

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2018

LOGISTICS VÀ THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2018

LOGISTICS VÀ THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU	7
DANH SÁCH THÀNH VIÊN BAN BIÊN TẬP	9
CHƯƠNG I. MÔI TRƯỜNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS	11
1.1. Tình hình kinh tế thế giới và Việt Nam năm 2018	12
1.1.1. Tình hình chung	12
1.1.2. Hoạt động sản xuất	14
1.1.3. Đầu tư và tín dụng	14
1.1.4. Xuất nhập khẩu	15
1.1.5. Thương mại trong nước	16
1.2. Thị trường logistics thế giới năm 2018	17
1.2.1. Tổng quan thị trường logistics thế giới	17
1.2.2. Thị trường dịch vụ logistics trên thế giới	20
1.2.3. Tình hình các loại hình dịch vụ logistics trên thế giới	22
1.2.4. Logistics theo các khu vực địa lý trên thế giới	24
1.2.5. Hoạt động của một số doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn trên thế giới	25
1.3. Pháp luật, chính sách về logistics	27
1.3.1. Pháp luật về logistics	27
1.3.2. Cải cách hành chính, quản lý và kiểm tra chuyên ngành	29
1.3.3. Cơ chế Một cửa quốc gia, Cơ chế Một cửa Asean	30
1.4. Hạ tầng giao thông	33
1.4.1. Hạ tầng giao thông đường bộ	33
1.4.2. Hạ tầng giao thông đường sắt	34
1.4.3. Hạ tầng giao thông đường biển	36
1.4.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	38
1.4.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không	40
1.4.6. Kết nối hạ tầng giao thông	42
1.5. Trung tâm logistics	45
1.5.1. Hiện trạng trung tâm logistics ở Việt Nam	45
1.5.2. Một số vấn đề đặt ra đối với phát triển trung tâm logistics	48

CHƯƠNG II. DỊCH VỤ LOGISTICS	51
2.1. Tình hình chung về ngành dịch vụ logistics	52
2.2. Dịch vụ vận tải	53
2.2.1. Tình hình chung	53
2.2.2. Vận tải đường bộ	54
2.2.3. Vận tải đường biển	55
2.2.4. Vận tải đường sắt	56
2.2.5. Vận tải đường thủy nội địa	58
2.2.6. Vận tải đường hàng không	60
2.3. Dịch vụ kho bãi	63
2.3.1. Dịch vụ ngoại quan	65
2.3.2. Dịch vụ kho hàng lạnh	66
2.4. Dịch vụ giao nhận	67
2.5. Các dịch vụ khác	68
2.5.1. Dịch vụ đại lý hải quan	68
2.5.2. Dịch vụ chuyển phát	69
2.6. Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	70
2.6.1. Tình hình chung	70
2.6.2. Năng lực của các doanh nghiệp dịch vụ logistics	74
2.6.3. Khó khăn đối với doanh nghiệp dịch vụ logistics	75
2.7. Phát triển thị trường dịch vụ logistics Việt Nam	77
2.7.1. Phát triển nguồn cung ứng dịch vụ logistics	77
2.7.2. Nguồn cầu dịch vụ logistics tại Việt Nam	78
2.7.3. Xúc tiến phát triển dịch vụ logistics	78
CHƯƠNG III. ỨNG DỤNG LOGISTICS TRONG SẢN XUẤT, KINH DOANH	81
3.1. Tình hình chung về ứng dụng logistics trong sản xuất, kinh doanh	82
3.2. Thực trạng	84
3.2.1. Loại hình doanh nghiệp và chi phí logistics của doanh nghiệp	84
3.2.2. Các hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện	85
3.2.3. Các dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài	87

3.2.4. Tiêu chí đánh giá và lựa chọn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics	89
3.2.5. Quan hệ hợp tác giữa doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh và doanh nghiệp dịch vụ logistics	90
3.3. Đánh giá về ứng dụng logistics trong sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp	93
3.3.1. Hoạt động logistics trong mua hàng	93
3.3.2. Hoạt động logistics trong sản xuất	93
3.3.3. Hoạt động kiểm soát hàng tồn kho	94
3.3.4. Năng lực quản lý và nhân sự logistics	94
3.4. Đề xuất của các doanh nghiệp sản xuất về cải thiện dịch vụ logistics	95

CHƯƠNG IV. CÁC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN VỚI LOGISTICS 101

4.1. Ứng dụng công nghệ trong logistics	102
4.1.1. Đánh giá chung về ứng dụng công nghệ logistics	102
4.1.2. Tình hình ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics tại các doanh nghiệp	103
4.1.3. Các khó khăn của doanh nghiệp khi ứng dụng công nghệ trong logistics	105
4.1.4. Các đề xuất giải pháp tăng cường ứng dụng công nghệ trong logistics	106
4.2. Đào tạo và phát triển nhân lực về logistics	106
4.2.1. Nhu cầu nhân lực logistics	106
4.2.2. Đào tạo nhân lực logistics	109
4.2.3. Tiêu chuẩn nghề nghiệp đối với nhân lực logistics	116
4.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics	120
4.3.1. Công tác thông tin, tuyên truyền trên các kênh truyền thông	121
4.3.2. Một số hội nghị, hội thảo, hoạt động tuyên truyền về logistics trong năm 2018	122
4.4. Hợp tác quốc tế về logistics	123
4.4.1. Các hoạt động trao đổi đoàn	123
4.4.2. Hoạt động liên doanh, liên kết, mua bán và sáp nhập	125
4.4.3. Đầu tư ra nước ngoài	127

CHƯƠNG V. LOGISTICS VÀ THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ 129

5.1. Nhu cầu dịch vụ logistics trong thương mại điện tử (TMDT)	130
5.2. Một số mô hình dịch vụ tiêu biểu	132

5.2.1. Dịch vụ Chuyển phát nhanh (CPN)	132
5.2.2. Giao hàng - thu tiền (COD)	133
5.2.3. Dịch vụ giao hàng chặng cuối	134
5.3. Một số doanh nghiệp logistics phục vụ TMĐT ở Việt Nam	135
5.3.1. Lazada Express	135
5.3.2. Vietnam Post	136
5.3.3. EMS	137
5.3.4. Viettel Post	138
5.3.5. Giao Hàng Nhanh	139
5.3.6. Fado	139
5.4. Những vấn đề mà các doanh nghiệp phải đối diện	140
5.4.1. Thiếu nguồn cung đầu vào cho dịch vụ	140
5.4.2. Áp lực dịch vụ tốt hơn và chi phí thấp hơn	140
5.4.3. Khung pháp lý trong TMĐT xuyên biên giới	141
5.4.4. Vận tải hàng không và hạ tầng liên quan	141
5.4.5. Phương tiện vận tải đầu cuối và dịch vụ hỗ trợ	142
5.4.6. Thanh toán bằng tiền mặt trong TMĐT	142
5.4.7. Cung cấp thiết bị, giải pháp công nghệ	142
5.4.8. Nguồn nhân lực	142
5.5. Một số gợi ý nâng cao năng lực dịch vụ logistics cho TMĐT	142
5.5.1. Phát triển các trung tâm logistics hay tổ hợp dịch vụ hàng hóa hàng không	142
5.5.2. Quy hoạch hệ thống trung tâm hoàn tất đơn hàng TMĐT	143
5.5.3. Đào tạo nhân lực logistics chuyên TMĐT và các ngành liên quan	143
5.5.4. Chính phủ và các Bộ, ngành	143
KẾT LUẬN	144
PHỤ LỤC	145
DANH MỤC BẢNG	149
DANH MỤC HỢP	150
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	150



LỜI NÓI ĐẦU

Thực hiện Quyết định 200/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, bắt đầu từ năm 2017, Bộ Công Thương đã phối hợp cùng các chuyên gia trong lĩnh vực logistics trên cả nước xây dựng Báo cáo Logistics Việt Nam thường niên nhằm rà soát, đánh giá, cung cấp thông tin về tình hình, triển vọng logistics Việt Nam và quốc tế và các quy định chính sách liên quan... góp phần phục vụ công tác quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất, kinh doanh, đầu tư của các doanh nghiệp và công tác nghiên cứu khoa học và truyền thông trong lĩnh vực logistics.

Báo cáo logistics Việt Nam năm 2017 đã nhận được những phản hồi tích cực và các góp ý về định hướng xây dựng nội dung báo cáo năm 2018 từ các chuyên gia và độc giả, góp phần tích cực cho công tác quản lý Nhà nước, thông tin, tuyên truyền, hỗ trợ doanh nghiệp.

Tiếp thu các ý kiến của các chuyên gia và trên tinh thần liên tục đổi mới, sáng tạo, bám sát những xu hướng và biến động thực tiễn trên thị trường trong nước và quốc tế, Báo cáo Logistics Việt Nam 2018 được kết cấu lại theo 5 chương, trong đó có một chương chuyên đề về logistics và thương mại điện tử-một trong những xu hướng và tiềm năng phát triển bùng nổ của ngành logistics Việt Nam. Cụ thể như sau:

- (i) Môi trường kinh doanh;
- (ii) Dịch vụ logistics;
- (iii) Ứng dụng logistics trong sản xuất, kinh doanh;
- (iv) Các hoạt động liên quan đến logistics;
- (v) Chuyên đề: Logistics và thương mại điện tử.

Báo cáo được xây dựng với sự tham gia của Ban Biên tập gồm các chuyên gia đến từ các Bộ ngành như Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ

logistics Việt Nam, các tổ chức đào tạo và nghiên cứu... trên cơ sở hệ thống thông tin và dữ liệu đáng tin cậy và cập nhật từ các nguồn thông tin chính thống. Đặc biệt, điểm nhấn trong Báo cáo năm 2018 là tính thực tiễn cao nhờ kết quả của các cuộc khảo sát thực tế do Ban Biên tập tiến hành.

Ban Biên tập hy vọng Báo cáo sẽ đáp ứng được cơ bản các nhu cầu về thông tin, số liệu và định hướng của độc giả và mong nhận được các ý kiến góp ý để hoàn thiện. Mọi vấn đề cần trao đổi, xin vui lòng liên hệ với Ban Biên tập theo địa chỉ:

Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương

54 Hai Bà Trưng, Hà Nội

Email: cucxnk@moit.gov.vn

Website: www.logistics.gov.vn

DANH SÁCH THÀNH VIÊN BAN BIÊN TẬP BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2018

***(Kèm theo Quyết định số 1674/QĐ-BCT ngày 16 tháng 5 năm 2018
của Bộ trưởng Bộ Công Thương)***

1	ThS. Trần Thanh Hải	Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương - Trưởng Ban Biên tập
2	TS. Trịnh Thị Thanh Thủy	Phó Viện trưởng Viện Chiến lược và Chính sách Công Thương, Bộ Công Thương - Thành viên
3	TS. Đinh Thị Bảo Linh	Phó Giám đốc Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương - Thành viên
4	ThS. Đào Trọng Khoa	Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - Thành viên
5	PGS.TS. Hồ Thị Thu Hòa	Viện trưởng Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam - Thành viên
6	KS. Trần Chí Dũng	Cố vấn chuyên môn, Trường Hàng không và Logistics Việt Nam - Thành viên
7	PGS.TS Trịnh Thị Thu Hương	Phó Viện trưởng phụ trách, Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường Đại học Ngoại thương - Thành viên
8	TS. Nguyễn Thị Vân Hà	Trưởng Văn phòng, Khoa Đào tạo Quốc tế, Trường Đại học Giao thông Vận tải - Thành viên
9	ThS. Trần Thị Thu Hương	Giảng viên, Bộ môn Logistics Kinh doanh, Trường Đại học Thương mại - Thành viên
10	ThS. Bùi Bá Nghiêm	Chuyên viên Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương - Thư ký

CHƯƠNG I:

**MÔI TRƯỜNG
KINH DOANH
DỊCH VỤ LOGISTICS**

1.1. Tình hình kinh tế thế giới và Việt Nam năm 2018

1.1.1. Tình hình chung

Tình hình kinh tế thế giới

Sau khi đạt kết quả rất tích cực vào quý II/2018, tăng trưởng kinh tế toàn cầu bắt đầu chững lại trong quý III/2018 Kinh tế Hoa Kỳ tăng trưởng mạnh từ đầu năm 2018, dẫn đến việc Cục dự trữ liên bang Hoa Kỳ (FED) phải liên tiếp tăng lãi suất.

Đồng USD tăng giá so với nhiều đồng tiền khác và chi phí vay cao hơn là những quan ngại lớn về thị trường tài chính toàn cầu, đặc biệt tại các nền kinh tế mới nổi và đang phát triển, trong khi xu hướng tăng cường chủ nghĩa bảo hộ thương mại làm ảnh hưởng tới tâm lý kinh doanh toàn cầu.

Động lực tăng trưởng kinh tế tại Trung Quốc và EU giảm sút do căng thẳng thương mại với Hoa Kỳ và vấn đề Brexit chưa được giải quyết. Nền kinh tế Trung Quốc có dấu hiệu chững lại, một phần do tác động của căng thẳng thương mại với Hoa Kỳ - đối tác thương mại lớn nhất của nước này. Ở châu Âu, các cuộc đàm phán Brexit giữa Liên minh châu Âu và Vương quốc Anh vẫn còn bế tắc.

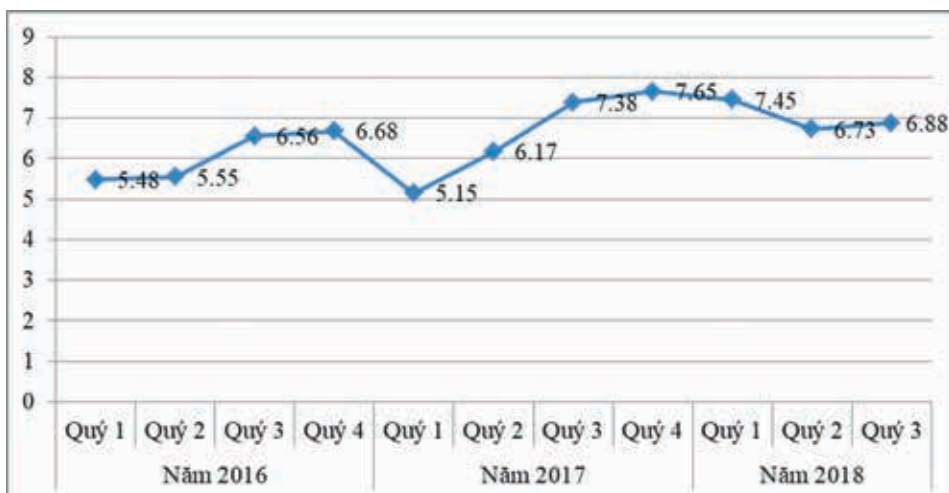
Căng thẳng thương mại quốc tế gia tăng, với hàng rào thuế quan và phi thuế quan liên tục được thiết lập khiến nhiều tổ chức quốc tế như UN và OECD phải điều chỉnh giảm dự báo tăng trưởng năm 2018 và năm 2019. Dự báo tăng trưởng kinh tế thế giới dự báo sẽ đạt khoảng 3%, phần lớn nhờ dư địa tăng trưởng tại các nền kinh tế lớn tích lũy được trong hai năm gần đây.

Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) cũng hạ dự báo tăng trưởng thương mại toàn cầu về mức 3,9% trong năm nay và 3,7% vào năm 2019, giảm so với mức dự báo tăng lần lượt 4,4% và 4,0% đã đưa ra vào đầu quý II/2018.

Xung đột thương mại sẽ định hình các chuỗi cung ứng mới và thay đổi dòng đầu tư quốc tế. Tuy nhiên, điều này còn phụ thuộc vào việc xung đột thương mại có lan sang các nước khác ngoài Hoa Kỳ và Trung Quốc hay không.

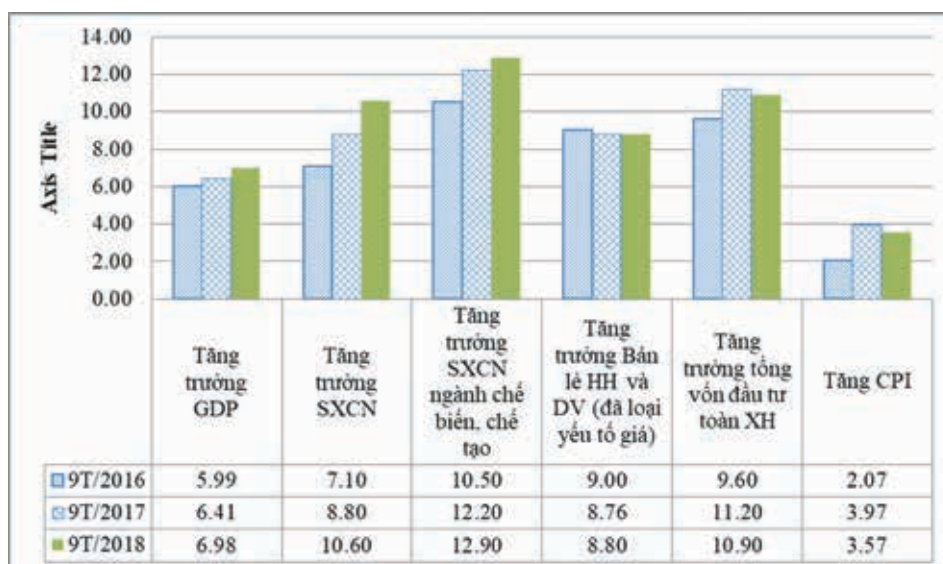
Tình hình kinh tế Việt Nam

Năm 2018, nền kinh tế Việt Nam nhìn chung vẫn giữ được đà tăng trưởng, với tổng sản phẩm trong nước (GDP) quý III năm 2018 tăng 6,88% so với cùng kỳ năm trước, cao hơn mức tăng 6,73% của quý II và do đó GDP của cả năm 2018 có thể vượt mục tiêu 6,5-6,7% mà Quốc hội đặt ra (Hình 1).

Hình 1. Tăng trưởng GDP qua các quý so cùng kỳ năm trước (%)

Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Nhìn chung, các chỉ số kinh tế quan trọng trong 9 tháng đầu năm 2018 đều khả quan hơn so với cùng kỳ hai năm gần đây (năm 2016 và 2017). Đặc biệt, tốc độ tăng trưởng tổng vốn đầu tư xã hội thấp hơn so với tốc độ tăng trưởng GDP và tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp, cho thấy hiệu quả đầu tư đã được cải thiện.

Hình 2. Các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô quan trọng trong 9 tháng đầu năm 2018 (%)

Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

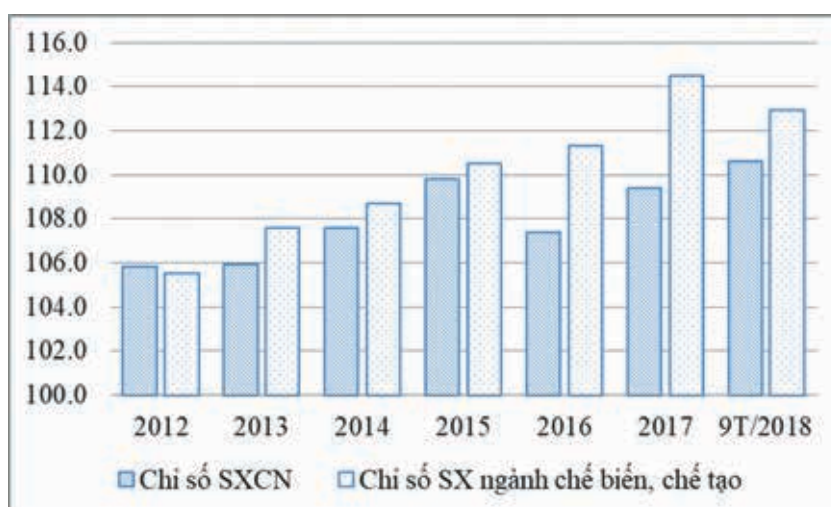
1.1.2. Hoạt động sản xuất

Năm 2018, sản xuất nông nghiệp tương đối ổn định và tăng trưởng khá, mặc dù tác động từ biến đổi khí hậu và thiên tai vẫn nặng nề. Toàn ngành nông lâm thủy sản từng bước chuyển đổi cơ cấu ngành hiệu quả, giá bán sản phẩm ổn định cùng với thị trường xuất khẩu được mở rộng là động lực chính thúc đẩy sản xuất của khu vực này.

Ngành nông nghiệp tiếp tục khẳng định xu hướng phục hồi rõ nét khi đạt mức tăng 2,78%, là mức tăng cao nhất của 9 tháng giai đoạn 2012-2018; ngành thủy sản đạt kết quả khá tốt với mức tăng 6,37%, cũng là mức tăng trưởng cao nhất 8 năm qua; ngành lâm nghiệp tăng 5,9%.

Năm 2018, sản xuất công nghiệp có sự bứt phá trong nửa cuối năm sau khi chững lại trong quý đầu năm. Tăng trưởng sản xuất công nghiệp 9 tháng năm 2018 đạt mức cao nhất trong 12 năm trở lại đây với điểm sáng và động lực quan trọng nhất là ngành chế biến chế tạo, khi tốc độ tăng trưởng liên tục tăng và luôn cao hơn so với tốc độ tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp nói chung trong các năm gần đây.

Hình 3. Chỉ số sản xuất công nghiệp giai đoạn 2012-2018



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

1.1.3. Đầu tư và tín dụng

Mặc dù thị trường tài chính tiền tệ thế giới có nhiều biến động phức tạp và các thị trường tài chính, tiền tệ của các nền kinh tế trong khu vực có nhiều diễn biến tiêu cực nhưng thị trường tài chính, tiền tệ Việt Nam không những nhanh chóng vượt qua được biến động bất lợi mà vẫn giữ ổn định cho thấy thể và lực của nền kinh tế nói chung và của thị trường tài chính, tiền tệ nước ta nói riêng đã có những bước phát triển vững chắc.

Tình hình thực hiện và giải ngân vốn đầu tư trong những tháng đầu năm 2018 có chuyển biến tích cực, là tín hiệu tốt đẩy nhanh tiến độ thực hiện vốn đầu tư trong những tháng cuối năm. Tính chung 9 tháng đầu năm 2018, vốn đầu tư toàn xã hội thực hiện theo giá hiện hành ước tính đạt 1.253,2 nghìn tỷ đồng, tăng 10,9% so với cùng kỳ năm trước và bằng 34% GDP. Đầu tư nước ngoài tiếp tục cải thiện: ngành công nghiệp chế biến, chế tạo thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài lớn nhất với số vốn đăng ký của các dự án được cấp phép mới đạt 6.261,8 triệu USD, chiếm 44,3% tổng vốn đăng ký cấp mới. Nếu tính cả vốn đăng ký bổ sung của các dự án đã cấp phép từ các năm trước thì vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào ngành công nghiệp chế biến, chế tạo trong 9 tháng năm nay đạt 9.670,7 triệu USD, chiếm 49,2% tổng vốn đăng ký.

Trên thị trường vốn, thanh khoản của các ngân hàng đã cân bằng trở lại sau những biến động của thị trường thế giới, lãi suất trên thị trường liên ngân hàng giảm nhanh, lãi suất huy động ngừng tăng và lãi suất cho vay nhìn chung vẫn giữ ở mức thấp, tín dụng tăng chậm lại, nhưng vẫn cao hơn tốc độ tăng huy động vốn. Theo Tổng cục Thống kê, tính đến ngày 20/9/2018, tăng trưởng tín dụng của nền kinh tế đạt 9,52% (cùng kỳ năm 2017 tăng 11,02%); tổng phương tiện thanh toán tăng 8,74% so với cuối năm 2017 (cùng kỳ năm 2017 tăng 9,59%); huy động vốn của các tổ chức tín dụng tăng 9,15% (cùng kỳ năm 2017 tăng 10,08%).

1.1.4. Xuất nhập khẩu

Sau khi đạt mức tăng trưởng 21,8% trong năm 2017, xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam tiếp tục duy trì được tốc độ tăng trưởng khá cao, tăng 15,4% trong 9 tháng năm 2018. Đáng chú ý, so với một số quốc gia khác trong khối ASEAN như Indonesia, Thái Lan, Singapore, Malaysia... Việt Nam đang là nước có tốc độ tăng trưởng xuất khẩu cao nhất.

Trong 9 tháng đầu năm 2018, cán cân thương mại của Việt Nam thặng dư 5,39 tỷ USD, mức cao nhất từ trước đến nay. Trong đó, xuất siêu vẫn chủ yếu đến từ khối các doanh nghiệp FDI, khi khối này xuất siêu 23,65 tỷ USD; trong khi đó, các doanh nghiệp trong nước nhập siêu 18,26 tỷ USD.

Việc mở rộng, tìm kiếm và tiếp cận những thị trường mới, còn nhiều tiềm năng xuất khẩu đã đạt được những kết quả hết sức tích cực. Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam sang một số thị trường tại Trung Đông và châu Phi tăng trưởng khá cao trong 8 tháng đầu năm 2018 như: Israel tăng 13,6%, I rắc tăng 14%, Cô-oét tăng 46,7%, Ai Cập tăng 45,2%, Ghana tăng 30,3%.

Hình 4. Cán cân thương mại của Việt Nam giai đoạn 2014 - 2018 (tỷ USD)

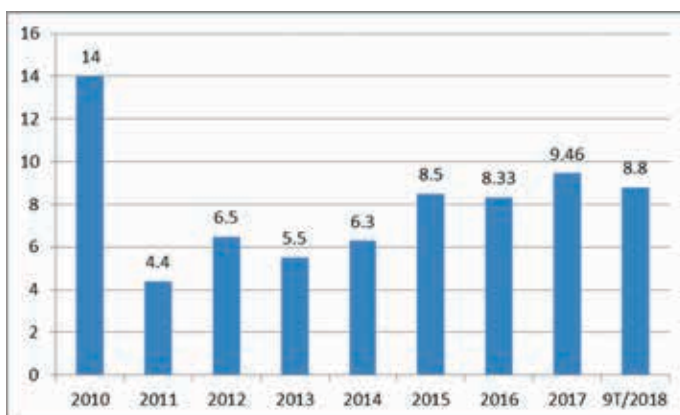
Nguồn: Số liệu từ Tổng cục Hải quan

1.1.5. Thương mại trong nước

Hoạt động thương mại trong nước năm 2018 tiếp tục xu hướng tăng khá, sức mua tiêu dùng tăng cao. Tính chung 9 tháng đầu năm 2018, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng ước tính đạt 3.235,1 nghìn tỷ đồng, tăng 11,3% so với cùng kỳ năm trước, nếu loại trừ yếu tố giá tăng 8,8% (cùng kỳ năm 2017 tăng 8,76%). Trong đó, doanh thu bán lẻ hàng hóa chiếm 75,2% tổng mức và tăng 12% so với cùng kỳ năm trước.

Hình 5. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng 2010-2018

(Đã loại trừ yếu tố giá, %)



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Ghi chú: Số liệu của năm 2016 đã được TCTK điều chỉnh so với số công bố trước đó.

1.2. Thị trường logistics thế giới năm 2018

1.2.1. Tổng quan thị trường logistics thế giới

Những tiến bộ trong công nghệ, toàn cầu hóa, cải thiện hệ thống pháp luật và liên kết giữa các tác nhân trong chuỗi cung ứng đang định hình lĩnh vực logistics thế giới theo hướng tích hợp và hiện đại.

Do sự phức tạp đó nên các thống kê và đo lường về quy mô thị trường logistics toàn cầu vẫn chưa thống nhất, đặc biệt trong bối cảnh có sự đan xen rất lớn giữa các loại hình logistics và tích hợp các hoạt động trong chuỗi cung ứng xuyên biên giới. Theo số liệu công bố năm 2018 của Ngân hàng Thế giới thì thị trường logistics toàn cầu có quy mô khoảng 4,3 nghìn tỷ USD¹. Trong khi đó, một số báo cáo nghiên cứu thị trường logistics của các hãng uy tín như Market Research, Technavio công bố các số liệu thấp hơn nhiều, khoảng 1 nghìn tỷ USD, do quan điểm thị trường dịch vụ logistics chỉ bao gồm các dịch vụ logistics chuyên nghiệp².

Về mặt địa lý, châu Á - Thái Bình Dương chiếm khoảng 40% doanh thu (các con số được báo cáo bởi các công ty nghiên cứu thị trường khác nhau dao động trong khoảng 35-46%).

Về thành phần các dịch vụ cấu thành thì vận tải chiếm tới 60% doanh thu logistics toàn cầu.

Về thị trường dịch vụ logistics thì hiện nay chủ yếu là dịch vụ 3PL, tiếp theo là 4PL và xu hướng trong tương lai sẽ là dịch vụ 5PL với sự tích hợp các đơn hàng dịch vụ 3PL quy mô lớn.

Về logistics theo lĩnh vực của nền kinh tế thì logistics ngành chế biến, chế tạo hiện chiếm tỷ trọng lớn nhất, nhưng logistics phục vụ phân khúc tiêu dùng cuối cùng sẽ có tỷ trọng lớn nhất trong tương lai gần.

Sự tăng trưởng nhanh chóng của thương mại điện tử và ngành công nghiệp tự động hóa là những yếu tố chính thúc đẩy thị trường logistics toàn cầu trong những năm gần đây. Đầu tư đổi mới công nghệ trong logistics tập trung vào thiết bị xử lý vật liệu tự động, GPS, phần mềm kiểm soát kho và sinh trắc học.

Các lĩnh vực sử dụng dịch vụ logistics trên quy mô lớn trên toàn cầu bao gồm: bán lẻ, sản xuất, truyền thông, giải trí, ngân hàng và tài chính, viễn thông và hoạt động của chính phủ (các tiện ích công cộng), trong đó sản xuất (chế biến, chế tạo) chiếm tỷ trọng lớn nhất do có chuỗi cung ứng dài nhất.

Logistics dưới tác động của xung đột thương mại giữa các nền kinh tế lớn

¹ <https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2018/07/24/logistics-performance-index-2018>

² Theo Armstrong & Associates, Inc. Databases tính toán số liệu từ IMF logistics chiếm khoảng 10,9% GDP thế giới, tương đương khoảng 7,5-8 nghìn tỷ USD trong năm 2016. Theo Allied Market Research, doanh thu logistics toàn cầu vào khoảng 8-9 nghìn tỷ USD. Tuy nhiên, một số báo cáo nghiên cứu thị trường logistics của các hãng uy tín như Market Research, Technavio công bố các số liệu thấp hơn nhiều do quan điểm thị trường dịch vụ logistics chỉ bao gồm các dịch vụ 3PL, 4PL.

Logistics có mối liên hệ mật thiết với tăng trưởng kinh tế và thương mại toàn cầu. Thị trường logistics thế giới khởi đầu năm 2018 với nhiều tín hiệu khả quan nhờ tăng trưởng kinh tế toàn cầu và những dự án cơ sở hạ tầng, dự án đầu tư vào lĩnh vực logistics xuyên quốc gia. Trong nửa đầu năm 2018, dư địa từ tăng trưởng kinh tế năm 2017 thúc đẩy các hoạt động thương mại, đầu tư và logistics, đặc biệt tại các nền kinh tế mới nổi. Quan ngại về chính sách thuế nhập khẩu tăng cao do xung đột thương mại lan rộng trong nửa cuối năm 2018 đã thúc đẩy các chủ hàng tranh thủ chốt các hợp đồng và giao hàng trong quý II/2018, dẫn đến sự tăng trưởng cả về vận chuyển đường thủy và đường hàng không. Tuy nhiên sau đó, căng thẳng thương mại giữa Hoa Kỳ và các đối tác thương mại lớn, tiêu biểu như Trung Quốc, EU đã tác động trực tiếp đến hoạt động logistics toàn cầu, mà trước hết là vận tải và kho bãi.

Rủi ro đối với các chuỗi cung ứng và hoạt động logistics có sự phân hóa giữa các khu vực địa lý trên thế giới. Ở châu Á - Thái Bình Dương, rủi ro hàng đầu là những cú sốc kinh tế do bảo hộ thương mại; ở Mỹ Latinh là tình trạng tham nhũng; ở Trung Đông và Bắc Phi là vấn đề khủng bố và ở vùng Hạ Sahara, cơ sở hạ tầng kém là những rủi ro và trở ngại lớn nhất cho sự phát triển của dịch vụ logistics.

Công nghệ tạo nên sức hấp dẫn cho một thị trường logistics

Lao động giá rẻ không còn là yếu tố chính trong việc xếp hạng các thị trường logistics mới nổi, thay vào đó các chuyên gia và các doanh nghiệp, các nhà đầu tư quan tâm hơn đến tăng trưởng kinh tế, đầu tư trực tiếp nước ngoài, khối lượng thương mại, vị trí, cơ sở hạ tầng giao thông và mức độ áp dụng công nghệ để đánh giá và quyết định đầu tư vào lĩnh vực logistics của một quốc gia.

Theo thông lệ hai năm một lần, tháng 7/2018 Ngân hàng Thế giới công bố Chỉ số năng lực logistics (LPI) năm 2018. Theo bảng xếp hạng năm nay, Đức được xếp là nước hoạt động tốt nhất trong lĩnh vực logistics.

Vị trí thứ hai trong bảng xếp hạng LPI của các quốc gia được chia sẻ giữa Hà Lan và Thụy Điển, tiếp theo là Singapore và Bỉ, cũng bằng nhau trong bảng xếp hạng. Singapore là quốc gia không phải châu Âu duy nhất nằm trong top 5. Ngoài ra, top 20 chủ yếu bao gồm các nước châu Âu, chiếm 14 quốc gia. Các quốc gia khác trong top 20 là Nhật Bản, UAE, Canada và Australia.

Đáng chú ý, Trung Quốc và Ba Lan là hai quốc gia có thứ hạng lần lượt 27 và 31. Tương tự, Kazakhstan xếp hạng 77 và Liên bang Nga xếp thứ 85, trong khi Thổ Nhĩ Kỳ và Iran xếp hạng lần lượt thứ 37 và 81.

Mặc dù đang nắm giữ vị trí thứ ba, Bỉ đạt điểm cao nhất xét về vận chuyển hàng hóa quốc tế và tương đương với Đức về tính kịp thời. Ngoài ra, Thụy Điển và Hồng Kông (TQ) đạt điểm số tốt hơn so với Đức về vận chuyển quốc tế.

Hộp 1. Đức duy trì vị trí số 1 trong lĩnh vực logistics nhờ tiên phong về công nghệ

Đức luôn dẫn đầu về chỉ số năng lực logistics. Chỉ riêng năm 2012, vị trí này bị thay thế bởi Singapore- một trong những điểm sáng về logistics tại khu vực châu Á. Sau đó đến năm 2014, Đức quay trở lại vị trí đứng đầu thế giới về năng lực logistics và duy trì vị trí này đến nay (2018).

Với doanh thu hàng năm đạt 260 tỷ euro, quy mô thị trường logistics của Đức đứng đầu châu Âu và bằng với quy mô của hai thị trường logistics lớn thứ 2 và thứ 3 của châu Âu là Pháp và Anh cộng lại. Đức cũng là nền kinh tế số một tại châu Âu và lớn thứ 4 trên toàn thế giới, hàng năm tạo ra 3 nghìn tỷ đô la giá trị hàng hóa và dịch vụ. Đức là nước xuất khẩu lớn thứ 3 thế giới và cũng là nước nhập khẩu hàng hóa lớn thứ 3 thế giới.

Đức hiện thuộc top đầu thế giới về đổi mới logistics, công nghệ và dịch vụ với gần 3 triệu lao động và khoảng 60.000 công ty trong ngành này.

Đức là nước xuất khẩu Intralogistics³ lớn nhất thế giới với quy mô 13 tỷ Euro, tiếp theo là Trung Quốc với 10,1 tỷ euro và Hoa Kỳ 7,4 tỷ Euro.

Đức là nơi đặt trụ sở của các công ty logistics hàng đầu thế giới như Deutsche Post World Net, DHL, DB Schenker và Dachser.

Trong thực tế, lĩnh vực logistics của Đức ngày càng chịu sức ép cạnh tranh về chi phí nguồn nhân lực, đất đai... từ các thị trường lân cận có chi phí thấp hơn như Ba Lan. Tuy nhiên, sức ép lại chính là động lực cho sự đổi mới và tăng trưởng. Các giải pháp logistics sáng tạo, tự động hóa trong xử lý vật liệu, tính linh hoạt, tốc độ số hóa, trình độ vượt trội về quản lý kho và kiểm soát thời gian thực tại các nhà máy là một số xu hướng chuyển đổi quan trọng trên thị trường logistics của Đức. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics cho hàng hóa đang mở rộng năng lực nhà kho và hệ thống kiểm soát có sự hỗ trợ của vệ tinh hành trình để đáp ứng việc giao hàng đúng thời hạn- một trong những nguyên tắc hàng đầu tạo ra sức mạnh kỷ luật của người Đức trong kinh doanh.

Đầu tư vào công nghệ là chìa khóa để Đức giữ được lợi thế cạnh tranh trong logistics, đặc biệt là trong bối cảnh nhiều yếu tố nền tảng cho sức tăng trưởng của «lục địa già» đã bão hòa. Các dòng xe tự động không người lái, bán tự động, các thiết bị bay giao hàng không người lái và cần cầu được số hóa sẽ tạo ra những thay đổi lớn về năng suất, tinh giảm chi phí nhân công trong bối cảnh giá nhân công tiếp tục tăng tại EU. Đức cũng là một trong những nước đi tiên phong trong hoạt động logistics "xanh" và quản trị chuỗi cung ứng lạnh tại châu Âu⁴.

