bên cạnh đó, khả năng liên kết của các doanh nghiệp logistics nước ta còn thấp, cũng như việc minh bạch hóa thông tin chưa cao nên có nhiều khó khăn trong việc lựa chọn và xây dựng các tiêu chí tác động tới năng lực cạnh tranh của ngành

Thứ hai, việc định hướng và phát triển logistics nước ta còn chưa đồng bộ giữa các vùng, tạo ra khoảng cách và quy mô của các doanh nghiệp logistics. Nhiều doanh nghiệp còn nhỏ lẻ nên việc thu thập số liệu còn gặp nhiều khó khăn.

Trước những vấn đề nêu trên, một số hướng nghiên cứu tiếp theo để hoàn thiện hơn luận án là:

Thứ nhất, việc sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên thế giới nói chung và tại một số quốc gia có tiềm năng nói riêng, sẽ có thêm hướng gợi ý về việc xây dựng tốt hơn các tiêu chí ảnh hưởng và tác động tới năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics. Tuy nhiên để triển khai được nội dung này, đòi hỏi phải có sự chuyên sâu và tìm hiểu kỹ lưỡng hơn về cách bộ tiêu chí riêng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia

Thứ hai, việc xây dựng mô hình đánh giá chung cho nâng cao năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics là nội dung cần thu thập thông tin trong các nghiên cứu tiếp theo.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tham khảo Tiếng Việt

1. Vũ Thị Quế Anh (2014), *Phát triển Logistics ở một số nước Đông Nam Á – Bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam*, Viện hàn lâm khoa học xã hội Việt Nam.
2. Lê Văn Bảy (2007), *Những cam kết của Việt Nam khi gia nhập WTO và những tác động đến logistics và dịch vụ logistics*, Tạp chí Vietnam Shipper, Số tháng 1
3. Đặng Đình Đào (2010), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế*, Đề tài độc lập cấp nhà nước, mã số ĐTĐL2010/T33, 2010-2011
4. Đặng Đình Đào và Nguyễn Minh Sơn (2011), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, NXB Chính trị quốc gia – Sự thật
5. Nguyễn Quang Dong (2012), *Giáo trình Kinh tế lượng*, NXB ĐH Kinh tế quốc dân.
6. Vũ Anh Dũng (2015), *Cơ sở hạ tầng logistics với việc thực hiện chuỗi cung ứng xanh của doanh nghiệp*, Đại học Quốc gia Hà Nội.
7. FPT Securities (2015), Báo cáo Ngành logistics, Hà Nội
8. Bộ Công Thương (2017), *Báo cáo logistics Việt Nam 2017*
9. Đinh Lê Hải Hà (2013), *Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay*, Luận án tiến sĩ, Viện nghiên cứu thương mại, ngày bảo vệ 19/12/2012
10. Vũ Thị Hiền (2012), *Nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ du lịch về xuất khẩu của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế*, Luận án tiến sĩ, Đại học Ngoại thương
11. Hà Văn Hội (2011), *Phát triển dịch vụ logistics trong giao nhận vận tải hàng hóa XNK trong bối cảnh Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế*, Đề tài KH cấp ĐH kinh tế, ĐH quốc gia Hà Nội
12. Đào Duy Huân (2015), *Đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ du lịch thành phố Cần Thơ*, Tạp chí Phát triển và Hội nhập, số 24 (34) tháng 9 – 10/2015
13. Lê Lương Huệ (2011), *Một số giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của công ty Map Pacific Việt Nam đến năm 2015*, Đại học Quốc gia Hà Nội.
14. Nguyễn Hữu Khải (2005), *Giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và thực hiện hiệp định*

