

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ HỌC

VŨ THỊ QUẾ ANH. *Phát triển Logistics ở một số nước Đông Nam Á - Bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam*

Chuyên ngành: Kinh tế thế giới và quan hệ kinh tế quốc tế

Mã số: 62.31.07.01

Trong nền kinh tế hiện đại, logistics ngày càng có vai trò quan trọng. Khi sản xuất ngày càng phát triển, các nguồn lực ngày càng trở nên khan hiếm, logistics giúp các nhà sản xuất tối ưu hóa mọi thao tác để tiết kiệm nguồn lực, tiết kiệm chi phí, tiết kiệm thời gian. Tuy nhiên, ở Việt Nam, logistics còn là lĩnh vực khá mới mẻ và phát triển một cách tự phát, hiệu quả khá thấp, nhiều bất cập và chi phí cao. Chi phí logistics cao là một nguyên nhân quan trọng làm giảm sức cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp nói riêng và cản trở sự tăng trưởng kinh tế Việt Nam nói chung. Bởi vậy, việc nghiên cứu kinh nghiệm phát triển logistics từ các nước trong cùng khu vực ASEAN có trình độ phát triển logistics cao hơn sẽ giúp Việt Nam có được định hướng và giải pháp phù hợp nhằm thúc đẩy nhanh sự phát triển logistics quốc gia trong quá trình mở cửa nền kinh tế.

Với lý do trên, NCS. Vũ Thị Quế Anh đã chọn vấn đề *Phát triển logistics ở một số nước Đông Nam Á - bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam* làm đề tài nghiên cứu cho luận án của mình.

Ngoài phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo, phụ lục, luận án gồm 3 chương.

Chương 1 trình bày *một số vấn đề lý luận cơ bản về logistics và phát triển logistics quốc gia*.

Luận án luận giải các vấn đề lý luận cơ bản về logistics ở góc độ vi mô, qua đó thấy rõ được vai trò quan trọng của logistics trong hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp nói riêng và của toàn bộ nền kinh tế nói chung. Từ những luận giải này, kết hợp với nghiên cứu quá trình hình thành và phát triển ngành dịch vụ logistics, luận án chỉ ra nội dung phát triển logistics quốc gia trên bình diện vĩ mô. Muốn phát triển logistics quốc gia để tạo dựng những điều kiện thuận lợi nhất, tối ưu nhất cho hoạt động logistics doanh nghiệp thực hiện hiệu quả thì cần phải tác động tới cả 4 yếu tố cấu thành hệ thống logistics quốc gia, đó là: 1) *Hạ tầng cơ sở logistics* (hạ tầng cơ sở vật chất và hạ tầng công nghệ thông tin). 2) *Khung thể chế logistics* (các văn bản pháp luật, chính sách liên quan đến môi trường hoạt động kinh tế nói chung và hoạt động logistics nói riêng). 3) *Nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP)* (các công ty bán dịch vụ logistics cho khách hàng). 4) *Người sử dụng dịch vụ logistics* (các doanh nghiệp sản xuất, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, nhà bán buôn, bán lẻ... có nhu cầu về dịch vụ logistics).

Hiện nay có nhiều quan niệm khác nhau về logistics. Tuy nhiên, theo tác giả, định nghĩa mới nhất mà Hội đồng các Chuyên gia Quản trị Chuỗi cung ứng Hoa Kỳ (CSCMP) đưa ra năm 2001 là toàn diện hơn cả, theo đó *Logistics là một bộ phận của chu trình chuỗi cung ứng, bao gồm hoạch định kế hoạch, thực hiện và kiểm soát hàng hóa, dịch vụ,*

thông tin trong lưu trữ và lưu chuyển hai chiều giữa điểm khởi đầu và điểm tiêu dùng đạt hiệu quả cao, lợi ích cao để đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

Chương 2 phân tích *thực trạng phát triển logistics ở Singapore, Malaysia và Thailand.*

