

MỤC LỤC

KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

- 1. Nguyễn Hoàng Việt và Phan Đình Quyết** - Logistics đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu tỉnh Cao Bằng: Thực trạng và giải pháp. **Mã số: 120.1IIE.M.11** 2
Logistics for Import and Export through Border Gates in Cao Bang Province: Current Situation and Recommendations
- 2. Tạ Huy Hùng** - Giải pháp hoàn thiện đánh giá cán bộ lãnh đạo sở, ngành tại tỉnh Hòa Bình. **Mã số: 120.1HRMg.11** 13
Solutions to Complete Appraisal of Department Leaders in Hoa Binh Province
- 3. Lê Văn Tuấn, Michel Simioni và Trịnh Thị Hương** - Ứng dụng phương pháp phân rã dựa trên COPULA để nghiên cứu bất bình đẳng thu nhập giữa nông thôn và thành thị của Việt Nam. **Mã số: 120.1MEIS.11** 23
Applying COPULA-based Factorization in Studying Income Inequality between Rural and Urban Areas in Vietnam

QUẢN TRỊ KINH DOANH

- 4. Lưu Thị Minh Ngọc, Vũ Tiến Hiệu và Nguyễn Tư Lương** - Nghiên cứu sự hài lòng của khách hàng khi sử dụng nhà ở của Tổng Công ty Đầu tư phát triển nhà và đô thị (HUD). **Mã số: 120.2BMkt.22** 32
A Study on Customer Satisfaction with Housing Use of Housing and Urban Development Corporation (HUD).
- 5. Lê Thị Tú Anh, Nguyễn Thu Hà và Phan Chí Anh** - Quan hệ giữa sự hợp tác với khách hàng trong quản trị chuỗi cung ứng và kết quả hoạt động của doanh nghiệp sản xuất chế tạo. **Mã số: 120.2BAdm.22** 42
Relationship between Customer Cooperation in Supply Chain Management and Business Performance of Manufacturing Enterprises
- 6. Tô Ngọc Thịnh** - Thực trạng và giải pháp hoàn thiện quản trị hoạt động lữ hành quốc tế theo tiếp cận liên kết đa ngành trên địa bàn Hà Nội. **Mã số: 120.2TRMg.21** 55
Reality and Solutions to Complete International Tour Operation Management in Hanoi under Multi-sector Link Approach

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

- 7. Lê Thị Anh** - Sử dụng hồi quy tỷ lệ nghiên cứu các yếu tố tác động đến hành vi tiêu dùng hoa quả nhập khẩu của người dân thành thị Việt Nam trong điều kiện thông tin bất đối xứng - Trường hợp địa bàn Hà Nội. **Mã số: 120.3TrEM.31** 65
Applying Fractional Response Regression on Factors Affecting Behaviors of Imported Fruit Consumption of Viet Nam Urban Citizens in the Context of Asymmetric Information – A Case Study in Hanoi

LOGISTICS ĐÁP ỨNG NHU CẦU XUẤT NHẬP KHẨU QUA CÁC CỬA KHẨU TỈNH CAO BẰNG: THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

Nguyễn Hoàng Việt

Trường Đại học Thương mại

Email: nhviet@vcu.edu.vn

Phan Đình Quyết

Trường Đại học Thương mại:

Email: quyetphan@tmu.edu.vn

Ngày nhận: 04/06/2018

Ngày nhận lại: 19/06/2018

Ngày duyệt đăng: 03/07/2018

Trong những năm gần đây, dịch vụ logistics cửa khẩu đã góp phần đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, cắt giảm chi phí cũng như nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ, từ đó cho phép doanh nghiệp tạo lập lợi thế cạnh tranh trên thị trường. Tuy nhiên dịch vụ logistics tại khu vực cửa khẩu vẫn còn rất nhiều bất cập và chưa thực sự được khai thác hết tiềm năng. Bài viết nghiên cứu thực trạng logistics đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu qua khu kinh tế cửa khẩu tỉnh Cao Bằng dựa trên kết quả khảo sát thực địa với nhóm các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa, vận tải và dịch vụ logistics và các cơ quan quản lý nhà nước. Trên cơ sở đó đề xuất một số kiến nghị phát triển dịch vụ logistics nhằm đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu tỉnh Cao Bằng trong thời gian tới.

Từ khóa: cửa khẩu Cao Bằng; logistics; xuất nhập khẩu.

1. Phần mở đầu

Theo báo cáo của dịch vụ Logistics Việt Nam (2017), dịch vụ logistics cửa khẩu góp phần đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, tiết giảm chi phí và nâng cao chất lượng sản phẩm, dịch vụ. Đồng thời, dịch vụ logistics góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế - xã hội của quốc gia thông qua thúc đẩy kinh tế tại các tỉnh biên giới. Bên cạnh đó, kinh tế cửa khẩu đã góp phần không nhỏ cho phát triển kinh tế - xã hội, hệ thống dịch vụ, thương mại được thúc đẩy mạnh, đã và đang dần hình thành các điểm, khu vực dịch vụ phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại các cửa khẩu biên giới.

Cao Bằng được đánh giá là một tỉnh có đầy đủ điều kiện, tiềm năng để phát triển kinh tế cửa khẩu, đặc biệt là hoạt động xuất nhập khẩu, phục vụ nhu cầu trung chuyển hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới đất liền với Trung Quốc. Ngoài ra, tiến trình đẩy nhanh hội nhập kinh tế cho phép tỉnh Cao Bằng có nhiều điều kiện thuận lợi hơn

trong phát triển hệ thống dịch vụ logistics. Theo số liệu thống kê, tốc độ tăng kim ngạch qua các cửa khẩu của tỉnh Cao Bằng khá cao và ổn định, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu chính ngạch giai đoạn 2011 - 2015 đạt 1.575 triệu USD, tăng 168% so với giai đoạn 2006 - 2010. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa tạm nhập, tái xuất qua địa bàn tỉnh giai đoạn 2011 - 2015 đạt 3.035 triệu USD. Tuy nhiên, theo đánh giá của các chuyên gia, dịch vụ logistics cửa khẩu trên địa bàn tỉnh Cao Bằng hiện chưa phát triển tương xứng với tiềm năng, đặc biệt chưa góp phần tích cực vào việc tăng năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh. Các hoạt động logistics từ sản xuất đến kho chứa, vận tải, phân phối, lưu thông... đã phát triển từ nhiều năm nay nhưng còn ở trình độ manh mún và phân tán, mới dừng lại ở dạng lắp ghép cơ học chủ quan và tự phát hình thành hệ thống logistics.

Trong bối cảnh đó thì nghiên cứu này có mục đích phân tích và đánh giá thực trạng logistics đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu tại các cửa khẩu của

tỉnh Cao Bằng, từ đó đề xuất giải pháp phát triển dịch vụ logistics nhằm đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu qua khu kinh tế cửa khẩu tỉnh Cao Bằng.

