

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

KINH NGHIỆM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ LOGISTICS CẢNG BIỂN CỦA NHẬT BẢN, TRUNG QUỐC, SINGAPORE VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM

Nguyễn Hoài Nam
Trường Đại học Hải Phòng
Email: namnacs@gmail.com

Ngày nhận: 17/03/2017

Ngày nhận lại: 08/05/2017

Ngày duyệt đăng: 10/05/2017

*D*ịch vụ logistics là một hoạt động dịch vụ tổng hợp mang tính hệ thống, hiệu quả của chuỗi cung ứng dịch vụ này có tầm quan trọng quyết định đến tính cạnh tranh của ngành công nghiệp và thương mại mỗi quốc gia và hiệu quả này không chỉ phụ thuộc vào chất lượng vận hành của chuỗi cung ứng dịch vụ này mà còn chịu tác động rất quan trọng của chất lượng QLNN với chúng. Thời gian qua đã ghi nhận nhiều thành công đáng khích lệ về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng biển. Bên cạnh đó cũng bộc lộ nhiều hạn chế gây cản trở phần nào sự phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh dịch vụ logistics ở cảng biển nước ta. Để giải bài toán này, việc nghiên cứu đối sánh kinh nghiệm QLNN với các dịch vụ logistics cảng biển ở các nước tương đồng nhưng có tốc độ phát triển cao để rút ra được bài học phù hợp, hiệu quả cho nước ta là cần thiết và khôn ngoan.

Từ khóa: Logistics cảng biển, Quản lý nhà nước, bài học, Việt Nam

1. Cơ sở lý thuyết, mô hình và phương pháp nghiên cứu

* Về khái niệm dịch vụ logistics cảng biển

Theo Hội đồng quản lý logistics của Mỹ (Council of Logistics Management-CLM) thì "logistics là quy trình chuỗi cung ứng có nhiệm vụ lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển, dự trữ hàng hóa, dịch vụ và những thông tin liên quan từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng sao cho hiệu quả và phù hợp với yêu cầu của khách hàng".

Theo quan điểm 7 đúng (seven rights), "Logistics là quá trình cung cấp đúng sản phẩm đến đúng khách hàng, một cách đúng số lượng, đúng điều kiện, đúng địa điểm, đúng thời gian với chi phí phù hợp cho khách hàng tiêu dùng sản phẩm".

Luật Thương mại Việt Nam năm 2005 tại Mục 4, Điều 233 đã nêu: "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 thủ tục 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 hoá theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao". Có

nghĩa là dịch vụ logistics là hoạt động kinh doanh thương mại mà chủ thể kinh doanh thực hiện một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại lẫn nhau được thực hiện một cách khoa học và có hệ thống qua các bước nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện, kiểm tra, kiểm soát và hoàn thiện, là quá trình liên quan tới nhiều hoạt động khác nhau trong cùng một tổ chức, từ xây dựng chiến lược cho đến các hoạt động chi tiết, cụ thể nhằm đạt được mục tiêu thỏa mãn nhu cầu của thị trường.

Dịch vụ logistics trong ngành vận tải xuất nhập khẩu, bao gồm mọi hoạt động của thương nhân nhằm lập kế hoạch, tổ chức thực hiện các dịch vụ kinh doanh liên quan đến vận tải (đường biển, đường bộ, đường hàng không, đường thủy nội địa...), lưu kho bãi, sắp xếp, đóng gói, bao bì hàng hóa sẵn sàng cho quá trình vận tải và phân phối hàng đi các nơi theo yêu cầu của người ủy thác.

Cảng biển là đầu mối quan trọng trong chuỗi logistics xuất nhập khẩu, cảng biển thực hiện các hoạt động nhằm hỗ trợ cho chu trình luân chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bao gồm 7 hệ thống hoạt động, nó có vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả của cả quy trình dịch vụ logis-

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

tics. Mục tiêu của dịch vụ logistics cảng biển là tập trung xây dựng các hệ thống dịch vụ cảng nhằm tối ưu hóa quy trình logistics thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng biển trong chuỗi logistics. Bằng việc sử dụng các giới hạn dịch vụ logistics đầu ra "trên" và "dưới", sự tham gia của các dịch vụ trong cảng có thể tạo nên thị phần đáng kể trong tổng chuỗi giá trị gia tăng thu được của chuỗi dịch vụ logistics. Nếu một cảng biển thành công trong việc phát triển hệ thống dịch vụ logistics, cảng đó chắc chắn có được ưu thế cạnh tranh so với các cảng đối thủ khác.

Như vậy, dịch vụ logistics cảng biển là chuỗi các hoạt động thương mại ở các hệ thống bao gồm bốc xếp, vận chuyển, hỗ trợ hành trình tàu, phục vụ tàu vào cảng, lưu kho bãi và phục vụ hàng quá cảnh trong chuỗi logistics cảng biển nhằm đáp ứng đòi hỏi của nhu cầu xuất nhập khẩu.

** Về quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển*

QLNN về kinh tế là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên nền kinh tế quốc dân nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế đất nước đặt ra trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế.

Theo nghĩa rộng, QLNN về kinh tế được thực hiện thông qua cả ba loại cơ quan lập pháp, hành pháp và tư pháp của Nhà nước.

Theo nghĩa hẹp, QLNN về kinh tế được hiểu như hoạt động quản lý có tính chất Nhà nước nhằm điều hành nền kinh tế, được thực hiện bởi cơ quan hành pháp (Chính phủ).

Xuất phát từ khái niệm QLNN về kinh tế và khái niệm dịch vụ logistics cảng biển ở trên có thể xác lập khái niệm: QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên các hoạt động của các tổ chức trong hệ thống dịch vụ logistics cảng biển nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế tại khu vực cảng

biển nhất định nằm trong tổng thể nền kinh tế quốc gia, trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế.

