

CHÚC MỪNG NĂM MỚI

KINH TẾ - XÃ HỘI

ĐÁNH GIÁ NĂNG LỰC LOGISTICS CỦA VIỆT NAM THÔNG QUA CHỈ SỐ LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI) ASSESSING VIETNAM LOGISTICS CAPACITY THROUGH LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI)

NGUYỄN THỊ LÊ HẰNG

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt

Chỉ số Logistics performance index (LPI) do Ngân hàng Thế giới tiến hành nghiên cứu và công bố 2 năm 1 lần đánh giá năng lực Logistics của một quốc gia từ lâu đã là chỉ số đáng tin cậy cho các nhà đầu tư và hoạch định chính sách. Chỉ số LPI của Việt Nam 2016 lần đầu tiên ghi nhận sự sụt giảm về thứ hạng trong 6 lần công bố của Ngân hàng Thế giới với hầu hết các tiêu chí đều bị tụt hạng. Bài báo này phân tích nội dung các thành phần mà chỉ số LPI đề cập, đưa ra lý giải về sự tụt hạng của chỉ số LPI Việt Nam 2016. Qua đó đề xuất hướng phát triển và cải thiện cho ngành Logistics Việt Nam.

Từ khóa: Năng lực Logistics, chỉ số LPI, Việt Nam, 2016, sụt giảm.

Abstract

Logistics performance index (LPI) which is conducted by World Bank every 2 year period is a reliable indicator for investors and policy planners. It is the first time that LPI Vietnam 2006 is recorded the decrease of the mark and the ranking for all most criteria in total 6 time publish of World Bank. The paper analyzes the content and all components of LPI, the reasons for the downgrade of LPI Vietnam 2016 as well as proposes some solutions to improve the LPI of Vietnam.

Keywords: Logistics performance index, LPI, Vietnam, 2016, decrease.

1. Đặt vấn đề

Logistics đã xuất hiện lâu đời trong lịch sử loài người nhưng phải đến giữa thế kỷ thứ 20 mới được nhìn nhận với những bước phát triển và thành tựu mạnh mẽ. Logistics hỗ trợ cho mọi hoạt động của quá trình sản xuất, phân phối, lưu thông hàng hóa. Các quốc gia có hoạt động logistics phát triển như Nhật Bản, Singapore, Hồng Kông, Mỹ, Trung Quốc,... đã trở thành các trung tâm logistics hàng đầu của thế giới và gặt hái được nhiều thành tựu tăng trưởng kinh tế. Hoạt động logistics thúc đẩy thương mại phát triển, nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh cho toàn bộ nền kinh tế quốc gia.

Chỉ số Logistics Performance Index (LPI) đánh giá năng lực logistics do Ngân hàng thế giới công bố cho tới nay là một trong các chỉ số uy tín để đánh giá về hiệu quả hoạt động logistics của các quốc gia trên thế giới. Hơn thế nữa, dựa vào chỉ số này, các quốc gia có thể so sánh tổng quát hiệu quả cũng như đơn lẻ các tiêu chí, đánh giá tốc độ cải thiện của quốc gia đó theo các giai đoạn, hoặc so với quốc gia trong khu vực.

Trong giai đoạn 10 năm, từ năm 2007 tới 2016, chỉ số LPI đã có tổng cộng 5 lần công bố. Chỉ số LPI Việt Nam ghi nhận sự tăng điểm và tăng thứ hạng trong suốt giai đoạn 2007 - 2014; tuy nhiên chỉ số LPI 2016 lần đầu tiên chứng kiến sự sụt giảm cả về điểm và thứ hạng. Nguyên nhân là do đâu trong khi Việt Nam đang tích cực cải thiện cơ sở hạ tầng, cải cách thủ tục hành chính,... Trong phạm vi bài viết này, tác giả sẽ phân tích chỉ tiêu mà chỉ số LPI đề cập, đánh giá thực trạng logistics của Việt Nam thông qua chỉ số LPI, đưa ra một số nguyên nhân và từ đó đề xuất kiến nghị để cải thiện phát triển hoạt động logistics Việt Nam.