2. Một số vấn đề lý thuyết cơ bản về logistics qua cửa khẩu biên giới

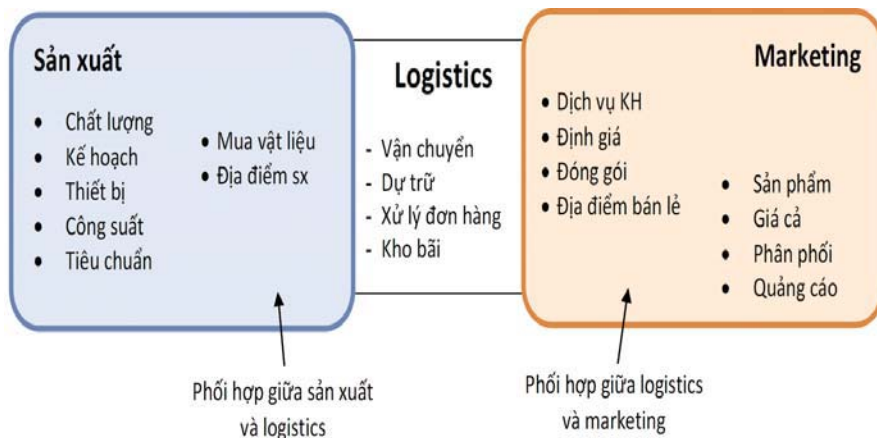
Logistics là một thuật ngữ có nguồn gốc Hy Lạp - logistikos - phản ánh môn khoa học nghiên cứu tính quy luật của các hoạt động cung ứng và đảm bảo các yếu tố tổ chức, vật chất và kỹ thuật để cho quá trình chính yếu được tiến hành đúng mục tiêu. Trong nghiên cứu “Khái niệm, vai trò, đặc điểm và các cam kết quốc tế của Việt Nam về dịch vụ Logistics”, Nguyễn Hồng Thanh (2007) đã đề cập đến logistics là quá trình lập kế hoạch, chọn phương án tối ưu để thực hiện việc quản lý, kiểm soát việc di chuyển và bảo quản nguyên liệu, bán thành phẩm và thành phẩm để đạt hiệu quả về chi phí và ngắn nhất về thời gian, cũng như các thông tin tương ứng từ giai đoạn tiền sản xuất cho đến khi hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Cụ thể hơn, logistics là quá trình quản trị chiến lược mua nguyên liệu, vận chuyển và lưu kho nguyên liệu, cũng như các kênh tiếp thị, sao cho lợi nhuận hiện tại và trong tương lai được tối đa hóa, và đơn đặt hàng phù hợp với các nguyên tắc về hiệu quả chi phí (Christopher 2011). Oliavarrieta và cộng sự (1997) đã nhấn mạnh rằng doanh nghiệp ngày càng dành nhiều sự quan tâm đối với các sáng kiến tiêu dùng hiệu quả, cung ứng đúng thời điểm, các hệ thống phản hồi nhanh. Hay nói cách khác các năng lực logistics khác biệt đóng vai trò nguồn chiến lược nhằm thỏa mãn nhu cầu khách hàng thông qua tính sẵn có của hàng tồn kho, giao hàng kịp thời và giảm sản phẩm lỗi và bị trả lại.

Theo Grazia (2016) logistics được cấu thành từ nhiều yếu tố khác nhau. Trong đó có thể đề cập tới một số các yếu tố cơ bản: vận tải (Grazia, 2016); Marketing (Robin, 2013); phân phối (Yu-Hsiang và các cộng sự, 2017); Quản trị (Tsan-Ming và các cộng

sự, 2016); nhân lực và đào tạo nguồn nhân lực (Chanaka và các cộng sự, 2013); cùng một số các yếu tố khác gồm kho bãi, nhà xưởng, thiết bị kiểm tra và hỗ trợ, tài liệu kỹ thuật ... (Chanaka và các cộng sự, 2013).

Theo Điều 233 Luật Thương mại 2005, “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”.

Về cơ bản, dịch vụ logistics có hai chức năng (hình 1): thứ nhất, dịch vụ logistics có chức năng hỗ trợ quá trình sản xuất và phân phối lưu thông hàng hóa của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh đến người tiêu dùng cuối cùng. Dịch vụ logistics cung cấp trực tiếp cho doanh nghiệp những yếu tố đầu vào hoặc tư vấn cho doanh nghiệp các nguồn hàng đảm bảo (Duncan và cộng sự, 2016). Thứ hai, dịch vụ logistics có chức năng gắn hoạt động sản xuất với thị trường, và gắn nền kinh tế nội địa với nền kinh tế quốc tế thông qua cung ứng yếu tố đầu vào, đầu ra, dịch vụ tư vấn, dịch vụ vận tải,... Các nhà cung ứng dịch vụ logistics thực hiện nghiên cứu nhằm nắm bắt nhu cầu thị trường; huy động và sử dụng hợp lý các nguồn lực nhằm cung cấp cho doanh nghiệp các dịch vụ logistics có chất lượng tốt nhất (Maisam và Fredrik, 2017).



Hình 1: Chức năng của dịch vụ logistics

Logistics cửa khẩu là việc thực hiện một hoặc nhiều hoạt động, bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu tại cửa khẩu theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao (Duncan và cộng sự, 2016). Về cơ bản, logistics cửa khẩu là quá trình tối ưu hóa về vị trí, vận chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ điểm đầu tiên của dây chuyền cung ứng cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế.

Theo Tsan-Ming và cộng sự (2016), khi thị trường toàn cầu phát triển với các tiến bộ công nghệ, đặc biệt là việc mở cửa thị trường ở các nước đang và chậm phát triển, logistics nói chung và logistics cửa khẩu nói riêng được các nhà quản lý coi như là công cụ, một phương tiện liên kết các lĩnh vực khác nhau của chiến lược doanh nghiệp. Logistics cửa khẩu tạo ra sự hữu dụng về thời gian và địa điểm cho các hoạt động xuất nhập khẩu của doanh nghiệp.

Theodore và Patrick (1998) cho rằng phát triển dịch vụ logistics cửa khẩu một cách hiệu quả sẽ góp phần tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế và quốc gia thông qua nâng cao năng lực xuất nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ. Phát triển dịch vụ logistics cửa khẩu đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu đòi hỏi các quốc gia phải có chiến lược dài hạn. Các yêu cầu phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật logistics, đặc biệt chú trọng logistics cửa khẩu có thể xác định bao gồm:

- Xây dựng và phát triển hệ thống logistics cửa khẩu cần tập trung xây dựng và phát triển đầu mối trung tâm logistics hợp lý;

- Phát triển mạng lưới vận tải đa phương thức kết nối liên thông, bao gồm hệ thống đường bộ, đường thủy nội địa, hệ thống đường sắt chuyên dụng, vận tải hàng không;

- Xây dựng hệ thống kho bãi phù hợp, chuyên dụng cho các nhóm hàng chiến lược;

- Đầu tư phát triển hạ tầng công nghệ thông tin, góp phần thúc đẩy sự phát triển hiệu quả của các dịch vụ logistics và doanh nghiệp logistics.

