

Giáo dục phát triển kinh tế biển gắn với logistics tại Việt Nam

Tạ Kim Sen*

* ThS, Trường CĐ Cơ điện Hà Nội

Received: 19/10/2024; Accepted: 25/10/2024; Published: 28/11/2024

Abstract: Logistics is a tool that links activities in the global value chain: supply, production, circulation, distribution, market expansion for economic activities and is widely used by businesses and multinational economic groups in the digital economy. With technological advances, especially the opening of markets in developing and underdeveloped countries, logistics is considered by managers and economic policy makers as a tool and means to link different areas in the business strategy. Logistics creates time and location utility for business activities. Developing logistics services effectively will contribute to increasing the competitiveness of businesses and the national economy.

Keywords: Maritime economy, logistics, services in the economy.

1. Đặt vấn đề

Logistics có vai trò rất quan trọng đối với nền kinh tế nói chung và đối với kinh tế biển nói riêng. Đây là công cụ có thể liên kết tối ưu các hoạt động kinh tế như: Cung cấp, sản xuất, lưu thông, phân phối, phát triển thị trường cho kinh tế biển. Các chu trình lưu chuyển của sản xuất kinh doanh trong kinh tế biển từ khâu đầu vào của nguyên vật liệu, phụ kiện... đến sản phẩm cuối cùng đến tay khách hàng có thể được tối ưu hóa nhờ có logistics. Bên cạnh đó, logistics có thể giúp các nhà hoạch định chính sách, các nhà quản lý đưa ra những quyết định chính xác trong hoạt động quản lý, sản xuất kinh doanh, phát triển các dịch vụ đảm bảo cho mọi hoạt động của nền kinh tế vận hành thông suốt. Trong điều kiện hiện nay, logistics càng có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội nói chung và đối với phát triển kinh tế biển của mỗi quốc gia nói riêng.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Một số vấn đề về Logistics và phát triển kinh tế biển

Cùng với sự phát triển của nền kinh tế toàn cầu, logistics được nghiên cứu và sử dụng trong nhiều ngành, lĩnh vực khác nhau. Do đó, có nhiều cách tiếp cận về logistics tùy theo góc độ mà mục đích nghiên cứu. Tác giả Nguyễn Như Tiến cho rằng: “Logistics là quá trình lập kế hoạch, chọn phương án tối ưu để thực hiện việc quản lý, kiểm soát việc di chuyển và bảo quản có hiệu quả về chi phí và ngắn nhất về thời gian đối với nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm, cũng như các thông tin tương ứng từ giai đoạn tiền sản xuất cho đến khi hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng để đáp ứng yêu cầu của

khách hàng”[5,tr.9]. Với cách tiếp cận này, logistics gồm nhiều hoạt động: Lập kế hoạch sản xuất, lên các phương án nhằm thực hiện quản lý tốt nhất việc vận chuyển hàng hóa từ khâu chuẩn bị các yếu tố đầu vào của quá trình sản xuất: mua nguyên, nhiên vật liệu, tuyển dụng, thuê mướn lao động; Các công đoạn, quy trình của quá trình sản xuất hàng hóa; Vận chuyển, đưa hàng hóa đến tay người tiêu dùng...Điều 233, Luật Thương Mại Việt Nam, năm 2019 quy định: “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 hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao” Theo quy định này, logistics là dịch vụ logistics, gồm nhiều công việc khác nhau từ khi nhận hàng cho đến khi hàng hóa tới tay người mua, mà chủ thể có thể thực hiện một hoặc nhiều công việc để được hưởng thù lao do đã làm công việc đó,.. Với nhiều cách hiểu và tiếp cận về logistics như trên cho thấy chưa có sự thống nhất về ngoại diện của khái niệm logistics, nhưng đều có dấu hiệu chung bản chất trong nội hàm khái niệm logistics: là hoạt động nhằm quản lý dòng vận chuyển của hàng hóa từ khâu đầu tiên cho tới khâu cuối cùng một cách tốt nhất về mọi mặt: thời gian, chi phí, địa điểm. Mục đích trong các hoạt động của chủ thể logistics: tối ưu hóa trong sản xuất, lưu thông hóa, đáp ứng yêu cầu của khách hàng về số lượng, mẫu mã, chủng loại, giá cả... một cách nhanh nhất và kịp thời. Xoay quanh khái niệm phát triển kinh tế biển cũng có nhiều quan điểm khác

nau. Tổ chức hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD) cho rằng: “Kinh tế biển bao gồm các ngành sản xuất cơ bản liên quan đến biển: Vận tải biển, đánh bắt cá, năng lượng gió, công nghệ sinh học biển, những dịch vụ từ tài nguyên thiên nhiên và hệ thống sinh thái mà biển cung cấp như: cá, đường vận chuyển hàng hóa trên biển, hấp thụ CO₂,...”[4, tr.13]. Cách tiếp cận này cho thấy, kinh tế biển là các ngành sản xuất trực tiếp liên quan đến biển, biển là nơi mang lại lợi nhuận trực tiếp.

