

NGUỒN NHÂN LỰC CỦA NGÀNH LOGISTICS TẠI VIỆT NAM. NHỮNG VẤN ĐỀ LƯU Ý TRONG ĐÀO TẠO

Nguyễn Thị Cẩm Loan*, Bùi Thị Tố Loan*

TÓM TẮT

Theo đánh giá của các tổ chức quốc tế, GDP toàn cầu gia tăng. Điều này mở ra cơ hội giao thương ngày càng lớn giữa các nước trên thế giới, chắc chắn sẽ mang lại cơ hội cho các quốc gia để phát triển lĩnh vực dịch vụ logistics. Tuy nhiên nếu chất lượng của nguồn nhân lực của một quốc gia trong lĩnh vực này thấp sẽ dẫn đến chi phí logistics và quản trị chuỗi cung ứng cao, gây cản trở việc thu hút đầu tư nước ngoài cũng như phát triển kinh tế, mất dần cơ hội toàn cầu hóa. Bài viết phân tích nhu cầu của ngành dịch vụ logistics, hiện trạng nguồn nhân lực của ngành, xác định các tồn tại để làm cơ sở cho những lưu ý trong đào tạo nhằm xây dựng giải pháp nhằm phát triển bền vững ngành logistics tại Việt Nam.

Từ khóa: Nhân lực ngành logistics.

ABSTRACT

Based on international organizations' analysis, global GDP has been rapidly grown, leading to more opportunities for international trade, and providing advantages for countries to develop services associated with logistics. However, if the quality of a country's human resources in this field is low, it will result in high logistics costs, alleviating the attractiveness of foreign investment, and rising difficulties in promoting economic development. The paper analyzes the current status of human resources in this sector; identifies the shortcomings. And then they will be considered as the basis for proposing solutions in terms of training for sustainable developments in this sector.

Keywords: Human resources in logistics.

1. Giới thiệu chung

Logistics là các hoạt động liên quan đến lên kế hoạch, thực hiện các nguồn lực sẵn có của doanh nghiệp một cách có hiệu quả với chi phí tối thiểu nhất. Logistics phát triển ứng dụng trong lĩnh vực kinh tế từ cuối thập niên 60-70 của thế kỷ 20. Khi đó logistics là các

hoạt động liên quan đến phân phối sản phẩm, hàng hóa cho khách hàng gồm vận tải, phân phối, bảo quản hàng hóa, quản lý tồn kho, bao bì đóng gói, phân loại, dán nhãn... Sau một quá trình, logistics phát triển lên tầm cao mới, mang tính chiến lược về quản trị chuỗi nối tiếp các hoạt động từ nhà cung cấp đến nhà sản xuất và đến khách hàng cuối cùng tiêu dùng sản phẩm. Giữa logistics và chuỗi cung ứng có mối quan hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại, hỗ trợ

* Trường Đại học Tài chính - Marketing

nhau với mục tiêu chung là thực hiện dịch vụ khách hàng với chi phí tối ưu nhất.

2. Nhu cầu về nhân lực ngành logistics tại Việt Nam

Toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế với xu thế phát triển ngày càng mạnh mẽ đã tạo ra cơ hội giao thương lớn giữa các quốc gia trên thế giới, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu diễn ra với cường độ ngày một cao. Quỹ Tiền tệ Quốc tế dự báo tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2018 và 2019 tăng lên mức 3,7% (IMF, 2018). Ngân hàng Thế giới cũng đã dự đoán tăng trưởng ở thị trường mới nổi và các nền kinh tế đang phát triển (EMDEs) sẽ đạt đến mức cao ổn định 4,7% trong năm 2019 và 2020 (World Bank, 2018a). Riêng Việt Nam, đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) trong thời gian qua tăng mạnh. Theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, năm 2017 vốn đăng ký FDI ở Việt Nam đã tăng gần gấp đôi trong 4 năm qua, (20 tỷ USD năm 2014 lên 28.8 tỷ và 36 tỷ USD năm 2017). Đến nay VN đã ký kết và đang đàm phán 17 hiệp định thương mại tự do FTA thế hệ mới. Theo đó, thuế suất hàng hóa xuất nhập khẩu sẽ giảm dần, nhiều mặt hàng sẽ về 0, tạo thuận lợi thu hút đầu tư, phát triển kinh tế. Chỉ số năng lực hoạt động logistics của VN đã cải thiện rõ rệt từ vị trí 64/160 năm 2016 lên 39/160 năm 2018 (World Bank, 2018b). Nhờ bắt cơ hội này, các công ty logistics hàng đầu trên thế giới đã có mặt tại Việt Nam nhằm tham gia vào việc cung cấp dịch vụ logistics cho các công ty sản xuất trên toàn cầu. Đây thực sự là cơ hội lớn để ngành logistics VN bùng nổ.