³ Intralogistics là tất cả những hoạt động logistics giới hạn trong khuôn khổ một nhà kho/ trung tâm phân phối/ trung tâm xử lý liên quan tới thiết kế, thực hiện, quản lý, giám sát và tối ưu hóa việc xử lý dòng nguyên vật liệu và thông tin tương ứng.

⁴ <https://www.businesswire.com/news/home/20180103005485/en/Germany-Transportation-Logistics-Market-Insights-2017-2025-Market>

Việt Nam được xếp hạng 39/160 nước điều tra, tăng 25 bậc so với xếp hạng 64 năm 2016. Việt Nam có thứ hạng đứng đầu trong các thị trường mới nổi và xếp hạng cao nhất trong nhóm các nước có thu nhập trung bình thấp. Tất cả các chỉ số đánh giá LPI 2018 đều tăng vượt bậc, trong đó có mức tăng cao nhất là năng lực chất lượng dịch vụ (xếp hạng 33, tăng 29 bậc), và

khả năng theo dõi, truy xuất hàng hoá (xếp hạng 34, tăng 41 bậc). Điều này phản ánh thực trạng về cải thiện năng lực của doanh nghiệp thông qua ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực logistics.

Các xu hướng chính về logistics trong thời gian tới

Sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ trong lĩnh vực logistics không chỉ làm thay đổi các danh mục dịch vụ logistics mà còn phân bổ lại các khu vực sản xuất thông qua sự thay đổi của các chuỗi cung ứng. Tự động hóa cải tiến, tin học hóa và in 3D sẽ thay thế dần hoạt động sản xuất thâm dụng nhân công tại các thị trường đang phát triển, thế hệ nhà kho thông minh, tiết kiệm diện tích... cũng sẽ đưa hoạt động kho bãi quay trở lại các thị trường tiêu dùng cuối cùng.

Các hoạt động đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics toàn cầu và tiến bộ trong lĩnh vực công nghệ thông tin và vận tải sẽ tiếp tục là các yếu tố chủ yếu dẫn dắt thị trường logistics trong năm 2019.

Những nỗ lực áp dụng các giải pháp logistics, đặc biệt là tại EU được kỳ vọng sẽ tạo ra những phân khúc mới trong thị trường dịch vụ logistics.

Hộp 2. Công nghệ đang đưa các nhà máy trở về gần các thị trường tiêu thụ

Hãng sản xuất giày thể thao lớn Adidas đã vận hành xưởng sản xuất tốc độ cao Speedfactory mới tại Đức. Theo truyền thống, giày dép thường gia công ở các thị trường có chi phí nhân công rẻ như châu Á, châu Phi, sau đó được dán nhãn mác và phân phối đến các thị trường có thu nhập cao tại châu Âu và Bắc Mỹ. Tuy nhiên, với sự xuất hiện của các robot thế hệ mới thay thế nhân công, hoạt động sản xuất sẽ di chuyển trở lại các thị trường tiêu dùng cuối cùng, ngay cả khi đó là một trong những nền kinh tế có chi phí cao nhất trên thế giới. Các công ty sản xuất lớn của Hoa Kỳ như GE, Caterpillar, Mars và Kangol cũng có xu hướng chuyển hoạt động sản xuất công nghệ cao về nước, một mặt do ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp, mặt khác do các chính sách phát triển và bảo hộ công nghệ cao tại Hoa Kỳ.

1.2.2. Thị trường dịch vụ logistics trên thế giới

Thị trường logistics đang chứng kiến sự phát triển của các gói dịch vụ tích hợp để phục vụ tốt hơn nhu cầu của cả chủ hàng và người tiêu dùng, qua đó nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng.

Do xây dựng cơ sở hạ tầng cho logistics được thực hiện nhờ quá trình mở rộng vốn và sự phát triển nhanh chóng của khoa học công nghệ nên các doanh nghiệp có xu hướng tăng thuê ngoài các dịch vụ logistics để giảm chi phí hoạt động và đầu tư. Hơn nữa, dịch vụ logistics thuê ngoài và các dịch vụ liên quan đến chuỗi cung ứng do các nhà cung cấp dịch vụ 3PL và

4PL thực hiện cho phép các doanh nghiệp tập trung vào năng lực cốt lõi của họ, thay vì đầu tư dàn trải và rủi ro cho các hoạt động khác.

Trên thị trường thế giới, sự thay đổi về khả năng vận chuyển và nhu cầu tăng đã giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL liên tục tăng doanh thu trong 3 năm trở lại đây.

Năm 2018, thương mại quốc tế khá sôi động trong 6 tháng đầu năm, sau đó bắt đầu bị tác động bởi chiến tranh thương mại giữa các nền kinh tế lớn và xu hướng bảo hộ. Dịch vụ logistics cũng không thể tránh được những tác động đó.

Thị trường 3PL dự kiến sẽ tiến triển khi các nhà cung cấp dịch vụ đang hướng tới việc sử dụng các dịch vụ thanh toán cước và dịch vụ kiểm toán tự động để giảm chi phí. Các nhà cung cấp này đang đạt được lợi thế cạnh tranh bằng cách giảm chi phí vốn, giảm thiểu rủi ro, quản lý hàng tồn kho và tập trung vào năng lực cốt lõi của hoạt động kinh doanh của họ. Sự xuất hiện của Big Data và các dịch vụ logistics được thiết kế riêng cho các ngành cụ thể dự kiến sẽ là yếu tố thúc đẩy chính thúc đẩy tăng trưởng của ngành. Những nỗ lực tăng cường kiểm soát nội bộ và toàn bộ hành trình chu chuyển của dòng hàng đã thúc đẩy dịch vụ 3PL của các công ty trung gian (bao gồm cả bán buôn và bán lẻ).

Sự phức tạp và những đòi hỏi tối ưu hóa trong quản lý chuỗi cung ứng thúc đẩy các dịch vụ 4PL và 5PL. Thị trường này dự kiến sẽ tăng trưởng mạnh trong vòng 5 năm tới. Các nhà cung cấp giải pháp 5PL tổ chức, xây dựng và triển khai các giải pháp và công nghệ logistics khác nhau thay mặt các bên ký kết hợp đồng. Họ thường liên kết với doanh nghiệp công nghệ để đạt được các mục tiêu chi phí tối thiểu bằng cách tổng hợp các yêu cầu giải pháp 3PL thành khối lượng lớn để đàm phán với các công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển, kho bãi.

Thị trường dịch vụ logistics 3PL và 4PL (trong đó chủ yếu là 3PL) đạt khoảng 800 tỷ USD năm 2018 và dự kiến sẽ trên 1.000 tỷ USD vào năm 2022 khi các nhà cung cấp dịch vụ đang hướng tới việc sử dụng các dịch vụ thanh toán cước và dịch vụ kiểm toán tự động để giảm chi phí. Các nhà cung cấp này đang đạt được lợi thế cạnh tranh bằng cách giảm chi phí vốn, giảm thiểu rủi ro, quản lý hàng tồn kho và tập trung vào năng lực cốt lõi của hoạt động kinh doanh của họ.

Sự xuất hiện của Big Data và các dịch vụ logistics được thiết kế riêng cho các ngành cụ thể dự kiến sẽ là yếu tố chính thúc đẩy tăng trưởng của ngành. Những nỗ lực tăng cường kiểm soát nội bộ và hành trình đã thúc đẩy sự gia tăng trong giá công phần mềm của các dịch vụ này bởi các công ty thị trường trung gian (bao gồm cả bán buôn và bán lẻ) để vượt qua những thách thức logistics. Điều này đã tạo động lực cho sự tăng trưởng của ngành 3PL. Ngoài ra, các nhà cung cấp chính đang áp dụng các giải pháp Quản lý Quan hệ Khách hàng (CRM) dựa trên điện toán đám mây để tăng cường mối quan hệ giữa nhà cung cấp và khách hàng bằng cách tăng khả năng theo dõi, truy xuất trong quy trình. Tuy nhiên, suy thoái kinh tế đang làm giảm sự quan tâm của các nhà cung cấp 3PL trong việc đầu tư vốn.

*1.2.3. Tình hình các loại hình dịch vụ logistics trên thế giới***1.2.3.1. Vận tải**

Về mặt chi phí, chi phí cho vận tải chiếm khoảng 60% chi phí chung của logistics. Nhờ tính linh hoạt, tiếp cận dễ dàng, độ tin cậy và khả năng phục vụ “door-to-door” nên vận tải đường bộ chiếm 44,6% về doanh thu vận tải. Xét theo khối lượng, đường thủy chiếm tỷ trọng hàng đầu với 47,9% thị phần toàn cầu.

Theo thống kê của Diễn đàn Vận tải toàn cầu (International Transport Forum)⁵ công bố vào tháng 6 năm 2018, vận tải container toàn cầu (đơn vị TEU) đã tăng trưởng 4,8% trong năm 2017, vận tải hàng không tính bằng tấn.km tăng 9%, cao hơn rất nhiều so với mức tăng 3,8% của năm 2016. Vận tải đường sắt cũng tăng trưởng tốt, tiêu biểu là Nga tăng 6,4%, Hoa Kỳ 5,3%, EU tăng 3,5%. Vận tải bằng đường bộ tính bằng tấn.km tiếp tục mở rộng tại khu vực EU với mức tăng 3,5% trong khi tốc độ phục hồi trong vận tải đường bộ của Nga lại chậm lại, chỉ tăng 2,1% do EU tiếp tục kéo dài lệnh cấm vận thương mại với nước này.

Còn theo khảo sát và dự báo của Viện nghiên cứu Panteia (Hà Lan), tổng vận chuyển hàng hóa của thế giới có thể tăng 3,3% trong năm 2018, sau đó chậm lại trong năm 2019 với mức tăng 2,3%. Dự báo dựa trên đánh giá về khả năng tăng trưởng kinh tế của các quốc gia, chính sách tăng thuế nhập khẩu của các nước, giá dầu và nhiều nhân tố ảnh hưởng khác, bao gồm cả các vấn đề chính trị, xã hội và tự nhiên.

Vận tải đường bộ

Đường bộ vẫn dẫn đầu về tỷ trọng vận chuyển hàng hóa toàn cầu tuy nhiên năm 2018 tiếp tục có nhiều thách thức với ngành đường bộ, một phần do giá nhiên liệu và phí đường bộ tăng, mặt khác do tình trạng thiếu lái xe và giá nhân công tăng, đặc biệt tại phân khúc xe tải tại châu Âu. Vận tải đường bộ dự kiến đạt tốc độ tăng trưởng cao nhất (3,8% trong năm 2018 và 2,7% trong năm 2019). Ngành đường bộ ít bị ảnh hưởng bởi việc chuyển đổi năng lượng hơn là đường sắt và đường thủy.

Vận tải đường sắt

Do than đá chiếm một tỷ trọng lớn trong vận chuyển hàng hóa của các ngành đường sắt và đường thủy nên khi các nước chuyển từ sử dụng than đá sang các loại năng lượng tái tạo sẽ tác động lớn đến ngành đường sắt và đường thủy hơn là đường bộ. Vận tải hàng hóa bằng đường sắt toàn cầu dự kiến tăng 2,8% trong năm 2018, tương đương mức tăng 1,3 triệu tấn hàng hóa. Năm 2019, khối lượng vận chuyển dự kiến tăng 2,1%. Dự báo tăng trưởng khối lượng sà lan là 0,6% vào năm 2018 và 0,3% vào năm 2019.

Vận tải hàng không

Nhu cầu thương mại điện tử đang tạo thêm áp lực lên ngành vận tải hàng không, dẫn đến

⁵ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics-2018.pdf>

việc công suất tiếp tục tăng trong nửa đầu năm 2018. Các chủ hàng và nhà nhập khẩu đang tìm cách giảm thiểu chi phí lưu kho dù sử dụng phương thức vận tải nào. Khối lượng hàng hóa vận chuyển hàng không tăng ổn định trong năm 2018. Việc chủ động giữ chỗ với cả người vận chuyển và người giao nhận đang là lựa chọn phổ biến hơn cho các chủ hàng có quy mô vừa và nhỏ.

Vận tải đường biển

Theo báo cáo của Hội nghị Thương mại và Phát triển Liên hợp quốc (UNTACD), thương mại hàng hải toàn cầu tăng trưởng 4% trong năm 2017, mức cao nhất trong 5 năm trở lại đây, đạt 10,7 tỷ tấn hàng hóa, tăng 411 triệu tấn so với năm 2016, trong đó khoảng 50% là hàng khô. Khối lượng vận chuyển tăng ở hầu hết các phân khúc, tạo tiền đề cho tăng trưởng trong nửa đầu năm 2018, trước khi xung đột thương mại giữa các nền kinh tế lớn làm xáo trộn một số chuỗi cung ứng hàng hóa truyền thống. Các phân khúc vận chuyển hàng rời và container tiếp tục được cải thiện trong năm 2018.

Vận tải đường biển có sự khác biệt lớn giữa các tuyến. Tuyến xuyên Thái Bình Dương hướng Đông, dự báo hiện tại cho thấy tăng trưởng 8-9% chủ yếu do đây là tuyến hoạt động của các tàu lớn hiện đại.

Vận tải đa phương thức

Xu hướng phát triển của vận tải đa phương thức, với sự kết nối của vận tải đường bộ - đường sắt - đường biển - đường hàng không trong cùng một hợp đồng vận tải đang đóng góp tỷ trọng ngày càng lớn trên thị trường logistics thế giới nhờ tính linh hoạt trong việc đáp ứng các đơn hàng với các quy mô khác nhau, hạn chế tác động từ các rủi ro thiên tai, đình công... trong khi cân đối chi phí ở mức chấp nhận được cho các chủ hàng.

1.2.3.2. Dịch vụ kho bãi

Theo dự báo của công ty nghiên cứu thị trường Technavio⁶ và Businesswire, thị trường kho bãi toàn cầu dự kiến đạt 1,8 nghìn tỷ USD vào năm 2018 và sẽ tăng trưởng trung bình 6%/năm trong giai đoạn 2018-2020, đặc biệt khi hàng hóa được phân phối phổ biến hơn qua thương mại điện tử. Nhu cầu đối với thực phẩm đông lạnh và dược phẩm ngày càng tăng đang thúc đẩy sự phát triển của hệ thống kho lạnh.

Việc sử dụng thiết bị bay không người lái (drone) tại kho để theo dõi hàng tồn kho là một trong những xu hướng chính trong thị trường kho bãi và lưu trữ toàn cầu.

Các khu vực, như châu Âu và Bắc Mỹ và một số khu vực của châu Á - Thái Bình Dương, bao gồm Australia và Singapore vẫn có ưu thế vượt trội do có vị thế cao hơn trong các chuỗi cung ứng và nền tảng công nghệ cao hơn. Trong khi đó các thị trường có quy mô lớn về dân số

⁶ Technavio là công ty tư vấn và nghiên cứu công nghệ toàn cầu hàng đầu. Nghiên cứu và phân tích của họ tập trung vào xu hướng thị trường mới nổi và cung cấp thông tin hữu ích để giúp các doanh nghiệp xác định các cơ hội thị trường và phát triển các chiến lược hiệu quả để tối ưu hóa vị trí của họ trên thị trường.

như Ấn Độ và Trung Quốc dự báo sẽ dẫn đầu về tốc độ tăng trưởng của ngành công nghiệp kho bãi, với sự gia tăng của các cơ sở sản xuất, cảng biển, cảng cạn... và đặc biệt là sự phát triển của thương mại điện tử. châu Á - Thái Bình Dương hiện đang dẫn đầu thị trường kho bãi thế giới với thị phần khoảng 39% và dự báo sẽ dẫn đầu về tốc độ tăng trưởng trong giai đoạn 2018-2022.

1.2.3.3. Giao nhận

Năm 2018 chứng kiến những thay đổi lớn trên thị trường giao nhận toàn cầu do tác động của các công nghệ mới, đặc biệt là về tự động hóa và ứng dụng của vệ tinh nhân tạo trong hoạt động logistics.

Thị trường tự động hóa dịch vụ giao hàng dự kiến sẽ tăng trưởng với tốc độ trên 25% trong giai đoạn dự báo (2018-2023). Sự liên thông trong chuỗi cung ứng được hỗ trợ bởi các tiến bộ trong công nghệ định vị, camera hành trình và đặc biệt là khả năng phân tích, dự báo các chướng ngại vật tiếp theo của lộ trình. Khả năng hiển thị vị trí hàng hóa tiếp tục được cải thiện trong chuỗi cung ứng. Các chủ hàng và nhà cung cấp dịch vụ có thể theo dõi trực tuyến thông qua các ứng dụng di động tình hình hàng hóa của họ từ điểm xuất phát đến đích.

Theo khảo sát của hãng tư vấn KPMG trên 1000 chuyên gia về logistics tại 154 nước và vùng lãnh thổ trên thế giới cho thấy các tác động đến thị trường giao nhận toàn cầu như sau:

Bảng 1. Các yếu tố tác động đến thị trường giao nhận toàn cầu

Tác động tích cực	Tỷ lệ lựa chọn (%)	Tác động tiêu cực	Tỷ lệ lựa chọn (%)
Tự động hóa thông minh	62	Thiếu nhân sự có chất lượng	55
Khả năng tiếp cận tốt hơn với các công nghệ tiên tiến (tự động hóa, điện toán đám mây, trí tuệ nhân tạo)	56	Bảo hộ thương mại	36
Nhu cầu tăng (thường do TMĐT phát triển)	42	Môi trường kinh doanh hạn chế	32

Nguồn: KPMG (2018)

1.2.4. Logistics theo các khu vực địa lý trên thế giới

Về mặt địa lý, thị trường logistics toàn cầu đã được chia thành bốn khu vực chính: Bắc Mỹ, châu Âu, châu Á - Thái Bình Dương và phần còn lại của thế giới. châu Á - Thái Bình Dương chiếm thị phần lớn nhất của thị trường toàn cầu trong năm 2018, tiếp theo là Bắc Mỹ và châu Âu. châu Á - Thái Bình Dương dự kiến sẽ tăng trưởng với tốc độ cao nhất trong năm 2018. Sự phát triển của các dịch vụ logistics thuê ngoài trong khu vực đang thúc đẩy sự tăng trưởng của thị trường. Tăng nhập khẩu và xuất khẩu cùng với nhu cầu lớn về dịch vụ logistics do tăng trưởng kinh tế và đô thị hóa đang thúc đẩy các nhà sản xuất giao dịch trên toàn cầu. Trung Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ, Australia và Indonesia là những thị trường chính ở khu vực

châu Á - Thái Bình Dương. Trung Quốc là thị trường logistics lớn nhất trong khu vực do dân số lớn trong nước và sự hiện diện của nhiều cơ sở sản xuất lớn.

Bắc Mỹ là thị trường logistics lớn thứ hai. Hoạt động thương mại giữa châu Mỹ và châu Âu là động lực chính cho sự tăng trưởng của thị trường trong khu vực này.

Đức, Anh và Pháp là những thị trường logistics chính tại châu Âu.

Về hoạt động đầu tư vào lĩnh vực logistics, Ấn Độ và Trung Quốc vẫn tiếp tục là điểm đến quan trọng trong năm 2018. Việt Nam dẫn đầu nhóm thứ hai tiếp theo sau là UAE, Brazil và Indonesia. Một số nước khác cũng có những tiến triển trong hoạt động logistics như Nam Phi, Malaysia, Thổ Nhĩ Kỳ, Philippines, Thái Lan, Myanmar, Kenya, Ai Cập và Bangladesh.

Trong khi đó, một số nước gặp khó khăn trong việc thu hút đầu tư vào lĩnh vực logistics như Ả Rập Xê út, Mexico và Nigeria. Thành công của Olympic 2018 đã giúp Nga khắc phục một số khó khăn về thu hút đầu tư vào cơ sở hạ tầng, trước đó nước này gặp nhiều trở ngại trong thu hút đầu tư do lệnh cấm vận kéo dài của EU.

1.2.5. Hoạt động của một số doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn trên thế giới

Trong khi thị trường logistics toàn cầu tiếp tục bùng nổ, sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp lớn cũng ngày càng gay gắt hơn bao giờ hết. Ngoài áp lực cạnh tranh, họ còn phải đối mặt với những thách thức lớn như sự hạn chế về không gian kho bãi, chi phí hoạt động tăng và các quy định về an toàn giao thông, an toàn lao động và bảo vệ môi trường đang ngày càng được quan tâm hơn ở không chỉ các nước phát triển.

Để duy trì vị thế trong ngành, các doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng đầu trên thế giới đã không ngừng mở rộng sự hiện diện của họ trên các khu vực khác nhau, tăng cường dịch vụ và phát triển kinh doanh. Dự báo những doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng đầu sẽ vẫn là những người dẫn dắt thị trường trong những năm tới. Trong khi đó, việc giới thiệu các giải pháp logistics xanh và mở rộng các hiệp định thương mại tự do trên toàn thế giới có thể tạo ra những doanh nghiệp mang lại lợi nhuận cao hơn những doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng đầu này trong tương lai.

Bảng 2. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn nhất thế giới

STT	Tên doanh nghiệp	Trụ sở chính	Doanh thu thuần (triệu USD)
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	Hoa Kỳ	27.598
2	Kuehne + Nagel	Đức	22.574
3	DB Schenker	Đức	18.560
4	Nippon Express	Nhật Bản	16.720
5	C.H. Robinson	Hoa Kỳ	14.869
6	DSV	Đan Mạch	11.374
7	Sinotrans	Trung Quốc	9.530
8	XPO Logistics	Hoa Kỳ	9.506
9	UPS Supply Chain Solutions	Hoa Kỳ	7.981
10	CEVA Logistics	Australia	6.994
11	Expeditors	Hoa Kỳ	6.921
12	DACHSER	Đức	6.911
13	J.B. Hunt (JBI, DCS & ICS)	Hoa Kỳ	6.828
14	GEODIS	Pháp	6.255
15	Hitachi Transport System	Nhật Bản	5.935
16	Panalpina	Thụy Sĩ	5.621

Nguồn: Armstrong & Associates, Inc và tổng hợp của Ban Biên tập

Theo thống kê trong năm 2018, trong ngành vận tải và logistics thế giới đã chứng kiến 283 thương vụ mua bán sáp nhập với tổng giá trị 132,4 tỷ USD. Trong 6 tháng đầu năm 2018, số vụ mua bán sáp nhập trong ngành vận tải và logistics là 111 thương vụ với tổng giá trị là 71,7 tỷ USD. So với cùng kỳ năm 2017, số lượng thương vụ M&A năm 2018 giảm xuống nhưng tổng giá trị chuyển nhượng có xu hướng tăng lên. Đáng chú ý là các thương vụ M&A liên quan đến hoạt động logistics và vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất cả về mặt số lượng và giá trị chuyển nhượng trong những tháng đầu năm 2018. Hầu hết các thương vụ M&A lớn đều diễn ra tại Trung Quốc phản ánh tốc độ phát triển rất nhanh chóng, đồng thời các yêu cầu cần phải thay đổi phương thức hoạt động của logistics truyền thống ở Trung Quốc đang diễn ra rất mạnh mẽ. Có thể lấy một số ví dụ điển hình về M&A lớn ở Trung Quốc trong 6 tháng đầu năm 2018 như: Tập đoàn Alibaba đầu tư 1,38 tỷ USD vào công ty ZTO - một

trong những công ty logistics lớn của Trung Quốc - để sở hữu 10% cổ phần của công ty này; hay JD.com đã bán 18,6% cổ phần của mình để lấy 2,5 tỷ USD đầu tư vào công ty logistics Beijing Jingbangda Trade Co.

1.3. Pháp luật, chính sách về logistics

1.3.1. Pháp luật về logistics

*** Các văn bản mới**

Trong năm 2017-2018, thay đổi quan trọng liên quan đến dịch vụ logistics là sự ra đời của Nghị định số 163/2017/NĐ-CP (thay thế Nghị định 140/2007 NĐ-CP) quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam.

Một số Nghị định, Thông tư, Quyết định được ban hành trong thời gian qua có tác động đến hoạt động dịch vụ logistics:

- Nghị định số 31/2018/NĐ-CP ban hành ngày 08/3/2018 quy định chi tiết Luật Quản lý ngoại thương về xuất xứ hàng hóa;
- Nghị định số 59/2018/NĐ-CP ban hành ngày 20/4/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ban hành ngày 21/01/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan;
- Nghị định số 69/2018/NĐ-CP ban hành ngày 15/5/2018 quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý ngoại thương;
- Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ban hành ngày 16/10/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ban hành ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 của Chính phủ.
- Thông tư số 12/2018/TT-BCT ban hành ngày 15/6/2018 quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý ngoại thương và Nghị định số 69/2018/NĐ-CP;
- Thông tư số 39/2018/TT-BTC ban hành ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2018 của Bộ Tài chính quy định về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

*** Ban hành mã ngành về logistics**

Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 có đề ra nhiệm vụ “Ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics”.

Ngày 06/7/2018, theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Thủ tướng Chính phủ đã ký ban hành Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg ban hành Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam. Trong mã ngành tại Quyết định này, tại Chương H - Vận tải Kho bãi, đã có mã ngành riêng cho logistics là mã 52292. Tuy nhiên, với mức phân ngành khá sâu, phạm vi của logistics sẽ rất hạn hẹp, chỉ bao gồm hoạt động lập kế hoạch, tổ chức và hỗ trợ hoạt động vận tải, kho bãi và phân phối hàng hóa. Một số hoạt động thuộc phạm vi của logistics như dịch vụ đại lý, giao nhận vận chuyển; dịch vụ môi giới thuê tàu biển, máy bay, phương tiện vận tải bộ; đại lý làm thủ tục hải quan được xếp ngang mức hoặc ở mức cao hơn so với mã về logistics.

*** Một số thay đổi được quy định trong Nghị định 163/2017/NĐ-CP so với Nghị định cũ**

Nghị định số 163/2017/NĐ-CP (Nghị định 163) quy định về kinh doanh dịch vụ logistics được Chính phủ ban hành ngày 30/12/2017 có hiệu lực từ ngày 20/02/2018, thay thế Nghị định số 140/2007/NĐ-CP (Nghị định 140) quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Nghị định 163 có 3 chương 8 điều (Nghị định 140 có 4 chương 12 điều).

So với Nghị định 140, Nghị định 163 có những thay đổi chính về đối tượng áp dụng, về phân loại dịch vụ logistics, về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, về giới hạn trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics. Cụ thể các điểm mới như sau:

- Thứ nhất, về đối tượng áp dụng

Nghị định 163 áp dụng đối với “thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và các tổ chức, cá nhân có liên quan”, trong khi Nghị định 140 quy định “thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam và các tổ chức, cá nhân khác hoạt động liên quan đến dịch vụ logistics”. Theo quy định của Nghị định 163, các nhà đầu tư nước ngoài có thể đầu tư dưới các hình thức hiện diện thương mại là: Văn phòng đại diện, hợp đồng hợp tác kinh doanh, liên doanh. Doanh nghiệp đầu tư nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%, 50% hoặc 51%, hoặc không hạn chế tùy theo từng loại hình dịch vụ logistics được phép cung cấp

Như vậy, Nghị định 163 đã mở rộng đối tượng áp dụng ra các doanh nghiệp logistics nước ngoài.

- Thứ hai, Nghị định 163 quy định cụ thể 17 loại hình dịch vụ logistics, trong khi theo phân loại dịch vụ logistics của Nghị định 140 thì chỉ có 3 nhóm, trong đó có nhiều dịch vụ. Điều 3 của Nghị định 163 chỉ ra 16 loại hình dịch vụ và mục 17 để mở “Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại”.

Việc phân chia cụ thể như Nghị định 163 tạo thuận lợi cho cả công tác quản lý vĩ mô vào hoạt động thực tế của doanh nghiệp.

- Thứ ba, về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

Nghị định 140 yêu cầu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic chủ yếu phải có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu, nhưng Nghị định 163 không nêu yêu cầu này mà để các văn bản pháp luật chuyên ngành của từng loại dịch vụ quy định chi tiết.

Nghị định 163 cũng quy định cụ thể các điều kiện đối với nhà đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics (Khoản 3 Điều 4), trong đó, có nội dung nổi bật là “Nhà đầu tư nước ngoài sẽ được mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp theo tỷ lệ khi kinh doanh dịch vụ logistics liên quan đến vận tải” (quy định hiện hành chỉ cho phép thành lập công ty liên doanh).

Nghị định 163 còn đưa ra điều kiện mà trước đây Nghị định 140 chưa có: “Thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác”, còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử ngoài việc đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ cụ thể quy định tại Điều 3 Nghị định này.

- Thứ tư, về giới hạn trách nhiệm

Nghị định 163 quy định: Trường hợp các bên không có thỏa thuận thì nếu khách hàng không có thông báo trước về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường. Nếu khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó. Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất (Điều 5, chương 2).

Cách quy định này cụ thể hơn và chính xác so với cách quy định trong Nghị định 140.

Như vậy có thể thấy *Nghị định 163 đã có những quy định rõ ràng, thông thoáng, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong nước, nước ngoài, các tổ chức, cá nhân có liên quan tham gia vào đầu tư phát triển thị trường dịch vụ logistics Việt Nam.* Việc ban hành Nghị định này đã bao quát các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics như đề ra trong Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025, ban hành theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ. Đây là một bước tiến mới của Chính phủ trong việc cải cách thể chế liên quan đến ngành dịch vụ logistics, trong đó có các quy định cụ thể về đầu tư phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam.

1.3.2. Cải cách hành chính, quản lý và kiểm tra chuyên ngành

Trong năm vừa qua Chính phủ đã chỉ đạo sát sao việc cải cách thủ tục hành chính nhằm giảm bớt thời gian và chi phí cho doanh nghiệp, đồng thời Chính phủ cũng đã đánh giá kết quả

thực hiện Quyết định số 2185/QĐ-TTg ngày 14/11/2016, qua đó các Bộ ngành liên quan đã rà soát các thủ tục hành chính của mình quản lý và đưa vào Cơ chế Một cửa quốc gia.

Về kiểm tra chuyên ngành (KTCN), với vai trò là đơn vị đầu mối, phối hợp với các Bộ liên quan triển khai thực hiện Quyết định số 2026/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về nâng cao hiệu lực, hiệu quả hoạt động kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, từ 2015 đến 2017, Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan) đã tích cực chủ động phối hợp với các Bộ, ngành đẩy mạnh cải cách, đổi mới phương thức quản lý và KTCN. Tại Quyết định 2026/QĐ-TTg ngày 17/11/2015, Thủ tướng Chính phủ giao 13 Bộ, ngành sửa đổi 87 văn bản quy phạm pháp luật về quản lý và kiểm tra chuyên ngành. Theo rà soát của Tổng cục Hải quan, đến tháng 06/2018, các Bộ, ngành đã sửa đổi, bổ sung 81 văn bản (chiếm 93%), trong đó có 8 Bộ đã hoàn thành là: Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội, Bộ Thông tin và Truyền thông, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Bộ Xây dựng, Bộ Y tế. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn được giao sửa đổi, bổ sung nhiều văn bản nhất (49 văn bản) nhưng đã sửa đổi, bổ sung được 48 văn bản và 01 văn bản còn lại đang trong kế hoạch sửa đổi, bổ sung để phù hợp với Nghị định 15/2018/NĐ-CP ngày 02/02/2018 quy định chi tiết một số điều của Luật An toàn thực phẩm.

Năm 2017-2018, các Bộ quản lý chuyên ngành ban hành một số văn bản theo hướng cắt giảm mặt hàng phải kiểm tra chuyên ngành trước thông quan, nhiều mặt hàng đã được chuyển thời điểm kiểm tra từ giai đoạn trước thông quan sang sau thông quan, một số quy định không còn phù hợp cũng đã được bãi bỏ. Theo số liệu thống kê của cơ quan hải quan (thống kê về các quy định của các Bộ, ngành về quản lý và kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất nhập khẩu), quý 2/2015 có 82.760 mặt hàng thuộc diện quản lý và kiểm tra chuyên ngành, đến hết quý 1/2018 còn 78.390 mặt hàng (giảm 4.370 mặt hàng), trong đó: Bộ Y tế giảm 868 mặt hàng (từ 5.730 xuống 4.862 mặt hàng), Bộ Khoa học và Công nghệ giảm 532 mặt hàng (từ 3.434 xuống 2.902 mặt hàng), Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn giảm 1.069 mặt hàng (từ 65.185 xuống 64.116 mặt hàng); Bộ Công Thương giảm 989 mặt hàng (từ 5.096 xuống 4.107 mặt hàng). Số tờ khai (lô hàng hóa) nhập khẩu thuộc diện quản lý và kiểm tra chuyên ngành làm thủ tục hải quan tại các cửa khẩu năm 2015 khoảng 30% đã giảm xuống còn 19,4% trong năm 2017 (chưa tính số tờ khai hàng hóa nhập khẩu thuộc diện quản lý và kiểm tra chuyên ngành làm thủ tục hải quan tại các đơn vị hải quan trong nội địa (như hàng hóa gia công, hàng sản xuất xuất khẩu, hàng nhập khẩu của doanh nghiệp chế xuất, hàng phi mậu dịch trị giá thấp) tỷ lệ kiểm tra chuyên ngành khoảng 2,3%).

1.3.3. Cơ chế Một cửa quốc gia, Cơ chế Một cửa ASEAN

Năm 2018 là năm quan trọng đối với Việt Nam trong lĩnh vực tạo thuận lợi thương mại, do việc thực hiện Hiệp định tạo thuận lợi thương mại (TFA) của WTO đã sang năm thứ 2 - thời điểm Việt Nam phải đưa ra các cam kết tiếp theo thuộc nhóm B và C. Bên cạnh đó, việc thực hiện các cam kết nhóm A được thúc đẩy mạnh mẽ hơn. Thực tế, ngành hải quan đã yêu cầu các doanh nghiệp đều phải thực hiện kê khai hải quan “online” và xuất trình bộ hồ sơ “mềm” (gửi chứng từ lên hệ thống của hải quan) thay vì bộ hồ sơ in bản cứng như trước đây. Tuy

nhiên, hiện quy định này đang làm khó cho một số loại hình doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp nhập khẩu, khi đường truyền dữ liệu của ngành hải quan còn chưa mạnh, mà một số doanh nghiệp lại có lượng khá lớn giấy tờ dẫn đến tình trạng đường truyền bị nghẽn, doanh nghiệp không thể lấy được hàng ra do chưa có chứng từ được hải quan xác nhận. Điều này gây ra chi phí tăng thêm cho doanh nghiệp so với cách làm xuất trình bản cứng bộ hồ sơ trước đây.

Trong thời gian vừa qua, một số Bộ ngành đã nỗ lực và quyết tâm triển khai Cơ chế Một cửa quốc gia như sớm ban hành kế hoạch hành động triển khai Cơ chế Một cửa quốc gia và ASEAN, tích cực hoàn thiện cơ sở pháp lý, quy trình thủ tục, xây dựng hệ thống công nghệ thông tin để triển khai Cơ chế Một cửa quốc gia như các Bộ, ngành: Giao thông vận tải, Công Thương, Khoa học và Công nghệ, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Quốc phòng, Tài nguyên và Môi trường, Ngân hàng nhà nước.

Các thủ tục của các Bộ dần dần được kết nối và xử lý thông qua Cơ chế Một cửa quốc gia. Bộ Tài chính đã phối hợp với các Bộ, ngành là Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Y tế và Ngân hàng Nhà nước thống nhất quy trình nghiệp vụ, xây dựng hệ thống để tiếp tục mở rộng thực hiện các thủ tục mới năm 2018 thông qua Cơ chế Một cửa quốc gia. Theo thông báo cập nhật mới nhất của các Bộ, ngành đến ngày 15 tháng 7 năm 2018, dự kiến đến cuối năm 2018 sẽ triển khai thêm 143 thủ tục thông qua Cơ chế Một cửa quốc gia, nâng tổng số lên 196 thủ tục, đạt 78% trên tổng cộng 251 thủ tục hành chính theo đề xuất mới nhất của các Bộ, ngành. Cụ thể như sau:

Bảng 3. Tình hình kết nối Cơ chế Một cửa quốc gia của các Bộ, ngành

Bộ, ngành	Số TTHC đã triển khai	Số TTHC triển khai mới 2018 các Bộ ngành đề xuất	Tổng số TTHC đến 2018 (2) + (3)	Số TTHC cần triển khai đến 2020 theo QĐ 2185	Số TTHC triển khai mới đến 2020 các Bộ ngành đề xuất	Tổng số TTHC đến 2020 (2) + (6)	Tỷ lệ % (4)/(7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bộ Công an	0	2	2	4	3	3	66,7%
Bộ Công Thương	6	11	17	12	11	17	100%
Bộ Giao thông vận tải	12 (gồm 3 TTHC liên ngành)	75	87	101	75 (gồm 10 TTHC liên ngành)	87	100%
Bộ Khoa học và Công nghệ	4	2	6	11	4	8	75%
Bộ NN&PTNT	13	10	23	35	20	33	69,7%

Nghân hàng Nhà nước	0	1	1	6	5	5	20%
Bộ Quốc phòng	3 (TTHC liên ngành)	6	9	19	19 (gồm 8 TTHC liên ngành)	22	40,9%
Bộ Tài nguyên và Môi trường ¹	4	12	16	16	14	18	88,9%
Bộ Thông tin và Truyền thông	1 (đề xuất bãi bỏ)	1	2* (gồm 1 TTHC bãi bỏ)	7	4	5* (gồm 1 TTHC bãi bỏ)	40%
Bộ VHTT&DL	1	0	1	10	5	6	16,7%
Bộ Y tế	5 (bãi bỏ 1 TTHC)	23	28* (gồm 1 TTHC bãi bỏ)	60	37	42* (gồm 1 TTHC bãi bỏ)	66,6%
Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam ²	1 (C/O không ưu đãi đi ASEAN)	0	1	2	1 (C/O không ưu đãi đi thị trường khác)	2	50%
Liên ngành: Tài chính, Giao thông vận tải, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Y tế, Công an (thủ tục tàu bay xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh)	3	0	3			3	100%
Tổng	53	143	196	282	198	251	

Nguồn: Bộ tài chính

*** Chú thích:**

- TTHC: Viết tắt của “Thủ tục hành chính”.

