



Tăng cường phát triển bền vững của Việt Nam Các ưu tiên chính cho năm 2013 và trong tương lai

Nâng cao độ tin cậy để thúc đẩy tăng trưởng: Nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực kho vận có lợi gì cho Việt Nam?

Sau đây là tóm tắt các nhận định trong nghiên cứu của Blancas và các tác giả khác (2013), một báo cáo của Ngân Hàng Thế Giới về hiệu quả, khó khăn, cơ hội của ngành kho vận Việt Nam.

Nội dung chính

- Tuy Việt Nam đã đạt được những kết quả đáng kể về tăng trưởng kinh tế trong 20 năm qua nhưng những động lực tăng trưởng đang cạn kiệt nhanh chóng, đòi hỏi phải cấp bách tìm kiếm những động lực tăng trưởng mới.
- Ngành dịch vụ kho vận thương mại với năng lực cạnh tranh cao hơn có là một động lực thúc đẩy tăng trưởng bền vững nhờ tác động tích cực đến năng suất, ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.
- Dịch vụ kho vận của Việt Nam hiện có chi phí cao hơn các nước cạnh tranh chính trong khu vực như Trung Quốc, Malaixia, Thái Lan, phần lớn bởi chuỗi cung ứng thiếu độ tin cậy.
- Căn nguyên chính của tình trạng chuỗi cung ứng thiếu độ tin cậy này là: cơ chế, chính sách của nhà nước còn rườm rà, thiếu nhất quán; thiếu tự động hóa trong các quy trình liên quan đến thương mại như thông quan hàng hóa; quy hoạch phương thức vận tải manh mún; sự tồn tại của tình trạng đưa bồi dưỡng, theo phân ánh của các chủ hàng và đơn vị dịch vụ kho vận, cho rằng đây là việc cần thiết để giảm thiểu sự chậm trễ trong chuỗi cung ứng; rào cản gia nhập thị trường thấp trong lĩnh vực vận tải đường bộ; mất cân bằng cung-cầu lớn về cơ sở hạ tầng, đặc biệt là các công trình cảng nước sâu ở cửa ngõ miền Nam Cái Mép-Thị Vải.

Một số giải pháp chính

- Giảm thiểu thủ tục giấy tờ trong quy trình thông quan, nghiệp vụ xuất nhập khẩu;
- Xác định, quản lý các “tuyến hành lang kho vận đa phương tiện”, bảo đảm lưu thông xe vận tải, xà lan, trên cơ sở hạ tầng đầy đủ, giảm thiểu trì hoãn do thủ tục;
- Tăng cường liên kết giữa các khu vực ở xa với các cảng nước sâu ở các cửa ngõ miền Bắc và miền Nam;
- Tạo điều kiện cho các hãng quốc tế tham gia thị trường dịch vụ giao nhận, kho vận bên thứ ba, khuyến khích phối hợp giữa doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia thị trường;
- Tăng cường cân bằng cung-cầu bền vững trong lĩnh vực vận tải đường bộ bằng cách áp dụng cơ chế đánh giá về mức độ an toàn và tuân thủ quy định về trọng tải hàng hóa của các doanh nghiệp vận tải, cũng như tạo điều kiện để doanh nghiệp tiếp cận vốn tín dụng nhằm tăng quy mô, hiện đại hoá phương tiện; từng bước áp dụng các quy định về phát thải đối với xe tải trong trung hạn.

Trở ngại trong việc đi tìm động lực tăng trưởng mới

Việt Nam đã có sự tăng trưởng kinh tế đều đặn trong 20 năm qua. Kết quả tăng trưởng vững chắc có được chủ yếu là nhờ sự gia tăng nhanh chóng của lực lượng lao động và sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế từ nông nghiệp sang các lĩnh vực sản xuất, chế biến, dịch vụ có năng suất cao hơn. Đặc biệt, Việt Nam còn có “lợi thế dân số” nhờ một lực lượng lao động trẻ, năng động và tỉ lệ phụ thuộc ngày càng giảm. Trong khi mức lương ở Trung Quốc trong 10 năm qua tăng ở mức 2 con số, chi phí nhân công ở Việt Nam vẫn khá hấp dẫn so với các nước cạnh tranh ở các khu vực Đông và Nam Á. Lợi thế này đã giúp Việt Nam tiếp tục thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài, đặc biệt là những công ty đa quốc gia đang tìm kiếm cơ hội đặt cơ sở sản xuất tại Việt Nam.