2. Tổng quan về chỉ số LPI

Chỉ số LPI - viết tắt của từ tiếng Anh "Logistics performance index", do Ngân hàng Thế giới nghiên cứu và công bố trong báo cáo mang tên "Kết nối để cạnh tranh - Ngành logistics trong nền kinh tế toàn cầu". Chỉ số này so sánh và đưa ra điểm cũng như xếp hạng về năng lực của các quốc gia về Logistics dựa trên bộ tiêu chí gồm nhiều yếu tố; từ đó giúp các quốc gia trên thế giới, các nhà hoạch định chính sách, các nhà đầu tư, các công ty logistics,... nhìn nhận ra những ưu điểm, nhược điểm, cũng như cơ hội thách thức của hoạt động logistics ở quốc gia mình.

CHÚC MỪNG NĂM MỚI

Chỉ số LPI được công bố cứ 2 năm một lần, cho tới nay đã có 5 phiên bản được phát hành: 2007, 2010, 2012, 2014 và 2016 với sự tham gia của hơn 150 quốc gia. Kết quả của LPI dựa vào kết quả của cuộc khảo sát trực tuyến của các chuyên gia logistics trên toàn thế giới. Bảng khảo sát được thiết kế theo các dạng câu hỏi định tính, với hầu hết các câu trả lời là thang điểm từ 1 (kém nhất) tới 5 (tốt nhất). Các chuyên gia dựa vào hiểu biết và kinh nghiệm thực tế trực tiếp liên quan tới công việc giao nhận hàng hóa của mình tại các quốc gia để đánh giá thang điểm. Phần lớn họ là các chuyên gia logistics cấp cao thuộc lĩnh vực giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu và chuyển phát nhanh. Cụ thể, LPI 2016 ghi nhận sự tham gia đánh giá của lãnh đạo tập đoàn (53% số người tham gia), lãnh đạo khu vực hoặc quốc gia (15%), giám đốc phòng ban (16%). Bảng 1 dưới đây tổng kết một số tiêu cơ bản liên quan tới bảng xếp hạng chỉ số LPI.

Bảng 1. Tiêu thức cơ bản của bảng xếp hạng chỉ số LPI

STT	Nội dung đề cập	Chi tiết
1	Tổ chức phát hành	Ngân hàng thế giới
2	Tần suất phát hành	2 năm 1 lần (2007, 2010, 2012, 2014, 2016)
3	Phương pháp đánh giá	Định lượng, định tính
4	Đối tượng khảo sát	Công ty cung cấp dịch vụ Logistics (vận tải, kho bãi, giao nhận,...), công ty sử dụng dịch vụ Logistics, các chuyên gia
5	Số lượng quốc gia đánh giá	150 (2007); 155 (2010, 2012); 166 (2014); 160 (2016)
6	6 vấn đề được đánh giá	1. Hiệu quả quy trình thông quan 2. Chất lượng cơ sở hạ tầng 3. Gửi hàng quốc tế 4. Năng lực logistics và chất lượng dịch vụ 5. Khả năng theo dõi và tìm kiếm lô hàng 6. Thời gian giao nhận hàng hóa

(Nguồn: World Bank (2007, 2010, 2012, 2014, 2016): *Connecting to compete: Trade logistics in the Global*)

Báo cáo “Kết nối để cạnh tranh - Connecting to compete: Trade logistics in the Global” được công bố của ngân hàng thế giới đề cập tới 2 chỉ số LPI: chỉ số LPI quốc tế và chỉ số LPI nội địa. Chỉ số LPI quốc tế sẽ xếp hạng tất cả các quốc gia dựa vào điểm trung bình của 6 thành phần hay còn gọi là 6 tiêu chí về môi trường logistics của 1 quốc gia, gồm:

Hiệu quả quy trình thông quan: đánh giá ở các khía cạnh như tốc độ, tính đơn giản thuận lợi và có thể dự liệu trước của các thủ tục. <Hải quan>

Chất lượng cơ sở hạ tầng: liên quan đến chất lượng của thương mại và vận tải như hệ thống cảng, đường bộ, đường sắt, công nghệ thông tin. <Hạ tầng>

Gửi hàng quốc tế: đề cập tới sự dễ dàng trong việc sắp xếp những chuyến hàng với giá cạnh tranh. <Gửi hàng quốc tế>

