



LIRC

CHIẾN LƯỢC THAM KHẢO CỦA HỘI
ĐỒNG TƯ VẤN KỸ NĂNG NGHỀ
NGÀNH LOGISTICS

— 2024
LỘ TRÌNH

Tài liệu này được Hiệp hội Tiêu chuẩn nghề Australia Toàn cầu (AISG) biên soạn trong khuôn khổ chương trình Aus4Skills được chính phủ Australia tài trợ thông qua Bộ Ngoại giao và Thương mại Australia và được Coffey International Development quản lý.

Hiệp hội Tiêu chuẩn nghề Australia Toàn cầu đã rất cẩn trọng và chuyên nghiệp trong quá trình chuẩn bị và biên tập các thông tin và dữ liệu trong ấn phẩm này. Mặc dù vậy, Hiệp hội Tiêu chuẩn nghề Australia Toàn cầu, các nhân viên và cố vấn của họ từ chối mọi trách nhiệm, bao gồm trách nhiệm về sự bất cẩn và bất kỳ tổn thất, thiệt hại, thương tích, phí tổn hoặc chi phí nào phát sinh do bất kỳ ai truy cập, sử dụng hoặc dựa vào bất kỳ thông tin nào hoặc dữ liệu trong ấn phẩm này đến mức tối đa được pháp luật cho phép.

LIRC

Kết nối doanh nghiệp và trường dạy nghề



Ngành Logistics luôn thay đổi. Việc tăng cường sử dụng công nghệ và tự động hóa quy trình, ứng dụng dữ liệu lớn, áp dụng Công nghiệp 4.0 và đột phá trong giao hàng chặng cuối đặt ra những thách thức đặc biệt cho các nhà hoạch định và lãnh đạo chính sách trong lĩnh vực này. Đây là lý do tại sao một tầm nhìn chiến lược và lộ trình cho LIRC là rất cần thiết.

Hơn bao giờ hết, Việt Nam đang rất cần đến tầm nhìn và sự lãnh đạo trong lĩnh vực logistics. Chúng ta đang phải đối mặt với những thách thức chưa từng do những gián đoạn trong vận tải và kết nối vì đại dịch COVID-19. Điều này chắc chắn sẽ giúp chúng ta được chuẩn bị tốt hơn và kiên cường hơn cho các kịch bản trong tương lai. Để làm được như vậy, chúng ta cần một kế hoạch và lộ trình chi tiết rõ ràng mà các bên liên quan có thể quán triệt và áp dụng. Một kế hoạch và lộ trình có thể giúp ngành logistics đối phó với những thách thức bên ngoài này cũng như những thách thức bên trong về thiếu hụt kiến thức và kỹ năng, thu hút nhân tài tốt nhất cho ngành và kết nối ngành với ngành giáo dục nghề nghiệp để đáp ứng tốt hơn nhu cầu kỹ năng bằng việc cung ứng đúng loại kiến thức và phẩm chất.

LỜI NÓI ĐẦU TỪ CHỦ TỊCH

Logistics là một ngành năng động và phát triển nhanh chóng đã và đang đóng góp đáng kể vào GDP của Việt Nam. Tầm nhìn và định hướng rõ ràng là rất cần thiết để ngành Logistics phát huy tối đa lợi thế chiến lược của vị trí gần các thị trường trọng điểm, dân số trẻ và năng động và nền kinh tế định hướng xuất khẩu phụ thuộc vào vận tải hiệu quả.

Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề Ngành Logistics (LIRC) đã được thành lập như một cơ chế thí điểm nhằm thúc đẩy sự tham gia của ngành trong việc phát triển mô hình Giáo dục nghề nghiệp trong ngành Logistics để bảo đảm lực lượng lao động lành nghề cho những thách thức phía trước. LIRC có tầm nhìn trở thành người lãnh đạo được công nhận trong việc phát triển lực lượng lao động ngành Logistics cho Việt Nam, đóng góp cho tăng trưởng kinh tế và phát triển xã hội bền vững.

Chúng tôi hân hạnh cung cấp Lộ trình LIRC đến năm 2024 này như một tài liệu hướng dẫn để thúc đẩy công việc của chúng ta với tư cách là những người lãnh đạo và vận động chính sách của ngành, các nhà môi giới tri thức và các nhà cung cấp định hướng chiến lược để phát triển kỹ năng cho ngành Logistics. Lộ trình LIRC cung cấp một cái nhìn tổng quan toàn diện về các thách thức, cơ hội và các hành động cần thiết để hiện thực hóa tham vọng phát triển ngành Logistics Việt Nam có khả năng cạnh tranh toàn cầu và áp dụng những thực tiễn tốt nhất.

Những kinh nghiệm từ Australia trong phát triển giáo dục nghề nghiệp là những bài học quý giá cho các trường GDNN, các doanh nghiệp và các bên liên quan của ngành logistics ở Việt Nam. Chúng tôi muốn nhân cơ hội này để cảm ơn Chính phủ Australia, Đại sứ quán Australia tại Hà Nội, các thành viên LIRC, Aus4Skills, các nhà nghiên cứu và cảm ơn đặc biệt đến AIS Global, những người đã giúp chia sẻ kinh nghiệm, hỗ trợ các hoạt động của LIRC và biên soạn tài liệu này.



CONTENTS

Lời nói đầu từ Chủ tịch	iii
1	1
1 Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề ngành Logistics—Những thành tựu chính	6
2 Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề ngành Logistics	7
3 Tổng quan về ngành logistics tại Việt Nam	9
Bảng 1 Tiêu chuẩn nghề cho các vị trí công việc trong ngành logistics	10
4 Động lực chính cho sự thay đổi trong lĩnh vực logistics Việt Nam	12
5 Giáo dục và đào tạo Logistics	14
6 Những thách thức của ngành Logistics	16
6.1 Thách thức từ phía cung	16
6.2 Thách thức từ phía cầu	17
6.3 Thách thức về hệ thống và cơ sở hạ tầng	18
6.4 Thách thức từ nội bộ Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề ngành logistics	18
7 Cơ hội của ngành	19
7.1 Cơ hội từ phía cung	19
7.2 Thách thức từ phía cầu	19
7.3 Cơ hội từ hệ thống và cơ sở hạ tầng	20
7.4 Cơ hội từ nội bộ Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề ngành logistics	21
8 Hiện thực hóa tầm nhìn	22
9 Chiến lược và hành động – Lộ trình 5 năm	23
Nghiên cứu điển hình 1	28
Nghiên cứu điển hình 2	30
Hình A1: Chiến lược và hành động	32
Tài liệu tham khảo	34



1. LOGISTICS INDUSTRY REFERENCE COUNCIL - KEY ACHIEVEMENTS

2020

THÁNG 3

Các doanh nghiệp nhất trí với dự thảo TCN/TCKNN cho năm vị trí công việc ưu tiên

THÁNG 4

Các chuyên gia độc lập đã phê duyệt TCN/TCKNN

THÁNG 6

TCN/TCKNN cuối cùng cho năm vị trí công việc ưu tiên được LIRC phê chuẩn

THÁNG 8

Năm TCN/TCKNN được trình bày cho Tổng cục Giáo dục Nghề nghiệp (TCGDNN) để phê chuẩn làm tiêu chuẩn quốc gia

2019

THÁNG 2

Các thành viên tham gia vào chuyến tham quan học tập thứ hai ở Australia nhằm mở rộng học hỏi từ các thành phần của mô hình do doanh nghiệp dẫn dắt

THÁNG 3

Phê duyệt bản ghi nhớ, phác thảo các chức năng thư ký của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI)

THÁNG 8

Mã hóa năm vị trí công việc ưu tiên vào dự thảo TCN/TCKNN là kết quả của chương trình Phát triển Chuyên môn

THÁNG 10

- Tháng 10 - Thiết lập Nhóm Công tác Kỹ thuật để nghiên cứu và phụ trách sự tham gia của các bên liên quan
- Tháng 10 - Phê duyệt Điều lệ Hoạt động mới
- Tháng 10 - Nghiên cứu thị trường về lĩnh vực Logistics được thực hiện theo ủy thác của LIRC

2018

THÁNG 3

- Các thành viên tham gia chuyến tham quan học tập đầu tiên ở Australia để tìm hiểu về ngành Logistics Australia và mô hình giáo dục nghề nghiệp (GDNN) do doanh nghiệp dẫn dắt.
- Xác định năm vị trí công việc ưu tiên để mã hóa thành Tiêu chuẩn nghề nghiệp/Tiêu chuẩn kỹ năng nghề nghiệp (TCN/TCKNN)
- Phát triển mẫu phê chuẩn cho năm vị trí công việc ưu tiên
- Những phát hiện ban đầu về phê chuẩn được trình bày trong cuộc họp LIRC
- Xây dựng phiên bản đầu tiên của tờ rơi LIRC

2017

THÁNG 12

- Thành lập Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề Nghiệp Ngành Logistics (LIRC)
- Cuộc họp đầu tiên và ra mắt chính thức

2. HỘI ĐỒNG TƯ VẤN KỸ NĂNG NGHỀ NGÀNH LOGISTICS

Hiệp hội Tiêu chuẩn nghề Australia (AIS) đã thực hiện một loạt các hoạt động để hỗ trợ mô hình giáo dục nghề nghiệp (GDNN) do doanh nghiệp dẫn dắt trong ngành Logistics tại Việt Nam. Chương trình Aus4Skills do Coffey International quản lý thay mặt Chính phủ Australia dự định hỗ trợ ngành Logistics để chủ trì việc phát triển kỹ năng, đồng thời tham vấn cho chính phủ và các cơ sở giáo dục và đào tạo về các kỹ năng hiện tại và tương lai và nhu cầu về lao động.

Năm 2017, Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề Nghiệp Ngành Logistics (LIRC) được thành lập để thúc đẩy sự tham gia của ngành trong việc phát triển mô hình này. Công việc của LIRC bao gồm:

- Xác định các thành phần và các bên liên quan của mô hình phát triển kỹ năng do doanh nghiệp dẫn dắt của Australia và điều chỉnh mô hình phù hợp với hoàn cảnh và môi trường Việt Nam.
- Xây dựng các tiêu chuẩn nghề nghiệp cho các vị trí công việc được lựa chọn trong ngành Logistics.
- Nâng cao năng lực và kỹ năng của các trường cao đẳng và doanh nghiệp được lựa chọn.
- Tạo cơ hội trao đổi kinh nghiệm giữa những các cơ sở giáo dục nghề nghiệp lớn ở Australia và Việt Nam.

Ngành Logistics đã được chọn vì đây là lĩnh vực lợi ích kinh tế ưu tiên của Australia tại Việt Nam và là lĩnh vực ưu tiên của Việt Nam để phát triển kỹ năng nhằm cải thiện năng suất và khả năng cạnh tranh của lực lượng lao động và giảm chi phí logistics.

Chương trình hợp tác giữa Australia và Việt Nam hướng tới mục tiêu chung là "Việt Nam có thể tiếp cận và sử dụng các kỹ năng kiến thức chuyên môn và kỹ thuật tiên tiến để đóng góp vào sự phát triển kinh tế và xã hội bền vững của đất nước, và mối quan hệ hợp tác lâu dài với Australia".

LIRC và Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI), trong vai trò ban thư ký của LIRC, được thành lập dựa trên mô hình chung của các Hội đồng Ngành (IRC) của Australia và các Tổ chức Dịch vụ Kỹ năng (SSO). Hiệp hội Tiêu chuẩn nghề Australia (AIS) là tổ chức dịch vụ kỹ năng giàu kinh nghiệm nhất, với hơn 20 năm xây dựng hệ thống đào tạo nghề do doanh nghiệp dẫn dắt ở Australia và trên thế giới.

Chiến lược tham khảo 2024 (Lộ trình) của LIRC này nhằm định hướng sự phát triển liên tục của hệ thống GDNN do doanh nghiệp dẫn dắt của Việt Nam trong vòng 5 năm tới. Mục tiêu của Lộ trình là xác định tầm nhìn và định hướng chiến lược của LIRC có thể được LIRC, ngành Logistics, các trường cao đẳng và chính phủ triển khai trên toàn quốc. Lộ trình được thiết kế để đảm bảo tính bền vững lâu dài của LIRC và vai trò của LIRC trong việc thiết lập một mô hình GDNN do doanh nghiệp dẫn dắt. Lộ trình có các chiến lược và hành động được đề xuất để phát triển kỹ năng và thiết lập một khung chất lượng và các chính sách cần thiết sau khi giai đoạn hiện tại của chương trình Aus4Skills kết thúc vào tháng 12 năm 2020.

Lộ trình đã được xây dựng thông qua nghiên cứu và quy trình tư vấn và lặp lại với các bên liên quan chính, bao gồm các thành viên của LIRC. Lộ trình được thiết kế như một tài liệu sống để định hướng cho LIRC trong việc cung cấp hướng dẫn chiến lược để xây dựng mô hình phát triển kỹ năng do doanh nghiệp dẫn dắt hiệu quả tại Việt Nam.



TẦM NHÌN LIRC

Tới 2025 LIRC sẽ trở thành người lãnh đạo được công nhận trong việc phát triển lực lượng lao động ngành Logistics lành nghề cho Việt Nam, đóng góp vào tăng trưởng kinh tế và phát triển xã hội bền vững.

Trong vòng năm năm tới, Việt Nam sẽ có vị thế tốt để cung cấp nhiều dịch vụ logistics cạnh tranh. LIRC sẽ có một Lộ trình được xây dựng kỹ lưỡng để duy trì sự phát triển và cung cấp lực lượng lao động logistics lành nghề.

Các điều kiện cho tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ trong ngành dịch vụ logistics ở Việt Nam là hiện hữu nhưng vẫn còn tiềm ẩn và kém phát triển. Với đầu tư cần trọng và cải cách thể chế, và các cơ chế tham vấn do LIRC cung cấp, ngành dịch vụ logistics sẽ có khả năng:

- Cung cấp lao động có tay nghề phù hợp với nhu cầu của ngành
- Tăng cường hiệu quả và khả năng cạnh tranh
- Hỗ trợ sự phát triển của một nền kinh tế bền vững đồng thời hỗ trợ cho sự phát triển xã hội.