Tầm quan trọng của logistics đã được chính phủ và các bộ ngành thừa nhận trong thời gian qua, tạo nhiều thuận lợi để phát triển

và nhu cầu nhân lực về ngành logistics ngày một tăng. Năm 2017, ngành logistics đã nhận được sự quan tâm sâu sắc, toàn diện từ phía nhà nước với nhiều chỉ đạo tạo thuận lợi cho sự phát triển của ngành như sau:

Quyết định số 200/QĐ-TTg về phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 (ngày 14/02/2017). Có thể nói quyết định này hết sức cần thiết, kịp thời và sẽ tạo bước đột trong lĩnh vực logistics, trong đó “Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực” là một trong 6 nhiệm vụ quan trọng được đặt ra trong kế hoạch.

Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định về kinh doanh dịch vụ logistics (ngày 30/12/2017), thay thế Nghị định 140/2007 NĐ-CP. Nghị định nêu rõ việc cải cách thể chế liên quan đến ngành dịch vụ logistics tạo thuận lợi cho doanh nghiệp logistics trong nước và nước ngoài thực hiện.

Nghị quyết 19/2018/ NQ-CP (ngày 15/5/2018) về tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia 2018 và những năm tiếp theo (có nhiều nội dung liên quan trực tiếp đến ngành dịch vụ logistics).

Quyết định số 27/2018 QĐ-TTg (ngày 06/7/2018) ban hành hệ thống ngành kinh tế Việt Nam, trong đó ngành logistics lần đầu tiên được cấp mã ngành.

Nhìn chung, các văn bản trên tạo điều kiện thu hút sự gia nhập của các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế vào việc đầu tư phát triển thị trường logistics của Việt Nam theo đẳng cấp quốc tế. Đồng thời dưới áp lực cạnh

tranh của ngành, các công ty logistics trong nước buộc phải mở rộng quy mô, gia tăng hợp tác, liên kết với nhau, và với các nhà đầu tư nước ngoài để tồn tại.

Nói chung, toàn cầu hóa, sự gia tăng của các chuỗi sản xuất toàn cầu đã khiến dịch vụ logistics trở thành một lợi thế cạnh tranh chiến lược, nhưng chỉ có các quốc gia có năng lực cạnh tranh về logistics mới có thể tận dụng cơ hội kết nối sâu vào “mạng internet vật chất” này. Rõ ràng nhu cầu về nguồn nhân lực cho logistics đang tăng cao nhưng hiện nay nguồn nhân lực VN có đủ khả năng làm tốt công tác logistics để kết nối tốt vào “mạng internet vật chất” này chưa? Bài viết xác định những tồn tại của nhân lực logistics tại Việt Nam, từ đó đưa ra các đề xuất liên quan đến đào tạo nguồn nhân lực của ngành để cải thiện chất lượng nguồn nhân lực.