Năng lực Logistics và chất lượng dịch vụ Logistics: như điều hành vận tải, môi giới hải quan. <Dịch vụ logistics>

Khả năng theo dõi và tìm kiếm lô hàng. <Theo dõi hàng hóa>

Thời gian giao nhận hàng hóa: Tỷ lệ đúng lịch trình và thời gian giao hàng của các chuyến hàng. <Thời gian giao nhận>

6 tiêu chí này có trọng số tương tự nhau nên chỉ số LPI quốc tế gần như là điểm trung bình của 6 tiêu chí này. Điểm trung bình, điểm của từng tiêu chí được đánh giá cụ thể và xếp hạng giữa các quốc gia. Chỉ số LPI quốc tế là chỉ số quan trọng để các nhà nghiên cứu và hoạch định chính sách có thể hiểu rõ thực trạng ngành logistics của một quốc gia so với quốc gia khác. Chỉ số LPI nội địa sẽ khảo sát cụ thể hơn những thông tin về môi trường logistics của 1 quốc gia như thời gian thực hiện và chi phí, cách thức tổ chức quy trình trong cả khu vực nội địa và khu vực kết nối như cảng, biên giới,... Tuy nhiên chỉ số LPI quốc tế thường được sử dụng vì sự thuận tiện hơn khi so sánh đánh giá sự phát triển năng lực logistics của 1 quốc gia qua các năm hoặc so sánh giữa các quốc gia.

3. LPI Việt Nam từ 2007 tới 2016 [1]

Nhìn vào bảng 2 cho thấy chỉ số LPI từ năm 2007 tới năm 2014 đều ghi nhận sự biến đổi tích cực với sự tăng điểm của hầu hết các điểm thành phần. Trong 3 giai đoạn đầu tiên 2007, 2010 và 2012, chỉ số LPI có sự tăng nhẹ từ 2,89 lên 2,96 và 3 điểm. So với các quốc gia được đánh giá, trong 3 lần công bố đầu tiên, Việt Nam xếp thứ 53 trên hơn 150 quốc gia. Năm 2014, chỉ số LPI của Việt Nam tăng lên ở 5/6 điểm thành phần và đạt 3,15 điểm, dẫn tới thứ hạng của Việt Nam tăng cao 5 bậc (xếp thứ 48/166 quốc gia) (bảng 2). Năm 2016, lần đầu ghi nhận sự giảm điểm của LPI Việt

CHÚC MỪNG NĂM MỚI

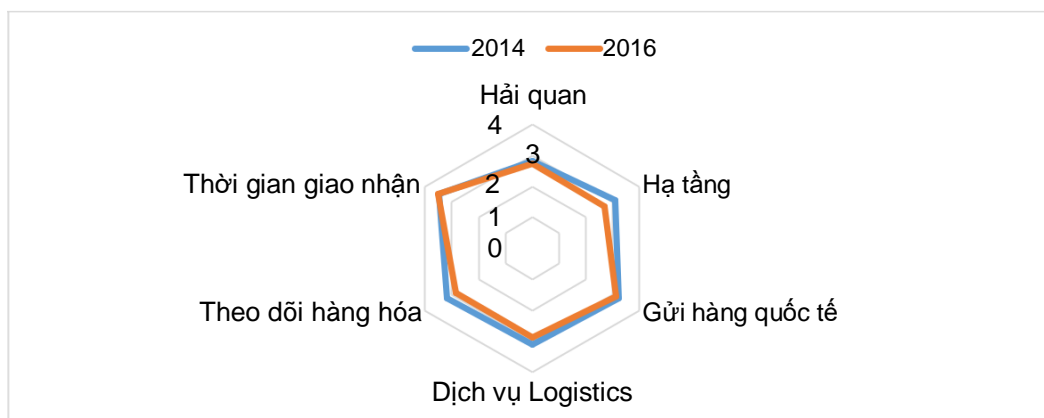
Nam: điểm LPI đạt 2,98, giảm 0,17 điểm so với năm 2014; xếp hạng 64/160, tụt 16 bậc so với năm 2014 (bảng 2).