- ¹Bộ Tài nguyên và Môi trường đang phối hợp với Tổng cục Hải quan triển khai 7 thủ tục mới trên Cơ chế Một cửa quốc gia vào cuối tháng 7/2018. Sau khi hoàn thành sẽ cập nhật 07 thủ tục này vào nhóm các thủ tục đã triển khai.

- ²Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam hiện mới đang triển khai cấp C/O mẫu B không ưu đãi đi ASEAN thông qua Cơ chế Một cửa quốc gia, chưa thực hiện đối với các C/O không ưu đãi đi các thị trường khác. Vì vậy, đánh giá hoàn thành 50% kế hoạch 2016-2020.

Là thành viên của ASEAN, trong thời gian vừa qua, Việt Nam đã tích cực phối hợp với các nước ASEAN trong việc triển khai Cơ chế một cửa ASEAN theo đúng cam kết và lộ trình chung của ASEAN. Từ 1/1/2018, Việt Nam đã chính thức trao đổi thông tin C/O mẫu D điện tử với 4 nước Singapore, Malaysia, Indonesia, Thái Lan và sử dụng chứng từ này làm căn cứ để áp dụng mức ưu đãi thuế quan theo Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN. Đến ngày 15/7/2018, tổng số C/O Việt Nam nhận từ 4 nước nêu trên là 32.949. Tổng số C/O Việt Nam gửi tới 4 nước là 16.214. Không chỉ dừng lại trong khu vực, Việt Nam cũng đang đàm phán để hoàn thiện các Nghị định thư về trao đổi thông tin kết nối với Liên minh Kinh tế Á Âu (EAEU); thống nhất các yêu cầu kỹ thuật và chuẩn bị xây dựng hệ thống để trao đổi thông tin tờ khai hải quan, chứng nhận xuất xứ.

Ngày 9/11/2018, Thủ tướng Chính phủ đã ký Nghị quyết số 139/NQ-CP ban hành Chương trình hành động của Chính phủ cắt giảm chi phí cho doanh nghiệp, trong đó có giao Ủy ban Chỉ đạo quốc gia về Cơ chế Một cửa ASEAN, Cơ chế Một cửa quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại chỉ đạo các Bộ ngành liên quan xây dựng kế hoạch hành động cải thiện Chỉ số Hiệu quả Logistics của Ngân hàng Thế giới (World Bank Logistics Performance Index) và Chỉ số Thuận lợi hóa thương mại của Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD Trade Facilitation Indicators).

1.4. Hạ tầng logistics

1.4.1. Hạ tầng giao thông đường bộ

Hệ thống đường bộ Việt Nam hiện có tổng chiều dài 570.448 km, trong đó quốc lộ 24.136 km, đường cao tốc 816 km, đường tỉnh 25.741 km, còn lại là đường giao thông nông thôn (Bộ GTVT, 2018).

Trong năm 2018, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có những bước phát triển mạnh, theo hướng hiện đại, có trọng tâm, trọng điểm, nhiều tuyến đường cao tốc, cầu lớn đã và đang được nâng cấp xây dựng tập trung vào các công trình có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội; trong đó nhiều dự án được đầu tư theo hình thức BOT, giảm áp lực rất lớn cho nguồn vốn ngân sách Nhà nước. Đặc biệt, Bộ GTVT đã triển khai nhiều giải pháp để đẩy nhanh tiến độ xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2017-2020. Toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam được chia thành 11 đoạn, tuyến, trong đó 3 đoạn sử dụng toàn bộ vốn ngân sách Nhà nước và 8 đoạn đầu tư theo hình thức hợp tác công - tư (PPP).

Trong năm 2018, dự án cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi đã thông xe toàn tuyến vào cuối tháng 6/2018 theo tiêu chuẩn đường cao tốc loại A với 4 làn lưu thông và 2 làn dừng khẩn cấp, tốc độ 120 km/giờ. Việc hoàn thành và đưa Dự án vào khai thác không chỉ góp phần hoàn thiện tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, mà quan trọng hơn là đánh thức tiềm năng, thúc đẩy liên kết giao thương, kết nối các khu công nghiệp, nghỉ dưỡng dọc tuyến và có ý nghĩa đặc biệt

với phát triển của khu vực miền Trung - Tây Nguyên. Ngoài ra, tuyến cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi còn góp phần phân luồng giao thông rất hiệu quả để kết nối vận chuyển quốc tế trong khu vực tam giác kinh tế Việt Nam - Lào - Campuchia qua Hành lang kinh tế Đông - Tây đến các cảng biển miền Trung Việt Nam.

Tháng 7/2018, dự án xây dựng mở rộng, hoàn chỉnh đường cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ thành 6 làn xe giai đoạn 2 với tổng mức đầu tư lên đến 4.737 tỉ đồng theo hình thức BOT cũng hoàn thành, góp phần giải tỏa được nút thắt vào cửa ngõ Hà Nội vốn thường xuyên ùn tắc xe qua trạm BOT, nâng cao tốc độ trung chuyển hàng hóa trên tuyến.

Bên cạnh đó, cùng với đường cao tốc Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, cầu Bạch Đằng và tuyến cao tốc Hải Phòng - Hạ Long đã đi vào khai thác từ tháng 9/2018 đã tạo thành mạng lưới giao thông liên hoàn, hiện đại của vùng ven biển Miền Bắc, rút ngắn thời gian lưu thông giữa các tỉnh phía Bắc tới Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải và các cảng quốc tế tại Hải Phòng. Tuyến cao tốc này là mắt xích quan trọng kết nối 3 cực tăng trưởng của tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Đó cũng là một trong những cửa ngõ giao thông quan trọng, kết nối giao thương với ASEAN và Trung Quốc. Điều này sẽ tạo ra sự kết nối hạ tầng giao thông giữa các tuyến được đồng bộ, tăng lưu lượng hàng hóa vận chuyển, từ đó tạo đòn bẩy cho sự phát triển của dịch vụ logistics Việt Nam trong những năm tới.

Tuy nhiên, hiện nay chi phí vận tải đường bộ còn ở mức cao, chưa tối ưu hóa hoạt động kinh doanh của đơn vị vận tải. Về thành phần cấu thành chi phí vận tải, theo số liệu từ doanh nghiệp vận tải thì trong chi phí vận tải đường bộ, xăng dầu chiếm khoảng 30-35%, phí cầu đường (BOT) bình quân chiếm khoảng 10-15%. Tùy theo từng doanh nghiệp vận tải và khu vực vận tải, tỷ lệ chi phí trên có thay đổi, nhìn chung chi phí BOT trên tuyến Bắc - Nam chiếm khoảng 15% tổng chi phí vận tải. Tuy các tuyến đường bộ có thu phí BOT còn có một số tồn tại nhưng cần có nghiên cứu, đánh giá tổng thể toàn diện hơn, xét tới các yếu tố lợi ích do BOT đem lại như chất lượng vận tải cao hơn (tốc độ vận chuyển), giảm chi phí khai thác phương tiện... (Bộ GTVT, 2018)

1.4.2. Hạ tầng giao thông đường sắt

Mạng lưới đường sắt quốc gia Việt Nam có 7 tuyến chính với tổng chiều dài gần 3.160 km, mật độ đạt 7,9 km/1000 km², trong đó 2.646 km đường chính tuyến và 514 km đường ga/nhánh (Xem Bảng 4), bao gồm 3 loại khổ ray mà chủ yếu là khổ đường 1,000 mm (chiếm 84%), còn lại là khổ đường 1.435 mm (6%) và khổ đường lồng (9%).

Trong giai đoạn vừa qua, ngành Đường sắt Việt Nam (ĐSVN) đã triển khai xây dựng mới một số hạng mục hạ tầng như nâng cấp một số ga, nâng cấp một số tuyến để nâng cao an toàn, rút ngắn thời gian chạy tàu. Hiện nay, diện tích nhà ga, kho ga phục vụ vận chuyển đường sắt và trung chuyển với các phương thức vận tải khác vào khoảng 2.055.110 m². Diện tích ke ga, bãi hàng vào khoảng 1.377.621 m². Trong đó có các nhà ga, kho ga lớn với sức chứa lớn, hiện đại như:

+ Nhà Ga: ga Hà Nội, ga Giáp Bát, ga Ninh Bình, ga Thanh Hóa, ga Đà Nẵng, ga Sài Gòn...

+ Kho ga: Nhà kho 10 ga Hải Phòng; kho hành lý Ga Hà Nội; kho hàng lẻ ga Giáp Bát...

Bảng 4. Số liệu đường sắt chính tuyến, đường ga, đường nhánh từ năm 2015 đến 2018

Năm	Đường sắt (km)	Đường ga, nhánh (km)	Ghi chú
2015	2.647,467	464,708	↖ 3115 km
2016	2.646,106	513,742	↖ 3160 km
2017	2.646,106	513,742	↖ 3160 km
2018	2.646,106	513,742	↖ 3160 km

Nguồn: Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (2018)

Mặc dù, tỷ lệ vốn đầu tư cho ngành đường sắt hàng năm chỉ chiếm khoảng 6 - 7% so với tổng vốn đầu tư toàn ngành. Tuy nhiên, ngành đường sắt Việt Nam đã hết sức gắng có những chiến lược, chính sách và kế hoạch cụ thể trong việc nâng cấp dần dần cơ sở hạ tầng đường sắt. Hiện tại, đường sắt Việt Nam có khoảng 872 toa xe M dùng chở container do các Công ty cổ phần vận tải quản lý được khai thác vận chuyển trên đường sắt quốc gia. Các trang thiết bị chuyên dùng cho việc xếp dỡ container lên xuống tàu cũng đã được đầu tư thông qua hình thức xã hội hóa như tại Trung tâm logistics đường sắt Yên Viên, ga Đông Anh, ga Sóng Thần.

Trong những năm qua, đặc biệt là năm 2018, Đường sắt Việt Nam cũng đã có chủ trương và thực hiện đầu tư cho hệ thống thông tin tín hiệu hỗ trợ cho hoạt động Logistics. Đến năm 2018, ĐSVN đưa vào khai thác cáp quang trên hầu hết các tuyến ĐS, sử dụng thiết bị truyền dẫn SDH STM-4, tốc độ 622kbps. Hiện tại chỉ còn tuyến Gia Lâm - Hải Phòng và Kép - Hạ Long và một vài tuyến nhánh phía Bắc chưa có cáp quang và sử dụng thiết bị cũ (analog)

Dự án Hiện đại hóa Trung tâm điều hành vận tải đường sắt (OCC) đang triển khai thực hiện. Trung tâm OCC là hệ thống điều hành vận tải hiện đại, giúp lập kế hoạch tập trung tự động, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu “động” trong suốt quá trình điều hành vận tải, tối ưu hóa hoạt động trong trường hợp xảy ra chậm trễ và thông tin trực tiếp giữa lái tàu và các nhân viên trung tâm OCC.

Mặc dù có nhiều nỗ lực trong quy hoạch và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, một số thiết bị và cơ sở hạ tầng vẫn chưa có thay đổi đáng kể. Sức kéo đầu máy với nhiều chủng loại, công suất khác nhau trong đó loại đầu máy có công suất thấp, cũ, lạc hậu vẫn còn nhiều (chiếm gần 60%). Việc đóng mới toa xe hàng chuyên dùng container, toa hàng có mui... chưa đáp ứng được khi có nhu cầu vận tải lớn. Tiêu chuẩn kỹ thuật tuyến đường thiếu đồng cấp, đồng bộ; thiếu phương tiện phù hợp; thiếu hệ thống kho bãi, thiết bị xếp dỡ tại các ga và đặc biệt thiếu kết nối với các phương thức vận tải khác khiến năng lực và thị phần vận tải hàng hoá đường sắt còn rất hạn chế, đặc biệt là đối với vận tải container.

1.4.3. Hạ tầng giao thông đường biển

Hiện nay cả nước có 45 cảng biển đang hoạt động, trong đó: 2 cảng biển loại IA (cảng cửa ngõ quốc tế); 12 cảng biển loại I (cảng tổng hợp đầu mối khu vực); 18 cảng biển loại II (cảng tổng hợp địa phương) và 13 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi). Tổng số bến cảng là 265 bến cảng/402 cầu cảng với 87.550 m dài cầu cảng, tổng công suất thiết kế khoảng 500-550 triệu tấn hàng/năm (TDSI, 2018).

Các bến cảng được đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp để tiếp nhận các tàu có trọng tải ngày càng lớn hơn. Hầu hết các cảng tổng hợp, đầu mối khu vực cho phép tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 - 50.000 DWT và lớn hơn. Ngoài cảng cửa ngõ quốc tế là Cái Mép - Thị Vải tiếp nhận tàu 160.000 - 194.000DWT, cảng cửa ngõ Lạch Huyện ở phía Bắc đã đưa vào khai thác 2 bến cảng đầu tiên trong tháng 5 năm 2018.

Việc đưa vào khai thác Cảng quốc tế Lạch Huyện giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong hệ thống cảng biển Việt Nam. Đây là cảng tổng hợp đáp ứng nhu cầu bốc xếp hàng hoá vận tải bằng đường biển ngày càng tăng của các tỉnh, thành phố, khu công nghiệp, khu kinh tế trọng điểm Bắc bộ, đặc biệt là vùng tam giác tăng trưởng kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Khi đi vào khai thác, cảng Lạch Huyện sẽ góp phần đưa hàng hóa xuất, nhập khẩu của khu vực miền Bắc cũng như cả nước có thể đi thẳng tới thị trường châu Âu, châu Mỹ, mà không phải trung chuyển qua các cảng tại khu vực như Singapore, Hồng Kông. Điều này sẽ góp phần giảm đáng kể chi phí vận tải, tăng năng lực cạnh tranh đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam. Ngoài ra, còn góp phần thu hút lượng hàng quá cảnh khu vực Đông Bắc Lào qua tuyến hành lang Đông - Tây và khu vực Nam Trung Quốc.

Hộp 3. Thủ tướng Chính phủ dự lễ khai trương Cảng container quốc tế Hải Phòng

Chiều 13/5, trong chuyến công tác tại Hải Phòng, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đã tham dự lễ khai trương và đón chuyển tàu đầu tiên cập Cảng container quốc tế Hải Phòng (HICT).

Cảng do liên doanh giữa Tổng công ty Tần Cảng Sài Gòn (giữ 51% vốn), Công ty TNHH Mitsui OSK Lines Nhật Bản, Công ty Vạn Hai Lines Đài Loan và Tập đoàn Itochu Nhật Bản đầu tư.

Cảng HICT nằm ở thị trấn Cát Hải, huyện Cát Hải, thành phố Hải Phòng - cảng nước sâu đầu tiên của khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, tiếp nhận tàu container sức chở 14.000 TEU, tàu tổng hợp có trọng tải đến 16 vạn DWT, đưa hàng hóa xuất nhập khẩu của khu vực miền Bắc đi thẳng tới châu Âu, châu Mỹ trên các tàu mẹ thay vì phải trung chuyển qua một cảng khác như trước đây. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng 1,1 triệu TEU/năm.

Cảng container quốc tế Hải Phòng có diện tích 44,9 ha bãi, độ sâu trước bến 16 m. Cảng có 2 bến cảng container với tổng chiều dài 750 m. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng 1,1 triệu TEU/năm.

Nguồn: <http://vpccp.chinhphu.vn>

Cũng trong năm 2018, Tập đoàn Gemadept và Tập đoàn Sao Đỏ chính thức đưa giai đoạn 1 của dự án cảng Nam Đình Vũ vào khai thác. Có thể nói, trong 38 cảng đang hoạt động tại Hải Phòng, thì Nam Đình Vũ là cảng có chiều dài cầu bến (450 m) và độ sâu luồng cũng như vùng quay tàu rộng, cùng với hệ thống trang thiết bị hiện đại (cầu dàn 6RTG và 4QC có tầm với 15 hàng container), sử dụng phần mềm Catos hiện đại giúp quản lý và điều hành khai thác cảng theo thời gian thực, xe cầu, xe nâng chuyên dụng cùng hệ thống kho bãi rộng, đồng bộ... Với quy mô hiện tại, cảng Nam Đình Vũ có khả năng tiếp nhận được 500.000 TEU/năm.

Tuy nhiên, để giảm chi phí vận tải biển và chi phí logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam cần phải phát huy đúng vai trò và khai thác hiệu quả công suất của các cảng biển lớn hiện tại. Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải dù được đầu tư hạ tầng hiện đại, đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế nhưng thời gian qua chưa khai thác hiệu quả vì liên quan rất nhiều đến giao thông kết nối. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải ở vị trí xa các trung tâm sản xuất- tiêu thụ hàng hóa chính ở phía Nam (Đồng Nai, Bình Dương và cả Thành phố Hồ Chí Minh) nhưng lại chưa có kết nối với hậu phương tốt so với các cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh. Điều này làm cho hàng hóa tập trung vào các cảng của Thành phố Hồ Chí Minh, tạo áp lực lên mạng lưới giao thông đường bộ, gây ùn tắc giao thông vốn dĩ đã quá tải. Không chỉ vậy, việc tập trung hàng hóa lớn ở các cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh dẫn đến tình trạng hàng hóa đi thị trường xa như châu Âu, Hoa Kỳ sẽ tiếp tục trung chuyển tại các cảng biển Singapore, Hong Kong (Trung Quốc) (TDSI, 2018).

Ngoài ra, về năng lực khai thác, các bến cảng có chiều dài cầu bến chỉ giới hạn ở mức 600-800 mét thì không có khả năng thành công trong thị trường khai thác cảng nước sâu. Tại Cái Mép - Thị Vải hiện nay chỉ có mỗi cảng quốc tế Tân Cảng - Cái Mép (TCIT) có cầu bến 900 mét. Do vậy, việc thúc đẩy sáp nhập và mua lại giữa các cảng sẽ giúp tăng năng lực khai thác của từng bến cảng, tối ưu hóa được lượng phương tiện chuyên khai thác container, giảm được thời gian tàu chờ cầu bến, nâng cao chất lượng dịch vụ vận chuyển hàng về hậu phương.

Tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển năm 2016 khoảng 459,8 triệu tấn (đạt từ 85% công suất thiết kế); năm 2017 đạt 519,3 triệu tấn (đạt 94 % công suất thiết kế). Thực hiện khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển 4 tháng đầu năm 2018 đạt 159.757.000 tấn (không bao gồm hàng quá cảnh không xếp dỡ tại cảng), tăng 11% so với cùng kỳ năm 2017. Trong đó, khu vực cảng biển Quảng Trị có khối lượng hàng hóa thông qua cảng tăng 309% do khu vực có lượng hàng xuất khẩu dăm gỗ đi Trung Quốc, xuất khẩu clinker tăng và có thêm 1 cầu Cảng Hợp Thịnh đã đi vào hoạt động. Ngoài ra, các cầu cảng tại khu vực Nghệ An, Hà Tĩnh có khối lượng hàng hóa thông quan tăng từ 101% - 154% so với cùng kỳ năm 2017. Một số cảng vụ có khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển giảm mạnh như khu vực cảng vụ Hàng hải An Giang và Nha Trang giảm từ 35% đến 38% do tạm ngừng xuất khẩu cát. Khối lượng hàng hóa thông qua khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Quảng Ninh, Vũng Tàu lớn nhất đạt từ 19,57 triệu tấn đến 25,4 triệu tấn (Cục HHVN, 2018).

Bảng 5. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển giai đoạn 2012-2018

STT	Thông số	Đơn vị	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Quý 1 2018
1	Tổng lượng hàng qua cảng	1000 tấn	294.556	328.795	373.027	427.816	459.833	519.296	159.757
2	Hàng Container	1000 tấn	91.068	101.113	118.394	126.348	148.018	165.700	54.592
		1000 TEUs	8.040	1.622	10.398	11.527	12.989	14.358	5.531
3	Hàng lỏng	1000 tấn	49.566	49.729	52.078	59.233	62.559	62.652	22.643
4	Hàng khô	1000 Tấn	112.853	136.472	154.582	185.904	205.797	213.166	82.703
5	Hàng quá cảnh	1000 Tấn	41.062	41.480	47.971	56.330	43.459	77.778	24.072

Nguồn: TDSI (2018), Cục Hàng hải Việt Nam (2018)

Hàng container ngày càng chiếm tỷ trọng cao trong tổng khối lượng hàng hoá thông qua cảng biển. Tổng lượng hàng container qua cảng biển năm 1995 mới đạt 3,4 triệu tấn (532 nghìn TEU) chiếm 9%, đến năm 2017 đạt 165,7 triệu tấn (14,3 triệu TEU) chiếm 31,9%. Trong hơn 20 năm, khối lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đã tăng gấp gần 30 lần (TDSI, 2018; Cục HHVN, 2018).

1.4.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

1.4.4.1. Về các tuyến đường thủy nội địa

Việt Nam là quốc gia được thiên nhiên ưu đãi, có tới 2.360 con sông, kênh lớn nhỏ với tổng chiều dài khoảng 41.900 km, mật độ bình quân 0,27 km/1 km², có 124 cửa sông, là một nước có mật độ sông, kênh vào loại lớn trên thế giới. Tổng chiều dài đường thủy nội địa toàn quốc đang quản lý khai thác là 17.253 km, Trung ương quản lý các tuyến đường thủy nội địa quốc gia với tổng chiều dài khoảng 7.071,8 km (chiếm 41% tổng chiều dài đường thủy nội địa đang khai thác, quản lý của cả nước). Đây là những tuyến vận tải huyết mạch kết nối các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp lớn của khu vực và cả nước (Bộ GTVT, 2018).

- Khu vực Miền Bắc:

Luồng tuyến đường thủy Miền Bắc chủ yếu là trên sông Hồng, sông Đuống, sông Thái Bình và sông Luộc. Mạng lưới giao thông đường thủy kết nối các tỉnh khu vực đồng bằng sông Hồng với khu vực cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, kết nối với các tỉnh Trung du miền núi phía Bắc qua sông Lô. Ngoài ra Quảng Ninh còn là điểm đầu của tuyến vận tải sông pha biển từ Bắc vào Nam nhằm san sẻ gánh nặng cho đường bộ. Khu vực Miền Bắc hiện có 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia với chiều dài 2715,4 km, một số tuyến có chiều dài khá ngắn và trùng lặp với những tuyến khác nên tập trung vào 10 tuyến có cự ly dài và có vai trò chủ đạo kết nối toàn bộ khu vực.

- Khu vực Miền Trung:

Chủ yếu là các tuyến đường thủy nội địa độc lập hoặc chỉ trong phạm vi địa bàn từng tỉnh (từ tỉnh Thanh Hóa đến Quảng Nam). Các tuyến sông có địa hình dốc, nối từ cửa biển vào sâu trong nội địa đến các huyện vùng sâu của địa phương, ở các vùng này hàng năm vào mùa mưa lũ thường chịu ảnh hưởng rất lớn của lũ ống, lũ quét, mực nước các sông dâng lên cao rất nhanh, dòng chảy mạnh nhưng mực nước cũng hạ xuống rất nhanh (chỉ sau lũ vài ngày). Phạm vi khai thác vận tải cho tàu sông biển chủ yếu từ quốc lộ 1 trở ra biển, một số tỉnh có các tuyến sông có khả năng vận tải thủy vào sâu trong nội địa.

- Khu vực miền Nam:

Các tuyến đường thủy nội địa quốc gia hiện do Trung ương quản lý là 2.968,9 km. Mạng lưới sông kênh với mật độ lớn, chảy qua hầu hết các trung tâm kinh tế, đô thị, các khu công nghiệp, nối liền các cảng sông, cảng biển, thông ra biển theo nhiều cửa sông tạo thành các trục vận tải thủy thuận lợi. Giao thông đường thủy ở đồng bằng Nam Bộ rất phát triển. Hàng năm đường thủy vận chuyển chiếm 65-70% về tấn và 70-75% về tấn/km trong vận tải hàng hóa của toàn vùng.

Mạng lưới sông khu vực phía Nam được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và hệ thống sông Cửu Long. Hai hệ thống sông này được nối với nhau bởi các kênh có mật độ vận tải lớn như kênh Chợ Gạo, kênh Lấp Vò - Sa Đéc, kênh Hồng Ngự, kênh Tân Châu, kênh Vĩnh Tế.

1.4.4.2. Về hệ thống cảng thủy nội địa

Đến hết năm 2017, trên toàn quốc có: 306 cảng thủy nội địa (trong đó có 254 cảng do trung ương quản lý, 52 cảng do địa phương quản lý); 8.730 bến thủy nội địa; 2.526 bến khách ngang sông. Trong đó, các cảng thủy nội địa đều đã được công bố hoạt động; đối với bến thủy nội địa, có 6.514 bến thủy nội địa hàng hóa có phép (chiếm tỷ lệ 75%) và 2.058 bến khách ngang sông có phép (chiếm tỷ lệ 81,5 %). Lượng hàng hóa thông qua cảng thủy nội địa năm 2017 là 102.935.000 tấn, trong đó chủ yếu là hàng nội địa chiếm tới 98% (Bộ GTVT, 2018).

Hệ thống cảng, bến tuy phát triển nhanh nhưng các cảng đầu mối số lượng còn hạn chế, chiếm tỷ lệ hàng thông qua thấp nên chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Do vai trò của hệ thống cảng hàng hóa đầu mối chưa được phát huy trong khi nhu cầu bốc xếp hàng hóa gia tăng nên số lượng cảng - bến tạm tăng lên quá nhiều. Cảng, bến loại này có chất lượng đầu tư rất thấp, quy mô thường nhỏ, tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp nên gây nhiều khó khăn cho quản lý chuyên ngành và tác động xấu đến môi trường, v.v...; thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng nhìn chung còn lạc hậu, bốc xếp thủ công còn nhiều, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện). Những năm gần đây, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy tập trung vào một

số tuyến chính khu vực đồng bằng sông Cửu Long và khu vực đồng bằng Bắc Bộ. Tuy nhiên, nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từ ngân sách nhà nước còn rất thấp, khoảng 2% so với tổng mức đầu tư của toàn ngành.

1.4.4.3 Hiện trạng đội tàu vận tải thủy nội địa

Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam, đến cuối năm 2017 tổng số phương tiện vận tải thủy nội địa đăng ký là 226.030 chiếc, trong đó tàu hàng có 167.347 chiếc (chiếm 74%) với tổng trọng tải 16.403 nghìn tấn phương tiện; tàu khách có 44.468 chiếc (19.7%) với tổng trọng tải 505.919 ghế.khách; số lượng các loại tàu khác (tàu công trình, tàu công vụ,...) là 14.215 chiếc (6.3%).

Bảng 6. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển và phương tiện vận chuyển hàng hóa đường thủy năm 2017

STT	Thông số	Đơn vị	2017	Thông số	Đơn vị	2017
1	Tổng lượng hàng qua cảng	1000 tấn	102.935	Tổng số phương tiện	Chiếc	167.347
2	Hàng Container	1000 tấn	1.810	Tàu chở hàng khô	Chiếc	162.821
		1000 TEUs	175	Tàu chở hàng khô và container	Chiếc	508
3	Hàng lỏng	1000 tấn	1.708	Tàu chở hàng container	Chiếc	522
4	Hàng khô	1000 Tấn	99.417	Tàu chở dầu (loại 1+2)	Chiếc	2362
5	Hàng quá cảnh	1000 Tấn	-	Các tàu khác	Chiếc	1.134

Vận tải container ở phía Nam bằng đường thủy mới đảm nhận khoảng 30% lượng container với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 20%/năm. Vận tải container đường thủy nội địa ở phía Bắc chưa phát triển, thiếu các giải pháp đồng bộ để khuyến khích dịch chuyển lượng hàng vận chuyển bằng đường bộ xuống đường thủy từ cảng Hải Phòng, Quảng Ninh nổi bật là vấn đề tỉnh không cầu Đuống, thiếu cảng container đầu mối tại khu vực Hà Nội, thiếu bến đỗ cho phương tiện thủy nội địa tại khu vực cảng biển, luồng tuyến bị khan cạn thời gian dài trong năm (TDSI, 2018).

1.4.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không

Theo Quyết định 236/QĐ-TTg được Thủ tướng phê duyệt ngày 23/2/2018, đến năm 2030, Việt Nam sẽ khai thác tổng cộng 28 sân bay gồm 15 sân bay quốc nội và 13 sân bay quốc tế, trong đó Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành là các cửa ngõ quốc tế trọng điểm. Dự kiến, đến năm 2020, tổng sản lượng thông qua các cảng hàng không đạt khoảng 131 triệu hành khách/năm và 2,2 triệu tấn hàng hóa/năm. Hàng không Việt Nam đang hướng tới mục tiêu đứng thứ tư trong ASEAN về sản lượng vận chuyển, phát triển đội tàu bay và hệ thống cảng hàng không (Bộ GTVT, 2018).

Để đáp ứng tốc độ tăng trưởng cao của ngành hàng không, Quyết định 236 đã đưa ra các định hướng quy hoạch phát triển theo hướng bền vững, đẩy mạnh hội nhập quốc tế; huy động tối đa mọi nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng hàng không; đẩy mạnh lộ trình tự do hóa vận tải hàng không trên cơ sở song phương, đa phương... Bên cạnh đó, quy hoạch cũng tập trung cho phát triển thêm các đường bay theo mô hình hoạt động “điểm - điểm”; khuyến khích việc mở các chuyến bay quốc tế đi/đến các cảng hàng không có nhu cầu và tiềm năng phát triển du lịch...; bổ sung định hướng phát triển mạng đường bay theo mô hình vận tải đa phương thức...; điều chỉnh quy hoạch số lượng cảng hàng không khai thác; phát triển các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không; cập nhật Kế hoạch không vận mới của ICAO; bổ sung quy hoạch về bảo vệ môi trường.

Hiện có 22 cảng hàng không đang hoạt động, trong đó có 9 cảng hàng không quốc tế, 13 cảng hàng không nội địa. Trong 22 cảng hàng không này, thì cảng hàng không quốc tế Vân Đồn mới đi vào hoạt động năm 2018.

Làn sóng đầu tư tư nhân vào lĩnh vực hạ tầng hàng không, đang diễn ra mạnh mẽ. Hiện nay, Lào Cai xin phép triển khai dự án sân bay Sa Pa theo tiêu chuẩn 4C với tổng quy mô đầu tư lên đến 5.800 tỉ đồng. Dự án có thể tiến hành theo phương thức BOT với mục tiêu đạt công suất 1,5 triệu lượt khách/năm.

Ngoài Lào Cai, các tỉnh khác cũng đề xuất đầu tư cảng hàng không trong đó phải kể đến Bình Thuận với dự án sân bay trị giá 5.600 tỉ đồng, Vũng Tàu với dự án sân bay Gò Găng và sân bay Lộc An để phục vụ cho Khu du lịch Hồ Tràm Strip. Mới nhất trong làn sóng đầu tư sân bay là việc lãnh đạo tỉnh Quảng Bình cùng Tập đoàn FLC đề xuất với Bộ Giao thông Vận tải về dự án nâng cấp sân bay Đồng Hới thành cảng hàng không quốc tế, dự kiến nâng công suất từ 500.000 lượt hành khách hiện nay lên 10 triệu lượt vào năm 2020.

Một trong những điển hình của gia tăng đầu tư tư nhân đã được thực hiện là Cảng hàng không Vân Đồn. Cảng hàng không Vân Đồn là sân bay tư nhân đầu tiên của Việt Nam được đầu tư theo hình thức BOT, vốn đầu tư 7.500 tỉ đồng, sân bay quốc tế Vân Đồn do Tập đoàn Sungroup đầu tư trực tiếp vận hành, khai thác, giá dịch vụ chuyên ngành hàng không tại sân bay Vân Đồn vẫn do Nhà nước thống nhất quản lý theo quy định của pháp luật. Đây là điểm khác biệt của sân bay Vân Đồn với 21 sân bay đang hoạt động trong cả nước.

Vân Đồn được Bộ Giao thông vận tải (GTVT) phê duyệt là Cảng hàng không đạt cấp 4E (theo mã tiêu chuẩn của ICAO). Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn hiện đại với đường cất hạ cánh dài 3,6km, rộng 45m, có khả năng đón những loại máy bay chuyên chở hàng hoá và hành khách lớn. Với tổng diện tích gần 27.000m², nhà ga được thiết kế gồm 2 cao trình đến và đi riêng biệt, có 4 cầu hành khách cho máy bay và 4 vị trí bãi đỗ xa (giai đoạn 1). Đến năm 2030 (giai đoạn 2) có thể đủ công suất tiếp nhận 15 máy bay cùng lúc.

Trong năm 2018, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) đã hoàn thành và đang triển khai xây dựng hàng loạt nhà ga tại các cảng hàng không trên cả nước để nâng công suất phục

vụ hành khách. Cho đến hết năm 2018, Tân Sơn Nhất sẽ hoàn thành mở rộng 2 nhà ga T1, T2 sau khi đi vào hoạt động sẽ nâng công suất mỗi nhà ga đáp ứng được 15 triệu hành khách. Cảng hàng không Nội Bài cũng kết thúc cải tạo nhà ga T1 và đang triển khai mở rộng, cải tạo nhà ga T2. Sân bay Phù Cát (Bình Định) cũng đã đưa vào khai thác nhà ga mới. Trong năm 2018, nhà ga sân bay quốc tế Phú Quốc và nhà ga sân bay quốc tế Cam Ranh cũng được đưa vào khai thác. Năm 2018, ACV đã xây dựng kế hoạch dài hạn của Tổng công ty và trình Bộ phê duyệt kế hoạch năm 2018. Riêng về đầu tư xây dựng cơ bản và được Bộ GTVT đồng ý cho triển khai 5 dự án nhà ga Vinh, Phú Bài, Cát Bi đạt 5 triệu hành khách/năm và 2 nhà ga Tân Sơn Nhất, Chu Lai dự kiến sẽ được khởi công trong năm 2019 (Cục HKVN, 2018).

Tính đến 6 tháng đầu năm 2018, đội tàu bay cánh bằng của các hãng Việt Nam khai thác vận chuyển hàng không gồm 167 chiếc, tăng 6 chiếc so với cùng thời điểm năm 2017 với độ tuổi bình quân là 5 tuổi, tỷ lệ sở hữu đạt 33,7% (56 tàu bay sở hữu). Số chuyến bay cất cánh đúng giờ chiếm tỷ lệ 86,1%. 6 tháng đầu năm 2018, các hãng hàng không Việt Nam thực hiện hơn 150 nghìn chuyến bay, tăng 9% so với cùng kỳ 2017. Trong đó, số chuyến bay cất cánh đúng giờ là 129 nghìn chuyến, chiếm tỷ lệ 86,1%. Tỷ lệ hủy chuyến của các hãng hàng không là 0,3% giảm 0,2 điểm phần trăm so với cùng kỳ năm 2017.

Cũng như các năm trước, 6 tháng đầu năm 2018 chứng kiến sự tiếp tục tăng trưởng của thị trường hàng không. Mặc dù vẫn còn những khó khăn, hạn chế gây ảnh hưởng đến việc đảm bảo chất lượng dịch vụ hàng không, về cơ bản, ngành hàng không trong 6 tháng đầu năm 2018 đã có những kết quả rất đáng ghi nhận trong việc đảm bảo chất lượng dịch vụ với sự thay đổi, nâng cao chất lượng phục vụ, đặc biệt là việc duy trì tỷ lệ chuyến bay đúng giờ.

1.4.6. Kết nối hạ tầng giao thông

Trong thời gian qua, kết cấu hạ tầng giao thông của đất nước đã có những chuyển biến rõ nét, nhiều công trình lớn, hiện đại đã được đưa vào khai thác. Hệ thống giao thông nông thôn có bước phát triển mạnh mẽ, tạo sự kết nối hiệu quả hơn giữa hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trung ương và địa phương. Việc tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông có trọng tâm, trọng điểm đã góp phần tái cơ cấu hợp lý lĩnh vực vận tải, bảo đảm kết nối hài hoà các phương thức vận tải, phát huy thế mạnh của từng phương thức, làm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả, chất lượng dịch vụ vận tải, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế (TDSI, 2018).

Nhìn chung, kết cấu hạ tầng giao thông bước đầu đã đáp ứng sự phát triển của ngành vận tải, tuy nhiên, vấn đề nổi cộm là thiếu đồng bộ, nhất là giữa cảng biển với hệ thống đường bộ, đường sắt và hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển và tính kết nối đi đôi với việc phát triển không đồng bộ của 5 loại hình vận tải đã hạn chế việc phát triển của hoạt động vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics (Bộ GTVT, 2018, TDSI, 2018).