3. Thực trạng về số lượng và chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics tại Việt Nam

3.1. Về số lượng của nguồn nhân lực được đào tạo

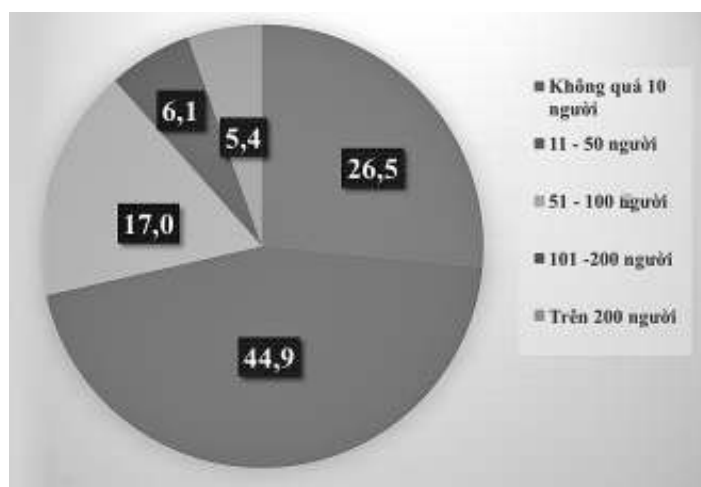
Để đáp ứng nguồn nhân lực cho ngành, nhiều trường ở Việt Nam đã xây dựng và đào tạo chuyên sâu về Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng trong những năm gần đây. Xét về hình thức đào tạo, trong phạm vi cả nước, hiện nay có 3 hình thức đào tạo về lĩnh vực logistics đó là tại các cơ sở đào tạo bậc đại học/sau đại học; chương trình nghề tại các hiệp hội và tại chính doanh nghiệp. Tại địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, một số trường đại học có đào tạo chuyên ngành logistics như Đại học quốc tế thuộc Đại học Quốc gia TP. HCM, Đại học RMIT, Đại học GTVT TP.HCM, Đại học Bách khoa, Đại học Văn Lang, Đại học Sư phạm Kỹ thuật, ... Một số trường đại học khác đào

tạo ngành học này lồng ghép trong các ngành kinh doanh quốc tế, ngoại thương. Các hiệp hội tham gia đào tạo là Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam và Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải Việt Nam, Liên đoàn các hiệp hội giao nhận Asean (AFFA), ...

Hiện nay trong khi chưa có công bố chính thức nào về số lượng sinh viên, học viên chuyên ngành logistics được đào tạo và ra trường mỗi năm, cũng như tình hình số lượng được đào tạo so với nhu cầu của ngành, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tiến hành khảo sát về số lượng của nguồn nhân lực này.

- Tại hội thảo “Đào tạo và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics tháng 10, năm 2017, VLA cho biết cả nước hiện có 1 triệu lao động trong ngành này với khoảng hơn 3.000 doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ logistics (VLA, 2017a). Hiệp hội cũng đã thực hiện cuộc khảo sát trên 108 doanh nghiệp của hiệp hội trong tháng 9/2017. Kết quả cho thấy có đến gần 50% công ty có nhu cầu tuyển thêm từ 15-20% nhân viên trong thời gian tới. Nhu cầu sử dụng nhân lực đến năm 2025 -2030 là khoảng 300.000 nhân viên chuyên nghiệp, trong số khoảng 1,2 triệu người hoạt động trong lĩnh vực logistics. Nếu tính đến thời gian 2020, ngành logistics Việt Nam cũng cần thêm 20.000 lao động chất lượng cao.

- Đến 8/2018, VLA đã xác định lại số doanh nghiệp hoạt động trong ngành logistics là khoảng 4.000 và khảo sát lại nhu cầu tuyển dụng lao động trong tương lai. Mẫu khảo sát là 148 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics theo xác suất đại diện cho các loại hình doanh nghiệp logistics hoạt động tại VN. Kết quả cho thấy có 44,9% công ty được hỏi trả lời tuyển thêm 11-50 người trong 5 năm tới (VLA, 2018).



Hình 1: Nhu cầu tuyển thêm nhân sự ngành dịch vụ logistics trong 5 năm tới

Nguồn: VLA (tháng 8/2018)

Từ khảo sát trên, tác giả tính toán ra con số cho ngành logistics trung bình trên mỗi năm số phỏng chừng về nhu cầu lao động tăng lên (cho 5 năm tới) là hơn 24.000 người.