Luận án đánh giá thực trạng phát triển logistics ở ba nước Đông Nam Á (Singapore, Malaysia và Thailand) dựa trên những phân tích chuyên sâu về 4 yếu tố cấu thành hệ thống logistics và trên cơ sở chỉ số hiệu quả logistics (LPI). Qua đó, chỉ ra điểm mạnh, điểm yếu và nguyên nhân của những thành công và hạn chế trong phát triển logistics ở mỗi quốc gia. Kết quả phân tích cho thấy, điều kiện tự nhiên và sự ổn định kinh tế - xã hội là những yếu tố cần thiết để phát triển logistics, nhưng định hướng phát triển logistics quốc gia và nhận thức, vai trò của chính phủ mới là những yếu tố quan trọng ảnh hưởng tới tốc độ và hiệu quả phát triển logistics ở các quốc gia đó.

Singapore: Những nhân tố tạo điều kiện thuận lợi cho logistics Singapore phát triển bao gồm: i) *lợi thế tự nhiên thuận lợi;* ii) *điều kiện kinh tế xã hội phát triển sớm và ổn định;* iii) *coi trọng phát triển logistics quốc gia từ rất sớm;* iv) *Chính phủ vừa có định hướng, chiến lược đúng đắn, phù hợp vừa trực tiếp tham gia hoặc giám sát rất sát sao đảm bảo chiến lược phát triển logistics thực hiện hiệu quả.*

Malaysia: Nhân tố quan trọng nhất tạo điều kiện thuận lợi cho logistics Malaysia phát triển là sự nhận thức kịp thời và vai trò của Chính phủ Malaysia quyết tâm thực hiện phát triển logistics bằng nhiều biện pháp (trực tiếp và gián tiếp), phát triển khá đồng đều với tốc độ

rất nhanh các yếu tố cấu thành hệ thống logistics quốc gia. Tuy nhiên, do xuất phát điểm chậm hơn và diện tích lãnh thổ khá lớn nên khó có thể đầu tư đồng bộ ở mức hiện đại hạ tầng cơ sở vật chất và thông tin viễn thông. Malaysia không có những cảng nước sâu lớn, nên phát triển logistics bị hạn chế, đặc biệt khó có thể cạnh tranh trực tiếp với láng giềng Singapore.

Thailand: Nhờ sự thay đổi nhận thức của Chính phủ Thailand (2001), tầm quan trọng của logistics ngày càng được đánh giá cao. Chính phủ đã có các kế hoạch và chiến lược phát triển logistics một cách khá nghiêm túc, vì thế logistics Thailand đã có những bước phát triển đáng ghi nhận. Tuy nhiên, trong những năm đầu thế kỷ XX, những quyết sách của Chính phủ không thực sự kịp thời và thiếu đồng bộ, thiếu quan tâm đến đào tạo nguồn nhân lực và hệ thống hạ tầng công nghệ thông tin, cộng với những bất ổn chính trị xã hội đã kìm hãm sự phát triển logistics Thailand.

Chương 3: *Bài học kinh nghiệm của một số nước Đông Nam Á và đề xuất nhằm phát triển logistic ở Việt Nam.*

Trên cơ sở tổng quát thực trạng phát triển logistics của Việt Nam, luận án chỉ ra những nguyên nhân cơ bản của tình trạng yếu kém trong phát triển logistics ở Việt Nam. *Thứ nhất*, nhận thức về vai trò, tầm quan trọng của logistics đối với sự phát triển doanh nghiệp nói riêng và sự phát triển chung của nền kinh tế còn hạn chế. *Thứ hai*, hạ tầng cơ sở vật chất logistics yếu kém, không đồng bộ, bất hợp lý, hệ thống kho bãi, cảng nội địa còn thiếu, bố trí chưa hợp lý, chi phí cao. *Thứ ba*, hạ tầng cơ sở công nghệ thông tin và thương mại điện tử chưa phát triển đồng bộ và chất lượng dịch vụ còn yếu kém. *Thứ tư*,

