

Phát triển dịch vụ logistics để Bình Định trở thành một cực tăng trưởng phía Nam vùng kinh tế trọng điểm miền Trung*

VÕ NGỌC ANH
MAI KÔNG NGỌC QUYÊN

Bài viết đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp để phát triển logistics thành một trong những ngành trọng tâm để phát triển Bình Định trở thành một cực tăng trưởng phía Nam vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

Từ khóa: cực tăng trưởng, dịch vụ logistics, vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, cảng Quy Nhơn.

1. Tổng quan nghiên cứu

Logistics và dịch vụ logistics đã được đi sâu nghiên cứu từ rất lâu. Tại Việt Nam, ngành dịch vụ logistics ở hiện chỉ ở giai đoạn bắt đầu. Sau khi được luật hóa khái niệm theo Luật Thương mại 2005 (Điều 233), có nhiều công trình nghiên cứu được thực hiện bởi Đoàn Thị Hồng Vân (2006, 2010), Đặng Đình Đào (2012), Bùi Thanh Thiện (2013), tuy nhiên

trong những nghiên cứu này vẫn chưa đề cập đến cảng biển Quy Nhơn vốn là cảng biển sôi động nhất khu vực miền Trung và là trọng tâm phát triển của các quy hoạch phát triển logistics khu vực miền Trung.

2. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics Bình Định giai đoạn 2011-2015

2.1. Đóng góp của dịch vụ logistics trong tổng GRDP Bình Định

BẢNG 1: GRDP ngành vận tải kho bãi (theo giá so sánh 2010)

Năm	2011	2012	2013	2014	2015
Quy mô GRDP (tỷ đồng)					
Tổng GRDP	28.988,0	32.633,0	34.322,3	36.732,2	39.594,1
Vận tải kho bãi	1.265	1.340	1.402	1.460,3	1.532,7
Tốc độ tăng trưởng (%)					
Tổng GRDP	109,8	108,0	105,2	107,0	107,8
Vận tải kho bãi	106,9	101,6	104,6	104,2	108,3

Nguồn: Niên giám thống kê Bình Định 2015.

Trong 5 năm qua (2011-2015), GRDP ngành dịch vụ vận tải kho bãi Bình Định tăng qua các năm, quy mô năm sau cao hơn năm trước. Sau 5 năm, GRDP dịch vụ vận tải kho bãi tăng gấp 1,24 lần, từ 1.808 tỷ đồng năm 2011 lên 2.243 tỷ đồng năm 2015. Tuy nhiên, tốc độ tăng GRDP của ngành dịch vụ vận tải kho bãi không tăng nhanh bằng tổng GRDP của nền kinh tế, do vậy cơ cấu dịch vụ vận tải kho bãi đang có xu hướng thu hẹp lại, từ 5,1% năm 2011 còn 4,1% năm 2015.

2.2. Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tại tỉnh Bình Định

Kết quả khảo sát thực tế doanh nghiệp cho thấy, trong những năm qua dịch vụ logistics đã có những bước phát triển nhất định về số lượng doanh nghiệp, loại hình dịch vụ, năng lực cạnh tranh ngày được nâng cao. Tuy nhiên, trong quá trình phát triển vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế cần phải giải quyết.

Võ Ngọc Anh, TS.; Mai Kông Ngọc Quyên, ThS., Viện Nghiên cứu phát triển kinh tế xã hội Bình Định.

* Bài viết thuộc đề tài Nhà nước "Nghiên cứu cơ sở lý luận và thực tiễn để xây dựng chiến lược phát triển Bình Định trở thành một cực tăng trưởng phía Nam vùng kinh tế trọng điểm miền Trung" do TS. Võ Ngọc Anh làm chủ nhiệm.

Thứ nhất, phần lớn các doanh nghiệp có quy mô hoạt động nhỏ, manh mún. Theo số liệu thống kê, tổng số doanh nghiệp logistics đến đầu năm 2015 là 422 doanh nghiệp (bao gồm tất cả doanh nghiệp cung cấp một phần/trọn gói dịch vụ). Trong đó, trên 98% là doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ. Các doanh nghiệp với quy mô trên 200 lao động chiếm tỷ lệ rất thấp (1,7%).