2.2. Phát triển kinh tế biển và logistics

Biển Đông nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa và nằm trong hai đới: đới gió mùa nhiệt đới có mùa đông lạnh ở phía bắc và đới gió mùa cận nhiệt đới nóng quanh năm ở phía nam. Quanh năm, nhiệt độ nước biển đều lớn hơn 25°C, do đó không có băng. Các hệ thống sông lớn đổ vào Biển Đông đều tập trung ở phía tây, lớn nhất là hệ thống sông Mê Kông - Đồng Nai, hệ thống sông Hồng - Thái Bình đều có vùng cửa sông ở Việt Nam và hệ thống sông Chao - Phraya ở Thái Lan. Địa hình đáy Biển Đông gồm có thềm lục địa được xác định trong khoảng độ sâu từ 200 - 500m, mở rộng ở phía bắc và phía nam; sườn và chân lục địa được xác định đến độ sâu trung bình 2.000 - 2.500m trên đó có hai quần đảo quan trọng là Hoàng Sa và Trường Sa; đáy biển thẳm khá bằng phẳng và có độ sâu trên 3.000 mét, độ sâu lớn nhất đạt tới trên 5.000m. Ngoài hai quần đảo xa bờ nêu trên, biển Việt Nam có tới khoảng 3.000 hòn đảo gần bờ. Biển Đông có nguồn tài nguyên thiên nhiên vô cùng phong phú và đa dạng: 160.000 loài, gần 10.000 loài thực vật và 260 loài chim sống ở biển. Trữ lượng các loài động vật ở biển ước tính khoảng 32,5 tỷ tấn, trong đó, các loài cá chiếm 86% tổng trữ lượng [1, tr.49].

Biển Đông thuộc quyền sở hữu của các quốc gia và vùng lãnh thổ: Brunây, Campuchia, Đài Loan, Indonesia, Malaysia, Philippine, Singapore, Thái Lan, Trung Quốc và Việt Nam. Trong đó, Bruney, Indonesia, Philippine, Singapore là các quốc đảo. Nằm ở vị trí đặc địa trên trục đường vận tải biển quốc tế để trung chuyển hàng hóa giữa châu Á và các châu lục khác. Trung bình mỗi ngày có 250-300 lượt tàu biển vận chuyển qua biển Đông, trong đó có hơn 50% tàu có trọng tải trên 5.000DWT, khoảng 15-20% tàu có trọng tải từ 30.000DWT trở lên, chiếm 1/4 lượng tàu hoạt động trên các vùng biển của thế giới. Do đó, Biển Đông có vị trí rất quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội và an ninh với các nước trong khu vực Đông Nam Á. Bên cạnh đó, Biển Đông là con đường giao thông hàng hải quan trọng đi từ Đông Bắc Á sang Nam Á, Tây Á và các khu vực khác trên thế giới

thuộc Thái Bình dương, Ấn Độ dương vào Địa Trung Hải để ra Đại Tây Dương.