thương mại tự do ASEAN – Trung Quốc, Đề tài NCKH cấp Bộ, Mã số 2005-78-004

15. Nguyễn Hữu Khải và Vũ Thị Hiền (2007), *Các ngành dịch vụ Việt Nam: Năng lực cạnh tranh và hội nhập kinh tế quốc tế*, Sách chuyên khảo, NXB Thống kê
16. Nguyễn Việt Lâm (2014), *Bàn về phương pháp xác định năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam*, Tạp chí Kinh tế và Phát triển, Số 206 tháng 8/2014.
17. Luật Hải quan 2014 (23/06/2014)
18. Ngân hàng Bưu điện Liên Việt (2015), Báo cáo ngành logistics Việt Nam, Hà Nội
19. Nghị định 08/2015/NĐ-CP, ngày 21/01/2015
20. Nguyễn Bá Ngọc, Phạm Minh Thu (2014), *Năng suất lao động ở Việt Nam- nhìn từ góc độ cơ cấu lao động và kỹ năng*, Viện Khoa học lao động và xã hội.
21. Trần Phương Thanh, 2009, *Nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng dệt may Việt Nam vào thị trường Hoa Kỳ*, Đại học Ngoại Thương.
22. Lê Thị Minh Thảo (2008), *Nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics của các doanh nghiệp giao nhận vận tải Việt Nam trong thời kỳ hội nhập Tổ chức Thương mại thế giới WTO*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Ngoại thương
23. Nguyễn Thị Thanh Thảo (2010), *Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ vận tải biển Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế*, Luận văn thạc sĩ, Đại học kinh tế, Đại học quốc gia Hà Nội
24. Nguyễn Đình Thọ & Nguyễn Thị Mai Trang (2009), *Nghiên cứu khoa học trong quản trị kinh doanh*, NXB Thống kê.
25. Trần Thị Anh Thư (2012), *Tăng cường năng lực cạnh tranh của tập đoàn bưu chính viễn thông Việt Nam trong điều kiện Việt Nam là thành viên của tổ chức thương mại thế giới*, Viện nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương.
26. Hoàng Thủy (2016), *Doanh nghiệp logistics Việt Nam: nhiều nhưng còn yếu*, Tạp chí Doanh nghiệp và Thương mại, số tháng 3/2016
27. Nguyễn Thanh Thủy (2010), *Thực trạng và tiềm năng của hệ thống cảng Việt Nam*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, số 22, trang 92 – 96.

28. Phạm Hùng Tiến (2012), *Hội nhập cộng đồng kinh tế ASEAN góc nhìn từ ngành dịch vụ logistics Thái Lan và vận dụng kinh nghiệm phát triển logistics tại Việt Nam*, Đại học Kinh tế, ĐHQGHN
29. Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008), *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*, Trường ĐH Kinh tế TP. HCM, NXB Hồng Đức.
30. Từ điển Bách khoa Việt Nam (1995), NXB Từ điển Bách khoa.
31. Thái Anh Tuấn, Thái Thị Tú Phương, Lê Thị Minh Tâm (2014), *Nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành logistics Việt Nam*, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, số 11 tr.39-41, 2014
32. Đinh Ngọc Viện (2001), *Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp nhà nước, mã số KHCN 10.14

Tài liệu tham khảo Tiếng Anh

33. A. Zuraimi, Mohd Rafi Yaacob, and Mohamed Dahlan Ibrahim (2013), *Logistics Development in Malaysia East Coast Region: Infrastructure, Constraints and Challenges*, International Journal of Trade, Economics and Finance
34. Arthur S. Goldberger (1991), *Khóa học Kinh tế lượng*, Harvard U. Press, Cambridge, Massachusetts.
35. Barney, McWilliams, & Turk (1989), *On the relevance of the concept of entry barriers in the theory of competitive strategy*, Strategic management Society, San Francisco.
36. Brooks, (2008), *Introductory Econometrics for Finance*, 2nd edn, Cambridge: Cambridge University Press.
37. Chee Yew Wong, Noorliza Karia (2009), *Explaining the competitive advantage of logistics service providers: A resource-based view approach*, Business School - University of Hull.
38. Chengmin Zhang và Chuan Lu (2013), *An Evaluation Approach for Regional Logistics Abilities*, University of Gavle.
39. Dan Gilmor (2014), *State of the logistics Union 2014*, Supply Chain Digest, June 17th 2014