Thứ hai, chất lượng dịch vụ các doanh nghiệp logistics còn nhiều hạn chế. Rất ít doanh nghiệp có khả năng cung cấp dịch vụ logistics cung ứng vận chuyển hàng hóa trên toàn bộ lãnh thổ nước ta hay quốc tế với chi phí cạnh tranh mà phải thuê lại các doanh nghiệp khác hoặc chỉ đáp ứng từng chặng trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Hầu hết các doanh nghiệp chưa có giải pháp trọn gói, thiếu các dịch vụ giá trị gia tăng cho chuỗi cung ứng hàng hóa của mình.

Thứ ba, nguồn nhân lực trong ngành logistics chưa đáp ứng được yêu cầu. Kết quả khảo sát cho thấy đa số lực lượng lao động làm việc trong ngành logistics hiện nay không làm đúng theo chuyên ngành của mình và cần phải được đào tạo thêm để đáp ứng yêu cầu của công việc, đội ngũ chuyên gia khá ít.

Thứ tư, quy mô doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ nên khả năng tài chính có nhiều hạn chế, khả năng đầu tư mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh gặp nhiều khó khăn.

2.3. Phát triển các loại hình dịch vụ

2.3.1. Dịch vụ cảng biển

Dịch vụ cảng biển tại Bình Định phát triển từ khá sớm với đa dạng các dịch vụ tại cụm cảng Quy Nhơn (gồm cảng Quy Nhơn, cảng Thị Nại, Tân Cảng Quy Nhơn, Tân Cảng miền Trung; trong đó vai trò chính yếu là cảng Quy Nhơn). Luồng tàu và cầu cảng tại cảng Quy Nhơn có độ sâu tự nhiên có thể tiếp nhận được các loại tàu

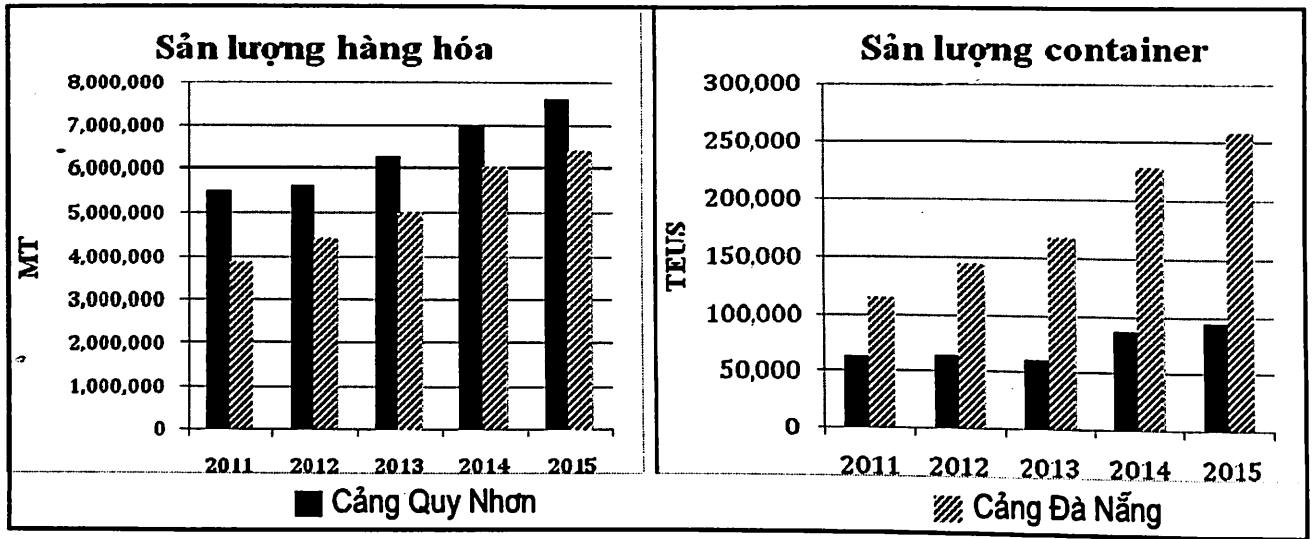
đến 30.000DWT ra/vào bình thường và tàu 50.000DWT (giảm tải). Cảng có cơ sở hạ tầng và trang thiết bị đủ điều kiện tiếp nhận, xếp dỡ các mặt hàng tổng hợp, hàng container và hàng siêu trường, siêu trọng. Cảng Quy Nhơn là cảng lớn thứ 3 toàn quốc về khối lượng hàng thông qua. Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Quy Nhơn tăng qua mỗi năm. Sau 5 năm, tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng tăng gần 1,38 lần, từ 5.492.997MT năm 2011 lên 7.587.980MT năm 2015. Tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011-2015 đạt 11,2%.