Tháng 2 năm 2017, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc đã phê duyệt kế hoạch hành động nhằm phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics đến năm 2025 (Quyết định số 200/QĐ-TTg). Các nhóm nhiệm vụ chính trong kế hoạch hành động bao gồm:

- Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics.
- Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics.
- Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ.
- Phát triển và hợp lý hóa thị trường và hoạt động dịch vụ logistics

- Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực.
- Thiết lập các tiêu chuẩn nghề nghiệp và khung trình độ quốc gia về giáo dục nghề nghiệp trong ngành Logistics để đáp ứng nhu cầu của ngành công nghiệp trong nước và tiêu chuẩn chất lượng quốc tế.

LIRC có vai trò quan trọng nhất trong hành động chính là “đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực”. LIRC đã chứng minh những thành tựu quan trọng trong việc xây dựng các tiêu chuẩn nghề nghiệp quốc gia trong ngành logistics. Đó là nhiệm vụ chính được nêu trong quyết định nêu trên của Thủ tướng Việt Nam. LIRC cần tiếp tục có vai trò trung tâm trong phát triển lực lượng lao động.

LIRC có thể đóng một vai trò quan trọng trong quá trình thay đổi bằng cách đặt nền tảng quản trị tốt cho một hệ thống do doanh nghiệp dẫn dắt và xác định các điều kiện tiên quyết để đào tạo có chất lượng lâu dài trong ngành dịch vụ logistics. Đây là một chương trình thí điểm, vì vậy một số lĩnh vực trọng tâm trong ngành dịch vụ logistics (như phát triển các tiêu chuẩn nghề) sẽ được mở rộng theo thời gian. Điều quan trọng là phải thiết lập các cơ chế cần thiết về quản trị và sự tham gia của doanh nghiệp ở quy mô nhỏ hơn trong các vị trí công việc nhất định trong ngành trước khi mở rộng hơn. Các chiến lược và hành động được nêu trong phần 9 của Lộ trình này hướng tới các khu vực mà LIRC có ảnh hưởng.

3. TỔNG QUAN VỀ NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

Phạm vi công việc dịch vụ logistics tại Việt Nam được xác định rõ. Điều 233 của Luật Thương mại năm 2005 quy định:

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 hoá theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao.

Cấu trúc phân loại được sử dụng để xác định và định lượng ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam bao gồm (Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, 2017b):

1. Dịch vụ xử lý container
2. Dịch vụ kho bãi container được phân loại là dịch vụ phụ trợ cho vận tải biển
3. Dịch vụ kho bãi được phân loại là dịch vụ phụ trợ cho vận tải đa phương thức
4. Dịch vụ giao hàng
5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa
6. Dịch vụ môi giới hải quan
7. Các dịch vụ khác bao gồm kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới hàng hóa, kiểm tra hàng hóa, lấy mẫu và dịch vụ cân; và chuẩn bị chứng từ vận tải
8. Bán buôn dịch vụ phụ trợ và bán lẻ dịch vụ phụ trợ bao gồm quản lý hàng hóa trong kho, và thu thập, đối chiếu và phân loại hàng hóa và giao hàng
9. Dịch vụ vận tải hàng hóa được phân loại là dịch vụ vận tải biển
10. Dịch vụ vận tải hàng hóa được phân loại là dịch vụ vận tải đường thủy nội địa
11. Dịch vụ vận tải hàng hóa được phân loại là dịch vụ vận tải đường sắt
12. Dịch vụ vận tải hàng hóa được phân loại là dịch vụ vận tải đường bộ
13. Dịch vụ vận chuyển hàng không
14. Dịch vụ vận tải đa phương thức
15. Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật
16. Dịch vụ phụ trợ khác cho vận tải
17. Các dịch vụ khác theo thỏa thuận được ký giữa nhà cung cấp dịch vụ logistics và khách hàng theo các quy tắc cơ bản của Luật Thương mại.

Khả năng tiếp cận dữ liệu đáng tin cậy và kịp thời để có được nhận thức sâu vẫn còn là thách thức ở Việt Nam. Tuy nhiên, dữ liệu mới nhất cho thấy nhu cầu

đáng kể về dịch vụ logistics và tăng trưởng nhu cầu dự kiến trong những năm tới. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), tốc độ tăng trưởng của dịch vụ logistics của Việt Nam tương đối cao, tăng từ 12 đến 14% trong hai năm sau Quyết định số 200/QĐ-TTg. Tương tự, tốc độ tăng trưởng về GDP, giá trị sản xuất công nghiệp, kim ngạch xuất nhập khẩu và giá trị danh thu bán lẻ và dịch vụ tiêu dùng của Việt Nam cũng khá cao. Dữ liệu Sách trắng VLA 2018 dự báo nhu cầu rất lớn về kỹ năng logistics. Chẳng hạn, ngành logistics dự kiến sẽ cần 200.000 lao động chuyên nghiệp vào năm 2030 (Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, 2018). VLA dự đoán chỉ 10% nhu cầu này sẽ được đáp ứng nếu vẫn tiếp tục cách tiếp cận hiện tại để phát triển lực lượng lao động. Các vị trí công việc trong ngành dịch vụ logistics của Việt Nam rất đa dạng. Các công việc này bao gồm vị trí quản lý kinh doanh và các chức năng, vị trí vận hành và những vị trí cho các nhiệm vụ cụ thể.

Các tiêu chuẩn nghề phù hợp với một vị trí hoặc nghề nghiệp và mô tả vai trò và trách nhiệm liên quan. Tiêu chuẩn kỹ năng nghề xác định các kỹ năng, kiến thức và thái độ, và mức độ trách nhiệm cần thiết để thành công trong vị trí công việc đó. Các tiêu chuẩn nghề và tiêu chuẩn kỹ năng nghề tạo thành một mô tả được mã hóa của các yếu tố chính của hiệu suất công việc. Chúng được thiết kế để phản ánh môi trường làm việc hiện đại và đảm bảo tính linh hoạt và linh động cho lao động lành nghề. Các tiêu chuẩn nghề và tiêu chuẩn kỹ năng nghề có thể được sử dụng để:

- So sánh trình độ và chương trình đào tạo hiện có với các yêu cầu về kỹ năng và kiến thức
- Sự hiểu biết của doanh nghiệp về vị trí công việc và sử dụng để thiết kế cấu trúc tổ chức và các chương trình nâng cao hiệu quả công việc
- Sử dụng như một công cụ cho các cơ sở đào tạo để phát triển tài liệu học tập và đánh giá
- Cơ sở để phân tích vị trí công việc khác và các ngành công nghiệp khác
- Nền tảng để phát triển khung GDNN
- Điểm chuẩn đo lường trong và giữa các nền kinh tế.

Một quy trình xác nhận và thiết kế hợp tác đa quốc gia của APEC đã xác định các vị trí công việc có ưu tiên cao của ngành logistics để áp dụng và sử dụng tại các quốc gia APEC trong đó có Việt Nam. Năm tiêu chuẩn nghề/ tiêu chuẩn kỹ năng nghề đã được xác nhận trong quá trình này (Bảng 1). LIRC sẽ xác định thêm các vị trí công việc ưu tiên cao để mã hóa và xác nhận là tiêu chuẩn nghề/ tiêu chuẩn kỹ năng nghề để các doanh nghiệp, hiệp hội doanh nghiệp và các cơ sở giáo dục và đào tạo nghề sử dụng khi mà nền tảng phát triển một mô hình GDNN do doanh nghiệp dẫn dắt phát triển dần lên.

BẢNG 1 . TIÊU CHUẨN NGHỀ CHO CÁC VỊ TRÍ CÔNG VIỆC LOGISTICS

STT.	VỊ TRÍ CÔNG VIỆC	TIÊU CHUẨN NGHỀ	KIẾN THỨC, KỸ NĂNG, PHẨM CHẤT	STT.	VỊ TRÍ CÔNG VIỆC	TIÊU CHUẨN NGHỀ	KIẾN THỨC, KỸ NĂNG, PHẨM CHẤT
1	Giám sát kho hàng	<ul style="list-style-type: none"> Tổ chức hoạt động giao nhận và vận chuyển hàng hóa Sử dụng hệ thống kiểm kho để quản lý hàng tồn kho Giám sát cơ sở vật chất kho hàng Thực hiện quy trình tập huấn nhân viên mới Tuân thủ quy trình an toàn khi làm việc trực tiếp với hàng hóa Áp dụng các quy trình liên quan đến tình huống khẩn cấp - tai nạn Lãnh đạo nhóm hoặc tổ Áp dụng hệ thống chất lượng Đóng ghép hàng hóa Thu thập, phân tích và trình bày dữ liệu và thông tin trong công việc Đánh giá và xác nhận các yêu cầu vận tải của khách hàng Tham gia vào các thực hành bền vững môi trường Triển khai và giám sát quy trình thủ tục về sức khỏe và an toàn lao động Sử dụng các ứng dụng công nghệ thông tin Lập kế hoạch các hoạt động 	<ul style="list-style-type: none"> Có kỹ năng giao tiếp tốt bằng văn bản và lời nói; kỹ năng tính toán tốt Có kỹ năng tổ chức và lên kế hoạch xuất sắc, bao gồm khả năng sắp xếp ưu tiên các hoạt động Có khả năng phán đoán và đưa ra quyết định Có khả năng xây dựng và theo dõi các số liệu thống kê liên quan đến năng suất và tiêu chuẩn dịch vụ Có kỹ năng giao tiếp ứng xử và tạo lập mối quan hệ, bao gồm khả năng tuyển dụng, hướng dẫn, đào tạo và giám sát nhân viên 	3	Nhân viên hành chính logistics	<ul style="list-style-type: none"> Cung cấp dịch vụ khách hàng Tuân thủ quy trình an toàn khi làm việc trực tiếp với hàng hóa Thực hiện tính toán cơ bản tại nơi làm việc Áp dụng các quy trình liên quan đến tình huống khẩn cấp - tai nạn Áp dụng hệ thống chất lượng Xác định và kiểm tra các sản phẩm được lưu trữ Tiếp nhận và lưu trữ hàng hóa Gửi hàng Duy trì hồ sơ container/hàng hóa Tham gia kiểm kê hàng hóa Di chuyển vật liệu an toàn bằng các phương pháp xử lý thủ công Tham gia vào các thực hành bền vững môi trường 	<ul style="list-style-type: none"> Có kỹ năng giao tiếp tốt Kỹ năng tổ chức tốt và kinh nghiệm xử lý đồng thời nhiều nhiệm vụ Kỹ năng IT tốt
2	Nhân viên giao nhận	<ul style="list-style-type: none"> Hoàn tất và kiểm tra giấy tờ xuất nhập khẩu Cung cấp thông tin giao nhận cho khách hàng Tổ chức vận chuyển hàng hóa Tổ chức vận tải hàng hóa quốc tế Tiến hành hoạt động thông quan Tuân thủ quy trình an toàn khi làm việc trực tiếp với hàng hóa Gửi hàng Đóng ghép hàng hóa Cung cấp báo giá dịch vụ vận tải cho khách hàng Thu thập, phân tích và trình bày dữ liệu và thông tin trong công việc Đánh giá và xác nhận các yêu cầu vận tải của khách hàng 	<ul style="list-style-type: none"> Kỹ năng giao tiếp và liên lạc bằng lời và văn bản tốt, kỹ năng toán học tốt Kỹ năng tổ chức và lập kế hoạch tốt, bao gồm cả khả năng sắp xếp thứ tự ưu tiên các hoạt động Khả năng đánh giá tốt và ra quyết định hiệu quả Có khả năng xây dựng, cập nhật và quản lý dữ liệu liên quan đến tiêu chuẩn hàng hóa và các dịch vụ Kỹ năng giao tiếp và quan hệ xã hội xuất sắc, bao gồm khả năng tuyệt dụng, giới thiệu, đào tạo và giám sát nhân viên tốt. 	4	Nhân viên kho hàng	<ul style="list-style-type: none"> Có sức khỏe và khả năng khuân vác các gói hàng nặng Có kỹ năng tổ chức tốt Yêu thích công việc thực tế và thủ công Lưu giữ hồ sơ đầy đủ và chính xác Cẩn thận, tỉ mỉ Có thể làm việc theo nhóm 	<ul style="list-style-type: none"> Bổ sung hàng hóa Tiếp nhận và lưu trữ hàng hóa Di chuyển vật liệu an toàn bằng các phương pháp xử lý thủ công Lấy hàng trong kho và xử lý đơn hàng Tuân thủ quy trình an toàn khi làm việc trực tiếp với hàng hóa Áp dụng các quy trình liên quan đến tình huống khẩn cấp - tai nạn Áp dụng hệ thống chất lượng
				5	Quản lý chuỗi cung ứng	<ul style="list-style-type: none"> Quản lý chuỗi cung ứng dựa trên nhu cầu Xây dựng và duy trì quy trình vận hành cho doanh nghiệp vận tải và logistics Xây dựng và đánh giá chiến lược cho doanh nghiệp vận tải và logistics Xây dựng và duy trì quan hệ với khách hàng và các bên trong chuỗi cung ứng Quản lý ngân sách hoạt động và kế hoạch tài chính Quản lý hiệu suất làm việc của nhân viên Thu thập, phân tích và trình bày dữ liệu và thông tin trong công việc 	<ul style="list-style-type: none"> Khả năng tư duy biện chứng và giải quyết vấn đề Kỹ năng lập kế hoạch và tổ chức xuất sắc Kỹ năng tài chính và số học xuất sắc Có kỹ năng giao tiếp tốt Kiến thức địa lý tốt về khu vực chuỗi cung ứng địa phương, quốc gia hoặc quốc tế Kiến thức về các nguyên tắc kinh doanh và quản lý liên quan đến hoạch định chiến lược, phân bổ nguồn lực, mô hình hóa nguồn nhân lực, kỹ thuật lãnh đạo, phương pháp sản xuất và điều phối con người và tài nguyên Kiến thức về các nguyên tắc và phương pháp để di chuyển con người hoặc hàng hóa bằng đường hàng không, đường sắt, đường biển hoặc đường bộ, bao gồm cả các chi phí và lợi ích tương đối

Dữ liệu của Tổng cục Thống kê gần đây của Việt Nam cung cấp cái nhìn sâu sắc về quy mô và thành phần của hoạt động dịch vụ logistics. Vào cuối năm 2017, trong số 29.123 doanh nghiệp đăng ký dịch vụ liên quan đến logistics thì 53,9% là cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ và 22,7% tham gia với tư cách là đại lý hải quan hoặc đơn vị giao nhận vận tải. Phương pháp thu thập dữ liệu tại Việt Nam liên tục được củng cố và cải tiến. Sẽ cần có điều chỉnh thống kê cho việc thu thập dữ liệu tiếp theo.

