

Đào tạo nhân lực để phát triển ngành Logistics tại Việt Nam

Chu Lâm Sơn*

*ThS. Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội

Received: 7/10/2024; Accepted: 17/10/2024; Published: 25/10/2024

Abstract: Vietnam is one of four Southeast Asian countries with great potential to develop both infrastructure and logistics systems. An action plan to improve competitiveness and develop logistics services has been issued in Vietnam, with a vision to 2025, showing the Government's interest in the Logistics industry. In particular, human resources are considered one of the most difficult problems in the Logistics industry, due to both lack and lack of formal training. Therefore, this article studies the current status of human resources in the Logistics industry in Vietnam and analyzes the causes of limitations and shortcomings.

Keywords: Training, human resources, Logistics

1. Đặt vấn đề

Logistics được xem là một phần của hoạt động chuỗi cung ứng. Chuỗi cung ứng là một sự sắp xếp giữa các công ty liên kết với nhau để đưa sản phẩm hoặc dịch vụ ra thị trường. Chức năng của Logistics không chỉ bao gồm giao nhận và vận tải, mà còn bao gồm các hoạt động khác, như: nhập kho, bảo quản hàng hóa, đóng gói, luân chuyển hàng hóa và xử lý hàng hóa hư hỏng. Nếu hoạt động logistics được thực hiện tốt, nó có thể đảm bảo cung cấp các dịch vụ tốt hơn với chi phí thấp hơn, mang lại lợi ích cho doanh nghiệp và cả nền kinh tế. Ở góc độ vĩ mô, nguồn nhân lực (NNL) được hiểu là tổng thể năng lực lao động xã hội của một quốc gia nói chung hoặc từng địa phương, tổ chức nói riêng

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Thực trạng NNL ngành Logistics tại Việt Nam

Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt của hội nhập quốc tế, ngành Logistics của Việt Nam đòi hỏi sự phát triển của NNL chất lượng cao, về cả kỹ năng, kiến thức chuyên môn và tiếng Anh chuyên ngành. Tuy nhiên, NNL ngành Logistics của Việt Nam vẫn còn thiếu về số lượng và yếu về chất lượng. Theo một nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam năm 2017, Việt Nam hiện có hơn 3.000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực Logistics (không bao gồm các công ty vận tải biển, đường bộ, đường biển, đường hàng không, chuyên phát nhanh, cảng) và trung bình mỗi doanh nghiệp có khoảng 20 nhân viên.

Tốc độ tăng trưởng NNL hiện đạt khoảng 7,5% mỗi năm. Mức tăng trưởng NNL này được cho là

thấp hơn mức tăng trưởng trung bình của ngành dịch vụ Logistics, từ 15-20% mỗi năm. Nếu tốc độ tăng trưởng NNL giữ ở mức 7,5%/năm trong giai đoạn 2016-2030, thì có khoảng 117.532 người sẽ cần được đào tạo. Nếu chúng ta tính lực lượng lao động tại các công ty vận chuyển, đường bộ, đường biển, đường hàng không, cảng và nhà ga vận chuyển hàng hóa thì có khoảng 200 công ty. Mỗi công ty có trung bình 400 người với tỷ lệ đào tạo 50% và tốc độ tăng trưởng 5% mỗi năm. Do đó, ít nhất 100.000 người nữa sẽ cần được đào tạo trong 15 năm tới.

Như vậy, tổng số nhân lực cần đào tạo trong 15 năm là hơn 200.000 người (Nguyễn, 2019). Tuy nhiên, lao động sẵn có cho các dịch vụ Logistics hiện chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu tại Việt Nam. Hầu hết các công ty dịch vụ Logistics ở Việt Nam đang gặp phải tình trạng thiếu NNL có trình độ cao về kỹ năng, kiến thức chuyên môn và tiếng Anh chuyên ngành. Hầu hết lao động trong lĩnh vực này chưa được đào tạo bài bản. Vì vậy, doanh nghiệp cần phải đầu tư nhiều thời gian và tiền bạc để đào tạo lại đội ngũ nhân viên, chưa kể đến vấn đề “chảy máu chất xám” nhân lực vào các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