Có thể nhận thấy, tổng sản lượng hàng thông qua của Cảng Quy Nhơn trong những năm qua đều cao hơn cảng Đà Nẵng khá nhiều, tuy nhiên khoảng cách này đang được rút ngắn qua từng năm (chênh lệch năm 2011 là 1.624.452 MT giảm xuống còn 1.181.980 MT năm 2015). Lý do chính để lý giải cho vấn đề này là nguồn hàng đi qua Cảng Quy Nhơn chủ yếu là hàng rời trong khi Cảng Đà Nẵng lại phát triển mạnh hàng container, thể hiện qua hình 1. Tốc độ tăng trưởng hàng container của Cảng Quy Nhơn bình quân đạt 12,3%/năm, chỉ hơn 1/2 tốc độ tăng trưởng hàng container của cảng Đà Nẵng (22,9%/năm). Xu hướng phát triển hàng container đã được chứng minh nâng cao hiệu quả khai thác cảng, tăng lợi nhuận, là xu hướng phát triển tất yếu của các cảng biển lớn trên thế giới. Do vậy, cảng Quy Nhơn cần đầu tư khai thác mạnh dịch vụ hàng container để có thể duy trì vị trí cảng lớn thứ 3 cả nước của mình.

Tại cụm cảng Quy Nhơn, dịch vụ sau cảng chưa được chú trọng phát triển đúng mức. Các cảng biển chỉ dừng lại ở các dịch vụ cơ bản như khai thác hàng, bốc xếp, vận chuyển hàng... mà chưa có các dịch vụ giá trị gia tăng cao sau cảng, đặc biệt là các trung tâm phân phối sau cảng. Việc khai thác cảng, quy hoạch phát triển cảng cần gắn kết với các trung tâm dịch vụ sau cảng. Đây là vấn đề cần quan tâm phát triển hàng đầu trong

chiến lược phát triển dịch vụ logistics tỉnh Bình Định trong giai đoạn tới.

HÌNH 1: Sản lượng hàng hóa và container qua cảng Quy Nhơn và cảng Đà Nẵng



Nguồn: Công ty cổ phần Cảng Quy Nhơn và Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng.

2.3.2. Các loại hình dịch vụ khác

Các loại hình dịch vụ logistics được các nhà cung cấp dịch vụ cải thiện qua từng năm nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng phong phú của khách hàng. Nhờ vậy doanh thu thuần từ các dịch vụ này cũng được tăng lên. Năm 2010 doanh thu từ dịch vụ vận tải kho bãi đạt 1.431 tỷ đồng, đến năm 2014 là 3.729 tỷ đồng, tăng bình quân 25,1%/năm. Trong đó, đóng góp từ dịch vụ vận tải đường sắt, đường bộ, đường ống ngày càng tăng, năm 2014 chiếm hơn 70% tổng doanh thu dịch vụ vận tải kho bãi. Doanh thu từ dịch vụ kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ khác tăng về quy mô nhưng tỷ trọng trong tổng doanh thu ngành không tăng. Điều này cho thấy hiệu quả từ dịch vụ kho bãi và các dịch vụ gia tăng khác chưa cao, chưa khai thác được các dịch vụ gia tăng từ khách hàng. Hầu hết các doanh nghiệp vận chuyển tại Bình Định đều có dịch vụ khai thuê hải quan, tuy nhiên hiện vẫn chưa có đại lý hải quan nào tại Bình Định. Đây là khó khăn lớn trong việc thu hút nguồn hàng từ các tỉnh khác qua cảng Quy Nhơn.

Tuy nhiên, đây mới chỉ là những dịch vụ cơ bản trong chuỗi dịch vụ logistics, trong đó, chiếm đa số vẫn là dịch vụ vận chuyển hàng

hóa. Các dịch vụ giá trị gia tăng trong chuỗi dịch vụ logistics chưa được đầu tư khai thác đúng mức, do vậy làm hạn chế khả năng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh.