Việt Nam có 28/63 đơn vị hành chính cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có biển với tổng chiều dài hơn 3.260 km. Vùng biển Việt Nam thuộc Biển Đông - một trong những cung đường giao thương hàng hải quốc tế nhộn nhịp nhất trên thế giới, nối liền Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Bờ biển mở ra cả 3 hướng Đông, Nam và Tây Nam nên rất thuận lợi cho việc giao lưu thương mại quốc tế và hội nhập kinh tế biển. Song song với đó, nguồn tài nguyên biển của nước ta rất đa dạng và phong phú gồm cả tài nguyên sinh vật và tài nguyên không sinh vật, tài nguyên trong khối nước, trên đáy và trong lòng đất dưới đáy biển. Theo các số liệu thống kê, hiện có tới 11.000 loài sinh vật thủy sinh và 1.300 loài sinh vật trên đảo đã được biết đến trong các vùng biển - đảo Việt Nam, trong đó có khoảng 6.000 loài động vật đáy và 2.000 loài cá. Có 83 loài sinh vật biển được ghi vào Sách Đỏ Việt Nam (37 loài cá, 6 loài san hô, 5 loài da gai, 4 loài tôm rỗng, 1 loài sam, 21 loài ốc, 6 loài động vật hai mảnh vỏ và 3 loài mực). Biển Việt Nam có 110 loài cá kinh tế cao: cá trích, cá thu, cá ngừ,...thuộc 39 họ, tổng trữ lượng cá biển khoảng 3 - 3,5 triệu tấn và khả năng khai thác cho phép là trên một triệu tấn mỗi năm. Trong số nguồn lợi về cá, thì cá nổi đóng vai trò rất lớn. Những đánh giá gần đây cho thấy, trữ lượng cá nổi trung bình ở các vùng biển Việt Nam vào khoảng 2.744.900 tấn và khả năng khai thác là 1.372.400 tấn. Trong đó, vịnh Bắc Bộ: trữ lượng là 433.100 tấn và khả năng khai thác là 216.500 tấn; Trung Bộ: trữ lượng là 595.600 tấn và khả năng khai thác là 297.800 tấn; Đông Nam Bộ: trữ lượng là 770.800 tấn và khả năng khai thác là 385.400 tấn; Tây Nam Bộ: trữ lượng là 945.400 tấn và khả năng khai thác là 472.700 tấn. Trữ lượng cá nổi chiếm 54,37% tổng trữ lượng cá. Tỷ lệ cá nổi trong tổng trữ lượng cá ở vùng biển Việt Nam: vùng biển vịnh Bắc bộ: 83,3%, Miền Trung: 89,0%, Đông Nam Bộ: 42,9%, Tây Nam Bộ: 62%, các gò nổi: 100,0% và trung bình cho toàn vùng biển là 63,0% [6, tr.171-185]. Ngoài ra, trong các vùng biển của nước ta còn có các hệ sinh thái rừng ngập mặn, hệ sinh thái cỏ biển, hệ sinh thái rạn san hô, hệ sinh thái đảo, hệ sinh thái bờ đá, hệ sinh thái cồn cát, tạo nên tính đa dạng sinh học rất cao, tạo điều kiện thuận lợi để nuôi trồng thủy sản nước mặn, nước lợ ở các vùng cửa sông, đầm phá và vịnh biển và vùng biển ven bờ là lợi thế rất lớn trong phát triển kinh tế biển.

Nguồn tài nguyên phi sinh vật của vùng biển nước ta cũng rất trù phú, đặc biệt là dầu khí là tài nguyên

lớn nhất ở thềm lục địa nước ta, có tầm chiến lược quan trọng. Đến nay, chúng ta đã xác định được tổng tiềm năng dầu khí tại bể trầm tích: Sông Hồng, Phú Khánh, Nam Côn Sơn, Cửu Long, Malay - Thổ Chu, Tư Chính - Vũng Mây. Trữ lượng dầu khí dự báo của toàn thềm lục địa Việt Nam khoảng 10 tỷ tấn quy dầu. Ngoài dầu, Việt Nam còn có khí đốt với trữ lượng khai thác khoảng 3.000 tỷ m³/năm. Trữ lượng đã được xác minh là gần 550 triệu tấn dầu và trên 610 tỷ m³ khí. Trữ lượng khí đã được thăm lượng, đang được khai thác và sẵn sàng để phát triển trong thời gian tới vào khoảng 400 tỷ m³. Cùng với đó, do kiến tạo địa chất, địa hình tạo nên bờ biển khúc khuỷu, nhiều cung bờ xen kẽ các mũi nhô đá góc, do đó từ Bắc vào Nam, nước ta có rất nhiều những bãi biển đẹp vào bậc nhất khu vực và thế giới. Trong số khoảng hơn 100 bãi biển ở nước ta có khoảng 26 bãi biển đẹp [1, tr.50-54], tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển du lịch biển.