Bảng 1: Bình quân nhu cầu lao động tăng thêm của ngành dịch vụ logistics trên mỗi năm (trong 5 năm tới)

Tỷ lệ DN	Tuyển dụng trong 5 năm	Tuyển dụng cao nhất bình quân 1 năm	Tuyển dụng thấp nhất bình quân 1 năm	Số nhu cầu nhân lực tăng thấp nhất mỗi năm
26.50%	<10 người	2	0	0
44.19%	11- 50 người	10	2.2	3888.72
17%	51- 100 người	20	10.2	6936
6.10%	101 - 200 người	40	20.2	4928.8
5.40%	> 200 người	40	40.2	8683.2
Tổng nhu cầu nhân lực tăng mỗi năm				24,436.72

Nguồn: Tính toán của tác giả dựa trên khảo sát của VLA/2018

Dựa trên nhu cầu lao động đó, có thể nói rằng phát triển nguồn nhân lực của ngành logistics là vấn đề cấp bách. Hơn nữa, chúng ta chưa tính đến khả năng sinh viên học ngành logistics lại không lựa chọn làm việc cho các doanh nghiệp logistics vì chương trình đào tạo

logistics và quản trị chuỗi cung ứng của các trường nhìn chung giúp người học sau khi ra trường có thể làm việc trong các môi trường khác. Cụ thể họ có thể làm trong các cơ quan quản lý nhà nước có phụ trách bộ phận xuất nhập khẩu như Sở Công thương, Sở Kế

hoạch đầu tư hoặc có thể tham gia vào thị trường lao động ngành logistics tại các nước trong khu vực và trên thế giới.

3.2. Về chất lượng nguồn nhân lực của ngành

Ai cũng phải thừa nhận rằng chất lượng nguồn nhân lực logistics sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics. Trong thế giới cạnh tranh gay gắt này, chất lượng của dịch vụ logistics có thể tác động đáng kể đến quyết định của các doanh nghiệp trong việc lựa chọn quốc gia để đầu tư sản xuất, lựa chọn nhà cung ứng để mua hàng và lựa chọn các thị trường tiêu dùng để xâm nhập. Chi phí logistics cao và đặc biệt là hoạt động dịch vụ nghèo nàn sẽ là một rào cản đối với thương mại và đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), và do đó cản trở tăng trưởng kinh tế, dễ bị mất đi những cơ hội của toàn cầu hóa. Muốn có được “chất lượng logistics” tốt để tận dụng cơ hội phát triển nước nhà không còn cách nào khác là phải đào tạo nguồn lực của ngành bài bản, đáp ứng tốt đòi hỏi của xã hội.

Thực tế cho thấy một số trường khi đào tạo về chuyên ngành này cũng đã quan tâm nhiều đến chất lượng, đòi hỏi của nghề bằng cách nâng cao tính ứng dụng, thực tế của nó. Tuy vậy, kết quả phản ánh của các doanh nghiệp logistics trong khảo sát của VLA tháng 8/2018 cho thấy 60% doanh nghiệp cho rằng khó khăn của doanh nghiệp trong cung cấp dịch vụ logistics là nguồn nhân lực còn hạn chế, chất lượng nguồn nhân lực còn nhiều vấn đề đáng xem xét (VLA, 2018).

Thứ nhất, xét về trình độ chuyên môn, kinh nghiệm làm việc: Theo kết quả điều tra của Viện Nghiên cứu và Phát triển của Trường

Đại học Kinh tế Quốc dân, hiện nay có tới 80,26% nhân lực trong các công ty logistics chủ yếu vẫn được đào tạo thông qua các công việc hàng ngày; 23,6% lao động tham gia các khóa đào tạo trong nước; 6,9% thuê các chuyên gia nước ngoài đào tạo; còn những người tham gia các khóa đào tạo ở nước ngoài chỉ chiếm 3,9% (bản tin BCT, 2017). Theo tổng hợp của VLA, 2018 về kết quả khảo sát các doanh nghiệp logistics thì có 45% nhân viên tốt cho tiêu chí này. Các doanh nghiệp sử dụng lao động trong ngành đòi hỏi người lao động phải nắm bắt nhanh công việc, hiểu sâu chuyên môn, nhanh nhẹn giải quyết vấn đề nên nguồn nhân lực thiếu chuyên nghiệp sẽ cản trở sự phát triển của ngành và khó theo kịp tốc độ phát triển của thế giới.

