

**CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN LOGISTICS
CHO HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG TÂY
GIỮA CHDCND LÀO VÀ CÁC CẢNG BIỂN
BẮC TRUNG BỘ VIỆT NAM (THANH HOÁ,
NGHỆ AN, HÀ TĨNH VÀ QUẢNG BÌNH)**

PGS. TS. Thái Văn Vinh

Trường Công Nghệ Thông Tin Kinh Doanh và Logistics,
Viện Đại Học Công Nghệ Hoàng Gia Melbourne, Úc
(RMIT University, Australia)

Giám Đốc Tư Vấn và Đào Tạo, Viện Logistics Việt Nam
(VIL)

1

Chủ Đề

- Bối cảnh
 - Tầm quan trọng kinh tế của hệ thống logistics quốc gia và một số nguyên lý quản trị logistics then chốt
 - Các hành lang vận tải hiện hữu phục vụ hàng hoá xuất nhập khẩu của Lào
 - Một số hành lang vận tải tiềm năng của EWECs có thể đi qua các cảng biển Bắc Trung bộ Việt Nam và lợi ích
- Một số hạn chế và rào cản hiện hữu
- Tổng quan một số chiến lược phát triển logistics phục vụ EWECs
- Một số đề xuất chính sách và kế hoạch hành động

2

**Bối Cảnh: Tầm Quan Trọng Kinh Tế của Hệ Thống
Logistics Quốc Gia**

- Logistics là một trong những chi phí chủ đạo trong kinh doanh, → ảnh hưởng đến và chịu ảnh hưởng bởi các hoạt động kinh tế khác
 - năm 2017 khoảng 18% trong GDP (gần gấp 2 lần các nước phát triển và cao hơn so với trung bình thế giới khoảng 14%)
 - chỉ đóng góp khoảng 3% - 4% vào GDP
- Logistics đóng vai trò chủ đạo hỗ trợ các hoạt động kinh tế khác thông qua việc thúc đẩy hoạt động sản xuất và lưu thông hàng hoá và dịch vụ

3

Bối Cảnh – Toàn Cầu Hoá

- Các hoạt động kinh tế ngày nay đã được tạo thuận lợi bởi tiến trình toàn cầu hoá, được định nghĩa là *‘quá trình gia tăng sự liên kết giữa các xã hội theo cách thức mà các sự kiện diễn ra tại nơi này của thế giới sẽ có những tác động đến con người và xã hội ở những nơi khác’*
- Toàn cầu hoá tạo điều kiện cho việc sản xuất và phân phối sản phẩm và dịch vụ trên toàn cầu
- Những tiến bộ trong ngành viễn thông và vận tải thúc đẩy tiến trình toàn cầu hoá
- Việc thiết lập các nhóm thị trường chung như EU, NAFTA, AEC... cũng như một số FTA càng thúc đẩy nhanh tiến trình này

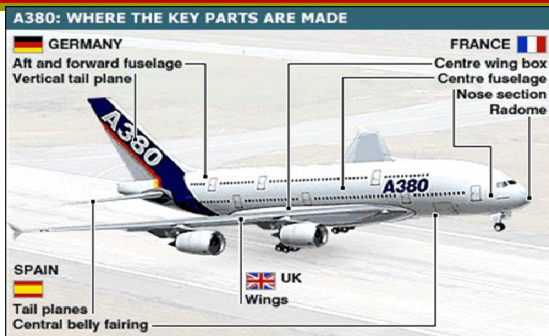
4

Bối Cảnh – Toàn Cầu Hoá Sản Xuất

- Vì khách hàng cũng ngày càng trở nên toàn cầu, doanh nghiệp cũng tìm kiếm các nguồn nguyên liệu và bán thành phẩm thay thế cho hoạt động sản xuất từ nhiều vùng thị trường trên thế giới
- *‘việc tìm kiếm hàng hoá và dịch vụ ở các địa điểm trên toàn cầu nhằm tận dụng lợi thế sự khác biệt quốc gia về chi phí và chất lượng của các yếu tố sản xuất nhằm tiết giảm tổng chi phí và nâng cao chất lượng thành phẩm’*