Thị trường logistics Việt Nam rất mạnh mẽ. Hầu hết là các công ty vừa và nhỏ cung cấp dịch vụ logistics giá trị gia tăng thấp. Một phần lớn thị phần được nắm giữ bởi các công ty nước ngoài bao gồm Deutsche PTCnt DHL Group, Yusen Logistics, CEVA Logistics, Transimex Corporation, Gemadept Corporation, Vinatrans và Indo Trans Logistics Corporation. Các công ty này chiếm khối lượng vận chuyển ít hơn nhưng lại chiếm tới 70 đến 80% doanh thu thị trường logistics (Mordor Intelligence, 2020).

Lực lượng lao động logistics Việt Nam về cơ bản là nam giới, già và không đa dạng, tương tự như Australia và các quốc gia khác (Lam, Sriram và Khera, 2019). Trong một thị trường kỹ năng cạnh tranh, ngành logistics cần thu hút nhân tài tốt nhất để tăng kỹ năng và đổi mới và cải thiện phương thức làm việc. Người dân tộc thiểu số, người khuyết tật và phụ nữ gần như vắng mặt trong các vị trí điều hành và quản lý. Điều này là do nhận thức rằng các công việc của ngành đòi hỏi nhiều thể chất, ít các hình mẫu trong vị trí lãnh đạo và thiếu nhận thức về logistics như một lựa chọn nghề nghiệp.

4. ĐỘNG LỰC CHÍNH CHO SỰ THAY ĐỔI TRONG LĨNH VỰC LOGISTICS VIỆT NAM

Tăng trưởng GDP thực tế của Việt Nam được dự báo sẽ duy trì ở mức khoảng 6,5% vào năm 2020 và 2021 (Ngân hàng Thế giới, 2019). Việt Nam đang trở thành một nền kinh tế định hướng xuất khẩu với các ngành xuất khẩu chính là nông nghiệp, dầu thô, thủy sản, lâm nghiệp, và chế tạo, và dệt may, và nhu cầu đang tăng lên đối với logistics kiểm soát khí hậu. Sự tăng trưởng này đã được hỗ trợ bởi dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) mạnh mẽ, đạt gần 18 tỷ USD vào năm 2018 và chiếm gần 24% tổng vốn đầu tư vào nền kinh tế (sdd).

Tăng mức tiêu thụ trong nước là một động lực kinh tế quan trọng. Năm 2019, tầng lớp trung lưu chiếm 13% dân số và dự kiến sẽ đạt 26% vào năm 2020 (sdd). Lĩnh vực thương mại điện tử bùng nổ đang thúc đẩy sự gia nhập của các công ty khởi nghiệp sáng tạo. Tất cả những điều đó đòi hỏi các dịch vụ logistics hiệu quả hơn, đặc biệt là trong các dịch vụ giao hàng chặng cuối và giá trị gia tăng. Như Tiến sĩ Vương Đình Huệ, Phó Thủ tướng, đã lưu ý:

Tăng trưởng 6,8% của Việt Nam trong năm 2019 và có thể cao hơn, là một nỗ lực lớn và động lực chính là ngành sản xuất và tiêu dùng trong nước (New Straits Times, 2019).

Có một mối tương quan trực tiếp giữa các dịch vụ logistics và nền kinh tế nói chung. Số liệu gần đây nhất của Tổng cục Thống kê cho thấy, cuối năm 2017 dịch vụ logistics là một lĩnh vực quan trọng tại Việt Nam: có 29.123 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics sử dụng 645.208 người lao động. Nhìn chung, 561.064 doanh nghiệp đang hoạt động đã được ghi nhận trên tất cả các lĩnh vực của nền kinh tế và từ hồ sơ của các công ty này có thể thấy sự công nghiệp hóa nhanh chóng của đất nước.

Trong 20 năm qua, Việt Nam đã trở thành một trong những quốc gia sản xuất hàng đầu Đông Nam Á và thay thế Trung Quốc trở thành trung tâm sản xuất chi phí thấp. Sự chuyển đổi này đang được đẩy nhanh bởi căng thẳng thương mại giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ.

Dịch vụ logistics rất quan trọng đối với chuỗi cung ứng kinh doanh và là chìa khóa đối với sự tăng trưởng trong tương lai của nền kinh tế Việt Nam. Dịch vụ logistics lên kế hoạch, thực hiện và kiểm soát luồng hàng hóa và dịch vụ giữa người tiêu dùng và nhà sản xuất. Kế hoạch hành động của Chính phủ Việt Nam bao gồm mục tiêu tăng tỷ lệ của ngành logistics trong GDP lên 8 đến 10% vào năm 2025.

Quy mô hoạt động sản xuất tại Việt Nam làm gia tăng nhu cầu về dịch vụ logistics. Một ngành logistics lành nghề là rất cần thiết cho sự dịch chuyển của hàng hóa và dịch vụ vào và ra khỏi đất nước. Các quy trình hỗ trợ và tạo điều kiện cho việc vận chuyển và giao sản phẩm đến người tiêu dùng là rất quan trọng. Mối quan hệ giữa nhà sản xuất và nhà cung cấp dịch vụ logistics rất phức tạp và có đi có lại. Nghĩa là sự tăng trưởng liên tục của mỗi bên phụ thuộc vào hiệu quả có thể được tận dụng từ bên kia.

Việt Nam là một trong những nhà sản xuất quần áo, dệt may và giày dép cao cấp và bình dân lớn nhất thế giới. Sản xuất hàng tiêu dùng là ngành công nghiệp lớn nhất của Việt Nam. Các thương hiệu nổi tiếng Nike, Adidas, Uniqlo, Gap, J Crew và H & M đều có các cơ sở sản xuất lớn tại Việt Nam (Kennemer, 2020). Năm 2017 Việt Nam đã xuất khẩu hơn 70 tỷ đô la hàng tiêu dùng. Hơn 90% số lượng giày sản xuất tại Việt Nam được xuất khẩu. Việt Nam cũng sản xuất và xuất khẩu gỗ và vật liệu xây dựng, sắt thép, đồ gỗ, bao bì, cà phê, điện tử, nhựa và cao su. Một ngành dịch vụ logistics được kết nối tốt và hiệu quả là điều cần thiết để đưa những hàng hóa này ra thị trường.



5. GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO LOGISTICS

Số liệu của Hiệp hội chuỗi Cung ứng Việt Nam cho biết khoảng 300.000 doanh nghiệp Việt Nam đang tham gia vào ngành logistics, với lực lượng lao động khoảng 1,5 triệu người. Hơn một nửa các doanh nghiệp này có trụ sở tại thành phố Hồ Chí Minh. Nhu cầu lao động lành nghề đang tăng nhanh, ước tính cần có thêm khoảng 2 triệu lao động bổ sung vào năm 2030 (Vietnam Express, 2019.) Về nguồn cung hiện tại, thị trường sẽ chỉ có thể đáp ứng 10% nhu cầu này (Tạp chí Đầu tư Việt Nam năm 2019.). Hệ thống đào tạo của Việt Nam sẽ có vai trò rất quan trọng để đảm bảo người lao động có các kỹ năng cần thiết giúp đáp ứng nhu cầu này.

Các cơ sở đào tạo của Việt Nam cung cấp đào tạo dịch vụ logistics từ trình độ sơ cấp đến phát triển kỹ năng nâng cao, bao gồm cả các khóa học ngắn hạn. Các khóa học này bao gồm đào tạo sơ cấp và trung cấp, các khóa học cao đẳng và đại học và các khóa học sau đại học (mặc dù không phải là một khóa học riêng biệt). Khung trình độ quốc gia Việt Nam (VQF) bao gồm tám bậc:

- Bậc 1 - Sơ cấp I
- Bậc 2 - Sơ cấp II
- Bậc 3 - Sơ cấp III
- Bậc 4 - Trung cấp
- Bậc 5 - Cao đẳng
- Bậc 6 - Đại học
- Bậc 7 - Thạc sĩ
- Bậc 8 - Tiến sĩ

Nhiều cơ sở đào tạo nghề sử dụng mạng lưới kinh doanh địa phương để hỗ trợ tìm chỗ thực tập cho sinh viên để có kinh nghiệm làm việc. Đào tạo ngắn hạn là phương thức giáo dục nghề nghiệp chiếm ưu thế đối với 2,3 triệu sinh viên đang tham gia giáo dục nghề nghiệp (Chính phủ Australia, 2018). Khoảng ba phần tư sinh viên đang học ở bậc 1, 2 hoặc 3 của VQF trong thời gian dưới ba tháng. Chỉ có 12% tất cả học sinh GDNN tham gia đào tạo nghề trung học (VQF bậc 4) và 10% theo học các trường cao đẳng nghề (VQF bậc 5) (sđd). Đào tạo được triển khai bằng một mô hình hỗn hợp bao gồm học tập trực tiếp trên lớp và học tập mô phỏng thực tế kết hợp thực tập và học tập tích hợp làm việc khác.

Các khóa học ngắn hạn về dịch vụ logistics được cung cấp chủ yếu bởi khu vực ngoài công lập, với trình độ

cao hơn được cung cấp bởi các tổ chức giáo dục đại học (đại học và cao đẳng). Đào tạo cho nhân viên vận hành (các vị trí bốc/dỡ, lái xe, nhân viên kho hàng) được cung cấp ở bậc sơ cấp, trung cấp và cao đẳng.

Tính tại thời điểm tháng 9 năm 2019, có 37 trong số 396 trường cao đẳng và trường dạy nghề của Việt Nam đang cung cấp đào tạo về logistics. Tổng chỉ tiêu tuyển sinh là 3.280 sinh viên, tăng 15 cơ sở đào tạo và gần 1.000 sinh viên kể từ năm 2007 (Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, 2019). Tại thành phố Hồ Chí Minh, có 13 trong số 202 trường cao đẳng, trường học và trung tâm dạy nghề cung cấp chương trình đào tạo logistics cho 990 học sinh mỗi năm (theo Công văn số 29066/SLĐTBXH-GDNN của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội).

Đào tạo trong công việc là phương tiện chính để phát triển kỹ năng ngành logistics tại Việt Nam. Điều này vẫn đúng mặc dù có sự tập trung ngày càng tăng vào chất lượng và gắn phát triển kỹ năng phù hợp với nhu cầu lao động thông qua sự phối hợp chặt chẽ hơn giữa ngành đào tạo nghề và các doanh nghiệp. Điều này xuất phát từ 2 lý do. Thứ nhất, chỉ có khoảng một trong sáu người gia nhập thị trường lao động có tham gia một số hình thức đào tạo nghề chính thức. Điều đó có nghĩa là hầu hết trách nhiệm đào tạo được chuyển sang cho các doanh nghiệp. Thứ hai, ngành giáo dục nghề nghiệp tập trung vào lý thuyết mà không chú trọng nhiều tới phát triển kỹ năng thực tế, không có đào tạo kỹ năng mềm và các chương trình đào tạo tại chỗ cần thiết nhằm đáp ứng các yêu cầu công việc cụ thể (Tibken, 2015).

Hệ thống giáo dục Việt Nam từ lâu đã rất hiệu quả trong việc đào tạo năng lực đọc viết và tính toán. Tuy nhiên, thị trường lao động đang ngày càng đòi hỏi sự kết hợp của các kỹ năng nhận thức, hành vi và kỹ thuật chất lượng cao. Từ những năm 1990, các nhà hoạch định chính sách Việt Nam đã thúc đẩy phương pháp giảng dạy và học tập tích cực hơn, nhưng việc học vẹt theo kiểu diễn thuyết vẫn chiếm ưu thế. Chiến lược Phát triển Dạy nghề của Việt Nam đến năm 2020 khuyến khích các doanh nghiệp tham gia đào tạo nghề và hợp tác với các cơ sở đào tạo nghề trong thiết kế chương trình giảng dạy và phân tích nhu cầu đào tạo (Ngân hàng Phát triển Châu Á, 2020). Tuy nhiên, các sáng kiến hợp tác ở cấp địa phương đã không giúp cho sinh viên tốt nghiệp được chuẩn bị đầy đủ với các năng lực hoặc phẩm chất theo yêu cầu của người sử dụng lao động. Chương trình giảng dạy nhấn mạnh vào việc học thuộc lòng, lấy sách giáo khoa làm trung tâm và bao gồm các đánh giá thường xuyên và các

kỳ thi nặng nề (University World News, 2019). Nhiều khóa học bậc GDNN và đại học không cung cấp các cơ hội học tập dựa trên công việc hoặc thực tập tại doanh nghiệp, có nghĩa sinh viên học mà không hề có các kinh nghiệm thực tế quý báu (sđd).