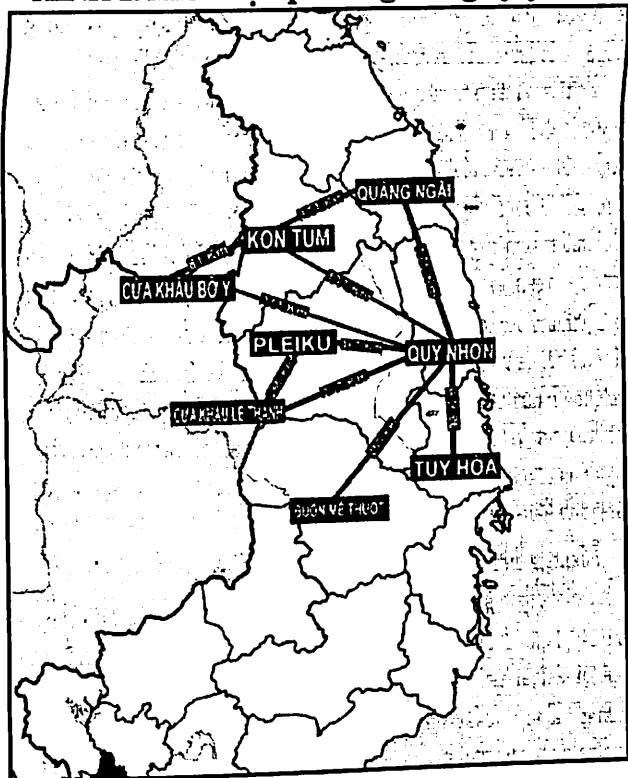
3. Định vị Bình Định trong hệ thống logistics khu vực miền Trung - Tây Nguyên

3.1. Miền hậu phương của cảng Quy Nhơn

Cảng Quy Nhơn là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại 1) của nhóm Cảng biển Nam Trung bộ, nằm trong Vịnh Quy Nhơn, có bán đảo Phương Mai che chắn, kín gió, rất thuận lợi cho tàu neo đậu và xếp dỡ hàng quanh năm. Cảng Quy Nhơn là cửa ngõ ra Biển Đông của khu vực Nam Trung bộ, Tây nguyên và các nước trong Tiểu vùng sông Mê Kông. Nằm sát với tuyến đường hàng hải quốc tế nên rất thuận tiện cho tàu biển nước ngoài ra/vào.

Cảng Quy Nhơn có miền hậu phương lớn thứ 3 cả nước, có thể gom hàng hóa từ 8 khu vực gồm 3 tỉnh ven biển miền Trung (Bình Định, Phú Yên, Quảng Ngãi); 2 cửa khẩu biên giới (Lệ Thanh, Bờ Y); 3 tỉnh Tây Nguyên (Gia Lai, Kon Tum, Đắk Lắk). Tuy nhiên, hiện nay, cảng Quy Nhơn mới khai thác được 23% sản lượng hàng từ miền hậu phương, tiềm năng phát triển vẫn còn rất lớn.

HÌNH 2: Miền hậu phương Cảng Quy Nhơn



3.2. Kết nối giao thông thuận lợi

Ngoài ra, cùng với sự hình thành Đặc khu kinh tế Dawei tại Mianma, Quy Nhơn (tại miền Trung) và Vũng Tàu (tại miền Nam) sẽ là 2 địa phương hưởng lợi nhiều nhất nhờ hành lang kinh tế nối liền 4 nước Mianma – Thái Lan – Campuchia – Việt Nam. Khi đó, Cảng Quy Nhơn nhờ kết nối thẳng với Siêu cảng Dawei bằng đường bộ sẽ khai thác được nguồn hàng từ 4 quốc gia nằm trên hành lang này. Chi phí vận chuyển quốc tế cung cấp cho 4 thị trường này cũng được cắt giảm đáng kể nhờ tránh đi đường vòng qua eo biển Malacca vốn nổi tiếng là đông đúc và thường xuyên xảy ra cướp biển, đồng thời hành trình được cắt giảm thời gian đáng kể.

Thêm vào đó, theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, Bình Định nằm trên 2 trong số 5 hành lang vận tải chính của vùng, bao gồm:

- *Hành lang ven biển*: bám theo tuyến chính là quốc lộ 1A hiện tại, nối liền các đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển trong vùng.

- *Hành lang Quy Nhơn - Tây Nguyên*: đây là hành lang vận tải quan trọng bằng đường bộ nối cảng biển Quy Nhơn với Tây Nguyên và nước láng giềng Campuchia, bám theo tuyến chính là quốc lộ 19.

Như vậy, với những ưu thế nêu trên và so sánh với vị trí của các cảng biển trung Vùng, việc xây dựng Bình Định trở thành một trung tâm logistics của miền Trung – Tây Nguyên nhằm phân phối hàng hóa đi các tỉnh trong khu vực miền Trung – Tây Nguyên và xa hơn là các nước trong tiểu vùng sông Mê Kông là rất thuận tiện.