5

Bối Cảnh – Toàn Cầu Hoá Sản Xuất (TT)



6

Bối Cảnh: Các Nguyên Lý Quản Trị Logistics Then Chốt (TT)

- Trong quản trị logistics, có 2 khái niệm logistics quan trọng:
 - *Tổng chi phí logistics*: bao gồm chi phí của tất cả các hoạt động để cung cấp một giải pháp logistics, ví dụ như chi phí vận tải, lưu kho, chi phí vốn trong hàng tồn kho....
 - *Bù trừ chi phí*: khi một giải pháp logistics được thực hiện nhằm giảm thiểu một loại chi phí logistics riêng lẻ thì điều đó có thể dẫn đến sự tăng lên của loại chi phí logistics khác, và nếu sự tăng lên này nhiều hơn mức giảm chi phí kia thì tổng chi phí có thể không được tiết giảm

10

Bối Cảnh: Các Nguyên Lý Quản Trị Logistics Then Chốt (TT)

Chi phí logistics	Đường sắt	Đường bộ
Chi phí vận tải	\$3.00	\$4.30
Chi phí hàng tồn	\$5.00	\$3.75
Chi phí đóng gói	\$4.50	\$3.20
Chi phí lưu trữ	\$1.50	\$0.75
Chi phí mất doanh thu	\$2.00	\$1.00
Tổng chi phí	\$ 16.00	\$ 13.00

11

Bối Cảnh: Các Hành Lang Vận Tải Hiện Hữu Phục Vụ Hàng Hoá XNK của Lào

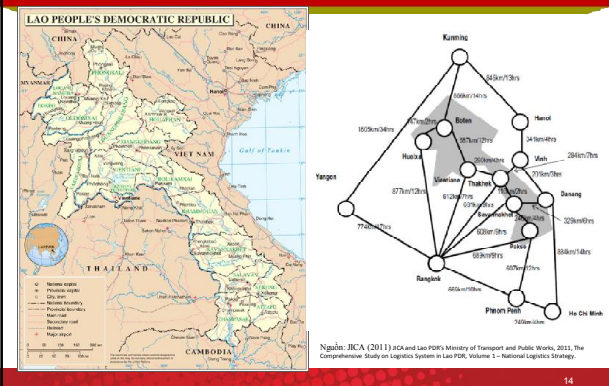
- Hoạt động ngoại thương của Lào phụ thuộc rất lớn vào giao thương với các nước láng giềng trong vùng, cũng như thông qua các cảng biển của Thái Lan và Việt Nam
- Số liệu giá trị thương mại (đô la Mỹ) năm 2016:
 - 5 thị trường nhập khẩu lớn nhất: Trung Quốc (40.08%), Thái Lan (29.35%), Việt Nam (16.06%), Ấn Độ (2.77%) và Nhật Bản (1.81%)
 - 5 thị trường xuất khẩu lớn nhất của Lào là Thái Lan (61.15%), Trung Quốc (18.88%), Việt Nam (10.37%), Nhật Bản (2.13%), và Hàn Quốc (1.72%)

12

Bối Cảnh: Các Hành Lang Vận Tải Hiện Hữu Phục Vụ Hàng Hoá XNK của Lào (TT)

- Một trong những quốc gia giàu tài nguyên nhất ở khu vực Châu Á
 - hơn 570 mỏ khoáng sản có chứa vàng, đồng, kẽm và chì, mangan... phân bố dày đặc ở khu vực Trung và Đông Bắc Lào tiếp giáp với các tỉnh bắc trung bộ của Việt Nam là Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh và Quảng Bình
 - Đặc thù của mặt hàng này là để xuất khẩu đến những quốc gia ở trong và ngoài châu Á thì cần sử dụng kết hợp đường bộ/đường sắt từ mỏ đến cảng biển và đường biển từ cảng đến thị trường

Bối Cảnh: Các Hành Lang Vận Tải Hiện Hữu Phục Vụ Hàng Hoá XNK của Lào (TT)