Tiềm năng và lợi thế về các nguồn tài nguyên biển nêu trên là động lực quan trọng để Việt Nam đẩy mạnh các hoạt động phát triển kinh tế nói chung, kinh tế biển nói riêng. Là một thành tố cấu thành kinh tế biển, logistics góp phần gia tăng quy mô kinh tế biển Việt Nam. Thông qua các hoạt động: Dịch vụ cảng biển và kho bãi, giao thông vận tải biển, dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển, dịch vụ hải quan,...logistics đang đóng vai trò ngày càng quan trọng trong kinh tế biển của các quốc gia ven biển, trong đó có Việt Nam. Đối tượng của kinh tế biển là rất rộng, bao gồm nhiều ngành nghề, lĩnh vực, có thể trực tiếp hoặc gián tiếp liên quan đến biển. Vì vậy logistics tác động đến sự phát triển của tất cả các ngành nghề lĩnh vực liên quan kinh tế biển. Ví dụ: Khi dịch vụ cảng biển, dịch vụ xuất nhập khẩu phát triển, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của các doanh nghiệp ngành thủy sản; Hiện đại hóa dịch vụ hải quan là động lực để xúc tiến và mở rộng đầu tư, phát triển du lịch biển...Sự phát triển của logistics sẽ giúp các ngành của kinh tế biển khai thác hiệu quả các nguồn lực, giảm chi phí, tăng năng lực cạnh tranh, tăng tính kết nối giữa các ngành, từ đó hình thành sự liên kết chặt chẽ trong sản xuất và phân phối, thực hiện tăng trưởng, nâng cao thu nhập của người lao động, gia tăng tỷ trọng của kinh tế biển trong nền kinh tế.

Dưới tác động của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 và nền kinh tế số đã tạo sức ép rất lớn với người lao động trong tìm kiếm và bảo đảm việc làm. Robot và các quy trình, dây chuyền sản xuất tự động thay thế con người trong các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh không còn là vấn đề mới mà đang diễn ra khá

phổ biến. Bài toán lao động và giải quyết việc làm cho nguồn nhân lực đang hiện hữu, đặt Chính phủ của tất cả các quốc gia trên thế giới không phân biệt thể chế chính trị, trình độ phát triển kinh tế - xã hội, ngôn ngữ, văn hóa phải giải quyết triệt để nhằm hướng tới mục tiêu toàn dụng lao động trong nền kinh tế. Sự phát triển của logistics tạo ra nhiều cơ hội và hướng tìm kiếm việc làm mới, góp phần giải quyết hiệu quả vấn đề việc làm, thu nhập cho người lao động. Hiện nay, những ngành nghề liên quan đến kinh tế biển: Vận tải biển, khai thác tài nguyên biển, du lịch biển, môi trường biển, khoa học công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực biển; Liên quan đến thiết kế và đầu tư xây dựng dịch vụ ăn uống, nghỉ ngơi, giải trí gắn với du lịch; Liên quan đến quản lý chuỗi cung ứng,...đang là xu hướng tìm kiếm trên thị trường lao động. Hướng tìm kiếm việc làm trên các sàn giao dịch việc làm hiện nay chủ yếu tập trung vào các ngành liên quan đến logistics: Marketing, vận chuyển/giao nhận, dịch vụ khách hàng, kiến trúc/thiết kế nội thất, mỹ thuật/thiết kế, bảo hiểm, công nghệ sinh học, truyền thông đa phương tiện,...

3. Kết luận

Logistics ngày càng đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế nói chung và đối với sự phát triển kinh tế biển nói riêng. Sự phát triển của logistics góp phần gia tăng quy mô của kinh tế biển, nâng cao chất lượng trong tăng trưởng, phát triển của các ngành kinh tế biển. Nhận thức rõ điều này sẽ góp phần giúp chúng ta có tri thức đúng về vai trò của logistics trong phát triển kinh tế biển, từ đó đưa ra đánh giá đúng và đề ra các giải pháp phù hợp đối với logistics nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế biển.

Tài liệu tham khảo

1. Ban tuyên giáo trung ương (2013), *100 câu hỏi - đáp về biển, đảo dành cho tuổi trẻ Việt Nam*, Nxb Thông tin và Truyền thông.
2. Đảng Cộng sản Việt Nam (2016), *Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII*, Văn phòng Trung ương Đảng, Hà Nội.
3. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021), *Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII*, Nxb Chính trị quốc gia, Sự thật, Hà Nội.
4. OECD: Organization for Economic Cooperation and Development (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris.
5. Nguyễn Như Tiễn (2006), *Logistics - Khả năng ứng dụng và phát triển trong kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận Việt Nam*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.