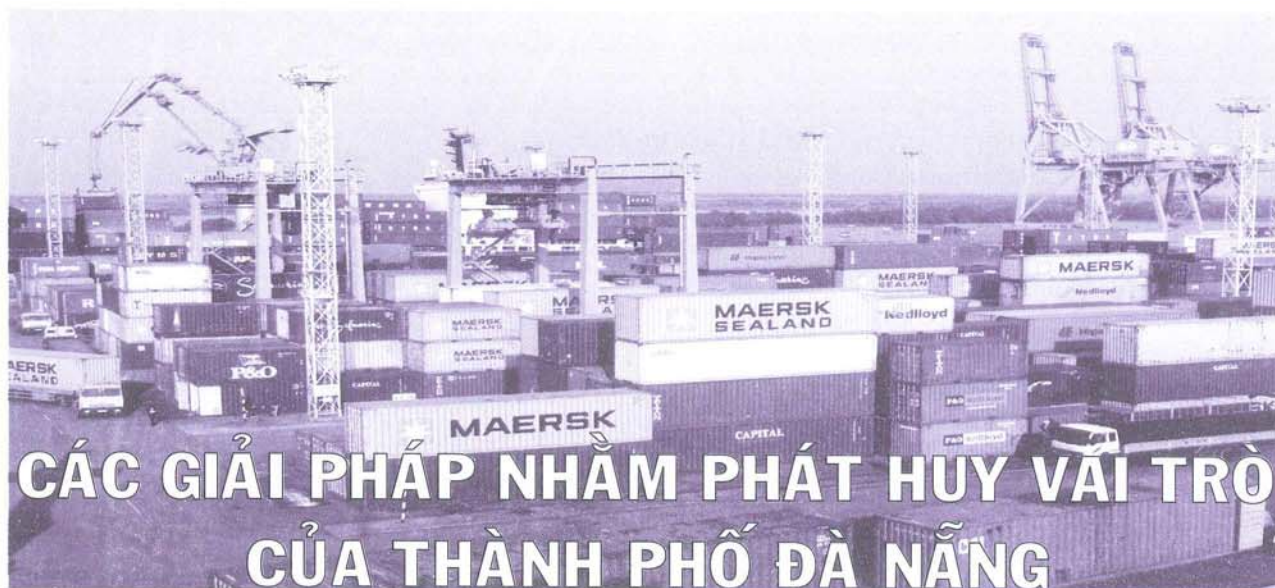




CÁC GIẢI PHÁP NHẪM PHÁT HUY VAI TRÒ CỦA THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN TUYẾN HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY

PGS.TS. TRƯƠNG BÁ THANH & TS. ĐÀO HỮU HÒA

1. Đặt vấn đề

Logistics là nghệ thuật đồng thời cũng là khoa học trong lĩnh vực quản lý, điều chỉnh luồng di chuyển của hàng hoá, năng lượng, thông tin và những nguồn lực khác như sản phẩm, dịch vụ và con người, từ nguồn lực của sản xuất cho đến thị trường. Trong kinh doanh, logistics có thể được hiểu là việc tập trung cả nội lực lẫn ngoại lực bao hàm cả quá trình chu chuyển từ nhà “sản xuất gốc” đến “người tiêu dùng cuối cùng”. Chức

Hành lang kinh tế Đông - Tây là một nỗ lực của cộng đồng ASEAN nhằm tăng cường sự hợp tác của các quốc gia để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, xóa nghèo cho các địa phương trên tuyến hành lang đi qua, bao gồm 13 tỉnh, thành phố thuộc Myanmar, Thái Lan, Lào và VN. Với lợi thế là một trong những đầu cầu của tuyến hành lang này, Đà Nẵng có đầy đủ những điều kiện thuận lợi để thúc đẩy hoạt động logistics phát triển. Báo cáo này phân tích những cơ hội, đánh giá thực trạng hoạt động logistics để tìm kiếm các giải pháp nhằm phát huy vai trò của Đà Nẵng trong việc phát triển dịch vụ logistics trên Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC).

năng chính của logistics bao gồm việc quản lý việc mua bán, vận chuyển, lưu kho cùng với các hoạt động về tổ chức cũng như lập kế hoạch cho các hoạt động đó.

Để nâng cao hiệu quả kinh doanh trong điều kiện toàn cầu hóa hiện nay, các doanh nghiệp cần có chiến lược liên kết với nhau theo chuỗi giá trị, trong đó mỗi chủ thể

sẽ tham gia việc thực hiện một vài công đoạn mà

tổ chức, doanh nghiệp mình chuyên hay có thể mạnh. Vì vậy, việc đẩy mạnh phát triển hệ thống dịch vụ logistics chính là giải pháp hiệu quả giúp cho các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả kinh doanh, tăng cường năng lực cạnh tranh thông qua việc ủy thác thực hiện các công đoạn trung gian cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp.