Ngoài ra, việc thiếu những cảng cạn, trung tâm logistics có quy mô và vị trí thuận tiện tại mỗi khu vực kinh tế trọng điểm để làm đầu mối trung chuyển, phân phối hàng hóa cũng là

một nguyên nhân khiến chi phí vận tải cũng như chi phí logistics nước ta hiện nay còn cao.

Kết nối giữa các phương thức vận tải là một vấn đề hạn chế lớn, một nguyên nhân dẫn đến chi phí vận tải còn cao của hệ thống giao thông vận tải nước ta. Kết nối giữa các phương thức vận tải được thể hiện rõ trên các hành lang vận tải chính, trọng tâm là vấn đề kết nối đường sắt, đường thủy nội địa với cảng biển, với các trung tâm đô thị, các trung tâm sản xuất- tiêu thụ hàng hoá chính của nước ta (TDSI, 2018).

+ Hành lang vận tải Bắc - Nam

Vận tải đường sắt, đường biển đều kém cạnh tranh so với vận tải đường bộ ở các đầu mối kết nối 2 đầu và cả ở các chặng ngắn hơn trên hành lang. Các ga bốc xếp hàng hóa ở hai đầu Hà Nội (Yên Viên, Giáp Bát) và Thành phố Hồ Chí Minh (Sóng Thần) đều có diện tích kho bãi nhỏ, dịch vụ logistics chưa đáp ứng yêu cầu. Hầu như chưa có ga trung gian nào có thể tiếp nhận và xử lý container. Việc kết nối dịch vụ của đường sắt cũng còn nhiều hạn chế.

Vận tải biển cũng chỉ đảm nhận một phần khối lượng vận tải giữa miền Bắc và miền Nam, còn trên các chặng ngắn hơn do lượng hàng thấp, thời gian vận chuyển dài hơn nên khách hàng chủ yếu vẫn lựa chọn đường bộ.

+ Hành lang vận tải Hải Phòng, Quảng Ninh - Hà Nội - Lào Cai

Đối với đường sắt, điểm nghẽn nằm ở khu vực cảng biển Hải Phòng khi đường sắt chưa được kết nối đến khu vực Đình Vũ là khu bến chính hiện nay và Quảng Ninh do chưa đầu tư đồng bộ tuyến Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân. Hiện nay đường sắt chỉ kết nối vào các bến cảng Vật Cách, Hoàng Diệu không phải là các bến tiếp nhận container chính nhưng lại đang có chủ trương di dời nên khai thác thiếu sự ổn định. Đường sắt kết nối vào khu bến Lạch Huyện chưa có phương án xây dựng cụ thể.

Đường thủy nội địa chưa thể tổ chức vận tải container về khu vực Hà Nội do chưa có cảng đầu mối tại khu vực Hà Nội do sự chậm trễ xây dựng cảng Phù Đổng; trong khi vận tải lên Vĩnh Phúc, Phú Thọ bị cản trở do vấn đề tỉnh không cầu Đuống. Kết nối đường thủy với cảng biển cũng gặp khó khăn khi các bến cảng khu vực Đình Vũ thiếu khả năng tiếp nhận cùng lúc phương tiện tàu biển và phương tiện thủy nội địa vào làm hàng.

+ Hành lang vận tải Cần Thơ - Thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu

Trọng tâm kết nối trên hành lang này là các cảng biển thuộc Nhóm 5. Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải, dù được đầu tư hạ tầng hiện đại đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế nhưng trong thời gian qua chưa khai thác hiệu quả vì liên quan rất nhiều đến giao thông kết nối. Cảng này cũng chưa có trung tâm logistics, các trung tâm sang tải để phục vụ vận tải, thúc đẩy các dịch vụ hậu cảng.

Hạ tầng vận tải đường bộ mặc dù cũng đã được đầu tư nhưng còn chậm và chưa theo kịp tốc độ phát triển lưu lượng vận tải. Tình trạng tắc nghẽn phương tiện và hàng hóa trên các tuyến

đường bộ đến cảng Cát Lái, khu vực cụm ICD Trường Thọ (Thủ Đức) vẫn diễn ra nghiêm trọng mặc dù nhiều giải pháp đang được triển khai; vận tải đường bộ đến cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn còn nhiều hạn chế về năng lực tuyến kết nối. Tuyến đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải đến nay chỉ mới hoàn thành 90% giai đoạn 1, dự án cầu Phước An Thành còn đang trong giai đoạn triển khai nên chưa thể kết nối thuận lợi với nguồn hàng hoá ở Đồng Nai.

Về đường sắt: Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải với vùng hậu phương đến nay cũng chưa có nguồn vốn để triển khai.

Hệ thống cảng cạn hiện đang trong giai đoạn quy hoạch chi tiết trên cơ sở quy hoạch tổng thể mới được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Tuy nhiên, kết nối Hệ thống cảng cạn hiện đang trong giai đoạn quy hoạch chi tiết trên cơ sở quy hoạch tổng thể mới được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Tuy nhiên, kết nối đường thủy nội địa với các cảng biển khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và Vũng Tàu khá tốt nhờ phát triển kết hợp giữa một số cảng thủy nội địa, điểm thông quan nội địa (ICD) ở khu vực Đông Nam Bộ, nâng cấp các điều kiện tiếp nhận container tại một số cảng biển khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Theo số liệu từ các doanh nghiệp, 35% - 40% lượng hàng container đến các cảng biển chính ở khu vực Thành phố Hồ Chí Minh là bằng đường thủy nội địa, khoảng 90% hàng container được vận chuyển giữa khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải là bằng đường thủy từ các ICD. Tuy nhiên tình trạng luồng tuyến giao thông thủy nội địa từ Đồng bằng sông Cửu Long về Đông Nam Bộ lại không đồng cấp, nhất là về độ sâu; điểm nghẽn Kênh Chợ Gạo vẫn chưa đảm bảo về chiều rộng cho các phương tiện đi lại với số lượng ngày càng tăng, cần tiếp tục nâng cấp giai đoạn II; Số cảng, bến thủy nội địa tuy nhiều nhưng phần lớn trang thiết bị bốc xếp hàng hóa chưa được đầu tư hiện đại hóa, hoặc đã được hiện đại hóa nhưng chưa đồng bộ nên năng lực bốc dỡ hàng hóa thấp; nhiều bến cảng thiếu đường bộ kết nối, thiếu hệ thống kho, bãi.

+ Trên các hành lang kết nối với các nước trong khu vực

Việt Nam hiện tham gia đầy đủ và tích cực trong kết nối hệ thống GTVT với các nước láng giềng Lào, Campuchia và Trung Quốc trong các khuôn khổ hợp tác đa phương (ASEAN, ASEAN - Trung Quốc, GMS, GMS mở rộng, CLV, CLMV) và song phương ở tất cả các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không. Nội dung kết nối bao gồm cả kết cấu hạ tầng, vận tải và thể chế. Ngoài ra, Việt Nam cũng đã và đang phối hợp xây dựng các đề án kết nối hệ thống hạ tầng giao thông với các nước, trong đó đã thống nhất được kế hoạch kết nối với Lào. Các kế hoạch kết nối hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam với các nước láng giềng cơ bản đã được lồng ghép vào nội dung chiến lược, quy hoạch phát triển của ngành.

Hiện nay, kết nối đường bộ với các nước ở các cửa khẩu quốc tế chính và đường thủy nội địa với Campuchia nhìn chung tương đối tốt, tuy còn nhiều khác biệt về quy định pháp luật mỗi nước dẫn đến hoạt động vận tải chưa thực sự thuận lợi. Đối với đường sắt còn gặp khó khăn

do thiếu vốn để xây dựng các đoạn tuyến còn thiếu thuộc đường sắt Singapore - Côn Minh trên lãnh thổ Việt Nam, Lào và Campuchia. Sự khác biệt về khổ đường sắt giữa Việt Nam và Trung Quốc đang là vấn đề không nhỏ đối với kết nối đường sắt giữa hai nước, đặc biệt là trên tuyến Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai kết nối với tuyến Côn Minh - Hà Khẩu của Trung Quốc.

1.5. Trung tâm logistics

1.5.1. Hiện trạng trung tâm logistics ở Việt Nam

Trung tâm logistics ở nước ta hiện nay chủ yếu phát triển ở các thành phố lớn, hay các trung tâm kinh tế, nơi sản xuất và phân phối hàng hóa phát triển, dung lượng thị trường lớn. Các trung tâm logistics này có thể cung ứng một số hoặc nhiều loại dịch vụ logistics cho các đối tượng có nhu cầu. Theo chức năng và các dịch vụ logistics được cung ứng, một số loại hình trung tâm logistics điển hình ở Việt Nam có thể được khái quát như dưới đây.

+ Trung tâm phân phối

Trung tâm phân phối (Distribution Center - DC) là nơi nhận, bảo quản hàng hóa dự trữ; đồng thời tổ chức chuẩn bị hàng hóa và gửi hàng theo yêu cầu của chủ hàng. Trung tâm phân phối cung cấp các dịch vụ cho nội bộ doanh nghiệp hoặc cho khách bên ngoài (nhà bán buôn, bán lẻ, khách hàng cuối cùng) với các chức năng chính gồm: vận tải, cross-docking, dán nhãn, đóng gói, xử lý đơn hàng, chuẩn bị đơn đặt hàng, gửi hàng, nhận hàng, xử lý hàng hóa trả về, đo lường hiệu suất.

Phát triển logistics theo mô hình Trung tâm phân phối là xu hướng phổ biến trong phát triển logistics toàn cầu và tại các công ty lớn nhờ ưu thế truy xuất thông tin nhanh và chính xác. Doanh nghiệp kinh doanh theo mô hình trung tâm phân phối với khách hàng chủ yếu là các tập đoàn sản xuất hàng đầu về hàng tiêu dùng, hàng điện tử như Samsung, Unilever, P&G, Vinamilk, Masan..

+ Một số doanh nghiệp logistics có trung tâm phân phối lớn ở Việt Nam

* Gemadept hiện có hệ thống trung tâm logistics lớn hàng đầu Việt Nam với tổng diện tích kho hàng các loại lên đến hơn 100.000 m². Trong đó trung tâm phân phối số 1 diện tích 8.800 m², trung tâm phân phối số 2 diện tích hơn 24.000 m², sức chứa 60.000 pallet (tương đương 90.000 CBM), đều đặt tại KCN Sóng Thần 1 - Bình Dương. Các trung tâm được trang bị công nghệ quản lý hiện đại như phần mềm quản lý kho (WMS) của Infor, sử dụng giải pháp quản lý thông minh (Business Intelligence - BI), chuẩn kho EDI...⁷ Trung tâm phân phối đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế như chuẩn FM Global, chuẩn Green (Sáng kiến Xanh), chuẩn HACCP (dành cho hàng thực phẩm), hệ thống C-TPAT, hệ thống TAPA...

* TBS Logistics nằm tại Bình Dương có tổng quy mô dự án 115 ha, diện tích kho lên đến 220.000 m² với sức chứa tối đa 60,000 container trải dài từ kho ngoại quan, kho CFS đến kho

⁷ <http://www.gemadept.com.vn>

nội địa, từ kho bách hóa đến kho chuyên dụng. Kho có hệ thống cơ sở hạ tầng và công nghệ hiện đại, lắp đặt phần mềm quản lý quy trình logistics tiên tiến nhằm kiểm soát hoạt động vận hành kho bãi một cách chính xác, được thiết kế có công viên bao bọc xung quanh, tạo nên không gian thoáng mát và gần gũi với môi trường⁸.

* Tân Cảng Sài Gòn có hệ thống kho hơn 675.000 m² bao gồm kho CFS, kho ngoại quan, kho mát, kho hàng nguy hiểm (IMDG) theo tiêu chuẩn quốc tế. Trong đó trung tâm phân phối có chiến lược đặt tại ICD Tân Cảng - Long Bình và ICD Tân Cảng Sóng Thần⁹.

* DKSH Việt Nam: Logistics là một trong những lĩnh vực dịch vụ chính của DKSH với hệ thống kho có tổng diện tích gần 40.000 m² tại Bình Dương, Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng, Cần Thơ¹⁰, hoạt động theo tiêu chuẩn và sử dụng công nghệ quản lý kho theo chuẩn của tập đoàn DKSH.

* Damco Việt Nam sở hữu hệ thống kho các loại với tổng diện tích khoảng 73.000 m², trong đó trung tâm phân phối tại Bình Dương có diện tích hơn 37.000 m², trung tâm phân phối tại Hải Phòng có diện tích 11.500 m², được trang bị hiện đại, đạt chứng nhận C-TPAT¹¹, hệ thống quản lý High Jump CFS, RF scanning.

* Transimex có tổng diện tích kho đạt 400.000 m² gồm nhiều trung tâm logistics đa chức năng. Trung tâm phân phối Transimex đặt tại KCN Sóng Thần 2 - Bình Dương với diện tích 18.000 m², gồm nhiều hệ thống kho chứa hàng như Kho ngoại quan, kho hàng bách hóa, kho hàng nguy hiểm. Ngoài ra, các trung tâm logistics khác tại Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương của Transimex cũng cung cấp đầy đủ các dịch vụ của một trung tâm phân phối cho khách hàng.

* Bên cạnh đó, nhiều doanh nghiệp logistics lớn khác cũng kinh doanh trung tâm phân phối với quy mô khoảng 10.000 - 20.000 m² như DHL Việt Nam, Kerry Express, ViettelPost...

Năm 2018, Tổng Công ty hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) đã đề xuất xây dựng Trung tâm dịch vụ logistics hàng không tại sân bay Cần Thơ, bổ sung năng lực logistics cho Vietnam Airlines trong điều kiện 3 trung tâm dịch vụ logistics hàng không là Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng của Hãng đều đã quá tải. Trung tâm logistics hàng không của Vietnam Airline tại Sân bay Cần Thơ dự kiến có quy mô 27 ha, lên dự án chi tiết trong năm 2018 và dự kiến triển khai từ quý II/2019.

Phát triển trung tâm phân phối cũng là giải pháp ưu tiên trong Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, theo đó, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương dành quỹ đất

⁸ <http://tbslogistics.com>

⁹ <https://saigonnewport.com.vn>

¹⁰ FPTs và <http://www.dksh.com.vn>

¹¹ <http://www.damco.com/>

thích hợp để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cảng, cảng cạn, kết nối thuận tiện với mạng lưới giao thông quốc gia để từng bước tạo thành Mạng lưới kết cấu hạ tầng logistics hiện đại.

Hiện tại, phía Bắc, Lạng Sơn và Bắc Giang là hai địa phương đã có kế hoạch phát triển trung tâm logistics cụ thể với quy hoạch chi tiết dự án: tại Bắc Giang là trung tâm logistics hạng I (Trung tâm logistics quốc tế tại xã Song Khê, thành phố Bắc Giang với quy mô hơn 70 ha, đang kêu gọi đầu tư); tại Lạng Sơn là trung tâm logistics chuyên dụng (Khu trung chuyển hàng hóa thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn, hiện đang do Liên doanh Công ty TNHH Tập đoàn Thắng Lợi và Công ty cổ phần Tập đoàn Đầu tư Xây dựng HJC đầu tư).

Phía Nam, Cần Thơ đã có quy hoạch phát triển trung tâm logistics hạng II (cấp vùng) và đang gấp rút kêu gọi đầu tư, các tỉnh lân cận (An Giang, Bà Rịa Vũng Tàu...) cũng đã có kế hoạch phát triển các trung tâm logistics cấp tỉnh làm vệ tinh cho trung tâm logistics tại Cần Thơ.

Trung tâm hoàn tất đơn hàng

Trung tâm hoàn tất đơn hàng (Fulfillment Center - FC) cung cấp dịch vụ liên quan đến quản lý hàng hóa từ lúc vào kho đến lúc người mua hàng nhận được sản phẩm, bao gồm các hoạt động: lấy hàng từ người bán, lưu kho, xử lý đơn hàng, lấy hàng từ kho, đóng gói và vận chuyển đến địa chỉ khách hàng. Dịch vụ của FC khá giống với DC, tuy nhiên hàng hóa qua FC chủ yếu là hàng nhỏ, nhận hàng từ nhiều đầu mối và giao hàng cho người sử dụng cuối cùng. FC phát triển gắn liền với sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử.

Trung tâm hoàn tất đơn hàng phát triển ngày càng mạnh ở Việt Nam với nhiều doanh nghiệp thành công như:

* Viettel Post: Viettel Post có mạng lưới giao nhận tại 713/713 quận, huyện cả nước và đội ngũ giao nhận viên khoảng 4.000 người. Viettel Post là công ty dẫn đầu thị trường nhờ lợi thế về hạ tầng và mạng lưới bưu cục gom hàng. Từ năm 2014, Viettel Post đã đầu tư mạnh vào kho bãi, đội ngũ giao nhận, giám sát hành trình... để đón đầu sự phát triển của thương mại điện tử.

* Vietnam Post: Cũng như Viettel Post, Vietnam Post (Bưu điện Việt Nam) có lợi thế về mạng lưới bưu cục rộng gắn kết với gần 13.000 điểm giao dịch, bán kính phục vụ bình quân đạt 2,93km/điểm, trong đó có 64 bưu cục giao dịch cấp 1, 760 bưu cục giao dịch cấp 2 và 1.793 bưu cục giao dịch cấp 3. Tuy nhiên, dịch vụ của Vietnam Post và Viettel Post chủ yếu trong lĩnh vực giao nhận và các dịch vụ liên quan đến giao nhận, thời gian hàng lưu kho không nhiều.

* Các doanh nghiệp logistics nước ngoài lớn cũng cung cấp dịch vụ hoàn tất đơn hàng, bao gồm DHL eCommerce, TNT, Kerry Express (với 4 trung tâm điều phối và 110 bưu cục khắp cả nước), NinjaVan (hãng vận chuyển đến từ Singapore và hiện đang có mặt trên 6 quốc gia trong khu vực Đông Nam Á. Nhờ ứng dụng các công nghệ & quy trình tiên tiến, NinjaVan được rất nhiều website thương mại điện tử hàng đầu sử dụng như Lazada, Zalora, Shopee... tin dùng).

* *Giaohangtietkiem, Giaohangnhanh...*: Bên cạnh các doanh nghiệp logistics lớn có nền tảng lâu đời như Viettel Post, Vietnam Post hay các công ty nước ngoài, một số doanh nghiệp Việt Nam bắt đầu đầu tư vào trung tâm hoàn tất đơn hàng khoảng 5 năm gần đây, trong đó *Giaohangnhanh, Giaohangtietkiem* là những đại diện điển hình và thành công. Nhờ hệ thống mạng lưới điểm giao dịch và phương tiện vận chuyển linh hoạt, hoạt động sôi động tại nội thành các đô thị lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ..., các doanh nghiệp này có thể giao và lấy hàng trong 6 giờ đồng hồ. Đồng thời cung cấp một số dịch vụ bổ sung cho các website bán hàng online như thu hộ, giao hàng đồng kiểm, giao ngoài giờ, giao hàng đảm bảo, đóng gói, chia nhỏ, gộp hàng...

Bên cạnh đó, còn có rất nhiều doanh nghiệp nhỏ hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực chuyển phát nhanh cũng cung cấp dịch vụ hoàn tất đơn hàng. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp logistics này đều có đặc điểm chung là quy mô nhỏ, địa bàn hạn chế, dịch vụ lưu kho và quản lý kho hàng chưa thực sự hoàn thiện và chuyên nghiệp.

* *Trung tâm hoàn tất đơn hàng của các website thương mại điện tử*: Bên cạnh các doanh nghiệp kinh doanh logistics thuần túy như trên, các doanh nghiệp kinh doanh thương mại điện tử cũng có trung tâm hoàn tất đơn hàng riêng. Các trang web lớn bán hàng online như Lazada, Shopee, Adayroi, Lotte,... đều có trung tâm hoàn tất đơn hàng của riêng mình với quy cách hoạt động chuyên nghiệp, hệ thống quản lý kho hiện đại, cung cấp đầy đủ dịch vụ từ lưu kho, bảo quản, chia nhỏ, đóng gói, dán nhãn, vận chuyển... Thực tế, các trung tâm hoàn tất đơn hàng của các website thương mại điện tử này hiện đang là mô hình phát triển hoàn thiện nhất trong trung tâm hoàn tất đơn hàng tại Việt Nam.

1.5.2. Một số vấn đề đặt ra đối với phát triển trung tâm logistics

Cách mạng Công nghiệp 4.0 với những bước phá trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới kết nối Internet vạn vật (IoT) và các công cụ hiện đại hóa đang bắt đầu thay đổi toàn bộ viễn cảnh của dịch vụ kho bãi và phân phối hàng hóa trên toàn thế giới.

Với những nỗ lực đầu tư về hạ tầng và tập trung phát triển logistics, các loại hình trung tâm logistics tại Việt Nam với quy mô đa dạng đang dần phát triển và nâng cấp theo hướng mở rộng về quy mô và hiện đại về trang thiết bị và công nghệ. Tuy nhiên, phát triển trung tâm logistics tại Việt Nam vẫn còn khá nhiều hạn chế, bất cập so với nhu cầu thực tiễn, bao gồm:

- Chưa hình thành trung tâm logistics cấp quốc gia cũng như quốc tế đủ tầm vóc, quy mô để đảm nhiệm vai trò dẫn dắt thị trường và hội tụ doanh nghiệp như Quy hoạch logistics quốc gia.
- Phát triển trung tâm logistics hiện tại chủ yếu là nỗ lực tự thân của khối doanh nghiệp, vai trò của nhà nước trong định hướng, hỗ trợ và quản lý phát triển trung tâm logistics hạn chế và chưa rõ.
- Năng lực cung ứng dịch vụ, năng lực cạnh tranh và năng lực kết nối logistics giữa Việt

Nam với khu vực và thế giới còn nhiều hạn chế.

- Các quy định, cơ chế quản lý, chính sách liên quan đến phát triển trung tâm logistics chưa rõ ràng, chủ yếu dừng ở định hướng chính sách.
- Hệ thống tiêu chí, chỉ tiêu phân hạng và phát triển trung tâm logistics còn chưa rõ ràng, dữ liệu thống kê về logistics và trung tâm logistics còn chưa đồng bộ.

Hộp 4. Xếp hạng các trung tâm logistics tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương

Tháng 12 năm 2015, CBRE công bố báo cáo về *Trung tâm Kho vận tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương đến năm 2030*. Để xuất bản báo cáo mới nhất này, CBRE đã phát triển mô hình đánh giá mới nhằm xếp hạng các trung tâm kho vận trong khu vực dựa trên các yếu tố chính: sự phát triển cơ sở hạ tầng, nhu cầu thị trường và môi trường kinh doanh. Bản báo cáo phân loại các trung tâm kho vận theo tác động ở phạm vi toàn cầu, khu vực hay địa phương.

Dựa trên mô hình của CBRE, hiện có 8 trung tâm kho vận tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương được xếp hạng là trung tâm toàn cầu, bao gồm: Hồng Kông, Quảng Châu, Thượng Hải, Thẩm Quyến, Thiên Tân (Trung Quốc); Tokyo, Osaka-Kobe (Nhật Bản) và Singapore. Bản báo cáo nhận định những trung tâm này vẫn sẽ tiếp tục chiếm ưu thế đến năm 2030. Tuy nhiên, những trung tâm khu vực và địa phương mới nổi như Thành Đô, Phúc Châu, Hàng Châu, Ninh Ba của Trung Quốc; Deli, Mumbai của Ấn Độ; Busan của Hàn Quốc; và Thành phố Hồ Chí Minh của Việt Nam cũng đang dần trở nên quan trọng nhờ vào sự chuyển đổi trong sản xuất hàng bình dân, sức tiêu thụ tăng cao, cơ sở hạ tầng và các chính sách phát triển. Đây là những trung tâm nằm dọc các hành lang thương mại trọng điểm, kết nối với mạng lưới giao thông quốc tế quan trọng, có lượng lớn không gian kho vận tốt và nhiều nhà khai thác dịch vụ logistics chuyên nghiệp.

Một số trung tâm khu vực và địa phương mới nổi sẽ phát triển mạnh mẽ trong thời gian tới:

Việt Nam: Nằm ở vị trí chiến lược, với hạ tầng hoàn thiện tại khu vực, Thành phố Hồ Chí Minh có tiềm năng lớn phát triển. Ví dụ, dự án kho rộng 10ha tại Khu Công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh sẽ giúp hoàn thiện chuỗi cung ứng xung quanh thành phố, nâng cao khả năng cạnh tranh trong khu vực.

Hải Phòng có nền tảng và tiềm năng để trở thành một trung tâm logistics chính của Việt Nam và trong tương lai là điểm trung chuyển của mạng lưới logistics khu vực và toàn cầu. Với sự hoàn thiện của các dự án hạ tầng trọng điểm, Hải Phòng được kỳ vọng sẽ trở thành một trung tâm logistics của khu vực, góp phần vào sự tăng trưởng của cả nước.

Trung Quốc: Do chi phí tăng cao, các cơ sở sản xuất và dịch vụ logistics đã chuyển đến các khu vực phụ cận như Hàng Châu, Ninh Ba và Tô Châu và về phía tây tại Thành Đô. Cơ sở hạ tầng là một phần quan trọng cho sự phát triển trung tâm logistics.

Ấn Độ: Delhi và Mumbai được kỳ vọng sẽ trở thành trung tâm kho vận khu vực vào năm 2030 nhờ vào sự kết hợp các yếu tố gia tăng dân số nhanh, sức tiêu thụ cao, thu nhập tăng và nhiều chính sách ưu đãi từ chính phủ.

Hàn Quốc: Đầu tư mạnh vào cơ sở hạ tầng và hiệu quả thương mại cao hơn được kỳ vọng sẽ giúp Busan phát triển thành trung tâm logistics nổi bật.

Tại khu vực khác bên Thái Bình Dương, các trung tâm kho vận ở Australia vẫn giữ tầm quan trọng trong khu vực với vai trò là nhà cung ứng chủ lực vật tư và nông sản cho toàn bộ châu Á. Trong khi Tây Australia tiếp tục là trung tâm hàng hóa chủ yếu thì Melbourne sẽ là cửa ngõ quốc tế quan trọng cho thị trường công nghiệp và tiêu dùng của Australia, được hỗ trợ bởi các khoản đầu tư hạ tầng lớn. Bang Victoria có 17 dự án hạ tầng lớn được chính phủ ước tính nhu cầu vốn khoảng 7,7 tỉ đô la Mỹ đến năm 2019.

Nguồn: <http://www.cbrevietnam.com>

CHƯƠNG II:

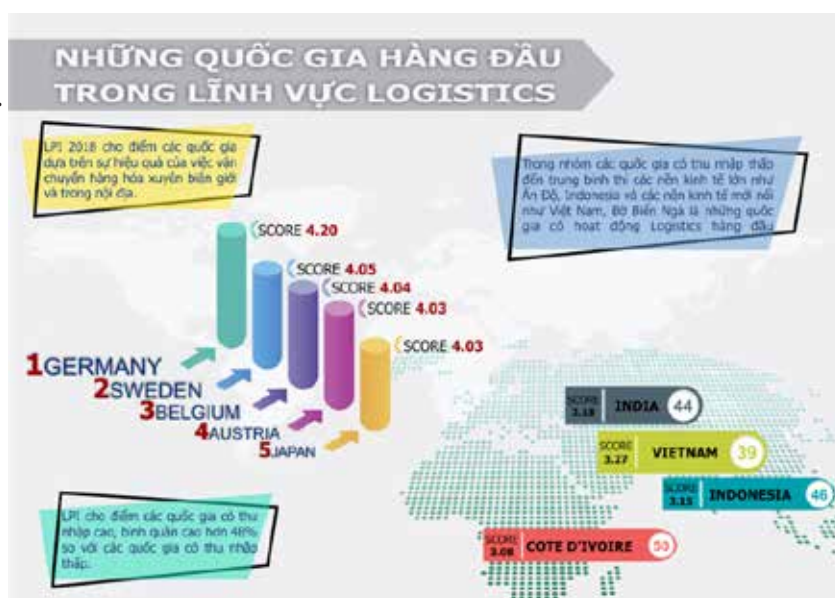
DỊCH VỤ LOGISTICS

2.1. Tình hình chung về ngành dịch vụ logistics

Năm 2018, ngành dịch vụ logistics tiếp tục đà tăng trưởng của các năm trước với mức độ tăng trưởng khoảng 12-14% nhờ đà tăng trưởng của kinh tế nói chung và xuất nhập khẩu nói riêng cũng như sự quan tâm phát triển dịch vụ logistics của Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương.

Theo Báo cáo của Ngân hàng Thế giới về Chỉ số hoạt động logistics (LPI) công bố ngày 24 tháng 7 năm 2018, Việt Nam đứng thứ 39/160 nước tham gia nghiên cứu, tăng 25 bậc so với năm 2016 và vươn lên đứng thứ 3 trong các nước ASEAN. Việt Nam cũng là nước xếp hạng ở топ đầu trong các thị trường mới nổi. Đây là kết quả tốt nhất mà Việt Nam có được kể từ khi Ngân hàng Thế giới thực hiện việc xếp hạng LPI kể từ năm 2007 đến nay.

Hình 6. Việt Nam đứng thứ 39 về chỉ số LPI



Nguồn: VLA

Những khó khăn của doanh nghiệp trong kinh doanh đã được từng bước giải quyết, nhất là dịch vụ hải quan. Quy trình khai báo, xử lý hồ sơ thủ tục hải quan đã được tự động hóa ở mức độ rất cao với hơn 99,60% doanh nghiệp tham gia thực hiện hải quan điện tử tại 100% các đơn vị hải quan trên phạm vi toàn quốc. Kiểm tra chuyên ngành cũng như quyết tâm của các Bộ, ngành trong việc cắt giảm các điều kiện kinh doanh được đề ra trong Nghị quyết 19/2018 của Chính phủ ngày 15/7/2018.

Bảng 7. Bảng xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm

Năm	Thứ hạng LPI	Điểm LPI	Hải quan	Hạ tầng	Vận tải quốc tế	Năng lực logistics	Theo dõi và truy xuất	Thời gian
2018	39	3.27	2.95	3.01	3.16	3.4	3.45	3.67
2016	64	2.98	2.75	2.7	3.12	2.88	2.84	3.5
2014	48	3.15	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
2012	53	3	2.65	2.68	3.14	2.68	3.16	3.64
2010	53	2.96	2.68	2.56	3.04	2.89	3.1	3.44
2007	53	2.89	2.89	2.5	3	2.8	2.9	3.22

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Đánh giá chung năm 2018, ngành dịch vụ logistics được phát triển thêm một bước so với 2017 với mức tăng trưởng ước tính là 12% cùng với mức tăng 13,6% của kim ngạch xuất nhập khẩu trong 9 tháng đầu năm. Điều đó được thể hiện trong các ngành dịch vụ vận tải, giao nhận và dịch vụ liên quan khác như kết quả nêu dưới đây.

2.2. Dịch vụ vận tải

2.2.1. Tình hình chung

Chương trình tái cơ cấu ngành vận tải, tăng thị phần vận tải đường sông, đường biển nội địa và đường sắt và cắt giảm hơn 60% điều kiện kinh doanh vận tải không cần thiết, trong đó có điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức của ngành giao thông vận tải, đã góp phần làm tăng khối lượng và giá trị vận tải hàng hóa và hành khách.

Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 4 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ xác định đẩy mạnh tái cơ cấu thị trường vận tải nội địa theo hướng giảm thị phần vận tải bằng đường bộ, tăng thị phần vận tải bằng đường sắt và đường thủy nội địa, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính; thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh đường bộ đến năm 2020 khoảng 54,4%; đường sắt 4,3%; đường thủy nội địa 32,4%.

Bảng 8. Vận chuyển hàng hóa 9 tháng đầu năm 2018

Chỉ tiêu	Lượng (nghìn tấn)	So cùng kỳ (%)
Tổng	1.211.202,8	109,9
Theo khu vực		
Trong nước	1.185.753,3	110,0
Ngoài nước	25.449,5	103,2
Theo loại hình		
Đường bộ	934.736,1	110,8
Đường thủy nội địa	214.316,2	107,5
Đường biển	57.729,6	105,2
Đường sắt	4.155	100,8
Đường hàng không	265,8	118,6

Nguồn: Tổng cục Thống kê

2.2.2. Vận tải đường bộ

Đến hết tháng 9/2017, đã có trên 56.431 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Đến hết tháng 9/2017, cả nước có 420.902 ô tô kinh doanh vận tải, trong đó có 218.137 xe khách và 202.765 xe tải các loại (xe công ten nơ là 47.878 xe, xe đầu kéo là 8.291 xe, xe tải 146.596 xe).

Tỷ lệ thị phần vận tải hàng hóa bằng đường bộ năm 2018 vẫn ở mức độ cao hơn nhiều so với các loại hình vận tải khác, khoảng trên 75%. 9 tháng đầu năm 2018, vận tải hàng hóa bằng đường bộ đạt 934,7 triệu tấn, tăng 10,8% so với cùng kỳ năm trước và 61,7 tỷ tấn.km, tăng 12,1%.

Ngày 15/3/2018, Việt Nam cùng các nước GMS đã ký Thỏa thuận “Thu hoạch sớm” của Hiệp định GMS-CBTA, theo đó từ 1/6/2018, mỗi quốc gia được cấp phép 500 xe hoạt động chở hàng hóa qua biên giới (CBT). Tổng cục Đường bộ Việt Nam chịu trách nhiệm hướng dẫn và cấp phép cho xe của các doanh nghiệp Việt Nam. Các doanh nghiệp liên hệ trực tiếp để được cấp phép cho số lượng xe nói trên. Ngày 25/4/2018, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã tổ chức đoàn xe kết nối Việt Nam với Trung Quốc (Thẩm Quyển), qua đó mở đường và tạo thuận lợi cho việc phát triển CBT của các doanh nghiệp logistics.

Tận dụng cơ hội mang lại từ Hiệp định GMS-CBTA, các công ty vận tải của Việt Nam phối hợp với phía Trung Quốc đã mở tuyến vận chuyển Trùng Khánh xuống phía Nam, kết nối với các

nước trong khu vực ASEAN bằng đường bộ, song song với dịch vụ đường sắt kết nối từ Trùng Khánh qua Côn Minh (Vân Nam) hoặc Bằng Tường (Quảng Tây) đến Hà Nội. Nhờ các tuyến đường này mà thời gian vận chuyển giảm xuống còn 45 giờ trên toàn tuyến, hàng hóa đến và đi từ Hà Nội hoặc Trùng Khánh sẽ được vận chuyển nhanh chóng đến Thành phố Hồ Chí Minh (108 giờ) rồi tỏa ra các nước ASEAN (như Campuchia trong phạm vi 148 giờ) hoặc các tỉnh, thành phố của Trung Quốc. Đây là cơ hội để các doanh nghiệp vận tải, logistics của Việt Nam tận dụng để hợp tác, mở rộng và phát triển kinh doanh.

Chính phủ đã ban hành Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ngày 16/10/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức. Các nội dung sửa đổi, bổ sung liên quan đến điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế, thủ tục cấp và cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế theo hướng đơn giản các thủ tục đăng ký, cấp phép góp phần thúc đẩy dịch vụ vận tải này, đáp ứng yêu cầu hội nhập trong khu vực.

2.2.3. Vận tải đường biển

Năm 2017, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam ước đạt 536,4 triệu tấn, tăng 17% so với năm 2016, trong đó hàng container đạt 14,3 triệu TEU, tăng 13% so với năm 2016. Dự kiến hàng hóa thông qua cảng biển năm 2018 đạt 574.336 triệu tấn, tăng cao hơn năm 2017 là 7%, sản lượng containers 15.362 triệu TEU, tăng 7,4%.

Theo báo cáo sơ kết của Cục Hàng hải, 6 tháng đầu năm 2018, số lượng tàu container mang cờ quốc tịch Việt Nam tăng lên là 38 tàu.

Vận tải biển nội địa: Khoảng 70% hàng hóa trên tuyến Bắc - Nam được vận chuyển bằng đường biển, chủ yếu bằng tàu container của các hãng tàu Việt Nam. 30% còn lại chủ yếu là hàng đông lạnh, thủy hải sản, hoa quả, hàng giá trị cao do nhu cầu vận chuyển nhanh được vận chuyển bằng đường bộ.

Tỷ lệ hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển vẫn chiếm khoảng 90%.

Trong năm 2018, các tuyến tàu mới kết nối Khu kinh tế mở Chu Lai từ Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc được triển khai, tạo ra cơ hội kết nối khu vực này với quốc tế, làm giảm giá thành vận chuyển cho các mặt hàng chiến lược như phụ tùng, linh kiện xe hơi của nhà máy ô tô Thaco, Mazda. Ngoài ra, tuyến dịch vụ mới còn tạo điều kiện cho các nhà đầu tư tại Khu Kinh tế mở Chu Lai và khu vực Miền Trung - Tây Nguyên xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng Kỳ Hà, mở ra cơ hội giao thương hàng hóa đến các cảng biển lớn trên thế giới.

Tuyến tàu kết nối cảng Peongtek của Hàn Quốc với các tỉnh phía Nam của Trung Quốc và Hải Phòng, Thành phố Hồ Chí Minh của Việt Nam do các hãng tàu Hyundai, SITC vận hành cũng góp phần đưa các sản phẩm đông lạnh, công nghiệp ô tô và công nghệ cao, sản phẩm chế biến dễ dàng và thuận lợi hơn.