Thứ hai, xét về trình độ ngoại ngữ và công nghệ thông tin và truyền thông: Theo thông tin trên website của Bộ Công thương, nhân lực ngành logistics thiếu kiến thức toàn diện, thiếu kiến thức mang tính ứng dụng, còn hạn chế, chưa theo kịp tiến độ phát triển của logistics thế giới (BCT, 2017). Trình độ tiếng Anh nghiệp vụ logistics của nhân viên chưa cao. Kết quả khảo sát của VLA trong năm 2018 chỉ ra rằng 29% nhân viên được đánh giá tốt về IT và ngoại ngữ, còn mức khá là 41% (VLA, 2018). Dù bảng khảo sát còn hạn chế là chưa tách rời trình độ IT và ngoại ngữ, nhưng cũng phần nào cung cấp được bức tranh về trình độ của người lao động đang làm trong ngành.

Thứ ba, xét về khả năng làm việc trong môi trường quốc tế: Nhân viên làm việc trong lĩnh vực này phải sử dụng tiếng Anh để giao dịch và mức độ sử dụng nhiều hay ít tùy thuộc vào môi trường làm việc là doanh nghiệp trong nước, công ty 3PL, hay các doanh nghiệp FDI.

Vì vậy, rào cản ngôn ngữ khiến cho hiệu suất làm việc không đạt hiệu quả cao. Khảo sát của VLA, 2018 cho thấy về chỉ số này là 29,5% nhân viên được đánh giá tốt, 33,6% khá.

Thứ tư, xét về kỹ năng mềm trong giải quyết công việc: Kỹ năng mềm trong ngành dịch vụ logistics cũng như các ngành khác, gồm nhiều kỹ năng như thương lượng, đàm phán, soạn thảo văn bản, giải quyết vấn đề,... Theo VLA, 2018, tổng tỷ lệ đánh giá cho cả tốt và khá là 38%. Việc này phần nào giải thích cho lý do tại sao các doanh nghiệp luôn ưu tiên nhân viên có kinh nghiệm. Nhiều sinh viên mới ra trường chưa sẵn sàng thay đổi tư duy khi đi làm. Không ít sinh viên mới ra trường vẫn còn tư thế ỉ trong công việc, không biết cách sắp xếp ý để báo cáo công việc khi gặp sự cố lên cấp trên sao cho rõ ràng nhất, ngắn gọn nhất mà người nghe dễ nắm tình hình nhất. Hay khi gặp sự cố hay khó khăn, thay vì họ tự suy nghĩ đưa ra cách giải quyết và hỏi cấp trên về tính khả thi của phương án của mình để hành động, họ thụ động chờ nhận phương án từ cấp trên.

4. Những lưu ý trong đào tạo nhằm đáp ứng yêu cầu về nguồn nhân lực của ngành dịch vụ logistics.

Qua phân tích, đánh giá thực trạng tình hình nguồn nhân lực ngành như trên, bài viết xác định những căn nguyên của tồn tại và đề xuất các giải pháp liên quan đến đào tạo cho các tồn tại đã nêu.

Thứ nhất, chương trình đào tạo chưa được xây dựng bài bản. Lý do cơ bản là các môn học của chuyên ngành logistics và quản trị chuỗi cung ứng bị bỏ buộc bởi khung chương trình ngành mà nó trực thuộc, bắt buộc sinh viên

phải học nhiều môn cơ sở ngành (có thể không liên quan nhiều đến chuyên ngành này) làm cho việc đào tạo chưa đủ sâu và đôi khi lệch trọng tâm. Các bộ ngành có liên quan đến đào tạo như Bộ Giáo dục, Bộ Giao thông, các trường, viện đang và sẽ mở ngành này cần có hội thảo trao đổi thẳng thắn những môn học thuộc chuyên ngành logistics buộc phải có để đảm bảo chất lượng nguồn nhân lực của ngành và ưu tiên thời lượng cho các môn này trước, tiếp đến mới tính đến những môn ít liên quan. Trong thời gian tới, xu hướng thời gian đào tạo tại trường được rút ngắn (đại học từ 4 năm xuống còn chỉ 3 năm hơn), việc xác định lại môn học bắt buộc cho chuyên ngành cũng là điều cần thiết.