40. David J. Closs, Thomas J. Goldsby and Steven R. Clinton (1997), *Information Technology influences on world class logistics capability*, College of Business - Michigan State University.
41. Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., Anderson, R. E. & Tatham, R. L. (2006), *Multivariate Data Analysis*, 6th edn, Pearson Prentice Hall.
42. IGOR TRUPAC, D. Se (2002), *Factors of Transport (and Logistic) Development, Promet- Traffic- Traffico*, Vol. 15, 2003, No. 2, 105-115
43. Jean-François Arvis and Lauri Ojala (2014), *The 2014 Logistics Performance Index*, Wprld bank
44. Jose Tongzon (2004), *Determinants of Competitiveness in Logistics: Implications for the Region*, Department of Economics - National University of Singapore.
45. Jose Tongzon, Wu Heng (2005), *Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals)*, Transportation Research Part A: Policy and Practice.
46. K.Momava (1998), *Evaluating International Competitiveness at the Industry Level*. University of Reading, UK.
47. Laura D'Andrea Tyson (1992), *Who's Bashing whom? Trade conflict in High technology industries*, November 1st 1992
48. Luis C. Blancas, John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, Wendy Tao (2014), *Kho vận hiệu quả Chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh*, Ngân hàng thế giới.
49. M.Porter (1996), *What is strategy?*, Havard Business Review, November – December 1996 issue
50. M.Porter (2008), *Lợi thế cạnh tranh*, NXB Trẻ.
51. Meyers, L.S., Gamst, G. & Guarino, A.J. (2006), *Applied multivariate research: Design and interpretation*, Thousand Oaks Publisher, CA: Sage, Canada.
52. Michael Porter (1985), *Competitive Advantage*.
53. Nunnally, J. C. & Bernstein, I. H. (1994), *Psychometric Theory*, 3rd edn, New York: McGraw - Hill, Inc.

54. Stephen Erray (2014), *Five steps towards improving logistics performance*, Lucidea Consulting Limited
55. Yin Yin Lam and Kuruna Râmkrishnan (2017), *Three factors that have made Singapore a global logistics hub*, The World Bank

Tài liệu từ internet

56. Lê Anh (2016), *Đến năm 2020 Việt Nam có những tuyến cao tốc nào?*, <http://www.thesaigontimes.vn/143366/Den-nam-2020-Viet-Nam-co-nhung-tuyen-cao-toc-nao.html> (truy cập 19.03.2016)
57. Chinhphu.vn (2016), *Ngành Đường sắt phải đổi mới để phát triển*, <http://www.mt.gov.vn/vn/tin-tuc/46018/nganh-duong-sat-phai-doi-moi-de-phat-trien.aspx> (truy cập 28.12.2016)
58. Cổng thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải, <http://mt.gov.vn/vn/Pages/Trangchu.aspx>
59. Cổng thông tin điện tử chính phủ nước CHXHCN Việt Nam, <http://chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/trangchu>
60. Cục Đường sắt Việt Nam, <http://vnra.gov.vn/>
61. Cục đường thủy nội địa Việt nam, <http://viwa.gov.vn/>
62. Cục Hàng hải Việt Nam, <http://www.vinamarine.gov.vn>
63. Cục hàng không Việt Nam, <http://www.caa.gov.vn/>
64. Bùi Văn Danh (2014), *Tham gia TPP cơ hội & thách thức cho logistics Việt Nam*, <http://www.vlr.vn/vn/news/van-ban/chinh-sach-moi/2052/tham-gia-tpp-co-hoi-thach-thuc-cho-logistics-vn.vlr> (truy cập 02.07.2016)
65. Trí Dũng (2016), *Vận tải thủy nội địa cần lực đẩy để vươn khơi*, <http://wamico11.com/tin-tuc/Van-tai-thuy-noi-dia-Can-luc-day-de-vuon-khoi-8800> (truy cập 11.03.2016)
66. Bình Dương (2015), *Định hướng phát triển logistics Việt Nam đến năm 2020*, <http://vnlogistics.vn/vn/tin-tuc/dinh-huong-phat-trien-logistics-viet-nam-den-nam-2020-m5-cd18-cm0-t220.html> (truy cập 01.05.2016)
67. EFE Matrix (External Factor Evaluation) <http://www.maxipedia.com/efe+matrix+external>
68. Huỳnh Minh Hà (2015), *Doanh nghiệp logistics trong bối cảnh Việt Nam tham gia sâu vào các Hiệp định thương mại tự do (FTA)*, <http://vcci-hcm.org.vn/tin->