NNL cho ngành Logistics cần được đào tạo từ nhiều nguồn khác nhau. Các đội ngũ quản lý thường là những cán bộ chủ chốt được giao cho các công ty Logistics. Đội ngũ này thường được đào tạo và đào tạo lại để đáp ứng nhu cầu quản lý của các doanh nghiệp. Hầu hết trong số họ thiếu kiến thức kinh doanh và kinh nghiệm, cũng như không được cập nhật kiến thức mới. Cách thức điều hành chưa

đáp ứng được yêu cầu của công việc. Hầu hết các nhân viên đều đã tốt nghiệp từ đại học, nhưng từ các chuyên ngành không liên quan đến Logistics. Hầu hết các công nhân lao động trực tiếp, chẳng hạn như bốc xếp, lái xe, kiểm kê,... có trình độ học vấn thấp và chưa được đào tạo chuyên nghiệp.

Theo khảo sát của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) năm 2017, 53% doanh nghiệp Việt Nam thiếu nhân viên có trình độ và kiến thức về Logistics, 30% doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân viên và chỉ có 6,7% doanh nghiệp hài lòng với trình độ chuyên môn của nhân viên mình (Nguyễn & Nguyễn, 2018). Báo cáo PCI của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) năm 2018 cho thấy 29% doanh nghiệp FDI cho biết trình độ của lực lượng lao động địa phương đã đáp ứng được nhu cầu, nhưng 67% cho rằng họ chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Khoảng 74% doanh nghiệp cho biết rất khó tuyển dụng nhân viên kỹ thuật, trong khi 84% cho biết rất khó để tuyển dụng các vị trí giám sát.

Theo dự báo, trong 3 năm tới, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics sẽ cần thêm khoảng 18.000 lao động, trong khi các doanh nghiệp sản xuất, thương mại và dịch vụ sẽ cần hơn một triệu nhân sự có chuyên môn về Logistics. Các công ty kinh doanh dịch vụ Logistics tại Việt Nam phải đối mặt với việc thiếu hụt NNL trình độ cao. Trong khi đó, nguồn cung lao động hiện tại cho dịch vụ Logistics chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu thực tế. Các nhà quản lý thường là những người chủ chốt, được đào tạo và đào tạo lại; tuy nhiên, họ thiếu kiến thức và kinh nghiệm kinh doanh, ít khi cập nhật kiến thức và phong cách lãnh đạo của họ chưa theo kịp nhu cầu.

Với lợi thế nằm trên trục giao thương hàng hải, Việt Nam có những điều kiện thuận lợi để trở thành một trung tâm vận chuyển hàng hóa đường biển xuyên quốc tế. Các cảng của Việt Nam đã được đầu tư về quy mô với khả năng tiếp nhận tàu trên 100.000 tấn. Việt Nam có tới hơn 70 tuyến đường quốc tế, rất thuận lợi để phát triển dịch vụ Logistics. Theo nghiên cứu của Hiệp hội các Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam, các công ty Logistics (không bao gồm các công ty vận tải biển, đường bộ, đường biển, hàng không, chuyên phát nhanh, cảng) từ nay đến năm 2030 sẽ cần đào tạo mới và bài bản cho khoảng 250.000 nhân viên.

Còn rất nhiều vị trí thiếu nhân lực từ lãnh đạo đến nhân viên quản lý, giám sát và nghiệp vụ (Nguyễn, 2016). Kết quả điều tra của VLI cho thấy lực lượng lao động của các doanh nghiệp logistics ở Việt Nam

có quy mô nhỏ (dưới 50 lao động) chiếm mức trung bình - khoảng 32,4% và các doanh nghiệp quy mô lớn (trên 1.000 lao động) chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ - khoảng 10,8% (Wang và cộng sự, 2018). Ngoài ra, khảo sát cũng cho thấy nhu cầu đối với vị trí việc làm của nhân viên Logistics trong các doanh nghiệp, tỷ trọng cao nhất vẫn là môi giới hải quan, với tỷ lệ 70,3%, tiếp theo là vị trí giao nhận hàng hóa tổng hợp với tỷ lệ khoảng 59,5%.