Với những tiềm năng đã phân tích, việc đưa dịch vụ logistics là một ngành trọng tâm phát triển là một bước đi cần thiết để Bình Định trở thành một cực tăng trưởng phía Nam vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

4. Gợi ý chính sách

4.1. Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế và chính sách phát triển dịch vụ logistics

Nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước đối với hoạt động logistics

Về phía chính quyền địa phương, cần thành lập Ban chỉ đạo phát triển dịch vụ logistics. Đây là cơ quan đầu mối chỉ đạo thống nhất các nhiệm vụ về phát triển dịch vụ logistics của tỉnh. Xây dựng chính sách hỗ trợ tín dụng cho các doanh nghiệp đầu tư vào các dự án trong lĩnh vực logistics. Ưu tiên dành quỹ đất cho phát triển dịch vụ logistics, nhất là quỹ đất tại các khu vực có khả năng phát triển tập trung các hoạt động cung ứng và tiêu dùng dịch vụ của ngành dịch vụ này.

Thành lập đại lý hải quan tại Bình Định

Đại lý hải quan có một số ưu điểm sau: (i) đại lý hải quan phải đứng tên trên tờ khai, với vai trò là đại lý. Do vậy, doanh nghiệp xuất nhập khẩu không cần phải dùng chữ ký số của mình để duyệt ký (từ xa), hay gửi giấy ký khống như trước đây. Đại lý hải quan sẽ dùng chữ ký số của mình để khai và truyền tờ khai; (ii) đại lý hải quan có trách nhiệm cao hơn vì

họ có dấu đứng trên tờ khai. Do vậy, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu có thể yên tâm hơn khi thuê đại lý hải quan làm thủ tục cho mình.

Khi có đại lý hải quan tại Bình Định, các doanh nghiệp tại các địa phương khác có thể yên tâm khi hàng hóa nhập/xuất được thông quan mà không tốn quá nhiều chi phí đi lại làm hàng. Nhờ vậy, lượng hàng qua cảng Quy Nhơn sẽ tăng lên.

Thành lập Hiệp hội doanh nghiệp logistics tỉnh Bình Định, tạo điều kiện để tất cả các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ có thể tham gia vào các hoạt động phát triển như tập huấn, hội thảo, đào tạo của các doanh nghiệp lớn và đặc biệt là của các doanh nghiệp nước ngoài.

Việc tham gia Hiệp hội mở ra khả năng hợp tác ngang giữa các doanh nghiệp trong ngành như giữa các doanh nghiệp vận chuyển với các hình thức khác hay liên kết giữa các doanh nghiệp dịch vụ cảng, kho bãi và vận chuyển...

Hiệp hội cũng là cầu nối đại diện cho các doanh nghiệp logistics tại Bình Định trong việc bảo vệ quyền lợi hợp pháp, tư vấn, hỗ trợ hội viên trong việc ổn định, mở rộng và phát triển các hoạt động; đề xuất các kiến nghị với tỉnh và Chính phủ nhằm tháo gỡ vướng mắc, khó khăn trong hoạt động kinh doanh. Mặt khác, Hiệp hội cũng giúp các cơ quan quản lý nhà nước quản lý tốt hơn các doanh nghiệp logistics.

4.2. Xây dựng và phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng dịch vụ logistics

Xây dựng cảng container chuyên nghiệp

Cảng mới sẽ tự đầu tư trang thiết bị, công nghệ và khai thác độc lập container với các cảng hiện nay. Hai vấn đề lớn được quan tâm:

- Giải quyết vấn đề về vốn được xem xét trên 3 phương án: (1) Nhà nước đầu tư toàn bộ hạ tầng và cho thuê hạ tầng; (2) tư nhân đầu tư toàn bộ; (3) theo hình thức hợp tác công tư (PPP). Từ việc phân tích các ưu, nhược điểm của 3 phương án đầu tư trên và các yếu tố chung trong chính sách phát triển kinh tế xã

hội, chính sách tái cơ cấu đầu tư quốc gia cũng như của địa phương, kiến nghị chọn phương án 3 - hình thức hợp tác công tư (PPP).