- tuc-vcci/doanh-nghiep-logistics-trong-boi-can-h-viet-nam-tham-gia-sau-va-o-cac-hiep-dinh-thuong-mai-tu-do-fta-tt6048.html (truy cập 1.1.2016).
69. Nguyễn Thị Thu Hà (2016), Phát triển hạ tầng giao thông nhằm nâng cao hiệu quả logistics tại Việt Nam, <http://www.tapchigiaothong.vn/phat-trien-ha-tang-giao-thong-nham-nang-cao-hieu-qua-logistics-tai-viet-nam-d19417.html> (truy cập 18.01.2016)
70. Nguyễn Thị Phương Hải (2016), Dịch vụ logistics Việt Nam trong hội nhập AEC kinh nghiệm và giải pháp, <http://www.hoinhap.org.vn/phan-tich-binh-luan/11183-dich-vu-logistics-viet-nam-trong-hoi-nhap-aec-kinh-nghiem-va-giai-phap.html> (truy cập 08.08.2016)
71. Hải quan Việt Nam, <https://www.customs.gov.vn/default.aspx>
72. Việt Hải (2017), Nâng cao năng lực cạnh tranh của logistics, <http://www.nhandan.com.vn/kinhte/item/32085402-nang-cao-nang-luc-can-h-tranh-cua-logistics.html> (truy cập 25.02.2017)
73. HKTDC research (2015), Thailand: ASEAN's Key Logistics Hub, <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/Thailand-ASEAN-s-Key-Logistics-Hub/rp/en/1/1X000000/1X0A25UR.htm> (truy cập 23.03.2017)
- <http://www.hvtc.edu.vn/tabid/338/catid/109/id/26183/Giai-phap-phat-trien-nguon-nhan-luc-nganh-dich-vu-logistics-Viet-Nam/Default.aspx> (truy cập 21.06.2016)
74. Nguyễn Hùng, 2014, Tính chuyên nghiệp logistics Việt càng tăng, <http://www.vlr.vn/vn/news/van-ban/van-ban-moi/1725/tinh-chuyen-nghiep-logistics-viet-ngay-cang-tang.vlr> (truy cập 15.12.2015).
75. Trần Thị Thu Hương (2015), Những bất cập của đội tàu biển Việt Nam, <http://www.vlr.vn/vn/news/img/toan-can-h-kinh-te/2551/nhung-bat-cap-cua-doi-tau-bien-viet-nam.vlr> (truy cập 28.12.2015)
76. IEF Matrix (Internal Evaluation Factor Matrix) <http://www.maxipedia.com/ife+efe+matrix+internal+factor+evaluation>
77. Nguyễn Thanh Lan (2016), Khung pháp lý cho hoạt động logistics tại Việt Nam, <http://enternews.vn/khung-phap-ly-cho-hoat-dong-logistics-tai-viet-nam-95937.html> (truy cập 22.04.2016)