Bối Cảnh: Các Hành Lang Vận Tải Hiện Hữu Phục Vụ Hàng Hoá XNK của Lào (TT)



Bối Cảnh: Các Hành Lang Vận Tải Hiện Hữu Phục Vụ Hàng Hoá XNK của Lào (TT)

- **Lộ trình 1:** Hàng hoá từ các vùng của Lào được vận tải bằng đường bộ sau đó qua các cửa khẩu giữa Lào và Thái Lan, rồi tiếp tục được vận chuyển bằng đường bộ hoặc đường sắt đến cảng Băng Cốc. Hàng hoá tiếp theo được xếp lên tàu nhánh (tàu biển cỡ nhỏ) đến Singapore rồi từ đó chuyển tải lên tàu mẹ (tàu biển cỡ lớn) rồi được vận chuyển đến cảng đích.
- **Lộ trình 2:** Hàng hoá từ các vùng của Lào được vận tải bằng đường bộ sau đó qua các cửa khẩu giữa Lào và Việt Nam, rồi tiếp tục được vận chuyển bằng đường bộ đến cảng Đà Nẵng. Hàng hoá tiếp theo được xếp lên tàu nhánh (tàu biển cỡ nhỏ) đến Singapore rồi từ đó chuyển tải lên tàu mẹ (tàu biển cỡ lớn) rồi được vận chuyển đến cảng đích.

16

Bối Cảnh: Các Hành Lang Vận Tải Hiện Hữu Phục Vụ Hàng Hoá XNK của Lào (TT)

- **Lộ trình 3:** Hàng hoá từ các vùng của Lào được vận tải bằng đường bộ sau đó qua các cửa khẩu giữa Lào và Thái Lan, rồi tiếp tục được vận chuyển bằng đường bộ hoặc đường sắt đến Băng Cốc rồi từ đó vượt cửa khẩu giữa Thái Lan và Mã Lai. Hàng hoá tiếp theo được vận chuyển qua cảnh ở Mã Lai trước khi vượt cửa khẩu giữa Mã Lai và Singapore rồi từ đó xếp lên tàu mẹ (tàu biển cỡ lớn) rồi được vận chuyển đến cảng đích.
- Hiện tại lộ trình bằng đường bộ và đường biển thông qua Băng Cốc và Singapore là cạnh tranh nhất về mặt thời gian và chi phí
- “than phiền” từ các nhà xuất khẩu Lào khi chọn lộ trình đi qua Đà Nẵng là các loại “chi phí khác”

17

Bối Cảnh: Một Số Hành Lang Vận Tải Tiềm Năng Đi Qua các Cảng Biển Bắc Trung Bộ

- Từ Houaphan đến cảng Nghi Sơn (Thanh Hoá) qua đường 217 – Cửa khẩu Na Mèo
- Từ Xiangkhoang đến cảng Cửa Lò (Nghệ An) qua đường 7 - Cửa khẩu Nậm Cắn hoặc Cửa khẩu Thanh Thủy kết nối với đường cao tốc Lào – Việt (dự kiến)
- Từ Khammouan và Bolikhamsai đến cảng Vũng Áng hoặc Sơn Dương (Hà Tĩnh) qua đường 8 và đường 12B – Cửa khẩu Cầu Treo
- Từ Khammouan đến cảng Hòn La (Quảng Bình) qua đường 12A – Cửa khẩu Cha Lo

18

**Bối Cảnh: Lợi Ích của Một Số Hành Lang Vận Tải
Tiềm Năng Đi Qua các Cảng Biển Bắc Trung Bộ**

- Giảm khoảng cách vận tải (trên 50%), và theo đó là chi phí logistics
- Gia tăng cơ hội xuất nhập khẩu cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng như tiềm năng xuất khẩu của ngành khai khoáng Lào
- Tác động phát triển kinh tế xã hội từ phát triển logistics ở các tỉnh biên giới Lào và Việt Nam, cũng như tạo sự gắn kết về liên kết vùng giữa các tỉnh này trong cùng quốc gia cũng như giữa các tỉnh ở 2 quốc gia