Một số nguyên tắc trong phát triển hệ thống logistics cửa khẩu bao gồm (Leung và cộng sự, 2002):

- Sự tăng trưởng đáng kể của các dòng vận tải quốc tế, kể cả vận tải hàng hóa và hành khách trong bối cảnh hiện nay;

- Hệ thống giao thông quốc gia với cửa khẩu là đầu mối giao thông chính bị ảnh hưởng bởi các nguyên tắc của các công ước và thỏa thuận quốc tế áp dụng cho quốc gia và khu vực;

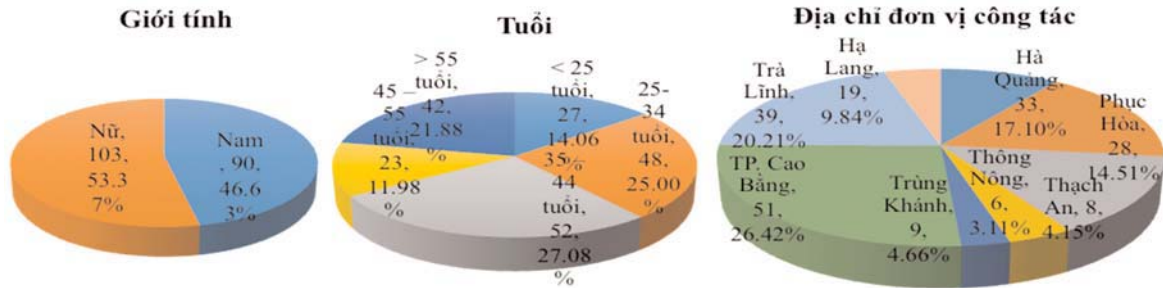
- Để giảm bớt chi phí vận chuyển, nhà sản xuất/chủ hàng phải dựa trên hệ thống đa phương tiện thích hợp, tạo điều kiện cho việc lựa chọn các phương thức phù hợp và cạnh tranh nhất cho mỗi trường hợp cụ thể;

- Cần có kế hoạch chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng logistics và giao thông vận tải trong trung và dài hạn.

3. Phương pháp nghiên cứu

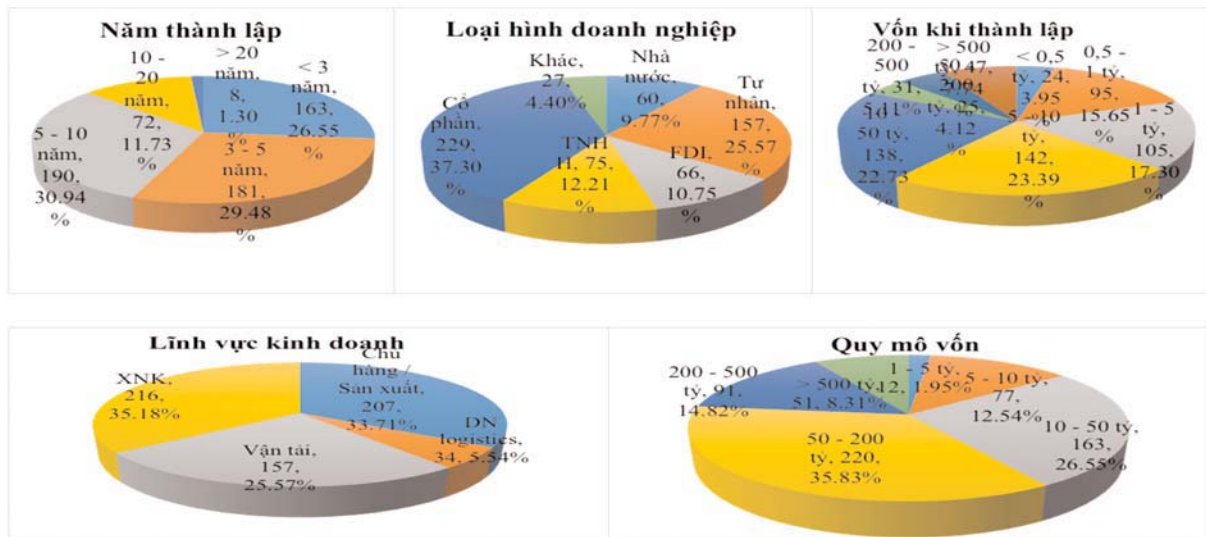
Nghiên cứu này được triển khai bằng cách tiến hành điều tra xã hội học. Khảo sát chính thức được thực hiện theo phương pháp chọn mẫu phi xác suất và được tiến hành theo hình thức khảo sát trực tiếp. Thời gian khảo sát trong khoảng tháng 9/2017, đối tượng là (1) các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa, vận tải và dịch vụ logistics, (2) các cán bộ quản lý tại các đơn vị quản lý nhà nước trên địa bàn tỉnh Cao Bằng. Các câu hỏi trong bảng hỏi đo theo 2 loại thang đo: thang đo tỷ lệ (ratio scale) và thang Likert 5 khoảng cách (từ mức 1: hoàn toàn không đồng ý đến mức 5: hoàn toàn đồng ý). Nhóm nghiên cứu tiến hành phỏng vấn trực tiếp kết hợp với gửi qua email cho các đối tượng khảo sát. Sau khi loại bỏ các phiếu trả lời không hợp lệ, số lượng và cơ cấu mẫu còn lại là: 194 cán bộ quản lý nhà nước (xem hình 2) và 362 doanh nghiệp (xem hình 3).

Đa số các cán bộ quản lý tại các đơn vị quản lý nhà nước tại tỉnh Cao Bằng có độ tuổi từ 35 đến 44, chiếm 27,08%. Số lượng cán bộ quản lý là nữ chiếm tỷ trọng cao hơn so với quản lý nam, tuy nhiên, sự chênh lệch này không đáng kể. Về địa chỉ đơn vị công tác, số lượng cán bộ quản lý công tác tại thành phố Cao Bằng và cửa khẩu Trà Lĩnh chiếm tỷ lệ cao nhất. Cụ thể, có 26,42% các bộ quản lý làm việc tại các đơn vị quản lý thành phố Cao Bằng, tiếp đến là Trà Lĩnh (20,21%). Đa số đối tượng tham gia khảo sát là chuyên viên tại các cơ quan quản lý trên địa bàn tỉnh Cao Bằng (47,03%), ngoài ra còn có các nhà quản lý từ cấp trung đến cấp cao (12,43%), và lực lượng công an,



Nguồn: Tổng hợp kết quả điều tra

Hình 2: Đặc điểm mẫu tại các đơn vị quản lý nhà nước tỉnh Cao Bằng



Nguồn: Tổng hợp kết quả điều tra

Hình 3: Đặc điểm mẫu các doanh nghiệp đang hoạt động tại tỉnh Cao Bằng

bộ đội biên phòng (11,35%). Hầu hết các cán bộ quản lý tham gia cuộc khảo sát có trình độ đại học (77,08%).