- Tính khả thi của dự án được xem xét trên 2 yếu tố: (1) nguồn cung hàng: cảng container mới với hệ thống bốc xếp container hiện đại, chuyên nghiệp, năng suất xếp dỡ ngang hàng với các cảng lớn trong khu vực sẽ khai thác được nguồn hàng từ miền hậu phương rộng lớn gồm 8 khu vực đang đi qua cảng ở các địa phương khác, do vậy, vấn đề nguồn cung hàng được đảm bảo; (2) kêu gọi nhà đầu tư: hiện tại đã có ít nhất 1 nhà đầu tư lớn quan tâm đến dự án này. Do vậy, vấn đề nhà đầu tư được đảm bảo.

Nâng cấp cảng container có sẵn

Trong ngắn hạn, để nhanh chóng cải thiện năng lực khai thác hàng container, có thể sử dụng phương án nâng cấp cảng hiện có là Tân cảng Quy Nhơn bằng cách mở rộng khu đất chưa khai thác của cảng (khoảng 6,8 ha). Đây là cầu tàu container 200m có sẵn ở Tân cảng Quy Nhơn đang khai thác. Hiện khu cảng này không có bãi container liền sau cầu tàu nên phương án khai thác còn manh mún, năng suất giải phóng tàu chưa cao. Việc nâng cấp cảng sẽ giúp tăng năng lực khai thác hàng container đáng kể. Thêm vào đó, cảng Quy Nhơn đang có dự án lấp lạch kề cảng cá để mở rộng bãi 6,8ha. Do vậy, đây là phương án tốt cho việc khai thác tàu container và mang tính khả thi cao.

Xây dựng điểm thông quan nội địa tập trung

Hiện nay tỉnh Bình Định đang lạm phát kho với số lượng kho rất nhiều dưới danh nghĩa là nhà máy nhưng thực chất không có sản xuất. Các kho này nằm tách biệt, rải rác, manh mún nên chi phí tổng thể logistics cao, phát sinh phí vận tải không chuyên tuyến, vận tải 1 chiều, thủ tục không tập trung. Vì vậy, việc xây dựng điểm thông quan nội địa tập trung (ICD) theo đúng quy hoạch của quy hoạch cảng cạn và tập trung dịch vụ kho bãi hiện nay thành một khu ICD chuyên biệt là định hướng cần thiết, tạo điều kiện cho dịch vụ logistics phát triển và giảm giá thành dịch vụ.

Việc xây dựng ICD tập trung là phù hợp với quy hoạch phát triển ICD tại khu vực hành lang kinh tế đường 19 giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh: Bình Định, Quảng Ngãi, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Gia Lai, Kon Tum và Đắk Lắk; khả năng thông qua khoảng 480.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Quy Nhơn, cảng Dung Quất và cảng Ba Ngòi.

Để ICD cạnh tranh hơn so với các kho tư nhân nhỏ lẻ cần có cơ chế đặc quyền cho khu vực ICD: được hưởng các ưu đãi như các doanh nghiệp thuộc Khu kinh tế Nhơn Hội; cơ chế khu chính sách 1 cửa giữa hải quan, hun trùng, kiểm dịch, ngân hàng, thanh tra; Khu ICD nằm gần cảng, có tuyến đường kết nối với cảng Quy Nhơn thuận lợi. Vị trí ICD đề xuất nằm trên Quốc lộ 19 mới.

Chuẩn hóa phương án khai thác từng mặt hàng.

Để giảm chi phí logistics, cần tăng cường khai thác hàng theo các phương thức sau:

- Container hóa, thông qua: (1) kết nối các hãng tàu nội địa hiện nay với tàu đang chạy chuyên tuyến Hồ Chí Minh - Xingapo - Hải Phòng - Đà Nẵng và sẽ ghé Quy Nhơn trong tương lai; (2) điều rỗng: với hệ thống tàu nội địa (4 tàu) và sà lan (hơn 50 cái) việc điều container rỗng từ thành phố Hồ Chí Minh ra Quy Nhơn sẽ không còn là trở ngại.

Phương thức vận chuyển bằng container đã được chứng minh là phương thức khai thác hàng hiệu quả nhất, chi phí thấp và tính an toàn cho hàng hóa cao. Tuy nhiên việc tăng cường khai thác hàng container tại Bình Định hiện nay rất khó khăn do chi phí đầu tư giai đoạn đầu cao, chưa có nhiều hàng container. Do vậy, để giải pháp này thành công, tỉnh cần có chính sách ưu đãi cho cả 3 đối tượng là doanh nghiệp logistics khai thác hàng container, doanh nghiệp tàu biển vận chuyển hàng container và doanh nghiệp xuất nhập khẩu bằng container (thay vì vận chuyển hàng rời).

