QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG LOGISTICS: NGHIÊN CỨU TẠI TỈNH THANH HÓA

Trần Thị Thu Hường[1]

TÓM TẮT

Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò trong việc phát triển thương mại và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương phát triển. Tỉnh Thanh Hóa có vị trí địa lý thuận lợi để giao lưu kinh tế, thương mại với nhiều vùng miền trong cả nước và quốc tế. Đây chính là điều kiện để thúc đẩy phát triển hoạt động logistics nhằm phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Bài viết hệ thống cơ sở lý luận về quản lý Nhà nước đối với hoạt động logistics đồng thời phân tích, đánh giá thực trạng quản lý Nhà nước đối với hoạt động logistics tại tỉnh Thanh Hóa trong giai đoạn 2020 - 2022.

Từ khóa: *Logistics, quản lý Nhà nước, tỉnh Thanh Hóa.*

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Logistics là một trong ba công đoạn đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng của hoạt động xuất nhập khẩu cùng với hoạt động sản xuất và phát triển thị trường. Theo bảng xếp hạng của Agility 2022, thị trường logistics Việt Nam được xếp hạng thứ 11 trong nhóm 50 thị trường logistics mới nổi toàn cầu nhờ sự chuyển mình mạnh mẽ của các doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics. Hoạt động logistics đang được đầu tư và phát triển tại nhiều tỉnh, thành phố trên địa bàn cả nước. Trong đó, Thanh Hóa có vị trí là tỉnh cửa ngõ từ miền Bắc vào miền Trung và miền Nam của Việt Nam, nơi có rất nhiều cảng biển cũng như đường kết nối từ cảng biển sang nước CHDCND Lào. Thanh Hóa cũng là một tỉnh có diện tích lớn, dân số đông so với các tỉnh khác của Việt Nam, có những lợi thế phát triển kinh tế biển trên cơ sở phát triển đa dạng, đồng bộ dịch vụ logistics. Tuy nhiên, trên thực tế hoạt động logistics tại Thanh Hóa chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế cụ thể như: Hệ thống cảng biển, hạ tầng giao thông kết nối chưa được đầu tư đồng bộ; chưa có chính sách đủ mạnh để thu hút nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển và dịch vụ logistics; thương hiệu cảng biển container quốc tế Nghi Sơn chưa được khách hàng trong nước và trên thế giới biết đến; chưa có trung tâm logistics lớn hoạt động; các dịch vụ liên quan đến logistics được cung cấp hầu như đang còn nhỏ lẻ, manh mún…Chính vì vậy, cần tăng cường vai trò quản lý Nhà nước về logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa nhằm phát triển dịch vụ logistics trong bối cảnh mới tương xứng với tiềm năng và lợi thế của địa phương, góp phần thúc đẩy kinh tế xã hội phát triển trong thời gian tới.

[1] *Khoa Kinh tế - Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Hồng Đức; Email: tranthithuhuong@hdu.edu.vn*

2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG LOGISTICS

2.1. Khái niệm về logistics

Có nhiều quan điểm khác nhau về logistics. Theo quan niệm của Liên hợp quốc: "Logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển nguyên vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng". Hội đồng các chuyên gia quản trị chuỗi cung ứng - CSCMP định nghĩa: "Logistics là quá trình hoạch định, thực hiện và kiểm soát sự lưu thông và tích trữ một cách hiệu quả tối ưu các loại hàng hoá, nguyên vật liệu, thành phẩm và bán thành phẩm, dịch vụ và thông tin đi kèm từ điểm khởi đầu tới điểm kết thúc nhằm mục đích đáp ứng các yêu cầu của khách hàng". Theo Hội đồng quản trị logistics của Mỹ (Council of Logistics Management-CLM) thì "Logistics là quy trình chuỗi cung ứng có nhiệm vụ lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển, dự trữ hàng hoá, dịch vụ và những thông tin liên quan từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng sao cho hiệu quả và phù hợp với yêu cầu của khách hàng". Như vậy, có thể hiểu: *Logistics là một chuỗi cung ứng có nhiệm vụ lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển, dự trữ hàng hoá, dịch vụ từ điểm khởi đầu tới điểm kết thúc nhằm mục đích đáp ứng các yêu cầu của khách hàng.*

