

Hải Phòng, ngày 12 tháng 7 năm 2019

## **HỘI NGHỊ**

**"Phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng - nâng cao  
năng lực cạnh tranh và đẩy mạnh liên kết vùng"**

# **NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH, XÂY DỰNG CÁC DOANH NGHIỆP MẠNH VỀ LOGISTICS**

*Trần Đức Nghĩa, Công ty TNHH Quốc tế Delta*

Để bắt đầu phần phát biểu của mình, tôi xin trích dẫn một slogan của ngân hàng Techcombank có nội dung: “Trong mỗi doanh nghiệp nhỏ đều có mơ ước về một doanh nghiệp lớn”. Câu slogan này thể hiện sự khát khao các doanh nghiệp Việt Nam nói chung và các doanh nghiệp logistics nói riêng được phát triển cùng với sự phát triển kinh tế của đất nước. Công ty TNHH Quốc tế Delta chúng tôi là một doanh nghiệp logistics bình thường, nhưng đang nỗ lực để biến ước mơ về một doanh nghiệp lớn thành hiện thực.

Trong những năm gần đây, nhờ chỉ đạo của Chính phủ và sự nỗ lực của các bộ ngành, đặc biệt là Bộ Công thương, Việt Nam đã tham gia vào rất nhiều các Hiệp định thương mại tự do thế hệ cao như EVFTA hay CPTTP, biến Việt Nam thành một trong những nền kinh tế mở nhất trên thế giới với tổng kim ngạch xuất nhập khẩu cao gấp gần 2 lần so với GDP. Đây là một thuận lợi cho ngành logistics Việt Nam phát triển.

Vậy, để tận dụng thuận lợi, hay cơ hội này, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần gì và cần phải làm thế nào để có thể phát triển?

Theo thống kê của Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) thì chúng ta có khoảng 3,000 doanh nghiệp đang cung cấp dịch vụ logistics trên toàn quốc. Đa phần trong số này là các doanh nghiệp nhỏ, có vốn dưới 10 tỷ đồng và số lao động dưới 50 người. Để giúp cho hoạt động logistics trở nên hiệu quả hơn, góp phần tăng năng lực cạnh tranh cho nền kinh tế thì

chúng ta cần có nhiều hơn nữa những công ty lớn mạnh như Sotrans, Vinatrans hay Transimex... Nhằm hướng đến mục tiêu này, tôi xin phép được đưa ra một số giải pháp.

## **Tăng cường khả năng tiếp cận nguồn vốn**

Trên thực tế, không quá khó khăn để các công ty vừa và nhỏ hoạt động trong lĩnh vực logistics hay những ngành nghề khác có thể vay được vốn ngân hàng. Tuy nhiên, vay được bao nhiêu và vay như thế nào là những vấn đề thiết thực hơn đối với doanh nghiệp. Tại những quốc gia phát triển, hệ số đòn bẩy tài chính (Tỷ lệ cho vay trên giá trị tài sản hình thành từ vốn vay) có thể lên đến 1:6 hoặc 1:7 đối với ngành vận tải đường bộ khi doanh nghiệp logistics đi vay mua hoặc thuê mua tài chính phương tiện vận tải để phát triển dịch vụ. Tại Việt Nam, tỷ lệ này thường là 1:2, nếu tính cả vốn lưu động và vốn cố định đầu tư vào một tài sản vay mua cụ thể. Đây chính là rào cản rất lớn cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ có thể phát triển nhanh. Chúng tôi hiểu rằng không thể giảm chất lượng tín dụng gây nguy cơ làm tăng nợ xấu của hệ thống ngân hàng. Tuy nhiên, nếu chỉ áp dụng một chính sách chung cho tất cả doanh nghiệp, kể cả những doanh nghiệp có tốc độ tăng trưởng cao liên tục trong nhiều năm gần đây đã không khuyến khích và nuôi dưỡng những doanh nghiệp có khả năng phát triển nhanh.

Lãi suất là vấn đề tiếp theo đối với các doanh nghiệp logistics vừa và nhỏ. Theo chúng tôi, một trong những chương trình ưu đãi lãi suất tốt nhất cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Việt Nam đến từ nguồn vốn vay JICA của Nhật Bản. Tuy nhiên, chương trình đã đặt ra giới hạn thấp về tổng tài sản và số lao động của đối tượng được vay từ nguồn vốn này. Vì vậy, các doanh nghiệp thường chỉ tiếp cận được nguồn vốn này trong một giai đoạn phát triển rất ngắn của mình. Để hỗ trợ cho sự phát triển của các doanh nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực logistics nói riêng và các doanh nghiệp vừa và nhỏ nói chung, nên chăng Ngân hàng Nhà nước quan tâm đến việc thiết kế một chương trình ưu đãi lãi suất tương tự?

