

PHÁT TRIỂN LOGISTICS ĐỂ TẠO ĐÀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ CHO THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH VÀ VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA NAM

● TRẦN VĂN THIỆN

TÓM TẮT:

Trong bối cảnh hội nhập toàn cầu, khi các quan hệ hợp tác được thiết lập, sản phẩm công nghiệp hỗ trợ sẽ là một bộ phận không thể tách rời, cấu thành chuỗi sản phẩm của các tập đoàn công nghiệp đa quốc gia trên thế giới. Logistics và chuỗi cung ứng trở thành cầu nối tham gia vào hệ thống sản xuất quốc tế. Giá trị của dịch vụ logistics sẽ được tính trong chuỗi giá trị sản xuất công nghiệp của khu vực, cũng như toàn cầu.

Nền kinh tế của vùng hay quốc gia nào có ngành Logistics phát triển, đương nhiên các ngành công nghiệp hay dịch vụ của khu vực và quốc gia đó cũng phát triển. Vì vậy, cần đầu tư cho sự phát triển logistics để tạo đà phát triển kinh tế cho Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và vùng kinh tế trọng điểm nói chung. Đây là vấn đề được bàn đến trong bài viết dưới đây.

Từ khóa: Logistics, doanh nghiệp, hạ tầng giao thông, chuỗi cung ứng, chuyển đổi số, Thành phố Hồ Chí Minh, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

1. Đóng góp của ngành Logistics cho nền kinh tế

Ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng là ngành quản lý mạng lưới kết nối của các doanh nghiệp tham gia vào việc cung cấp hàng hóa và dịch vụ cho doanh nghiệp, người tiêu dùng. Đây là một trong những ngành quan trọng, không thể thiếu trong guồng quay kinh tế quốc gia. Khi nền kinh tế thế giới đang ngày càng phát triển mạnh mẽ với các tiến bộ vượt bậc về khoa học - công

nghệ và xu hướng toàn cầu hóa, thì giao thương hàng hóa rất lớn và cạnh tranh ngày càng gay gắt hơn. Điều này mang đến những cơ hội và cả thách thức cho ngành Logistics nói riêng và nền kinh tế nói chung.

Sự giao thương giữa các doanh nghiệp và quốc gia trên thế giới ngày càng trở nên thuận lợi thì việc sản xuất một sản phẩm hoàn chỉnh được hình thành từ nhiều sản phẩm khác nhau của ngành công nghiệp phụ trợ với sự trợ giúp của dịch vụ

logistics. Điều này làm cho ngành Logistics có điều kiện khẳng định được vị thế và tiềm năng tăng trưởng lớn hơn, trở thành một trong những công cụ cạnh tranh đặc lực của nền kinh tế trong việc tiếp cận và phát triển các giao dịch quốc tế. Hơn thế nữa, logistics và chuỗi cung ứng phát triển sẽ kéo theo rất nhiều ngành khác phát triển, như: thương mại quốc tế, bảo hiểm, hàng không, cảng biển và giao thông,... góp phần nâng cao vị thế của quốc gia trên thị trường quốc tế.

Phát triển dịch vụ logistics sẽ đem lại nguồn lợi khổng lồ cho nền kinh tế đất nước. Đối với những nước phát triển như Mỹ và Nhật Bản, logistics đóng góp khoảng 10% GDP. Riêng đối với những nước đang phát triển, tỷ lệ này còn cao hơn. Tại Việt Nam, dịch vụ logistics đã đóng góp vào nền kinh tế quốc gia 5% GDP vào năm 2020 và đặt mục tiêu đạt từ 8 - 10% vào năm 2025. Vai trò và hoạt động của các doanh nghiệp logistics có ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả hoạt động của doanh nghiệp dịch vụ, sản xuất và xuất nhập khẩu nói riêng và nền kinh tế của Việt Nam nói chung.

2. Thực trạng ngành Logistics của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam

Thành phố Hồ Chí Minh là hạt nhân của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, đóng góp ngân sách lớn nhất của cả nước. Mặc dù có nhiều tiềm năng, nhưng hiện tại, ngành Logistics của vùng vẫn còn nhiều hạn chế bao gồm cơ sở hạ tầng cả phần cứng và phần mềm, cũng như công nghệ quản lý, môi trường chính sách.

Theo thống kê, vùng Đông Nam bộ có khoảng 14.800 doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics, chiếm 49,2% tổng số doanh nghiệp logistics cả nước. Số lượng doanh nghiệp logistics của thành phố Hồ Chí Minh với 11.027 doanh nghiệp, tỉnh Bình Dương là 1.655 doanh nghiệp, Đồng Nai có 1.223 doanh nghiệp.

Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam hiện có nhiều "điểm nghẽn", mà nổi bật là cơ sở hạ tầng, vấn đề quan trọng tác động đến hoạt động logistics. "Điểm nghẽn" này dẫn đến nhiều thách thức cho doanh nghiệp logistics. Trong khi giao

thông đường bộ chưa đáp ứng kết nối cảng với các khu công nghiệp, nơi sản xuất, kho hàng, thì vận tải đa phương thức chưa thể phát huy hiệu quả, vì thiếu kết nối giữa các phương thức giao thông khác như hàng không, đường sắt, đường bộ và đường thủy. Việc đầu tư các phương thức này lại đang thiếu đồng bộ, không theo kịp quy hoạch. Đặc biệt trong quy hoạch đường bộ bao gồm đường cao tốc và đường vành đai nhằm liên kết toàn vùng đã có quy hoạch từ lâu nhưng vẫn chưa đầu tư được. Toàn vùng hiện chỉ có 2 tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây và Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương. Các dự án quy hoạch đường vành đai và trục giao thông kết nối vẫn đang chậm triển khai. Về đường thủy nội địa, vùng Đông Nam bộ có 6 tuyến. Tuy nhiên, nhiều cầu vượt sông trên các tuyến chính lại không bảo đảm tĩnh không. Tỉnh không cầu Bình Triệu, cầu Bình Phước thấp, tàu lớn không qua được. Gần đây, chỉ mới có cầu đường sắt Bình Lợi được làm mới. Với những hạn chế trên, ngành Logistics chưa thể phát triển tương xứng với tiềm năng, lợi thế vùng, khiến chi phí logistics cao và sự liên kết giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu chưa đạt được hiệu quả như mong đợi.

Các tuyến vành đai 3 và 4 kết nối các tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam chưa được đầu tư cũng ảnh hưởng tiêu cực đến giao thông, vận chuyển hàng hóa 2 chiều. Các tuyến đường bộ nối đến cảng Cát Lái, Khu cảng cạn Trường Thọ, sân bay Tân Sơn Nhất quá tải, các ga hàng không đã hết công suất. Gần đây, đường vành đai 3 được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư kết nối Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương và Long An, con đường này khi hình thành sẽ giúp cho ngành Logistics của vùng Đông Nam bộ thêm động lực phát triển.

Thành phố Hồ Chí Minh vừa là thị trường tiêu thụ lớn, vừa là trung tâm phân phối lớn nhất nước. Tuy nhiên, việc chưa có các trung tâm logistics đáp ứng đầy đủ tiêu chí, về lâu dài có thể gây nên những ách tắc nhất định cho sự lưu thông hàng hóa

và dịch vụ logistics. Theo các chuyên gia kinh tế, chi phí logistics cao khiến giá thành hàng hóa của Việt Nam cao hơn so với các nước khác, làm giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp sản xuất trong nước và của cả nền kinh tế.

Việc đẩy mạnh liên kết giữa các doanh nghiệp logistics với nhau, giữa doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu còn yếu, chưa hình thành được mạng lưới các doanh nghiệp logistics có quy mô lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường, thúc đẩy ngành Logistics phát triển, nhằm hạ giá dịch vụ logistics. Ngoài ra, một thách thức khác được đặt ra với ngành Logistics là chất lượng nguồn nhân lực. Có 53,3% doanh nghiệp logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh thiếu đội ngũ cán bộ có năng lực và kinh nghiệm, 30% doanh nghiệp có nhu cầu đào tạo lại đội ngũ nhân viên của họ.

3. Giải pháp giúp ngành Logistics của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam phát triển

Một ngành Logistics vững mạnh chính là chìa khóa để đất nước tham gia tích cực vào chuỗi giá trị toàn cầu. Đối với Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung, muốn có ngành Logistics phát triển, giúp kinh tế khu vực phát triển bền vững hơn thì cần một số giải pháp sau:

Việc kết nối hạ tầng vùng là một bài toán khó, đòi hỏi các địa phương trong vùng phải cùng chung tay, phát huy tiềm lực của mỗi địa phương mình và cùng nhau đóng góp các sáng kiến nhằm hoàn thiện, thúc đẩy hoạt động logistics vùng phát triển. Cần có chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông liên vùng, trong đó, tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc, đường vành đai. Nhà nước cần ban hành cơ chế huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân, đất đai... để có ngân sách phát triển hạ tầng và có các chính sách thúc đẩy việc liên kết vùng, một cơ chế đặc biệt và sự phối hợp giữa các tỉnh trong vùng. Đồng thời, cần tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, cảng biển, cảng hàng không, tạo thuận lợi hơn nữa cho dịch vụ logistics phát triển, nhằm nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh

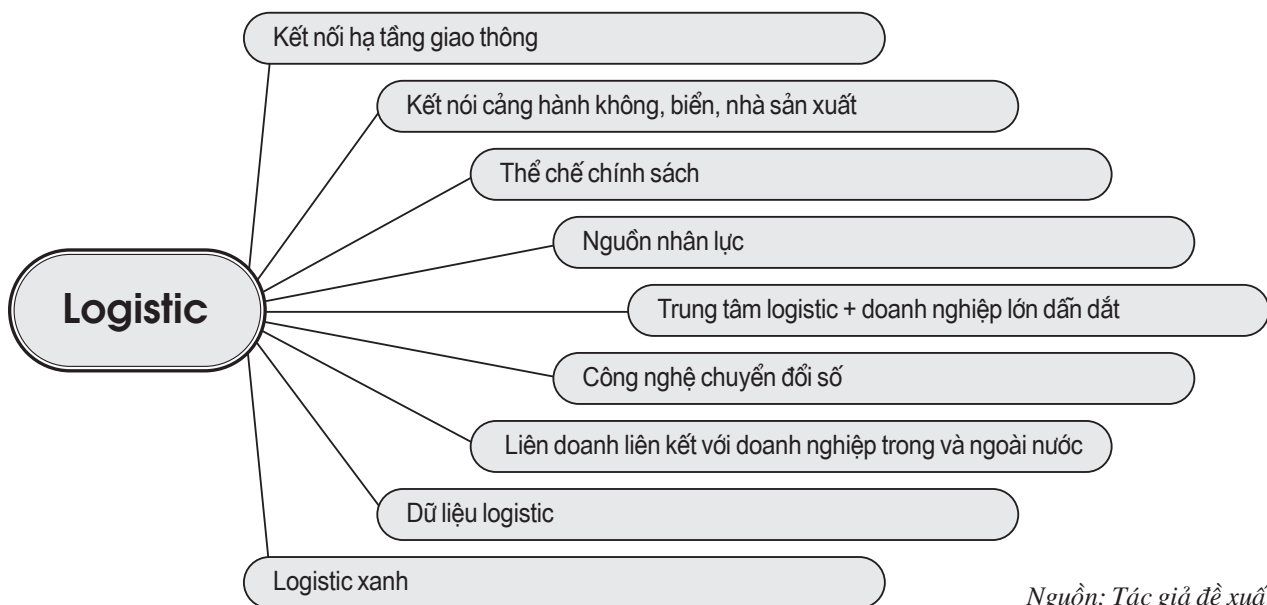
tế. Hiện tại, Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương và Long An đang cùng nhau đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng để khởi công tuyến vành đai 3 vào tháng 6 năm 2023 kết nối 4 địa phương là điển hình thứ vị trong hợp tác kết nối vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Những địa phương có tiềm năng phát triển dịch vụ cảng biển và logistics như Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Long An và Bà Rịa - Vũng Tàu cần hình thành các doanh nghiệp (DN) dịch vụ logistics đầu tàu, ứng dụng các công nghệ mới trong hoạt động logistics, chú trọng huấn luyện đội ngũ quản lý có năng lực cho ngành Logistics và đồng thời xây dựng trung tâm logistics hiện đại, đáp ứng nhu cầu phát triển hiện tại và tương lai cho vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Quá trình chuyển đổi số ở các cơ quan nhà nước cũng giúp các thủ tục hành chính về logistics đơn giản, nhanh chóng. Về phía các doanh nghiệp cũng nhận rõ việc cần những công nghệ mới để đáp ứng yêu cầu của thương mại điện tử, chuỗi cung ứng, cần tăng cường ứng dụng công nghệ để số hóa dữ liệu hành trình vận chuyển, áp dụng tự động hóa trong lĩnh vực logistics từ khâu vận chuyển, dịch vụ cảng, kho bãi, vận tải,... sử dụng hệ thống phần mềm, nền tảng tối ưu hóa logistics nhằm cắt giảm chi phí logistics, nâng cao chất lượng, tự động hóa trong quản trị kho hàng, cũng như mảng logistics đô thị với sự hậu thuẫn mạnh mẽ của công nghệ số.