Đa phần các doanh nghiệp đang hoạt động tại tỉnh Cao Bằng có thời gian hoạt động từ 5-10 năm (30,94%), thuộc loại hình doanh nghiệp cổ phần (37,30%). Số lượng các doanh nghiệp có thời gian hoạt động trên 20 năm vẫn còn hạn chế (1,30%). 23,39% các doanh nghiệp tham gia khảo sát có vốn kinh doanh khi thành lập rất nhỏ từ 5-10 tỷ đồng. Về lĩnh vực hoạt động, các doanh nghiệp tham gia khảo sát hoạt động trong ba lĩnh vực chính, gồm: xuất nhập khẩu (35,18%), chủ hàng/sản xuất (33,71%), và vận tải (25,57%). Các doanh nghiệp logistics chiếm tỷ trọng nhỏ nhất trong số các doanh nghiệp tham gia khảo sát (5,54%). Về vốn kinh doanh hiện tại, có đến

35,83% doanh nghiệp có vốn kinh doanh dao động từ 50 đến 200 tỷ.

4. Kết quả nghiên cứu về thực trạng logistics đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu tỉnh Cao Bằng

4.1. Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu tỉnh Cao Bằng

Cao Bằng là tỉnh miền núi, thuộc tiểu vùng kinh tế Đông Bắc của Việt Nam. Tỉnh Cao Bằng có trên 333 km đường biên giới đất liền giáp với Khu tự trị dân tộc Choang tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc), có nhiều cửa khẩu thông thương, trong đó có 01 cửa khẩu quốc tế (Tà Lùng), 03 cửa khẩu chính (Trà Lĩnh, Sóc Giang, Lý Vạn) và nhiều cửa khẩu phụ, lối mở biên giới khác tạo cho Cao Bằng có nhiều tiềm năng trong việc đẩy mạnh các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua biên giới phát triển.

UBND tỉnh Cao Bằng hiện nay công bố danh sách tạm thời 12 cửa khẩu phụ, lối mở trên biên giới đất liền với Trung Quốc, thực hiện hoạt động XNK. Trong đó có 3 cửa khẩu phụ gồm Hạ Lang, Lý Vạn (huyện Hạ Lang); Pò Peo (huyện Trung Khánh). Và 9 lối mở gồm: Nà Lạn (huyện Thạch An); Cốc Sâu, Pò Tập (huyện Phục Hòa); Nà Đổng (huyện Trà Lĩnh); Trúc Long (huyện Hà Quảng); Bàng Khoàng, Pác Ty, Kỳ Sộc (Hạ Lang); Nà Quán (huyện Thông Nông). Về cơ bản, hàng hóa xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu phụ, lối mở tại Cao Bằng chủ yếu thuộc loại hình kinh doanh tạm nhập tái xuất, kho ngoại quan. Liên quan đến hoạt động TNTX qua cửa khẩu phụ, lối mở tại Cao Bằng, mới đây, Thủ tướng Chính phủ đồng ý tiếp tục thực hiện tái xuất, chuyển khẩu, gửi kho ngoại quan hàng hóa qua lối mở Nà Lạn và 6 cửa khẩu phụ, điểm thông quan trên địa bàn tỉnh Cao Bằng gồm (Pò Peo, Bí Hà, Kỳ Sộc, Bản Khoàng, Pác Ty, Nà Quán).

Tình hình xuất nhập khẩu tại tỉnh Cao Bằng trong những năm gần đây được thể hiện chi tiết trong hình 4 dưới đây:

Trị giá hàng hóa XNK trên địa bàn tỉnh giảm phát sinh một số lô hàng nhập khẩu là máy móc thiết bị phục vụ các dự án đầu tư trên địa bàn, đặc biệt là lĩnh vực thủy điện. Đồng thời, cơ sở hạ tầng, kho bãi tập kết hàng hóa, đường giao thông đi một số cửa khẩu đang được thi công, chưa hoàn thiện cũng có những ảnh hưởng nhất định. Ngoài

ra, việc Trung Quốc tăng cường quản lý chặt chẽ biên giới đã ảnh hưởng đến hoạt động XNK hàng hóa và giao thương giữa doanh nghiệp hai bên,...

4.2. Thực trạng hạ tầng logistics phục vụ xuất nhập khẩu của tỉnh Cao Bằng

Cao Bằng là một tỉnh miền núi, tương đối có lợi thế về mặt địa lý, nằm trên lộ trình gần nhất kết nối phía tây Trung Quốc và các nước ASEAN, khả năng phối hợp cùng các địa phương khác trong vùng Tây Bắc hình thành cực phát triển đối trọng và kết nối hợp tác xuyên biên giới với các cụm phát triển năng động của Tây và Tây Nam Trung Quốc. Hai hành lang giao thông Hải Phòng - Lạng Sơn - Cao Bằng và Cao Bằng - Bắc Cạn - Thái Nguyên - Hà Nội/Hải Phòng/Quảng Ninh (hình 5) có thể xác định là hành lang kinh tế quan trọng kết nối vùng Đông Bắc Việt Nam với vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, kết nối các tỉnh Cao Bằng,

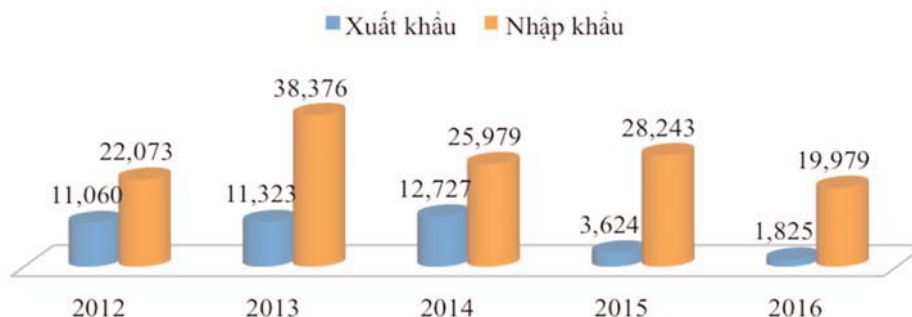
Bảng 1: Trị giá hàng hóa xuất khẩu theo hình thức và theo nhóm hàng

Đơn vị: 1000 usd

Chỉ tiêu	2012	2013	2014	2015	2016
Tổng trị giá	11.016	11.323	12.727	3.624	1.825
Phân theo hình thức xuất khẩu					
Trực tiếp	10.860	11.166	12.502	3.361	1.517
Ủy thác	200	157	225	262	308
Phân theo nhóm hàng					
Hàng công nghiệp nặng và khoáng sản	9.382	10.448	11.679	2.296	301
Hàng công nghiệp nhẹ và tiểu thủ công	673	157	225	216	632
Hàng nông sản	989	696	814	1.103	835
Hàng lâm sản	16	22	8	9	57

Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2016

Đơn vị: 1000 usd



Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2016

Hình 4: Trị giá hàng hóa xuất nhập khẩu trên địa bàn tỉnh Cao Bằng

Lạng Sơn, Bắc Cạn, Thái nguyên ra cảng biển Hải Phòng/Quảng Ninh, đi các nước ASEAN và trong khu vực.