Năm 2018 ghi nhận các việc mua bán và sáp nhập của các hãng tàu lớn, như CGM-CMA mua lại APL, COSCO mua lại OOCL và sự hợp nhất của ba hãng tàu Nhật Bản là NYK, Mitsui OSK và K'Line thành ONE. Việc này giúp các hãng tàu vận hành hiệu quả hơn, tuy nhiên khách hàng có ít lựa chọn hơn.

Giá cước vận chuyển đường biển đi Hoa Kỳ theo chỉ số Shanghai Container Freight Index đã tăng hơn 50% đối với hàng đi bờ Tây và hàng đi bờ Đông trong 2018.

Hiệp định vận tải biển Việt Nam - Hoa Kỳ được ký kết đã góp phần thúc đẩy ngành thương mại hàng hải của hai nước có những bước tiến quan trọng. Thời gian qua cũng đã có 750 chuyến tàu xuất phát từ Việt Nam đến khu vực cảng biển của Hoa Kỳ. Khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) hiện đang có 21 tuyến dịch vụ quốc tế. Trên cơ sở đó, Việt Nam sẽ đầu tư cho các cảng nước sâu Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải để các tàu lớn có thể chạy thẳng từ các cảng biển Việt Nam đến Hoa Kỳ. Với các tuyến dịch vụ đi thẳng từ Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải, giá vận chuyển sẽ cạnh tranh hơn với dịch vụ ổn định hơn là dịch vụ chuyển tải qua các cảng trong khu vực.

Với năng lực hiện tại của các công ty vận tải biển và logistics Việt Nam, việc chủ động khai thác các tuyến container Nội Á, đặc biệt tuyến Đông Bắc Á và Đông Nam Á là hoàn toàn khả thi, vừa mở rộng thị trường vận tải quốc tế, góp phần chủ động đưa hàng hóa Việt Nam ra khu vực và thế giới.

2.2.4. Vận tải đường sắt

Nhằm phát triển logistics trong nước, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Tân Cảng Sài Gòn đã ký thỏa thuận hợp tác. Hai bên sẽ hợp tác đầu tư xây dựng và kinh doanh kết cấu hạ tầng kho bãi, thiết bị xếp dỡ, phát triển dịch vụ logistics đường sắt tại các ga hàng hóa hiện hữu của Đường sắt Việt Nam tại các khu ga Sóng Thần, Yên Viên và Đông Anh; sau đó từng bước mở rộng đầu tư và kinh doanh kết cấu hạ tầng tại các ga hàng hóa trên toàn mạng đường sắt. Phát triển vận tải container lạnh là một trong các hướng ưu tiên hợp tác giữa Đường sắt Việt Nam và Tân Cảng Sài Gòn.

Trong vận tải hàng hóa liên vận quốc tế giữa Việt Nam và Trung Quốc, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã và đang phối hợp với các công ty vận tải logistics của Đường sắt Trung Quốc và các công ty cổ phần Vinalines Logistics Việt Nam, Công ty Traco 1, Công ty Dịch vụ Đường sắt Hải Phòng, Công ty Dịch vụ Đường sắt Hải An, Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển quốc tế Việt - Trung và các công ty vận tải liên vận quốc tế để phục vụ khách hàng chuyên chở hàng hóa liên vận quốc tế từ kho đến kho.

Triển vọng hợp tác với đường sắt Kazakhstan, đường sắt Nga và đường sắt Trung Quốc trong việc phát triển logistics trên tuyến đường sắt liên vận quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc - Kazakhstan - Nga - EU là rất lớn. Thời gian chạy các đoàn tàu container chuyên tuyến nói trên trung bình từ 14-16 ngày đêm, rút ngắn thời gian so với đường biển kéo dài từ 45-50 ngày

đêm. Các hành trình chạy tàu container chuyên tuyến từ Việt Nam đi đến Moskva theo các hành trình, dự kiến thời gian sẽ từ 18-20 ngày đêm, nếu đi bằng đường biển sẽ mất từ 40-45 ngày đêm. Đây là một lợi thế không nhỏ của phương tiện vận tải đường sắt trong liên vận Á - Âu, đặc biệt đối với việc vận chuyển mặt hàng có giá trị, đòi hỏi vận chuyển nhanh cũng như cần chế độ bảo quản đặc biệt.

Hình 7. Tuyến đường sắt Hà Nội - Trung Á- châu Âu



Nguồn RATRACO JSC

Dịch vụ vận chuyển đường sắt chưa thật sự cạnh tranh do giá cước hiện gấp đôi đường biển dù thời gian vận chuyển được rút ngắn gần một nửa cho các địa điểm thuộc châu Âu. Một trong các lý do chính là lượng hàng hoá chưa nhiều, thủ tục đối với hàng quá cảnh còn phức tạp, sự khác biệt của khổ lồng đường sắt, dẫn đến hàng phải được chuyển toa tại phía Trung Quốc. Trong khi dịch vụ vận chuyển đường sắt được biết đến như một phương thức vận tải tiết kiệm hơn và thân thiện với môi trường hơn. Đối với khu vực phía Bắc, dịch vụ vận tải đường sắt đi châu Âu là một lựa chọn thay thế hiệu quả cho dịch vụ Sea-Air qua Dubai, hiện vẫn đang được sử dụng cho những lô hàng đường biển bị trễ, hoặc những lô hàng thời trang cần có thời gian vận chuyển đến châu Âu nhanh hơn.

Do sự khác biệt về khổ lồng và thủ tục chuyển tải còn phức tạp, cũng như chi phí chuyển toa còn cao, một trong những giải pháp thay thế được các nhà cung cấp dịch vụ đưa ra là dịch vụ vận tải đa phương thức kết hợp đường biển - đường sắt qua cảng Khâm Châu (Quinzhou) của Quảng Tây, Trung Quốc với thời gian và giá dịch vụ tương đương hoặc rẻ hơn dịch vụ đường sắt.

Để khắc phục những trở ngại này, cần sớm hoàn thành việc nối ray giữa Lào Cai và Hà Khẩu (khoảng 7 km) để kết nối liền mạch với đường sắt Trung Quốc. Cơ quan quản lý ngành đường

sắt hai nước cần sớm thống nhất về điểm kết nối để bắt đầu thực hiện dự án nâng cấp khổ đường sắt của hai bên.

Các bên tham gia vào các tuyến đường sắt xuyên quốc gia (Việt Nam, Trung Quốc, Kazakhstan, Nga) cần làm việc để cải thiện và đơn giản hóa các thủ tục chuyển tải, quá cảnh (ví dụ: hải quan, vệ sinh và kiểm dịch thực vật (SPS), ...) tại điểm trung chuyển, từ đó rút ngắn thời gian chuyển tải và quá cảnh.

Các bên liên quan nên thúc đẩy, tuyên truyền và hướng dẫn các chủ hàng về lợi ích của vận tải đường sắt đối với vận tải đường biển khi có thể để tăng khối lượng hàng hóa bằng phương tiện vận tải đường sắt xuyên quốc gia. Người mua và người bán nên thay đổi phương thức vận chuyển trong hợp đồng bán hàng nếu thích hợp.

Tăng cường thông tin liên lạc và hợp tác giữa các chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ logistics nhằm tăng khối lượng vận tải đường sắt xuyên quốc gia. Thường xuyên tổ chức các hội nghị, hội thảo để trao đổi thông tin và giải quyết các vấn đề tắc nghẽn.

2.2.5. Vận tải đường thủy nội địa

Vận tải đường thủy nội địa là phương thức vận tải đảm nhận khối lượng đứng thứ hai sau vận tải đường biển. Vận tải thủy nội địa vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, nhiều chủng loại, đặc biệt là hàng siêu trường, siêu trọng mà các hình thức vận tải khác không vận chuyển được.

Vận tải thủy khu vực phía Bắc vốn kết nối truyền thống với cụm cảng biển vùng duyên hải. Hai tuyến từ Hải Phòng - Quảng Ninh đi Hà Nội và đi Ninh Bình là các tuyến chủ yếu nhưng điều kiện luồng tàu chưa thuận lợi.

Giao thông đường thủy ở đồng bằng Nam Bộ rất phát triển. Hàng năm đường thủy vận chuyển chiếm 65-70% về tấn và 70-75% về tấn.km trong vận tải hàng hóa của toàn vùng. Mạng lưới sông khu vực phía Nam được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và hệ thống sông Cửu Long. Hai hệ thống sông này được nối với nhau bởi các kênh có mật độ vận tải lớn như kênh Chợ Gạo, kênh Lấp Vò - Sa Đéc, kênh Hồng Ngự, kênh Tân Châu, kênh Vĩnh Tế.

Trên một tuyến đường thủy chính của khu vực phía Nam là Thành phố Hồ Chí Minh - Hà Tiên và Thành phố Hồ Chí Minh - Năm Căn, sà lan trên 2.000 tấn không thể lưu thông do một số đoạn hẹp và thông thuyền một số cầu trên tuyến thấp (dưới 7m). Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Tây Nam Bộ thường bị ùn tắc trên kênh Chợ Gạo (Tiền Giang); tuyến Vũng Tàu - Thị Vải - Đồng bằng sông Cửu Long gom rút hàng cho các cảng biển lớn tại Vũng Tàu, Cái Mép, Thị Vải về Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai... hiện chỉ khai thác cấp III, IV.

Vai trò của tuyến vận tải thủy kết nối Phnom Penh với các cảng Cát Lái và Cái Mép là đặc biệt quan trọng, với lượng hàng chuyển tải ngày càng tăng (mức bình quân 16-17%/năm) và cần được chú trọng đầu tư thích hợp. Tân Cảng Sài Gòn là một trong những nhà khai thác chính

trên tuyến Phnôm Pênh - Cát Lái và khu vực đồng bằng sông Cửu Long với đội sà-lan taxi thủy hơn 100 chiếc, với thị phần thủy nội địa trong nước là 70% và quốc tế là 50%.

Hiện tại, tuyến đường sông Thành phố Hồ Chí Minh - Phnôm Pênh đang được khai thác bởi bốn công ty chính là Newport Cypress, Gemadept, Sovereign, GLS với tổng số 28 chuyến/tuần cả nhập và xuất (Newport Cypress và Gemadept: trung bình 10 chuyến/tuần, Sovereign và GLS: trung bình 4 chuyến/tuần). Sản lượng Newport Cypress từ năm 2016 - 2018 có sự gia tăng 10-15% hàng năm (năm 2016: 73,346 TEU, năm 2017: 83,259 TEU, năm 2018 sản lượng ước tính đến hết quý III là 69,400 TEU).

Do các tuyến vận tải thủy nêu trên chưa thu hút được phương tiện gom rút hàng đường biển nên các trục đường bộ về trung tâm Bắc Bộ, trung tâm Đông Nam Bộ vẫn chịu áp lực hàng hóa và phương tiện cao, nhất là trên Quốc lộ 51.

Hoạt động xếp dỡ hàng hoá và quản lý cảng, bến thủy nội địa vẫn còn nhiều bất cập, ngoài một số cảng thủy nội địa của các doanh nghiệp thuộc các cơ sở liên doanh, hoặc một số cảng chuyên dùng có dây chuyền thiết bị bốc xếp phù hợp, còn lại hầu hết các bến thủy nội địa vẫn sử dụng công nghệ thiết bị bốc xếp lạc hậu, hệ thống cầu bến thô sơ.

Do đó, khả năng thích ứng, hòa nhập với hoạt động vận tải trong khu vực là rất khó khăn, không có khả năng tiếp cận với phương thức vận tải đa phương thức phần nào ảnh hưởng chất lượng, thời gian.

Theo Cục Đường thủy nội địa, hoạt động vận tải thủy có đủ các thành phần kinh tế tham gia, trong đó vận tải tư nhân, hộ gia đình chiếm tỷ lệ cao (trên 95%) đa dạng. Hiện tại trên cả nước có khoảng 1.547 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải thủy nội địa. Doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải thủy còn manh mún, tính cạnh tranh còn hạn chế, nguồn lực yếu, tỷ lệ các doanh nghiệp có quy mô dưới 50 lao động chiếm tỷ lệ cao.

Vận tải thủy nội địa trong 8 tháng đầu năm đạt 189,5 triệu tấn, tăng 7,3% và 40 tỷ tấn.km, tăng 7,4%. Thị phần vận tải đường thủy trong 8 tháng đầu năm 2018 là 17,7%.

Vận tải container bằng đường thủy nội địa ở khu vực đồng bằng sông Hồng chưa phát triển đúng với tiềm năng, lượng hàng chưa nhiều khoảng 8.370TEU/năm; vận tải container ở phía Nam bằng đường thủy mới đảm đương khoảng 30% lượng container (tốc độ tăng trưởng khoảng 20%/năm).

Giá cước vận tải đơn vị của đường thủy nội địa thấp hơn nhiều so với vận tải bằng đường bộ. Tuy nhiên, trên thực tế, tổng chi phí cho vận tải hàng hoá bằng đường thủy vẫn chưa thể cạnh tranh được với đường bộ bởi những nguyên nhân sau:

- Thời gian vận tải bằng đường thủy nội địa cao hơn 5 lần so với các loại hình vận tải khác, đặc biệt là đường bộ (vận tốc bình quân của đường bộ là 50km/giờ, vận tốc đường thủy khoảng 10km/giờ)

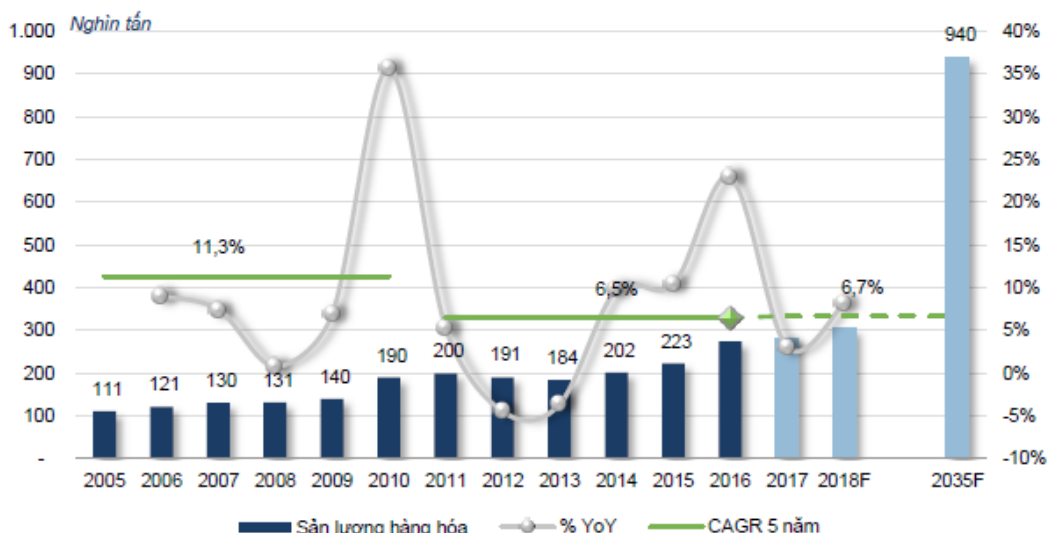
- Vận tải đường thủy nội địa không ổn định trong cả năm do phụ thuộc vào luồng lạch theo mùa và chịu ảnh hưởng bởi các chế độ thủy văn. Đây là những yếu tố kỹ thuật ảnh hưởng cơ bản tới sự phát triển cũng như giá cước không ổn định của đường thủy nội địa.
- Về cơ bản, giá cước đơn vị của vận tải đường thủy nội địa thấp hơn vận tải đường sắt (với quãng đường dưới 500km) và thấp hơn nhiều so với vận tải đường bộ. Tuy nhiên, giá cước vận tải trọn gói lại có thể cao hơn cả vận tải đường bộ nếu ở cự ly ngắn hoặc trong những điều kiện hạn chế khác.
- Số lượng tàu vận tải nội địa tương đối lớn nhưng không tập trung (không có doanh nghiệp lớn), trọng tải và công suất nhỏ, tầm hoạt động hạn chế, không tạo được năng suất vận tải cao, hiệu quả kinh tế thấp. Ngoài ra, tuổi đời phương tiện vận tải cao, lạc hậu, chất lượng kém, khả năng an toàn thấp, nguy cơ tiềm ẩn gây mất an toàn khiến cho vận tải đường thủy nội địa không hấp dẫn đối với hàng hoá có giá trị.
- Hạn chế của phương tiện cộng với nhu cầu vận tải cự ly ngắn dẫn đến thời gian nằm chờ ở hai đầu bến chiếm tỷ trọng cao, các chi phí xếp dỡ hàng chiếm tỷ lệ cao, làm tăng giá cước. Trên nhiều tuyến vận tải ở Đồng bằng sông Cửu Long, chi phí xếp dỡ chiếm tới 35%-40% tổng chi phí cho vận tải trọn gói.

Giá cước của vận tải hàng hoá bằng đường thủy nội địa chỉ thực sự cạnh tranh với phương thức đường bộ đối với các mặt hàng có nhu cầu vận tải quy mô lớn, có giá trị không cao và với cự ly đủ dài.

2.2.6. Vận tải đường hàng không

Vận tải hàng hóa hàng không chiếm khoảng 25% giá trị xuất, nhập khẩu của Việt Nam. Các tuyến vận chuyển hàng hóa hàng không quốc tế chủ yếu ở Việt Nam là châu Á - Thái Bình Dương, EU và Bắc Mỹ. Trung Quốc hiện tại là thị trường nhập khẩu hàng hóa bằng đường hàng không lớn nhất của Việt Nam với 26% thị phần, đứng thứ hai là Hàn Quốc (20%) và thứ ba là Hoa Kỳ (9%).

Theo dự báo của IATA, Việt Nam là thị trường có tốc độ tăng trưởng cao thứ 5 thế giới về lượt khách hàng năm trong giai đoạn 2015-2035, với CAGR đạt 6,7%/năm, cao hơn mức 3,9%/năm của thế giới và 4,6%/năm của khu vực châu Á - Thái Bình Dương.

Hình 8. Sản lượng hàng hóa vận chuyển hàng không Việt Nam 2005-2035

Nguồn: Tổng cục Thống kê, IATA, FPT Research

Trong số các cảng hàng không tại Việt Nam, chỉ có 4 cảng hàng không có nhà ga hàng hóa riêng biệt. Các cảng hàng không còn lại không có nhà ga hàng hóa, toàn bộ hàng hóa xử lý trong nhà ga hành khách. Hiện nay mới chỉ có các cảng hàng không lớn như Nội Bài, Tân Sơn Nhất là có trung tâm logistics phục vụ xử lý hàng không.

Tại Nội Bài, các trung tâm logistics như NCTS (48%), ACVS (17%), ALS (35%) đảm nhiệm xử lý phần lớn khối lượng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu qua đường hàng không với chủng loại hàng hóa khá đa dạng.

Ở khu vực phía Nam, tại sân bay Tân Sơn Nhất, hai công ty khai thác cảng hàng không chính là Công ty TNHH Dịch vụ Hàng hóa Tân Sơn Nhất (TCS) và Công ty CP Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn (SCSC) với thị phần tương ứng là 67% và 33%, số lượng khách hàng (các hãng hàng không) của TCS là 27 hãng, trong khi SCSC là 25 hãng.

Các công ty chuyển phát nhanh của nước ngoài hiện đang hoạt động tại Việt Nam như DHL, FedEx, Kerry Express và các công ty chuyển phát nhanh khác thường có nhà ga riêng nằm ở sân bay Tân Sơn Nhất. Tuy nhiên, mặt hàng được vận chuyển chủ yếu bởi các công ty này là bưu kiện và thư tín, vì thế lượng hàng hóa được xử lý bởi các công ty này chiếm tỷ trọng khá nhỏ trong tổng sản lượng hàng hóa tính theo tấn tại đây. Với sự gia tăng của thương mại điện tử, đóng góp của mảng chuyển phát nhanh vào tổng sản lượng hàng không sẽ gia tăng trong tương lai.

Bảng 9. Thông số một số ga hàng hóa hàng không của Việt Nam

Đặc điểm	SCS	TCS	NCT	ACS	ALS
Sân bay	Tân Sơn Nhất	Tân Sơn Nhất	Nội Bài	Nội Bài	Nội Bài
Tình trạng cổ phần hóa	UpCom	Công ty đại chúng	HOSE	Công ty đại chúng	Công ty đại chúng
Năm thành lập	2008	1997	2005	2009	2013
Cổ đông lớn	GMD và ACV	Vietnam Airlines	Vietnam Airlines	ACV	Vietnam Airlines và NCT
Công suất năm 2017 (tấn/năm)	200.000	350.000	400.000	100.000	200.000
Hiệu suất (năm 2017)	93%	110%	95%	n.a	n.a
Thị phần 2017	33% *	67% *	48% **	17% **	35% **
Diện tích nhà kho (m2)	27.000	30.000	24.000	9.000	11.000

Nguồn: FPTs Research

Cùng với sự tăng trưởng của nền kinh tế, thị trường vận tải hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam có sự tăng trưởng mạnh với tốc độ trung bình từ 15,6%/năm trong giai đoạn từ năm 2011-2017. Thị trường hàng không năm 2018 tiếp tục có sự tăng trưởng cao về sản lượng hành khách, hàng hóa. Tổng thị trường hàng hóa năm 2017 đạt xấp xỉ 1,13 triệu tấn, tăng 25,9% so với năm 2016. Sản lượng vận chuyển của các hãng hàng không Việt Nam năm 2017 đạt 318 nghìn tấn hàng hóa, tăng 11,3% so với năm 2016. 8 tháng đầu năm 2018, đường hàng không đạt 235,4 nghìn tấn, tăng 22,1% và 620,8 triệu tấn.km, tăng 19,5%

Thị trường vận chuyển hàng hóa nội địa: Thị trường nội địa giai đoạn 2011-2017 tăng trưởng trung bình đạt 10%/năm. Năm 2017, tổng lượng hàng nội địa đạt xấp xỉ 230,5 nghìn tấn, tăng 14,6% so năm 2016. Cơ cấu hàng hóa với các mặt hàng chủ lực như thủy sản (tôm, cua, baba...), trái cây, nguyên vật liệu ngành dệt may, động vật sống.

Nhìn chung, các thị trường chính trong thời gian qua đều có sự tăng trưởng, cụ thể đi/đến Hà Nội (39, 3%), Thành phố Hồ Chí Minh (42,6%), Đà Nẵng (6%). Vietnam Airlines là nhà vận chuyển chính trên thị trường nội địa với thị phần đạt 68,3%, tiếp theo là Vietjet Air chiếm 23,8% thị phần, Jestar Pacific và VASCO chiếm 7,9% thị phần.

Thị trường vận chuyển hàng hóa quốc tế: Có sự tham gia khai thác của 64 hãng hàng không nước ngoài từ 26 quốc gia/vùng lãnh thổ, trong đó 24 hãng hàng không lớn trong khu vực cũng như thế giới khai thác các chuyến bay chuyên chở hàng hóa. Các hãng hàng không nước ngoài và 3 hãng hàng không Việt Nam là Vietnam Airlines, VietJet Air và Jetstar Pacific đang khai thác hơn 140 đường bay quốc tế từ Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Nha Trang, Hải Phòng và Phú Quốc.

Trong năm 2017, sản lượng hàng hóa hàng không xuất nhập khẩu tăng trưởng 20,72%, đạt

973.271 tấn, trong đó khu vực miền Bắc (Hà Nội) có tốc độ tăng trưởng nhanh hơn là 24,51%, so với khu vực phía Nam (Thành phố Hồ Chí Minh) là 16,43%. Dự kiến năm 2018, tổng sản lượng hàng không đạt 1.182.539 tấn, tăng 21,5% so với 2017.

Khối lượng hàng hóa quốc tế đi/đến cảng hàng không quốc tế Nội Bài chiếm 52% thị phần, nhờ linh kiện điện tử như Samsung, Nokia. Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất chiếm 47% thị phần hàng hóa đi/đến Việt Nam. Cụ thể, lượng hàng hóa quốc tế qua Nội Bài trong 2017 là 255.000 tấn (trong đó Samsung 96.000 tấn (37%), Nokia 10.000 tấn, hàng may mặc 105.000 tấn, hàng khác 44.000 tấn). Lượng hàng hóa qua Tân Sơn Nhất là 226.000 tấn và qua Đà Nẵng 4.000 tấn. Tổng sản lượng hàng hóa quốc tế vận chuyển qua đường hàng không đạt 485.000 tấn.

2.3. Dịch vụ kho bãi

Đặc điểm nổi bật trong năm 2018 là các quy định liên quan đến dịch vụ kho bãi, dịch vụ giao nhận và các dịch vụ khác như dịch vụ thông quan, đại lý hải quan là có các quy định mới về đầu tư và hoạt động dịch vụ. Đó là Nghị định số 163/2017/NĐ - CP ngày 30/12/2017, quy định cụ thể về hoạt động logistics, Nghị định số 59/2018/NĐ-CP ban hành ngày 20/4/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2018/NĐ-CP ngày 21/01/2015 của Chính Phủ quy định chi tiết về biện pháp thi hành Luật Hải quan và thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan; Thông tư số 39/2018/TT-BTC ban hành ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015.

Dịch vụ kho bãi hướng phục vụ các đối tượng đến từ khu vực bán lẻ và hàng hóa xuất nhập khẩu. Mạng dịch vụ kho bãi, ngoài kho CFS và ICD có thể được chia làm bốn loại chính, phục vụ cho các nhóm đối tượng khách hàng khác nhau, bao gồm kho thường, kho ngoại quan, trung tâm phân phối và kho lạnh. Dịch vụ trung tâm phân phối, trung tâm hoàn tất đơn hàng, được dẫn dắt theo hướng nhu cầu từ các hoạt động bán lẻ và thương mại điện tử, là tương lai của ngành dịch vụ kho bãi. Theo thống kê của StoxPlus, tổng diện tích của các trung tâm phân phối vào khoảng 3.000.000 m². Đối với hệ thống kho lạnh, tổng sức chứa là 450.000 pallets và 155 kho ngoại quan.

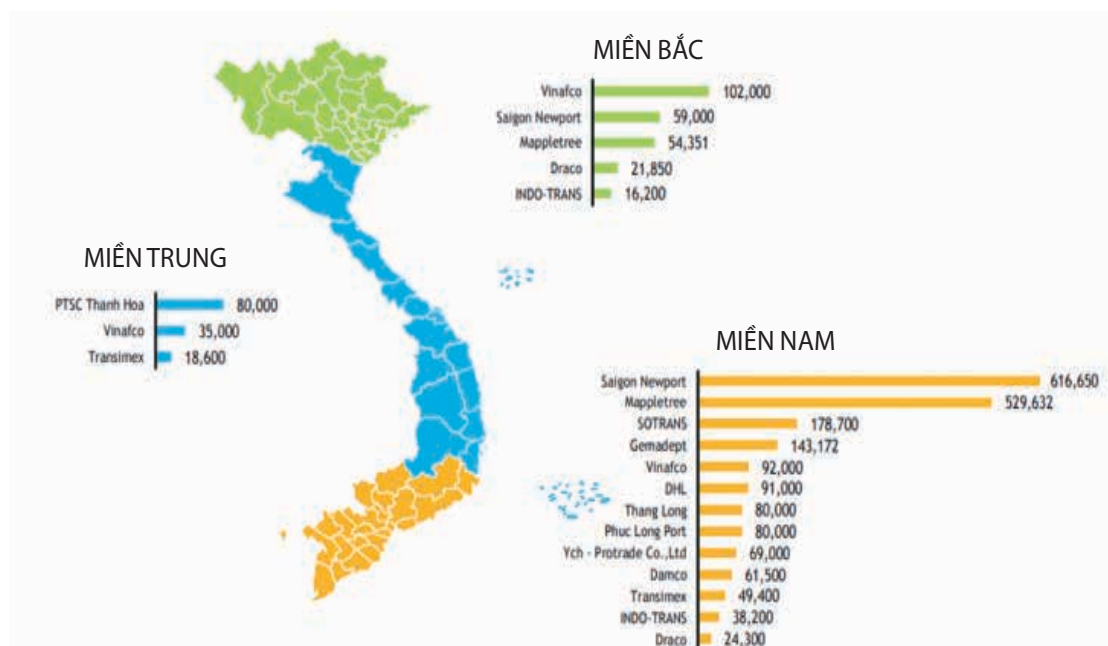
Hơn 70% diện tích kho bãi nằm ở khu vực phía Nam. Các công ty cung cấp dịch vụ kho chủ yếu bao gồm:

Khu vực phía Nam: Tân Cảng Sài Gòn, Mapletree, Sotrans, Gemadept, Vinafco, DHL, Thang Long, Cảng Phúc Long, YCH-Protrade, Damco, Transimex, IndoTrans, Draco,...

Khu vực phía Bắc: Vinafco, Tân Cảng Saigon, Mapletree, Draco, IndoTrans, ...

Tân Cảng Sài Gòn với tổng diện tích 675,000 m² kho, bao gồm kho CFS, kho ngoại quan, kho bách hóa và trung tâm phân phối đang là nhà cung cấp dịch vụ kho bãi lớn nhất cả nước, trong đó phải kể đến các Trung tâm Tân Cảng Sóng Thần với diện tích kho là 205.000 m², Tân Cảng Long Bình có diện tích kho là 156.000 m².

Hình 9. Phân bố các doanh nghiệp kinh doanh kho theo ba miền của Việt Nam (đơn vị m²)



Nguồn: StoxPlus

Trong những công ty dịch vụ kho bãi hàng đầu, các công ty có vốn đầu tư nước ngoài có lợi thế đến từ sự quản lý chuyên nghiệp và danh mục của khách hàng lớn, trong khi các công ty trong nước có lợi thế cạnh tranh về quỹ đất và cơ sở vật chất được thừa hưởng từ trước giai đoạn cổ phần hóa.

Các công ty nội địa như Tân Cảng Sài Gòn, Vinafco, Sotrans, Transimex có các ưu điểm chính là quỹ đất lớn để xây kho, giá thấp, nhưng dịch vụ giá trị gia tăng còn hạn chế. Các công ty có vốn đầu tư nước ngoài, trong đó bao gồm DHL, Damco, IndoTrans, Mapletree, FedEx, Gemadep (có một phần vốn của CJ Logistics) có lợi thế đến từ quản lý chuyên nghiệp, thêm các dịch vụ giá trị như đóng gói, dán nhãn, hệ thống tự động với chức năng theo dõi và quản lý hàng tồn kho, quy trình tối ưu.

Đầu tư vào bất động sản logistics đang thu hút nhiều quan tâm của các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài. Vào tháng 5/2018, Quỹ đầu tư tư nhân Mỹ Warburg Pincus vừa kết hợp với Tổng công ty Đầu tư và phát triển công nghiệp (Becamex IDC) thành lập một liên doanh với số vốn hơn 200 triệu USD để phát triển chuỗi logistics và bất động sản công nghiệp tại Việt Nam. Liên doanh có tên Công ty CP Phát triển công nghiệp BW, sẽ tập trung phát triển và vận hành nhà kho và nhà xưởng xây sẵn và xây theo yêu cầu của khách hàng tại các khu kinh tế và công nghiệp chủ chốt ở Việt Nam.

BW Industrial sẽ triển khai 08 dự án ở 5 thành phố trên khắp Việt Nam với tổng diện tích hơn 2.000.000 m², tại các trung tâm công nghiệp chiến lược ở miền Bắc và miền Nam, bao gồm Bình Dương, Đồng Nai, Hải Phòng, Hải Dương và Bắc Ninh nhằm phục vụ các công ty đa quốc gia, các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL và các công ty thương mại điện tử.

Quy hoạch tổng thể trong cả nước về ICD đã được hình thành, mở ra các cơ hội cho các doanh nghiệp đầu tư phát triển ICD. Việc phát triển ICD được thực hiện theo Quyết định số 2072/QĐ-TTg, ngày 22/12/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và Quyết định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018 phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

2.3.1. Dịch vụ kho ngoại quan

Kho ngoại quan là khu vực kho, bãi tạm lưu giữ, bảo quản hoặc thực hiện một số dịch vụ đối với hàng hoá trong nước đã làm thủ tục hải quan được gửi chờ xuất khẩu; hàng hóa tạm nhập tái xuất, hoặc nhập khẩu vào Việt Nam.

Tại Việt Nam, hầu hết các doanh nghiệp logistics lớn đều kinh doanh kho ngoại quan với quy mô lớn, trong đó nổi bật là các kho ngoại quan của Transimex, Sotrans, Vietrans, U&I Logistics.

* U&I Logistics là doanh nghiệp có hệ thống kho ngoại quan tập trung, hiện đại và lớn hàng đầu Việt Nam, kinh doanh kho ngoại quan là một trong những hoạt động chủ lực của doanh nghiệp. Tổng diện tích kho ngoại quan của U&I Logistics vào khoảng gần 180.000 m² với 07 kho ngoại quan tại Bình Dương, tổng diện tích lưu trữ đạt gần 1,1 triệu m². Kho ngoại quan của U&I Logistics sử dụng nhiều hệ thống quản lý hiện đại như phần mềm WMS (quản lý kho), Barcoding (mã vạch), TMS (quản lý vận tải), EDI (trao đổi dữ liệu điện tử), ECUS5VNACCS (Hệ thống thông quan hàng hóa tự động), ONP (văn phòng điện tử), sàn giao dịch vận tải, ERP (hoạch định nguồn lực doanh nghiệp), FMS (quản lý hàng hóa bằng chip cảm ứng) ...

* Tân Cảng Sài Gòn: Kho ngoại quan của Tân cảng Sài Gòn phân bố rải rác tại các công ty thành viên. Một số kho chủ đạo là kho ngoại quan của ICD Tân Cảng - Long Bình tại Đồng Nai với gần 30 nhà kho các loại với tổng diện tích kho 396.600 m², trong đó có kho ngoại quan, kho ngoại quan sử dụng hệ thống dock-levelers hiện đại, hệ thống racking tiêu chuẩn, quản lý báo cáo bằng phần mềm, hệ thống giám sát, phòng cháy chữa cháy đầy đủ; và Kho ngoại quan của ICD Tân Cảng - Sóng Thần với 220.000 m² tổng kho, trong đó có kho ngoại quan diện tích từ 5.000-30.000 m². Ngoài ra, nhiều công ty thành viên khác cũng kinh doanh kho ngoại quan với diện tích khoảng 5.000-7.000 m² (như tại cảng Cát Lái, diện tích kho ngoại quan hơn 6.000 m², sức chứa 3.500 pallet, quản lý điều hành container TOPOVN, TOPX, hệ thống quản lý kho hàng WMS-VN kết hợp quản lý hàng hóa bằng mã vạch cho phép truy xuất dữ liệu hàng xuất, nhập, tồn kho theo thời gian thực tế).

* Transimex: Transimex có 4 kho ngoại quan, bao gồm kho tại Khu công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh có diện tích 30.000 m², tại ICD Transimex diện tích trên 10.000 m² tại Khu công nghiệp Sóng Thần 2 (Bình Dương) diện tích 11.700 m², và tại Đà Nẵng rộng 9.300 m² và tại Hưng Yên 50.000 m². Tổng diện tích kho ngoại quan của Transimex vào khoảng 110.000 m². Trong đó kho tại Khu công nghệ cao THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH được trang bị hiện đại nhất với phần mềm WMS & SCM tiêu chuẩn quốc tế có thể kết nối hệ thống dữ liệu điện tử EDI, có chức năng trích xuất số liệu, khách hàng có thể trực tiếp theo dõi tình trạng hàng hóa, hệ thống Wifi phủ sóng toàn kho, hệ thống kệ VNA 7 tầng, hệ thống Dock Leverler 50 cửa, hệ thống PCCC tự động, hệ thống CCTV với công nghệ IP có thể kiểm soát từ xa, đạt tiêu chuẩn C-TPAT, Đạt tiêu chuẩn HACCP, WHO-GMP, ISO 9001:2000, Hệ thống bảo vệ kiểm soát an ninh 24/7. Dịch vụ kho ngoại quan cung cấp bao gồm phân loại hàng, dán nhãn, kiểm đếm, phân phối, mã vạch, đóng gói bao bì, đóng gói chân không.

* Gemadept: Gemadept có kho ngoại quan hàng thường rộng 8.800 m² và kho ngoại quan hàng cà phê với diện tích 29.000 m² tại Khu công nghiệp Sóng Thần 1 (Bình Dương).

Ngoài ra, rất nhiều doanh nghiệp logistics khác cũng kinh doanh kho ngoại quan với diện tích khoảng 5.000-6.000 m² tại khu vực các cảng, như Traco, IndoTrans (tại Bình Dương, diện tích gần 6.000 m²), Sotrans (hệ thống kho ngoại quan của Sotrans đặt tại khu vực Bình Dương nằm trong số hơn 230.000 m² kho các loại của công ty), Vietrans, Otrans, Vinalines, ...

Trong thời gian qua, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kho ngoại quan gặp phải vấn đề khó khăn trong kinh doanh với số lượng hàng hóa có chiều hướng giảm sút do quy định về việc tính thuế nhà thầu đối với hàng hóa gửi trong kho ngoại quan với mục đích làm kho chứa hàng và cung cấp hàng cho doanh nghiệp khác. Theo thông tin từ Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam, trong số các công ty logistics nước ngoài đang có ý định mở rộng hoạt động đầu tư kho ngoại quan tại Việt Nam, quy định về thuế nhà thầu này làm các doanh nghiệp logistics nước ngoài phải cân nhắc lại kế hoạch của mình.