- Kết nối khách hàng ở các tỉnh lân cận, đa dạng hóa nguồn hàng giúp ổn định lượng

hàng hóa quanh năm, giảm hệ số biến động theo mùa và theo tuyến.

- Chuyển đổi phương thức khai thác tàu nhỏ xếp dỡ bằng cầu và dùng xe trung chuyển về kho khách hàng sang phương thức khai thác bằng tàu lớn xếp dỡ bằng Silo (phương tiện khai thác hàng rời bằng ống/bơm) vào kho cảng.

Hình thành trung tâm logistics

Vai trò cơ bản của các trung tâm logistics là giảm thời gian chu chuyển của hàng hóa trong chuỗi cung ứng, sử dụng hiệu quả phương tiện vận tải thân thiện với môi trường, giảm chi phí logistics, phát triển các dịch vụ có giá trị gia tăng trong logistics, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp logistics cũng như nâng cao chất lượng dịch vụ logistics. Bình Định cần sớm có quy hoạch cụ thể về việc xây dựng trung tâm logistics lớn, kết nối với cảng biển Quy Nhơn và các khu công nghiệp trong vùng. Các trung tâm logistics này cần được trang bị những thiết bị hiện đại để phục vụ tốt nhất nhu cầu của khách, đồng thời phải được kết nối nhằm sử dụng hiệu quả các phương thức vận tải khác nhau như đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không ...

4.3. Phát triển và nâng cao khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics

Phát triển các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics với nhiều cấp độ quy mô, cơ cấu sở hữu, loại hình kinh doanh khác nhau. Thu hút các nhà đầu tư nước ngoài thiết lập văn phòng đại diện trên địa bàn tỉnh Bình Định đối với các dịch vụ đòi hỏi kỹ năng nghề nghiệp cao, có tiềm năng phát triển phạm vi cung ứng rộng và tham gia vào hội nhập kinh tế quốc tế.

Tập trung phát triển các doanh nghiệp có khả năng trực tiếp thực hiện toàn bộ các khâu trong chuỗi dịch vụ logistics.

Phát triển các hình thức liên doanh, liên kết trong hoạt động logistics, chuyên môn hoá

theo mặt mạnh của mỗi công ty. Đẩy mạnh liên doanh, liên kết với các công ty logistics nước ngoài để chuyển giao công nghệ, tích lũy kinh nghiệm, tích lũy vốn. Sau một thời gian liên kết và học hỏi có thể tách ra để phát triển độc lập.

Tham gia vào hiệp hội ngành nghề giúp doanh nghiệp phát huy được thế mạnh, tiếng nói chung, doanh nghiệp sẽ nắm bắt được thực trạng, nhu cầu trên địa bàn để từ đó có kế hoạch cung ứng phù hợp với nhu cầu của các chủ hàng.

4.4. Đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, chất lượng cao cho ngành logistics

Đào tạo nguồn nhân lực theo hướng tiếp cận ngay với các chuẩn mực quốc tế, nhất là đối với đào tạo đại học để từng bước nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đạt tiêu chuẩn quốc tế. Trong giai đoạn trước mắt, Bình Định cần chú trọng hơn đến hệ thống đào tạo nghề để có thể tiếp cận ngay với công việc.

Kết hợp với Hiệp hội doanh nghiệp logistics Việt Nam, các chương trình của Bộ Giao thông vận tải, tổ chức các khóa đào tạo nghiệp vụ giao nhận, gom hàng đường biển, liên kết với Trường đại học Giao thông vận tải mở lớp đào tạo ngắn hạn về nghiệp vụ logistics.

Tăng cường đào tạo nhân viên tại chỗ bằng nguồn nhân lực sẵn có tại các doanh nghiệp logistics. Nâng cao khả năng và trình độ của nhân viên, đặc biệt phải có trình độ cao về ngoại ngữ, chuyên môn sâu, có kiến thức rộng về địa lý, am tường luật lệ liên quan đến xuất nhập khẩu, các quy định và luật Hải quan trong nước và quốc tế, thông thạo và hiểu biết về pháp luật quốc gia và luật quốc tế, có kiến thức về cả ngân hàng, bảo hiểm và hàng không, máy bay, tàu biển...