Hình 5: Hành lang Hải Phòng - Lạng Sơn - Cao Bằng

Nhìn xa hơn, hành lang kinh tế Hải Phòng - Cao Bằng - Bách Sắc giúp kết nối Cao Bằng với Bách Sắc, từ đó hướng tới Trùng Khánh, Trung Quốc. Trùng Khánh là một thành phố lớn ở Tây Nam Trung Quốc và là 1 trong 4 thành phố trực thuộc trung ương tại Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa. Trùng Khánh là một khu vực quan trọng về lịch sử và văn hóa, thành phố cũng là trung tâm kinh tế của vùng thượng du Trường Giang, là một trung tâm sản xuất chính và một đầu mối giao thông của vùng Tây Nam Trung Quốc.

Để đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội, UBND tỉnh Cao Bằng đang kiến nghị với Thủ tướng Chính phủ bổ sung quy hoạch và lập dự án đầu tư tuyến cao tốc từ Đồng Đăng (Lạng Sơn) đến cửa khẩu Trà Lĩnh (Cao Bằng) trong giai đoạn 2016-2020. Trước đó, chấp thuận kiến nghị của UBND tỉnh Cao Bằng, Thủ tướng Chính phủ đã bổ sung tuyến đường cao tốc từ Đồng Đăng (Lạng Sơn) đến cửa khẩu Trà Lĩnh (Cao Bằng) và tuyến đường cao tốc Cao Bằng - Bắc Cạn vào quy hoạch mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Theo định hướng của Bộ Giao thông Vận tải, tuyến cao tốc Lạng Sơn - Cao Bằng được ưu tiên đầu tư trước để kết nối với tuyến đường cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn tạo thành một tuyến hành lang hoàn thiện.

Hệ thống giao thông vận tải là một trong những thành phần cơ bản và quan trọng nhất để phát

triển hệ thống logistics, đặc biệt là logistics phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu. Hiện nay, vận tải hàng hóa trên địa bàn tỉnh vẫn hoàn toàn dựa vào đường bộ (vận tải đường sông chỉ phục vụ dân sinh). Đây là một hạn chế rất lớn đối với nhu cầu vận tải hàng hóa đường dài, chi phí thấp. Việc đa dạng hóa các loại hình vận tải là một trong những yêu cầu quan trọng hàng đầu trong thời gian tới.

Tỉnh Cao Bằng hiện có quốc lộ 3 là tuyến trục chính từ Hà Nội đi các cửa khẩu biên giới quan trọng của vùng Đông Bắc; QL 4A, 4C và QL 34 nằm trong tuyến vành đai 1 xuất phát từ Tiên Yên, Móng Cái tới Lai Châu. Các đường tỉnh nối từ các quốc lộ đến các trung tâm huyện theo hình xương cá, tạo nên mạng lưới giao thông liên hoàn trên địa bàn tỉnh. Tuy hệ trục dọc Bắc - Nam, trục ngang Đông - Tây cơ bản đã phân bố tương đối đều, nhưng mạng lưới đường bộ nói chung chưa đạt chất lượng kỹ thuật vì trong quá trình thiết kế và thi công còn nhiều hạn chế các yếu tố kỹ thuật, diện tích đường nhỏ hẹp, kết cấu mặt xấu và đã xuống cấp nhiều, chưa hoàn thiện. Tổng chiều dài các quốc lộ là 688,7 km, đạt từ đường cấp IV đến cấp V miền núi, cơ bản đã được nhựa hóa, là những trục giao thông chính đối ngoại nối kết việc giao lưu của Cao Bằng với các tỉnh nội địa khác của Việt Nam. Tuyến đường từ cửa khẩu Trà Lĩnh đến TP Cao Bằng kết nối hai tuyến hành lang trung tâm theo QL 3 và QL 4A với các tỉnh Bắc Cạn, Thái Nguyên, TP Hà Nội; Lạng Sơn, Hà Nội, Hải Phòng đều là loại đường cấp thấp (cấp IV miền núi), đã xuống cấp. Thực tế, các tuyến đường này phần lớn là nhỏ hẹp. Việc lưu thông các xe container trọng tải lớn từ Lạng Sơn đến Cao Bằng khó khăn và mất an toàn lưu thông. Việc giao thông liên vùng, chuyên chở hàng hóa khối lượng lớn, đặc biệt hàng hóa xuất nhập khẩu không được hiệu quả, không tạo được sức hấp dẫn, thu hút hàng hóa đi/đến/chuyển tải qua khu vực.

Xét về tính mạng lưới, các tuyến đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện chưa được xây dựng kết nối liên hoàn và đầu tư đồng bộ. Hiện nay, vẫn còn tồn tại một số tuyến đường tỉnh đã xuống cấp trầm trọng và cần đầu tư cải tạo, nâng cấp như ĐT.208, ĐT.211, ĐT.204..., nhiều tuyến đường huyện chưa được đầu tư hoàn thành, chưa đưa vào cấp quản lý, các tuyến đường xã quy mô nhỏ hẹp, đi lại còn nhiều khó khăn, nhiều cầu dân sinh, cầu treo đã yếu, xuống cấp trầm trọng cần đầu tư, sửa chữa để đảm bảo an toàn giao thông cho người và phương tiện qua lại.

Về giao thông tỉnh, hiện nay chưa có Quy hoạch cho các công trình kho bãi, bến xe trên địa bàn tỉnh. Các bãi đỗ xe đã được xây dựng ở một số địa điểm, tuy vậy quy mô còn hạn chế, được đầu tư riêng lẻ, chưa đáp ứng nhu cầu lưu lượng hàng hóa tập kết và lưu thông. Thiếu đầu mối giao thông, kho bãi cũng là vấn đề cần được quan tâm giải quyết để tạo sức hấp dẫn cho hàng hóa xuất nhập khẩu. Hiện nay, kho bãi không còn đơn thuần là nơi lưu trữ hàng hóa, mà trong hệ thống logistics hiện đại, kho bãi/điểm đầu mối giao thông lớn còn đóng vai trò như một khâu trong chuỗi cung ứng, tạo giá trị gia tăng cho hàng hóa. Phát triển hệ thống kho bãi hợp lý về vị trí, quy mô, với các trang thiết bị hiện đại, phù hợp với hàng hóa mục tiêu sẽ góp phần gia tăng giá trị của cả chuỗi cung ứng từng ngành hàng nói riêng và cả hệ thống logistics hàng hóa/hàng hóa xuất nhập khẩu nói chung. Trên địa bàn tỉnh Cao Bằng, Quy hoạch hệ thống kho bãi tại các cửa khẩu như trong bảng 2:

4.3. Đánh giá thực trạng dịch vụ logistics đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu tỉnh Cao Bằng qua dữ liệu điều tra

Về nhu cầu và khả năng doanh nghiệp tự cung cấp hay thuê ngoài dịch vụ logistics, nhóm nghiên cứu thực hiện đánh giá nhu cầu cũng như mức độ doanh nghiệp tự cung cấp hay thuê ngoài dịch vụ logistics đối với ba nhóm dịch vụ là: vận tải quốc tế, vận tải nội địa và các dịch vụ logistics khác. Khoảng 1/3 số các doanh nghiệp tham gia khảo sát (34,58%) cho biết chi từ 10% đến 12% chi phí cho thuê ngoài dịch vụ logistics. Có đến 33,33% các doanh nghiệp tham gia khảo sát cho rằng nguyên nhân chủ yếu khiến họ hạn chế việc thuê ngoài dịch vụ logistics là do mong muốn chủ động điều phối năng lực, chi phí tự cung cấp thấp hơn thuê ngoài và doanh nghiệp có thể đảm bảo các hoạt động tốt hơn. Còn đối với các doanh nghiệp lựa chọn thuê ngoài dịch vụ logistics, họ cho rằng việc bỏ tiền thuê ngoài dịch vụ này sẽ góp phần giảm đầu tư cơ sở vật chất, con người, giảm rủi ro để tập trung nguồn lực vào năng lực cốt lõi, và tăng tính linh hoạt (đáp ứng linh hoạt nhu cầu hiện tại của doanh nghiệp) trong các hoạt động của doanh nghiệp.