Sự ra đời của Luật Giáo dục nghề nghiệp (2015) bao gồm các cải cách chính sách nhằm nâng cao chất lượng giáo viên và giảng viên trong lĩnh vực GDNN. Những người giảng dạy trong hệ thống GDNN được gọi là giáo viên, giáo viên chính, giáo viên cao cấp, giảng viên, giảng viên chính và giảng viên cao cấp. Họ phải có chứng chỉ sư phạm (UNESCO, 2018) và:

- để dạy ở bậc sơ cấp thì phải có bằng từ trường trung học dạy nghề hoặc chứng chỉ đào tạo nghề
- để dạy lý thuyết ở bậc trung cấp thì phải có bằng cử nhân
- để dạy các môn thực hành ở bậc trung cấp thì phải có chứng chỉ về các kỹ năng nghề chứng minh họ có thể dạy thực hành ở trình độ trung cấp
- để dạy lý thuyết ở bậc cao đẳng thì phải có bằng cử nhân
- để dạy các môn thực hành ở bậc cao đẳng thì phải có chứng chỉ về các kỹ năng nghề chứng minh họ có thể dạy thực hành ở cấp cao đẳng

Đối với giáo viên quen với các phương pháp truyền thống thì việc thay đổi phương pháp giảng dạy và bồi dưỡng các kỹ năng mới có thể khá phức tạp. Để phát triển các kỹ năng bậc cao hơn thì họ phải đạt được sự thành thạo cao hơn trong các môn học của mình và mở rộng các phương pháp giảng dạy.

Nguồn cung lao động ngành logistics hiện chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu (Vietnam News, 2018.). Quan trọng hơn là chỉ có khoảng 30% lực lượng lao động được đào tạo chính thức, cho thấy nhu cầu cao và cơ hội cho các khóa đào tạo ngắn hạn và đào tạo lao động tại doanh nghiệp (Nguyen, 2017). Các doanh nghiệp cũng xác định thiếu kỹ năng mềm - giao tiếp, giải quyết vấn đề, làm việc nhóm và khả năng ngoại ngữ là các hạn chế chính của lực lượng lao động logistics hiện tại (Tran, 2019).

Nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam cho thấy nhu cầu tiềm ẩn đáng kể về đào tạo phát triển lực lượng lao động nội bộ, đặc biệt là các doanh nghiệp logistics lớn (Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, 2019). Tuy nhiên, thách thức chính trong việc phát triển mô hình đầu

tư vào giáo dục và đào tạo do doanh nghiệp dẫn dắt là khoảng 95% doanh nghiệp ngành logistics của Việt Nam có quy mô vừa và nhỏ. Nhiều doanh nghiệp hoạt động với công nghệ lạc hậu, kỹ năng quản lý hạn chế và cơ sở vốn thấp. Những doanh nghiệp này hiếm khi cung cấp nơi làm việc phù hợp cho sinh viên tốt nghiệp GDNN. Do đó, các doanh nghiệp vừa và nhỏ không tham gia nhiều vào công tác phát triển GDNN, điều kiện cần trong một hệ thống GDNN dựa trên nhu cầu. Đây vẫn là một thách thức chính trong việc gắn việc phát triển kỹ năng với nhu cầu của doanh nghiệp (UNESCO, 2018). Thu hút và giữ chân nhân tài là một thách thức khác của ngành, nhất là trong bối cảnh thị trường cung ứng lao động lành nghề ngày càng cạnh tranh. Trong Chỉ số năng lực Cạnh tranh Tài năng Toàn cầu 2018 (GTCL), Việt Nam đứng thứ 87 trong số 119 quốc gia về khả năng thu hút, phát triển và giữ chân nhân tài. Những thách thức lớn bao gồm thiếu cơ sở hạ tầng công nghệ, chi tiêu nghiên cứu và phát triển và kỹ năng nghề và kỹ thuật (Vietnam Briefing, 2018).

6. NHỮNG THÁCH THỨC CỦA NGÀNH LOGISTICS

THÁCH THỨC CHÍNH

Hỗ trợ tăng trưởng và năng suất của ngành thông qua phát triển lực lượng lao động logistics có tay nghề cao đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp trong môi trường toàn cầu cạnh tranh và thay đổi nhanh chóng

6.1 CÁC THÁCH THỨC TỪ PHÍA CUNG

HỆ THỐNG ĐÀO TẠO CHẤT LƯỢNG LINH HOẠT VÀ THÍCH ỨNG

Technological change is continually reshaping Thay đổi công nghệ đang liên tục định hình lại phạm vi của các dịch vụ logistics và hỗ trợ các hệ thống quản lý khối lượng công việc. Điều quan trọng là Việt Nam cần thiết lập một hệ thống đào tạo dịch vụ logistics có khả năng đáp ứng các nhu cầu hiện tại và dự đoán được và thích ứng với nhu cầu kỹ năng trong tương lai. Việc áp dụng các công nghệ chuỗi cung ứng hiện đại bao gồm tự động hóa và trí tuệ nhân tạo còn khá hạn chế ở Việt Nam. Các tác vụ vật lý và điện tử là rất quan trọng nhằm tinh giản và tăng tốc độ của các dịch vụ logistics (như hải quan, kiểm tra tình trạng hàng hóa). Để cạnh tranh quốc tế thì các dịch vụ logistics của Việt Nam phải đạt được hiệu quả và tính kinh tế theo quy mô mà các giải pháp công nghệ có thể đem lại. Các hệ thống đào tạo cần có khả năng trang bị lực lượng lao động với hàng loạt các kỹ năng kỹ thuật cần thiết.

Không có dữ liệu về tình trạng thiếu giáo viên logistics Việt Nam. Nhưng sự thiếu hụt đáng kể của người lao động với các kỹ năng cần thiết cho việc đào tạo dịch vụ logistics được lại được thừa nhận rộng rãi và đã được thảo luận tại các cuộc họp của LIRC. Có một số lý do được nêu ra. Thứ nhất, rất ít lao động có đủ kiến thức ngành và kinh nghiệm kỹ thuật để đảm nhận vai trò đào tạo và/hoặc người kèm cặp. Thứ hai, giáo viên thường có nguồn gốc từ ngành giáo dục đại học và gặp khó khăn trong việc điều chỉnh chương trình giảng dạy và phương pháp giảng dạy của họ với môi trường GDNN. Thứ ba, mặc dù có nhu cầu cao về nâng cao kỹ năng, song cả người lao động và doanh nghiệp đều xác định sự thiếu hụt đáng kể về giáo viên và/hoặc các khóa học bao gồm toàn bộ các năng lực cần thiết để thực hiện công việc dịch vụ logistics. Cuối cùng,

sự thiếu hụt giáo viên trở nên trầm trọng hơn bởi năng lực ngôn ngữ. Hầu hết các tài liệu tham khảo giảng dạy trong các dịch vụ logistics được viết bằng tiếng Anh, tạo ra một rào cản đáng kể cho việc học nếu một học sinh hoặc giáo viên không thành thạo ngôn ngữ tiếng Anh.

Một thách thức lớn là sự thiếu kết nối giữa các doanh nghiệp và các trường cao đẳng. Mỗi liên kết giữa trường cao đẳng với doanh nghiệp thường mang tính cục bộ và dựa vào mối quan hệ quen biết. Việc cung cấp các kỹ năng không thực sự gắn với nhu cầu và trước khi thành lập LIRC ngành logistics không có một nền tảng để giải quyết nhu cầu về lực lượng lao động và kỹ năng của mình. Một thách thức khác là thiếu hệ thống thông tin ngành hoặc mô hình dự báo kỹ năng để giúp phác thảo các nhu cầu kỹ năng và yêu cầu đào tạo.

ĐÀO TẠO DỊCH VỤ LOGISTICS CÒN MẠNH MÚN

Đào tạo dịch vụ logistics bị phân mảnh và sẽ hợp nhất mà không cần can thiệp. Việt Nam có tỷ lệ cao các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ trong các dịch vụ logistics. Những doanh nghiệp này thường dựa vào các mô hình chi phí thấp nhất để cung cấp đào tạo và phụ thuộc nhiều vào đào tạo trong công việc. Đào tạo dịch vụ logistics được cung cấp bởi đơn vị tư nhân, nhưng có rất ít các cơ sở như vậy và cơ hội có xu hướng bị giới hạn ở các nơi đông dân hơn như Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và Đà Nẵng. Bằng chứng chưa xác thực chỉ ra rằng các doanh nghiệp lớn hơn tham gia đào tạo dịch vụ logistics, nhưng các chương trình thường được thiết kế và quản lý hoàn toàn trong nội bộ và không phù hợp với quy trình công nhận chính thức và tiêu chuẩn đào tạo của các chương trình được cung cấp trong môi trường cao đẳng hoặc đại học.

ĐÀO TẠO VÀ PHÁT TRIỂN KỸ NĂNG CẤP CAO

Đào tạo dịch vụ logistics bậc đại học chỉ mới được mở ra gần đây tại Việt Nam. Các khóa đào tạo này tập trung vào các kỹ năng quản lý, kiến thức về thị trường vận tải và

thương mại quốc tế, hiểu biết về thị trường logistics và kỹ năng tổ chức. Đào tạo bậc cao đẳng, trung cấp và sơ cấp thường tập trung vào quản trị, quản lý kho và các vị trí vận hành (như lái xe nâng và vị trí lái xe chuyên ngành).

Năm 2008, Đại học Giao thông Thành phố Hồ Chí Minh đã khai giảng khóa học dịch vụ logistics trình độ đại học đầu tiên. Vào năm 2013, Đại học Hàng hải Việt Nam cũng đã cung cấp các khóa học logistics. Năm 2018 đào tạo đại học trong lĩnh vực logistics đã tăng theo cấp số nhân, lên 15 cơ sở của các trường đại học.

Các cuộc phỏng vấn định tính của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam với các trường đại học đã cung cấp bằng chứng cho thấy nhu cầu cao và ngày càng tăng đối với các khóa học này. Các cán bộ quản lý cho biết rằng số lượng sinh viên theo học thường vượt quá chỉ tiêu, dẫn đến lo ngại về chất lượng đào tạo lâu dài (Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, 2019).

Lộ trình chuyển tiếp chính thức giữa GDNN và giáo dục đại học còn chưa phổ biến hay thậm chí chưa có ở Việt Nam, không như một số quốc gia khác trong đó có Australia. Điều này có nghĩa là người lao động khó theo một lộ trình từ học tập đến làm việc sau này một cách bài bản từ sơ cấp đến cấp quản lý.

TÍNH LINH ĐỘNG CỦA KỸ NĂNG DỊCH VỤ LOGISTICS

Tính linh động kỹ năng trong lĩnh vực logistics của Việt Nam còn thấp. Trong một khảo sát định tính với các cơ sở đào tạo, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam nhận thấy rằng có rất ít trường hợp sinh viên chuyển tiếp sang trường khác để tiếp tục học lên cao. Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam vẫn đang tiếp tục tìm hiểu nguyên nhân của tình trạng này, nhưng có hai khả năng là: lý do cá nhân/gia đình và trong một số trường hợp khả năng chuyển đổi đào tạo kém giữa các trường và môi trường nơi làm việc. Bộ Giáo dục và Đào tạo đã nhận thấy sự cần thiết phải tăng cường khả năng chuyển tiếp kết quả đào tạo và đang thực hiện các bước để thay đổi cấu trúc quy định điều chỉnh việc công nhận tín chỉ giữa các tổ chức đào tạo. Điều này được kỳ vọng sẽ tạo điều kiện cho quá trình chuyển tiếp của sinh viên từ trường này sang trường khác.

6.2 - THÁCH THỨC TỪ PHÍA CẦU: ƯU ĐIỂM CỦA MÔ HÌNH KINH DOANH NHỎ

Sự áp đảo của mô hình kinh doanh siêu nhỏ Ngành dịch vụ logistics Việt Nam được đặc trưng bởi một nền văn hóa doanh nghiệp nhỏ địa phương mạnh mẽ. Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam báo cáo rằng số lượng doanh nghiệp logistics siêu nhỏ tăng gần gấp đôi quy mô từ năm 2013 đến 2017, từ 10.703 lên 20.434 doanh nghiệp (sổd). Mô hình kinh doanh nhỏ thống trị lĩnh vực dịch vụ logistics. Hầu hết (70,17%) là các doanh nghiệp siêu nhỏ, thường sử dụng ít hơn bảy nhân viên. Doanh nghiệp vừa và lớn, theo quy mô vốn, chiếm tỷ lệ rất nhỏ trong ngành. Cấu trúc đặc biệt này của ngành dịch vụ logistics thể hiện những cơ hội độc đáo. Tăng trưởng kinh doanh mạnh mẽ cho thấy một nền văn hóa kinh doanh năng động, mong muốn nắm bắt các cơ hội mới của dịch vụ logistics. Tuy nhiên, bản chất quy mô nhỏ của việc phát triển kinh doanh có thể hạn chế khả năng mở rộng và đặt ra những thách thức bổ sung đối với phát triển kỹ năng.

PHÂN KHÚC LƯƠNG VÀ KHẢ NĂNG CẠNH TRANH LÂU DÀI

Thù lao là một vấn đề quan trọng đối với ngành dịch vụ logistics vì nó có tác động đối với việc thu hút và duy trì nguồn cung lao động tốt. Talentnet kết hợp với dữ liệu của Mercer chỉ ra rằng mức lương trung bình của ngành logistics thấp hơn 13% so với ngành chuẩn và cao hơn chỉ ba ngành khác (nông nghiệp, sản xuất và bán lẻ) (Talentnet, 2018).

Mercer chỉ ra khoảng cách giữa mức lương được trả bởi các doanh nghiệp nhà nước và các doanh nghiệp thuộc sở hữu nước ngoài, và giữa mức lương cho người lao động ở các thành phố và nông thôn là 20 đến 25%. Ví dụ như sự khác biệt về mức lương giữa Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội là 8% và giữa Thành phố Hồ Chí Minh và khu vực miền Trung là 16% - đây là mức chênh lệch lớn nhất giữa hai khu vực trong cả nước. Ngành logistics phải giải quyết những khác biệt này để định vị ngành như một ngành đáng ao ước đối với những người lao động tài năng và duy trì nguồn cung lao động ổn định ở những nơi cần thiết nhất. Lộ trình nghề nghiệp là không rõ ràng đối với cả những người mới tham gia vào ngành hoặc những người đang làm việc trong lĩnh vực này. Để thu hút và giữ chân những người lao động này thì ngành logistics cần ưu tiên xác định và thúc đẩy lộ trình nghề nghiệp phù hợp với con đường giáo dục có liên quan.