Ngoài ra, việc hạn chế đối với hàng tiêu dùng vào kho ngoại quan để đưa vào nội địa cũng làm giảm bớt nguồn hàng cho kho ngoại quan, đặc biệt từ đối tượng hàng thương mại điện tử xuyên biên giới đang gia tăng rất nhanh.

2.3.2. Dịch vụ kho hàng lạnh

Nhu cầu kho lạnh dự báo sẽ tăng khi thương mại nông, lâm, thủy sản và ngành thực phẩm của Việt Nam phát triển. Loại hình dịch vụ này mới phát triển gần đây, thu hút nhiều quan tâm từ các nhà đầu tư nước ngoài đến từ Nhật Bản và Trung Quốc. Hiện có khoảng 20 hệ thống kho lạnh được quản lý chuyên nghiệp ở phía Nam, 40-50 ở khu vực phía Bắc và nhiều các kho nhỏ, lẻ do các công ty sản xuất sở hữu. Dịch vụ kho bãi có tốc độ gia tăng nhanh, tỷ lệ lợi nhuận cao trong chuỗi dịch vụ logistics.

Hiện nay, những doanh nghiệp cung cấp kho lạnh thương mại quy mô lớn tập trung chủ yếu

ở khu vực phía Nam do nhu cầu tại thị trường này lớn hơn nhờ lợi thế về sản xuất hàng nông, thủy sản xuất khẩu. Doanh nghiệp dẫn đầu trong lĩnh vực này gồm có Hoàng Lai, Hùng Vương, SATRA và Phan Duy. Một số doanh nghiệp lớn khác cũng đầu tư kho hàng lạnh như Transimex, Vinafreight (kho lạnh 1.500 m², sức chứa 1.800 tấn tại Thành phố Hồ Chí Minh), Gemadept (đang đầu tư kho lạnh Mekong, hợp tác với Tập đoàn Minh Phú, sức chứa 50.000 tấn hàng tại Hậu Giang), Tân Cảng Sài Gòn,...

Doanh nghiệp nước ngoài cũng tận dụng lợi thế trang thiết bị hiện đại và nhân lực chuyên nghiệp để đầu tư vào kho lạnh tại thị trường Việt Nam, ví dụ như Swire - một trong những nhà cung cấp kho lạnh đầu tiên tại Việt Nam từ thời điểm năm 1998. Ngoài ra có kho lạnh của Lotte Sea, Preferred Freezer Service. Hiện nay, doanh nghiệp nước ngoài vẫn dẫn đầu thị trường kho lạnh nhờ hệ thống quản lý kho chuyên nghiệp và công nghệ vượt trội.

Dự báo nhu cầu kho lạnh phục vụ 4 ngành hàng chính là thủy sản, rau quả, thịt và hàng bán lẻ vẫn tiếp tục tăng, trong đó tăng trưởng xuất khẩu thủy sản và hàng bán lẻ dự kiến là động lực chính cho tăng trưởng kho lạnh.

2.4. Dịch vụ giao nhận

Là dịch vụ chính của các nhà cung cấp dịch vụ logistics Việt Nam đang thực hiện, chiếm hơn 80% số công ty được khảo sát. Trong năm 2018, dịch vụ giao nhận tiếp tục phát triển mạnh và là một trong những dịch vụ logistics cung cấp chính của các nhà cung cấp dịch vụ logistics Việt Nam, mang lại lợi nhuận cho các công ty.

Dịch vụ giao nhận là một phần quan trọng trong chuỗi giá trị vận tải và logistics. Thị trường giao nhận toàn cầu đã tăng 8% trong năm 2017, là mức tăng cao nhất kể từ năm 2010. Điều này được thúc đẩy bởi sự tăng trưởng mạnh mẽ cả về vận chuyển hàng không và đường biển, cả hai đều tăng so với cùng kỳ năm trước, trong khi dự báo cho thấy cước vận tải biển được định vị để tiếp tục tăng trưởng tốt trong ngắn và trung hạn.

Từ lâu, việc giành thêm các cơ hội kinh doanh từ các doanh nghiệp vừa và nhỏ đã là tham vọng của nhiều nhà giao nhận hàng không và đường biển lớn và với việc triển khai rộng rãi các công nghệ báo giá cước và nền tảng đặt chỗ trực tuyến, một hình mẫu nhà giao nhận mới đã ra đời, tập trung vào các doanh nghiệp SME.

Ở thị trường Việt Nam, bức tranh toàn cảnh không có nhiều thay đổi về tương quan giữa các công ty trong nước và doanh nghiệp FDI. Các doanh nghiệp FDI vẫn nắm thị phần giao nhận vận tải quốc tế áp đảo, do mối quan hệ với các chủ hàng nước ngoài và doanh số xuất nhập khẩu của khối FDI là đáng kể (chiếm 72.45% kim ngạch xuất khẩu).

Tuy nhiên, các công ty của Việt Nam cũng đã bắt đầu gia tăng thị phần trong các lĩnh vực vận chuyển hàng nhập khẩu. Ví dụ đối với mặt hàng máy móc thiết bị, theo báo cáo logistics thường kỳ của chuyên trang logistics.gov.vn, lượng hàng hóa nhập khẩu theo điều kiện EXW,

FOB, FCA là những điều kiện Incoterms mà theo đó người nhập khẩu ở Việt Nam là người quyết định về vận tải, có tỷ lệ tương ứng là 25,2%, 17%, 2,8%, tương đương với tổng 45%. Có thể nói, người mua hàng đã bắt đầu thay đổi quan điểm trong mua bán và nhận thức được hiệu quả của việc thay đổi tập quán “mua CIF - bán FOB”.

Các công ty logistics của Việt Nam vẫn chưa nắm bắt được lợi thế đến từ sự tăng trưởng của thị trường Hoa Kỳ, là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam (thị trường xuất khẩu 41.6 tỷ, chiếm tỷ trọng 19.44%). Có hơn một nửa số công ty logistics được khảo sát cho biết Hoa Kỳ là một trong các thị trường xuất - nhập khẩu mà các công ty có cung cấp dịch vụ. Tuy nhiên, theo thống kê của Cục Hàng hải Hoa Kỳ, tính đến ngày 12/09/2018, chỉ có 25 công ty giao nhận được cấp phép vào thị trường Hoa Kỳ, một con số quá ít ỏi với 362 hội viên của VLA, 3000+ doanh nghiệp logistics (thống kê của VLA 2016).

Ở góc độ ứng dụng công nghệ, các công ty logistics đã nhận thấy nhu cầu thiết thực của việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động giao nhận quốc tế, cung cấp các tính năng truy xuất hàng hoá như là một tính năng dịch vụ tất yếu, tăng tính xuyên suốt (visibility) của chuỗi cung. Điều này thể hiện rõ trong khảo sát của VLA trong hội thảo về số hoá của quá trình vận tải tháng 4/2018, với số lượng công ty ứng dụng giải pháp FMS/TMS (hệ thống quản lý giao nhận - vận tải) tăng từ 15-20% trước đó 2 năm lên mức 40-50% (khảo sát tháng 8/2018 của VLA đưa ra con số là 41,9%). Việc ứng dụng công nghệ thông tin cũng góp phần làm tăng năng lực cung cấp dịch vụ của nhà cung cấp dịch vụ và khả năng truy xuất hàng hoá lên 29 và 41 bậc theo bảng xếp hạng chỉ số hoạt động hiệu quả logistics (LPI) và có thứ hạng chỉ số thành phần cao tương ứng 33 và 34, đưa thứ hạng của Việt Nam lên vị trí thứ 39/160 nước.

Năm 2018 cũng chứng kiến sự chuyển biến trong quá trình số hóa các dịch vụ giao nhận - vận tải, bước đầu nghiên cứu ứng dụng công nghệ cao vào hoạt động dịch vụ logistics, như Công nghệ Block chain vào e-Delivery Order và e-Bill of Ladings, CargowiseOne vào các hoạt động logistics... Qua đó đã tạo thuận lợi cho việc phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí logistics.

2.5. Các dịch vụ khác

2.5.1. Dịch vụ đại lý hải quan

Dịch vụ làm thủ tục hải quan là một trong các dịch vụ cơ bản của các công ty giao nhận - logistics. Khảo sát của VLA cho thấy 87,8% các công ty logistics cung cấp dịch vụ khai báo hải quan. Tuy nhiên, dịch vụ đại lý hải quan chưa thật sự phát triển mạnh và đúng vai trò mong muốn.

Hiện nay, đã có 914 đại lý hải quan và 1.450 đại lý viên được cấp chứng chỉ. Đa phần đại lý hải quan chưa hoạt động đúng như tên gọi. Đại lý hải quan vẫn chưa được phép thay mặt chủ hàng (các doanh nghiệp xuất nhập khẩu) tham gia vào kiểm tra chuyên ngành. Tuy nhiên với

việc đẩy mạnh việc thực hiện Cơ chế Một cửa quốc gia và Một cửa ASEAN, vấn đề này cần sớm được dỡ bỏ. Hiện tại, chữ ký số của đại lý hải quan chưa được chấp nhận trong việc ký giấy tờ phục vụ kiểm tra chuyên ngành trên Cơ chế Một cửa quốc gia.

Hiện vẫn tồn tại song song hai hình thức làm dịch vụ hải quan là “khai thuê” hải quan và đại lý hải quan. Theo đó, dịch vụ “khai thuê” hải quan là dùng chữ ký số và nhân danh chủ hàng để làm thủ tục hải quan. Lý do của việc “khai thuê” tiếp tục tồn tại là lợi ích của việc đứng tên làm thủ tục với tư cách đại lý hải quan chưa được làm rõ, chưa có chế độ doanh nghiệp ưu tiên có tính thực tế cao đối với đại lý hải quan, việc kiểm tra và giám sát của hoạt động “khai thuê” chưa được hiệu quả và chặt chẽ.

Trong năm 2018, Tổng cục Hải quan và Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam đã tăng cường hợp tác trong việc đẩy mạnh hoạt động đào tạo, nâng cao chất lượng các đại lý viên.

Liên minh toàn cầu về tạo thuận lợi cho thương mại đang phối hợp với Tổng cục Hải quan Việt Nam và các cơ quan có liên quan trong việc thúc đẩy bảo lãnh hải quan (customs bond) tại Việt Nam, dự kiến sẽ tiến hành thí điểm trong năm 2019. Việc ứng dụng thử nghiệm bảo lãnh hải quan đối với kiểm tra chuyên ngành từ năm 2019 được kỳ vọng sẽ thúc đẩy thuận lợi hoá thương mại, nếu mở rộng cho đối tượng đại lý hải quan sẽ từng bước nâng cao vai trò của đại lý hải quan, hướng tới việc chuyên nghiệp hoá dịch vụ đại lý hải quan theo chuẩn mực quốc tế.

2.5.2. Dịch vụ chuyển phát

Số lượng các công ty tham gia dịch vụ bưu chính - chuyển phát, chủ yếu tham gia vào khâu giao hàng chặng cuối, phục vụ cho thương mại điện tử gia tăng nhanh chóng. Theo số liệu của Bộ Thông tin và Truyền thông, tính đến 9/8/2018, số lượng được cấp phép cho dịch vụ bưu chính - chuyển phát đã tăng lên 356 công ty (tăng 29% so với số lượng công ty được cấp phép vào cuối năm 2017). Điều này xuất phát từ sự bùng nổ của thương mại điện tử và nhu cầu của logistics cho TMĐT, chủ yếu trong khâu giao hàng chặng cuối.

Thương mại điện tử Việt Nam đang phát triển với tỷ lệ 32% CAGR giai đoạn 2018-2022, theo Euromonitor, người tiêu dùng - đặc biệt là người tiêu dùng thành thị và thế hệ trẻ có nhu cầu ngày càng cao về dịch vụ giao hàng ngay và trong ngày cho các đơn hàng trực tuyến. Các dịch vụ giao hàng trong ngày như DHL Parcel Metro Same Day, Tiki Now (giao hàng trong 2 giờ). Ahamove (giao hàng trong 30 phút), .. đang trở nên dần phổ biến. Với sự tham gia của các công ty chuyên nghiệp như DHL, Giaohangnhanh, Giaohangtietkiem, Grab, Lazada Express - LEX,... dịch vụ giao hàng chặng cuối trở nên sôi động và chuyên nghiệp hơn.

Tuy nhiên, 2018 cũng có một sự kiện đáng lưu ý về việc GNN Express tuyên bố phá sản với số tiền COD chưa thanh toán cho chủ shop lên đến 5.5 tỷ VND. Điều này giống lên hồi chuông cảnh báo về tính tin cậy và chất lượng dịch vụ của các công ty tham gia vào khâu giao hàng chặng cuối có thu COD. Đồng thời cũng chỉ ra tính cạnh tranh khốc liệt của mảng dịch vụ

này, khi mà cuộc chơi đang tập trung vào việc gia tăng thị phần bằng mọi giá thay vì hiệu quả hoạt động.

Mạng logistics cho thương mại điện tử xuyên biên giới, đặc biệt là cho hàng xuất khẩu đang bị bỏ ngỏ, vẫn là các dịch vụ truyền thống của các công ty chuyển phát nhanh quốc tế như DHL, Fedex, UPS, Kerry Express, VNPT Post, EMS, SF Express, ... Tuy nhiên, giá thành các dịch vụ này còn cao, chưa hỗ trợ cho việc phát triển TMĐT xuất khẩu.

Một số công ty logistics truyền thống, với nền tảng công nghệ mạnh (giải pháp Cargowise One) và mạng lưới đại lý chuyên sâu trong lĩnh vực thương mại điện tử (WCA eCommerce) đang từng bước cung cấp các dịch vụ phù hợp cho TMĐT xuất khẩu thông qua các giải pháp kết hợp hàng không - giao hàng chặng cuối, với mục tiêu giúp giảm giá thành vận chuyển các lô hàng nhỏ xuống hơn 50%. Các công ty này cũng chuyên sâu trong việc cung cấp các dịch vụ FBA International Shipping phục vụ các đối tượng khách hàng tham gia chương trình AGS - Amazon Global Selling, mới được Amazon giới thiệu tại Việt Nam từ quý I/2018.

Giải pháp logistics cho thương mại điện tử xuyên biên giới (Kết hợp Hàng Ải Cargo và Giao hàng chặng cuối)



Nguồn: T&M Forwarding

2.6. Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam

2.6.1. Tình hình chung

Theo nghiên cứu của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) năm 2016, thống kê từ nguồn Cục Quản lý đăng ký kinh doanh (Bộ Kế hoạch và Đầu tư) thì số lượng các doanh nghiệp tham gia cung cấp các loại hình dịch vụ logistics là khoảng 23.000 doanh nghiệp, trong đó 3.000 doanh nghiệp có hoạt động logistics quốc tế, chủ yếu tập trung

ở khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận (khoảng 70%). Hầu hết các doanh nghiệp này là thành viên của các Hiệp hội liên quan đến logistics của Việt Nam. Có thể kể đến như Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA); Hiệp hội Vận tải ô-tô Việt Nam (VATA); Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA); Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam (VNSC); Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam (VISABA); Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam; Hội Cảng - Đường thủy - Thềm lục địa Việt Nam (VAPO). Bảng dưới đây tổng hợp số liệu thống kê về các thành viên của các hiệp hội liên quan cung cấp dịch vụ logistics ở Việt Nam.

Bảng 10. Thống kê số lượng các thành viên của các hiệp hội liên quan đến logistics của Việt Nam

STT	Tên hiệp hội	Số lượng hội viên
1	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA)	362 (trong đó 308 hội viên chính thức và 54 hội viên liên kết)
2	Hiệp hội Vận tải ô-tô Việt Nam (VATA)	Hơn 1.500 (bao gồm các doanh nghiệp, hợp tác xã hoạt động vận tải, phân phối xe ô tô,...)
3	Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA)	45 cảng (bao gồm 11 cảng ở miền Bắc, 18 cảng ở miền Trung, 16 cảng ở miền Nam)
4	Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam (VNSC)	Hơn 400
5	Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam (VISABA)	43 (theo danh sách hội viên trên website của hiệp hội)
6	Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam (VSA)	37 (bao gồm 35 hội viên chính thức, 2 hội viên liên kết)
7	Hội Cảng - Đường thủy - Thềm lục địa Việt Nam (VAPO)	48 (theo danh sách hội viên khóa V (2015 - 2020) trên website của hiệp hội)

Nguồn: Website và báo cáo tổng kết hoạt động hàng năm của các Hiệp hội

Trong 3.000 doanh nghiệp có hoạt động logistics quốc tế, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) có khoảng 10-15% tổng số thành viên tham gia cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam nhưng đại diện trên 60% thị phần cả nước. Theo thống kê của VLA, đến ngày 31/10/2018 có tất cả 362 hội viên tham gia, trong đó có 308 hội viên chính thức và 54 hội viên liên kết với 37 hội viên là các công ty FDI hoạt động trên cả nước. So với năm 2017, số lượng thành viên không thay đổi nhiều. Tuy nhiên, có thể nhìn thấy một số xu hướng mới là nhiều doanh nghiệp đã bắt đầu tham gia thị trường dịch vụ logistics thông qua phát huy thế mạnh của mình. Thống kê doanh số của các doanh nghiệp logistics niêm yết trên Sàn chứng khoán có mức tăng trưởng 12,77%.

Nhìn chung các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics hoạt động ở quy mô vốn đăng ký nhỏ cũng như quy mô lao động hạn chế. Cụ thể, theo kết quả thống kê của

VLA thì vẫn có tới 90% số doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn điều lệ đăng ký dưới 10 tỷ đồng. Quy mô doanh nghiệp hạn chế là một trong những rào cản cho doanh nghiệp khi cung cấp chuỗi dịch vụ logistics hiệu quả, cạnh tranh ngay cả trên thị trường nội địa, chứ chưa nói đến thị trường khu vực và thế giới.

Xét trên khía cạnh doanh thu từ ngành dịch vụ logistics có thể thấy, theo thống kê của Biinform Database thì doanh thu của 100 công ty dịch vụ logistics lớn nhất ở Việt Nam năm 2016 vào khoảng 8,74 tỷ USD, tăng 15,6% so với năm 2015, đóng góp 2-4% trong tổng GDP của cả nước. Theo ước tính của Ngân hàng Thế giới, tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam năm 2018 dự kiến là khoảng 6,5%, đồng thời tốc độ tăng trưởng doanh thu của ngành dịch vụ logistics được dự báo vào khoảng 18-20% thì quy mô thị trường dịch vụ logistics năm 2018 ước tính đạt 10 - 11 tỷ USD. Điều đáng chú ý ở đây là tỷ lệ đóng góp của ngành dịch vụ kho bãi vào tổng doanh thu của ngành logistics năm 2018 có xu hướng tăng lên. Lý do là giá thuê kho bãi trên thị trường năm 2018 đã tăng lên một cách đáng kể do nhu cầu thuê kho phục vụ sản xuất và phân phối hàng hóa tăng lên (mức giá thuê kho dự kiến tăng 2%-4%). Nhiều nhà kho và các dịch vụ kho đã phát triển nhanh xung quanh các thành phố lớn, khu công nghiệp và trung tâm logistics có kết nối tốt với hệ thống đường cao tốc, bến cảng, sân bay. Cụ thể như, ở phía bắc số lượng kho và dịch vụ kho tăng lên ở khu vực Bắc Ninh do kết nối tốt hệ thống cảng Hải Phòng và sân bay Nội Bài, hay phía Nam tập trung ở Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận.

Xét theo quy mô doanh thu và sử dụng lao động trong doanh nghiệp cũng như số lượng các loại hình dịch vụ logistics cung cấp, nhóm các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn nhất ở Việt Nam có thể kể đến như: Tân Cảng Sài Gòn, Gemadept, Transimex, Sotrans, MP Logistics, U&I Logistics, TBS Logistics, Bắc Kỳ Logistics, ALS, SCSC, Seaborne, IndoTrans, và các công ty có vốn đầu tư nước ngoài như DHL, Nippon Express, Yusen Logistics, ...

Hoạt động đầu tư, mua bán, sáp nhập (M&A) trong ngành dịch vụ logistics trong năm 2018 dường như vẫn tiếp tục xu hướng phát triển mạnh mẽ đã và đang diễn ra từ những tháng cuối năm 2017. Ngày càng có nhiều tập đoàn logistics thâm nhập vào thị trường đầu tư, mua bán và sáp nhập. Nếu như trong năm 2017, khi chúng kiến sự phát triển đầy tiềm năng của ngành vận tải và logistics hàng không, Samsung SDS (một công ty con của Tập đoàn Samsung) liên doanh với Công ty CP Logistics Hàng không (ALS) để tham gia mảng kinh doanh logistics tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài (Hà Nội) thì tháng 7 năm 2018, công ty Samsung SDS lại tiếp tục thành lập một liên doanh với một trong những công ty logistics nội địa lớn của Việt Nam là Minh Phương Logistics nhằm khai thác tiềm năng của thị trường vận tải hàng hoá nội địa bằng đường bộ (nơi đang đóng góp tới 65% thị phần vận chuyển hàng của Việt Nam). Việc hợp tác liên doanh với các doanh nghiệp nước ngoài có tiềm lực lớn sẽ là cơ hội tốt để các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam thực hiện dịch vụ logistics trọn gói với giá trị cao hơn.

Hộp 5. Bee Logistics với mô hình mở rộng chi nhánh

Công ty Cổ phần giao nhận vận tải Con ong (Bee Logistics Corporation) là một ví dụ điển hình về doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tổng hợp (giao nhận, vận tải, tư vấn bảo hiểm, hàng dự án...), đạt được những thành tựu đáng nể với mô hình mở rộng chi nhánh trên cả thị trường trong nước và nước ngoài. Được thành lập năm 2004, Bee Logistics Corporation (Bee Logitiscs) là một trong các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics lớn của Việt Nam với mạng lưới chi nhánh/văn phòng đại diện/liên doanh rộng khắp tại 5 quốc gia trên thế giới. Với hơn 600 nhân viên và chuyên gia trong hệ thống tại hơn 24 văn phòng trong và ngoài nước và mạng lưới đại lý trên toàn thế giới, với tốc độ tăng trưởng đạt hai con số và doanh thu hợp nhất cán mốc gần 65 triệu USD (năm 2017), mô hình phát triển của Bee Logistics có thể đáp ứng các nhu cầu của khách hàng từ mọi vị trí khác nhau trên toàn thế giới với chất lượng cao.

Bee Logistics tập trung vào việc phát triển mạng lưới, khẳng định sự hiện diện rộng khắp của mình, thay vì tập trung đầu tư vào cơ sở hạ tầng hoặc đầu tư sang các lĩnh vực ngoài ngành. Đây là một mô hình và chiến lược khá khác biệt so với các công ty logistics khác của Việt Nam hiện nay. Điều này cho thấy các doanh nghiệp Việt Nam khi đầu tư ra nước ngoài hoàn toàn có thể có một “nhà đồng hành logistics tin cậy” - một trong những chìa khóa thành công của doanh nghiệp. Đây cũng chính là cách mà các công ty Nhật Bản, Hàn Quốc hay Đức lựa chọn áp dụng khi đầu tư ra nước ngoài.

Những địa điểm Bee Logistics lựa chọn mở văn phòng/chi nhánh cũng là những vị trí thuận lợi và phù hợp với tiềm năng phát triển lâu dài của ngành logistics. Trụ sở chính được thành lập đầu tiên tại Thành phố Hồ Chí Minh. Một năm sau đó, năm 2005, chi nhánh của Bee Logistics được thành lập tại hai thành phố chiến lược là thủ đô Hà Nội và thành phố cảng Hải Phòng. Năm 2007, văn phòng Đà Nẵng ra đời để tận dụng các ưu thế của các vị trí địa lý nơi tập trung các cảng biển, cảng hàng không và hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, thuận lợi với nhu cầu dịch vụ xuất nhập khẩu, giao nhận vận tải, logistics cao.

Sau khi thiết lập thành công ở các thành phố trực thuộc trung ương, hệ thống của Bee Logistics được mở rộng tới các tỉnh - có các khu công nghiệp, khu chế xuất lớn, các tỉnh thành biên giới, cửa khẩu..., song song với đó, Bee Logistics đã khẳng định vị thế của mình tại các nước trong khu vực ASEAN. Đến tháng 6 năm 2018, số lượng văn phòng, chi nhánh của Bee Logistics đã đạt con số 24, bao gồm cả các văn phòng nước ngoài. Bee Logistics hiện là doanh nghiệp đi tiên phong và duy nhất của Việt Nam trong lĩnh vực logistics có vốn đầu tư ra nước ngoài và đã hiện diện tại 05 quốc gia và nhiều lãnh thổ gồm: Myanmar, Thái Lan, Campuchia, Ấn Độ và Đài Loan.

Hệ thống mạng lưới nói trên đã đem lại cho Bee Logisitcs kết quả hoạt động rất đáng khích lệ. Bee Logistics khai thác hơn 12.000 m² kho bãi, 30 xe tải, khối lượng hàng hóa trung bình mỗi năm là 75.000 TEU hàng biển và hơn 6.000 tấn hàng đường hàng không, tương ứng hơn 50.000 chuyến hàng mỗi năm.

Hình thức M&A đang phát triển trong dịch vụ giao nhận cả với nước ngoài và các doanh nghiệp trong nước. Điển hình như Công ty CJ Logistics mua lại 51% mảng kinh doanh logistics và shipping của Gemadept trong 2018. Mặc dù có sự quan tâm mạnh mẽ từ các nhà đầu tư nước ngoài, ngành logistics Việt Nam ghi nhận một lượng tương đối nhỏ các thương vụ M&A so với các ngành khác.

2.6.2. Năng lực của các doanh nghiệp dịch vụ logistics

Trong các tiêu chí đánh giá LPI của Việt Nam năm 2018, chất lượng dịch vụ và khả năng theo dõi hàng hoá là những chỉ số được cải thiện tốt nhất (tăng tương ứng là 29 bậc và 41 bậc). Điều này phản ánh phần nào năng lực hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics (LSP) Việt Nam đã có những bước thay đổi và cải thiện đáng kể. Sự cải thiện này một phần bắt nguồn từ việc thay đổi nhận thức của doanh nghiệp trong việc ứng dụng rộng rãi công nghệ thông tin trong lĩnh vực dịch vụ logistics. Cụ thể, tỷ lệ ứng dụng CNTT trong lĩnh vực này đã tăng từ 15-20% năm 2015-2016 lên 40-50% năm 2016-2017 (VLA, 2017). Kết quả đánh giá các tiêu chí khác nhau trong năng lực hoạt động logistics của Việt Nam chủ yếu dựa trên sự đánh giá mang tính định tính của các nhà giao nhận vận tải, các công ty vận chuyển, logistics quốc tế hiện đang có mối quan hệ thương mại với Việt Nam. Mặc dù số lượng đơn vị tham gia khảo sát không quá lớn nhưng kết quả đánh giá có thể là một kênh tham khảo để xem xét đánh giá sơ bộ về năng lực hoạt động của các LSP của Việt Nam năm 2018.

Được đánh giá là cải thiện hơn rất nhiều so với năm 2016, các LSP của Việt Nam năm 2018 vẫn còn tồn tại khá nhiều vấn đề cần xem xét. Cụ thể, căn cứ theo các chỉ tiêu cụ thể sử dụng để đánh giá tổng hợp năng lực logistics quốc gia của Việt Nam năm 2018 thì các chỉ tiêu liên quan đến “giao hàng quốc tế” (thể hiện mức độ dễ dàng khi thu xếp cho các chuyến hàng với giá cả cạnh tranh); “đúng lịch” (giao hàng đúng hạn/giao hàng thành công) được cải thiện ở mức độ hạn chế.

Có thể nói một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng trên là công tác tổ chức giao nhận vận chuyển, lưu trữ hàng hoá và các dịch vụ phụ trợ khác trong các LSP chưa thực sự hiệu quả. Bảng dưới đây so sánh thời gian hoàn thành đơn hàng của các LSP của Việt Nam với các LSP của Thái Lan (quốc gia nằm trong khu vực, có nhiều điều kiện tương đồng với Việt Nam) và các LSP của Đức (quốc gia có chỉ số LPI tốt nhất thế giới hiện nay).

Bảng 11. So sánh các chỉ tiêu đánh giá năng lực các doanh nghiệp logistics Việt Nam với một số quốc gia trên thế giới, năm 2018

	Việt Nam	Thái Lan	Đức
Xuất khẩu hàng hoá bằng đường biển và hàng không			
-Khoảng cách (km)	43 km	300 km	212 km
-Thời gian hoàn thành đơn hàng	2 ngày	4 ngày	2 ngày
Nhập khẩu hàng hoá bằng đường biển và hàng không			
-Khoảng cách (km)	477 km	300 km	560 km
-Thời gian hoàn thành đơn hàng	9 ngày	18 ngày	2 ngày
Xuất khẩu hàng hoá bằng đường bộ	N/A	N/A	N/A
-Khoảng cách (km)	N/A	N/A	N/A
-Thời gian hoàn thành đơn hàng	N/A	N/A	N/A
Nhập khẩu hàng hoá bằng đường bộ			
-Khoảng cách (km)	56 km	300 km	350 km
-Thời gian hoàn thành đơn hàng	3 ngày	5 ngày	2 ngày
Tỷ lệ các chuyển hàng đáp ứng các tiêu chuẩn đặt ra (%)	83%	93%	95%

Nguồn: <https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2018>

Như vậy, so sánh với các doanh nghiệp dịch vụ logistics thuộc quốc gia láng giềng là Thái Lan thì năng suất hoạt động và mức độ tin cậy trong giao hàng của các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam vẫn còn có khoảng cách nhất định. Đặc biệt khoảng cách này là rất lớn khi so sánh với hiệu suất hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics của Đức (năm 2018).

Trong khi đó, điều tra tại hơn 31 doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn của Việt Nam cho thấy, năng lực của doanh nghiệp LSP Việt Nam được thể hiện bởi 3 yếu tố: thời gian (25%), chi phí (32%), độ tin cậy (43%). Theo đó, doanh nghiệp đang tập trung vào tạo dựng lòng tin với khách hàng (reliability) hơn là chi phí và thời gian. Đây có thể là xu hướng tốt vì nếu không có khách hàng thì không doanh nghiệp nào có thể tồn tại, đây cũng là xu hướng chung của phát triển logistics và chuỗi cung ứng.

2.6.3. Khó khăn đối với doanh nghiệp dịch vụ logistics

Có thể thấy có ba nhóm vấn đề chính trong logistics có ảnh hưởng và gây ra những khó khăn nhất định đến hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics.

*** Cơ sở hạ tầng logistics**

Việc quy hoạch cơ sở hạ tầng logistics ở Việt Nam còn mang tính rời rạc và thường tập trung vào các phương thức đơn lẻ như quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch hệ thống cảng, quy hoạch mạng lưới ICD.... Quy hoạch kết nối các đầu mối logistics hay quy hoạch vận tải đa phương thức còn đang rất hạn chế. Ví dụ như, Việt Nam chưa có quy hoạch nào kết nối giữa đường bộ và đường thủy (đây là hai phương thức chủ đạo trong vận chuyển hàng hoá). Các vấn đề liên quan đến tiêu chuẩn xếp dỡ hàng hóa của hai phương thức này cũng chưa được thống nhất.

Đầu tư cho hạ tầng giao thông Việt Nam vẫn chủ yếu cho đường bộ, hơn là các phương thức vận tải có sức chuyên chở lớn và giá cả cạnh tranh như vận tải thủy nội địa, đường sắt. Chính điều này hạn chế về sự lựa chọn phương thức vận tải và tạo ra nhiều điểm tắc nghẽn trong chuỗi dịch vụ logistics, làm gia tăng chi phí logistics cho doanh nghiệp.

*** Cơ chế chính sách trong lĩnh vực dịch vụ logistics**

Trong thời gian gần đây, nhà nước đã ban hành khá đầy đủ chính sách, pháp luật điều chỉnh các hoạt động logistics. Bên cạnh Luật Thương mại 2005 dành 8 điều để quy định cụ thể về dịch vụ logistics, chúng ta còn có nhiều luật chuyên ngành khác như Luật Hàng hải, Luật Hàng không dân dụng, Luật Giao thông đường bộ, Luật Đường sắt...). Ngoài ra, Chính phủ cũng đã thông qua nhiều quy hoạch, chiến lược phát triển liên quan đến ngành dịch vụ logistics cho các thời kỳ 2020, tầm nhìn 2030.

Tuy nhiên, cơ chế chính sách pháp luật hiện hành về dịch vụ logistics ở Việt Nam chưa tạo được mối liên kết ngang giữa các Bộ ngành để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động này phát triển.

Hầu hết các chiến lược, quy hoạch tổng thể về phát triển các dịch vụ logistics của chính phủ mới dừng ở cấp chiến lược, tầm nhìn dài hạn, chưa có quy hoạch chi tiết cho loại hình dịch vụ này. Một số địa phương, thành phố lớn của cả nước - nơi có nhiều tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics như Hải Phòng, Hà Nội, Vũng Tàu hay Thành phố Hồ Chí Minh, quy hoạch cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics vẫn còn chưa thực sự hợp lý và khoa học. Cụ thể như, chúng ta có quy hoạch vị trí, quy mô các cảng, các trung tâm logistics... nhưng lại chưa đề cập quy hoạch hệ thống đường dẫn hay hạ tầng giao thông kết nối đến các khu vực này. Ngay ở khu vực phía Nam, nơi kinh tế phát triển cao trong 10 năm qua nhưng do hạn chế trong công tác lập kế hoạch và thiếu đầu tư đã dẫn đến tình trạng ùn tắc hàng hóa tại các cửa ngõ ra vào các cảng lớn. Tất cả các bất cập này đã góp phần làm tăng chi phí logistics của doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng.

*** Các vấn đề nội tại của LSP**

Như đã đề cập ở trên, hầu hết các LSP hiện nay của Việt Nam đang bị hạn chế rất nhiều ở quy mô vốn hoạt động. Theo khảo sát của VLA (2017), có tới gần 70% doanh nghiệp logistics Việt

Nam không có tài sản và chỉ 16% đầu tư trang thiết bị, phương tiện vận tải; 4% đầu tư vào kho bãi, cảng... còn lại phải thuê ngoài. Với quy mô như vậy, các doanh nghiệp logistics rất khó có thể khai thác được tính hiệu quả kinh tế về quy mô, vốn là điểm mạnh của hoạt động khai thác vận tải và kho bãi. Thông thường, các doanh nghiệp chỉ dừng lại ở việc cung cấp các dịch vụ nhỏ lẻ, đơn nhất của trong chuỗi dây chuyền cung ứng với giá trị gia tăng thấp.

Ngoài khó khăn về vốn, doanh nghiệp logistics Việt Nam cũng đang phải đối mặt với tình hình thiếu đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, lao động được đào tạo bài bản trong lĩnh vực dịch vụ logistics. Theo kết quả khảo sát của VLA, số lao động được đào tạo bài bản về dịch vụ logistics chỉ chiếm khoảng 5-7% số lao động hiện đang làm việc trong lĩnh vực này. Các kiến thức liên quan đến ngoại ngữ và ứng dụng công nghệ thông tin của nhân viên trong doanh nghiệp còn thiếu và yếu.

2.7. Phát triển thị trường dịch vụ logistics Việt Nam

2.7.1. Phát triển nguồn cung ứng dịch vụ logistics

Tại Việt Nam, nguồn cung ứng dịch vụ logistics thể hiện qua mức độ phát triển của doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics. Thực tế ngành cho thấy, các tập đoàn logistics có doanh thu cao nhất thế giới cũng là những đơn vị dẫn đầu về cung cấp hợp đồng logistics trọn gói toàn diện. Ở Việt Nam, xu hướng này cũng diễn ra tương tự, trong đó các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL nước ngoài (mô hình kinh doanh logistics cao nhất ở Việt Nam hiện nay) như DHL Logistics, Damco, FedEx, APL... là những doanh nghiệp dẫn đầu thị trường nhờ lợi thế về trang thiết bị, công nghệ quản lý và các dịch vụ giá trị gia tăng bổ sung. Mặt khác, hàng xuất khẩu của Việt Nam chủ yếu là hàng gia công, do vậy, dịch vụ liên quan đến logistics cung cấp cho các doanh nghiệp sản xuất hàng xuất khẩu này chủ yếu do công ty nước ngoài đảm nhiệm nhờ những mối quan hệ sẵn có từ công ty đặt hàng gia công.

Một số doanh nghiệp logistics Việt Nam như Tân Cảng Sài Gòn, Gemadept, Vinafco, Transimex đang tích cực phát triển mô hình dịch vụ 3PL và là những doanh nghiệp mạnh xét trên góc độ sở hữu tài sản cố định và cung cấp dịch vụ cơ bản. Theo nghiên cứu của Viện Nomura (Nhật), các doanh nghiệp logistics Việt Nam mới chỉ đáp ứng được 1/4 nhu cầu thị trường logistics và đang dừng ở việc cung cấp dịch vụ cho một số công đoạn ban đầu của chuỗi dịch vụ logistics, dịch vụ cung cấp còn đơn lẻ, chưa có tính tích hợp cao, chỉ một vài công ty logistics lớn có chuỗi dịch vụ khép kín. Doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu là các doanh nghiệp nhỏ và vừa, làm các dịch vụ cung ứng đơn lẻ trong lãnh thổ Việt Nam như: dịch vụ giao nhận, dịch vụ đóng gói, cho thuê kho bãi, dịch vụ hải quan... Trong khi đó, các dịch vụ tích hợp, mang tính liên vận quốc tế đều do các doanh nghiệp logistics nước ngoài cung cấp.