Bảng 2: Quy hoạch kho cửa khẩu

Tên cửa khẩu/Kho	Diện tích (m ²)
1. Cửa khẩu quốc tế Tà Lùng	
1. Cụm kho thông thường ven sông Bắc Vọng, 2 bên cánh gà đầu cầu Tà Lùng 2 (sau khu thương mại quốc tế)	21.000 (tổng diện tích đất 15 ha)
2. Cụm kho lạnh sau khu thương mại quốc tế	9.900 (tổng diện tích đất 8 ha)
3. Cụm kho ngoại quan sau khu thương mại quốc tế	4.900 (tổng diện tích đất 3 ha)
4. Cụm kho bãi tạm chứa sau khu thương mại quốc tế	7.000 (tổng diện tích đất 7 ha)
2. Cửa khẩu chính Trà Lĩnh	
1. Cụm kho bãi container (lối mở Nà Đổng)	(tổng diện tích đất 19,8 ha)
2. Khu bãi tập kết, lưu giữ, kiểm tra hàng hóa, sang xe sang tải (kết hợp với kho thông thường, kho lạnh, kho ngoại quan)	(tổng diện tích đất 30 ha)
3. Cửa khẩu chính Sóc Giang	
1. Cụm kho bãi thông thường (lối mở Trúc Long)	7.000 (tổng diện tích đất 10 ha)
2. Cụm kho lạnh, kho ngoại quan	9.700 (tổng diện tích đất 15 ha)
4. Cửa khẩu chính Lý Vạn	
Cụm kho (các loại hình kho)	13.200 (tổng diện tích đất 28 ha)
5. Cửa khẩu phụ Pò Peo	
Kho bãi hàng xuất khẩu	1.000
6. Cửa khẩu phụ Hạ Lang	
Kho bãi hàng xuất khẩu	1.000

Nguồn: Sở Công Thương tỉnh Cao Bằng, 2017

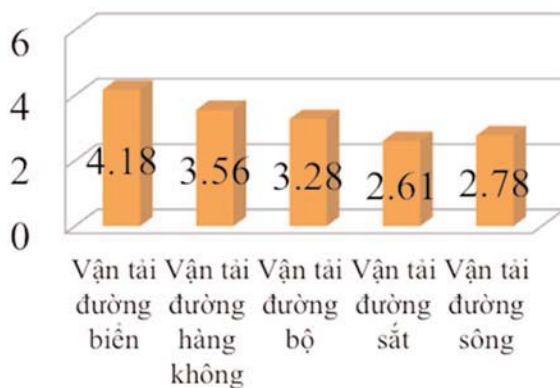
Kết quả xử lý phiếu điều tra cũng chỉ ra rằng, đối với dịch vụ vận tải quốc tế, các doanh nghiệp ưu tiên thuê ngoài đặc biệt là ưu tiên thuê ngoài đối với dịch vụ vận tải đường biển thể hiện qua điểm trung bình đạt 3,69. Đối với dịch vụ vận tải nội địa, các doanh nghiệp này cũng có nhu cầu khá lớn đối với thuê ngoài dịch vụ logistics đặc biệt là vận tải đường biển và vận tải đường bộ. Đối với các dịch vụ logistics khác, nhu cầu thuê ngoài đối với khai thuê hải quan là cao nhất với điểm trung bình là 3,11; trong khi đó, nhu cầu đối với dịch vụ hoạch định vận tải, quản lý tồn kho, quản lý đơn hàng chưa được các doanh nghiệp chú trọng nhiều (điểm trung bình chỉ đạt 1,60). Ngoài ra khi được hỏi về dịch vụ Logistics của Doanh nghiệp trong tương lai (2016 -2020), 50,92% doanh nghiệp cho rằng nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics của họ trong tương lai không thay đổi, trong khi đó, có đến 29,82% doanh nghiệp cho rằng nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics của họ sẽ tăng đáng kể trong tương lai. Điều này cho thấy những nhà cung cấp dịch vụ logistics theo mô hình 3PL, 4PL và cao hơn tại Cao Bằng là điều cần thiết và có tiềm năng phát triển mạnh.

Về mức độ thỏa mãn của doanh nghiệp đối với các dịch vụ logistics: nhóm nghiên cứu cũng thực hiện đánh giá mức độ hài lòng của doanh nghiệp khi sử dụng ba nhóm dịch vụ: dịch vụ vận

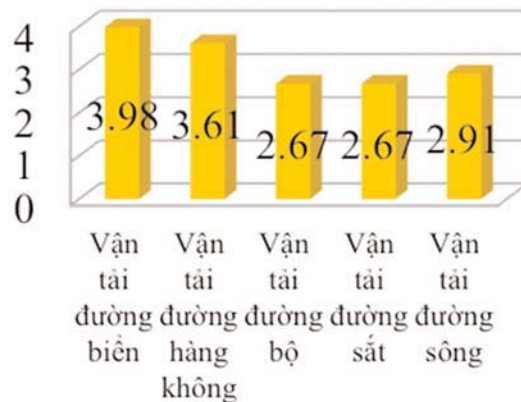
tải quốc tế, dịch vụ vận tải nội địa và các dịch vụ logistics khác.

Trong đó dịch vụ vận tải đường sắt chưa được các doanh nghiệp trên địa bàn đánh giá cao cả về vận tải nội địa cũng như quốc tế do những hạn chế về cơ sở vật chất khiến dịch vụ này chưa đáp ứng tốt nhu cầu của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Điều này được thể hiện rõ qua điểm trung bình của vận tải đường sắt là 2,61 đối với dịch vụ vận tải quốc tế và 2,67 đối với dịch vụ vận tải nội địa (Hình 6 và hình 7). Dịch vụ vận tải đường biển, đường hàng không và đường bộ được các doanh nghiệp đánh giá tốt và khá tốt. Bên cạnh đó đối với các dịch vụ khác thì các doanh nghiệp khi được hỏi đều đánh giá cao chất lượng của dịch vụ quản lý kho hàng/trung tâm phân phối.