Trong những năm gần đây, ngành logistics đã tăng trưởng liên tục với tốc độ hai con số và các nhận định đều thống nhất là tốc độ tăng trưởng này sẽ được duy trì trong thời gian tới. Vì vậy, chúng ta cần có các giải pháp giúp cho doanh nghiệp logistics của Việt Nam có thể tiếp cận vốn tốt hơn để phát triển và phát triển bền vững.

## Tăng cường khả năng tiếp cận đất đai

Từ thực tiễn của công ty mình và của rất nhiều đồng nghiệp, tôi thấy doanh nghiệp logistics đang khó tiếp cận và có được đất đai phù hợp để đầu tư.

Tôi xin lấy một vài số liệu thống kê của Hà Nội trước khi trình bày ý kiến về vấn đề này.

Về công nghiệp, theo thống kê vào cuối năm 2018 thì Hà Nội hiện có 9 khu công nghiệp, 43 cụm công nghiệp đang hoạt động và 84 cụm công nghiệp đang thành lập. Về thương mại, Hà Nội có 132 siêu thị, 454 chợ và hàng ngàn cửa hàng tiện dụng để phục vụ 7,78 triệu người dân Thủ đô. Những con số này thể hiện cho chúng ta thấy rằng hoạt động logistics trên địa bàn Hà Nội đang diễn ra sôi động như thế nào. Tuy nhiên, không gian dành cho logistics là không đáng kể, dẫn đến hoạt động logistics thiếu bền vững, không được đầu tư sâu dẫn đến chi phí cao, làm giảm tính cạnh tranh của các ngành nghề khác trong xã hội. Quy hoạch không gian dành cho hoạt động logistics ở các địa phương lớn nói chung là tương xứng với quy mô của hoạt động thương mại, công nghiệp. Giải quyết vấn đề này sẽ tạo ra quỹ đất cho các doanh nghiệp logistics xây dựng được cơ sở hạ tầng của mình nhằm cung ứng dịch vụ với chất lượng tốt và giá thành rẻ. Nếu chúng ta tiếp tục để cho logistics phải cạnh tranh nguồn lực xã hội một cách sòng phẳng với ngành bất động sản như hiện nay thì không thể giảm chi phí logistics.

Hơn thế nữa, Khoản 2 Điều 179 Luật Đất đai năm 2013 quy định đất công nghiệp được cấp theo hình thức trả tiền hàng năm không được coi là tài sản và không được thế chấp vay vốn. Quy định này nhằm loại bỏ hoạt động đầu cơ bất động sản nhà ở, nhưng nó cũng loại bỏ luôn hoạt động đầu tư vào sản xuất kinh doanh và đây chính là rào cản tiếp theo đối với các doanh nghiệp trong việc tiếp cận đất đai, trong đó có logistics. Trên thực tế, không có một khu công nghiệp nào được cấp đất theo hình thức trả tiền một lần.

Năm 2015, chúng tôi ký hợp đồng giữ đất tại khu công nghiệp Đình Vũ và đã xin cấp giấy chứng nhận đầu tư xong. Tuy nhiên, chúng tôi đã phải hủy bỏ dự án đầu tư này vì vướng mắc về Luật đất đai năm 2013 như đã trình bày ở trên. Cho đến nay, chúng tôi vẫn chưa thể đầu tư vào một dự án tương tự tại

Hải Phòng dù đội xe của công ty đã vượt mốc 200 đầu phương tiện vận tải đường bộ.

Do vậy, cần sớm tháo bỏ các rào cản, bao gồm rào cản pháp lý để tăng cơ hội tiếp cận đất đai của doanh nghiệp nói chung và có doanh nghiệp logistics nói riêng phát triển.

## **Xây dựng và kiến tạo Chính phủ số, nền kinh tế số**

Các cơ quan quản lý nhà nước cần phải đi đầu trong ứng dụng công nghệ thông tin để tạo ra môi trường và động lực cho các doanh nghiệp trong công tác tin học hóa công tác quản lý. Đây chính là nền tảng để tiết kiệm nguồn lực xã hội khổng lồ đang tiêu tốn vào những công việc hành chính giấy tờ trong hoạt động logistics.

Điều đáng mừng là Chính phủ đang rất quyết liệt xây dựng Chính phủ điện tử, Chính phủ số, nền kinh tế số. Kết quả chưa nhiều và đang còn nhiều khó khăn nhưng tôi cho rằng chúng ta đều có thể hy vọng, thậm chí tin tưởng rằng sẽ có thành tựu to lớn, thúc đẩy nền kinh tế phát triển. Đây là điều kiện tốt để thúc đẩy hoạt động số của doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp logistics.