Thứ hai là thiếu sự gắn kết giữa nhà trường, doanh nghiệp, hiệp hội, trung tâm và các viện để thiết kế chương trình đào tạo phù hợp với thực tế. Khoa chuyên môn tại các trường chưa thực sự nghiêm túc nghiên cứu yêu cầu của các doanh nghiệp đối với ngành nghề nên việc xây dựng chuẩn đầu ra có thể chưa hoàn toàn phù hợp với đòi hỏi của xã hội. Do đó sinh viên được đánh giá cao về điểm số ở trường chưa chắc được doanh nghiệp đánh giá cao trong công việc. Vấn đề này có thể được giải quyết nếu các nhà trường, khoa đào tạo chuyên môn có mối quan hệ tốt với các doanh nghiệp, hiệp hội. Sau đó, trường tổ chức hội thảo, mời được nhiều doanh nghiệp tham gia, đóng góp ý kiến nghiêm túc có đầu tư thời gian về yêu cầu của doanh nghiệp để từ đó khoa/ trường xây dựng nội dung giảng dạy và chuẩn đầu ra phù hợp. Hiện nay thương mại điện tử đang từng bước lấn thị trường của thương mại truyền thống thì E-logistics cũng cần phải được quan tâm, đào tạo để đáp ứng nhu cầu các đơn hàng điện tử, cải thiện hoạt

động giao hàng, giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh về giá, góp phần phát triển thương mại. Các doanh nghiệp logistics liên tục ứng dụng công nghệ mới vì vậy đòi hỏi chương trình giảng dạy cần cập nhật. Nếu tài liệu chưa sẵn có thì hội thảo với diễn giả là các chuyên gia đến từ các công ty logistics hiện đại cũng là giải pháp để người học hiểu biết thêm về công nghệ logistics.

Thứ ba, thiếu tính khách quan của người làm công tác giảng dạy khi đánh giá năng lực học tập của sinh viên. Nhiều giảng viên chưa hoàn toàn bám sát yêu cầu của môn học và dựa trên chuẩn đầu ra đã được quy định trước để đánh giá sinh viên và cho điểm môn học. Nhiều sinh viên đã đạt tất cả các môn học và ra trường nhưng thiếu rất nhiều kiến thức rất căn bản về ngành hay ngoại ngữ. Nên chăng lấy bài học về đào tạo tiếng Anh trong thời gian qua để áp dụng cho đào tạo chuyên ngành logistics. Bộ Giáo dục quy định điều kiện bên cạnh đạt được điểm số các môn học, cử nhân tiếng Anh phải có chứng chỉ ngoại ngữ quốc tế IELTS 6 hay 6.5 hoặc chứng chỉ quốc tế khác với trình độ tương đương. Điều này thực sự kiểm soát được chất lượng giảng dạy ngoại ngữ ở các trường. Như vậy, ngành logistics cũng có thể quy định thêm sinh viên phải có chứng chỉ logistics do các trung tâm quốc tế có uy tín cấp. Còn về điều kiện ngoại ngữ, để ra trường các trường đã quy định sinh viên ngành logistics hay sinh viên khối ngành kinh tế nói chung ra trường phải trình độ ngoại ngữ ở mức IELTS 5.0 hoặc tương đương. Nhưng các trường thường không đòi hỏi chứng chỉ quốc tế mà chấp nhận chứng chỉ do các trường đại học tự cấp với trình độ tương đương. Điều này làm giảm tính khách quan, sinh viên học

đối phó, hay có thể bóp méo yêu cầu về trình độ ngoại ngữ của sinh viên ngành logistics. Thiết nghĩ, các trường nên quy định sử dụng chứng chỉ ngoại ngữ quốc tế làm điều kiện đầu ra để đảm bảo được trình độ ngoại ngữ của sinh viên sau khi ra trường.