78. Trần Thăng Long (2016), *Cơ hội bùng nổ cho logistics*, <http://vinafco.com.vn/co-hoi-bung-no-cho-logistics> (truy cập 04.04.2016)
79. Nguyễn Thành Nam (2016), *Giải pháp phát triển nguồn nhân lực ngành dịch vụ logistics Việt Nam*
80. Ngân hàng Thế giới, <http://lpi.worldbank.org>
81. Lê Phương (2016), *Tốc độ kết nối internet của Việt Nam thấp nhất thế giới*, <http://xahoihtongtin.com.vn/thi-truong/201604/toc-do-ket-noi-internet-cua-viet-nam-thap-nhat-the-gioi-527419/> (truy cập 20.04.2016)
82. Đỗ Xuân Quang (2015), *Nhân lực là yếu tố sống còn để xây dựng logistics Việt Nam* <http://enternews.vn/nhan-luc-la-yeu-song-con-de-xay-dung-nang-luc-canh-tranh-logistics-viet.html> (truy cập 7.11.2015).
83. Cao Ngọc Thành (2014), *Chiến lược phát triển logistics hướng tới cộng đồng kinh tế ASEAN*, <http://interserco.com.vn/chien-luoc-phat-trien-logistics-huong-toi-cong-dong-kinh-te-asean/> (truy cập 05.05.06.2016)
84. Chu Quang Thứ (2014), *Hệ thống luật pháp tác động đến dịch vụ logistics Việt Nam* <http://www.vlr.vn/vn/news/img/van-ban-moi/1442/he-thong-luat-phap-tac-dong-den-dich-vu-logistics-viet-nam.vlr> (truy cập 28.04.2016)
85. Thanh Thủy, 2013, *Đề ngành logistics Việt Nam không thua trên sân nhà*, Báo điện tử Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam, <http://baodientu.chinhphu.vn/Home/De-nganh-Logitics-Viet-Nam-khong-thua-tren-san-nha/20133/163538.vgp>. (truy cập 18.12.2015)
86. Tổng cục đường bộ Việt Nam, <http://drvn.gov.vn/>
87. Tổng cục thống kê, <http://www.gso.gov.vn/Default.aspx?tabid=217>
88. U&I Logistics (2016), *Thực trạng và yêu cầu phát triển nguồn nhân lực logistics tại Việt Nam*, http://unilogistics.vn/unilogistics/chi-tiet-bai-viet-thongtin/78/1001500/Thuc_trang_va_yeu_cau_phat_trien_nguon_nhan_luc_Logistics_tai_Viet_Nam (truy cập 28.01.2016)
89. Viện logistics Việt Nam (2015), *Cơ hội và thách thức của ngành vận tải hàng không*, <http://baodauthau.vn/tai-chinh/chi-phi-logistics-o-viet-nam-cao-nhat-the-gioi-26464.html> (truy cập 20.01.2016)
90. Viện logistics Việt Nam (2016), *Chi phí logistics tại Việt Nam*, <http://logistics-institute.vn/chi-phi-logistics-tai-viet-nam/> (truy cập 25.04.2016)

91. Thế Vinh (2016), *Chi phí logistics ở Việt Nam cao nhất thế giới*, <http://baodauthau.vn/tai-chinh/chi-phi-logistics-o-viet-nam-cao-nhat-the-gioi-26464.html> (truy cập 03.09.2016)
92. Hoàng Thọ Xuân & Phạm Văn Kiệm (2012), *Thực trạng hệ thống trung tâm logistics Việt Nam*, <http://www.vlr.vn/vn/news/img/chuoi-cung-ung/1478/thuc-trang-he-thong-trung-tam-logistics-o-viet-nam.vlr> (truy cập 03.02.2016)

PHỤ LỤC
PHỤ LỤC 01: PHIẾU ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP LOGISTICS
TẠI VIỆT NAM

Kính gửi: Quý Ông/bà lãnh đạo doanh nghiệp!

Xin chân thành cảm ơn Quý ông/bà đã tham gia khảo sát về vấn đề “Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế” để giúp tác giả hoàn thành công trình nghiên cứu.

Nghiên cứu này được thực hiện với mong muốn tìm hiểu mức độ tác động của các nhân tố tới năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics, qua đó đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ này. Vì vậy, tác giả rất mong Quý ông/bà lãnh đạo doanh nghiệp giúp đỡ hoàn thành bảng hỏi và hi vọng nhận được những đóng góp chân thành từ Quý ông/bà.