Bảng 2. Chỉ số LPI Việt Nam từ 2007 đến 2016

Năm	Xếp hạng	LPI	Điểm thành phần					
			Hải quan	Hạ tầng	Gửi hàng quốc tế	Dịch vụ logistics	Theo dõi hàng hóa	Thời gian giao nhận
2007	53	2,89	2,89	2,5	3	2,8	2,9	3,22
2010	53	2,96	2,68	2,56	3,04	2,89	3,1	3,44
2012	53	3	2,65	2,68	3,14	2,68	3,16	3,64
2014	48	3,15	2,81	3,11	3,22	3,09	3,19	3,49
2016	64	2,98	2,75	2,7	3,12	2,88	2,84	3,5
2016/2014	-16	-0,17	-0,06	-0,41	-0,1	-0,21	-0,35	+0,01

(Nguồn: World Bank (2007, 2010, 2012, 2014, 2016): Connecting to compete: Trade logistics in the Global)

Hình 1 là biểu đồ hình lục giác so sánh tương ứng 6 thành phần chỉ số LPI của 2 năm 2014 và 2016; cho thấy trong 6 thành phần của chỉ số LPI, có đến 5/6 điểm thành phần LPI 2016 bị giảm điểm so với năm 2014; trong đó điểm của 2 thành phần “Hạ tầng” và “Theo dõi hàng hóa” giảm sâu nhất, 3 thành phần “Hải quan”, “Gửi hàng quốc tế”, “Dịch vụ Logistics” giảm nhẹ. Chỉ có một thành phần duy nhất “Thời gian giao nhận hàng” của năm 2016 tăng điểm hạn chế (0,01 điểm) so với năm 2014.



Hình 1. Chỉ số LPI Việt Nam 2014 - 2016 theo 6 yếu tố

(Nguồn: World Bank (2014, 2016): Connecting to compete: Trade logistics in the Global)

Mặc dù sụt giảm về điểm và xếp hạng, nhưng Việt Nam vẫn là một trong 10 nước có năng lực logistics dẫn đầu của nhóm các quốc gia có thu nhập trung bình thấp (lower - middle income). Năm 2014, Việt Nam xếp thứ nhất trong топ các quốc gia có thu nhập trung bình và thấp. Năm 2016, Việt Nam xếp thứ 5, cách nước đứng đầu trong nhóm thu nhập này 29 bậc (bảng 3).

Bảng 3. Nhóm 5 quốc gia thu nhập trung bình - thấp có chỉ số LPI cao nhất

Quốc gia	Xếp hạng LPI 2016	Điểm LPI 2016	Xếp hạng LPI 2014	Điểm LPI 2014
Ấn Độ	35	3,42	54	3,08
Kenya	42	3,33	74	2,81
Ai Cập	49	3,18	62	2,97
Indonesia	63	2,98	53	3,08
Việt Nam	64	2,98	48	3,15

(Nguồn: World Bank (2014, 2016): Connecting to compete: Trade logistics in the Global)

CHÚC MỪNG NĂM MỚI

4. Nguyên nhân của sự tụt hạng LPI 2016

LPI với 5 thành phần, đặc biệt là 2 yếu tố cơ sở hạ tầng và hải quan của Việt Nam đều sụt giảm mặc dù đây là 2 yếu tố được đầu tư khá nhiều trong nhiều năm qua. Các điểm thành phần này bị sụt giảm có thể giải thích là không phải các yếu tố đó bị kém hay thụt lùi hơn trước mà là những bước tiến hay phát triển của các yếu tố này không làm thỏa mãn những chuyên gia trả lời khảo sát.

Kết cấu hạ tầng, hệ thống cầu đường và cảng biển được đầu tư khá nhiều. Tuy nhiên các chuyên gia đánh giá hạ tầng của Việt Nam còn thiếu đồng bộ. Theo định hướng chính sách quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển, đối với Nhóm cảng biển số 5 (TP. Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu) sẽ tập trung di dời hệ thống cảng trên sông Sài Gòn ra khu vực cảng Cái Mép. Tuy nhiên trên thực tế việc di dời hiện nay vẫn chưa được thực hiện xong. Thậm chí TP Hồ Chí Minh vẫn tiếp tục đầu tư cảng và đưa vào hoạt động dẫn tới hàng container vẫn được giữ lại ở các cảng TP. Hồ Chí Minh, không dịch chuyển nhiều về Vũng Tàu. Điều đó khiến cho cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn đang trong tình trạng dư thừa công suất. Thực tế hiện nay, cụm cảng này mới chỉ khai thác được 40% công suất.