Ở VN, trong những năm gần đây, ngành dịch vụ logistics đã và đang phát triển rất nhanh chóng, từ một vài doanh nghiệp giao nhận quốc doanh của đầu thập niên 90 đến nay (12/2008) đã có gần 800 công ty tham gia hoạt động khắp cả 3 miền: Nam, Trung, Bắc [1]. Mặc dù đã có bước phát triển tốt về số lượng, song nếu xét về mặt quy mô (con người, vốn, doanh số...), thì các đơn vị hoạt động logistics tại VN vẫn còn rất nhỏ bé. Ngoại trừ một ít doanh nghiệp, chủ yếu là quốc doanh, công ty cổ phần và một số là nước ngoài có quy mô tương đối lớn (có từ 200-300 nhân viên), số còn lại trung bình từ 10-20 nhân viên. Trang thiết bị, phương tiện, cơ sở hạ tầng của các doanh nghiệp logistics trong nước còn thấp kém, chủ yếu mua bán cước tàu biển, cước máy bay, đại lý khai báo hải quan và dịch vụ xe tải, một số có thực hiện dịch vụ kho vận nhưng không nhiều. Nói chung là hoạt động thiếu đồng bộ, manh mún và quy mô nhỏ, mức độ công nghệ chưa theo kịp các nước phát triển trong khu vực Đông Nam Á. Ngoài một số chuyên gia và cán bộ được đào tạo tại nước ngoài, đa số cán bộ quản lý và nhân viên đang hoạt động trong lĩnh vực logistics là chưa được đào tạo bài bản nên chủ yếu vẫn là làm theo kinh nghiệm [3].

Ở miền Trung VN nói chung và Đà Nẵng nói riêng, cùng với việc gia tăng các hoạt động logistics trong cả nước, hoạt động logistics tại các địa phương trong khu vực cũng được quan tâm phát triển mạnh. Số lượng các doanh nghiệp hoạt động logistics tại Đà Nẵng đã tăng lên không ngừng. Chỉ tính các doanh nghiệp trong lĩnh vực này có trụ sở công ty, chi nhánh đóng tại Đà Nẵng thì đến nay đã vượt con số 40 [5].

Tuy nhiên, các doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng hiện nay chủ yếu vẫn là doanh nghiệp nhỏ hoặc là chi nhánh của các công ty lớn ở hai đầu; năng lực vận chuyển, bốc xếp, kho bãi và nguồn nhân lực đều hạn chế ... Lĩnh vực hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh logistics tại Đà Nẵng chủ yếu mới là dịch vụ vận tải (đường bộ,

đường sắt, hàng không); dịch vụ môi giới thuê tàu biển; dịch vụ giao nhận; kho bãi... Các hoạt động dịch vụ logistics cao cấp rất hiếm được thực hiện tại đây.

Để khai thác các tiềm năng lợi thế của Đà Nẵng, với tư cách là đầu cầu trên Hành lang kinh tế Đông – Tây (East-West Economic Corridor: EWEC) nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, đẩy mạnh sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, các cấp chính quyền Đà Nẵng cùng với cộng đồng doanh nghiệp cần nhận thức được sự cần thiết phải phát triển hệ thống cung ứng dịch vụ logistics và có chiến lược tổng thể nhằm xây dựng Đà Nẵng trở thành trung tâm dịch vụ logistics cho toàn khu vực và cả tuyến vận tải trên EWEC.

2. Hành lang kinh tế Đông – Tây và yêu cầu của các doanh nghiệp đối với dịch vụ logistics

Hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC) ra đời tại Hội nghị lần thứ 8 Bộ trưởng các nước ASEAN và các đối tác tổ chức tại Manila tháng 10/1998. Hành lang này dựa trên một tuyến giao thông đường bộ dài 1.450 km, có cực Tây là thành phố cảng Mawlamyine (Myanmar), đi qua bang Kayin (Myanmar), các tỉnh: tỉnh Tak, tỉnh Sukhothai, tỉnh Kalasin, tỉnh Phitsanulok, tỉnh Khon Kaen, tỉnh Yasothorn, tỉnh Mukdahan (Thái Lan), Savannakhet (Lào), Quảng Trị, Thừa Thiên-Huế và cực Đông là thành phố Đà Nẵng (VN). Các hoạt động thương mại của EWEC chủ yếu tập trung ở 6 địa phương gồm Mawlamyine, Phitsanulok, Khon Kaen, Savannakhet, Huế, và Đà Nẵng.

Việc triển khai dự án EWEC đã mở ra cho Đà Nẵng những cơ hội rất lớn để phát triển. Qua phân tích 10 nước (Singapore, Malaysia, Thái Lan, Myanmar, VN, Campuchia, Lào, Ấn Độ, Trung Quốc và Bangladesh) chịu tác động của các Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC), Bắc - Nam (NSEC), phía Nam (SEC) và đường cao tốc châu Á số 1, các chuyên gia ERIA (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia: ERIA) cho rằng, Đà Nẵng có lợi thế phát triển đến 100% trên EWEC cũng như hưởng lợi không nhỏ từ đường cao tốc châu Á số 1.

Cũng theo dự báo của ERIA, với thực tế Hành lang kinh tế Đông - Tây như hiện nay (mới có hơn 40km có thể chạy xe tốc độ cao) sẽ giúp GDP của Đà Nẵng tăng thêm 1% vào năm 2025. Nếu xây dựng hoàn chỉnh đường cao tốc EWEC, chỉ số tăng

trưởng sẽ là 1,13% (so với Savannakhet 1,02%, Mukdahan 1,08%). Nếu cùng với điều đó, việc thuận lợi hoá thủ tục hải quan sẽ giúp GDP của Đà Nẵng đến năm 2025 tăng 2,29% so với 1,71% của Savannakhet (Lào) và 1,40% của Mukdahan. Đà Nẵng cũng chiếm số 1 về tăng thu nhập bình quân đầu người ở miền Trung dưới tác động của EWEC với mức tăng 128,6% vào năm 2025.