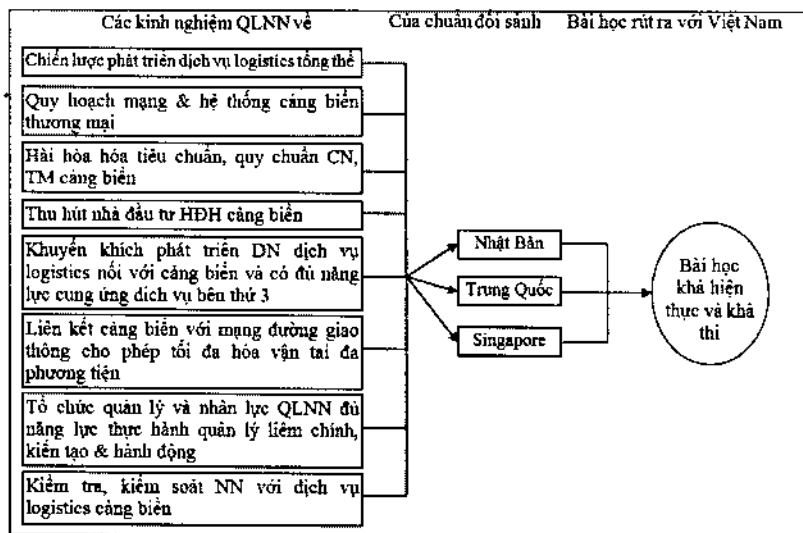
** Về mô hình nghiên cứu*

Xét về nội hàm, QLNN với dịch vụ logistics cảng biển bao hàm nhiều nội dung khác nhau được diễn chế hóa trong các văn bản Luật thương mại và hệ thống pháp luật liên quan. Tuy nhiên, kế thừa các nghiên cứu khoa học đã công bố có thể các lập 8 nội dung cơ bản và cũng là 8 yếu tố tác động trực tiếp đến chất lượng tăng trưởng và phát triển bền vững ngành kinh doanh dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ logistics cảng biển nói riêng (xem hình 1)

** Về phương pháp nghiên cứu:*

Nghiên cứu này có nhiệm vụ thông qua các mẫu nghiên cứu điển hình được chọn, tìm hiểu kinh nghiệm QLNN với 8 yếu tố trên để từ đó rút ra bài học QLNN với dịch vụ logistics cảng biển Việt Nam trong giai đoạn tới. Việc lựa chọn mẫu điển hình dựa trên 2 tiêu chí: một là, cảng biển có tập tính văn hóa QLNN khá tương đồng & dễ học hỏi; hai là, đó là các cảng biển và kéo theo là QLNN với dịch vụ logistics cảng biển có trình độ cao, chất lượng và hiệu quả QLNN cao mà VN cần học tập có chọn lọc, phù hợp để hướng đến đích này trong triển vọng. Với 2 tiêu chí này & trong điều kiện cho phép, nghiên cứu này chọn chuẩn đối sánh là Trung Quốc, Nhật Bản và Singapore.

Từ lập luận trên cho phép rút ra mô hình nghiên cứu được thể hiện qua hình 1



Nguồn: Tác giả

Hình 1: Mô hình nghiên cứu bài học rút ra cho QLNN với dịch vụ logistics cảng biển Việt Nam

2. Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển tại một số quốc gia chọn điển hình

2.1. Kinh nghiệm của Singapore

Singapore là một trong những nước đi đầu về quản lý và phát triển dịch vụ logistics trong khu vực Đông Nam Á và trên thế giới. Với lợi thế nằm ở vị trí chiến lược trên tuyến đường hàng hải quốc tế nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương, Singapore đã phát triển thành cảng trung chuyển lớn nhất trong khu vực. Nhờ đó, Singapore đã trở thành đầu mối quan trọng trong hoạt động dịch vụ logistics trên phạm vi toàn thế giới. Tất cả các văn phòng, trụ sở của các công ty dịch vụ logistics hàng đầu thế giới như Schenker, Keppel Logistics, APL Logistics, Mearsk Logistics, Excel Logistics, UPS Logistics... đều có mặt ở đây. Đặc trưng về QLNN dịch vụ logistics của Singapore chính là chính sách cảng mở và đầu tư xây dựng các trung tâm phân phối vùng (logistics centre).

TS. Aloysius - Chuyên gia tư vấn cao cấp về dịch vụ logistics của Singapore cho biết, để thực hiện chiến lược phát triển dịch vụ logistics và cảng biển phải hội đủ 3 yếu tố: Cam kết từ Chính phủ và khu vực tư nhân; năng lực hạ tầng phải có các trung tâm về cảng biển, hóa dầu, cung ứng và các kho lạnh; nguồn nhân lực phải có sự kết hợp giữa Chính phủ và doanh nghiệp.

Một trong những nguyên nhân quan trọng mang đến sự thành công cho lĩnh vực dịch vụ logistics của Singapore là vai trò Chính phủ. Chính phủ Singapore nhận thức rất rõ vai trò của dịch vụ logistics với sự phát triển của quốc đảo này, cũng như nhận thức đầy đủ thế mạnh, điểm yếu, cơ hội và đe dọa đối với hệ thống dịch vụ logistics quốc gia. Từ nhận thức đó, Chính phủ Singapore đặt mục tiêu phát triển Singapore trở thành trung tâm dịch vụ logistics tích hợp hàng đầu thế giới với năng lực vận tải hàng hải, hàng không và đường bộ vượt trội. Trong đó chú trọng 3 giải pháp: Tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho vận tải, dịch vụ logistics như ưu đãi thuế cho các công ty tàu biển quốc tế; hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực cho dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh cho các công ty Singapore thông qua Quỹ Hàng hải; khuyến khích các công ty trong nước liên doanh với các hãng nước ngoài để thiết lập hệ thống dịch vụ logistics toàn cầu, khuyến khích các công ty đa quốc gia, các nhà dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại nước mình bên cạnh việc đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng cho dịch vụ logistics quan trọng, có quy mô lớn, hiện đại...