Vướng mắc chính của Việt Nam hiện nay là cả hai động lực tăng trưởng trên đều đang cạn kiệt và cần phải được thay thế bằng các giải pháp nâng cao năng suất nội tại của mỗi ngành kinh tế. Trong 20 năm tới, dân số trong độ tuổi lao động của Việt Nam sẽ chỉ tăng với một tốc độ nhỏ hơn nhiều so với 20 năm qua. Đồng thời, khả năng chuyển dịch cơ cấu kinh tế hiện nay sẽ còn hạn chế hơn trước nhiều.

Nâng cao chất lượng vận tải, kho vận thương mại, tức chuỗi hoạt động liên quan đến việc vận chuyển nguyên liệu, thành phẩm từ điểm nguồn đến điểm đích cả trong và ngoài nước, có thể sẽ đóng một vai trò quan trọng cho việc nâng cao năng suất trong giai đoạn tới. Đặc biệt, nâng cao hiệu quả kho vận sẽ tạo điều kiện để các nhà đầu tư quốc tế và nội địa tìm nguồn hàng xuất khẩu với tổng chi phí hàng đến thấp hơn so với các nước khác. Dù chắc chắn không phải là yếu tố duy nhất cần cân nhắc nhưng giảm thiểu tổng chi phí hàng đến chính là yếu tố quan trọng nhất trong quyết định tìm địa điểm nguồn của doanh nghiệp.

Cải thiện hiệu quả của ngành kho vận cũng phù hợp với định hướng dài hạn về thúc đẩy tăng trưởng dựa vào xuất khẩu của Việt Nam. Các hoạt động xuất khẩu bắt buộc phải có sự tương tác với nhiều yếu tố của hệ thống kho vận quốc gia, từ cung cấp cơ sở hạ tầng cơ bản, cơ sở vật chất, trang thiết bị, cung ứng dịch vụ, môi trường thể chế, luật định, đồng thời cũng phụ thuộc vào những yếu tố này để tồn tại.

Hoạt động xuất khẩu của Việt Nam có tỉ trọng kho vận đặc biệt cao, do hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam có hàm lượng nhập khẩu cao. Ví dụ, ước tính cho thấy 70-80% giá trị hàng may mặc xuất khẩu của Việt Nam là giá

trị nguyên liệu, phụ kiện nhập khẩu. Con số tương ứng của mặt hàng giày dép xuất khẩu là 50%. Vì vậy, để thúc đẩy xuất khẩu còn cần chú trọng nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng nhập khẩu.

Cuối cùng, cảm nhận chung của các đơn vị tham gia vào lĩnh vực vận tải và các chuyên gia phân tích rằng tỉ trọng của chi phí kho vận trên sản lượng quốc gia của Việt Nam vẫn cao so với các nước cạnh tranh như Trung Quốc, Malaixia, Thái Lan. Dù để kiểm chứng những con số ở tầm vĩ mô này là một việc tương đối khó khăn, nhưng sau khi tổng hợp các nguồn số liệu có thể thấy chi phí kho vận của Việt Nam nhiều khả năng cao hơn một số nước Châu Á đang phát triển có mức độ hội nhập toàn cầu cao hơn, dù vẫn bằng hay thậm chí cạnh tranh hơn một số nước khác như Campuchia, Ấn Độ, Philippin.