Các nghiên cứu khác cũng cho thấy, EWEC sẽ góp phần thu hẹp khoảng cách phát triển trong khu vực nhờ cải thiện cơ sở hạ tầng hoặc đơn giản hoá quy trình thủ tục hải quan của các nước trong hành lang. Với vị trí quan trọng là cửa ngõ của Tiểu vùng sông Mê Kông, EWEC sẽ giúp các doanh nghiệp Đà Nẵng giảm chi phí giao dịch, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh, đẩy mạnh xuất khẩu sang các nước trong khu vực và thế giới [Đinh Văn Ân, 2008].

Chính việc cam kết đẩy mạnh hợp tác phát triển kinh tế trên EWEC của Chính phủ các nước trong khu vực đã đặt ra yêu cầu đồng thời cũng là cơ hội rất lớn để Đà Nẵng đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics trong tương lai.

Để có cơ sở cho việc phát triển hệ thống dịch vụ logistics tại Đà Nẵng trong thời gian đến, nhóm nghiên cứu đã tiến hành khảo sát thực tế tại 43 công ty đang hoạt động ở miền Trung và Đà Nẵng, có nhu cầu vận chuyển, giao nhận hàng hóa với các đối tác kinh doanh ở Lào và Thái Lan. Trong đó 70% số công ty có doanh thu lớn hơn 50 tỷ VND (2,5 triệu USD); 12% có doanh thu từ 10,1-50 tỷ VND; 13% có doanh thu dưới 10 tỷ VND. Các doanh nghiệp được khảo sát chủ yếu là hoạt động trong lĩnh vực sản xuất công nghiệp, thương mại với các sản phẩm chủ yếu là hàng hóa đóng

gói. Kết quả khảo sát cho thấy [5]:

- Các hoạt động logistics truyền thống gồm vận chuyển, giao nhận, kho bãi, khai báo hải quan vẫn là những dịch vụ được các doanh nghiệp thuê ngoài nhiều nhất. Đối với các công ty hiện đang tự làm, có 50,3% cho biết sẽ thuê trong tương lai, 25% còn đang lưỡng lự, và 24,7% không có ý định thuê ngoài.

- Chất lượng dịch vụ là yếu tố quan trọng hàng đầu để các doanh nghiệp quan tâm khi quyết định thuê ngoài đảm nhiệm các dịch vụ logistics. Các công ty đã sử dụng dịch vụ này phản hồi cho thấy chất lượng dịch vụ hiện nay của các nhà cung ứng logistics vẫn chưa được như ý, mặc dù nhờ sử dụng dịch vụ thuê ngoài đã giúp các công ty giảm được phần nào chi phí logistics.

- Các kết quả khảo sát cũng cho thấy, năng lực công nghệ vẫn là một trong những yếu tố quan tâm hàng đầu khi khách hàng chấp nhận sử dụng dịch vụ logistics từ phía nhà cung cấp. Hầu hết các khách hàng đều quan tâm đến hệ thống quản lý kho bãi (Warehouse Management System: WMS). Tuy nhiên, việc sử dụng hệ thống định vị bằng công nghệ sóng radio (Radio Frequency Identification: RFID) hiện đang được xem là một bước phát triển tích cực của logistics lại không được khách hàng quan tâm lắm khi đánh giá lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ. Đa số các doanh nghiệp tham gia khảo sát đều cho rằng họ sẽ không đưa RFID vào tiêu chuẩn xem xét lựa chọn nhà cung ứng trong tương lai gần.

- Các dịch vụ được thuê ngoài nhiều nhất là: vận tại nội địa (100%); dịch vụ giao nhận, kho bãi và khai báo hải quan và vận tải quốc tế. Kết quả này hoàn toàn phù hợp với xu hướng thuê ngoài



trên thế giới. Đặc biệt vận tải nội địa đòi hỏi phải đầu tư mua sắm phương tiện với chi phí lớn, phải duy trì đội ngũ lái xe, phải quản lý vận hành rất phức tạp, tốn kém nhưng thường không hiệu quả, do đó hầu như tất cả các doanh nghiệp được khảo sát đều chọn thuê ngoài.

- Các hoạt động logistics phức tạp hơn như xử lý đơn hàng, cross-docking, gom hàng, dịch vụ thanh toán và quản lý các phí vận tải... rất ít được lựa chọn. Lý do cơ bản được đưa ra là do các thông tin này rất nhạy cảm trong kinh doanh nên các doanh nghiệp không muốn chia sẻ với người khác. Hơn nữa, hiện nay tại VN, chỉ những nhà cung cấp dịch vụ logistics thứ 3 (3PLs) có chuyên môn và hệ thống thông tin hiện đại mới có khả năng tiếp cận các dịch vụ này. Các doanh nghiệp kinh doanh logistics hiện nay chỉ mới có khả năng đáp ứng các nhu cầu ở các xử lý đơn giản hơn.

- Lý do cơ bản mà một số doanh nghiệp đưa ra để lý giải cho việc không sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài là: “Không giảm được chi phí”, chiếm đến 49%; mất khả năng kiểm soát hoạt động logistics, chiếm 25%; chất lượng dịch vụ không đúng như cam kết, 26%.