Nền tảng hoạt động của doanh nghiệp logistics chính là thông tin - kết nối. Trong bối cảnh hiện nay, không chỉ là thông tin đơn chiều giữa các doanh nghiệp với nhau mà còn là kết nối liên thông giữa các doanh nghiệp với các cơ quan nhà nước, đan xen, hỗ trợ lẫn nhau, cùng giảm bớt các chi phí, quy trình, các công đoạn trong quá trình tổ chức hoạt động của từng doanh nghiệp và từng cơ quan quản lý của nhà nước. Thông suốt việc kết nối này chính là tiết giảm nguồn lực xã hội khổng lồ đang tiêu tốn vào những công việc hành chính giấy tờ trong hoạt động logistics và nâng cao hiệu quả hoạt động của cả nền kinh tế.

Chúng tôi mong rằng, chính phủ số, nền kinh tế số cần đi nhanh hơn nữa, mạnh hơn nữa. Về phía doanh nghiệp logistics, chính phủ số và nền kinh tế số chính là môi trường để logistics lớn mạnh. Công nghệ khiến cho doanh nghiệp phải tập trung vào nền tảng kinh doanh cốt lõi của mình, nâng cao sự chuyên môn hóa. Điều này sẽ khiến tăng tỷ lệ mua ngoài dịch vụ logistics đúng như định hướng của Chính phủ về phát triển ngành logistics Việt Nam.

## Các vấn đề về thể chế, chính sách

Tôi muốn đề cập đến hai khía cạnh của vấn đề thể chế chính sách, đó là luật pháp và hiệu lực hiệu quả của quá trình thực thi luật pháp.

Trước hết, khi nói về luật pháp liên quan đến logistics, chúng tôi đã rất ngạc nhiên khi nhận ra có một khoảng trống trên thị trường bảo hiểm về bảo hiểm trách nhiệm người cung cấp dịch vụ lưu kho hàng, đây là một dịch vụ quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics. Tuy nhiên, trách nhiệm nghề nghiệp của người kinh doanh dịch vụ logistics phát sinh từ việc cung cấp dịch vụ lưu kho hàng lại không được Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2010 thừa nhận như một *"Quyền lợi có thể được bảo hiểm"*. Mặc dù các doanh nghiệp logistics có thể đưa ra nhiều lựa chọn khác nhau để gián tiếp bảo hiểm cho trách nhiệm nghề nghiệp của mình phát sinh từ việc cung cấp dịch vụ lưu kho hàng, hợp đồng bảo hiểm của người kinh doanh dịch vụ logistics có thể sẽ bị tuyên vô hiệu khi tổn thất xảy ra, căn cứ vào Điểm a, Khoản 1 Điều 22 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2010 quy định các trường hợp mà Hợp đồng bảo hiểm vô hiệu trong đó có nội dung: *"Bên mua bảo hiểm không có quyền lợi có thể được bảo hiểm"*.

Khi tổn thất toàn bộ xảy ra với tài sản mà các công ty logistics trông giữ và chịu trách nhiệm về tài sản đối với khách hàng khi cung cấp dịch vụ lưu kho hàng hóa, mà thường là các tổn thất liên quan đến cháy nổ, luôn là những tổn thất rất lớn với bất kỳ công ty logistics nào và nó sẽ gây ra phá sản nếu không có bảo hiểm. Không có một khung pháp lý hoàn chỉnh để hiểu đúng vấn đề này một cách nhất quán giữa các công ty bảo hiểm, logistics và người sử dụng dịch vụ đang gây ra những vấn đề như bảo hiểm trùng, rủi ro về pháp lý với hợp đồng bảo hiểm và các xung đột tiềm tàng giữa các bên liên quan. Thiệt thòi thuộc về các công ty logistics mà bên phải trả cuối cùng là nền kinh tế vì những rắc rối này đang đẩy chi phí logistics tăng cao.

Giống như khi cung ứng dịch vụ lưu kho hàng hóa, doanh nghiệp logistics không thể có cho mình bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp khi kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ. Ngoài lý do tương tự như trong trường hợp của dịch vụ lưu kho hàng, vận tải hàng hóa đường bộ còn vướng mắc về vấn đề giới hạn trách nhiệm nghề nghiệp khi cung cấp dịch vụ. Khoản 3 Điều 73 Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định *"Chính phủ quy định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa"*. Tuy nhiên, Điều



10 Nghị định 86/2014/NĐ-CP lại đưa ra những quy định không rõ ràng về giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ. Cuối cùng, giới hạn này đã không được xác định một cách rõ ràng. Đây là những nguyên nhân trực tiếp dẫn đến không có sản phẩm bảo hiểm mà những người kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ cần phải có để bảo vệ mình khỏi rủi ro trong kinh doanh. Đây là điều bất công cho những người đang tạo ra 59% trị giá dịch vụ logistics nội địa của Việt Nam, theo tính toán của Ngân hàng Thế giới.