Tất cả những thông tin cá nhân do Quý ông/bà cung cấp đều được giữ bí mật và chỉ được sử dụng trong nghiên cứu này.

PHẦN 1: THÔNG TIN CHUNG

Tên công ty: _____

Địa chỉ: _____

Điện thoại: _____ Fax: _____

Email: _____ Website: _____

Loại hình doanh nghiệp: _____

Vốn điều lệ của công ty: _____

Số nhân viên của công ty đến năm 2015 là:

<10

10 – 200

200 - 500

>500

Những dịch vụ mà Quý Công ty cung cấp

Vận tải		Xử lý đơn hàng	
Giao nhận hàng hóa		Thanh toán hóa đơn	
Logistics ngược		Kho bãi	
Quản lý dự trữ		Hoàn thành sản phẩm theo yêu cầu (Product customization)	
Hệ thống thông tin		Khác (nêu rõ)	

Dịch vụ cung cấp chủ yếu là: _____

PHẦN 2: TÌM HIỂU CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS

Xin Quý Ông/bà vui lòng cho biết ý kiến của mình về những vấn đề sau:

(Mỗi quan điểm có 5 mức đánh giá tương đương với thang điểm từ 1 đến 5 với mức 1: Rất kém (thấp) cho đến mức 5: Rất tốt (cao). Quý Ông/bà vui lòng tích dấu (√) vào ô thích hợp).

Đánh giá về chất lượng cơ sở hạ tầng cơ bản

	1	2	3	4	5
Sự hiện diện của cơ sở hạ tầng giao thông chất lượng					
Thiết bị viễn thông (Internet, điện thoại,...)					
Sự sẵn có của công nghệ hiện đại (Trao đổi dữ liệu điện tử EDI, mã số, mã vạch, RFDI, ERP,...)					

Đánh giá về chất lượng khung pháp lý

	1	2	3	4	5
Khung pháp lý (Luật doanh nghiệp và các nguồn luật điều chỉnh hoạt động của doanh nghiệp logistics)					
Chính sách thuế					
Chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics					
Chất lượng cung cấp các thủ tục hành chính					
An ninh và hiệu quả của hệ thống pháp luật					
Tính minh bạch trong hệ thống pháp luật					

Nhu cầu về dịch vụ logistics trong 5 năm gần đây tại Việt Nam

	1	2	3	4	5
Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong nước					
Chi phí logistics trên tổng chi phí kinh doanh của công ty					
Lượng thuê ngoài dịch vụ logistics từ các nhà cung cấp					
Lượng xuất khẩu dịch vụ logistics					

Đánh giá về chất lượng nguồn nhân lực

	1	2	3	4	5
Quy mô nguồn nhân lực					
Sự sẵn có về nguồn nhân lực chất lượng cao					
Sự sẵn có về hệ thống giáo dục và các khóa đào tạo					

Chất lượng dịch vụ logistics trong những năm gần đây

	1	2	3	4	5
Sự đa dạng về sản phẩm dịch vụ logistics					
Tính nhanh chóng và kịp thời của dịch vụ logistics					
Mức độ đáp ứng về độ tin cậy thời gian của dịch vụ					
Tính linh hoạt của dịch vụ logistics					
Mức độ phù hợp về giá cả dịch vụ logistics					
Sự an toàn của hàng hóa trong quá trình thực hiện dịch vụ					

Tiềm năng phát triển trong tương lai của dịch vụ logistics tại Việt Nam trong những năm tới

	1	2	3	4	5
Tính minh bạch trong chuỗi cung ứng					
Hệ thống công nghệ thông tin phát triển					
Cấu trúc hệ thống phân phối được hoàn thiện					
Chi phí logistics được cắt giảm					
Tận dụng giải pháp di động					
Đa dạng hóa dịch vụ logistics cung cấp					

Xin hãy cho biết ý kiến của Quý Ông/bà về những giải pháp cần thiết để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam (lưu ý đánh số thứ tự từ 1 đến 4 theo mức độ quan trọng của các giải pháp).