- Việc khảo sát cũng đã cho thấy còn một số rào cản cần phải khắc phục từ phía các nhà cung cấp dịch vụ logistics nếu muốn đẩy mạnh phát triển hoạt động này trong thời gian đến trong đó vấn đề quan trọng nhất là “Chất lượng dịch vụ không như cam kết” chiếm 62% ý kiến phản hồi; “không giảm được chi phí như mong đợi”, chiếm 58%; “Thiếu sự cải tiến liên tục”, chiếm 51% và “Vấn đề về nhân sự”, chiếm 49%.

- Về tiêu chí để lựa chọn nhà cung ứng dịch vụ, các công ty đã xếp hạng 11 tiêu chí đáng giá theo mức độ ưu tiên với thang điểm 5,0 là cao nhất và 1,0 là thấp nhất. Kết quả đánh giá cho thấy, giá cả dịch vụ (4,66); chất lượng dịch vụ (4,61); chất lượng đội ngũ nhân sự (4,11) được xem là yếu tố quan trọng hàng đầu. Tuy nhiên các tiêu chí khác cũng được quan tâm mạnh mẽ khi quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vì thực tế điểm đánh giá mức độ ưu tiên cho tất cả 11 tiêu chí đều rất cao (trên 3,5) và không có sự chênh lệch đáng kể giữa các tiêu chí đánh giá.

3. Thuận lợi, khó khăn và phương hướng đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics của Đà Nẵng trên EWEC trong tương lai

3.1 Về mặt thuận lợi

- Đà Nẵng là thành phố có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, môi trường đầu tư kinh doanh rất thuận lợi, chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) cao nhất nước.

- Mật độ các doanh nghiệp/dân số và mật độ các doanh nghiệp/diện tích cao nhất khu vực Duyên hải miền Trung.

- Cơ sở hạ tầng kỹ thuật của Đà Nẵng khá tốt và đồng bộ, có cổng cáp quang kết nối với hệ thống cáp quang toàn cầu, rất thuận tiện cho việc phát triển dịch vụ thông tin liên lạc, nhân tố quan trọng để nâng cao chất lượng hoạt động logistics.

- Cảng Đà Nẵng có vị trí rất gần với tuyến đường biển quốc tế đi qua, rất thuận tiện cho việc lưu thông hàng hóa. Đây là một trong những cảng có năng lực vận chuyển, bốc xếp cao nhất miền Trung, có khả năng tiếp nhận tàu tải trọng lên đến 75.000 GRT- lớn nhất nước.

- Là đầu mối của hệ thống vận tải đường sắt, đường hàng không, đường bộ ở miền Trung VN và Tây Nguyên. Là cửa ngõ quan trọng của Hành lang kinh tế Đông – Tây để đi ra biển Đông, là điểm xuất phát của toàn tuyến hành lang, nơi sẽ phát triển hệ thống cảng biển trung chuyển cho toàn tuyến.

- Đà Nẵng có hệ thống đào tạo nguồn nhân lực tốt, mà nòng cốt là Đại học Đà Nẵng có khả năng cung cấp nhiều lao động chất lượng cao với đủ các ngành nghề cần thiết, đủ các mức đào tạo để đáp ứng cho mọi nhu cầu của việc phát triển logistics...

Với những điều kiện trên, việc phát triển hoạt động logistics tại Đà Nẵng trong tương lai là rất thuận lợi.

3.2 Về mặt khó khăn

Việc phát triển hoạt động logistics của Đà Nẵng trong tương lai cũng còn nhiều khó khăn, cụ thể:

- Các doanh nghiệp hoạt động logistics tại Đà Nẵng còn ít, năng lực hạn chế, hoạt động rời rạc, thiếu liên kết. Số lượng các doanh nghiệp hoạt động logistics tại Đà Nẵng (doanh nghiệp có trụ sở công ty, chi nhánh đóng tại Đà Nẵng) mới khoảng trên dưới 40.

- Lĩnh vực hoạt động chủ yếu của các doanh nghiệp kinh doanh logistics tại Đà Nẵng là dịch vụ vận tải (đường bộ, đường sắt, hàng không); dịch vụ môi giới thuê tàu biển; dịch vụ giao nhận; kho bãi... Tuy nhiên, hiện tại hệ thống giao thông vận tải trên tuyến EWEC chưa được cải thiện và đồng

bộ làm tăng chi phí, giảm khả năng cạnh tranh.

- Thị trường dịch vụ logistics tại miền Trung chưa thực sự phát triển, quy mô hoạt động của các doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng còn khiêm tốn, hầu hết là văn phòng đại diện hoặc chi nhánh của các doanh nghiệp đóng ở phía Bắc (Hà Nội, Hải Phòng, Vinh Phú), phía Nam (TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai).

- Các cơ sở có số lượng nhân viên trên 50 người chỉ chiếm chưa đến 19% (8 đơn vị), cơ sở có số lượng dưới 10 nhân viên chiếm đến trên 55% (23 đơn vị). Chất lượng nguồn nhân lực cho hoạt động logistics tại các đơn vị còn rất thấp, 49% các doanh nghiệp được khảo sát cho rằng chất lượng nguồn nhân lực chính là nguyên nhân để họ không thuê ngoài dịch vụ tại các công ty logistics.

- Hiện tại các doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng phần lớn là những doanh nghiệp “mua bán phí”. Các doanh nghiệp thực sự có tiềm lực về năng lực vận chuyển, thiết bị bốc xếp, kho bãi... chủ yếu vẫn là các doanh nghiệp nhà nước.