Với thực trạng khan hiếm NNL, công tác đào tạo, bồi dưỡng nhân lực logistics đã và đang được đẩy mạnh và ưu tiên trong thời gian qua. Các chương trình đào tạo ngắn hạn chủ yếu được đào tạo bởi các hiệp hội ngành nghề liên quan đến lĩnh vực Logistics, như: Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Đại lý và Môi giới Hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (VATA)... Hiện cả nước có 49/286 trường đại học trên phạm vi cả nước đào tạo về logistics ở nhiều cấp độ khác nhau. Có khoảng 91,1% số trường đào tạo theo chương trình đại trà; khoảng 11,1% số trường đào tạo chương trình chất lượng cao tích hợp chứng chỉ nghề quốc tế FIATA hoặc chương trình tiên tiến đào tạo bằng tiếng Anh.

Mặc dù được đánh giá là ngành dịch vụ có tiềm năng phát triển lớn, có vai trò quan trọng trong sự phát triển của nền kinh tế, nhưng NNL của ngành logistics (dịch vụ hậu cần) chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu. Theo kết quả khảo sát của VLA, 50% số doanh nghiệp logistics có nhu cầu cần tuyển dụng thêm 15 - 20% nhân viên và đến năm 2030, Việt Nam cần đến hơn 200 nghìn nhân lực phục vụ cho ngành này, đó là chưa kể đến nhu cầu nhân lực logistics tại doanh nghiệp sản xuất và thương mại. Trong khi đó, số lao động được đào tạo bài bản về dịch vụ logistics chỉ chiếm khoảng 5 - 7% số lao động hiện đang làm việc trong lĩnh vực này.

2.2. Giải pháp phát triển NNL cho ngành logistics

Thứ nhất, cần tăng cường phối hợp giữa các bộ, ban, ngành liên quan đến các dịch vụ Logistics, đặc biệt là Bộ Giao thông và Vận tải, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Công Thương. Các Bộ, ngành này cần phối hợp chặt chẽ với nhau để xác định rõ vai trò, chức năng, trách nhiệm của mỗi bên trong việc đề ra chiến lược phát triển Logistics tổng thể và đào tạo NNL ngành Dịch vụ Logistics nói riêng. Điều này sẽ góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển NNL cho ngành Dịch vụ Logistics, đáp ứng nhu cầu thiết thực trong bối cảnh đất nước ngày càng phát

triển và hội nhập quốc tế sâu rộng. Chính phủ cần có định hướng rõ ràng hơn cho sự phát triển của dịch vụ Logistics, cần xem xét để gọi dịch vụ Logistics là một “ngành công nghiệp” độc lập và quyết định có nên phát triển thành một ngành công nghiệp độc lập hay không.

Thứ hai, các chương trình đào tạo hiện tại cần được mở rộng và nâng cấp. Việt Nam cần mở rộng chuyên ngành Logistics tại các trường đại học, với các chuyên ngành hoặc chuyên ngành liên quan như Luật, Tài chính, Ngoại thương, Kinh tế và Thương mại,... Do đó, cần phải điều chỉnh lại mã ngành đào tạo Logistics ở trình độ đại học và sau đại học hiện hành.

Nếu Logistics và chuỗi cung ứng được quản lý theo mã ngành đào tạo cấp IV hiện hành, chỉ các trường đại học đào tạo ngành Quản lý công nghiệp và Cơ sở hạ tầng kỹ thuật mới có thể đào tạo nhân lực trong lĩnh vực Logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Đồng thời, các cơ sở đào tạo chuyên về Logistics cũng cần sớm được thành lập. Ngoài ra, sự hỗ trợ tư vấn cho học sinh lựa chọn chuyên ngành Logistics khi đăng ký dự thi đại học cũng đóng một vai trò quan trọng. Đây là một ngành hứa hẹn tương lai phát triển rộng mở và mức lương hấp dẫn; tuy nhiên, nhiều sinh viên (SV) và phụ huynh không có đủ thông tin và còn thiếu cái nhìn tổng quan về lĩnh vực này.