19

**Một Số Hạn Chế và Rào Cản Hiện Hữu – Phần
“Cứng”**

- Hạn chế về kết cấu hạ tầng giao thông và logistics tại các cửa khẩu (ví dụ như đường ra vào của khẩu hẹp, thiếu kho/bãi tập kết hàng hoá và kho ngoại quan...)
- Thiếu thiết bị xếp dỡ chuyên dùng tại các cảng biển và cửa khẩu
- Năng lực giao thông của các đường kết nối cảng biển và cửa khẩu còn hạn chế

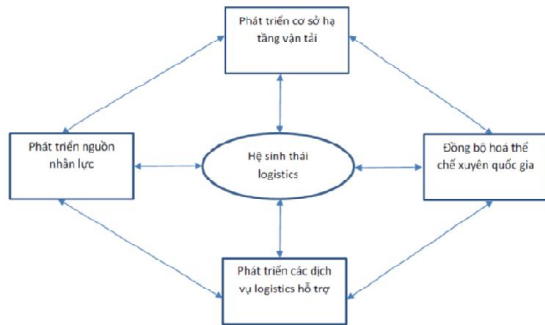
20

**Một Số Hạn Chế và Rào Cản Hiện Hữu – Phần
“Mềm”**

- Thời gian thực hiện thủ tục hàng hoá xuất nhập khẩu tại biên giới của Việt Nam chưa cạnh tranh
- Việc xây dựng và đánh giá hoạt động cảng theo chuẩn quốc tế ở các cảng biển miền trung Việt Nam còn khá hạn chế
- Ứng dụng công nghệ thông tin tại các cảng biển, vận tải kết nối miền hậu phương và các cửa khẩu còn hạn chế

21

Tổng Quan Chiến Lược Logistics Phục Vụ Hành Lang Kinh Tế Đông – Tây: Hệ Sinh Thái



Tổng Quan Chiến Lược Logistics Phục Vụ Hành Lang Kinh Tế Đông – Tây: Hệ Sinh Thái (TT)

- **Phát triển cơ sở hạ tầng vận tải:** đầu tư cơ sở hạ tầng vận tải cần phải đồng bộ tại cảng biển, các cửa khẩu, cảng cạn cũng như phát triển kết nối miền hậu phương cảng biển
- **Đồng bộ hoá thể chế xuyên quốc gia:** đồng bộ hoá các quy định, quy trình và thực hiện các hiệp định liên quan đến hải quan, vận tải hàng xuyên biên giới là rất quan trọng để ngăn ngừa tình trạng “trống đánh xuôi kèn thổi ngược”

Tổng Quan Chiến Lược Logistics Phục Vụ Hành Lang Kinh Tế Đông – Tây: Hệ Sinh Thái (TT)

- **Phát triển các dịch vụ logistics hỗ trợ:**
 - Phát triển dịch vụ kho/bãi ngoại quan tại cửa khẩu, cảng cạn dọc hành lang vận tải
 - Phát triển dịch vụ hậu cần phân phối và hỗ trợ hoạt động vận tải, chẳng hạn như tái đóng/rút hàng, trạm xăng...
 - Phát triển công nghệ thông tin hỗ trợ hoạt động của cảng biển, vận tải miền hậu phương cảng và các cửa khẩu với mục tiêu thiết lập công thông tin tích hợp thông suốt

Tổng Quan Chiến Lược Logistics Phục Vụ Hành Lang Kinh Tế Đông – Tây: Hệ Sinh Thái (TT)

• Phát triển nguồn nhân lực:

- Ngoài cơ sở hạ tầng vận tải, đồng bộ hoá thể chế và các dịch vụ logistics hỗ trợ, phát triển nguồn nhân lực vận hành các thành tố này là tối quan trọng nhằm làm cho hệ sinh thái logistics có tính bền vững
- Phát triển các chương trình đào tạo đại học và dưới đại học về quản lý logistics và chuỗi cung ứng nhằm vào nhân lực tại 4 tỉnh bắc trung bộ Việt Nam