6.3 CƠ SỞ HẠ TẦNG VÀ THÁCH THỨC HỆ THỐNG

CƠ SỞ HẠ TẦNG VẬN TẢI VÀ PHÂN PHỐI YẾU

Cơ sở hạ tầng giao thông yếu bao gồm sự phụ thuộc nặng nề vào mạng lưới đường bộ hạn chế và thiếu vận tải kết hợp là những bất cập được ghi nhận rõ ràng và dẫn đến chi phí cao của ngành logistics Việt Nam (Blancas và cộng sự, 2014). Ví dụ như quốc lộ tắc nghẽn và đôi khi kém chất lượng kết nối các trung tâm công nghiệp với các cảng và cơ sở hạ tầng đường bộ không đầy đủ, giới hạn trọng lượng và tính không cầu trên các tuyến đường chính không tương thích với vận chuyển container, dẫn đến nhiều hạn chế đối với vận tải hàng hóa. Các cơ sở hậu cần như kho hàng và trung tâm phân phối thường được đặt ở những vùng xa xôi, cách xa cảng và trung tâm sản xuất. Số lượng các khu kinh doanh và các cơ sở dịch vụ logistics phục vụ cảng và trung tâm phân phối còn hạn chế.

Quy hoạch trung ương và các tỉnh bị phân mảnh thường dẫn đến thiếu sự điều phối và tích hợp các phương tiện vận tải kết hợp. Đầu tư giao thông kém và không có kế hoạch, và thường bị chính trị hóa, dẫn đến chi phí vận chuyển ở Việt Nam cao hơn so với các nước láng giềng (Cục Logistics, 2019). Cộng thêm thời gian cho các khoản chi phí bồi trơn trong chuỗi cung ứng dẫn đến chi phí vận chuyển hàng tồn kho cao hơn. Nhìn chung, các điểm yếu về cơ sở hạ tầng và kiến trúc thượng tầng giao thông của Việt Nam là rất lớn.

6.4 CÁC THÁCH THỨC NỘI BỘ HỘI ĐỒNG TƯ VẤN KỸ NĂNG NGHỀ NGÀNH LOGISTICS

LIRC vẫn còn non trẻ. Hiện tại vẫn đang thiếu các cấu trúc có liên quan hỗ trợ cho các chức năng của Hội đồng. Các cấu trúc này bao gồm theo dõi thông tin ngành để giúp xây dựng chính sách hỗ trợ khả năng của ngành đáp ứng các nhu cầu của thị trường mới nổi. Các thách thức của LIRC là việc xác định vai trò và trách nhiệm của các bên tham gia chính trong ngành và trong chính

phủ để kết nối vai trò của Hội đồng. Tính khả dụng của dữ liệu có chất lượng còn hạn chế làm ảnh hưởng đến khả năng của LIRC trong việc thiết lập một khung thông tin ngành để hỗ trợ cho việc ra quyết định về việc phát triển kỹ năng và lực lượng lao động. Phương pháp thu thập dữ liệu tại Việt Nam liên tục được củng cố và cải tiến. LIRC phải thiết lập một mô hình có thể được nhân rộng trên các lĩnh vực khác theo thời gian.

Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đã thiết lập một cơ sở vững chắc cho vai trò là ban thư ký của LIRC. Tuy nhiên, VCCI tiếp tục đối mặt với những thách thức trong việc đảm bảo tính bền vững và năng lực lâu dài của mình thông qua việc vận hành các quy trình, thủ tục và khuôn khổ phù hợp. Các thách thức hiện nay bao gồm:

- Đảm bảo sự rõ ràng cho các thành viên về vai trò và kỳ vọng
- Thông tin và hỗ trợ các thành viên trong vai trò của họ
- Thời gian biểu cho các cuộc họp và các kết quả cần đạt được
- Áp dụng các thực hành tốt nhất vào hoạt động
- Quản lý rủi ro
- Đảm bảo tính minh bạch và trách nhiệm giải trình trong công việc.

LIRC phụ thuộc vào viện trợ nước ngoài cho các hoạt động hỗ trợ, nghĩa là tính bền vững lâu dài không được đảm bảo. Nếu muốn phát huy đầy đủ tiềm năng của mình với tư cách là người lãnh đạo trong việc phát triển lực lượng logistics lành nghề thì LIRC cũng phải đảm bảo sự hỗ trợ lâu dài thông qua sự dẫn dắt của ngành dựa trên thực tiễn.

7 CƠ HỘI CỦA NGÀNH

7.1 CÁC CƠ HỘI TỪ PHÍA CUNG

XÂY DỰNG CỘNG ĐỒNG GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO HỢP TÁC TRONG NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS

Sự hợp tác giữa các bên liên quan chính trong các dịch vụ logistics là rất quan trọng. Dưới sự lãnh đạo của cơ cấu quản trị do doanh nghiệp dẫn dắt như LIRC, chính phủ, doanh nghiệp, GDNN và ngành giáo dục nói chung phải phối hợp chặt chẽ để phát triển các phân loại TCN/TCKNN nghề nghiệp để mang lại lợi thế chiến lược lâu dài cho ngành dịch vụ logistics của Việt Nam. Ngoài ra, cần có các biện pháp khuyến khích các doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia vào hoạt động đào tạo.

Logistics là một lĩnh vực ít được biết đến ở Việt Nam. Hầu hết các nhân viên tiềm năng biết rất ít về các loại dịch vụ được cung cấp bởi các cơ sở đào tạo, về cơ hội nghề nghiệp tiềm năng hoặc các kỹ năng được yêu cầu bởi các công ty tuyển dụng (Ngân hàng Thế giới, 2019). LIRC phải tận dụng cơ hội này để nâng cao nhận thức của mọi người về ngành logistics và vai trò quan trọng của ngành trong nền kinh tế, các loại công việc, lộ trình nghề nghiệp và con đường giáo dục hiện có để trở thành một thành viên lành nghề của lực lượng lao động.

ĐẢM BẢO SỰ TĂNG TRƯỞNG VỀ NGƯỜI LAO ĐỘNG VÀ GIÁNG VIÊN LOGISTICS

Việc LIRC triển khai một khung chất lượng trong thực hiện đào tạo mang lại cơ hội để phát triển tính chuyên nghiệp và năng lực của các cơ sở đào tạo. Việc thiết lập thêm các cơ chế khác thông qua nền tảng LIRC giúp xây dựng niềm tin và sự tham gia giữa các trường cao đẳng và các doanh nghiệp sẽ giúp tăng cường mối liên kết giữa các trường cao đẳng, thị trường lao động và doanh nghiệp. Điều này cuối cùng sẽ đảm bảo rằng đào tạo sẽ đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp.

7.2 CÁC THÁCH THỨC TỪ PHÍA CẦU

Tạo cơ hội phát triển và đổi mới thông qua công nghệ Các chuyển đổi công nghệ đang diễn ra thông qua công nghệ blockchain, số hóa, dữ liệu lớn và an ninh mạng sẽ xác định tương lai của ngành dịch vụ logistics của Việt Nam. Ngành logistics nên hành động ngay từ bây giờ để có thể tận dụng các cơ hội và quy mô mà các công nghệ đang phát triển nhanh chóng mang lại. Các ứng dụng công nghệ chuỗi cung ứng hiện đại chưa được sử dụng rộng rãi tại Việt Nam (sdd).

Hỗ trợ chuyển đổi ngành dịch vụ logistics sang các mô hình vận hành dựa trên công nghệ Công nhân có tay nghề cao hơn sẽ thu hút mức lương cao hơn, và một mô hình vận hành công nghệ cao sẽ cho phép tăng khối lượng và tạo ra kinh tế quy mô. Để đạt được sự tăng trưởng thì ngành phải duy trì nguồn cung lao động dịch vụ logistics có tay nghề cao tại Việt Nam. Để duy trì tính cạnh tranh quốc tế thì ngành phải tiếp tục cung cấp các dịch vụ logistics cao cấp. Điều này sẽ chỉ đạt được thông qua việc giữ chân người lao động tại Việt Nam thông qua cơ cấu thù lao hấp dẫn và tiếp tục xây dựng năng lực về kỹ năng và chuyên môn.

Đa dạng hóa lực lượng lao động ngành logistics Lực lượng lao động vận tải và logistics toàn cầu thiếu sự đa dạng. Những hạn chế được ghi nhận rộng rãi bao gồm thiếu đa dạng giới và ít sử dụng người khuyết tật, rập khuôn về vị trí công việc, tính đại diện hạn chế ở các vị trí lãnh đạo và lịch làm việc và điều kiện làm việc thiếu linh hoạt (Nathan Associates, 2015 và Diễn đàn Women in Supply Chain, 2010). Tăng cường sự đa dạng sẽ mang lại lợi ích kinh tế và các lợi ích khác bao gồm cải thiện trong khả năng giải quyết vấn đề, sáng tạo và dịch vụ khách hàng (Catalyst, 2013; Ali, Metz và Kulik, 2015 và Hunt và cộng sự, 2018). Gia tăng tự động hóa và các công nghệ cần thiết để tạo cơ hội cho các nhóm yếu thế tham gia vào lĩnh vực này.

Các chiến lược hướng mục tiêu để tăng tính đa dạng trong các vị trí điều hành và quản lý trong lực lượng lao động logistics có thể mang lại lợi ích và cơ hội. Các chương trình có thể giải quyết các vấn đề về giáo dục (tạo nhận thức về nghề nghiệp logistics), tuyển dụng (marketing hướng mục tiêu tới các nhóm dân số thiểu số), giữ chân nhân tài (điều chỉnh và đưa ra điều kiện làm việc linh hoạt) và kèm cặp (tạo điều kiện kết nối và kèm cặp theo mô hình làm gương). Ngành logistics rất đa dạng về loại hình kinh doanh và ngành nghề. Một lực lượng lao động đa dạng sẽ mang đến những thực hành và ý tưởng mới, cho phép ngành cạnh tranh tốt hơn trong việc thu hút các tài năng mới nổi thông qua việc cung cấp các lộ trình nghề nghiệp hấp dẫn bao gồm các vị trí lãnh đạo cho phụ nữ, người khuyết tật và các nhóm thiểu số khác.



7.3 CƠ SỞ HẠ TẦNG VÀ CƠ HỘI HỆ THỐNG

MỞ RỘNG HƠN NỮA CÁC HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS

Việt Nam có tiềm năng trở thành công ty hàng đầu thế giới về logistics nhưng phải nâng cao năng lực cơ sở hạ tầng và thực hiện cải cách chính sách hiệu quả. Trong năm năm qua, ngành logistics Việt Nam đã hoạt động tốt trên phạm vi quốc tế. Báo cáo về Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI) của Ngân hàng Thế giới sử dụng sáu tiêu chí đánh giá để đánh giá hiệu suất của ngành dịch vụ logistics: cơ sở hạ tầng, dịch vụ hải quan, vận chuyển quốc tế, chất lượng và năng lực logistics, khả năng theo dõi và kiểm tra tình trạng hàng hóa và sự đúng hạn. Năm 2018 Việt Nam xếp thứ 39 trên 160 quốc gia (tăng 25 bậc kể từ năm 2016) và nhận được tổng điểm 3,27 trên 5 (Ngân hàng Thế giới, 2018).

Một phân tích so sánh về năng lực cơ sở hạ tầng của Việt Nam nhấn mạnh các vùng và khu vực mục tiêu để tăng trưởng trong lĩnh vực dịch vụ logistics. Chỉ số cơ sở hạ tầng của Ngân hàng Thế giới là một công cụ đo điểm chuẩn được sử dụng để đánh giá chất lượng hiệu suất dịch vụ logistics ở cấp quốc gia. Về chất lượng và hiệu suất cơ sở hạ tầng, Việt Nam xếp hạng 47 trên 160 quốc gia (tăng 23 bậc kể từ năm 2016) (Ngân hàng Thế giới, 2019). Việt Nam cần tăng cường chất lượng thương mại và cơ sở hạ tầng giao thông.

Thống kê của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam chỉ ra rằng ngành dịch vụ logistics có tốc độ tăng trưởng cao (từ 12 đến 14%) so với các ngành khác và hoạt động của ngành chiếm khoảng 3,5% GDP (Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, 2018). Hầu hết các doanh nghiệp (60 đến 70%) thuê ngoài dịch vụ logistics của mình (sdd).

Các công ty đa quốc gia đã xây dựng lại chuỗi cung ứng toàn cầu trong khu vực ASEAN để đối phó với cuộc chiến thương mại Trung Quốc - Hoa Kỳ trong năm 2019. Tình hình chính trị tương đối ổn định giúp Việt Nam trở thành một thị trường hấp dẫn. Thương mại vẫn quan trọng đối với tăng trưởng của Việt Nam và sẽ được thúc đẩy thông qua Hiệp định đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu (EVFTA), được phê chuẩn vào ngày 30 tháng 6 năm 2019.

Hồ sơ nhân khẩu học của Việt Nam vẫn tiếp tục hỗ trợ khả năng mở rộng. Dân số trẻ và năng động giúp Việt

Nam không phải đối mặt với những thách thức giống như các nước láng giềng do lực lượng lao động già và số lượng thay thế thấp. Độ tuổi trung bình là 30, gần ba phần tư dân số dưới 35 tuổi và gần một nửa dân số ở độ tuổi từ 25 đến 54.

NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG CƠ SỞ HẠ TẦNG

Các nghiên cứu gần đây của Ngân hàng Thế giới về cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam đã nhấn mạnh tiềm năng sử dụng tốt hơn đường thủy nội địa, phân bổ chiến lược hơn việc phát triển các cảng - đặc biệt là ở miền Trung - và giảm sự phụ thuộc, chi phí và khí thải nhà kính từ việc sử dụng cơ sở hạ tầng đường bộ (Lam, Sriram và Khera, 2019 và Hoàng và cộng sự, 2019). Điều này phù hợp với mục tiêu của Chính phủ Việt Nam nhằm giảm sự phụ thuộc vào vận tải đường bộ và cắt giảm khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ (Phạm và Nguyễn, 2017).