Chính vì vậy, hiện nay dịch vụ logistics đóng góp khoảng 8% GDP Singapore.

Singapore có trên 30.000 DN trong và ngoài nước hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics, mà chủ yếu họ đóng vai trò như là cung cấp bên thứ 3, thứ 4. Ngành dịch vụ logistics cũng đóng góp hàng năm vào GDP khoảng 8%, sử dụng khoảng 92.000 lao động. Theo Bảng xếp hạng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics năm 2012 (Logistics Performance Index - LPI), Singapore đứng vị trí thứ nhất trong số 150 quốc gia được khảo sát, trở thành trung tâm dịch vụ logistics số một thế giới.

Điểm mạnh của Singapore là chuỗi cung ứng đáng tin cậy và hiệu quả cao kết hợp với chi phí rất cạnh tranh. Cảng biển và cảng hàng không của nước này được kết nối hiệu quả với các cụm cảng trên thế giới.

Chính phủ Singapore đã sớm đưa ra quyết sách là ứng dụng công nghệ thông tin vào trong hầu hết các khâu của dịch vụ logistics nhất là dịch vụ logistics cảng biển. Năm 2001, Singapore đã đầu tư 11,6 tỷ USD cho khuôn khổ kế hoạch hành động công nghệ thông tin. Việc đẩy mạnh ứng dụng thông tin vào trong hoạt động dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh E-Logistics là bước ngoặt quan trọng đối với nền kinh tế của Singapore, giúp cho các công ty có thể giao sản phẩm theo yêu cầu của khách hàng và cung cấp các dịch vụ gia tăng. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ thông tin còn giúp tiết kiệm được thời gian, giảm thiểu chi phí kiểm kê sổ sách, giấy tờ, giảm thiểu tổn thất trong quá trình lưu kho và thời gian lưu kho. Hiện nay, thời gian khai báo hải quan của Singapore là ngắn nhất trong khu vực Châu Á, giúp giảm thiểu thời gian hàng hóa phải nằm tại Singapore chờ xếp lên tàu chuyển tải. Điều này lại càng có ý nghĩa đối với hàng lẻ. Do đó, thời gian chuyển tải của hàng lẻ qua Singapore đã được rút ngắn, tiến tới gần bằng thời gian chuyển tải của hàng nguyên container. (Bảng 1)

Năm 2004, Singapore đổi mới QLNN dịch vụ logistics bằng cách đề ra chính sách "một cửa" nhằm đơn giản hóa trong việc tiến hành các thủ tục hành chính liên quan tới hoạt động xuất nhập khẩu, thông quan và trung chuyển. Chính sách này giúp cho hoạt động logistics cảng biển tiết kiệm được thời gian và chi phí trong khi hàng nằm tại cảng chờ thông quan, nâng cao năng lực cạnh tranh với các nước trong khu vực và trên thế giới. Thêm vào đó, việc ứng dụng Portnet - mạng lưới cổng - đã giúp ngành dịch vụ logistics của Singapore quản lý thông tin tốt hơn, đảm bảo

Bảng 1: Bảng tỷ lệ các hoạt động dịch vụ logistics ở Singapore

Xếp hạng	Các hoạt động dịch vụ logistics	Tỷ lệ (%)
1	Hoạt động gom hàng	55,6
2	Đáp ứng đơn hàng	40,8
3	Chọn hãng vận chuyển	40,8
4	Thanh toán cước	39,5
5	Đàm phán cước vận chuyển	26,3
6	Quản lý phương tiện vận chuyển	22,4
7	Quản lý sản phẩm trả lại	19,7
8	Hệ thống thông tin logistics	14,5
9	Quản lý linh kiện	11,8
10	Cung cấp hàng tồn kho	10,5
11	Xử lý đơn hàng	9,2
12	Lắp ráp trong sản xuất	6,6

Nguồn: *Trade Logistics in the Global Economy - World Bank 2012*

thông tin thông suốt hơn từ các hãng tàu, các nhà vận tải đến các nhà giao nhận hàng hoá và các cơ quan chính phủ. Portnet sử dụng công nghệ thông tin để đơn giản, đồng bộ hóa và thực hiện tương tác giữa các quy trình phức tạp như vận chuyển và theo dõi hàng. Portnet cũng khiến cho việc chuyển giao thông tin hiệu quả hơn. Theo đó, các đối tác nước ngoài có thể lên kế hoạch cho hàng ở Singapore và thông tin sau đó sẽ lập tức được chuyển tới tất cả các bên liên quan. Chính ứng dụng này đã góp phần khiến cho Singapore trở thành cảng nhộn nhịp nhất thế giới.

Sở dĩ các công ty mong muốn thuê dịch vụ logistics vì họ cho rằng các công ty cung cấp dịch vụ logistics có thể giúp họ giảm được chi phí đồng thời nâng cao được sự hài lòng của khách hàng. Bảng 2 cho thấy các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê dịch vụ của các công ty Singapore.

Để có được thành công ngày hôm nay, Singapore đã có những đổi mới hoạt động quản lý nhà nước rất tích cực, trong đó, phải kể đến những quyết sách nhằm thu hút các công ty logistics cũng như các nhà sản xuất, kinh doanh nước ngoài như: Chương trình đẩy mạnh logistics - Logistics Enhancement and Applications Program (LEAP) trên cơ sở hợp tác giữa Chính phủ và doanh nghiệp (bao gồm công ty logistics, hiệp hội công nghiệp, viện nghiên cứu và các nhà cung cấp giải pháp phần mềm); Kế hoạch xây dựng nhà kho "Zero-GST" nhằm thúc đẩy hoạt động kho bãi trong chuỗi logistics.