- Các chi phí phi chính thức còn cao do thiếu hệ thống kiểm soát đồng bộ giữa các bộ phận, ngành, địa phương trên tuyến vận chuyển.

3.3 Phương hướng phát triển

Để phát huy vai trò của mình trong việc khai thác dịch vụ logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây trong tương lai, Đà Nẵng cần phát triển theo các hướng sau:

- Để đạt được “tần suất vận chuyển cao” (một trong những thế mạnh của vận tải đường bộ), cần thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng cho dịch vụ logistics. Đặc biệt, cần đổi mới các quy định liên quan đến dịch vụ logistics như cải thiện thủ tục hải quan, thống nhất các nguyên tắc giao thông, hài hoà việc cho phép sử dụng kho hải quan khô (ICD); ứng dụng thẻ để quản lý nguyên liệu của dịch vụ hậu cần có khả năng dùng lại và các chứng nhận về thiết bị; kéo dài hơn nữa thời gian làm việc trong ngày của hải quan ...

- Để thu hút khách hàng sử dụng dịch vụ của mình, các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics của Đà Nẵng phải tăng cường chất lượng dịch vụ, giảm chi phí cùng với việc cải tiến liên tục.

- Các hoạt động dịch vụ truyền thống bao gồm vận tải, bốc xếp, kho bãi, giao nhận, khai quan vẫn là những lĩnh vực cơ bản được các doanh nghiệp trong nước quan tâm nhất. Vì vậy, để phát huy được vai trò quan trọng là đầu cầu của hành

lang kinh tế Đông – Tây, trong những năm đến Đà Nẵng cần đẩy mạnh đầu tư để nâng cấp hệ thống vận tải, bốc xếp, kho bãi và cải tiến thủ tục giao nhận để nắm bắt xu thế trên.

- Các ngành hàng đóng gói, điện tử dân dụng và hải sản vẫn sẽ là những ngành sử dụng chủ lực dịch vụ logistics trong tương lai. Vì vậy, cần hướng các hoạt động logistics của các doanh nghiệp theo hướng đáp ứng nhu cầu trên của xã hội, đồng thời tiếp tục nghiên cứu để phát triển các dịch vụ bổ sung khác nhằm thỏa mãn tốt hơn nhu cầu phục vụ cho khách hàng.

- Các ứng dụng công nghệ thông tin được ưu tiên cần hướng vào giải quyết tốt các yêu cầu của hệ thống logistics truyền thống. Yêu cầu này gợi ý cho Đà Nẵng tập trung đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng mạng Internet, mạng điện thoại di động có thể kết nối với mạng của viễn thông của Lào, Thái Lan nhằm phục vụ cho nhu cầu khai thác dịch vụ logistics trên toàn tuyến Hành lang kinh tế Đông - Tây trong tương lai.

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong lĩnh vực hoạt động logistics và các lĩnh vực liên quan, trong đó có đội ngũ cán bộ, nhân viên các ban ngành chức năng trong cơ cấu chính quyền của các địa phương.

- Tăng cường cải cách hành chính, giảm nhẹ các vướng mắc hành chính có thể làm gia tăng chi phí không chính thức và chính thức trong quá trình triển khai thực hiện các dịch vụ logistics.

4. Các giải pháp nhằm phát huy lợi thế của Đà Nẵng trong việc đẩy mạnh hoạt động logistics dọc Hành lang kinh tế Đông - Tây

4.1 Xúc tiến mạnh mẽ việc xây dựng Cảng Đà Nẵng thành trung tâm logistics

Để phát huy vai trò của Đà Nẵng trong việc khai thác dịch vụ logistics trên tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây, trước hết cần phải có chiến lược phát triển mạng lưới logistics của Đà Nẵng theo hướng lâu dài và bền vững, hạn chế tình trạng phát triển manh mún hiện nay. Muốn vậy, thành phố cần có các chính sách mạnh mẽ để xây dựng Cảng Đà Nẵng thành trung tâm liên kết dịch vụ logistics tại địa phương, cụ thể:

- Nhanh chóng quy hoạch phát triển Cảng Đà Nẵng theo hướng trung tâm logistics, không chỉ đơn thuần là hoạt động vận tải, giao nhận mà còn bao gồm toàn bộ các hoạt động phức hợp của logistics. Nên sử dụng ngân sách để thuê các công

ty tư vấn quốc tế có kinh nghiệm lập phương án quy hoạch để đảm bảo tính khoa học và khách quan[4];

- Nghiên cứu để cụ thể hóa mục tiêu phát triển trung tâm logistics vào mục tiêu phát triển chung của Thành phố, đảm bảo cho sự hài hòa giữa các mục tiêu phát triển của thành phố và mục tiêu xây dựng Cảng Đà Nẵng thành trung tâm logistics;

- Khuyến khích các công ty đa quốc gia, các công ty logistics quốc tế và các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác bằng các chính sách ưu đãi để họ vào hoạt động trong khu vực Cảng;

- Khuyến khích các hình thức liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước nhằm đa dạng hóa và nâng cao chất lượng chuỗi cung ứng dịch vụ logistics, tiến tới hình thành “Hiệp hội logistics Đà Nẵng”;