Phát triển cơ sở hạ tầng của Việt Nam không đồng đều nên làm hạn chế việc mở rộng ngành dịch vụ logistics. Sự phụ thuộc giao thông đường bộ tạo ra những tắc nghẽn và chậm trễ trong chuỗi cung ứng (do tắc nghẽn giao thông trong khu vực đô thị). Có những cảng bị quá tải nhưng có những cảng lại thiếu tải. Trong môi trường thương mại điện tử tốc độ cao thì những thách thức về cơ sở hạ tầng này làm giảm hiệu suất dịch vụ logistics của Việt Nam. Các cảng biển đối thủ cạnh tranh ở Malaysia, Singapore và Thái Lan có thể vượt qua Việt Nam để đi đầu trong dịch vụ logistics tiềm năng nếu những thách thức này không được giải quyết.

Việt Nam có đường bờ biển dài 3.260 km và nhiều con sông lớn chảy qua, có khả năng cho phép Việt Nam phát triển một ngành vận tải hàng hải hiệu quả. Năm 2018 cảng biển Việt Nam đã xử lý 524,7 triệu tấn hàng hóa, tăng 19% so với năm 2017. Vào tháng 12 năm 2018, Việt Nam có 1.593 tàu với khoảng 7,8 triệu tấn trọng tải - đứng thứ tư trong khối ASEAN và thứ 30 trên toàn cầu (Mordor Intelligence, 2020). Việt Nam có 224 cảng sông, 8.000 cầu tàu, 44 cảng biển và 219 bến cảng. Vận tải đường thủy của Việt Nam chiếm 23% tổng vận tải hàng hóa và 5% tổng vận tải hành khách. Chỉ 20% đường thủy nội địa được quản lý bởi Cục Đường thủy Nội địa thuộc Bộ Giao thông vận tải. Đây là cơ hội để tăng đầu tư vào việc nạo vét và mở rộng phạm vi của các tuyến đường thủy có thể phục vụ cho vận tải.

Cơ sở hạ tầng đường sắt Việt Nam kém phát triển và bảo trì kém. Quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải 2010 đến 2030 của Bộ Giao thông vận tải Việt Nam đặt ra các mục tiêu tăng năng lực vận tải và khuyến khích sản xuất các toa xe và đầu máy xe lửa mới. Các tuyến đường sắt quốc tế được lên kế hoạch để nối Bắc Việt Nam với Trung Quốc, và Côn Minh đến Việt Nam sang Campuchia đến Malaysia và Singapore. Phát triển cơ sở hạ tầng đường sắt có thể tăng khả năng cạnh tranh với vận tải đường bộ và đường hàng không.

Trong tám năm qua, Ngân hàng Phát triển Châu Á đã đầu tư đáng kể để cải thiện kết nối nội khối và liên khu vực thông qua 10.000 km đường bộ được nâng cấp và mở rộng nhằm tạo điều kiện cho việc tiếp cận cảng, đặc biệt là ở khu vực miền Trung và miền Bắc Việt Nam (Ngân hàng Phát triển Châu Á, 2015). Chính phủ Việt Nam đã xác định các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu và Bình Dương là các trung tâm công nghiệp quan trọng đòi hỏi tăng cường phát triển cơ sở hạ tầng và logistics. Chính phủ cũng đã xác định các thành phố cảng Hải Phòng và Quảng Ninh là mục tiêu đầu tư logistics vì tầm quan trọng đối với các tuyến thương mại. Một số tỉnh nông nghiệp có thể có tiềm năng phát triển công nghiệp thông qua đầu tư chiến lược vào logistics và tiếp cận.

7.4 CÁC CƠ HỘI NỘI BỘ HỘI ĐỒNG TƯ VẤN KỸ NĂNG NGHỀ NGÀNH LOGISTICS

Tư cách thành viên LIRC mang lại cơ hội để liên tục thay đổi. Các thành viên rất cam kết và là các chuyên gia trong lĩnh vực của họ. Mối quan hệ vững chắc với các doanh nghiệp và cơ sở đào tạo sẽ tăng cường khi LIRC phát triển lên. LIRC cũng có thể mở rộng số lượng thành viên và hợp tác chặt chẽ hơn với các hiệp hội doanh nghiệp để tác động đến các chiến lược phát triển kỹ năng và lực lượng lao động. Điều này sẽ giúp cho việc triển khai các chiến lược của Hội đồng.

LIRC và Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (với tư cách là ban thư ký) có cơ hội thực hiện chiến lược toàn diện về truyền thông và tăng cường sự tham gia các bên liên quan để chứng minh thành công của mình và đảm bảo tính bền vững lâu dài (bao gồm cả việc tiếp cận các phương thức tài trợ thay thế). Công việc này đã bắt đầu vào năm 2019.



8. HIỆN THỰC HÓA TẦM NHÌN

LIRC đã xác định bốn chiến lược chính và các hành động hướng đến mục tiêu có liên quan. Khi xác định những điều này, LIRC đã xem xét các động lực, thách thức và cơ hội trong lĩnh vực logistics và của chính LIRC. Trong năm năm tới, các chiến lược và hành động sẽ trở thành nền tảng thay đổi nhằm hiện thực hóa tầm nhìn LIRC. LIRC sẽ là động lực chính cho mỗi chiến lược. Các chiến lược bao gồm:

CHIẾN LƯỢC 1

Thúc đẩy sự phát triển không ngừng của lực lượng lao động logistics có tay nghề cao

CHIẾN LƯỢC 2

Trình diễn các cơ hội và thành tựu của ngành logistics của Việt Nam

CHIẾN LƯỢC 3

Thúc đẩy sự chấp nhận thí điểm LIRC để mở rộng về mặt địa lý và sang các lĩnh vực khác

CHIẾN LƯỢC 4

Hỗ trợ các trường cao đẳng để thực hiện một khung chất lượng cung cấp đào tạo

Lộ trình này đặt ra tầm nhìn cho LIRC và các chiến lược để đạt được Lộ trình này. Các bên liên quan chính, bao gồm các hiệp hội doanh nghiệp và chính phủ, phải được xác định với vai trò và trách nhiệm được xác định rõ ràng. Hợp tác giữa các bên liên quan là cần thiết.

LIRC sẽ cần có sự hỗ trợ liên tục của ban thư ký và phải xem xét các cơ chế tài trợ hiện tại. LIRC cũng sẽ cần xây dựng thêm năng lực và các hỗ trợ khác để thực hiện các hành động.

LIRC phải xác định các chỉ số thay đổi để theo dõi tiến độ thực hiện tầm nhìn của Lộ trình. Các chỉ số này phải ở mức độ cao và phù hợp với tầm nhìn và dài hạn để đo lường sự thay đổi trong vòng đời của Lộ trình. Dữ liệu liên quan phải tiếp cận được ngay bây giờ và trong tương lai. Báo cáo hàng năm và báo cáo tiến độ nên được sử dụng để theo dõi tiến độ.

9. CHIẾN LƯỢC VÀ HÀNH ĐỘNG - MỘT LỘ TRÌNH NĂM NĂM

CHIẾN LƯỢC 1

THÚC ĐẨY SỰ PHÁT TRIỂN KHÔNG NGỪNG CỦA LỰC LƯỢNG LAO ĐỘNG LOGISTICS CÓ TAY NGHỀ CAO

Các bên liên quan chính: LIRC, doanh nghiệp logistics, các cơ sở đào tạo nghề, tổ chức phi chính phủ, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, các Kết quả dự án Tiêu biểu, Tổ công tác kỹ thuật LIRC

HÀNH ĐỘNG

1. CHIẾN LƯỢC 1

1.1 Xây dựng Kế hoạch quốc gia về phát triển nguồn nhân lực ngành logistics thông qua phối hợp với các doanh nghiệp và ngành giáo dục nghề nghiệp để xây dựng cách tiếp cận hợp tác, bền vững để phát triển kỹ năng cho lực lượng lao động ngành logistics.

1.2 Xây dựng Khung chất lượng để phát triển, cung cấp và đánh giá các tiêu chuẩn nghề/tiêu chuẩn kỹ năng nghề (TCN/TCKNN) trong ngành logistics Việt Nam để đảm bảo chất lượng và tính nhất quán của kết quả đào tạo. Điều này sẽ bao gồm tư vấn về:

1.2.1 Cách phân tích vị trí công việc, mã hóa các kỹ năng và kiến thức vào TCN/TCKNN và cấu trúc cần thiết của TCN/TCKNN.

1.2.2 Cách triển khai TCN/TCKNN thành các chương trình đào tạo dựa trên năng lực hiệu quả cho các môi trường học tập và nhóm đối tượng khác nhau.

1.2.3 Các nguyên tắc đánh giá - cách thức đảm bảo độ tin cậy, công bằng, linh hoạt và hợp lệ của công tác đánh giá

1.2.4 Cách áp dụng điều chỉnh hợp lý cho việc thực hiện và đánh giá để đáp ứng cho người khuyết tật và mù chữ và các vấn đề khác.

1.2.5 Cách thực hiện đánh giá tổng thể và phát triển các công cụ đánh giá hiệu quả cho các kịch bản và nhóm người học khác nhau.

1.3 Phát triển năng lực cho Nhóm làm việc kỹ thuật LIRC và các học viên tiêu biểu của dự án về Chính sách khung chất lượng và các quy trình nền tảng.

1.4 Xây dựng mô hình thông tin ngành để thu thập và phân tích yêu cầu kỹ năng mới và nhu cầu về lực lượng lao động cho ngành logistics mà có thể được nhân rộng trên toàn quốc và được sử dụng cho các ngành công nghiệp khác. Điều này sẽ bao gồm việc kiểm tra các hệ thống thông tin thị trường lao động để tạo ra, phân tích và phổ biến thông tin ngành và nghề nghiệp đáng tin cậy nhằm tối ưu hóa trọng tâm và tác động của mô hình do doanh nghiệp dẫn dắt.

1.4.1 Dự thảo một phương pháp và cấu trúc được thống nhất về dự báo kỹ năng ngành logistics hàng năm với sự tham vấn của các doanh nghiệp. Dự thảo này sẽ được bổ sung bằng thực tiễn quốc tế tốt nhất và rút ra các dữ liệu hiện có (như Khảo sát kỹ năng LIRC hàng năm), nếu các dữ liệu đủ mạnh và cập nhật. Điều này sẽ bao gồm:

- Mô tả sự phân bố về mặt địa lý của lực lượng lao động và quy mô công ty
- Danh mục các ngành nghề
- Nhân khẩu học và phân bố về giới của lực lượng lao động
- Cơ sở hạ tầng đào tạo và cung cấp đào tạo
- Thiếu hụt kỹ năng và khoảng cách kỹ năng
- Động lực của nhu cầu đào tạo
- Những thách thức và cơ hội trong ngành
- Dự báo nhu cầu lao động trong tương lai
- Quy mô công ty và phân bố địa lý.



1.5 Xây dựng TCN/TCKNN ưu tiên cho các ngành nghề sẽ hình thành các lộ trình đào tạo và nghề nghiệp quan trọng

1.5.1 Xác định các ngành nghề ưu tiên để mã hóa thành TCN/TCKNN (thông qua LIRC và mô hình thông tin ngành)

1.5.2 Tài liệu và mã hóa các vị trí công việc vào TCN/TCKNN theo quy trình được phê duyệt.

1.6 Xây dựng kế hoạch phát triển lực lượng lao động doanh nghiệp trong đó xác định các kỹ năng hiện có của lực lượng lao động, các kỹ năng tương lai mong muốn, khoảng trống lực lượng lao động và các chiến lược và hành động.

1.6.1 Xây dựng năng lực cho các cán bộ quản lý và giám sát viên trong việc tăng trưởng và tối ưu hóa nguồn nhân lực. Điều này sẽ bao gồm tư vấn về:

1.6.1.1 Các chiến lược để tái đào tạo và nâng cao kỹ năng cho lực lượng lao động hiện có.

1.6.1.2 Làm thế nào để thu hút người mới tham gia vào ngành logistics.

1.6.1.3 Làm thế nào để phát triển lộ trình nghề nghiệp trong các doanh nghiệp và ngành công nghiệp nói chung.

1.6.1.4 Kinh nghiệm thực tế trong việc thực hiện kiểm toán kỹ năng và xây dựng kế hoạch phát triển lực lượng lao động.

1.7 Nuôi dưỡng văn hóa và cam kết học tập suốt đời bằng cách xây dựng khung học tập suốt đời quốc gia cho những người lao động trưởng thành và hiện có, giúp duy trì và nâng cấp các kỹ năng hiện có và có thêm các kỹ năng mới, đồng thời xác nhận các kỹ năng và năng lực có được trong quá trình làm việc của họ. Học các kỹ năng mới, nâng cấp các kỹ năng hiện có và học tập suốt đời có thể giúp người lao động duy trì việc làm, giúp doanh nghiệp thích nghi và duy trì tính cạnh tranh.

1.8 Tạo sự tiếp cận công bằng và toàn diện tới đào tạo bằng cách tạo cơ hội học tập và việc làm cho các nhóm bình đẳng giới, đa dạng và hòa nhập xã hội để mở rộng kho nhân tài, khuyến khích đổi mới cho ngành logistics và cung cấp lộ trình việc làm cho những người có hoàn cảnh khó khăn:

1.8.1 Phát triển một tiểu ban Cố vấn về Bình đẳng giới, Khuyết tật và Hòa nhập Xã hội (GEDSI) thường trực trong LIRC.

1.8.2 Xây dựng chính sách và các chương trình chuyên dụng tại các doanh nghiệp và cơ sở giáo dục nghề để tạo điều kiện tiếp cận với đào tạo và phát triển kỹ năng và cơ hội việc làm cho các cá nhân và các nhóm đang gặp phải những rào cản bao gồm nghèo khó và thu nhập thấp, nguồn gốc dân tộc, khuyết tật và tình trạng nhập cư.

1.8.3 Tích cực tiếp thị và thúc đẩy sự tham gia của thiếu nữ và phụ nữ trẻ vào giáo dục trung học, các khóa học và chương trình GDNN nhằm nâng cao trình độ, giúp họ có được sự nghiệp và vị trí lãnh đạo trong ngành logistics.