Trong sự đổi mới quản lý của ngành dịch vụ logistics ở Singapore, không thể phủ nhận vai trò đặc biệt quan trọng của Hiệp hội logistics Singapore (SLA - Singapore Logistics Association). Cùng với nhiệm vụ hỗ trợ và phát triển hoạt động dịch vụ logistics, SLA cũng đẩy mạnh chương trình đào tạo, huấn luyện nhằm phát triển đội ngũ lao động chuyên nghiệp và hùng hậu trong lĩnh vực dịch vụ logistics và đây cũng là một trong những mục tiêu chính có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược phát triển dịch vụ logistics ở Singapore.

2.2. Kinh nghiệm của Trung Quốc

Dịch vụ logistics mới được hình thành và phát triển ở Trung Quốc từ những năm cuối của Thế kỷ XX. Dù vẫn còn ở giai đoạn đầu của quá trình phát triển và vẫn còn khá nhiều bất cập, nhưng dịch vụ logistics ở Trung Quốc đã đạt được những thành tựu lớn. Hiện nay, tổng giá trị thị trường dịch vụ logistics của Trung Quốc vào khoảng 81,4 tỷ USD chiếm 40,5% tổng giá trị thị trường dịch vụ logistics khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Tốc độ lưu thông hàng hóa của Trung Quốc có sử dụng dịch vụ logistics những năm gần đây tăng gấp hàng chục lần so với trước đây, lợi nhuận từ hoạt động dịch vụ logistics hàng năm ở Trung Quốc đạt gần 100 tỷ USD, tốc độ tăng trưởng của hơn 50% doanh nghiệp đạt khoảng 30% mỗi năm.

Trong Bảng xếp hạng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics (Logistics Performance Index-LPI) của Ngân hàng thế giới, Trung Quốc đứng ở vị trí thứ 26, Hongkong đứng thứ 2 trong tổng số 150 quốc gia, vùng lãnh thổ được nghiên cứu.

Hầu hết các công ty cung cấp dịch vụ logistics nhất là dịch vụ logistics cảng biển hoạt động tại thị trường Trung Quốc đều có tốc độ tăng doanh thu cao. Tuy nhiên, phần lớn thu nhập từ dịch vụ logistics ở Trung Quốc rơi vào tay các doanh nghiệp có

Bảng 2: Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê dịch vụ logistics

Xếp hạng	Các yếu tố	Tỷ lệ (%)
1	Giảm chi phí	52,6
2	Nâng cao sự hài lòng của khách hàng	43,3
3	Tập trung vào lĩnh vực kinh doanh chính	36,5
4	Linh hoạt	34,2
5	Cải tiến năng suất	31,6
6	Tinh thần làm việc của nhân viên	17,1
7	Tiếp cận được công nghệ mới và chuyên gia	14,7

Nguồn: *Trade Logistics in the Global Economy - World Bank 2012*

trụ sở tại Bắc Mỹ hoặc Châu Âu hơn là các công ty dịch vụ logistics Trung Quốc - đây là thực trạng chung ở các nước đang phát triển.

Thành công của ngành dịch vụ logistics cảng biển Trung Quốc dựa trên sự đổi mới QLNN, Nhà nước đã ban hành các văn bản pháp luật, xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển dịch vụ logistics cảng biển đúng đắn, đồng bộ từ cấp Trung ương đến địa phương và sự quan tâm đầu tư hợp lý của doanh nghiệp đối với loại hình dịch vụ này. Từ tháng 12/2005, Chính phủ Trung Quốc cho phép được thành lập công ty 100% vốn nước ngoài, điều này đã tạo điều kiện cho các công ty nước ngoài có thể thâm nhập sâu vào thị trường dịch vụ logistics cảng biển Trung Quốc. Bên cạnh đó, Trung Quốc đã tập trung xây dựng và phát triển đồng bộ mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển và đường hàng không kết nối với hệ thống cảng biển. Đồng thời, cũng rất chú trọng xây dựng hệ thống kho bãi và phát triển hệ thống thông tin liên lạc, áp dụng các công nghệ tiên tiến của thế giới vào lĩnh vực dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ logistics cảng biển nói riêng.

Kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển tại thị trường Trung Quốc đang phát triển theo chiều sâu, đáp ứng mọi nhu cầu của dây chuyền chuyển phát nhanh hàng hoá. Trung Quốc đã tổ chức tốt thu thập, xử lý, cung cấp thông tin dự báo và định hướng về thị trường trong và ngoài nước đối với dịch vụ logistics cảng biển. Mục đích của dịch vụ logistics là biến các công ty kinh doanh dịch vụ kho vận và vận tải toàn cầu thành con mắt của thị trường Trung Quốc, biến các ngành vận tải Trung Quốc thành những mắt xích quan trọng không thể thiếu trong kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển. Thêm vào đó, sau khi gia nhập WTO, Trung Quốc cam kết sẽ là trung tâm phân phối sản phẩm công nghiệp vận tải và dịch vụ kho vận cho các công ty nước ngoài. Các nhà kinh doanh nước ngoài cũng cam kết sẽ sử dụng các sản phẩm của dịch vụ vận tải và kho vận được nhập khẩu từ thị trường Trung Quốc. Những dịch vụ logistics chủ yếu đang được cung cấp tại Trung Quốc hiện nay là các dịch vụ vận chuyển đường không và nhất là đường biển, quản lý hàng vận chuyển, dịch vụ kho vận, đóng gói, chuyển phát nhanh, vận tải và chuỗi cung ứng, đặc biệt là dịch vụ quản lý các nhà cung cấp. Dịch vụ quản lý nhà cung cấp là một dịch vụ mới và hứa hẹn tiềm năng phát triển rất lớn. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 đã cung cấp dịch vụ quản lý các nhà cung cấp, nhằm làm tăng

khả năng kiểm soát các công ty đặt hàng, giúp thiết lập một quy trình cho việc quản lý hàng hoá trên suốt hành trình từ kho của nhà sản xuất đến tay khách hàng cuối cùng và cũng góp phần vào việc quản lý chất lượng sản phẩm.