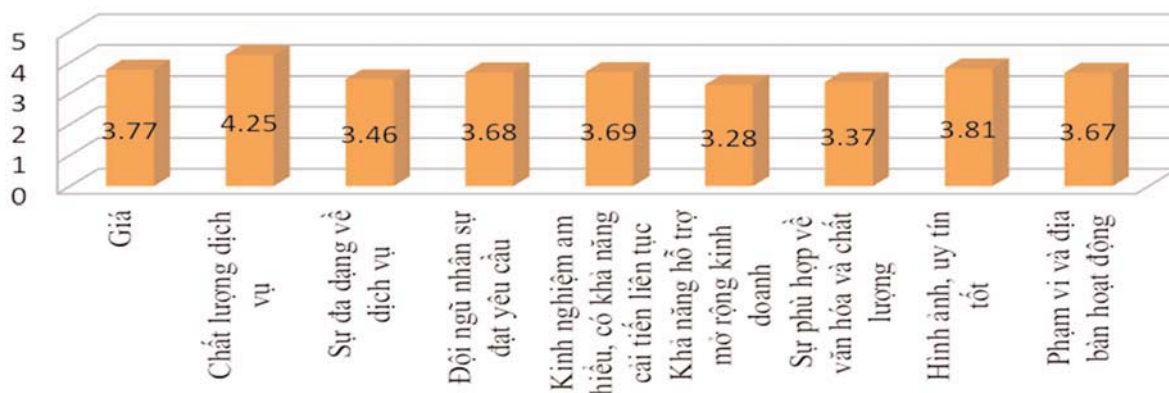
Về các tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics: Với bộ thang đo likert điểm 5 từ 1 (hoàn toàn không quan trọng) đến 5 (rất quan trọng), kết quả xử lý đã chỉ ra được mức độ quan trọng của từng tiêu chí khi lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics cụ thể trong hình 8. Trong đó mức độ quan trọng của các tiêu chí lần lượt là chất lượng dịch vụ (4,25), hình ảnh, uy tín tốt (3,81), giá (3,77), kinh nghiệm am hiểu, có khả năng cải tiến liên tục (3,69), đội ngũ nhân sự đạt yêu cầu (3,68), Phạm vi và địa bàn hoạt động (3,67), Sự đa dạng về dịch vụ (3,46), Sự phù hợp về văn hóa và chất



Nguồn: Tổng hợp kết quả điều tra
Hình 6: Mức độ thỏa mãn đối với dịch vụ vận tải quốc tế



Nguồn: Tổng hợp kết quả điều tra
Hình 7: Mức độ thỏa mãn đối với dịch vụ vận tải nội địa



Nguồn: Tổng hợp kết quả điều tra

Hình 8: Đánh giá các tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ Logistics

lượng (3,37), và Khả năng hỗ trợ mở rộng kinh doanh (3,28).

Như vậy những số liệu trên hình 8 đã chỉ ra giá không thực sự là mối quan tâm lớn nhất khi lựa chọn các nhà cung cấp dịch vụ logistics, điều quan trọng nhất đó là chất lượng dịch vụ, và những nhà cung cấp có uy tín tốt bao giờ cũng là sự lựa chọn hàng đầu của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Tuy nhiên các dịch vụ thuê ngoài logistics mà doanh nghiệp sử dụng đều không đạt được kỳ vọng, có đến 72,80% doanh nghiệp tham gia khảo sát không hài lòng và rất không hài lòng với chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp logistics hiện tại. Các doanh nghiệp tham gia khảo sát chỉ hài lòng với tiêu chí “giao hàng đúng thời hạn” (điểm trung bình đạt 3,7).

Về những khó khăn trong quá trình hoạt động của doanh nghiệp logistics:

Việc các nhà cung ứng dịch vụ logistics chưa thực sự đáp ứng được mong đợi của các doanh nghiệp sử dụng logistics được giải thích bởi nhiều nguyên nhân khác nhau. Kết quả nghiên cứu các doanh nghiệp logistics và sử dụng logistics (hình 9) cho rằng những vấn đề khó khăn trong quá trình hoạt động của các doanh nghiệp này chủ yếu là việc đáp ứng các yêu cầu đặc biệt là cụ thể là đáp ứng yêu cầu từ các cơ quan quản lý nhà nước (điểm trung bình là 2,50), trình độ nhân viên (điểm trung bình là 2,08) và dịch vụ/thiết bị xếp dỡ (điểm trung bình là 2,07). Khi được yêu cầu đánh

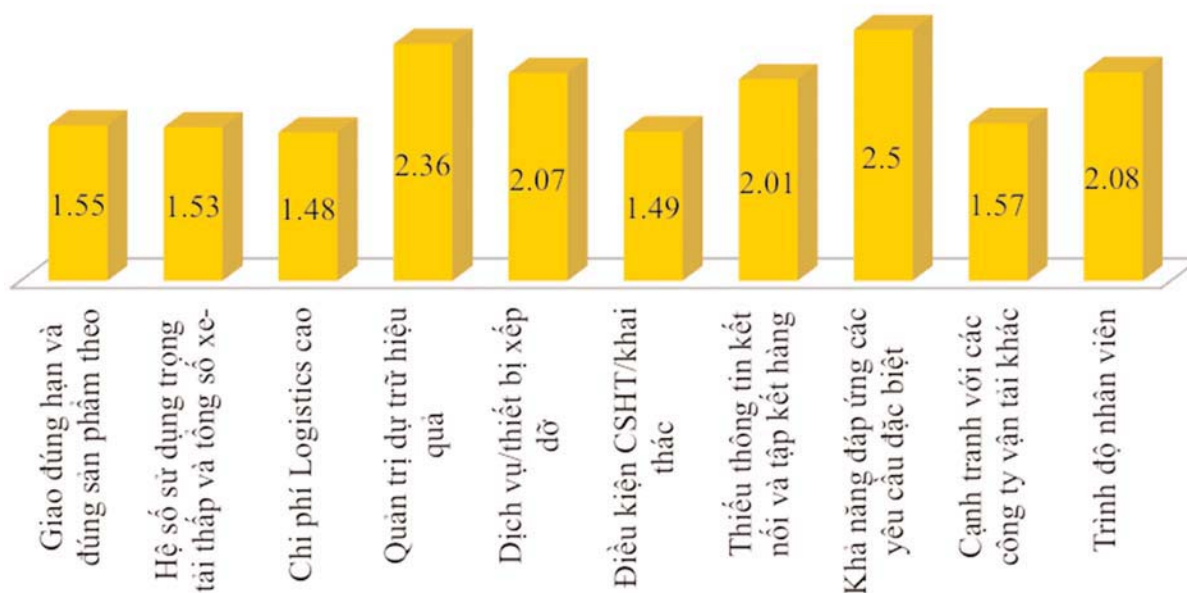
giá khả năng tương thích (thể hiện qua hiệu quả quan hệ hợp tác) với các bên tham gia hoạt động logistics khác, các doanh nghiệp logistics cho rằng khả năng tương thích của họ với các công ty vận tải đường bộ là cao nhất với điểm trung bình là 3,06, tiếp đến là các công ty giao nhận (điểm trung bình là 2,85).