2.2. Nội dung quản lý Nhà nước đối với hoạt động logistics

Quản lý Nhà nước (QLNN) đối với hoạt động logistics của chính quyền địa phương có vai trò quan trọng nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của dịch vụ logistics để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế xã hội theo định hướng của Nhà nước. Nội dung QLNN đối với hoạt động logistics bao gồm:

Thứ nhất, ban hành các văn bản hướng dẫn quy định của cơ quan cấp trên đối với hoạt động logistics

Trên cơ sở các luật được Quốc hội thông qua, Chính phủ ban hành các nghị định, quyết định hướng dẫn thi hành luật; Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài chính ban hành các thông tư hướng dẫn thực hiện nghị định, quyết định ban hành các quy chế triển khai thực hiện từng hình thức QLNN, quy định các điều kiện để các chủ thể tham gia hoạt động logistics được phép mở rộng thêm các hình thức kinh doanh; các cấp Bộ, Ngành ban hành các thông tư, quyết định. Đối với chính quyền địa phương cấp tỉnh, Sở Giao thông vận tải, Sở Công thương tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh ban hành các quyết định nhằm phối hợp cùng các Bộ liên quan hướng dẫn, điều tiết hoạt động của các doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics sao cho phù hợp với đặc thù của ngành, phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội của từng địa phương. Thông qua đó, chính quyền địa phương cấp tỉnh đã tạo khung pháp lý và hướng dẫn chi tiết cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics hoạt động và phát triển.

Thứ hai, lập kế hoạch đối với hoạt động logistics

Trong quy trình QLNN, lập kế hoạch là khâu đầu tiên và có ý nghĩa quan trọng. Đối với chính quyền cấp tỉnh, căn cứ vào chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình, dự án, đề án, UBND các tỉnh phê duyệt đề án và kế hoạch phát triển đối với hoạt động logistics. Việc triển

khai thực hiện các quy hoạch, đề án và các chương trình phát triển kinh tế - xã hội là những công cụ QLNN quan trọng, định hướng các mục tiêu, các chỉ tiêu, biện pháp tổ chức thực hiện đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Đây cũng là cơ sở khoa học và là cơ sở thực tiễn định hướng mục tiêu, chỉ tiêu của QLNN đối với dịch vụ logistics phù hợp yêu cầu và đặc điểm phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Thứ ba, chỉ đạo thực thi chính sách đối với hoạt động logicstics

Việc thực thi chính sách đối với hoạt động logistics được thực hiện thông qua việc mở cửa thị trường đối với hoạt động logistics theo các đề án, chiến lược phát triển của địa phương; tổ chức xây dựng kết cấu hạ tầng cho mọi hoạt động logistics; mở rộng thêm các hình thức, loại hình, phương thức dịch vụ logistics theo đúng lộ trình cam kết về mở cửa nền kinh tế; tổ chức đào tạo nâng cao trình độ hiểu biết của các doanh nghiệp đối với hoạt động logistics; thúc đẩy, kêu gọi xúc tiến đầu tư về lĩnh vực logistics.

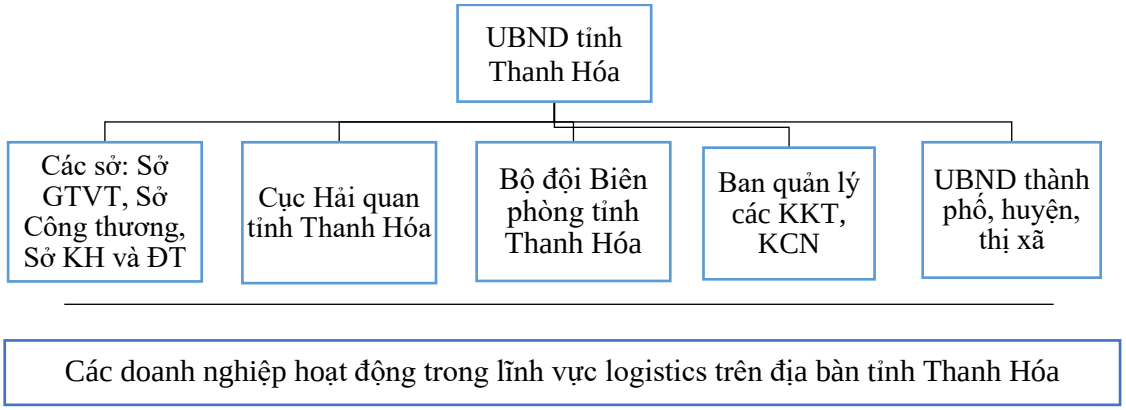
Thứ tư, kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình QLNN đối với hoạt động logistics