Đến nay, các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 đều đã tạo cho mình ít nhất một chỗ đứng trên thị trường dịch vụ logistics Trung Quốc và ngày càng có nhiều công ty cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 tham gia vào thị trường dịch vụ logistics cảng biển. Sau khi Trung Quốc có chính sách cho phép thành lập công ty 100% vốn nước ngoài vào tháng 12/2005, nhiều công ty nước ngoài đã thâm nhập sâu vào thị trường dịch vụ logistics cảng biển của Trung Quốc như Ryder System, Penske Logistics, Schneider Logistics, APL Logistics... Các công ty đang hoạt động khá thành công tại thị trường dịch vụ logistics cảng biển và đều tập trung đầu tư vào hệ thống kho bãi rộng và hiện đại, hệ thống trạm phân phối với phạm vi phân phối rộng khắp. (DHL Global Forwarding China đạt xấp xỉ 2% thị phần vận chuyển hàng hoá đường biển của Trung Quốc).

Để thực hiện những mục tiêu chiến lược của mình, Trung Quốc đã và đang đầu tư rất nhiều cho việc xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics quốc tế và cảng biển tại các vị trí chiến lược trên lãnh thổ Trung Quốc: Công viên dịch vụ logistics Xiangyang Guobang (tỉnh Hubei) trải rộng trên khu vực 333.335m², trung tâm dịch vụ logistics Shatina (Thành phố Dongguan), cảng biển Shanghai, Shengzhen, Chendu.

Mới đây, Trung Quốc xây dựng trung tâm dịch vụ logistics cảng biển quốc tế Xiamen tại khu vực cảng Dongdu của Xiamen với diện tích 420.000 m², một phần quan trọng của công viên hiện đại Xiamen trị giá 800 triệu Nhân dân tệ (104 triệu USD). Kể từ khi trung tâm hoạt động vào năm 2009, tất cả các văn phòng hải quan và thanh tra của cảng Dongdu, khu hàng Xiangyu và công viên dịch vụ logistics Xiamen đã được chuyển đến trung tâm dịch vụ logistics mới, có dịch vụ thông quan tương tác một cửa và các dịch vụ logistics cảng biển hỗ trợ.

Hiện nay, hầu hết các công ty dịch vụ logistics hàng đầu trên thế giới đã thâm nhập vào thị trường Trung Quốc. Việc xuất hiện ngày càng nhiều các công ty kinh doanh vận tải và dịch vụ kho vận nước ngoài tại Trung Quốc đã và đang đặt các công ty tham gia dịch vụ logistics cảng biển của Trung Quốc đứng trước xu thế cạnh tranh gay gắt. Tuy nhiên, với sự phát triển vượt bậc của nền kinh

Y KIẾN TRAO ĐỔI

Bảng 3: Thứ hạng các cảng container hàng đầu thế giới hóa các dịch vụ logistics thành phố cảng. Bãi kho vận Hanshin được xây dựng năm 1991 là

Vị trí	Tên cảng	Sản lượng (triệu TEU)
1	Shanghai, China	32,53
2	Singapore, Singapore	31,65
3	Hong Kong, China	23,10
4	Shenzhen, China	22,94
5	Busan, South Korea	17,04
6	Ningbo-Zhoushan, China	16,83
7	Guangzhou Harbor, China	14,74
8	Qingdao, China	14,50
9	Jebel Ali, Dubai, UAE	13,30
10	Tianjin, China	12,30
26	Ho Chi Minh city, Vietnam	5,19

tổ hợp của 64 doanh nghiệp lớn. Bốn trung tâm kho vận hậu cần của Nhật Bản tại Tokyo, bao gồm trung tâm kho vận hậu cần Kasai (Đông Tokyo), Hopping Island (Nam Tokyo), Oshima (Tây Tokyo) và Adachi (Bắc Tokyo) đã tạo thành một mạng lưới giao thông vận tải bao quanh thành phố và liên kết tới thành phố cảng Yokohama tạo thành mạng cung cấp dịch vụ logistics rộng khắp.

Thứ hai, Chính phủ Nhật Bản trực tiếp chỉ đạo, dẫn dắt việc phát triển ngành dịch vụ logistics cảng biển. Chính phủ Nhật Bản giữ vai trò quan trọng trong việc xây dựng các kho vận hậu cần và coi việc phát triển ngành logistics nói chung và logistics cảng biển hiện đại là chiến lược quan trọng để nâng cao vị thế quyền lực quốc gia. Chính phủ Nhật Bản là người đóng vai trò chính trong việc duy trì hoạt động của hệ thống cảng biển quốc gia cũng như đội tàu biển và mọi quyết định về cảng đều do Chính phủ đưa ra. Nhật Bản rất chú trọng đến hiệu quả và hoạt động kiểm soát ví mô đối với dịch vụ logistics cảng biển. Những lĩnh vực sau được chính phủ đặc biệt chú ý:

tế và dòng chảy của nguồn vốn đầu tư nước ngoài vào Trung Quốc, nhu cầu về dịch vụ logistics cảng biển ở nước này vẫn không ngừng tăng và dịch vụ logistics này tiếp tục phát triển mạnh mẽ chứng tỏ QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển ở Trung Quốc đang đi đúng hướng.