Vai trò của thị trường

Ý kiến của các đơn vị tham gia lĩnh vực kho vận tại Việt Nam (doanh nghiệp chủ hàng trong nước, đa quốc gia, doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp điều hành cảng côngtenơ, đơn vị dịch vụ kho vận, các hiệp hội thương mại, cơ quan nhà nước), cũng như kết quả nghiên cứu thị trường và chuẩn mực quốc tế thực sự cho thấy chi phí kho vận của Việt Nam tương đối cao. Đặc biệt, các ý kiến cũng cho biết nguyên nhân gốc rễ của chi phí kho vận cao này là tình trạng thiếu ổn định xuyên suốt trong các chuỗi cung ứng. Sự thiếu ổn định này buộc các nhà sản xuất phải tự bảo hiểm trước rủi ro trong giao nhận hàng hóa bằng cách duy trì lượng hàng tồn trữ kho lớn hơn mức cần thiết để điều hành các hoạt động sản xuất, kinh doanh thường nhật, nếu không muốn gặp phải những rủi ro thậm chí còn lớn hơn do mất khách hàng, sản xuất bị gián đoạn, hoặc phải giao nhận hàng khẩn cấp với giá đắt đáng lẽ họ không phải chịu. Ước tính doanh nghiệp chủ hàng Việt Nam tốn kém mỗi năm khoảng 100 triệu Đôla Mỹ cho các chi phí tồn trữ hàng phụ trội do những chậm trễ trong thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu gây ra; chi phí này, dù chưa tính đến bất kỳ yếu tố thiếu ổn định nào khác trong chuỗi cung ứng mà trên thực tế nếu tính vào sẽ còn đẩy chi phí tồn trữ lên cao hơn nữa, dự kiến đến năm 2020 sẽ lên đến 180 triệu Đôla Mỹ.

Sự thiếu ổn định trong các chuỗi cung ứng ở Việt Nam bắt nguồn từ nhiều yếu tố, trong đó không có yếu tố nào thực sự quyết định, nhưng tựu chung lại, những yếu tố này đã làm giảm năng lực cạnh tranh thương mại, và để giải quyết vấn đề nâng cao hiệu quả của hoạt động kho vận, chắc chắn cần có sự phối hợp đa ngành. Những

nguyên nhân chính gây ra tình trạng thiếu ổn định của chuỗi cung ứng gồm: (a) sự diễn giải, áp dụng tùy tiện các quy định về thương mại quốc tế (như thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu) và vận tải nội địa (lưu thông xe côngtenơ trên đường quốc lộ); (b) hệ thống thông quan, quy trình nghiệp vụ hải quan ít tự động hóa, còn có sự can thiệp đáng kể của con người; (c) cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ: các cửa ngõ lớn như các cảng biển thiếu liên kết trên đất liền, bến bãi nằm xa các tuyến huyết mạch giao thông, cửa ngõ chính, tình trạng thiếu cân bằng cung-cầu lớn dai dẳng trong cả hai lĩnh vực vận tải và dịch vụ kho vận.

Vai trò thiết yếu của thể chế

Những vấn đề dai dẳng nhất đối với ngành kho vận của Việt Nam về bản chất là những vấn đề “phần mềm” chứ không liên quan đến chất lượng cơ sở hạ tầng. Cụ thể: (a) các đơn vị tham gia hoạt động vận tải thường xuyên cho biết rằng theo họ, những khoản thù lao trả cho cán bộ hải quan, công an là cần thiết để giảm thiểu chậm trễ trong chuỗi cung ứng. Theo họ, tình trạng này không chỉ làm chi phí tăng một cách giả tạo mà còn tạo ra một sân chơi không bình đẳng cho những đơn vị không muốn thực hiện những hành vi này; (b) sự manh mún trong quá trình ra quyết định dẫn đến việc các tuyến hàng lang vận tải không được quản lý đồng bộ để phục vụ hoạt động thương mại, mà thường hoạt động một cách độc lập. Điều này dẫn đến sự thiếu cân bằng cung-cầu trong cả hai lĩnh vực vận tải và kho vận, đặc biệt có thể thấy ở tình trạng dư thừa công suất cảng côngtenơ ở khu vực Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) và Cái Mép-Thị Vải; (c) sự thiếu nhất quán chặt trong luật định thường xuyên diễn ra, một phần cũng do tình trạng phân tán do quy định được diễn giải, thực hiện trên thực tế tại địa phương một cách không đồng đều giữa các tỉnh, thậm chí giữa các ban ngành địa phương; (d) lĩnh vực vận tải đường bộ có chất lượng dịch vụ nghèo nàn, trong đó các đơn vị trong ngành chủ yếu chỉ đủ sức cạnh tranh về giá. Doanh nghiệp đưa ra những mức giá không đủ bù đắp chi phí trong vận tải đường bộ do thường xuyên chở quá tải, dẫn đến tỷ lệ tai nạn cao, tỉ lệ chạy xe không hàng

cao, hỏng hóc thường xuyên, ùn tắc giao thông.