25

Đề Xuất Chính Sách và Kế Hoạch Hành Động: Ngắn Hạn

- Đầu tư nâng cấp các tuyến đường hiện hữu kết nối các cảng biển và cửa khẩu có thể với hình thức công tư hợp doanh
- Đầu tư nâng cấp phương tiện và thiết bị xếp dỡ hàng hoá chuyên dụng xếp dỡ hàng khô rời (ví dụ như khoáng sản) và container từ/đến Lào tại các cảng biển như Nghi Sơn, Cửa Lò và Vũng Áng
- Thiết lập và thực hiện bài bản hệ thống chỉ số đánh giá hoạt động cảng nhằm có thể so sánh tương đương với các cảng khác trong khu vực, chẳng hạn như ở Thái Lan

26

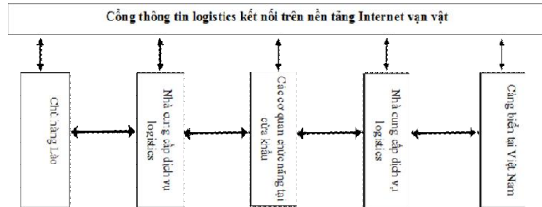
Đề Xuất Chính Sách và Kế Hoạch Hành Động: Ngắn Hạn (TT)

- Thiết lập Ủy ban chung nhằm giám sát và xử lý các vấn đề đồng bộ hoá thể chế xuyên quốc gia ở cấp tỉnh, ví dụ như
 - giờ đóng/mở cửa của các cơ quan hữu quan của 2 quốc gia tại các cửa khẩu
 - minh bạch hoá các khoản chi phí ngoài các chi phí logistics chính thống
- Nghiên cứu phát triển quy hoạch tổng thể về hành lang vận tải, các dịch vụ logistics hỗ trợ và cảng biển

27

Đề Xuất Chính Sách và Kế Hoạch Hành Động: Trung - Dài Hạn

- Nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến đường sắt kết nối cửa khẩu và cảng biển có thể với hình thức công tư hợp doanh
- Nghiên cứu và phát triển Công nghệ thông tin logistics trên nền tảng Internet vạn vật kết nối tất cả các bên tham gia trong hệ sinh thái logistics



28

Đề Xuất Chính Sách và Kế Hoạch Hành Động: Trung - Dài Hạn (TT)

- Xây dựng và thực hiện các chính sách và chương trình ưu đãi đầu tư của chính phủ nhằm khuyến khích sự tham gia của khối tư nhân trong các dự án đầu tư
- Xây dựng và phát triển các chương trình đào tạo về quản trị logistics và chuỗi cung ứng tại 1 trường đại học và 1 trường cao đẳng dạy nghề vùng

29

Đề Xuất Chính Sách: Kế Hoạch Hành Động

- Thiết lập các nhóm công tác giữa các tỉnh Bắc Trung Bộ của Việt Nam và giữa mỗi tỉnh này và tỉnh đối tác của Lào nhằm có sự đồng thuận về chiến lược phát triển hệ sinh thái logistics phục vụ hành lang kinh tế Đông - Tây
- Thiết lập các nhóm nghiên cứu chuyên sâu về từng thành phần của hệ sinh thái logistics cũng như tích hợp giữa các thành tố này và đề xuất kế hoạch hành động chi tiết.

30

Lời Kết

- Phát triển chiến lược logistics nhằm thu hút hàng hoá quá cảnh từ Lào sang Việt Nam thông qua một số hành lang vận tải mới không những mang lại lợi ích cho các doanh nghiệp Lào mà còn làm lợi cho Việt Nam
- Cần chú trọng vào các thành tố của hệ sinh thái logistics
- Thành công đòi hỏi phải có sự thấu hiểu, đồng thuận, và phối hợp hành động không những của các cơ quan nhà nước ở cấp trung ương và cấp tỉnh của Việt Nam và Lào, mà còn của cộng đồng doanh nghiệp và các nhà đầu tư logistics

31

Lời Kết



Cảm ơn đã lắng nghe!

32