Cơ quan thanh tra, giám sát của các cấp QLNN thực hiện hoạt động kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình phát triển các hình thức, loại hình, phương thức dịch vụ logistics theo phương pháp thanh tra, giám sát tuân thủ trên cơ sở rủi ro đối với từng hình thức, loại hình, phương thức dịch vụ logistics cảng biển.

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

3.1. Bộ máy quản lý Nhà nước đối với hoạt động logistics

Bộ máy quản lý hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa có thể khái quát bằng sơ đồ như sau:



Nguồn: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh hóa

Sơ đồ 1. Tổ chức bộ máy QLNN đối với hoạt động logistics ở Thanh Hóa

Như vậy, chủ thể QLNN đối với hoạt động logistics ở Thanh Hóa là UBND tỉnh Thanh Hóa, các sở (Sở Giao thông vận tải (GTVT), Sở Công thương, Sở Kế hoạch và Đầu tư…), Cục Hải quan, Bộ đội Biên phòng, Ban quản lý các KKT, KCN và UBND thành phố, huyện, thị xã. Đối tượng chịu sự quản lý của các chủ thể trên là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

3.2. Thực trạng ban hành và phổ biến chính sách pháp luật và kế hoạch về hoạt động logistics

Dựa trên cơ sở các Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quốc hội ban hành Luật Doanh nghiệp, Luật Thương mại và các luật có liên quan quy định các hình thức kinh doanh dịch vụ logistics, xây dựng, đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics. Thủ tướng Chính phủ ban hành các Nghị định, Quyết định, Chỉ thị có tính pháp lý, những văn bản này đã được luật hóa nhằm QLNN đối với dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ logistics của tỉnh Thanh Hóa nói riêng. Công tác ban hành luật pháp, và hướng dẫn của các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics ở tỉnh Thanh Hóa đã được các cấp QLNN đặc biệt quan tâm. Cụ thể UBND tỉnh Thanh Hóa cũng ban hành các văn bản như: Quyết định số 3667/2013/QĐ-UBND của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc Ban hành chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư vào KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa (có hiệu lực đến hết ngày 31/12/2018); Quyết định số 3227/QĐ-UBND của Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 4804/QĐ-UBND của Chủ tịch UBND tỉnh về phê duyệt Đề án phát triển giao thông đường thủy nội địa tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 177/QĐ-UBND của Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp và thương mại tỉnh Thanh Hóa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Nghị quyết số 166/2019/NQ-HĐND của HĐND tỉnh Thanh Hóa về việc ban hành chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container đi quốc tế qua cảng Nghi Sơn, Thanh Hóa; Quyết định số 2119/QĐ-UBND của Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa về việc phê duyệt đề án phát triển logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030; Nghị Quyết số 189/2021/NQ-HĐND về việc kéo dài thời gian thực hiện Nghị quyết số 166/2019/NQ-HĐND ngày 04/4/2019 của HĐND tỉnh về việc ban hành chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container đi quốc tế qua cảng Nghi Sơn. Các văn bản pháp lý này đóng vai trò quan trọng điều chỉnh các hoạt động logistics trên địa bàn.