Ngoài ra, 26,64% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng giá thành cao (về chi phí vận chuyển, phân phối, lưu trữ) khiến họ gặp khá nhiều khó khăn trong việc cạnh tranh và duy trì khách hàng trên thị trường. Ngoài ra, các doanh nghiệp còn phải đối mặt với các khó khăn khác như yêu cầu thị trường phức tạp, thiếu vốn, thiếu công nghệ...

5. Một số hàm ý kiến nghị

- Phát triển hệ thống hạ tầng trên địa bàn tỉnh. Cao Bằng cần chú trọng cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển logistics xuất nhập khẩu. Để phát triển các dịch vụ hạ tầng và quản lý các dịch vụ hạ tầng của địa phương, tỉnh Cao Bằng cần chú trọng hơn nữa đến quy hoạch phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng, hướng đến sự phù hợp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội địa phương, đặc biệt là định hướng phát triển logistics trên địa bàn tỉnh.

- Hoàn thiện thể chế, đặc biệt Cao Bằng cần tích cực khắc phục tình trạng chính quyền chủ động đề xuất các bất hợp lý trong việc triển khai chính sách và văn bản quy phạm pháp luật do trung ương ban hành. Bên cạnh đó, việc cải thiện



Nguồn: Tổng hợp kết quả điều tra

Hình 9: Đánh giá những khó khăn trong quá trình hoạt động của doanh nghiệp logistics

thủ tục hành chính liên quan đến logistics của khẩu cần được triển khai một cách tích cực và đồng bộ.

- Cải thiện hoạt động xuất nhập khẩu và sử dụng logistics trên địa bàn tỉnh. Các đơn vị liên quan cần quan tâm hơn nữa đến việc kiểm soát chi phí cung ứng dịch vụ logistics để thúc đẩy các doanh nghiệp có nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics tích cực thuê ngoài các dịch vụ này. Ngoài ra, các doanh nghiệp logistics cần phát triển đồng đều các loại dịch vụ logistics và hướng đến tính chuyên nghiệp, hiện đại để nâng cao chất lượng phục vụ. Cùng với đó là xây dựng một mạng lưới logistics có tính liên kết cao, hiện đại hơn và chuyên nghiệp hơn; hướng tới mô hình 3PL và 4PL. Hoàn thiện hơn nữa những hạn chế của các doanh nghiệp cung cấp logistics hiện nay trên địa bàn tỉnh như việc đáp ứng các yêu cầu đặc biệt của khách hàng, trình độ nhân viên cũng như bổ sung nâng cấp các dịch vụ/thiết bị xếp dỡ.

- Nâng cao chất lượng và hiệu quả hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh. Cao Bằng cần hỗ trợ các doanh nghiệp logistics và sử dụng logistics giải quyết các khó khăn trong quá trình hoạt động

của các doanh nghiệp này chủ yếu là việc đáp ứng các yêu cầu đặc biệt của khách hàng, trình độ nhân viên và dịch vụ/thiết bị xếp dỡ.

- Phát triển hoạt động thương mại trên địa bàn tỉnh. Cao Bằng cần chú trọng hơn nữa đến đầu tư và phát triển hệ thống thương mại địa phương để nâng cao hiệu quả logistics phục vụ xuất nhập khẩu tại các cửa khẩu trên địa bàn tỉnh, đặc biệt tỉnh cần chú trọng cải thiện mạng lưới bán buôn, mạng lưới bán lẻ và cơ sở hạ tầng thương mại vì ba yếu tố này hiện được các doanh nghiệp đánh giá rất thấp. ♦

Tài liệu tham khảo:

1. Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA), Bộ Giao thông Vận tải (2010), *Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS 2)*.
2. Chanaka Lloyd, Thomas Pötsch, Sanghyuk Yi, Raul Zuñiga, Mehdi Safaei, Safir Issa, Ingrid Rügge (2013), *Resources in Logistics - A Multidisciplinary Challenge*, IFAC Proceedings

Volumes Volume 46, Issue 24, September 2013, Pages 449-455.

3. Charles V. Trappey, Amy J. C. Trappey, Gilbert Y. P. Lin, W. T. Lee, Ta-Hui Yang (2013), "SETZ logistics models and system framework for manufacturing and exporting large engineering assets", *Journal of Systems and Software* Volume 86, Issue 7, July 2013, Pages 1797-1805.

4. Christopher, M. (1998), *Logistics and Supply Chain Management: Strategies for reducing cost and improving service*, Financial Times Pitman Publishing, London.

5. Donna F. Davis, Wesley Friske (2014), *Improving cross - border logistics: the role of public - private partnerships*, *Developments in Marketing Science*.

6. Grazia Speranza M. (2016), *Trends in transportation and logistics*, *European Journal of Operational Research* 17 August 2016.

7. Leung Stephen C. H., Wu Yue, Lai K. K. (2002), *An optimization model for a cross-border logistics problem: a case in Hong Kong*, *Computers & Industrial Engineering* Volume 43, Issues 1-2, 1 July 2002, Pages 393-405.

8. Nguyễn Hồng Thanh (2007), *Khái niệm, vai trò, đặc điểm và các cam kết quốc tế của Việt Nam về dịch vụ Logistics*, NCIEC, <http://nciec.gov.vn/>.

9. Olavarrieta, S và Alexander E. Ellinger (1997), "Resource - based theory and strategic logistics research", *International journal of physical distribution & logistics management*, số 9/10, 1997.

10. Robin Savelsberg (2013), "Green Logistics - Marketing Needs Influencing Supply Chains", *IFAC Proceedings Volumes* Volume 46, Issue 8, 2013, Pages 185-190.

11. Sami Bensassi, Laura Márquez-Ramos, Inmaculada Martínez-Zarzoso, Celestino Suárez-Burguet (2015), "Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports", *Transportation Research Part A: Policy and Practice* Volume 72, February 2015, Pages 47-61.

12. The Worldbank, 2018, *Country scorecard 2016, Việt Nam*, Truy cập lần cuối ngày 3 tháng 5 năm 2018 tại địa chỉ: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/VNM/2016#chartarea>

13. Tsan-Ming Choi, Chun-Hung Chiu, Hing-Kai Chan (2016), "Risk management of logistics systems", *Transportation Research Part e: logistics and Transportation Review* Volume 90, June 2016, Pages 1-6.

14. Theodore P. Stanka, Patrick A. Traichalb (1998), "Logistics Strategy, Organizational Design, and Performance in a Cross-Border Environment", *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* Volume 34, Issue 1, 15 March 1998, Pages 75-86.

15. Yu-Hsiang Hsiao, Mu-Chen Chen, Wei-Chien Liao (2017), "Logistics service design for cross-border E-commerce using Kansei engineering with text-mining-based online content analysis", *Telematics and Informatics* Volume 34, Issue 4, July 2017, Pages 284-302.

Summary

Over the past few years, border gate logistics has contributed to enterprises business performance of, cost reduction and quality improvement, which support enterprises to create their competitiveness in the market. However, border gate logistics have yet developed fully to its potential. The article studied the current situation of logistics for import and export through the border gate economic zone in Cao Bang province based on the field trip with enterprises in import-export, transportation and logistics as well as state administration agencies. The authors, then, made some recommendations on developing logistics for import and export through border gates in Cao Bang province in the coming time.