2.3. Kinh nghiệm của Nhật Bản

Chính phủ Nhật Bản rất chú trọng đến việc đổi mới quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics nhất là dịch vụ logistics cảng biển bằng việc sửa đổi những chính sách, đường lối phát triển dịch vụ logistics với mục tiêu ủng hộ công cuộc cải tổ cơ cấu thị trường dịch vụ logistics và ngành dịch vụ logistics cảng biển. Ưu tiên trước hết là nhằm giành cho hệ thống phân phối hiệu quả và chính xác nhằm nâng cao tính cạnh tranh quốc tế của hệ thống cảng biển. Chi phí dịch vụ logistics của Nhật Bản chỉ chiếm khoảng 11% GDP, trong đó, chi phí cho giao thông vận tải chiếm 52,66%, chi phí kho bãi chiếm 19,67%, chi phí đóng gói chiếm 6,75%, chi phí chất, dỡ hàng hóa chiếm 12,33% và chi phí hành chính chiếm 8,59%.

Nhằm đổi mới quản lý dịch vụ logistics, Nhật Bản chú trọng vào 2 chiến lược phát triển cơ bản sau:

Thứ nhất, tập trung hợp lý hóa dịch vụ logistics ở các thành phố cảng. Ngay từ những năm 1960, Nhật Bản đã xây dựng và phát triển các bãi kho vận hậu cần xung quanh các thành phố cảng lớn và gần các điểm mấu chốt giao thông vận tải. Các bãi kho vận hậu cần đều tập trung vào việc hợp lý

- Tập trung vào việc lập quy hoạch: Bằng cách sắp xếp kế hoạch phát triển các bãi kho vận hậu cần và các thiết bị trong dịch vụ logistics cảng biển, Chính phủ Nhật Bản đã chọn lựa những vị trí thích hợp ở gần các khu liên kế thành phố, bên cạnh các tuyến giao thông nội bộ và các đường giao thông huyết mạch chính nối liền các thành phố cảng để xây dựng các kho vận hậu cần. Kho chứa hàng được xây dựng ở gần các cảng biển lớn, có hệ thống giao thông vận tải thông suốt với tổng diện tích hơn 800.000 ha bề mặt trên khắp nước Nhật. Hệ thống kho bãi cung cấp đa dạng các chức năng dịch vụ như: kho làm lạnh, kho giữ ẩm và hàng loạt các dịch vụ bảo quản thực phẩm, thuốc men và các sản phẩm nhạy cảm khác.

- Hoàn thiện các chính sách ưu đãi hỗ trợ và khuyến khích phát triển dịch vụ logistics cảng biển hiện đại: Bằng cách hoàn thiện hệ thống đường xá, nâng cấp hệ thống giao thông vận tải đường sông, biển, giảm tắc nghẽn giao thông đường bộ và phát triển mạng lưới giao thông vận tải liên kết, chính phủ Nhật Bản ban hành hàng loạt chính sách khuyến khích thích hợp như giảm một số sự điều chỉnh, thành lập những tổ chức liên kết và cung cấp sự trợ giúp chính thức. Chính phủ Nhật Bản thường bán đất với giá thấp để xây

dụng các kho vận hậu cần. Do vậy, nhiều công ty tư nhân đã vay tiền ngân hàng để xây dựng các kho bãi hậu cần. Ngoài ra, Chính phủ Nhật Bản còn giành một khoản cho vay ưu đãi cho các công ty tư nhân và giúp họ hoàn thiện các kho hậu cần cho cảng biển.

- Trực tiếp đầu tư vốn lớn để xây dựng kho vận hậu cần cảng biển: Năm 1997, Chính phủ soạn thảo đề cương kế hoạch quản lý hoàn chỉnh đối với dịch vụ logistics, giành khoản kinh phí lớn để xây dựng cơ sở hạ tầng cho dịch vụ logistics bao gồm đường sắt, đường bộ, đường hàng không và cơ sở cầu cảng. Ví dụ, trung tâm dịch vụ logistics lớn và phát triển nhất của Nhật Bản là trung tâm giao nhận hàng hóa Hoping Island với chi phí xây dựng là 57,2 tỷ yên Nhật. Trong đó, 70% là chi phí của các tổ chức tài chính trung tâm, 20% chi phí của các ngân hàng địa phương và 10% chi phí là của các doanh nghiệp.

Hiện tại, Nhật Bản sở hữu một hệ thống dịch vụ logistics cảng được quy hoạch trên toàn bộ lãnh thổ. Hệ thống đường cao tốc đã bao trùm lên tất cả 4 đảo lớn của đất nước nối các cảng biển lớn. Các đường cao tốc này đã xuyên suốt tới tận đảo Honshu, Kyushu ở phía Nam và đảo Hokkaido ở phía Bắc. Tất cả các đảo đều được nối liền bởi các cầu và các đường hầm xuyên biển làm tăng sự kết nối giữa các cảng biển. Mạng lưới thông tin bao trùm khắp nơi trên đất nước. Tính hiệu quả của dịch vụ logistics cảng biển của Nhật Bản đã vượt cả Châu Âu, Châu Mỹ và trở thành quốc gia cung cấp dịch vụ logistics cảng hàng đầu thế giới.

3. Bài học rút ra cho QLNN với dịch vụ logistics cảng biển Việt Nam

Qua việc nghiên cứu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển ở một số nước và thành phố trên thế giới có thể rút ra một số kinh nghiệm có thể tham khảo cho việc QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng biển Việt Nam như sau:

+ Chính phủ nhận thức rõ vai trò của dịch vụ logistics cảng biển với sự phát triển của đất nước cũng như nhận thức đầy đủ thể mạnh, điểm yếu, cơ hội và đe dọa đối với hệ thống dịch vụ logistics cảng biển. Từ nhận thức đó, Chính phủ đặt mục tiêu phát triển khu vực cảng trở thành trung tâm dịch vụ logistics tích hợp các kinh nghiệm từ các nước hàng đầu thế giới về năng lực vận tải hàng hải, đường bộ, xếp dỡ, lưu kho, thủ tục hành chính và liên kết mạng kết hợp với công nghệ thông tin vượt trội.