Thứ tư, thiếu sự phối hợp sâu giữa các doanh nghiệp với nhà trường về địa điểm thực tập cho sinh viên, cộng tác với doanh nghiệp để tổ chức hướng dẫn các đề tài liên quan đến thực tế tại doanh nghiệp, tham gia cùng giảng dạy một số học phần trong chương trình đào tạo. Ở hầu hết các trường, sinh viên phải tự tìm doanh nghiệp để xin thực tập. Tốt hơn một chút thì các trường cũng chỉ dừng lại ở mức độ ký biên bản ghi nhớ với các doanh nghiệp về việc nhận sinh viên thực tập của các trường hàng năm. Các trường không nắm rõ thực chất sinh viên được doanh nghiệp chỉ dạy môi trường thực tế ở mức độ nào, không khảo sát ý kiến sinh viên và doanh nghiệp các em đã thực tập. Hoặc có khảo sát doanh nghiệp thực tập nhưng do sinh viên thực hiện vì thế khó đánh giá được mức độ chân thực của bản trả lời. Thực tế là hầu như các doanh nghiệp không sâu sát đánh giá hoạt động thực tập, học hỏi thực tế của sinh viên tại doanh nghiệp vì đào tạo không thuộc trách nhiệm của họ. Nếu nhà trường đàm phán sâu hơn với doanh nghiệp (chia sẻ học phí thu được của sinh viên cho doanh nghiệp vào những hoạt động thực tập và ký kết nội dung rõ ràng những yêu cầu của nhà trường đối với doanh nghiệp trong việc hướng dẫn giúp đỡ sinh viên thực tập) thì chắc hẳn sau thời gian 2- 3 tháng được trải nghiệm thực tế, sinh viên sẽ gắn kết được lý thuyết và thực tế công việc, dần dần hình thành phong cách làm việc chuyên nghiệp.

Thứ năm, các trường không có phòng mô phỏng về doanh nghiệp logistics. Hiện nay, các trường trên thế giới đã đưa vào nội dung giảng dạy những phần mềm mô phỏng hoạt động doanh nghiệp về hoạt động vận tải, nhà kho, cảng giao nhận hàng hóa, cách thức đặt hàng, thực hiện đơn hàng hay cách tìm nguồn nguyên liệu, thương lượng nhà cung cấp. Ở Việt Nam tất cả sinh viên chỉ học trên lý thuyết, các phần mềm mô phỏng tối ưu toàn chuỗi không được đưa vào dạy. Nguyên nhân chính có thể hiểu là các phần mềm mô phỏng dạng này tốn rất nhiều chi phí xây dựng, chi phí duy trì và nguồn nhân lực hiểu tường tận để giảng dạy cho sinh viên. Điều đáng mừng là gần đây, Công ty TNHH Nguồn nhân lực Tân Cảng đã liên kết với phía Hà Lan xây dựng phòng mô phỏng hiện đại và tiên tiến cho hệ thống chuỗi vận tải, đồng thời đào tạo miễn phí cho nhiều giảng viên đang công tác tại các trường đại học và cao đẳng. Trong tương lai không xa, nếu các trường đào tạo về ngành logistics và quản trị chuỗi cung ứng phối hợp với Công ty này để đào tạo thực hành cũng là một bước đột phá lớn của ngành. Theo dự tính của Tân Cảng, một khi phòng mô phỏng này vận hành tốt, họ sẽ xây dựng thêm cả hệ thống mô phỏng logistics tại cảng và hệ thống mô phỏng quản lý rủi ro. Nhưng mô hình này hầu như chưa được các trường đón nhận chia sẻ kinh phí và phối hợp với Tân Cảng để đào tạo sinh viên.

Thứ sáu, giáo trình, tài liệu tham khảo bằng tiếng Việt khan hiếm. Trên thế giới, giáo trình về logistics và chuỗi cung ứng viết bằng tiếng Anh rất phong phú, các tài liệu viết dưới dạng nghiên cứu, có tình huống từ trải nghiệm (case study) của các công ty lớn rất hữu ích,

trong khi thị trường sách giáo trình chuyên khảo bằng tiếng Việt của ngành đi từ nhập môn đến diễn giải các hoạt động logistics và chuỗi cung ứng không hệ thống, xuyên suốt nên người nghiên cứu và người học không dễ dàng tiếp thu. Nhà trường nên khuyến khích các giảng viên chuyên ngành giỏi ngoại ngữ xây dựng bài giảng cho môn học, và phát hành tài liệu lưu hành nội bộ để giảng dạy.