1.8.4 Hỗ trợ các doanh nghiệp và các cơ sở đào tạo nghề để phát triển các kế hoạch hành động cho tuyển sinh, giữ chân nhân tài và lãnh đạo các cộng đồng GEDSI trong các tổ chức của mình.

CHIẾN LƯỢC 2 TRÌNH ĐIỂN CÁC CƠ HỘI VÀ THÀNH TỰU CỦA NGÀNH LOGISTICS CỦA VIỆT NAM

Các bên liên quan chính: LIRC, các cơ sở đào tạo nghề, các doanh nghiệp logistics, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Tổng cục Giáo dục Nghề nghiệp, (Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội)

HÀNH ĐỘNG

2. CHIẾN LƯỢC 2

2.1 Thiết kế một chiến dịch quảng cáo để thể hiện hình ảnh hiện đại cho lĩnh vực logistics và cơ hội việc làm đa dạng trong lĩnh vực logistics.

2.1.1 Xây dựng chương trình kết nối các doanh nghiệp với các cơ sở đào tạo nghề và sinh viên để phát triển mạng lưới và nâng cao hiểu biết về các cơ hội.

2.1.2 Sử dụng các hình thức truyền thông khác nhau để nâng cao hình ảnh của ngành và thu hút những người tham gia vào giáo dục nghề nghiệp cho các vị trí và lộ trình công việc trong lĩnh vực logistics.

2.1.3 Nâng cao tầm quan trọng, tính đa dạng và năng động của ngành bằng cách tạo ra nhiều hình mẫu hoặc đại sứ khác nhau để thu hút mọi người tạo lập sự nghiệp trong ngành logistics và đào tạo nghề

2.1.4 Khởi xướng “Ngày Logistics” để mọi người tham quan các công ty logistics và làm quen với các công việc kinh doanh.

2.2 Tạo lộ trình nghề nghiệp thông qua chiến lược nghề nghiệp logistics

2.2.1 Xây dựng mô hình lộ trình nghề nghiệp và giáo dục từ cấp độ sơ cấp đến quản lý, thể hiện chi tiết các kỹ năng và kiến thức cần có cho các vị trí công việc khác nhau và các lộ trình học tập tương ứng có sẵn thông qua GDNN và giáo dục đại học.

2.2.2 Phát triển và đưa ra chiến lược nghề nghiệp “Đa dạng trong Logistics”, giới thiệu nhiều hình mẫu và điển hình khác nhau từ những người trong ngành để thúc đẩy cơ hội việc làm cho các nhóm có hoàn cảnh khó khăn và thiếu số, bao gồm phụ nữ, người khuyết tật và người dân tộc thiểu số.

2.2.3 Xây dựng năng lực hướng dẫn nghề nghiệp và kỹ năng tư vấn trong các cơ sở đào tạo nghề.

2.3 Thành lập một cộng đồng thực hành các trường cao đẳng đào tạo tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh để chia sẻ kinh nghiệm, học tập và các mô hình thực hành tốt nhất

2.3.1 Liên kết các trường cao đẳng nghề đối tác trong một cộng đồng thực hành trực tuyến để sử dụng làm kho lưu trữ kiến thức và nền tảng trao đổi.

CHIẾN LƯỢC 3 THÚC ĐẨY SỰ CHẤP NHẬN THÍ ĐIỂM LIRC ĐỂ MỞ RỘNG VỀ MẶT ĐỊA LÝ VÀ SANG CÁC LĨNH VỰC KHÁC

Các bên liên quan chính: LIRC, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Tổng cục Giáo dục Nghề nghiệp, (Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội), Bộ Ngoại giao và Thương mại Australia

Hành động 3

3.1 Tài liệu hóa và phổ biến tác động và kết quả của mô hình giáo dục nghề nghiệp do doanh nghiệp dẫn dắt

- 3.1.1 Phát triển các nghiên cứu điển hình chứng minh cho sự thành công của mô hình và các điển hình về thực hành tốt nhất
- 3.1.2 Minh họa cách xây dựng mối quan hệ đối tác hiệu quả giữa chính phủ, người sử dụng lao động, cơ sở đào tạo và nhà cung cấp là rất quan trọng để gắn kết đào tạo hiện đại, chất lượng cao với thị trường việc làm.
- 3.1.3 Định lượng lợi ích và lợi nhuận kinh tế của mô hình giáo dục nghề nghiệp do doanh nghiệp dẫn dắt.

3.2 Vận động để thực hiện khung pháp lý LIRC phù hợp

- 3.2.1 Xây dựng một ứng dụng kinh doanh dựa trên bằng chứng để chứng thực mô hình do doanh nghiệp dẫn dắt.
- 3.2.2 Gắn kết một cách chiến lược với các bên liên quan chính của chính phủ để đảm bảo sự công nhận chính thức đối với LIRC và vai trò của Hội đồng trong việc xác định nhu cầu kỹ năng của ngành logistics.

3.3 Phát triển mô hình tài trợ hợp tác đầu tư bền vững để phát triển kỹ năng. Việc này nên tìm kiếm nguồn kết hợp tài trợ công - tư. Tài trợ trực tiếp và gián tiếp cho đào tạo từ người sử dụng lao động là một tuyên bố rõ ràng về tầm quan trọng của giáo dục và đào tạo thường xuyên trong việc duy trì và tăng năng suất lao động, tính cạnh tranh và tính linh hoạt.

3.3.1 Xây dựng các cuộc trao đổi về lựa chọn tài chính để xác định một cơ chế tài trợ bền vững cho các nền tảng phát triển kỹ năng do doanh nghiệp dẫn dắt. Việc này nên bao gồm:

- 3.3.1.1 Vai trò và nghĩa vụ của chính phủ, ngành và cá nhân trong việc đóng góp vào chi phí phát triển kỹ năng.
- 3.3.1.2 Khái niệm và ví dụ về hợp tác đầu tư phát triển kỹ năng để đảm bảo cơ chế tài trợ ổn định và bền vững cho đào tạo.
- 3.3.1.3 Các lựa chọn tài chính bao gồm phí hoặc thuế tiền lương, tài trợ của doanh nghiệp, quan hệ đối tác công - tư và các cụm đào tạo và đào tạo đồng tài trợ.
- 3.3.1.4 Khái niệm về chính sách ưu đãi để khuyến khích doanh nghiệp cung cấp cơ hội học nghề tại chỗ và thực tập.

3.3.2 Tham gia đối thoại xã hội với các bên liên quan để thúc đẩy và thiết lập một mô hình hợp tác đầu tư trong phát triển kỹ năng lực lượng lao động logistics.

3.3.3 Xây dựng chiến lược truyền thông để vận động cho mô hình hợp tác đầu tư và duy trì tính thiết thực của đào tạo với nhà tuyển dụng

3.4 Phát triển một chiến lược vận động để hỗ trợ mở rộng và phát triển mô hình này sang các ngành khác.

- 3.4.1 Sử dụng bằng chứng được tài liệu hóa về sự thành công (ví dụ như các nghiên cứu điển hình) để vận động cho việc mở rộng mô hình phát triển kỹ năng do doanh nghiệp dẫn dắt sang các ngành liên quan khác (ví dụ như vận tải và hàng không)
- 3.4.2 Tính toán và thúc đẩy lợi tức đầu tư từ mô hình do doanh nghiệp dẫn dắt
- 3.4.3 Phát triển chiến lược vận động và truyền thông để làm nổi bật giá trị của các nền tảng mô hình do doanh nghiệp dẫn dắt



CHIẾN LƯỢC 4: HỖ TRỢ CÁC TRƯỜNG CAO ĐẲNG ĐỂ THỰC HIỆN KHUNG CHẤT LƯỢNG ĐÀO TẠO

Các bên liên quan chính: LIRC, các cơ sở đào tạo nghề, Bộ Ngoại giao và Thương mại Australia và các nhà tài trợ khác

Hành động 4

4.1 Xây dựng tính chuyên nghiệp và năng lực cho các cơ sở đào tạo và đội ngũ giảng viên để hoạt động theo khung chất lượng.

4.1.1 Thúc đẩy và thực hiện khung chất lượng và thiết lập một quy trình giám sát và kiểm toán tuân thủ.

4.2 Thiết lập mô hình trung tâm xuất sắc về kỹ năng thương mại (đơn vị đào tạo ưu tiên)

4.2.1 LIRC và Tổng cục Giáo dục Nghề nghiệp chủ trì việc thiết lập các tiêu chí cho mô hình đơn vị đào tạo ưu tiên

4.2.1.1 Đảm bảo doanh nghiệp có thể dễ dàng xác định các đơn vị đào tạo chất lượng cao cam kết đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp.

4.2.1.2 Tạo dựng niềm tin và sự tham gia giữa các trường cao đẳng và các doanh nghiệp đối tác thông qua nền tảng LIRC.

4.2.1.3 Xác định và rà soát các tiêu chuẩn để đảm bảo các cơ sở đào tạo liên tục đáp ứng mong đợi của doanh nghiệp.

4.3 Tăng cường sự hiểu biết và trọng tâm của các cơ sở đào tạo vào các năng lực chung và các kỹ năng 'mềm' bao gồm khả năng tham gia và tương tác hiệu quả với các cơ sở đào tạo khác, xây dựng sự đồng thuận và cung cấp hỗ trợ, định hướng và chỉ đạo khi cần thiết, ngoài kỹ năng ngôn ngữ và khả năng CNTT.

4.3.1 Cải thiện chương trình giảng dạy và đánh giá cho các năng lực chung và hỗ trợ các trường cao đẳng tích hợp các năng lực này vào đào tạo cho vị trí công việc logistics.

4.3.2 Vận động đưa các khóa đào tạo về CNTT & TT và ngôn ngữ, đặc biệt là các ngôn ngữ có nhu cầu cao trong thương mại, vào các chương trình logistics

4.4 Vận động tăng đầu tư vào cơ sở vật chất đào tạo

4.4.1 Chủ trì đối thoại về sự phối hợp của các nhà tài trợ và đầu tư khu vực tư nhân trong lĩnh vực đào tạo logistics tránh sự phân mảnh và giúp xây dựng các cơ sở chuyên sâu

4.5 Phát triển năng lực quản lý

4.5.1 Phát triển năng lực của các cơ sở đào tạo để giúp phát triển các kỹ năng quản lý ngành logistics.



Thu Duc College of Technology reasonable adjustment workshop participants

PHỤ LỤC A CÁC NGHIÊN CỨU ĐIỂN HÌNH

NGHIÊN CỨU ĐIỂN HÌNH 1 BÌNH ĐẲNG GIỚI, ĐA DẠNG VÀ HOÀ NHẬP XÃ HỘI

Vào tháng 12 năm 2019, Hiệp hội Tiêu chuẩn nghề Australia Toàn cầu đã tổ chức một loạt các hội thảo tại Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam, về bình đẳng giới, đa dạng và hòa nhập xã hội (GEDSI) trong lĩnh vực vận tải và logistics. Các hội thảo này tập trung xác định, tìm hiểu và giảm bớt các rào cản trong tiếp cận và tham gia học tập và làm việc một cách bình đẳng. Bộ Ngoại giao và Thương mại Australia đã tài trợ cho các hội thảo này thông qua chương trình Aus4Skills.

Người tham gia bao gồm đại diện của trường Trung cấp kinh tế-kỹ thuật Nguyễn Hữu Cảnh và trường Cao đẳng Công nghệ Thủ Đức, học viên tiêu biểu của dự án và các chuyên gia từ doanh nghiệp, chính phủ và lĩnh vực giáo dục nghề nghiệp trong công tác xây dựng TCN.

Đại diện Trung tâm Nghiên cứu và Phát triển Năng lực Người khuyết tật Việt Nam đã chia sẻ những hiểu biết sâu sắc về nhiều thách thức mà người khuyết tật gặp phải trong việc tiếp cận giáo dục và cơ hội việc làm.

Ý kiến đóng góp từ người tham gia tại hội thảo đầu tiên là cơ sở để xây dựng Kế hoạch hành động và chiến lược GEDSI cho trường Nguyễn Hữu Cảnh. Kế hoạch hành động và chiến lược này có mục đích thúc đẩy tính đa dạng trong tuyển sinh, xây dựng môi trường học tập dễ tiếp cận và thuận lợi và tạo cơ hội và lộ trình tốt hơn để bổ sung vào đội ngũ nhân tài trong ngành logistics.

Tại hội thảo thứ hai, các giảng viên và chuyên gia giáo dục của Trường Cao đẳng Công nghệ Thủ Đức đã được thông tin về khái niệm điều chỉnh hợp lý trong đào tạo và đánh giá cho người khuyết tật. Nội dung hội thảo bao gồm quá trình và thực hành điều chỉnh hợp lý trong giảng dạy, học tập và đánh giá, dựa trên kinh nghiệm của Australia về các điều chỉnh này để tạo ra khả năng tiếp cận giáo dục công bằng và đảm bảo các tiêu chuẩn và chất lượng.

Vào năm 2020, Hiệp hội Tiêu chuẩn nghề Australia Toàn cầu sẽ tiếp tục phát động và đo lường tác động của chiến lược GEDSI, minh họa cách áp dụng điều chỉnh hợp lý tại nơi làm việc và kết nối điều chỉnh hợp lý trong đào tạo và đánh giá với các vị trí công việc tương ứng tại nơi làm việc.

Việc này sẽ bổ sung và hỗ trợ các mục tiêu cốt lõi của Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề Ngành Logistics thông qua việc cung cấp nguồn nhân lực có trình độ và kỹ năng cho ngành logistics. Tính đa dạng trong nhóm học viên là nguồn lực còn chưa được khai thác ở Việt Nam. Tuyển dụng học viên có hoàn cảnh đa dạng sẽ mang lại cơ hội hiện đại hóa lực lượng lao động, tăng cường đội ngũ nhân tài và giảm độ tuổi trung bình và giúp lực lượng lao động mang tính đại diện giới tốt hơn. Nơi làm việc đa dạng cũng là nơi sáng tạo và khả năng giải quyết vấn đề được nâng cao, ý tưởng mới, sáng kiến mới và lợi nhuận tài chính. Ngành logistics của Việt Nam có điều kiện tốt để tận dụng những cơ hội này trong nỗ lực phát triển các giải pháp mới, sử dụng công nghệ một cách sáng tạo và tạo ra văn hóa cải tiến quy trình liên tục.