Phát triển và ứng dụng logistics tổng thể và quản lý chuỗi cung ứng

Cải thiện cơ sở hạ tầng

Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

Tăng cường sử dụng các dịch vụ thuê ngoài

Khác (xin nêu rõ): _____

Xin cảm ơn sự hợp tác của Quý Ông/bà!

PHỤ LỤC 02: THỐNG KÊ CƠ CẤU DOANH NGHIỆP KHẢO SÁT

Tổng số phiếu khảo sát thu về: 423

Khu vực địa lý		
Hà Nội	Đà Nẵng	Hồ Chí Minh
139	77	207

Loại hình doanh nghiệp			
Công ty cổ phần	Công ty TNHH	Công ty hợp danh	Doanh nghiệp tư nhân
89	239	37	58

Quy mô lao động			
<10	10 - 200	200 - 500	>500
62	213	120	28

Dịch vụ cung cấp			
Vận tải		Xử lý đơn hàng	
Giao nhận hàng hóa	238	Thanh toán hóa đơn	271
Logistics ngược	87	Kho bãi	232
Quản lý dự trữ	219	Hoàn thành sản phẩm theo yêu cầu	146
Hệ thống thông tin	182		

Dịch vụ cung cấp chủ yếu			
Dịch vụ bốc xếp hàng hoá	87	Dịch vụ đại lý vận tải	114
Dịch vụ kho bãi và lưu giữ	142	Dịch vụ hỗ trợ khác	80

PHỤ LỤC 03: KẾT QUẢ PHÂN TÍCH TỪ PHẦN MỀM SPSS

Kết quả kiểm định hệ số tin cậy của thang đo

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Sự hiện diện của cơ sở hạ tầng giao thông có chất lượng	7.65	2.162	.598	.702
Thiết bị viễn thông (Internet, điện thoại,...)	7.37	2.491	.538	.765
Sự sẵn có của công nghệ hiện đại (Trao đổi dữ liệu điện tử EDI, mã số, mã vạch, RFDI, ERP,...)	7.62	1.838	.698	.584

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.772	3

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Khung pháp lý (Luật doanh nghiệp và các nguồn luật điều chỉnh hoạt động của doanh nghiệp logistics)	17.03	13.466	.708	.850
Chính sách thuế	17.27	13.312	.693	.852
Chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ Logistics	17.20	13.696	.644	.860
Chất lượng cung cấp các thủ tục hành chính	17.32	12.896	.703	.850
An ninh và hiệu quả của hệ thống pháp luật	17.14	13.942	.608	.866
Tính minh bạch trong hệ thống pháp luật	17.14	12.881	.724	.847

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.876	6

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong nước	10.56	4.571	.515	.650
Chi phí logistics trên tổng chi phí kinh doanh của công ty	11.03	4.856	.452	.685
Lượng thuê ngoài dịch vụ logistics từ các nhà cung cấp nước ngoài	10.84	4.494	.515	.649
Lượng xuất khẩu dịch vụ logistics	11.15	3.859	.548	.632

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.717	4

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Quy mô nguồn nhân lực	6.51	3.261	.476	.730
Sự sẵn có về nguồn nhân lực chất lượng cao	6.89	2.402	.637	.536
Sự sẵn có về hệ thống giáo dục và các khóa đào tạo	6.73	2.810	.559	.637

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.731	3

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Sự đa dạng về sản phẩm dịch vụ logistics	19.03	22.185	.260	.413
Tính nhanh chóng và kịp thời của dịch vụ logistics	19.00	21.943	.401	.388
Mức độ đáp ứng về độ tin cậy thời gian của dịch vụ	19.09	21.258	.443	.367
Tính linh hoạt của dịch vụ logistics	19.09	21.431	.399	.377
Mức độ phù hợp về giá cả dịch vụ logistics	18.91	8.362	.230	.730
Sự an toàn của hàng hóa trong quá trình thực hiện dịch vụ	19.03	21.199	.377	.376