- Đẩy mạnh việc phát triển các khu công nghiệp, khu thương mại tự do như là một phần của chính sách mở rộng cảng nhằm mục tiêu tăng lưu lượng hàng hóa cho cảng và tạo ra dịch vụ giá trị gia tăng để thu hút các trung tâm logistics của các công ty đa quốc gia tham gia cung ứng, nhờ đó tạo ra thêm việc làm và thu nhập cho địa phương; làm nhộn nhịp thêm cho hoạt động logistics của Cảng;

- Ưu tiên cao nhất cho việc tài trợ phát triển cơ sở hạ tầng liên quan đến tiện nghi cảng và cơ sở hạ tầng cho hoạt động của các trung tâm logistics nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng cao;

- Xúc tiến việc sử dụng thường xuyên dịch vụ thương mại và hành chính điện tử trên cơ sở cho phép Cảng kết nối với mạng công nghệ thông tin về quản lý, các nhà khai thác vận tải và các trung tâm logistics. Từng bước tiêu chuẩn hóa hệ thống

thông tin quản lý hành chính và hải quan ở Cảng;

- Loại trừ và giảm thiểu các chi phí không mong đợi hoặc rào cản liên quan đến thuế và Luật thương mại. Đặc biệt, cần có biện pháp mạnh mẽ nhằm giảm thiểu và loại bỏ tình trạng những nhiễu của các lực lượng tham gia quản lý hành chính và trật tự tại Cảng.

4.2 Thúc đẩy sự liên kết giữa các cơ sở kinh doanh dịch vụ cảng

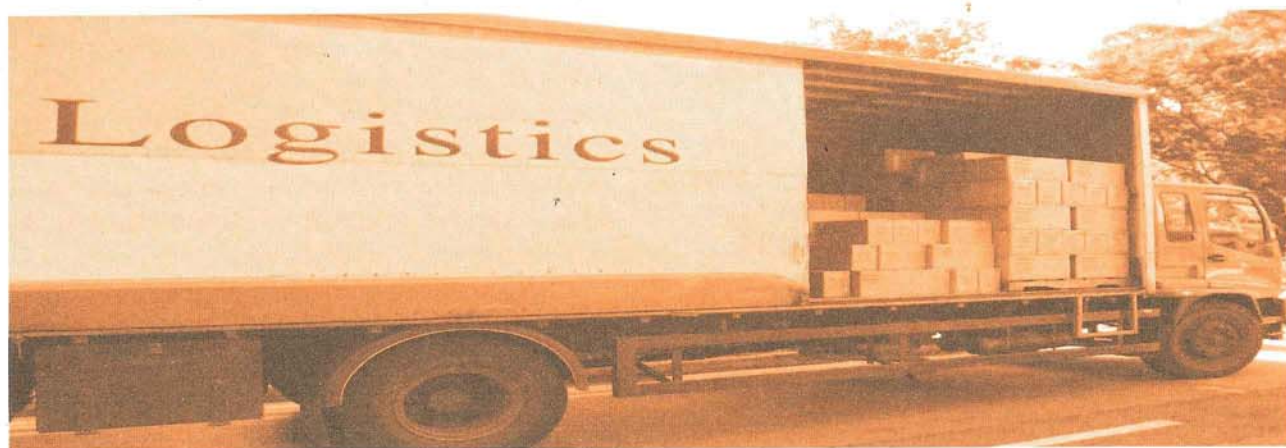
Tình trạng phát triển hệ thống cảng biển mạnh mẽ tại các địa phương miền Trung đang là một trở ngại lớn cho việc đẩy mạnh hoạt động logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây. Để khắc phục hạn chế này cần:

- Chính quyền các địa phương trong tuyến hành lang đi qua nên có sự hợp tác chặt chẽ với nhau khi tiến hành các quy hoạch phát triển kinh tế nói chung và hệ thống giao thông nói riêng, trong đó đặc biệt là hệ thống cảng biển để tránh tình trạng dẫm đạp, cạnh tranh chống chéo lẫn nhau.

- Xúc tiến thành lập “Liên minh cảng miền Trung” nhằm phân chia thị trường vận tải cho phù hợp với thể mạnh của mỗi cảng, vừa đảm bảo tính hợp lý, vừa đảm bảo lợi ích lâu dài cho các bên theo hướng “cực đại hóa thuận lợi” và giảm chi phí cho khách hàng.

4.3 Giảm thiểu thời gian giao nhận, vận chuyển hàng hóa tại Cảng Đà Nẵng và trên các tuyến vận tải

Với mục tiêu tăng cạnh tranh thu hút hàng hoá vào Cảng Đà Nẵng, điều cần thiết là làm cho hàng hoá xuất - nhập khẩu của các nước trong hành lang kinh tế Đông – Tây qua Cảng Đà Nẵng được giải phóng nhanh nhất. Điều này sẽ góp phần giúp các doanh nghiệp vận tải và logistics Đà



Năng đưa ra chi phí dịch vụ cạnh tranh nhất. Để làm được điều này, Đà Nẵng cần phối hợp với các tỉnh trong vùng triển khai các hoạt động sau đây:

- Đầu tư nâng cấp các cầu trên tuyến vận tải nhằm làm tăng tốc độ lưu thông của phương tiện vận tải bộ;

- Mở lại đoạn đường sắt từ Cảng Đà Nẵng nối với tuyến đường sắt quốc gia nhằm khai thông tuyến vận tải đường sắt Đà Nẵng – Đông Hà để tiết kiệm chi phí vận chuyển cho hàng hóa liên vận quốc tế;