Bảng 1. Các hoạt động hỗ trợ phát triển hoạt động logistics và xúc tiến đầu tư vào hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Năm	Nội dung thực hiện
2017	Tổ chức 2 lớp tập huấn phổ biến kiến thức về logistics; Tổ chức 4 phóng sự tuyên truyền về dịch vụ logistics trên Đài phát thanh và Truyền hình tỉnh Thanh Hóa.
2018	Tổ chức 3 lớp tập huấn cho các doanh nghiệp logistics trên địa bàn; Tổ chức 1 hội thảo về logistics trong thời kỳ hội nhập; Tổ chức 5 phóng sự nâng cao nhận thức về hoạt động logistics.
2019	Tổ chức 5 lớp tập huấn phổ biến kiến thức về logistics; Tổ chức 2 buổi tọa đàm phổ biến thuận lợi khó khăn của logistics trong bối cảnh hiện nay; Tổ chức 4 phóng sự thu hút, thúc đẩy nhà đầu tư tham gia phát triển kết cấu hạ tầng GTVT.

2020	Tổ chức 5 lớp tập huấn phổ biến kiến thức về logistics; Tổ chức 5 phóng sự về hoạt động logistics của tỉnh Thanh Hóa.
2021	Tổ chức 6 lớp tập huấn từng bước triển khai mô hình logistics bên thứ 4 (4PL) và logistics bên thứ 5 (5PL) trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại. Tổ chức 5 buổi tọa đàm về hợp tác quốc tế, xúc tiến đầu tư trong lĩnh vực logistics và đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa. Tổ chức 5 phóng sự về hoạt động logistics tại KKT Nghi Sơn, các KCN và giải pháp định hướng đến năm 2030.

Nguồn: Báo cáo của Sở Công thương, Sở Kế hoạch và Đầu tư

3.3. Thực trạng thực thi chính sách đối với hoạt động logistics

Phát triển hạ tầng dịch vụ logistics

Trong giai đoạn 2020 - 2022, UBND tỉnh Thanh Hóa đã chỉ đạo triển khai phát triển hạ tầng phục vụ hoạt động logistics trên địa bàn. Nhiều công trình giao thông trọng điểm, kết nối các khu vực đã được đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, đưa vào khai thác sử dụng, góp phần quan trọng trong việc hỗ trợ các dịch vụ logistics đồng thời thúc đẩy kinh tế - xã hội của tỉnh. Có thể kể đến các công trình như Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 217; Dự án đường Hồi Xuân - Tén Tằn (Quốc lộ 15C); Dự án đường từ Cảng Hàng không Thọ Xuân đi Khu Kinh tế Nghi Sơn; Dự án đường nối các huyện ở miền núi phía Tây của tỉnh; Dự án đại lộ Nam sông Mã, đường vành đai phía Tây TP Thanh Hóa...

Đồng thời, UBND tỉnh luôn khuyến khích, thu hút các thành phần kinh tế đầu tư các bến cảng trên địa bàn, nhất là cảng tổng hợp, cảng chuyên dụng tại Khu Kinh tế Nghi Sơn. Các cảng biển trong Khu Kinh tế Nghi Sơn đã được đầu tư các kho bãi khá lớn, hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu hiện nay như cảng PTSC Thanh Hóa (97.206 m^2), Cảng Khoáng sản Đại Dương, Cảng Tổng hợp quốc tế Nghi Sơn (160.000 m^2). Ngoài ra, các cảng chuyên dùng cũng đã có hệ thống kho bãi đáp ứng nhu cầu như: Cảng Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn, Cảng nhà máy nhiệt điện Nghi Sơn 1, Cảng xi măng Nghi Sơn. Các tuyến đường thủy chính trên địa bàn tỉnh đã được quản lý, bảo trì và tăng năng lực vận tải đường thủy nội địa.

Trong những năm vừa qua, phát huy vai trò tham mưu của các sở, Sở GTVT đã báo cáo UBND tỉnh, trình HĐND tỉnh quyết định chủ trương đầu tư dự án đường từ Vạn Thiện đi Bến En; đồng thời cũng đề xuất chủ trương đầu tư dự án cải tạo, nâng cấp đường tỉnh 506B, đường tỉnh 524 và đẩy nhanh công tác chuẩn bị đầu tư các dự án, như: Dự án đường giao thông từ Khu Công nghiệp Bỉm Sơn đến đường bộ ven biển đoạn Nga Sơn - Hoằng Hóa; dự án đường bộ ven biển đoạn Nga Sơn - Hoằng Hóa và đoạn Hoằng Hóa - Tĩnh Gia (nay là thị xã Nghi Sơn). Bên cạnh đó, Sở GTVT đã phối hợp với các ban quản lý dự án chỉ đạo các nhà thầu đẩy nhanh tiến độ, bảo đảm chất lượng các dự án giao thông đang thi công trên địa bàn và phối hợp với các đơn vị quản lý đường bộ, UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị liên quan tiếp tục rà soát, đề xuất cấp thẩm quyền xử lý, khắc phục các điểm đen, điểm tiềm ẩn nguy cơ cao xảy ra tai nạn giao thông trên các tuyến quốc lộ,