Đẩy mạnh các hoạt động liên doanh, liên kết, hợp tác quốc tế, chuyển giao công nghệ, phương pháp quản lý tiên tiến của các nước có ngành Logistics phát triển nhằm tận dụng công nghệ và nguồn vốn cũng như thị trường để đẩy mạnh phát triển ngành Logistics khu vực và trong nước phát triển, đặc biệt là trong lĩnh vực đào tạo, logistics số, logistics thương mại điện tử... nhằm nâng cao năng lực, khả năng thích ứng, sức cạnh tranh và làm chủ một số chuỗi giá trị của doanh nghiệp trong lĩnh vực này thời gian tới. Đây phải được xem là quyết sách đột phá nhằm nâng tầm các

Sơ đồ 1: Các giải pháp giúp ngành Logistics của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam phát triển



dịch vụ ngành Logistics phục vụ cho phát triển kinh tế vùng và hạ giá thành logistics so với các nước trong khu vực.

Sự tác động của các giải pháp trên được thể hiện qua Sơ đồ 1.

4. Kết luận

Bài viết đã phân tích những thuận lợi và hạn chế, đồng thời đề xuất giải pháp để ngành Logistics Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam phát triển, đóng góp vào sự phát triển của chung của cả nước. Cụ thể:

Thuận lợi: Thành phố Hồ Chí Minh và Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam là nơi tập trung được chất xám, nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn cao, có nhiều trường đại học lớn ở Thành phố Hồ Chí Minh, có hệ sinh thái khởi nghiệp đang phát triển, tập trung nhiều doanh nghiệp chuyên ngành logistics, có cảng hàng không, cảng biển, hoạt

động xuất nhập khẩu nhộn nhịp, vùng sản xuất lớn hàng hóa xuất nhập khẩu, là trung tâm tài chính lớn nhất nước, nơi tập trung các tổ chức tín dụng lớn, chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh đang tích cực đẩy mạnh chuyển đổi số.

Hạn chế: Chưa có trung tâm logistics lớn, chưa có doanh nghiệp logistics lớn, liên kết liên vùng chưa tốt, kết nối giao thông trong vùng, giữa cảng biển, cảng hàng không, kho bãi, khu công nghiệp chưa tốt, doanh nghiệp chuyển đổi số còn chậm.

Giải pháp: Cần kết nối giao thông trong vùng và cảng biển, cảng hàng không, kho bãi, khu công nghiệp; thành lập doanh nghiệp lớn đầu tàu về logistics, trung tâm logistics lớn cho vùng, liên kết đầu tư nước ngoài về logistics, chuyển đổi số ngành logistics, số hóa dữ liệu đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành Logistics và logistics xanh ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. UBND Thành phố Hồ Chí Minh (2020). *Quyết định số 2392/QĐ-UBND ngày 03/07/2020 về cập nhật kiến thức chính quyền điện tử Thành phố Hồ Chí Minh.*

2. Trung tâm Xúc tiến thương mại và đầu tư Thành phố Hồ Chí Minh Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam và Hiệp hội Logistics Thành phố Hồ Chí Minh (2022). *Logistics vùng Đông Nam bộ: Chia sẻ và góc nhìn từ chuyên gia*, hội thảo, Thành phố Hồ Chí Minh.
3. Daniel Stanton (2017). *Quản lý chuỗi cung ứng for dummies*. USA: Wiley.
4. Đặng Đình Đào, Tạ Văn Lợi, Nguyễn Minh Sơn, Đặng Thị Thúy Hồng (2017). *Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*. Nxb Dân Trí, Hà Nội.
5. Vũ Đặng Dương (2022). *Cảng biển và Logistics - Nhìn lại hành trình phát triển*. Nxb Dân Trí, Hà Nội.

Ngày nhận bài: 5/12/2022

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 15/12/2022

Ngày chấp nhận đăng bài: 5/01/2023

Thông tin tác giả:

TS. TRẦN VĂN THIÊN

Trường Đại học Văn Lang

DEVELOPING THE LOGISTICS SECTOR TO FACILITATE THE ECONOMIC GROWTH OF HO CHI MINH CITY AND THE SOUTHERN KEY ECONOMIC REGION

● PhD. **TRAN VAN THIEN**

Van Lang University

ABSTRACT:

In the context of global integration, supporting industry products play a key role in product chains of multinational manufacturing companies. The logistics industry connects different manufacturing parts in the international production system. The value of logistics services is counted in the regional and global industrial production values. The logistics industry also plays an important role in the economic growth of a region or a country. As a result, it is essential to invest more into the logistics sector in Ho Chi Minh City in particular and in the Southern key economic region of Vietnam in general.

Keywords: logistics, enterprise, transportation infrastructure, supply chain, digital transformation, Ho Chi Minh City, Southern key economic region.