- Giải phóng các tuyến hành lang vận chuyển từ Cảng Đà Nẵng theo các tuyến vận chuyển Quốc lộ 14B và 1A để tăng tốc độ lưu chuyển;

- Tổ chức việc kiểm tra, rà xét nhằm bãi bỏ các thủ tục không cần thiết hoặc không có trong quy định. Nghiêm cấm các cơ quan chức năng thu các khoản phí, lệ phí liên quan đến việc giao nhận hàng hóa tại Cảng;

- Tăng cường đầu tư thiết bị, con người cho lực lượng hải quan Cảng nhằm tạo ra sự chuyển biến mạnh mẽ về tác phong làm việc, công nghệ phục vụ theo hướng tin học hóa;

- Hỗ trợ tài chính nhằm đầu tư nâng cấp các thiết bị bốc xếp, thiết bị vận chuyển cho các đơn vị cung ứng dịch vụ trong Cảng;

- Tăng cường công tác giám sát để phát hiện và loại bỏ những hành vi nhũng nhiễu khách hàng, đặc biệt là tại các trạm thu phí và kiểm soát giao thông trên toàn tuyến.

4.4 Khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư phát triển hệ thống dịch vụ dọc tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây

Song song với việc phát triển Cảng Đà Nẵng thành trung tâm logistics, để khai thác lợi thế của Cảng đầu mối, Đà Nẵng cần có kế hoạch đẩy mạnh phát triển các hoạt động dịch vụ phục vụ cho việc khai thác logistics trong tương lai như: đảm bảo kỹ thuật, sửa chữa bảo dưỡng phương tiện vận tải, cung ứng xăng dầu, cứu hộ, ăn nghỉ... trên dọc tuyến hành lang. Với khả năng tiềm lực kinh tế hiện có, chính quyền TP. Đà Nẵng cần hợp tác chặt chẽ với chính quyền các tỉnh Thừa Thiên – Huế, Quảng Trị (VN) và tỉnh Savanakheth (Lào) để quy hoạch hệ thống cơ sở hạ tầng dịch vụ phục vụ cho mạng vận tải liên vận quốc tế. Có chính sách khuyến khích các doanh nghiệp VN – Lào – Thái Lan cùng hợp tác đầu tư vào các dự án đầu tư trong lĩnh vực trên.

4.5 Đào tạo nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, nhân viên hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh logistics cho phù hợp với yêu cầu mới

Logistics đơn thuần không chỉ là hoạt động vận tải, kho vận và các dịch vụ liên quan, mà còn bao trùm trong mọi lĩnh vực như sản xuất, chế tạo, kinh doanh, dịch vụ. Nhiệm vụ cuối cùng của logistics chính là việc kết hợp hoàn hảo các hoạt động trên để đạt được mục tiêu giảm chi phí thấp nhất.

Để làm được điều này nhất thiết phải có những con người chuyên nghiệp. Thực tế hoạt động của lĩnh vực logistics tại VN nói chung và Đà Nẵng đã cho thấy sự bất cập ở trong khâu đào tạo cán bộ. Hoạt động đào tạo hiện chưa theo kịp với nhu cầu phát triển của ngành. Hiện tại, ở VN rất ít trường đại học, cao đẳng có chuyên ngành logistics. Số cán bộ hiện đang hoạt động trong ngành này, ngoài một số ít chuyên gia nước ngoài và được đào tạo tại nước ngoài, số cán bộ có chuyên môn rất ít.

Vì vậy, để đảm bảo cho việc đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics của Đà Nẵng trong tương lai nhằm khai thác lợi thế trên tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây, cần nhanh chóng triển khai các chương trình nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong lĩnh vực này.

Cùng với chương trình đào tạo thạc sĩ logistics đang được triển khai, Đại học Đà Nẵng cần nghiên cứu để mở mới đào tạo ở bậc đại học và cao đẳng đối với chuyên ngành này. Mặt khác, cần sử dụng quỹ hỗ trợ đầu tư của Thành phố để khuyến khích cán bộ, nhân viên đang làm việc trong lĩnh vực này tham gia đào tạo lại và đào tạo bổ sung các kiến thức liên quan đến quản lý, vận hành logistics theo hướng hiện đại. Có các chương trình gửi cán bộ quản lý, nhân viên điều hành tại các doanh nghiệp đi học tập tại nước ngoài để tiếp cận với phương pháp quản lý, công nghệ mới và đặc biệt là để giúp thay đổi phong cách kinh doanh.

4.6 Xúc tiến các dự án đầu tư nâng cấp hạ tầng giao thông

a. Trên tuyến Đà Nẵng – Paksé - Bangkok

Hiện tại, trên tuyến giao thông này còn 123km đường đất từ Nam Giang đến Bản Phồn cần phải được nâng cấp. Với khả năng của mình, Đà Nẵng cần nghiên cứu, xây dựng dự án và kêu gọi đầu tư để sớm triển khai dự án này. Khi dự án này hoàn

thành, từ Đà Nẵng đã có thể thông với vùng kinh tế rộng lớn, không chỉ là Bolaven mà còn với hàng loạt tỉnh ly miền Đông Thái Lan kéo đến tận thủ đô Bangkok. Trong tương lai, có thể nghiên cứu phát triển tiếp hệ thống đường sắt nối từ Đà Nẵng qua Paksé (Lào) (470 km) và kết nối với tuyến đường sắt có sẵn của Thái Lan để hoàn chỉnh tuyến đường sắt Đà Nẵng – Bangkok thì lợi thế sẽ lớn hơn rất nhiều.