Thứ bảy, chương trình học kỹ năng mềm đã trở thành bắt buộc ở các trường. Tuy nhiên theo ý kiến của một số sinh viên thì các lớp kỹ năng chưa thực sự giúp họ tích hợp được những kỹ năng cần có như kỹ năng tư duy, sáng tạo, kỹ năng thuyết trình, kỹ năng giải quyết vấn đề,...mà họ chỉ mới cảm nhận ở mức độ “vui”, tình huống còn nhẹ nhàng. Biết rằng các môn này cần có sự sáng tạo, linh động trong giảng dạy học tập nhưng thiết nghĩ, giống như các môn học khác trong chương trình, các trường cũng cần phải duyệt đề cương giảng dạy cho những môn này để đảm bảo chương trình đi đúng trọng tâm, đạt được mục đích mà trường đã đặt ra.

5. Kết luận

Từ phân tích trên, nhìn chung nhân lực của ngành còn bất cập. Để giải quyết bài toán thiếu số lượng và yếu chất lượng, các trường đại học, cao đẳng cần đào tạo ra một thế hệ “chất lượng”, chuyên nghiệp, cung cấp được lao động chất lượng cao, đáp ứng yêu cầu của xã hội. Để đạt được kết quả đó, rất cần sự phối hợp nhịp nhàng gắn kết giữa nhà trường, doanh nghiệp và các hiệp hội và cả các cơ quan quản lý như Bộ Giáo dục, Bộ Công thương cùng nhau từng bước tháo gỡ các cản trở đã được chỉ ra trong phần nguyên nhân được đề cập ở trên.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công thương (2017). Bản tin Ngành Logistics Việt Nam: Cần thêm 20.000 lao động chất lượng cao. Truy cập từ <http://moit.gov.vn/tin-chi-tiet/-/chi-tiet/nganh-logistic-viet-nam-can-them-20-000-lao-%C4%91ong-chat-luong-cao-7258-402.html>
2. Bộ Kế hoạch và đầu tư - Cục Đầu tư nước ngoài (2017). *Đẩy mạnh sự lan tỏa của dòng vốn FDI*. Truy cập từ <http://fia.mpi.gov.vn/tinbai/5644/Day-manh-su-lan-toa-cua-dong-von-FDI>
3. Hiệp hội Logistics Việt Nam - VLA. (2017a). *Hội thảo: Đào tạo và nâng cao chất lượng nhân lực về logistics Hà Nội, Việt Nam*. Truy cập từ <http://www.logistics.gov.vn/tin-hoat-dong/hoi-thao-dao-tao-va-nang-cao-chat-luong-nhan-luc-ve-logistics>
4. Hiệp hội Logistics Việt Nam - VLA. (2017b). *Để Việt Nam trở thành một trung tâm logistics của ASEAN*. Bài viết được trình bày tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2017, Hà Nội, Việt Nam.
5. Hiệp hội Logistics Việt Nam - VLA. (2018). *Tình hình ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Sách trắng VLA - 2018*
6. International Monetary Fund (2018). *World economic outlook, chapter 1: Global prospects and policies*. Truy cập từ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2018/09/24/world-economic-outlook-october-2018>
7. Vụ ASEAN - Bộ Ngoại giao - Ban thư ký ASEAN Quốc gia Việt Nam (2017). *Để Việt Nam trở thành một trung tâm logistics của ASEAN*. Truy cập từ <http://asean.mofa.gov.vn>.
8. World Bank (2018a). *Global economic prospects*. Truy cập từ <http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>
9. World Bank (2018b). *International LPI, Global rankings*. Truy cập từ <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>

Ngày nhận bài: 23/12/2018

Ngày gửi phản biện: 15/1/2019