đường tỉnh. Đồng bộ với những nội dung trên, Sở GTVT đã tham mưu cho UBND tỉnh có văn bản báo cáo Bộ GTVT về phương án dự kiến đầu tư xây dựng đường gom, hàng rào ngăn cách để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt trên địa bàn tỉnh; chủ trì phối hợp với Sở Tài chính tham mưu cho UBND tỉnh phê duyệt phương án phân bổ kinh phí hỗ trợ thực hiện cơ chế khuyến khích phát triển giao thông nông thôn trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa năm 2021, với kinh phí 100 tỷ đồng. Như vậy, Sở GTVT đã thực hiện nhiệm vụ tham mưu cho Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh thực hiện có hiệu quả các giải pháp huy động nguồn lực, đa dạng hình thức đầu tư; tập trung nguồn vốn để đẩy nhanh tiến độ thực hiện, hoàn thành các công trình, nhất là các công trình trọng điểm, cấp bách để đưa vào khai thác, sử dụng theo quy hoạch.

Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến, thu hút đầu tư, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics

Trong những năm gần đây, UBND tỉnh, Ban Quản lý KKT Nghi Sơn và các KCN đã quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư, thu hút các dự án hạ tầng cảng biển, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển, tổ chức hội nghị gặp gỡ với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics.

Sở Kế hoạch Đầu tư tỉnh Thanh Hóa đã tham mưu cho UBND tỉnh áp dụng một số chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư theo nguyên tắc nhà đầu tư được hưởng mức ưu đãi cao nhất trong khung quy định. Về đối tượng và nguyên tắc áp dụng ưu đãi đầu tư đã được thực hiện theo Nghị định 118/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư. Tỉnh đã thực hiện ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp cho các doanh nghiệp thành lập mới từ dự án đầu tư, tùy vào lĩnh vực, địa bàn ưu đãi đầu tư được hưởng thuế suất ưu đãi với mức 10% hoặc 20% (từ 01/01/2006 là 17%) áp dụng trong vòng 10 năm, 15 năm hoặc suốt thời gian hoạt động; đồng thời, được miễn thuế từ 2 - 4 năm và giảm 50% số thuế phải nộp trong vòng 4 - 9 năm tiếp theo. Bên cạnh đó, để khuyến khích hỗ trợ đầu tư vào KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa, ngân sách tỉnh hỗ trợ 10% chi phí san lấp mặt bằng cho các doanh nghiệp có dự án đầu tư vào các KCN số 3, 4, 5 thuộc KKT Nghi Sơn, trên cơ sở hồ sơ quyết toán được Ban Quản lý KKT Nghi Sơn thẩm định, mức hỗ trợ tối đa không quá 500 triệu đồng/1ha.

Để phát triển dịch vụ logistics thì việc nâng cao nhận thức cho các DN sản xuất kinh doanh trên địa bàn và các DN hoạt động trong lĩnh vực logistics là hết sức cần thiết. Chính vì vậy, Sở Công thương Thanh Hóa phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư đã tổ chức nhiều chương trình nâng cao nhận thức về dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp, tiêu biểu như năm 2021 tổ chức 6 lớp tập huấn từng bước triển khai mô hình logistics bên thứ 4 (4PL) và logistics bên thứ 5 (5PL) trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại; tổ chức 5 buổi tọa đàm về hợp tác quốc tế, xúc tiến đầu tư trong lĩnh vực logistics và đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa; tổ chức 5 phóng sự về hoạt động logistics tại KKT Nghi Sơn, các KCN và giải pháp định hướng đến năm 2030.