Trong các chuỗi giá trị dịch vụ logistics, thì giao nhận hàng hóa qua khai thác cảng (biển và hàng không) và vận tải (nội địa và quốc tế) là lĩnh vực dịch vụ có nhiều cơ hội, bên cạnh 2

dịch vụ khác là quản lý chuỗi cung ứng và kho bãi. 90% hàng hóa xuất nhập khẩu vào Việt Nam vận chuyển qua đường biển với khoảng 500-600 triệu tấn/năm. Dự kiến đến năm 2020, hàng hóa qua các cảng biển sẽ đạt 1,1 tỉ tấn.

Xu hướng phát triển trong nguồn cung dịch vụ logistics tại Việt Nam sẽ là sự hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics để chia sẻ lợi nhuận từ khai thác lợi thế về hạ tầng và vận tải, cũng như tăng năng lực cạnh tranh để vươn đến các nấc thang cao hơn trong chuỗi dịch vụ logistics, hướng đến cung cấp dịch vụ 3PL, 4PL và 5PL trong tương lai. Một dẫn chứng là cảng Nam Hải Đình Vũ có quy mô vốn đầu tư hơn 1.300 tỉ đồng và Gemadept nắm 84,66% vốn điều lệ. Tương tự, Transimex góp vốn liên doanh vào doanh nghiệp vận tải và xếp dỡ Hải An, liên doanh với Nippon Express và Vinafreight.

2.7.2. Nguồn cầu dịch vụ logistics tại Việt Nam

Cầu về dịch vụ logistics thể hiện qua nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trên thị trường. Có đến 40-50% doanh nghiệp ở các nước phát triển sử dụng “dịch vụ logistic thuê ngoài trọn gói” để luân chuyển hàng hóa của họ. Ở Việt Nam, các doanh nghiệp lớn trong lĩnh vực hàng tiêu dùng, hàng thực phẩm hay hàng công nghệ, điện tử như Masan, Vinaphone, Samsung... đã đi đầu trong xu hướng này.

Ở Việt Nam, thương mại hàng hóa trong nước tăng nhanh qua các năm, bên cạnh đó xuất nhập khẩu hàng hóa cũng tăng trưởng đều đặn, do vậy, nhu cầu về dịch vụ logistics cho quá trình sản xuất, lưu thông, phân phối và xuất nhập khẩu cũng ngày càng cao, đặc biệt là nhu cầu đối với dịch vụ thuê ngoài.

Trong thời gian tới, nhu cầu về dịch vụ logistics trọn gói, chất lượng cao trên phạm vi cả nước, khu vực AEC và phạm vi toàn cầu cũng sẽ ngày càng tăng.

2.7.3. Xúc tiến phát triển dịch vụ logistics

Các quốc gia trong khu vực, như Nhật Bản, Hàn Quốc, Malaysia, Indonesia và Thái Lan đã và đang có nhiều chương trình phát triển logistics, xây dựng Kế hoạch phát triển logistics quốc gia và thành lập các cơ quan giúp Chính phủ phát triển ngành dịch vụ logistics. Việt Nam cũng đang tích cực thực hiện nhiều biện pháp phát triển logistics. Trong năm 2018, một số hoạt động liên quan đến xúc tiến phát triển thị trường dịch vụ logistics đã được tổ chức nhằm kết nối doanh nghiệp cung và cầu logistics, bao gồm:

Ngày 26/9/2017, Cục Giám sát quản lý về Hải quan thuộc Tổng cục Hải quan Việt Nam và Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đã ký thoả thuận hợp tác thúc đẩy việc tạo thuận lợi hoá thương mại, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh logistics Việt Nam.

Ngày 26/01/2018, tại Thành phố Hồ Chí Minh đã diễn ra Hội thảo quốc gia về cấp chứng chỉ vận tải xanh cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải và logsitcs với sự phối hợp đồng tổ chức giữa Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam và Cơ quan hợp tác quốc tế Đức

(GLZ). Hội thảo Vận tải xanh nằm trong Dự án “Vận tải hàng hóa và Logistics bền vững khu vực Mekong” do EU tài trợ và GLZ thực hiện tại 5 quốc gia GMS.

Đầu năm 2018, tại Thành phố Hồ Chí Minh, Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư Thành phố Hồ Chí Minh (ITPC) đã tổ chức hội thảo với chủ đề “Nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics tại Việt Nam”.

Ngày 16/4/2018, tại Hà Nội, Thủ tướng Chính phủ đã chủ trì Hội nghị trực tuyến toàn quốc về Logistics: Các giải pháp giảm chi phí, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông vận tải. Dự hội nghị có lãnh đạo các Bộ, ngành, các viện nghiên cứu, các trường đại học, đại diện các Hiệp hội ngành nghề liên quan, các doanh nghiệp logistics và các chuyên gia đầu ngành về logistics.

Ngày 8/5/2018, tại thành phố Trùng Khánh (Trung Quốc), Bộ Công Thương, Đại sứ quán Việt Nam tại Trung Quốc và Chính quyền thành phố Trùng Khánh phối hợp tổ chức Tọa đàm hợp tác kinh tế, thương mại và logistics giữa Việt Nam - Trung Quốc (Trùng Khánh). Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam và Phòng Thương mại thành phố Trùng Khánh đã ký Thỏa thuận về tăng cường hợp tác logistics; nhiều doanh nghiệp hai bên đã ký kết các thỏa thuận, chương trình hợp tác cụ thể trong thời gian tới. Ngoài ra, đại diện hơn 200 doanh nghiệp hai nước cũng tiến hành gặp gỡ, đối thoại trực tiếp, nhằm tìm kiếm cơ hội hợp tác và liên kết trong các lĩnh vực kinh tế, thương mại và logistics.

Ngày 4/7/2018, tại Thành phố Hồ Chí Minh đã diễn ra buổi giới thiệu xúc tiến thương mại, quảng bá cảng Pyeongtaek, Hàn Quốc.

Ngày 14/8/2018, tại Thành phố Hồ Chí Minh đã diễn ra lễ ký kết Chương trình hợp tác giữa Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam và Tổng cục Giáo dục Nghề nghiệp (DVET); Biên bản thỏa thuận hợp tác giữa Hiệp hội và chương trình Aus4Skills của Chính phủ Úc và các biên bản thỏa thuận giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các trường cao đẳng nghề.

Cuộc thi ảnh Logistics Việt Nam - Những góc nhìn do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), phối hợp cùng Tạp chí Vietnam Logistics Review (VLR) tổ chức diễn ra từ tháng 4 đến tháng 9/2018 được sự bảo trợ của Hội Nghệ sĩ Nhiếp ảnh Việt Nam (VAPA) nhằm quảng bá phát triển logistics đến cộng đồng.

Việt Nam cũng đã đăng cai Hội nghị giao nhận hàng hóa toàn cầu 2018 (The Freight Summit 2018-TFS) tại Thành phố Hồ Chí Minh từ ngày 9-12/10/2018.

Hội thảo về phát triển thương mại và logistics giữa Việt Nam và châu Âu tổ được chức ngày 19/10/2018 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Phòng Thương mại Flander (Bỉ) và Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam đồng tổ chức.

CHƯƠNG III:

**ỨNG DỤNG
LOGISTICS
TRONG SẢN XUẤT,
KINH DOANH**

3.1. Tình hình chung về ứng dụng logistics trong sản xuất, kinh doanh

Để thực hiện phân tích về tình hình ứng dụng logistics trong sản xuất và kinh doanh, một số ngành hàng đã được lựa chọn căn cứ vào kết quả xuất nhập khẩu trong năm 2017 và 6 tháng đầu năm 2018. Phương pháp khảo sát sử dụng bảng câu hỏi và phương pháp phỏng vấn sâu áp dụng cho một số ngành nghề đã được thực hiện nhằm nắm bắt tình hình hoạt động logistics thực tế tại các doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh.

Bảng dưới đây trình bày ngắn gọn đặc thù và xu hướng một số ngành sản xuất được chọn làm mẫu phỏng vấn để tìm hiểu sâu về việc ứng dụng logistics trong doanh nghiệp cũng như hoạt động thuê ngoài. Có thể nhận thấy rằng đặc thù của từng ngành đồng thời xu hướng ngành trong tương lai ảnh hưởng rất nhiều đến tình hình ứng dụng hoạt động logistics.

**Bảng 12. Đặc thù và xu hướng của một số ngành sản xuất
được lựa chọn để thực hiện phỏng vấn sâu**

STT	Ngành sản xuất	Một số đặc thù ngành	Một số xu hướng ngành
1	Thương mại điện tử	Có đa dạng địa chỉ chủ hàng (hàng trăm, hàng nghìn địa chỉ) với các yêu cầu giao hàng phức tạp, gói hàng có kích thước nhỏ, tần suất giao hàng cao, tốc độ giao hàng phải nhanh, tỷ lệ thay đổi công ty (nhảy việc) của nhân viên cao và chi phí dành cho hoạt động marketing lớn.	Áp dụng bán hàng đa kênh Ứng dụng công nghệ như IoT, AI, thiết bị giao hàng Drones Ứng dụng robot trong kho hàng. Giao hàng nhanh trở thành lợi thế cạnh tranh
2	Sản xuất, chế biến gỗ	Thời gian quay vòng vốn khá lâu Nguồn gỗ trong nước chỉ cung ứng khoảng 2/3 trữ lượng và tình hình thị trường tương đối biến động	Các doanh nghiệp nên tham gia sâu hơn vào các khâu tạo ra giá trị gia tăng cho sản phẩm, ví dụ như các khâu thiết kế, sản xuất, doanh nghiệp cần đề ra chiến lược dài hạn bán sản phẩm từ khâu đầu đến khâu cuối cùng hạn chế nhiều trung gian, tạm nhập rồi xuất sang các nước khác tiêu thụ. Tuy nhiên, ngành gỗ lại là ngành có vốn đầu tư cao, vì vậy xu hướng mua bán và sáp nhập diễn ra trong tương lai gần. Các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp lớn từ nước ngoài vào ngành sẽ mua lại hoặc góp vốn vào các công ty con không đủ khả năng cạnh tranh về sản xuất trên thị trường để tận dụng thị trường, cơ sở vật chất sẵn có và nhân công để đưa hoạt động sản xuất chế biến vào để bán sản phẩm vào cả thị trường nội địa và nước ngoài.

STT	Ngành sản xuất	Một số đặc thù ngành	Một số xu hướng ngành
3	Linh kiện điện tử	Ngành Linh kiện điện tử của Việt Nam đang còn rất non trẻ và mới chỉ dừng lại ở hoạt động gia công, lắp ráp do đó hoạt động logistics ít nhiều phụ thuộc vào đối tác nước ngoài. Giá trị hàng hoá khá cao, sản phẩm liên quan đến vấn đề chất xám và bản quyền nên trong hoạt động logistics, kho vận đóng vai trò then chốt sau hoạt động sản xuất, do vậy ít khi hoạt động kho hàng và quản trị hàng tồn được thuê ngoài.	Việt Nam hiện nay đang trở thành trung tâm sản xuất hàng điện tử của thế giới và là điểm đến hấp dẫn của dòng vốn FDI trong ngành công nghiệp điện tử. Các doanh nghiệp trong nước sẽ tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị, đem lại những giá trị cao hơn như đóng góp vào khâu thiết kế và sản xuất ra một số linh kiện. Vì vậy cần xây dựng một đội ngũ nguồn lực có hàm lượng chất xám cao, đội ngũ IT giỏi để có những sản phẩm giá trị gia tăng vượt trội. Các doanh nghiệp có xu hướng sử dụng AI, robot, Drones thậm chí là các thiết bị tự thiết kế trong nhà máy để tiết kiệm chi phí nhân công, vì vậy Việt Nam sẽ dần mất đi lợi thế về nhân công giá rẻ.
4	Phương tiện vận tải và linh kiện	Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam chủ yếu vẫn là ngành công nghiệp lắp ráp. Tỷ lệ nội địa hoá vẫn chỉ ở mức vào khoảng 10%, một phần nguyên nhân là do các doanh nghiệp có quy mô nhỏ, sản lượng thấp nên chi phí sản xuất ở Việt Nam cao.	Việt Nam cần tăng tỷ lệ nội địa hoá. Doanh nghiệp trong nước bắt đầu tham gia nhiều hơn vào việc thiết kế sản xuất xe hơi. Các doanh nghiệp trong nước đã tự mời chuyên gia nước ngoài về tư vấn cho doanh nghiệp để có thể sản xuất xe hơi mang thương hiệu nội địa giúp giá trị gia tăng tăng lên rất nhiều. Ví dụ như Thaco, Trường Hải, Vinfast. Các doanh nghiệp sản xuất xe hơi lớn chủ yếu bán hàng qua đại lý thay vì bán trực tiếp đến tay của người tiêu dùng
5	Dệt May	Mặt hàng may mặc có đặc thù sản xuất theo mùa, theo thị hiếu của từng thời điểm trong năm, vì vậy để sản xuất đúng thời gian cũng như các tiêu chí của người mua thì cần phải có sự phối hợp chặt chẽ giữa công ty và các khách hàng để lên kế hoạch nhập nguyên vật liệu về kịp sản xuất. Nhập nguyên phụ liệu và xuất hàng thành phẩm đi các thị trường. Chi phí logistics chiếm khoảng 20-30% giá thành sản phẩm.	Doanh nghiệp dệt may và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics có thể kết hợp với nhau để thực hiện hoạt động logistics để giảm cả về chi phí, thời gian và thủ tục, doanh nghiệp giải được bài toán kết hợp nhập nguyên phụ liệu và xuất hàng đi thì sẽ tiết kiệm chi phí chạy rỗng và chi phí điều chuyển container rỗng. Doanh nghiệp bắt tay nhau mua chung các nguyên phụ liệu đầu vào để có thể tận dụng lợi thế nhờ quy mô sẽ giảm được chi phí vận tải và tổng chi phí logistics.

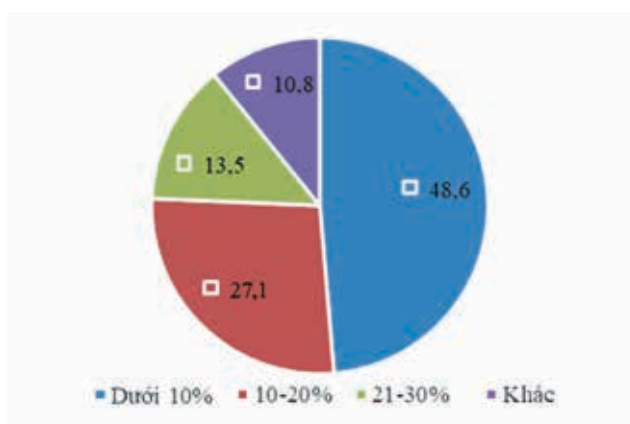
Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học Giao thông vận tải (GTVT) TP HCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

3.2. Thực trạng

3.2.1. Loại hình doanh nghiệp và chi phí logistics của doanh nghiệp

Trong số các doanh nghiệp chủ hàng sử dụng dịch vụ logistics tham gia vào cuộc khảo sát có 72,9% là công ty TNHH (40,5%) và công ty cổ phần (32,4%), ngoài ra có 8,1% là công ty liên doanh và 18,9% là công ty có 100% vốn đầu tư nước ngoài. Lĩnh vực hoạt động của các công ty chủ hàng đa dạng bao gồm dệt may, linh kiện điện tử, thủy sản, chế biến nông sản, sản xuất ô tô, chế biến gỗ, giày da... Các công ty logistics nội địa cũng là lựa chọn hàng đầu của 52,8% doanh nghiệp chủ hàng trong khi có 30,6% công ty chủ hàng lựa chọn cả công ty logistics nội địa và nước ngoài, điều đó cho thấy sự tin tưởng lựa chọn các nhà cung cấp dịch vụ logistics nội địa. Phần lớn là các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ (54,1%) với mức doanh thu hàng năm dưới 100 tỉ đồng và mức tỷ trọng chi phí logistics trong tổng doanh thu của doanh nghiệp có sự khác biệt rõ nét giữa các lĩnh vực sản xuất kinh doanh khác nhau, 48,6% doanh nghiệp có tỷ trọng này dưới 10% và chỉ có 13,5% doanh nghiệp có tỷ trọng này trong khoảng từ 21% đến 30%.

Hình 10. Tỷ trọng chi phí trong tổng doanh thu của doanh nghiệp



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Theo kết quả phỏng vấn sâu, các ngành sản xuất các mặt hàng có giá trị cao như ô tô, linh kiện điện tử và sắt thép, chi phí logistics trong tổng giá thành sản phẩm tương đối nhỏ khoảng dưới 5%. Trong khi những ngành hàng tiêu dùng, thương mại điện tử, siêu thị, may mặc hoặc nông sản có chi phí logistics chiếm một tỷ trọng khá lớn trong giá thành khoảng từ 10% đến 20%. Các doanh nghiệp có câu trả lời khá tương đồng nhau, trong chi phí logistics thì chi phí vận tải có tỷ lệ đóng góp cao nhất khoảng từ 60 - 80%, ngoài ra các thành phần khác như chi phí xếp dỡ và thủ tục thông quan là những dịch vụ có chi phí cao sau vận tải.

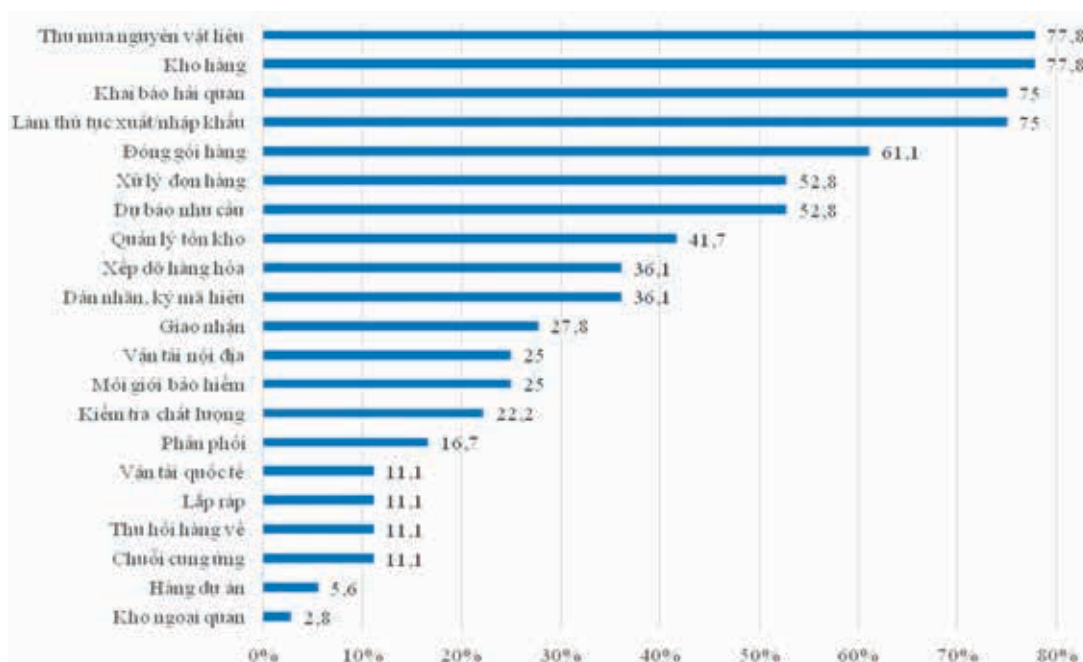
Kết quả khảo sát này khá tương đồng với Báo cáo “Consulting Services: Support to Ministry of Transport on Developing Multimodal Transport” do công ty tư vấn ALG thực hiện năm 2014 đã đánh giá chi phí logistics theo từng ngành hàng sản xuất chủ lực của Việt Nam.

Theo báo cáo này, thì chi phí logistics trong tổng giá thành hàng hóa chiếm tỷ trọng cao ở các ngành hàng sản xuất gạo (29,8%), rau quả (29,5%) và nội thất (22,8%) và chiếm tỷ trọng thấp ở các ngành hàng sản xuất giá trị cao như Thiết bị và phụ tùng điện (3,5%), dược phẩm (0,3%), ô tô (2%) và điện tử (1,2%).

3.2.2. Các hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện

Bên cạnh việc quyết định thuê ngoài một số dịch vụ logistics như vận tải hay xếp dỡ thì phần lớn các công ty vẫn tự thực hiện các dịch vụ có ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh chính như: thu mua nguyên vật liệu (77,8%), kho hàng (77,8%), khai báo hải quan (75%), làm thủ tục xuất nhập khẩu (75%) và đóng gói hàng (61,1%) trong khi tỷ lệ khá thấp các công ty có thể thực hiện các hoạt động logistics có yêu cầu cao và cần có mạng lưới kết nối như: phân phối (16,7%), chuỗi cung ứng và thu hồi hàng về (11,1%).

Hình 11. Các hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện (%)



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

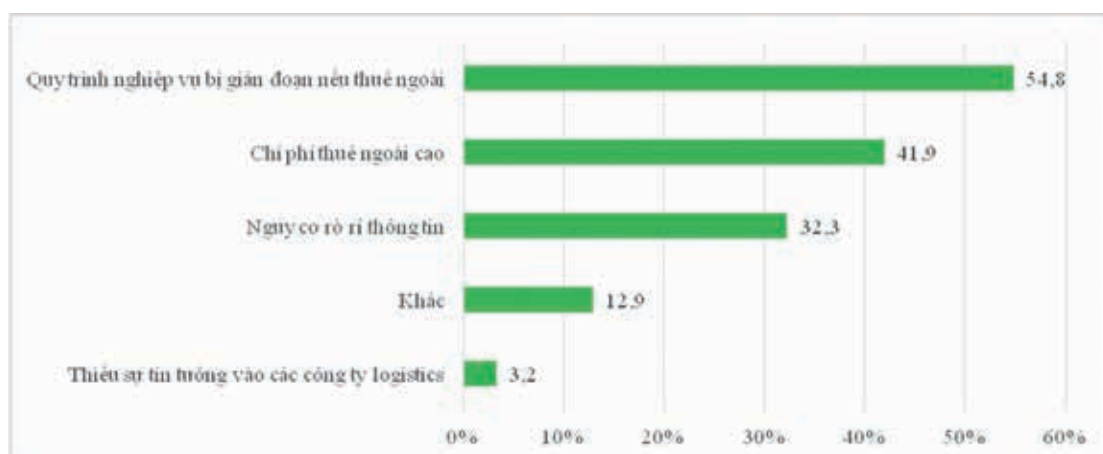
Qua quá trình thực hiện phỏng vấn trực tiếp, các doanh nghiệp sản xuất cho biết vẫn chủ động thực hiện các thủ tục xuất nhập khẩu và khai báo hải quan vì lý do chi phí và thời gian xử lý nhanh hơn, ít phải phụ thuộc vào đại lý đặc biệt là trong trường hợp đại lý làm thủ tục trong nước được chỉ định từ đối tác nước ngoài (theo điều kiện thương mại áp dụng) nhưng khi thực hiện thì thường hay có phát sinh các khoản phí làm tăng thêm chi phí logistics (theo một số công ty, đôi khi chi phí do đại lý chỉ định thực hiện cao gấp 1,5 lần so với đại lý do công ty lựa chọn).

Đối với công tác kho vận, một số doanh nghiệp tự đầu tư xây kho với diện tích rất lớn, đặc biệt là lĩnh vực linh kiện điện tử nhằm mục đích bảo mật, hay như một doanh nghiệp chế biến gỗ xây kho ở khu vực gần thị trường tiêu thụ nhưng không nằm ngay trung tâm để giảm chi phí mặt bằng nhưng vẫn cân đối tiết kiệm chi phí vận tải, một số công ty khác tận dụng nhà máy làm nhà kho.

Bên cạnh đó, có rất nhiều công ty với quy mô lớn tự đầu tư thành lập công ty con để thực hiện và quản lý hoạt động logistics nhằm phục vụ chủ yếu cho công ty và cung cấp dịch vụ cho các doanh nghiệp trong ngành. Với ưu thế hiểu rõ về đặc thù ngành nghề, các công ty con theo mô hình này có thể phục vụ một cách tối ưu nhất cho công ty góp phần sử dụng hiệu quả nguồn lực. Trong số những doanh nghiệp trả lời phỏng vấn, hoạt động vận tải đa phần được thuê ngoài, trừ những công ty có khối lượng hàng hoá tương đối lớn có thể tận dụng lợi thế nhờ quy mô, có khả năng đầu tư và có đội ngũ quản lý đội xe chuyên nghiệp mới quyết định tự làm dịch vụ này để chủ động điều xe vận chuyển hàng hoá, kiểm soát chi phí, kiểm soát tình trạng và chất lượng hàng hoá, tốc độ liên lạc giải quyết các vấn đề phát sinh với tài xế nhanh hơn.

Theo khảo sát, có hai lý do chính để các công ty sản xuất vẫn chưa quyết định thuê ngoài toàn bộ dịch vụ logistics đó là Quy trình nghiệp vụ bị gián đoạn nếu thuê ngoài (54,8%) và Chi phí thuê ngoài cao (41,9%), bên cạnh đó mối lo ngại cơ rò rỉ thông tin (32,3%) cũng làm cho chủ hàng e ngại khi thuê ngoài dịch vụ logistics.

Hình 12. Lý do tự thực hiện các hoạt động logistics (%)



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Từ thực tế hoạt động, doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh tự đánh giá ưu và nhược điểm của việc tự thực hiện các dịch vụ logistics:

- Ưu điểm: chủ động và giảm sự phụ thuộc vào nhà cung cấp dịch vụ logistics; hạn chế rủi ro

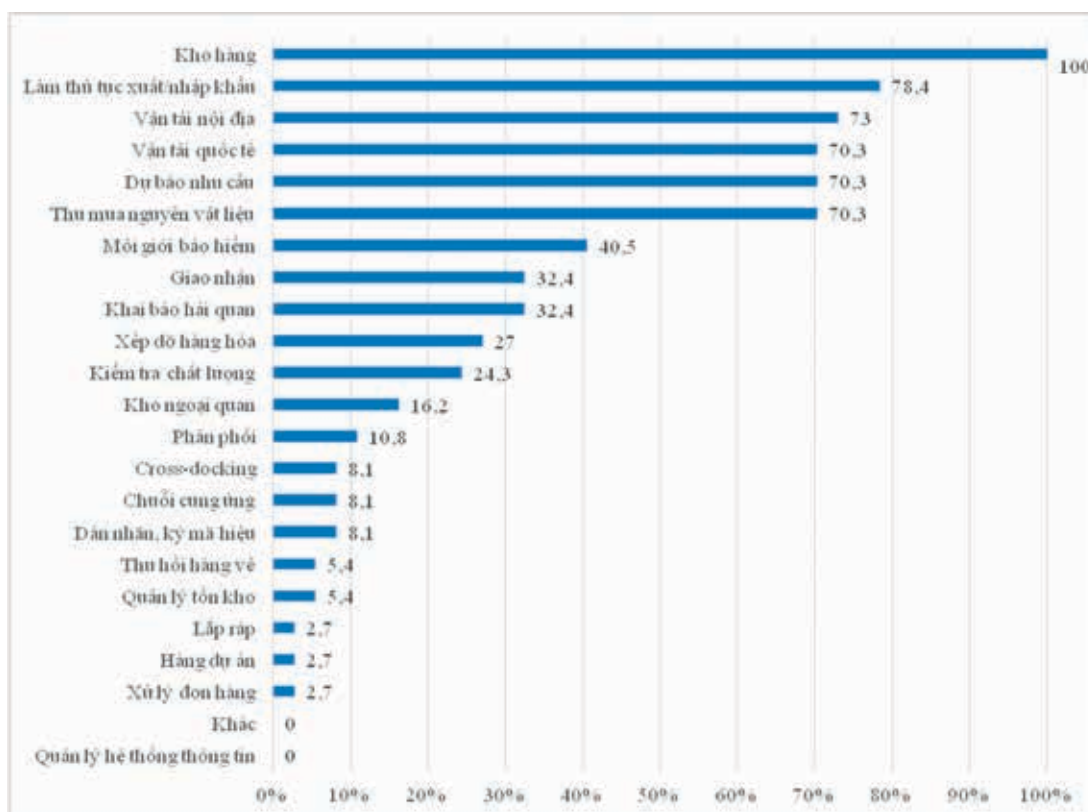
về thông tin cạnh tranh; khả năng kiểm soát nội bộ tốt. Tự thiết kế kho hàng phù hợp với yêu cầu của công ty, nếu quy mô lớn có thể tiết kiệm chi phí hơn so với thuê ngoài.

- Nhược điểm: thiếu chuyên nghiệp và mạng lưới bị hạn chế; dàn trải đầu tư và nguồn lực. Kể cả các công ty lớn trong quá trình phỏng vấn, cũng thấy vấn đề về việc chưa sử dụng các công cụ kiểm soát tồn kho hiệu quả và qua nhiều khâu thủ tục hành chính rườm rà.

3.2.3. Các dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài

Để khắc phục hạn chế của việc tự thực hiện các hoạt động logistics, nhiều công ty sản xuất (đặc biệt là các công ty lớn) vẫn duy trì cả hai hình thức là thuê ngoài một số dịch vụ và tự làm một số hoạt động logistics cơ bản không có yêu cầu cao và phức tạp. Đặc biệt là trong mùa vụ có nhu cầu cao, các công ty thường chọn song song kết hợp tự làm và thuê ngoài để đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh hiệu quả và đáp ứng yêu cầu của thị trường; điển hình là dịch vụ kho hàng có 100% công ty chọn thuê ngoài (trong số đó vẫn có 77,8% công ty kết hợp cả tự thực hiện như phân tích ở mục 2.2). Vận tải nội địa và vận tải quốc tế cũng là hai dịch vụ có mức độ thuê ngoài cao lần lượt là 73% và 70,3%.

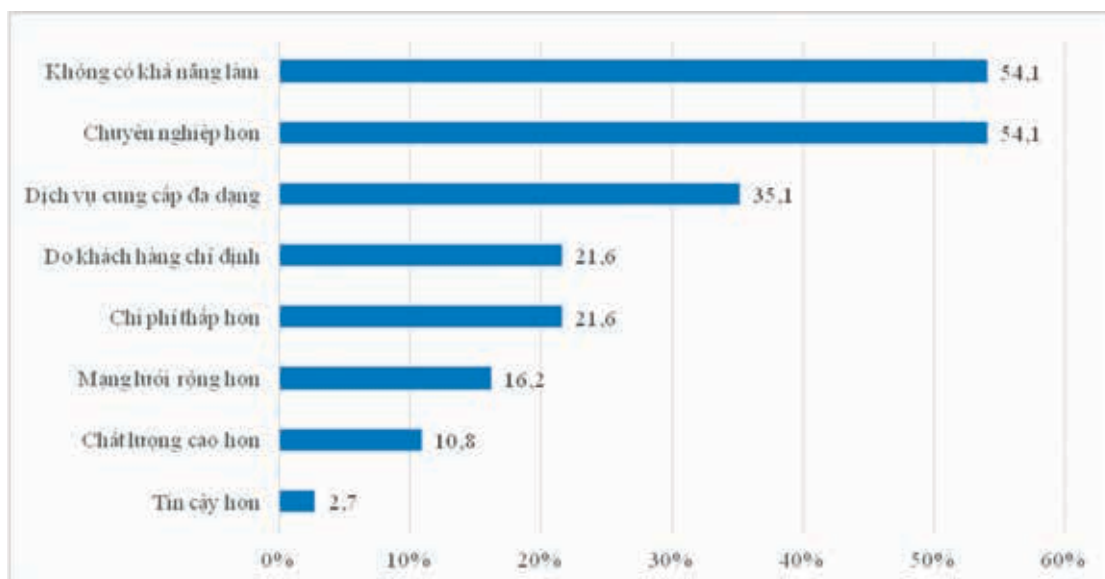
Hình 13. Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics (%)



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Có nhiều nguyên nhân thúc đẩy các công ty thuê ngoài dịch vụ logistics, tuy nhiên, 4 lý do quan trọng nhất đó là không có khả năng làm (54,1%) và chuyên nghiệp hơn (54,1%); khả năng cung cấp dịch vụ đa dạng hơn (35,1%) và chi phí thấp hơn (21,6%).

Hình 14. Lý do doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics (%)



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Trong quá trình phỏng vấn sâu, kết quả cho thấy các doanh nghiệp sản xuất có thể thuê ngoài một số dịch vụ theo yêu cầu riêng của mình, khả năng đáp ứng những yêu cầu đặc biệt của khách hàng sẽ tạo cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khả năng cạnh tranh trên thị trường. Ví dụ, về vận tải, hiện nay ngoại trừ bưu điện có khả năng bao phủ thị trường rất lớn, thì rất ít doanh nghiệp có khả năng cung cấp dịch vụ đến các vùng sâu, vùng xa, số lượng doanh nghiệp vận tải trong nước với số lượng đầu xe lớn để vận chuyển hàng hoá cồng kềnh, số lượng nhiều như gỗ, tôn, kẽm cũng không nhiều nên dẫn đến tình trạng các doanh nghiệp sản xuất tự đầu tư đội xe. Hoặc về kho vận, các doanh nghiệp thuê kho nhưng muốn tự thiết kế và bố trí kho (layout) cho phù hợp với mục đích sử dụng và đặc điểm hàng hóa, ví dụ như kho lạnh hiện nay rất ít doanh nghiệp có khả năng cung cấp dịch vụ này cho các mặt hàng đặc biệt với số lượng lớn. Thông qua đó việc hợp tác giữa công ty sản xuất và các công ty cung cấp dịch vụ logistics sẽ giúp đôi bên giảm thiểu được rủi ro và tiết kiệm chi phí nhờ sự chuyên nghiệp và kết hợp nhiều khách hàng với nhau.

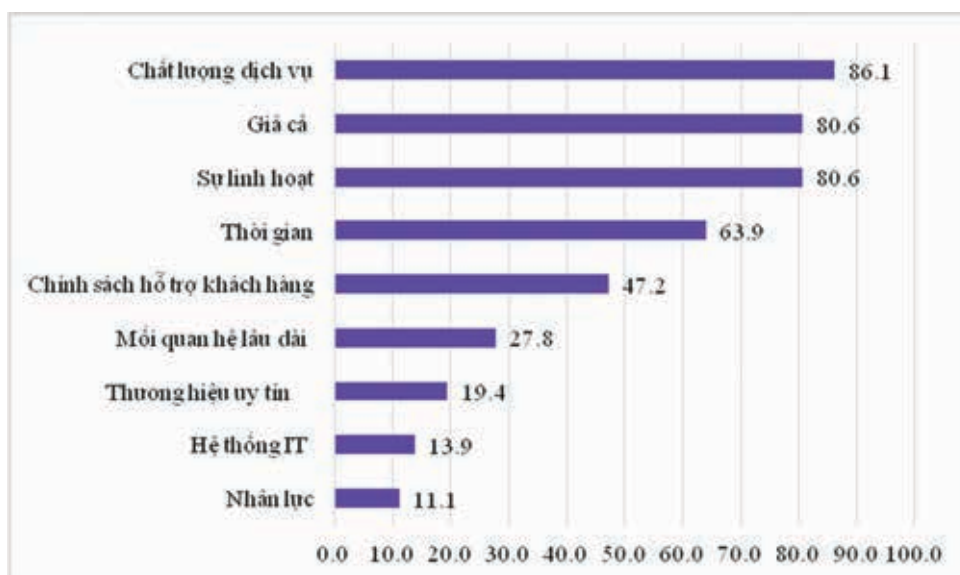
Từ thực tế hoạt động, doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh tự đánh giá ưu và nhược điểm của việc thuê ngoài các dịch vụ logistics:

- Ưu điểm: chuyên nghiệp và mạng lưới đa dạng; tập trung đầu tư và nguồn lực.
- Nhược điểm: bị động và tăng sự phụ thuộc vào nhà cung cấp dịch vụ logistics; nguy cơ rò rỉ thông tin cạnh tranh; yêu cầu khả năng kiểm soát hệ thống tốt.

3.2.4. Tiêu chí đánh giá và lựa chọn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics

Quyết định của doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh thuê ngoài dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và góp phần quan trọng nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp. Do đó, các tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics có ý nghĩa rất quan trọng với doanh nghiệp. Trong đó, 5 tiêu chí có tầm quan trọng nhất là chất lượng dịch vụ (86,1%), giá cả và sự linh hoạt (80,6%) thể hiện khả năng đáp ứng yêu cầu đặc biệt và thay đổi của khách hàng, thời gian (63,9%) và chính sách hỗ trợ khách hàng (47,2%). Kết quả này cũng là gợi ý chiến lược kinh doanh của các doanh nghiệp logistics cần hướng đến nâng cao chất lượng dịch vụ và khả năng xử lý linh hoạt mọi vấn đề trong quá trình cung cấp dịch vụ.

Hình 15. Tiêu chí quan trọng nhất để đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics (%)



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Một tiêu chí tuy không được chủ hàng đề cập rõ ràng là tỷ lệ hoa hồng khi lựa chọn công ty dịch vụ logistics, tuy nhiên thực tế trong quá trình phỏng vấn cả doanh nghiệp chủ hàng và công ty dịch vụ logistics đều cho thấy có vấn đề yêu cầu hoa hồng từ phía công ty chủ hàng khi quyết định lựa chọn nhà thầu dịch vụ logistics (tuy không phải là phổ biến nhưng vẫn có tình trạng này xảy ra), điều này có thể là một lý do làm tăng giá dịch vụ logistics, qua đó tăng tổng chi phí logistics.