Tuy vậy, về mặt cơ sở hạ tầng “phần cứng” vẫn còn cơ hội để cải thiện. Đặc biệt, các cảng nước sâu ở Cái Mép- Thị Vải cần được tăng cường điều kiện kết nối trên đất liền cũng những kết nối đường thủy với TP. Hồ Chí Minh và các khu vực lân cận. Đây có thể là một nội dung của giải pháp giảm tình trạng bỏ không các cảng này hiện nay. Ở vùng Đồng bằng sông Hồng, đầu tư xây dựng cảng Lạch Huyện đang là một ưu tiên, nhưng chương trình này cũng đang phải đối mặt với rủi ro về cơ cấu tài chính chưa rõ ràng. Hơn nữa, việc quản lý cung cầu ở các cụm cảng miền Bắc cần phải được tăng cường để tránh lặp lại những sai lầm như ở miền Nam. Khu kho vận tập trung vẫn còn là một khái niệm mới ở Việt Nam và còn nhiều việc phải làm. Cần tăng cường sử dụng cơ sở hạ tầng CNTT trong hoạt động kho vận, đặc biệt về tự động hóa quy trình thông quan, sử dụng rộng rãi hệ thống GPS, thiết bị cân trong lĩnh vực vận tải đường bộ, cũng như tăng cường hiệu quả quản lý tải trọng trên trục đối với xe tải lưu chuyển trên đường quốc lộ.

Phần lớn những vướng mắc, thuận lợi trên để khắc phục, tận dụng đều cần có sự phối hợp đa ngành chặt chẽ hơn, cũng như một số yếu tố hành vi đòi hỏi phải tăng cường về thể chế: và đây phải là những giải pháp đồng bộ chứ không chỉ là việc cung cấp những cơ sở vật chất rời rạc. Là một nước thu nhập trung bình thấp đang trong giai đoạn quá độ, Việt Nam đã đạt đến ngưỡng mà chất lượng đã trở thành một yếu tố thiết yếu chứ không còn là yếu tố phụ trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, và đặc biệt trong trường hợp ngành kho vận chủ yếu sẽ liên quan đến những ban ngành có trách nhiệm quy hoạch phương tiện, hoạch định chính sách thuộc Bộ Giao Thông Vận Tải, Tổng cục Hải quan, các cơ quan làm thủ tục xuất nhập khẩu (các bộ phận an ninh, nghiệp vụ), và công an.

Các khuyến nghị chính

Sau đây là một số đề xuất chính sách nhằm nâng cao tính hiệu quả-chi phí của hoạt động kho vận ở Việt Nam sắp xếp theo lĩnh vực:

Lĩnh vực	Giải pháp
Quản lý thủ tục hải quan, nghiệp vụ trong hoạt động thương mại quốc tế	Nhận đổi các nỗ lực hướng tới tự động hoá toàn phần hệ thống thương mại điện tử phục vụ thông quan vào năm 2014 theo kế hoạch. Mở rộng phạm vi áp dụng thông quan điện tử cho tất cả các đối với doanh nghiệp. Tăng cường cơ chế đánh giá dựa trên kết quả công việc trong các ban ngành nhà nước quản lý hoạt động hải quan, xuất nhập khẩu.