3.4. Thực trạng kiểm tra, thanh tra, giám sát đối với hoạt động logistics

Công tác hướng dẫn kiểm tra, thanh tra, giám sát đối với hoạt động logistics đã và đang được quan tâm. Các cơ quan QLNN đã xây dựng các văn bản pháp luật nhằm tăng tính pháp quy cho công tác kiểm tra, giám sát tuy nhiên việc quản lý trực tiếp vẫn do bộ máy QLNN đối với hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa trực tiếp thực hiện cụ thể như: Luật Hải quan số 54/2014/QH13; Luật Thuế xuất nhập khẩu số 107/2016/QH13; Nghị định số 03/CT-BGTVT quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa; Nghị định số 139/2021/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa; Thông tư số 121/2021/TT-BTC quy định về thủ tục hải quan đối với hàng hóa nhập khẩu phục vụ công tác phòng, chống, dịch covid-19, nộp chứng từ thuộc hồ sơ hải quan và kiểm tra thực tế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu trong bối cảnh dịch covid-19… Căn cứ vào những văn bản pháp luật do Chính phủ và các bộ liên quan ban hành, bộ máy QLNN đối với hoạt động logistics tỉnh Thanh Hóa tiến hành kiểm tra, thanh tra, giám sát. Nội dung kiểm tra, thanh tra, giám sát thường tập trung vào những vấn đề chính như: Công tác quản lý, cấp phép tàu rời, cảng, bến; công tác đảm bảo an toàn trên các phương tiện giao thông: phòng chống cháy nổ, tình hình trang bị thiết bị an toàn; kiểm tra khối lượng hàng trên phương tiện đảm bảo không vượt quá tải trọng; điều kiện hoạt động của doanh nghiệp logistics…

Kết quả kiểm tra cho thấy, các vi phạm đối với hoạt động logistics thường xảy ra qua các năm đó là: Tình trạng vượt quá tải trọng hàng hóa vận chuyển vẫn còn xảy ra nhiều và lặp lại qua các năm; vấn đề an toàn cảng biển, kho bãi chưa được đảm bảo, vẫn còn thiếu các trang thiết bị phòng cháy chữa cháy, trang thiết bị cứu sinh chưa được thay thế và mua mới bổ sung; hoạt động logistics vẫn còn gây ô nhiễm đến môi trường, việc thu gom và xử lý rác thải tại các khu vực kho, bãi, cầu cảng chưa thực sự tốt…

4. KẾT LUẬN

Qua nghiên cứu thực trạng QLNN đối với hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa cho thấy những kết quả đạt được đó là sự quan tâm đặc biệt của Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công Thương, UBND tỉnh Thanh Hóa và các Sở ban ngành về các mặt của hoạt động logistics; hệ thống pháp luật đã dần ổn định và ngày càng phù hợp với những quy định của quốc tế. Công tác tuyên truyền pháp luật về hoạt động logistics đã được quan tâm. Cải cách hành chính, đơn giản hóa thủ tục tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tham gia hoạt động logistics đã được triển khai tại các cơ quan QLNN đối với hoạt động logistics. Tỉnh Thanh Hóa đã áp dụng một số chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư nhằm cụ thể hóa định hướng của Nhà nước và tỉnh trong phát triển hoạt động logistics: Chính sách ưu đãi đầu tư ngoài Khu kinh tế Nghi Sơn và các khu công nghiệp; chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư vào các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh; chính sách ưu đãi đầu tư vào Khu kinh tế Nghi Sơn. Các cơ quan QLNN của tỉnh Thanh Hóa đã quan tâm chỉ đạo đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư, thu hút đầu tư kết cấu hạ tầng logistics, nâng cao chất lượng vận tải biển, hỗ trợ hãng tàu vận tải container quốc tế từ Cảng Nghi Sơn, tổ chức hội nghị gặp gỡ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics.