Thêm vào đó hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng Cái Mép - Thị Vải với các khu chế xuất, khu công nghiệp của các trung tâm công nghiệp và đô thị lớn như Đồng Nai, Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh đã quá tải và bắt cập. Điển hình như tuyến quốc lộ 51 con đường huyết mạch nối Bà Rịa - Vũng Tàu với các tỉnh khác nằm trong tam giác phát triển kinh tế: Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai - TP. Hồ Chí Minh.

Đối với các vấn đề về thủ tục hải quan, Hải quan Việt Nam có rất nhiều cải cách đổi mới tích cực như triển khai hệ thống VNACCS/VCIS được gần 2 năm. Hải quan của Việt Nam đã áp dụng hệ thống hải quan điện tử với nhiều cải cách tích cực hơn trong quy trình và luật. Tuy nhiên, chỉ số thành phần LPI về hải quan vẫn sụt giảm do hoạt động thực tế của các cơ quan chuyên trách vẫn còn nhiều tiêu cực. Các doanh nghiệp phải trả thêm phí ngoài quy định trong quá trình thực hiện các thủ tục hải quan. Nhiều bộ phận công quyền còn quan liêu, gây phiền hà cho hoạt động thông quan hàng hóa.

Việc ứng dụng công nghệ thông tin của các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn nhiều hạn chế. Các doanh nghiệp mới chỉ dừng lại ở việc ứng dụng một số phần mềm phổ biến trên thế giới như: công nghệ barcode, hệ thống trao đổi điện tử EDI, hệ thống định vị toàn cầu, hệ thống quản lý giao nhận, phần mềm quản lý đặt hàng; trong khi đó việc ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại như: công nghệ nhận dạng bằng sóng vô tuyến RFID, phần mềm quản lý kho hàng,... còn rất hạn chế [2].

Đứng trên góc nhìn tổng thể, Việt Nam chưa có cơ quan cấp quốc gia chuyên trách về logistics, có đủ thẩm quyền và năng lực để xây dựng, soạn thảo, ban hành và thi hành chương trình hành động quốc gia về logistics. Trên thực tế, theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, bộ Công Thương và các ban ngành liên quan đã dự thảo Kế hoạch hành động về nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics và xin ý kiến công khai của các đơn vị, doanh nghiệp liên quan trong tháng 9/2016 [3].

5. Kết luận và kiến nghị

Chỉ số LPI là một công cụ đặc lược để Việt Nam nói riêng và các quốc gia nói chung có thể sử dụng để đo lường, đánh giá hoạt động thực trạng của ngành logistics quốc gia mình. Trong khoảng thập niên vừa qua, Việt Nam đã có những bước tiến tích cực thúc đẩy hoạt động logistics phát triển với điểm số LPI liên tục được cải thiện; tuy nhiên thời gian gần đây những cải cách này chưa phát huy hiệu quả tối đa, chưa thỏa mãn sự kì vọng của doanh nghiệp liên quan đến ngành. Bài viết đề xuất một vài kiến nghị để phát triển cũng như cải thiện chỉ số LPI như sau:

Thành lập một cơ quan cấp quốc gia chuyên trách về hoạt động logistics. Cơ quan này sẽ có những hoạt định mang tính dài hạn cho sự phát triển hoạt động logistics của quốc gia. Từ đó các chính sách về cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin sẽ được quy hoạch và triển khai một cách khoa học và đồng bộ hơn.

Nhanh chóng hoàn thành và công bố Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics làm tiền đề và cơ sở cho các ban ngành, doanh nghiệp liên quan. Ngoài ra tổ chức các buổi hội thảo, họp báo, tọa đàm công bố công khai các chính sách, dữ liệu liên quan đến hoạt động logistics; nâng cao nhận thức, định hướng và hướng dẫn các doanh nghiệp trong hoạt động logistics.

Tập trung mở rộng nguồn hàng cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, đưa cụm cảng trở thành cảng trung chuyển hàng hóa quốc tế lớn trong khu vực.