+ Xây dựng khuôn khổ pháp lý đồng bộ, thống nhất là điều kiện quan trọng cho việc QLNN đối với dịch vụ logistics cảng, đặc biệt với các nước đang phát triển cần có hệ thống pháp luật và chính sách hướng tới thu hút đầu tư nước ngoài vào phát triển dịch vụ logistics cảng. Cần có "bàn tay hữu hình" của Nhà nước, thành lập Ủy ban quốc gia về dịch vụ logistics để gắn kết, thống nhất quản lý, tổ chức thực hiện những chương trình trọng điểm và phối hợp các ngành hiệu quả hơn, trọng tâm hơn cho dịch vụ logistics cảng biển.

+ Tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho dịch vụ logistics cảng như ưu đãi thuế cho các công ty dịch vụ logistics cảng; Nâng cao vai trò QLNN đối với dịch vụ logistics cảng bằng việc đầu tư kinh phí cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics dưới các hình thức ưu đãi thuế, trợ cấp và đào tạo để tăng năng suất và hiệu quả cho dịch vụ logistics tại cảng biển.

+ Hình thành Quỹ Hàng hải hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực cho dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh cho các công ty dịch vụ logistics; Thành lập Hiệp hội dịch vụ logistics cảng với nhiệm vụ hỗ trợ và phát triển hoạt động dịch vụ logistics cảng, đẩy mạnh chương trình đào tạo, huấn luyện nhằm phát triển đội ngũ lao động chuyên nghiệp và hùng hậu trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng, coi đây là một trong những mục tiêu chính có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược phát triển dịch vụ logistics cảng biển.

+ Khuyến khích các công ty trong nước liên doanh với các hãng nước ngoài để thiết lập hệ thống dịch vụ logistics toàn cầu, các công ty đa quốc gia, các nhà dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại khu vực cảng bên cạnh việc đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng cho dịch vụ logistics quan trọng, có quy mô lớn, hiện đại. Chính phủ cần cho phép được thành lập công ty dịch vụ logistics 100% vốn nước ngoài. Sử dụng hệ thống các công ty cung cấp dịch vụ logistics nhằm chuyên môn hóa giúp giảm được chi phí đồng thời nâng cao được sự hài lòng của khách hàng. Phát huy những sáng kiến, kinh nghiệm nhằm thu hút các công ty dịch vụ logistics cũng như các nhà sản xuất, kinh doanh nước ngoài đầu tư vào kinh doanh tại khu vực cảng biển.

+ Hoàn thiện các chính sách ưu đãi hỗ trợ và khuyến khích phát triển ngành dịch vụ logistics hiện đại, hoàn thiện hệ thống đường xá, nâng cấp hệ thống giao thông vận tải đường sông, biển, giảm tắc nghẽn giao thông đường bộ thành phố và phát triển mạng lưới giao thông vận tải liên kết.

Tập trung đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng cả đường biển, đường bộ, đường sắt và đường không cũng như hạ tầng công nghệ thông tin nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển nhất là cảng container tạo điều kiện thu hút tàu thuyền trong khu vực. Đầu tư nhiều cho việc xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics cảng biển quốc tế tại các vị trí chiến lược trên lãnh thổ. Xây dựng hệ thống quản lý các phương tiện vận tải nhất là hệ thống ô tô chuyên chở container một cách có hiệu quả.

+ Tập trung vào việc lập quy hoạch sắp xếp kế hoạch phát triển các bãi kho vận hậu cần và các thiết bị trong ngành dịch vụ logistics cảng biển, chọn lựa những vị trí thích hợp ở gần các khu liên kế thành phố, cụm công nghiệp, vùng kinh tế trọng điểm. Ưu tiên đầu tư vào hệ thống kho bãi với đầy đủ trang thiết bị hiện đại, được máy tính hóa. Hệ thống cảng biển, công ty vận tải biển, hãng hàng không, công ty dịch vụ logistics cảng biển được liên kết thành một chuỗi dịch vụ theo đúng mô hình một cửa (One - Stop Shop). Xây dựng và phát triển các bãi kho vận xung quanh các cảng và gần các điểm mấu chốt giao thông vận tải. Các bãi kho vận hậu cần cần tập trung vào việc hợp lý hóa với các dịch vụ logistics cảng biển.

+ Tạo bước ngoặt quan trọng đối với nền kinh tế bằng việc ứng dụng công nghệ thông tin vào trong hầu hết các khâu của dịch vụ logistics cảng. Việc đẩy mạnh ứng dụng thông tin vào trong hoạt động dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh dịch vụ logistics điện tử (E-Logistics), giúp cho các công ty có thể giao sản phẩm theo yêu cầu của khách hàng và cung cấp các dịch vụ gia tăng. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ thông tin còn giúp tiết kiệm được thời gian, giảm thiểu chi phí kiểm kê sổ sách, giấy tờ, giảm thiểu tổn thất trong quá trình lưu kho và thời gian lưu kho, nhằm đơn giản hoá trong việc tiến hành các thủ tục hành chính liên quan tới hoạt động xuất nhập khẩu, thông quan và trung chuyển. Giúp cho hoạt động dịch vụ logistics tiết kiệm được thời gian và chi phí trong khi hàng nằm tại cảng chờ thông quan, nâng cao năng lực cạnh tranh với các nước trong khu vực và trên thế giới. Thêm vào đó, việc ứng dụng mạng lưới cổng (Portnet) đã giúp ngành dịch vụ logistics cảng quản lý thông tin tốt hơn, đảm bảo thông tin thông suốt hơn từ các hãng tàu, các nhà

vận tải đến các nhà giao nhận hàng hoá và các cơ quan chính phủ.