Bên cạnh những kết quả đạt được thì QLNN đối với hoạt động logistics vẫn còn một số hạn chế, tồn tại. Do cơ chế QLNN hiện nay chưa đảm bảo tính hiệu lực, chưa nhạy bén do chưa có một cơ quan chủ quản nhất định cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở tỉnh Thanh Hóa. Chất lượng dịch vụ logistics trên địa bàn Thanh Hóa mặc dù đã được cải thiện song vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu về năng suất, chất lượng, hiệu quả; khả năng cạnh tranh còn thấp so với các địa phương khác điều đó thể hiện được sự chưa phù hợp của công tác QLNN. Cơ chế chính sách để thu hút và khuyến khích đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Thanh Hóa còn hạn chế; hệ thống cơ sở dữ liệu thống kê, đặc biệt về sản xuất, cung ứng, tiêu thụ, vận tải, kho bãi, năng lực giao nhận… còn thiếu và yếu chưa hỗ trợ nhiều cho các doanh nghiệp logistics cũng như cho hoạch định chính sách phát triển; chưa đầu tư đúng mức vào cơ sở vật chất cho việc mở rộng và nâng cao chất lượng hoạt động giao nhận vận tải; chưa hiện đại hóa quy trình phục vụ khách hàng, đặc biệt là chưa sử dụng tốt những thành tựu của khoa học công nghệ vào hoạt động sản xuất kinh doanh. Công tác kiểm tra giám sát còn hạn chế, chưa có giải pháp phù hợp để hạn chế các sai phạm. Những hạn chế kể trên sẽ là định hướng để nhóm tác giả nghiên cứu các giải pháp tăng cường QLNN đối với hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa trong thời gian tới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Bộ Chính trị (2018), *Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Bộ Chính trị về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển VN đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.

[2] Chính phủ (2009), *Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức*.

[3] Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc (2011), *Logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam,* Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Nxb. Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.

[4] Đặng Đình Đào (2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH độc lập cấp Nhà nước, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.

[5] Quốc Hội (2005), *Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14/6/2005*.

[6] Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*.

[7] Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa (2020), *Đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030*.

[8] Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.

[9] Thủ tướng Chính phủ (2014), *Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm*.

[10] UBND tỉnh Thanh Hóa (2017), *Quyết định số 3227/QĐ-UBND ngày 29/8/2017 phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030*.

[11] UBND tỉnh Thanh Hóa (2017), *Quyết định số 177/QĐ-UBND ngày 16/01/2017 của Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp và thương mại tỉnh Thanh Hóa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.

[12] UBND tỉnh Thanh Hóa (2018), *Quyết định số 4804/QĐ-UBND ngày 03/12/2018 của UBND tỉnh về phê duyệt Đề án phát triển giao thông đường thủy nội địa tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030*.

[13] UBND tỉnh Thanh Hóa (2018), *Thông báo số 74/TB-UBND ngày 26/4/2018 của UBND tỉnh thông báo ý kiến chỉ đạo của Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Đình Xứng tại Hội nghị trực tuyến về giải pháp tổng thể thúc đẩy xuất khẩu, Sở Giao thông vận tải đã trình xin chủ trương lập Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa*.

[14] UBND tỉnh Thanh Hóa (2018), *Quyết định 3445/QĐ-UBND ngày 13/9/2018 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc phê duyệt dự toán kinh phí lập Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030*.

[15] Christopher, M. (1998), *Logistics and Supply Chain Management*, McGraw - Hill, New York.

STATE MANAGEMENT OF LOGISTICS ACTIVITIES: STUDY IN THANH HOA PROVINCE

Tran Thi Thu Huong

ABSTRACT

Logistics is an important service industry in the overall structure of the national economy, contributing to trade development and promoting socioeconomic development throughout the country and in each developed locality. Thanh Hoa province is strategically located for economic and trade exchanges with many regions throughout the country and internationally. This is a favourable condition to encourage the development of logistics activities for the province's socioeconomic development. The article provides a theoretical foundation for state management of logistics activities, as well as an analysis and evaluation of the current state of state management of logistics activities in Thanh Hoa province between 2020 and 2022.

Keywords: *Logistics, state management, Thanh Hoa province.*

** Ngày nộp bài: 21/5/2023; Ngày gửi phản biện: 22/5/2023; Ngày duyệt đăng: 28/8/2023*