Lĩnh vực	Giải pháp
Vận tải đa phương tiện	Xác định các tuyến “hành lang kho vận” chiến lược tại các cửa ngõ ở miền Bắc và miền Nam có chất lượng hạ tầng, môi trường luật định (giới hạn tải trọng, tốc độ, kích thước xe) đảm bảo lưu thông côngtenơ cỡ lớn với thời gian chậm trễ không cần thiết tối thiểu.
Cảng nước sâu	Tăng cường kết nối các khu vực ở sâu trong nội địa bằng các tuyến đường lớn, được duy tu tốt và các tuyến VTĐTND trong ngắn hạn (ngoài ra còn cần mở thêm đường xá tới các Trung tâm Phân phối hay di dời những trung tâm này tới khu vực Cái Mép-Thị Vải và Hải Phòng/Lạch Huyện); thông qua tham khảo ý kiến rộng rãi, có kế hoạch tăng cường quản lý công suất của các cảng côngtenơ, đặc biệt tại các khu vực TPHCM, Cái Mép-Thị Vải; cần nhắc khả năng sử dụng đường sắt, đường sắt tại cảng về dài hạn, đặc biệt là ở Hải Phòng/Lạch Huyện.
Quản lý hậu cần logistics	Xây dựng phương thức hợp tác nhà nước-tư nhân trong 2 nội dung chính về quản lý hoạt động kho vận: (1) lập chính sách công cho ngành này, (2) nâng cao nhận thức của cả doanh nghiệp nhà nước và tư nhân về cán cân lợi ích-chi phí của từng phương án lựa chọn phương tiện và chuỗi cung ứng. Trong vấn đề này, có thể xem xét thành lập một ban kho vận liên ngành, diễn đàn nhà nước-tư nhân về vấn đề kho vận, tăng cường tập huấn về công tác kho vận.
Công ty cung cấp dịch vụ logistics trọn gói của bên thứ ba	Tiếp tục mở cửa thị trường tạo điều kiện để: (a) doanh nghiệp nước ngoài tham gia thị trường, (b) hợp tác, trao đổi kiến thức giữa các doanh nghiệp trong và ngoài nước, (c) tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho những doanh nghiệp hiện nay và sau này muốn tham gia cung cấp dịch vụ theo nhiều loại hình phương tiện, dịch vụ.
Ngành vận tải hàng hoá đường bộ	Tăng cường đảm bảo cân bằng cung-cầu bền vững bằng cách áp dụng cơ chế đánh giá mức độ an toàn, tuân thủ quy định về tải trọng đối với các doanh nghiệp vận tải, tăng cường tiếp cận vốn tín dụng để tăng quy mô/hiện đại hoá phương tiện; về trung hạn, cần từng bước áp dụng các quy định về phát thải đối với xe tải; giảm tỉ lệ chạy xe không hàng bằng cách tăng cường trao đổi, phát triển ngành nghề môi giới vận tải.

Nhiều khuyến nghị trong số trên, như tăng cường đánh giá dựa trên kết quả công việc trong các cơ quan hành chính công, thành lập cơ chế, ban ngành để quản lý cụ thể các tuyến hành lang vận tải một cách đồng bộ, nâng cao tính khả thi, cưỡng chế của quy định, tăng số lượng, chất lượng cán bộ quản lý tại địa phương về lĩnh vực kho vận dựa trên nguyên tắc chung là phải có năng lực chỉ đạo chính trị tốt, có tầm nhìn hướng tới trung và dài hạn.

Tài liệu dẫn

Blancas, Luis C. John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, Wendy Tao. 2013. *Efficient Logistics: A Key to Vietnam's Competitiveness*. Washington, DC: World Bank.

Thông tin bổ sung

Luis C. Blancas là Chuyên gia Giao Thông Vận tải thuộc

Ban Phát triển Bền vững Đông Á – Thái bình dương, Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam. Ông công tác tại Washington, DC, hòm thư điện tử: lblancas@worldbank.org.

Bà Nguyễn Mai Hương là Chuyên viên Phân tích lĩnh vực Giao thông Vận tải - Phát triển Đô thị, Ban Phát triển Bền vững Đông Á – Thái bình dương, Ngân hàng Thế giới. Bà công tác tại Washington, DC, hòm thư điện tử: hnguyen15@worldbank.org.

Tóm tắt trên nằm trong bộ tài liệu Báo cáo về ngành Giao thông Vận tải Việt Nam, với mục tiêu chia sẻ kinh nghiệm về quá trình đổi mới ngành giao thông vận tải của Việt Nam. Mọi nhận định, chú giải, kết luận nêu trong tóm tắt đều là của các tác giả và không nhất thiết thể hiện quan điểm của Ngân hàng Thế giới. Ngân hàng Thế giới và các tác giả không bảo đảm tính chính xác của tài liệu này và không chịu bất kỳ trách nhiệm nào về những hậu quả có thể gây ra trong quá trình sử dụng.