NGHIÊN CỨU ĐIỂN HÌNH 2

XÂY DỰNG TIÊU CHUẨN NGHỀ VÀ TIÊU CHUẨN KỸ NĂNG NGHỀ

Trong năm 2018-19, 16 chuyên gia từ các doanh nghiệp, hiệp hội doanh nghiệp, chính phủ và cơ sở đào tạo nghề đã tham gia khóa Bồi dưỡng chuyên môn về Tiêu chuẩn Nghề Australia để xây dựng năng lực phát triển và kiểm chứng các tiêu chuẩn nghề (TCN) và tiêu chuẩn kỹ năng nghề (TCKNN). Qua đó, học viên biết cách phát triển phương pháp luận và công cụ để soạn thảo và kiểm chứng TCN/ TCKNN cho năm vị trí công việc ưu tiên mà Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề Ngành Logistics (LIRC) đề xuất: nhân viên vận hành xe nâng, nhân viên lái xe tải, nhân viên bốc xếp tại cảng, nhân viên xử lý thủ tục hải quan và nhân viên xếp dỡ hàng hóa tổng hợp.

Đối với LIRC, công tác xây dựng các TCN/TCKNN là tối cần thiết để xây dựng một nguồn cung nhân lực có trình độ và kỹ năng bền vững cho doanh nghiệp ngành logistics. Những lợi ích và ứng dụng của việc phân tách các vị trí công việc thành TCN/TCKNN bao gồm:

- mô tả các tiêu chuẩn thực hiện tương ứng với năng lực của người lao động trong các vị trí cụ thể
- tạo ra các công cụ để phát triển nguồn nhân lực
- là cơ sở để thiết kế và cung cấp các gói đào tạo
- thúc đẩy dịch chuyển lao động
- xác định lộ trình nghề nghiệp.

Học viên có dịp xây dựng kỹ năng chuyên môn trong soạn thảo và kiểm chứng TCN/TCKNN thông qua khảo sát thực tế và thu thập dữ liệu theo nhóm. Kết quả thu được là TCN/TCKNN chất lượng cho tất cả năm vị trí công việc ưu tiên. Các TCN/TCKNN này sẽ được doanh nghiệp trong ngành kiểm chứng trước khi được LIRC phê chuẩn và sử dụng làm công cụ học tập, quản lý kết quả công việc và tiêu chuẩn kỹ thuật.



Occupational standards and occupational skill standards validation interviewing, Transimex, Binh Duong



ROADMAP AND ACTION PLAN



TẦM NHÌN

Tới năm 2025, LIRC sẽ trở thành đơn vị dẫn đầu ngành Logistics trong việc phát triển lực lượng lao động có kỹ năng ở Việt Nam, góp phần giúp đất nước phát triển kinh tế, xã hội bền vững.

LỢI THẾ & CƠ HỘI

- GDP tăng nhanh, tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ, dân số trẻ
- Chính phủ cam kết hỗ trợ phát triển ngành logistics
- Tiêu dùng trong nước tăng
- Các Hiệp định thương mại tự do
- Thương mại điện tử bùng nổ và sẵn sàng thích ứng với môi trường thương mại điện tử

THÁCH THỨC CHÍNH

Thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics ở Việt Nam, hỗ trợ nhu cầu của các doanh nghiệp thông qua lực lượng lao động có tay nghề cao, được trang bị tốt và hướng tới tương lai.

CÁC THÁCH THỨC CỤ THỂ

Thách thức từ phía cung: chất lượng và tính phù hợp của chương trình đào tạo, thiếu kết nối giữa nhà trường và doanh nghiệp, tính linh động của kỹ năng

Thách thức từ phía cầu: các doanh nghiệp quy mô siêu nhỏ, khoảng cách giữa các mức lương, lộ trình sự nghiệp

Cơ sở hạ tầng vận tải và phân phối

Thách thức nội bộ LIRC: khả năng tiếp cận với thông tin ngành, tính bền vững

STRATEGIES

CHIẾN LƯỢC 1

Thúc đẩy sự phát triển không ngừng của lực lượng lao động logistics có tay nghề cao

CHIẾN LƯỢC 2

Trình diễn các cơ hội và thành tựu của ngành logistics của Việt Nam

CHIẾN LƯỢC 3

Thúc đẩy sự chấp nhận thí điểm LIRC để mở rộng về mặt địa lý và sang các lĩnh vực khác

CHIẾN LƯỢC 4

Hỗ trợ các trường cao đẳng để thực hiện khung chất lượng đào tạo



REFERENCES

Ali, M., Metz, I. và Kulik, C. (2015), Duy trì lực lượng lao động đa dạng: Tác động của quản lý nguồn nhân lực trọng tâm vào giới. Tạp chí quản lý nhân sự, Tập. 25, số 4 (2015) tr.580-599.

Ngân Hàng Phát Triển Châu Á, (2020). Đánh giá ngành Giáo dục và Đào tạo Kỹ thuật và Dạy nghề Việt Nam. Manila. Ngân Hàng Phát Triển Châu Á

Ngân Hàng Phát Triển Châu Á, (2015). Chương trình hợp tác kinh tế tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Manila. Ngân Hàng Phát Triển Châu Á

Chính phủ Australia, Bộ Giáo dục và Đào tạo, (2018). Việt Nam: Chính sách giáo dục và đào tạo nghề và cập nhật hệ thống. Canberra. Liên bang Australia.

Blancas, L., Isbell, J., Isbell, M., Hua, J. và Tao, W. (2014). Logistics hiệu quả: Chìa khóa cho năng lực cạnh tranh của Việt Nam. Định hướng phát triển. Washington, DC. Ngân hàng Thế giới.

Chất xúc tác, (2018). Tại sao đa dạng và hội nhập lại quan trọng: Ghi chép nhanh [trực tuyến]. Truy cập tại: <https://www.catalyst.org/research/why-diversity-and-inclusion-matter>

Hoang, D., Lam, Y., Amos, P., Reddel, P., Phuong, P. và Hien, N. (2019). Phát triển bền vững giao thông đường thủy nội địa ở Việt Nam. Tăng cường khung pháp lý, thể chế và tài trợ. Washington, DC. Ngân hàng Thế giới.

Hunt, V., Prince, S., Dixon-Fryle, S. và Yee, L. (2018). Cung cấp thông qua đa dạng. [pdf] McKinsey &

Company. Truy cập tại: https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Business%20Fiances/Organization/Our%20Insights/Delivering%20ENC%20diversity/Delivering-ENC-diversity_full-report.ashx

Kennedy, J. (2020). Cách tìm nhà sản xuất quần áo và may mặc Việt Nam: Hướng dẫn đầy đủ. [trực tuyến]. Cosmo Sourcing. Có sẵn tại: <https://www.cosmosourcing.com/blog/clothing-manufacturing-vietnam-2020>

Lam, Y., Sriram, K., Khera, N. (2019). Tăng cường ngành vận tải xe tải của Việt Nam: Hướng tới giảm chi phí logistics và khí thải nhà kính (tiếng Anh). Loạt kiến thức giao thông Việt Nam. Washington, DC. Ngân hàng Thế giới

Le, H. (2019). Ngành logistics phải đối mặt với tình trạng thiếu lao động nghiêm trọng. Vietnam Express. [trực tuyến]. Có sẵn tại: <https://e.vnexpress.net/news/business/economy/logistic-industry-faces-dire-labor-shortage-3924708.html>. Truy cập ngày 17 tháng 5 năm 2019.

Cục Logistics, (2018). Tình trạng dịch vụ Logistics tại Việt Nam: Đánh giá ngắn. [trực tuyến]. Có sẵn tại: <https://www.logisticbureau.com/status-logistic-vietnam-very-brief-appraalu>. Truy cập ngày 1 tháng 5 năm 2020.

Lorenzo, R., Voigt, N., Schetelig, K., Zawadzki, A., Welpel, I., và Brosi, P. (2017). Công thức thành công: Đổi mới thông qua sự đa dạng. [trực tuyến]. Boston Consulting Group. Có sẵn tại: <https://www.bcg.com/>

en-au/publications/2017/people- Organization- liership -talent -innovation-ric-mult-mix-that-matters. aspx

Mordor Intelligence, (2020). Thị trường vận tải và Logistics Việt Nam - Tăng trưởng, xu hướng và dự báo (2020-2025) [trực tuyến] Mordor Intelligence. Có sẵn tại: www.mordorintellect.com/industry-reports/vietnam-freight-logistic-market-study

Nathan Associates, (2015). Phụ nữ APEC trong Khuôn khổ Dữ liệu vận tải và Báo cáo thực tiễn tốt nhất. [pdf]. Washington, DC. USAID. Có sẵn tại: <https://www.nathaninc.com/wp-content/uploads/2015/12/2017-APEC-WiT-Best-Practices-Compendium-Update.pdf>

New Straits Times. (2019). Việt Nam đạt được sự tăng trưởng ấn tượng. New Straits Times. [trực tuyến]. Có sẵn tại: <https://www.nst.com.my/world/region/2019/10/532576/nst-region-vietnam-acheals-impressive-growth>

Nguyen, D. (2017). Chiến lược phát triển của Logistics đến năm 2020 và Bài học cho Việt Nam. Hội nghị quốc tế về quản lý nhân sự và tài năng. [trực tuyến]. Đài Bắc, Đài Loan. Có sẵn tại: http://globalbizresearch.org/Taiwan_Conference_Dec_2017_2/docs/doc/3.%20Management,%20Marketing%20and%20Tourism/WH747.pdf

Nguyen, H. (2019). Đưa trình độ nhân lực của Việt Nam đáp ứng ngành logistics. Tạp chí Đầu tư Việt Nam. [trực tuyến]. Có sẵn tại: <https://www.vir.com>

vn/brelling-vietnams-human-resource-level-with-logistic-industry-72051.html. Truy cập ngày 23 tháng 5 năm 2019.

Phạm, T. và Nguyễn, N. (2017). Hướng dẫn vận chuyển hàng hóa Việt Nam để xây dựng chương trình vận chuyển hàng hóa xanh quốc gia. [pdf]. Hội đồng quốc tế về giao thông sạch và liên minh khí hậu và không khí sạch. Truy cập tại: <https://www.ccacoalition.org/en/resources/vietnam-freight-assessment-guidance-developing-national-green-freight-program>

Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, (2017a). Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017. Phê duyệt cho Kế hoạch hành động cải thiện năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ Logistics của Việt Nam vào năm 2025. Hà Nội.

Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, (2017a). Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2017. Quy định về kinh doanh dịch vụ logistics. Hà Nội.

Talentnet, (2018). Cuộc khảo sát lương Talentnet năm 2018 của Mercer. [trực tuyến]. Talentnet. Có sẵn tại: <https://www.talentnet.vn/news/2018-mercer-talentnet-salary-survey>

Temmerman, N. (2019). Transforming higher education in Temmerman, N. (2019). Chuyển đổi giáo dục đại học ở Việt Nam. University World News. [trực tuyến]. Có sẵn tại www.universityworldnews.com/post.php?story=20190129142655883. Truy cập ngày 1 tháng 5 năm 2019.

Tibken, S. (2015). Đi học ở Việt Nam: Các công ty công nghệ đang đào tạo làn sóng nhân lực tiếp theo như thế nào. CNET . [trực tuyến]. Có sẵn tại <https://www.cnet.com/news/schooling-vietnam-how-tech-companies-are-training-the-next-wave-of-workers>. Truy cập ngày 30 tháng 1 năm 2020.

Tran, L. (2019). Xây dựng kỹ năng mềm cho việc làm: Những thách thức và thực tiễn tại Việt Nam. Anh Quốc. Taylor và Francis.

UNESCO, Trung tâm Quốc tế về Giáo dục và Đào tạo Kỹ thuật và Dạy nghề, (2018). Hồ sơ quốc gia TVET: Việt Nam. Geneva. Liên Hợp Quốc.

Vietnam Brief. năm 2018). Xu hướng thị trường lao động tại Việt Nam. Vietnam Briefing. [trực tuyến]. Có sẵn tại: <https://www.vietnam-briefing.com/news/labor-market-trends-vietnam.html>

Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics (VLI): Báo cáo tóm tắt về hiện trạng của lực lượng lao động logistics tại Việt Nam. Thành phố Hồ Chí Minh

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, (2018). Sách trắng VLA 2018. 25 năm tăng trưởng hội nhập quốc tế. [trực tuyến]. Thành phố Hồ Chí Minh Có sẵn tại: <https://drive.google.com/drive/folders/1dDcuWXG6KYCc2MqrganP7CmZEPSTP40>

Vietnam News. (2018). Thiếu lao động trong lĩnh vực logistics. Vietnam News. [trực tuyến]. Có sẵn tại: <https://vietnamnews.vn/society/482415/labour-shortage-in-logistic-industry.html>. Cập nhật Ngày 21 tháng 12 năm 2018

Phụ nữ trong chuỗi cung ứng, (2010). Giới tính vô hình trong vận tải và logistics: Nhìn nhận vai trò của phụ nữ. [pdf]. Có sẵn tại: <https://twfhk.org/sites/default/files/u21/TheUnseenGenderInLogisticAndTransport.pdf>

Ngân hàng Thế Giới ,(2020). Global Rankings 2018. Báo cáo về Chỉ số Hiệu quả Logistics. [trực tuyến]. Ngân hàng Thế giới. Có sẵn tại: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

Ngân hàng Thế Giới ,(2019). Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam Tổng quan. [trực tuyến]. Có sẵn tại: <https://www.worldbank.org/en/country/vietnam/overview>. Cập nhật lần cuối ngày 18 tháng 10 năm 2019.

Ngân hàng Thế Giới ,(2018). Kết nối để cạnh tranh: Logistics thương mại trong nền kinh tế toàn cầu. Ngân hàng Thế giới Washington DC.





L I R C

Kết nối doanh nghiệp và trường dạy nghề