b. Trên tuyến đường Đà Nẵng – Lao Bảo – Savann - Mukdahan

Đây là tuyến đường huyết mạch của hành lang kinh tế Đông – Tây, hiện tại phương tiện giao thông chủ lực là vận tải đường bộ, với chi phí vận tải cao. Trong tương lai, cần nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến đường sắt nối liền Savann (Lào) với Đông Hà (VN) nhằm kết nối với hệ thống đường sắt có sẵn từ Đà Nẵng đến Đông Hà (đồng thời nối với TP.HCM, Hà Nội của VN và hệ thống đường sắt của Trung Quốc) [*]. Dự án này sẽ giúp giảm thiểu chi phí vận tải vì khai thác được lợi thế về chi phí của vận tải đường sắt cho hàng hóa xuất – nhập khẩu từ Thái Lan và Lào qua Cảng Đà Nẵng đi quốc tế hoặc đến TP.HCM, Hà Nội và miền Nam Trung Quốc...

Để thực hiện các dự án trên, không chỉ Đà Nẵng mà các địa phương trên dọc tuyến sẽ cùng chia sẻ, tham gia. Tuy nhiên, tiềm lực hiện tại của các địa phương liên quan rất hạn chế vì ngoài Đà Nẵng, còn lại các tỉnh khác của VN và Lào đều là những tỉnh nghèo. Vì vậy, chính phủ VN và Lào với sự trợ giúp các các tổ chức quốc tế cần nghiên cứu để đầu tư bằng nguồn vốn ODA cho dự án này.

4.7 Nghiên cứu xây dựng các cảng cạn ICD (Inland Container Depot) dọc tuyến vận tải

"Cảng cạn" được xem là nơi tập kết, trung chuyển container có đầy đủ chức năng như một cảng thông thường. Lợi thế của cảng cạn cho phép vận chuyển tất cả các phương tiện ngoài phương tiện tàu biển, cho phép rút ngắn thời gian đóng, dỡ hàng; kiểm tra hải quan, thực hiện thủ tục "Kiểm tra một cửa" và "Kiểm tra một trạm" cho hàng hóa giữa các nước trong hành lang và có thể thực hiện vận chuyển đa phương thức đối với vận chuyển container từ nhà xuất khẩu đến nhà nhập khẩu [12].

Để đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics từ đầu mối cảng trung chuyển Đà Nẵng đến Lào, Thái Lan và Myanmar trong tương lai, việc phải phát triển hệ thống cảng cạn trên tuyến vận tải

là cần thiết. Trong giai đoạn đầu, nên đặt cảng cạn tại Mukdahan (Thái Lan) hoặc Savann (Lào) sẽ hiệu quả hơn vì giúp tập hợp được lượng hàng hóa lớn, khai thác được nhiều loại hình vận tải: đường bộ (đường 9); đường sông (sông Mê Kông); đường hàng không (sân bay Savann) và có thể cả đường sắt trong tương lai khi dự án đường sắt Savann (Lào) - Đông Hà (VN) được triển khai■

Ghi chú

[*] Theo báo *Lao động*, ngày 20/1/2009, Tập đoàn Giant Group (Malaysia) đã chính thức đề nghị chính quyền tỉnh Quảng Trị chấp thuận để họ đầu tư tuyến đường sắt nối từ cửa khẩu Lao Bảo về thị xã Đông Hà theo hình thức BOT.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Phước Hà (2008), *Dịch vụ logistics - nguồn lợi tỷ USD đang bị bỏ rơi*, VNNet.
2. Thanh Vân (2007), "Ngành công nghiệp logistics trước những cơ hội lớn", báo *Sài Gòn giải phóng*, ngày 24/7/2007.
3. Nguyễn Xuân Ba (2006), *Thực trạng và định hướng phát triển nguồn nhân lực cho logistics tại VN*. Báo cáo tham luận tại Hội thảo "Phát triển dịch vụ logistics tại VN", TP. HCM tháng 9/2006.
4. Nguyễn Thanh Liêm – Võ Hồ Bảo Hạnh (2009), "Định hướng phát triển dịch vụ cảng và logistics tại Đà Nẵng từ bài học kinh nghiệm phát triển cảng trung tâm và trung tâm logistics trên thế giới", *Thông tin khoa học phát triển kinh tế - xã hội Đà Nẵng*, Tháng 1/2009.
5. Trần Văn Thọ (2003), *Chiến lược công nghiệp hoá VN: Phương pháp luận và thực tiễn miền Trung*, Nhật Bản.
6. Kết quả khảo sát thực tế tại 43 doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài tại Đà Nẵng, tháng 11-12/2008.
7. <http://go.worldbank.org/88X6PU5GV0>.
8. Toshinori Nemoto, Taro Kaji (2006), *Constructing International Logistics in the Greater Mekong Subregion*, Institute of Highway Economics, Tokyo
9. ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific), *Trans-Asean railway route requirements: Development of the trans-Asean railway in the Indochina and Asean subregion*, United Nation, 1996.
10. Inland Container Depot (ICD) Operation Manual, Advisory Services To Intermodal Transport Service Providers, 2003.
11. U.S. Embassy, *2007 Investment Climate Report*, Vientiane, Lào, 12-2006.