Đề cập đến hiệu lực hiệu quả của quá trình thực thi luật pháp, tôi nói về một bài học trị giá nhiều tỷ USD của những người cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ bằng xe ô tô. Năm 2014, Bộ Giao thông-Vận tải đã ban hành lệnh cấm chở quá tải trên toàn quốc với quyết tâm rất cao và cơ bản đã dẹp được nạn chở quá tải khi đó. Doanh nghiệp vận tải chúng tôi đã rất mừng vì được cạnh tranh một cách sòng phẳng trên thị trường, Chúng tôi đã đầu tư mở rộng đội xe mạnh mẽ để đáp ứng nhu cầu thị trường và tuân thủ luật pháp. Tuy nhiên, từ cuối năm 2016, quyết tâm cấm chở quá tải nguội dần và quyết tâm này nguội đi bao nhiêu thì hàng tỷ USD của các doanh nghiệp vận tải đã đầu tư vào phương tiện trước đó rơi vào tình cảnh bi đát bấy nhiêu. Nạn chở quá tải quay lại làm méo mó thị trường vận tải một lần nữa khiến cho nhiều doanh nghiệp đã rơi vào tình cảnh vỡ nợ, phá sản và mất nhà cửa đã thế chấp để vay vốn đầu tư vào phương tiện vận tải.

Những vấn đề về thể chế chính sách như đã đề cập ở đây cần phải được dỡ bỏ để giúp cho các doanh nghiệp logistics phát triển bền vững. Xây dựng một chính sách mới phù hợp hơn với đời sống kinh tế cũng quan trọng như hiệu lực hiệu quả trong thực thi một chính sách cũ. Tương tự như thế, sự ổn định trong việc thực thi chính sách cũng là một yếu tố quan trọng tạo ra sự ổn định về chính sách của Nhà nước, sự ổn định của môi trường kinh doanh.

## **Thúc đẩy tinh thần doanh nhân**

Tại Diễn đàn Kinh tế gần đây, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đã đưa ra định nghĩa về tinh thần doanh nghiệp có thể được tóm tắt là (1) chí tiến thủ (2) liêm chính và (3) tinh thần yêu nước khi tìm cách trả lời câu hỏi "*Đâu là điểm nghẽn của kinh tế Việt Nam, làm thế nào để đẩy mạnh, phát triển các ngành nghề kinh tế?*". Điều này luôn đúng ở bất kỳ ngành kinh tế nào và với bất kỳ một doanh nghiệp nào muốn mơ ước về một doanh nghiệp lớn.

Duy trì tiếng nói phản biện cũng là yếu tố cấu thành nên tinh thần doanh nhân. Hoạt động này từ doanh nghiệp thông qua các tổ chức xã hội nghề nghiệp sẽ tạo ra tiếng nói phản biện xã hội của cộng đồng, qua đó sẽ giúp tạo ra một môi trường kinh doanh tốt hơn để phát triển kinh tế. Doanh nghiệp càng nhỏ thì càng cần phải có tiếng nói phản biện mạnh mẽ đối với những rào cản đến từ thể chế chính sách vì sự khát khao phát triển.

Tinh thần doanh nhân sẽ giúp cho doanh nghiệp logistics xây dựng được cho mình lợi thế cạnh tranh trên thị trường bằng nhiều cách khác nhau như ứng dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý, triển khai kinh doanh minh bạch và đề cao tính tuân thủ trong hoạt động nhằm hướng đến sự phát triển bền vững cho doanh nghiệp.

Tin vui cho những người làm logistics là gần đây, định hướng của Đảng đã coi doanh nghiệp tư nhân là một động lực quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của đất nước. Với quan điểm này của Đảng, chúng tôi hy vọng các bộ ngành và đặc biệt là TP Hải Phòng, một địa điểm quan trọng bậc nhất đối với hoạt động logistics ở phía Bắc, sẽ tạo ra một môi trường kinh doanh tốt về thể chế chính sách để các doanh nghiệp logistics có thể phát triển nhanh và bền vững, góp phần tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế vào đóng góp tốt hơn nữa vào quá trình phát triển của đất nước./.