khung thể chế chưa tạo môi trường thuận lợi cho kinh doanh tự do nói chung và phát triển logistics nói riêng,... *Thứ năm*, chưa có đội ngũ nhân lực logistics có trình độ nghiệp vụ cao. *Thứ sáu*, tập quán tự tổ chức riêng cho mình trang thiết bị vận tải, kho bãi, nhân lực khai thác, vận tải bốc xếp,... và “mua CIF, bán FOB” đã làm hẹp thị trường cầu logistics Việt Nam, kìm hãm sự phát triển ngành dịch vụ logistics. Có thể nói, Việt Nam có trình độ phát triển logistics còn khá thấp. Các chỉ số bị đánh giá thấp nhất trong hiệu quả logistics của Việt Nam là ở lĩnh vực năng lực, thủ tục hải quan, hạ tầng cơ sở và năng lực nhà cung cấp dịch vụ (dưới mức trung bình).

Từ những phân tích trên, luận án nhấn mạnh chỉ khi nhận thức được tầm quan trọng của logistics thì Chính phủ mới có những định hướng phát triển đúng đắn. Kinh nghiệm phát triển logistics ở 3 quốc gia trên cho thấy, càng quan tâm phát triển logistics sớm thì càng gia tăng năng lực cạnh tranh và đạt được mục tiêu của phát triển bền vững. Đồng thời gợi mở những bài học cho Việt Nam trong việc phát triển logistics ở nhiều góc độ của hệ thống logistics quốc gia, đó là: 1) Nhận thức đúng về vai trò của logistics trong phát triển kinh tế; 2) Xây dựng và phát triển hạ tầng cơ sở vật chất đồng bộ, tạo điều kiện dễ dàng kết nối giữa các hình thức vận tải; 3) Phát triển hạ tầng cơ sở vật chất đi đôi với phát triển hạ tầng công nghệ thông tin; 4) Xây dựng khung thể chế thuận lợi cho logistics; 5) Phát triển nguồn cung và cầu logistics trong nền kinh tế; 6) Lựa chọn phương hướng và lộ trình phát triển dựa trên điều kiện và năng lực kinh tế quốc gia; 7) Có kế hoạch đầu tư phát triển theo từng giai

đoạn phù hợp có tính đến sự phát triển dài hạn; 8) Đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho sự phát triển logistics; 9) Chính phủ cần nắm vai trò chủ đạo trong việc phát triển các nội dung quan trọng liên quan đến sự phát triển logistics.

Phần cuối, luận án đưa ra 4 nhóm đề xuất nhằm phát triển logistics ở Việt Nam dưới góc độ vĩ mô bao gồm: 1) Phát huy vai trò của Chính phủ (đổi mới tư duy, tăng cường vai trò của Chính phủ, lập kế hoạch, chuẩn bị nguồn lực con người và vật chất cho việc xây dựng và thực hiện kế hoạch phát triển logistics); 2) Phát triển hạ tầng cơ sở logistics (đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở về giao thông vận tải, đầu tư và khuyến khích ứng dụng công nghệ thông tin); 3) Xây dựng, điều chỉnh khung thể chế nhằm tạo lập môi trường cho logistics phát triển (xây dựng khung thể chế vĩ mô, hiện đại hóa hải quan và các thủ tục thông quan khác, ban hành chính sách ưu đãi để thúc đẩy đầu tư vào logistics); và 4) các đề xuất khác liên quan phát triển nguồn nhân lực và tạo điều kiện gián tiếp hỗ trợ hoạt động logistics. Các đề xuất trên xoay quanh các vấn đề để phát triển cả 4 yếu tố cấu thành hệ thống logistics quốc gia. Với đặc trưng của ngành logistics và thực trạng phát triển logistics còn thấp thì vai trò của Chính phủ Việt Nam càng quan trọng trong việc thúc đẩy logistics quốc gia phát triển.

Luận án được bảo vệ thành công tại Hội đồng chấm luận án cấp học viện, họp tại Học viện Khoa học xã hội, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, năm 2014.

TA.
giới thiệu