Thứ ba, các trường đại học cũng cần hợp tác quốc tế về đào tạo, xây dựng chương trình giảng dạy, giáo trình và tài liệu tham khảo cho đào tạo Logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Đồng thời, các trường cũng cần kết hợp với các doanh nghiệp có kinh nghiệm lâu năm trong lĩnh vực này, tạo môi trường giúp SV thực tập tại các doanh nghiệp ngay từ năm thứ hai và năm thứ ba. Điều này sẽ giúp SV có cái nhìn tốt hơn về triển vọng nghề nghiệp và nắm bắt các yêu cầu của nghề nghiệp, cũng như các quy định của pháp luật, các thông lệ quốc tế liên quan đến các hoạt động Logistics.

Bên cạnh đó, các trường đại học cũng cần phát triển một chương trình chuyên sâu về quản lý chuỗi cung ứng và vận chuyển để lựa chọn các dịch vụ từ sản xuất đến tiêu thụ, bao gồm nhiều phương thức vận tải khác nhau như đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không. Bên cạnh đó, cần trang bị cho SV kiến thức về tiếp thị quốc tế, chuỗi cung ứng, hệ thống phân phối, giao nhận hàng hóa, quản lý chiến lược, quản lý hệ thống kho bãi và phương thức vận chuyển. SV cần được cung cấp các kiến thức chuyên sâu về Logistics, quản lý nhân sự, luật giao thông vận

tải, quản lý chuỗi cung ứng, quản lý hệ thống phân phối, giao nhận hàng hóa, kho bãi, khai thác vận tải đa phương thức và tiếng Anh chuyên ngành.

Để xây dựng NNL trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam, các giải pháp cần sự tham gia và cam kết tích cực của các bên liên quan bao gồm Chính phủ, chính quyền địa phương, các doanh nghiệp logistics và các trường dạy nghề. Trong đó, các địa phương nên hình thành và liên kết với những trường đào tạo chuyên ngành về logistics, đặc biệt liên kết với nhà đầu tư từ nước ngoài trong việc đào tạo NNL cho ngành này. Ngoài ra, cần sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan chuyên trách với doanh nghiệp nhằm xác định chính xác nhu cầu lao động và tuyển dụng. Bên cạnh đó, Nhà nước cần xây dựng các bộ tiêu chuẩn nghề đối với lĩnh vực logistics, hỗ trợ các trường đầu tư về cơ sở vật chất, trang thiết bị thuộc lĩnh vực logistics...

3. Kết luận

Để thu hút NNL có chất lượng vào lĩnh vực chuyên ngành này là nhiệm vụ của các cấp quản lý, của các cơ sở đào tạo và cần sự tham gia tích cực của các doanh nghiệp, các tổ chức trong việc cung cấp thông tin, xây dựng nhiều hình thức động viên khuyến khích như cấp học bổng, hỗ trợ phương tiện giảng dạy, học tập. Các trường đại học, dạy nghề cần tiếp tục đổi mới, cập nhật chương trình đào tạo theo hướng tích hợp các nội dung, hoạt động nâng cao nhận thức và năng lực cho SV về logistics và quản trị chuỗi cung ứng xanh, chuyển đổi số. Mặt khác, các cơ sở đào tạo cũng cần tăng cường kết nối quốc tế để trao đổi, học hỏi về kinh nghiệm đào tạo, tiếp cận nguồn lực chuyên gia từ các quốc gia tiên tiến, tìm nguồn tài trợ phát triển cơ sở vật chất, nguồn học bổng phát triển nhân lực GV, cơ hội chuyên gia công nghệ và hợp tác nghiên cứu khoa học, đáp ứng nhanh bài toán thực tiễn đặt ra.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Chính phủ (2017). *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*, Hà Nội.
- [2]. Banomyong, R., Thai, V. V., & Yuen, K. F. (2015). *Assessing the national logistics system of Vietnam. The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 31(1), 21-58.
- [3]. Barata, J., Rupino Da Cunha, P., & Stal, J. (2018). *Mobile supply chain management in the industry 4.0 era: an annotated bibliography and guide for future research. Journal of Enterprise Information Management*, 31(1), 173-192.