4. Một số kiến nghị nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước với logistics ở cảng Hải Phòng

Trong sự phát triển chung của nền kinh tế đất nước, sự phát triển của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã nhận được sự quan tâm đặc biệt của Nhà nước, các Bộ, Ngành và đặc biệt là sự tập trung quản lý của lãnh đạo Thành phố Hải Phòng. Chính vì vậy tác giả bài báo đưa ra một số kiến nghị nhằm nâng cao hiệu quả QLNN đối với logistics ở cảng Hải Phòng như sau:

Một là, tuyên truyền, nâng cao nhận thức về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Bản chất của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là QLNN đối với toàn bộ hệ thống dịch vụ logistics cảng biển, nó là sự xuyên suốt các quá trình rời rạc lại với nhau bằng hệ thống các văn bản pháp luật để tiết kiệm thời gian và chi phí. Một công việc thường gồm nhiều công đoạn khác nhau, nếu tiến hành độc lập với nhau, không để ý đến công đoạn khác, thì sẽ dẫn đến sự lãng phí thời gian, công sức và chi phí, nếu chúng ta có một hệ thống chính sách quản lý hoàn chỉnh để kết hợp nó lại với nhau thì việc thực hiện được công việc đó nhanh hơn, tốn ít chi phí hơn, làm cho các hoạt động trở nên hiệu quả hơn đòi hỏi phải có sự quản lý tập trung thống nhất của tất cả các cấp QLNN. Trước hết phải là nhận thức quản lý của lãnh đạo TP Hải Phòng, để từ đó có chủ trương, có chiến lược, có quyết tâm. Từ quyết tâm của những người đứng đầu, ảnh hưởng đó sẽ lan toả sang các cơ quan chức năng, các tổ chức, doanh nghiệp thuộc thành phố, từ đó xác định chiến lược và định hướng bằng hệ thống các văn bản hoàn chỉnh cho các tổ chức, doanh nghiệp đầu tư trọng tâm phát triển dịch vụ logistics cảng biển.

Hai là, hoàn thiện hệ thống pháp luật và các cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics cảng biển. Hệ thống văn bản pháp luật, chính sách về logistics cảng biển hiện nay vẫn còn nhiều rào cản, chưa tương thích để tạo môi trường thể chế thuận lợi cho dịch vụ logistics cảng biển phát triển. Về mặt pháp lý, logistics mới chỉ được công nhận là hành vi thương mại trong Luật Thương mại. Ngày 5/9/2007, Chính phủ ban hành Nghị định số 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành Luật Thương mại về "Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với

thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics". Theo các chuyên gia trong lĩnh vực logistics thì Nghị định này còn sơ sài đối với một lĩnh vực liên ngành, phức tạp và chưa tạo đủ hành lang pháp lý để logistics thật sự phát triển và đối với dịch vụ logistics cảng biển thì lại càng xa hơn. Hệ thống pháp luật về dịch vụ logistics cần được tiếp tục hoàn thiện, hơn thế cần sớm được hoàn thiện để đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn. Cần hoàn thiện khung khổ pháp lý đối với dịch vụ logistics cảng biển theo hướng xây dựng hệ thống pháp luật chuyên biệt cho lĩnh vực này. Cần tổng hợp các văn bản liên quan đến dịch vụ logistics cảng biển và nghiên cứu, ban hành luật riêng về dịch vụ logistics cảng biển.

Ba là, đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng theo hướng phát triển E-logistics.

- QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phải hướng tới hình thành mô hình dịch vụ logistics điện tử (E-logistics). Đây là xu hướng chung của các nước trên thế giới trong QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển và cũng là điều kiện tiên quyết cho việc nâng cao năng lực cạnh tranh đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

- Các cấp QLNN cần quy định và xây dựng cơ sở dữ liệu công nghệ thông tin phục vụ riêng cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng và quản lý các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng.

Thứ tư, liên kết và phát huy vai trò của các hiệp hội có liên quan tới dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Để đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cần tổ chức hệ thống quản lý và hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics một cách hiệu quả. Cần xúc tiến thành lập chi hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng Hải Phòng nằm trong VLA. Cách đây hàng chục năm Singapore đã xây dựng hệ thống cảng biển, công ty vận tải biển, hãng hàng không, công ty logistics thành một chuỗi dịch vụ thống nhất theo mô hình One - Stop Shop (mô hình một cửa). Nước này cũng đã chuyển đổi Hiệp Hội Giao Nhận thành Hiệp Hội Logistics, điều này thể hiện sự phát triển vượt bậc của ngành dịch vụ logistics Singapore. ♦

Tài liệu tham khảo:

1. Đặng Đình Đào (2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH độc lập cấp Nhà nước, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân.

2. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2005), *"Luật Thương mại"*, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.

3. Nguyễn Thanh Thủy (2009), *"Khái niệm và mô hình logistics cảng biển"*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 - 4/2009

4. Đỗ Hoàng Toàn, Mai Văn Bưu (2008) *"Giáo trình quản lý nhà nước về kinh tế"*, Nhà xuất bản trường đại học Kinh tế quốc dân

5. Đoàn Thị Hồng Vân (2003), *Logistics - Những vấn đề cơ bản*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội, Hà Nội.

6. Christopher, M. (1998), *"Logistics and Supply Chain Management"*, McGraw - Hill, New York.

Gattorna, J. (1983), *"Handbook of Physical Distribution Management"*, 3th edition, Gower Publishing Company, England.

7. Hum Sin Hoon (2008), *"Building a Logistics/Supply Chain Hub: The Singapore Experience"*, Singapore.

Summary

Logistics services are a kind of systematic general services. The effectiveness of the service supply chain plays a crucial role to the competitiveness of a country's industries and trade, this effectiveness not only depends on the operational quality of the chain but also is largely affected by the quality of state administration. Recently many encouraging achievements have been gained in state administration on logistics services in seaports, however there still remain not a few limitations that have hindered the development of these services in Vietnam. To solve these problems, it is necessary to research experience of state administration of seaport logistics services from countries with similar features but high growth rate to draw useful lessons for Vietnam.