Địa phương có thể phối hợp hoặc hỗ trợ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các trường đại học để đào tạo và tái đào tạo nguồn lực hiện có. Các doanh nghiệp cần có chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập, nghiên cứu về thực tiễn hoạt động ngành hiện nay ở Việt Nam và trên thế giới. Các doanh nghiệp phải có đóng

góp vật chất cụ thể cho đào tạo, hỗ trợ chuyên môn cho các trường nếu muốn sử dụng sinh viên tốt nghiệp từ những trường này.

4.5. Đẩy mạnh hợp tác và ứng dụng các thành tựu khoa học công nghệ về lĩnh vực logistics

Phát triển dịch vụ logistics ở Bình Định cần hướng tới hình thành hệ thống logistics điện tử. Hiện đại hóa các trang thiết bị, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin. Xây dựng cơ sở dữ liệu phục vụ cho cộng đồng logistics Bình Định và các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

4.6. Đẩy mạnh tuyên truyền, nâng cao nhận thức về logistics

Cần tiêu chuẩn hóa dịch vụ logistics. Cho đến nay bản thân khái niệm logistics mới chỉ được đề cập đến trong Luật Thương mại như là một văn bản chính thức thừa nhận sự hiện diện của ngành này. Song ở cấp độ quản lý và điều hành thì lại chưa hề có một quy chuẩn cụ thể cho ngành dịch vụ này.

Nhà nước hỗ trợ tổ chức những hội thảo hay các khóa đào tạo về logistics dành cho lãnh đạo doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics.

Thường xuyên tổ chức các cuộc tiếp xúc, trao đổi giữa các chuyên gia, nhà quản trị logistics chuyên nghiệp với các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, các doanh nghiệp sản xuất có nhu cầu cao về dịch vụ logistics; tăng cường tổ chức các cuộc tọa đàm, trao đổi về logistics; mời các chuyên gia, doanh nghiệp logistics hàng đầu của nước ngoài giao lưu, hội thảo, học hỏi, trao đổi kinh nghiệm và cập nhật kiến thức mới về dịch vụ logistics...

Các doanh nghiệp logistics nên thành lập và phát huy vai trò của bộ phận chuyên trách về công tác marketing. Cần phát triển một hệ thống chiến lược tiếp thị, quảng cáo hoàn chỉnh, đầu tư kinh phí thỏa đáng cho công tác marketing./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Quyết định số 3587/QĐ-UBND ngày 7-10-2016 của UBND tỉnh Bình Định về việc phê duyệt đồ án quy hoạch

phần khu xây dựng tỷ lệ 1/2.000 quỹ đất dọc quốc lộ 19 (mới) đoạn từ thành phố Quy Nhơn đến huyện Tuy Phước

2. Quyết định số 3507/QĐ-UBND ngày 8-10-2015 của UBND tỉnh Bình Định về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch Phát triển giao thông vận tải tỉnh Bình Định đến năm 2020, định hướng 2030.

3. Quyết định số 495/QĐ-TTg ngày 14-04-2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Quy Nhơn và vùng phụ cận đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050.

4. Quyết định số 102/QĐ-UBND ngày 5-3-2012 của UBND tỉnh Bình Định phê duyệt Quy hoạch phát triển thương mại tỉnh Bình Định giai đoạn 2011-2020 và định hướng đến năm 2025.

5. Quyết định số 2223/QĐ-TTG ngày 13-12-2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

6. Quyết định số 1764/QĐ-BGTVT ngày 3-8-2011 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm

cảng biển Nam Trung Bộ (nhóm 4) đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

7. Đoàn Thị Hồng Vân (2006), *Quản trị logistics*, Nxb Thống kê.

8. Đoàn Thị Hồng Vân (2010), *Logistics: những vấn đề cơ bản*, Nxb Lao động.

9. Đặng Đình Đào (2012), *Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Nxb Đại học Kinh tế quốc dân.

10. Bùi Thanh Thiện(2013), Hệ thống logistics vùng kinh tế trọng điểm miền trung và tiềm năng phát triển của Đà Nẵng, *Tạp chí Phát triển kinh tế-xã hội Đà Nẵng*.

11. The Mekong Eye (2016), *Massive Dawei Corridor Set to Span Four Nations*.

12. Douglas M. Lambert, James R. Stock and Lisa M. Ellram (1998), *Fundamentals of Logistics Management*, Irwin McGraw-Hill-US.

13. James R. Stock và Douglas M. Lambert (2001), *Strategic Logistics Management*, Irwin McGraw-Hill-US.