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.454	6

	Scale Mean	Scale Variance	Corrected Item-Total	Cronbach's Alpha if Item
Sự đa dạng về sản phẩm dịch vụ logistics	15.11	5.736	.426	.710
Tính nhanh chóng và kịp thời của dịch vụ logistics	15.08	5.994	.521	.675
Mức độ đáp ứng về độ tin cậy thời gian của dịch vụ	15.17	5.533	.579	.649
Tính linh hoạt của dịch vụ logistics	15.16	5.726	.492	.683
Sự an toàn của hàng hóa trong quá trình thực hiện dịch vụ	15.10	5.580	.455	.699

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.730	5

Rotated Component Matrixa

	Component						
	1	2	3	4	5	6	7
An ninh và hiệu quả của hệ thống pháp luật	.807						
Chất lượng cung cấp các thủ tục hành chính	.752						
Tính minh bạch trong hệ thống pháp luật	.747						
Khung pháp lý (Luật doanh nghiệp và các nguồn luật điều chỉnh hoạt động của doanh nghiệp logistics)	.680						
Chính sách thuế	.638						
Chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics	.514						
Lượng thuê ngoài dịch vụ logistics từ các nhà cung cấp nước ngoài		.730					
Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong nước		.707					
Lượng xuất khẩu dịch vụ logistics		.690					
Chi phí logistics trên tổng chi phí kinh doanh của công ty		.575					
Quy mô nguồn nhân lực		.564					
Sự sẵn có về hệ thống giáo dục và các khóa đào tạo			.789				
Sự sẵn có về nguồn nhân lực chất lượng cao			.648				
Sự an toàn của hàng hóa trong quá trình thực hiện dịch vụ			.490				
Sự đa dạng về sản phẩm dịch vụ logistics			.434				
Tận dụng giải pháp di động				.694			
Hệ thống công nghệ thông tin phát triển				.688			
Đa dạng hóa dịch vụ logistics cung cấp				.644			
Cấu trúc hệ thống phân phối được hoàn thiện				.469			
Tính minh bạch trong chuỗi cung ứng				.452			
Thiết bị viễn thông (Internet, điện thoại,...)					.789		
Sự sẵn có của công nghệ hiện đại (Trao đổi dữ liệu điện tử EDI, mã số, mã vạch, RFDI, ERP,...)					.660		

Sự hiện diện của cơ sở hạ tầng giao thông chất lượng					.504		
Mức độ đáp ứng về độ tin cậy thời gian của dịch vụ						.698	
Tính linh hoạt của dịch vụ logistics						.686	
Tính nhanh chóng và kịp thời của dịch vụ logistics						.586	
Chi phí logistics được cắt giảm							.802

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 9 iterations.

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	.890
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square Df Sig.
	2496.258 351 .000

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.939 ^a	.882	.877	.172	1.492

a. Predictors: (Constant), PHAPLI, NHUCAU, NHANLUC. TIEMNANG, CSHT, CHATLUONG, GIAMCHIPHI

b. Dependent Variable: NANGLUCCANHTRANH

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	44.906	7	6.415	215.887	.000 ^b
	Residual	6.032	203	.030		
	Total	50.938	210			

a. Dependent Variable: NANGLUCCANHTRANH

b. Predictors: (Constant), PHAPLI, NHUCAU, NHANLUC. TIEMNANG, CSHT, CHATLUONG, GIAMCHIPHI

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	.282	.099		2.861	.005		
	PHAPLI	.199	.025	.292	7.971	.000	.436	2.295
	NHUCAU	.138	.023	.183	6.079	.000	.645	1.551
	NHANLUC	.175	.025	.259	7.133	.000	.443	2.258
	TIEMNANG	.144	.027	.165	5.387	.000	.623	1.605
	CSHT	.137	.023	.194	5.856	.000	.531	1.883
	CHATLUONG	.059	.026	.074	2.315	.022	.575	1.739
	GIAMCHIPHI	.061	.016	.103	3.783	.000	.781	1.280

a. Dependent Variable: nlct