Theo kết quả phỏng vấn, rất nhiều công ty tổ chức lựa chọn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ theo hình thức đấu thầu, hợp đồng thường kéo dài 01 năm, sau một năm sẽ có đánh giá lại. Một số doanh nghiệp sử dụng chỉ số KPI (Key Performance Indicator) để đánh giá nhà cung

cấp dịch vụ. Tuy nhiên, qua tìm hiểu tình hình KPI được áp dụng thực tế, cho thấy đa phần các chỉ số chỉ nhằm mục đích kiểm tra và bắt lỗi nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP) chứ chưa thực sự thúc đẩy tinh thần và có tính hợp tác chặt chẽ win-win với các LSP.

3.2.5. Quan hệ hợp tác giữa doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh và doanh nghiệp dịch vụ logistics

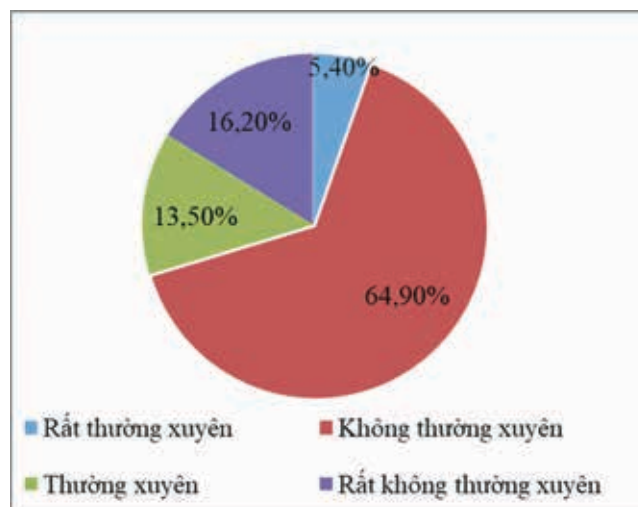
Sự hợp tác giữa doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh với các doanh nghiệp dịch vụ logistics khá chặt chẽ và hiệu quả thể hiện qua kết quả có 86,5% doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh sẵn sàng giới thiệu doanh nghiệp dịch vụ logistics đang cung cấp dịch vụ cho các đối tác khác, điều này thể hiện sự tin tưởng và hợp tác lâu dài giữa nhà cung cấp và nhà sử dụng dịch vụ logistics. Tuy nhiên, doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh cũng gặp phải nhiều khó khăn như: chi phí không như kỳ vọng (72,2%), thiếu sự cải tiến liên tục (30,6%), chất lượng dịch vụ không đúng như cam kết (27,8%), nhân sự yếu (25%), thiếu kinh nghiệm (19,4%), hệ thống IT không đạt yêu cầu (11,1%), khác (5,6%). Có 64,9% doanh nghiệp trả lời họ không thường xuyên thay đổi nhà cung cấp dịch vụ, chỉ có 5,4% doanh nghiệp trả lời họ thay đổi nhà cung cấp dịch vụ rất thường xuyên.

**Hình 16. Những khó khăn khi làm việc
với doanh nghiệp dịch vụ logistics (%)**



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Hình 17 thể hiện mức độ trung thành giữa nhà cung cấp dịch vụ logistics và doanh nghiệp sản xuất, 16,2% doanh nghiệp trả lời họ ít khi thay đổi nhà cung cấp dịch vụ logistics, và có đến 64,9% doanh nghiệp trả lời họ không thường xuyên thay đổi LSP, 13,5% doanh nghiệp trả lời họ thay đổi thường xuyên và chỉ có gần 5,5% doanh nghiệp trả lời họ thay đổi nhà cung cấp dịch vụ logistics rất thường xuyên.

Hình 17. Mức độ thay đổi nhà cung cấp dịch vụ logistics của doanh nghiệp

Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Ngoài ra, theo kết quả phỏng vấn, nhóm nhận thấy, các công ty rất ít khi thay đổi nhà cung cấp dịch vụ, đặc biệt trong lĩnh vực khai báo Hải quan, có những doanh nghiệp sẵn sàng hỗ trợ cho công ty dịch vụ có văn phòng ngay tại doanh nghiệp để thực hiện dịch vụ tại chỗ nhằm rút ngắn thời gian cung cấp và giải quyết vấn đề phát sinh nhanh chóng. Một lý do nữa là hiện nay các hợp đồng được ký kết trên quan hệ đối tác chiến lược lâu dài, hai bên cùng có lợi, một mặt nhà sản xuất sẽ được hưởng giá ưu đãi, ứng trước dịch vụ, thời gian giải phóng hàng nhanh cho khách hàng trung thành, tận dụng mối quan hệ của LSP với các cơ quan hữu quan, thậm chí có thể yêu cầu công ty cung cấp dịch vụ trở thành khách hàng cho sản phẩm của mình, qua đó công ty cung cấp dịch vụ có được nguồn khách hàng ổn định. Dịch vụ vận tải nước ngoài hiện nay có rất nhiều doanh nghiệp cung cấp với giá cả cạnh tranh nên các doanh nghiệp tự do lựa chọn dịch vụ này với nhiều đối tác khác nhau, nhưng cũng tồn tại khó khăn ở đây là giá cước trên thị trường thay đổi thất thường. Còn về các công ty có quy mô lớn, đôi khi họ thuê hai hoặc nhiều công ty LSP để nhằm mục đích lấy được giá cả cạnh tranh, hoặc có những công ty sản xuất kinh doanh nước ngoài tại Việt Nam có xu hướng thuê công ty LSP của nước họ để cung cấp dịch vụ.

Bên cạnh đó, một số doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc cung ứng đội xe vận tải vào mùa cao điểm. Khi được phỏng vấn, nhiều doanh nghiệp sản xuất cho biết các công ty vận tải có số lượng đầu xe lớn không nhiều, chính vì vậy khi tìm kiếm các công ty vào mùa cao điểm lại càng khó khăn hơn. Liên quan đến đội xe vận tải nội địa, theo một số ngành khi mua về với số lượng lớn, và khi giao thành nhiều lô hàng với số lượng nhỏ thì gặp khó khăn khi giao hàng chặng cuối là vấn đề về yêu cầu hoá đơn hay chứng nhận xuất xứ (C/O) từ các cơ quan kiểm tra, điều này gây khó khăn cho doanh nghiệp khi hoá đơn và C/O thường được làm cho

cả một lô lớn thì việc tách ra cho các lô nhỏ mất nhiều chi phí và thời gian, trong khi khách hàng cuối cùng lại không cần những chứng từ này.

Các ứng dụng công nghệ thông tin chủ yếu được các doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh sử dụng để kết nối với nhà dịch vụ chủ yếu là quản lý vận tải (72,2%), theo dõi và truy xuất (41,7%) và quản lý kho bãi (30,6%) trong khi các ứng dụng khác sử dụng ít hơn như mã vạch (22,2%) và EDI (16,7%).

Kết quả phỏng vấn doanh nghiệp cho thấy phần mềm ERP và SAP được sử dụng khá phổ biến. Tuy nhiên chi phí của các phần mềm này khá cao, nên các doanh nghiệp chỉ mua một vài mô-đun thực sự cần thiết và quan trọng với doanh nghiệp. Các doanh nghiệp về linh kiện điện tử đầu tư rất bài bản vào công nghệ thông tin và sử dụng khả năng tự có của doanh nghiệp sản xuất ra các phương tiện tự động để hỗ trợ tối đa cho đặc thù ngành nghề của doanh nghiệp. Có những doanh nghiệp vừa và nhỏ thì đầu tư vào các phần mềm đơn giản, tự phát triển để tối ưu hoá chi phí. Ngoài ra, tại Việt Nam, chi phí nhân công thấp vẫn là một đặc điểm để hạn chế doanh nghiệp đầu tư cho công nghệ vì nếu đầu tư robot hoặc các thiết bị tự động khác thì chi phí đầu tư lớn và phải tận dụng tối đa công suất thiết bị, ngoài ra còn tốn thêm chi phí khấu hao mà chưa thể đánh giá được kết quả cuối cùng của thiết bị mang lại có thực sự hiệu quả hay không. Khi doanh nghiệp tự đầu tư hệ thống công nghệ thông tin có một vấn đề phát sinh là khả năng tích hợp với khách hàng và đối tác sẽ rất khó khăn và tốn thời gian để tương thích giữa các hệ thống. Điều này làm phát sinh vấn đề tranh chấp giữa các công ty vận tải và nhà sản xuất, cảng, hãng tàu do thông tin được truyền đi chậm, không theo thời gian thực (real-time) do đó việc giải quyết các khiếu nại phát sinh cũng mất nhiều thời gian.

Vấn đề về nhân sự cũng là một vấn đề khó khăn, một số doanh nghiệp tham gia trả lời phỏng vấn cho biết, có những mặt hàng chất lượng rất tốt nhưng do đội ngũ nhân viên chưa chuyên nghiệp dẫn đến giao hàng trễ, giải đáp thắc mắc của khách hàng không nhiệt tình, người giao hàng (shipper) có thái độ giao hàng khó chịu khiến khách hàng không hài lòng, chuyển sang sử dụng sản phẩm dịch vụ của doanh nghiệp khác.

Bên cạnh đó, mặc dù các doanh nghiệp đang có xu hướng thay đổi cách thức áp dụng các điều kiện thương mại quốc tế trong các hợp đồng xuất nhập khẩu theo hướng đảm nhận nhiều hơn vai trò trong chuỗi logistics, tuy nhiên đa phần các công ty ký hợp đồng xuất khẩu với điều kiện FOB (78,6%), nhập khẩu với điều kiện CIF (78,8%). Trong khi các điều kiện phù hợp với vận tải đa phương thức và vận chuyển door-to-door thì lại chiếm tỷ trọng sử dụng thấp hơn như FCA (15,2%) với nhập khẩu, CPT (21,4%) với xuất khẩu. Tuy nhiên, kết quả cũng cho thấy có sự thay đổi tích cực từ phía các nhà xuất khẩu Việt Nam khi các điều kiện thương mại mới trong Incoterms 2010 phù hợp với vận tải container và đa phương thức đã được sử dụng chẳng hạn như DAP (15,2%) và DDP (7,1%).

Như vậy, với tập quán sử dụng chủ yếu các điều kiện thương mại như FOB trong xuất khẩu và CIF trong nhập khẩu, các công ty logistics Việt Nam sẽ rất khó có cơ hội được thực hiện các

dịch vụ logistics trọn gói door-to-door, vì phần lớn các dịch vụ sẽ được các chủ hàng xuất, nhập khẩu phía nước ngoài chọn nhà cung cấp dịch vụ và các công ty trong nước, vì thế chỉ có thể tham gia với vai trò là đại lý chỉ định của đối tác nước ngoài (thầu phụ) để hưởng hoa hồng trung gian.

Nguyên nhân chính mà các công ty sử dụng các điều khoản này một phần là do tập quán lâu năm, mặt khác là do khả năng làm việc với đại lý đầu nước ngoài chưa được thực hiện tốt, nhiều doanh nghiệp cho biết rất ngại thương thảo với đối tác nước ngoài để dành quyền vận tải hay thực hiện các thủ tục liên quan do không biết quy định, tập quán và luật pháp nước ngoài. Có công ty trả lời, chỉ khi có dịch vụ của công ty logistics cung cấp đáp ứng được khả năng làm dịch vụ ở phía đầu nước ngoài thì họ mới mạnh dạn bán theo những điều khoản như nhóm C và nhóm D. Mặt khác, công ty sản xuất nhận thấy dù giá hàng bán theo điều kiện nhóm C và nhóm D có cao hơn, nhưng nếu phía Việt Nam không đủ điều kiện thực hiện các dịch vụ logistics thì có thể sẽ mang lại rủi ro là phải thuê ngoài nhiều khâu làm tăng chi phí cao hơn giá bán ban đầu.

3.3. Đánh giá về ứng dụng logistics trong sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp

3.3.1. Hoạt động logistics trong mua hàng

Khi phỏng vấn các doanh nghiệp về hoạt động mua hàng, các công ty thu mua linh kiện điện tử hoặc nguyên vật liệu để sản xuất ô tô đa phần là mua từ nước ngoài, cần phải đặt lịch tàu hoặc máy bay để vận chuyển hàng hoá nên thời gian quay vòng khá dài. Tại Việt Nam rất khó để tìm kiếm các đối tác sản xuất các mặt hàng này, dù biết chi phí sẽ rẻ hơn nhưng các doanh nghiệp hoặc là không có năng lực sản xuất mặt hàng này, hoặc là có sản xuất nhưng chất lượng chưa được đảm bảo. Đa phần các công ty trả lời phỏng vấn cho rằng họ chỉ mua các sản phẩm như bao bì tại Việt Nam. Đối với một số doanh nghiệp khác, nếu mua nguồn nguyên liệu trong nội địa thường có bộ phận thu mua riêng và các tiêu chí đánh giá người bán phải đảm bảo cung cấp đầy đủ giấy chứng nhận xuất xứ của hàng, hàng hoá đảm bảo chất lượng, giao hàng đúng thời gian, giá cả hàng hoá phải chăng, thời gian công nợ dài... Một số doanh nghiệp dù quy mô khá lớn nhưng về khâu lập kế hoạch và dự báo hầu như chưa được coi trọng, các kỹ thuật dự báo không được cập nhật để lập lịch trình sản xuất hàng hoá với số lượng phù hợp và có kế hoạch mua hàng sát với tình hình doanh nghiệp và thị trường.

3.3.2. Hoạt động logistics trong sản xuất

Có nhiều doanh nghiệp khi trả lời phỏng vấn cho rằng, họ có xây dựng riêng cho mình những phần mềm và mô hình phù hợp với tình hình hoạt động của doanh nghiệp. Đối với các mặt hàng có giá trị cao như linh kiện điện tử và phương tiện vận tải, doanh nghiệp thường áp dụng phương pháp "Order to delivery" để tránh tồn kho kết hợp lập kế hoạch sản xuất hàng hoá tránh thời gian leadtime (thời gian được tính từ khi khách hàng đặt hàng đến khi nhận được hàng) quá dài dẫn đến dịch vụ khách hàng bị giảm sút về chất lượng phục vụ.

Đối với ngành sản xuất khác như thuỷ hải sản, nông sản và chế biến gỗ, các doanh nghiệp lại áp dụng mô hình tồn kho để bán ra thị trường nhằm nâng cao dịch vụ khách hàng, tuy nhiên, khâu dự báo nếu không được làm tốt sẽ khiến chi phí tồn kho cao, do vậy các doanh nghiệp cần phải cải thiện tốt khâu dự báo của mình.

Các mô hình 5S, Kaizen và ISO được sử dụng khá triệt để tại các doanh nghiệp sản xuất, doanh nghiệp trả lời họ có những bộ phận phụ trách riêng các khâu này và được công ty rất coi trọng phát triển, nhân viên được khuyến khích nêu các ý tưởng sáng tạo và được thưởng cho những ý tưởng đem lại hiệu quả cao. Tuy nhiên, các doanh nghiệp sản xuất của nước ngoài, đặc biệt là các doanh nghiệp của Nhật chú trọng đến những hoạt động này nhiều hơn các doanh nghiệp trong nước.

Các doanh nghiệp hiện nay, đặc biệt là các doanh nghiệp có quy mô lớn rất muốn áp dụng công nghệ vào khâu sản xuất của mình để giảm thiểu chi phí, sai sót mặc dù tiền đầu tư khá cao, có doanh nghiệp trả lời họ muốn thay thế con người bằng máy móc đến 90%.

3.3.3. Hoạt động kiểm soát hàng tồn kho

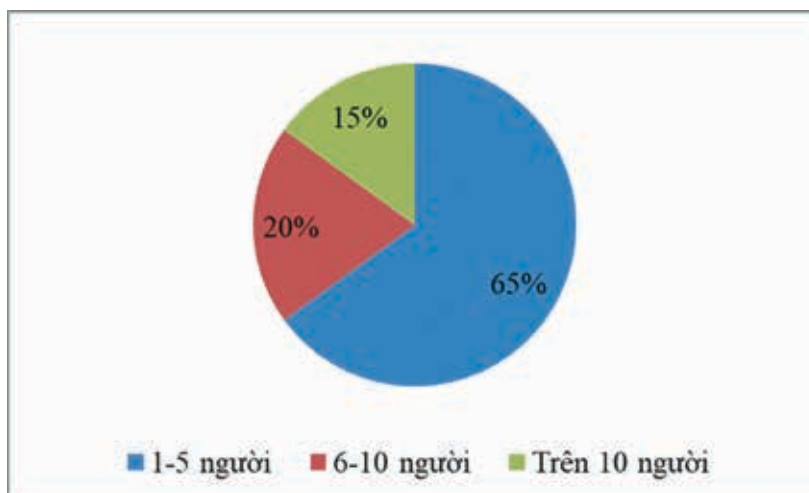
Theo các doanh nghiệp được phỏng vấn, phần chính sách tồn kho mang ý nghĩa rất lớn đối với doanh nghiệp. Quản lý tồn kho theo chủng loại vật tư, theo thời gian và áp dụng mô hình JIT đã nâng cao hiệu quả quản lý kho hàng lên nhiều lần. Tuy nhiên do đặc thù từng ngành riêng như ngành thương mại điện tử, số lượng hàng nhỏ khá nhiều, nhiều nhà cung cấp khác nhau mà độ tin cậy của họ chưa đảm bảo nên áp dụng JIT không khả thi.

Xu hướng chung của các doanh nghiệp được phỏng vấn cho hay, hệ thống quản lý và tác nghiệp trong kho được xây dựng càng đơn giản càng tốt, giúp nhân viên dễ dàng thao tác lấy hàng, sắp xếp hàng và giao hàng mà không tốn nhiều thời gian đào tạo. Các áp dụng tính toán vòng quay hàng tồn kho cũng không áp đặt theo công thức chung mà tùy thuộc từng ngành nghề lĩnh vực có cách tính thay đổi cho phù hợp.

Tuy nhiên, qua phỏng vấn, có thể thấy nhiều doanh nghiệp không chú trọng công tác tồn kho, kiểm soát tồn kho không hiệu quả, thậm chí có doanh nghiệp tận dụng nhà máy làm nhà kho, thủ tục hành chính trong kho phức tạp, qua nhiều bộ phận hàng mới được xuất và nhập vào kho, làm giảm hiệu quả và tăng thời gian lưu chuyển của hàng hoá. Đặc biệt khi doanh nghiệp càng ngày càng mở rộng quy mô hơn, hoặc khi vào mùa cao điểm mà không có chính sách tồn kho phù hợp sẽ gây ra tình trạng vừa thừa hàng vừa thiếu hàng, ứ đọng vốn và chi phí tăng cao.

3.3.4. Năng lực quản lý và nhân sự logistics

Các công ty sản xuất tham gia khảo sát có kết quả là 65% doanh nghiệp chỉ có từ 1 đến 5 nhân viên logistics, chỉ có 15% số doanh nghiệp xác nhận có trên 10 người ở bộ phận logistics.

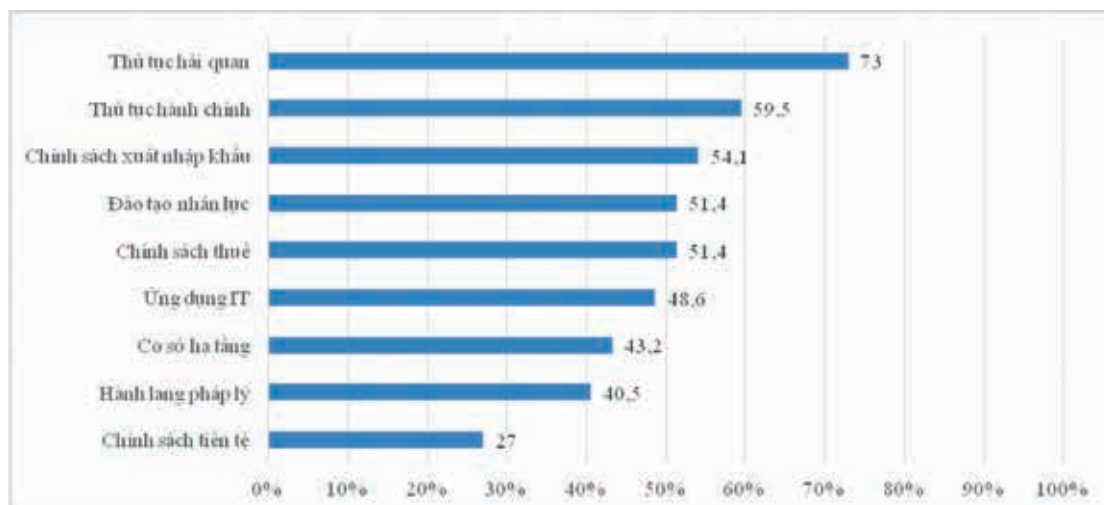
Hình 18. Số nhân sự logistics trong các doanh nghiệp được khảo sát

Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Kết quả phỏng vấn sâu doanh nghiệp cho biết, nhân sự làm logistics của doanh nghiệp không nhiều, các dịch vụ đa phần được thuê ngoài, tuy nhiên cũng có những doanh nghiệp quy mô lớn, họ đầu tư vào mảng logistics và thậm chí có một công ty con riêng chuyên về hoạt động logistics, và còn cung cấp dịch vụ logistics cho các công ty khác trong ngành.

3.4. Đề xuất của các doanh nghiệp sản xuất về cải thiện dịch vụ logistics

Thông qua cuộc khảo sát và phỏng vấn các doanh nghiệp sản xuất (DNSX), nhóm nghiên cứu đã tổng hợp những kiến nghị của các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics đến Nhà nước và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Trong các yếu tố từ môi trường vĩ mô được đánh giá là quan trọng đối với việc cải thiện hiệu quả hoạt động logistics, 05 yếu tố được lựa chọn nhiều nhất theo thứ tự bao gồm: (1) Thủ tục hải quan; (2) Thủ tục hành chính; (3) Chính sách xuất nhập khẩu; (4) Đào tạo nhân lực; và (5) Chính sách thuế.

Hình 19. Mức độ thay đổi nhà cung cấp dịch vụ logistics của doanh nghiệp

Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Các công ty sử dụng dịch vụ logistics mong muốn thủ tục hải quan được cải thiện thông qua việc rút ngắn thời gian làm thủ tục và tăng khả năng số hóa, giảm các loại chứng từ giấy. Đây cũng là khâu tồn tại những phản hồi chưa rõ ràng và kịp thời của các công ty dịch vụ khi trả lời với khách hàng của mình trong khi lô hàng đang chờ được thông quan. Các chủ hàng mong muốn sự cập nhật cụ thể thông tin về thời gian chờ đợi, tình trạng hàng hóa một cách đầy đủ và chi tiết hơn trong công đoạn này. Điều này cần sự hợp tác tốt hơn giữa cơ quan chức năng và bên cung cấp dịch vụ logistics. Ngoài ra, những đề xuất khác đến nhà nước đó là việc cải thiện các chính sách thuế, chính sách xuất nhập khẩu và quy trình thủ tục giấy tờ khác nhằm tạo thuận lợi hơn nữa cho doanh nghiệp.

Thủ tục hải quan và chính sách thuế, chính sách xuất nhập khẩu là một trở ngại rất lớn trong việc lựa chọn phương tiện vận tải của các doanh nghiệp. Rất nhiều doanh nghiệp trả lời phỏng vấn không lựa chọn phương tiện vận tải đường sắt vì phải qua nhiều cửa khẩu, thủ tục phức tạp và tốn thời gian thông quan, hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không ngoài chi phí cao thì áp lực về mặt thời gian thông quan cũng là một áp lực rất lớn. Chính vì vậy, khi xuất nhập khẩu, phương tiện vận tải biển vẫn là ưu tiên.

Một kiến nghị về việc phối hợp trong thủ tục hành chính với cơ quan hải quan và cơ quan thuế từ các cuộc phỏng vấn doanh nghiệp đó là việc hoàn thuế. DNSX mong chờ sự thống nhất trong việc ban hành văn bản và phối hợp thực hiện trong việc xác nhận các nội dung cần có trên tờ khai hải quan để tính hoàn thuế. Thông tin cập nhật tại thời điểm thực hiện báo cáo này đó là để thực hiện hoàn thuế, hải quan xác nhận thông tin số xe ở mục phương tiện vận tải trên tờ khai. Trong khi đó, cơ quan thuế cần thông tin đầy đủ về họ tên, số chứng minh nhân dân của tài xế, số xe. Điều khác biệt này dẫn đến việc phát sinh thêm thời gian trong việc thực hiện thủ tục hoàn thuế của doanh nghiệp khi họ cần quay lại các cửa khẩu

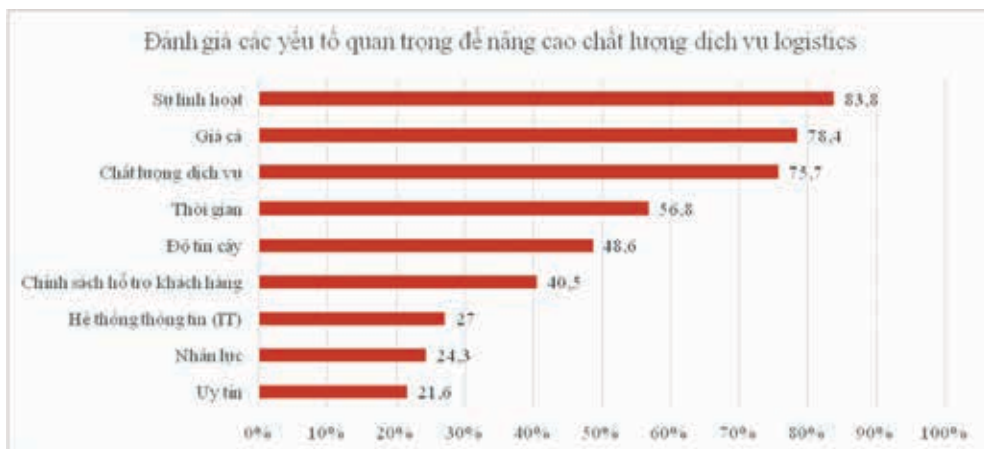
nhờ hải quan xác nhận lại thông tin, trường hợp xấu xảy ra khi nhân viên hải quan phụ trách đã chuyển cửa khẩu khác.

Cơ sở vật chất hạ tầng cho đường bộ, đường thủy, đường sắt nói riêng và sự kết nối hạ tầng giữa các phương thức vận tải nói chung cũng là điều được các doanh nghiệp đề cập nhiều và mong mỗi sự cải thiện hơn nữa. Điều này thực sự cấp bách nhằm giải quyết vấn đề kẹt cầu cảng và những tuyến đường lưu thông vào cảng. Tắc nghẽn giao thông làm tăng thời gian quay vòng chuyển, thời gian giao hàng và lấy hàng, phát sinh chi phí không mong muốn, ảnh hưởng đến việc kinh doanh, uy tín của doanh nghiệp khi thực hiện tiến độ giao trả hàng theo cam kết với đối tác.

Ngoài ra hiện nay, tình trạng cấm phương tiện xe tải nặng trong một số giờ nhất định làm ảnh hưởng lớn đến thời gian giao nhận hàng tại các công ty. Vì vậy, một số doanh nghiệp đã đề xuất ngoại trừ trung tâm thành phố, có thể nới lỏng thời gian cho phương tiện ra vào thành phố ở một số cung đường nhất định, vì có nhiều doanh nghiệp sản xuất không nằm trong trung tâm mà nằm ở một số quận ngoại thành. Ngoài ra, khi phải chạy vào ban đêm thì xác suất và khả năng xảy ra tai nạn cũng cao hơn.

Tiếp nối theo đó là những ý kiến đóng góp của DNSX đến các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Theo đánh giá của người sử dụng dịch vụ logistics, hiện nay dịch vụ logistics được cung cấp với sự đa dạng về mức giá, tuy nhiên còn sự thiếu hụt về chất lượng dịch vụ và số lượng nhà cung cấp dịch vụ có thể đáp ứng tất cả các công đoạn trong chuỗi theo yêu cầu của người sử dụng. Thông qua kết quả đánh giá, các yếu tố quan trọng bên cung cấp dịch vụ cần lưu ý để nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, 03 yếu tố quan trọng nhất đó là (1) Sự linh hoạt (83,8%); (2) Giá cả (78,4%); và (3) Chất lượng dịch vụ (75,7%).

Hình 20. Đánh giá các yếu tố quan trọng để nâng cao chất lượng dịch vụ logistics



Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM và VLI

Sự linh hoạt mang ý nghĩa khả năng của doanh nghiệp thay đổi các chính sách, các gói dịch vụ để đáp ứng nhu cầu khách hàng đề ra trong từng tình huống cụ thể. Ví dụ, khi khách hàng có những yêu cầu mới như ngành thương mại điện tử hiện nay tại Việt Nam ngoài những dịch vụ cung cấp hàng trong nước, các doanh nghiệp hướng đến mua và bán cả ở thị trường nước ngoài theo hình thức xuyên biên giới. Các công ty logistics có sẵn sàng cung cấp các dịch vụ vận tải nước ngoài, có đại lý ở nước ngoài để hỗ trợ khách hàng hay không, có khả năng tích hợp các dịch vụ hay không, đó là những câu hỏi mà DNSX đặt ra. Đôi khi khách hàng cũng yêu cầu những dịch vụ tương đối đặc biệt như khai thuê C/O (chứng nhận xuất xứ), vận chuyển hàng hoá cổng kênh hay chằng buộc hàng hoá đặc biệt.

Giá cả là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến sự lựa chọn từ phía người sử dụng dịch vụ và sức cạnh tranh của người cung cấp dịch vụ, vì vậy các DNSX cũng mong muốn có thể bắt tay với nhà cung cấp dịch vụ để trở thành những đối tác chiến lược (công ty logistics sử dụng sản phẩm của DNSX và DNSX dùng dịch vụ của công ty logistics) để có những hợp đồng ổn định lâu dài, giảm thiểu rủi ro. Qua đây, các doanh nghiệp logistics cũng có thể dựa vào công cụ giá để tạo khả năng cạnh tranh bằng cách giảm giá cho các khách hàng trung thành, khách hàng đi số lượng lớn. Tuy nhiên, đôi khi có những tình huống phát sinh làm tăng chi do sự biến động về giá cước vận chuyển làm ảnh hưởng rất nhiều đến mức độ hài lòng của khách hàng.

Để cải thiện được chất lượng dịch vụ, một vấn đề khá cụ thể được DNSX đề cập đến đó là việc cung cấp container rỗng cần đảm bảo đủ nhu cầu lấy container theo thời gian và chất lượng container tốt hơn. Đây là vấn đề cần lưu ý cho các hãng tàu và doanh nghiệp dịch vụ logistics. Một đề xuất nữa được đưa ra đó là triển khai phổ biến việc tự in Bill (chứng từ vận tải) tại doanh nghiệp đối với hàng xuất. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp cần có bộ phận nắm bắt và cập nhật kiến thức về chính sách thuế một cách hiệu quả, đây là cơ hội để các LSP tư vấn và hỗ trợ DNSX. Ngoài ra, một số doanh nghiệp mong muốn độ bao phủ và thời gian giao hàng của các công ty logistics nên được cải thiện hơn, như việc cung cấp các cung đường mới, thời gian vận chuyển tuyến Bắc Nam cần được rút ngắn để hàng hoá đến tay khách hàng nhanh hơn.

Các bên cung cấp dịch vụ cũng được đề xuất cần có phương án phát triển lâu dài và liên kết với các nhà cung cấp khác để có thể đáp ứng nhu cầu đa dạng của người sử dụng với đầy đủ các loại hình dịch vụ. Lấy việc thiếu xe vào mùa cao điểm làm ví dụ. Vì vậy, để xuất các doanh nghiệp vận tải có thể đầu tư vào đội xe hoặc kết hợp với các nhà xe khác để có thể tiết kiệm chi phí, tận dụng quãng đường xe chạy có tải cả chặng đi và về. Tuy nhiên, để làm được điều này, cần phải xoá bỏ thói quen cũ về tập quán cạnh tranh cũng như sử dụng sàn vận tải để tìm kiếm các xe chạy rỗng trên hành trình nhờ ứng dụng công nghệ thông tin và sự phát triển mạnh mẽ của kinh tế chia sẻ hiện nay.

Các doanh nghiệp được góp ý theo dõi sát sao hơn từng đơn hàng và liên tục rà soát các phản hồi của khách hàng ở từng công đoạn nhỏ nhất cũng như đầu tư hoặc cải thiện đường

dây nóng để khách hàng có thể phản ánh và truy vấn thông tin một cách nhanh chóng. Việc tích hợp thêm ứng dụng “theo dõi và truy xuất” trên website để khách hàng có thể chủ động kiểm tra được 24/7 tình trạng hàng hóa trong quá trình vận tải một cách nhanh chóng nhất cũng là vấn đề cần được quan tâm và đầu tư. Về mặt công nghệ thông tin, nhà cung cấp dịch vụ logistics được mong đợi có hệ thống thông tin logistics đồng nhất, linh hoạt, ổn định hơn và có những dịch vụ sau đây được đáp ứng tốt hơn trong tương lai: ứng dụng ERP, dịch vụ quản lý, tổng hợp hệ thống phân phối, hệ thống quản lý EDI container cũng như quản lý kho, dịch vụ quản lý tồn kho. Nguyên tắc JIT được đề xuất áp dụng trong khâu vận tải và kiểm soát đơn hàng nhằm tiết kiệm chi phí và giảm thiểu đáng kể lượng hàng tồn kho.

Chất lượng đội ngũ nhân viên cung cấp dịch vụ cũng cần phải được xem xét và cải thiện. Hiện nay, khi vấn đề giao hàng chặng cuối đem lại khá nhiều giá trị gia tăng, thì đôi khi tài xế hoặc nhân viên giao hàng chính là nhân tố quan trọng tiếp xúc trực tiếp với khách hàng và quyết định sự hài lòng của khách hàng về chất lượng dịch vụ. Do vậy, các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh cũng khuyến nghị các doanh nghiệp logistics khi huấn luyện nhân viên ngoài chuyên môn còn phải đề cao kỹ năng mềm như khả năng giao tiếp với khách hàng, góp phần giúp cải thiện chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, đội ngũ tư vấn lập kế hoạch, tư vấn vận hành chuỗi cung ứng, chuyên gia logistics và quản trị chuỗi cung ứng cũng cần phải được đầu tư cả về số lượng và chất lượng vì hiện nay đội ngũ này cũng không đáp ứng đủ nhu cầu thị trường.

CHƯƠNG IV:

**CÁC HOẠT ĐỘNG
LIÊN QUAN VỀ
LOGISTICS**

4.1. Ứng dụng công nghệ trong logistics

4.1.1. Đánh giá chung về ứng dụng công nghệ logistics

Năm 2018 đánh dấu những bước tiến rất đáng ghi nhận về việc ứng dụng công nghệ trong logistics, thể hiện qua việc gia tăng các giải pháp ứng dụng cục bộ và đặc biệt là sự xuất hiện các giải pháp tổng thể có tính tích hợp hệ thống và ứng dụng trí tuệ nhân tạo.

Các ứng dụng riêng lẻ đã xuất hiện nhiều hơn, bảng 13 nêu 11 nhóm thiết bị, giải pháp cục bộ đã được ứng dụng tại Việt Nam. Tuy nhiên, số lượng các giải pháp có tính hệ thống bao gồm thiết bị và các phần mềm được biết đến đã tăng tới 24, bao gồm 12 nhóm các hệ thống và 12 loại phần mềm (bảng 13, 14).

Nếu như với 2017, khái niệm logistics trong thời kỳ cách mạng công nghiệp lần thứ tư hay còn được gọi là “logistics 4.0” còn khá mơ hồ thì năm nay nó đã được nhắc tới rất nhiều trên các phương tiện thông tin và trong giới chuyên môn. Các công ty công nghệ đang xâm nhập mạnh mẽ vào hệ thống dịch vụ, kể cả với tư cách nhà cung cấp giải pháp và trong một số trường hợp, họ trở thành nhà cung cấp dịch vụ.

Có thể thấy có 04 mảng ứng dụng chính của các công nghệ mới:

- 1) Xuất hiện nhiều nhất là các ứng dụng trong Vận tải đường bộ thông qua tối ưu hóa năng lực phương tiện - nâng cao tỷ lệ khai thác trên tổng quãng đường di chuyển, tối ưu hóa hoạch định và kiểm soát tuyến đường, thời gian và lịch trình. Sự nổi lên của các công ty như Uber đã thể hiện rõ dấu hiệu của một làn sóng mới. Bản thân Uber đang có tham vọng bước vào thị trường logistics với giải pháp “Uber Truck”;
- 2) Mảng nội trội thứ hai là giải pháp tự động hóa các kho hàng thương mại điện tử - chuyển phát nhanh, giao hàng chặng cuối. Đã có những ứng dụng đầu tiên như của Lazada và dường như đây sẽ là làn sóng tiếp theo với việc tham gia của nhiều công ty lớn trong ngành;
- 3) Một số công ty sản xuất lớn như Samsung cho thấy một hệ thống điều hành kết hợp tự động hóa sản xuất với các nguyên tắc sản xuất tinh gọn “Just-in-Time” hoạt động rất hiệu quả.
- 4) Một số ít nhà bán lẻ trong nước đang triển khai ứng dụng kết hợp giữa hệ thống thông tin - tự động hóa - trí tuệ nhân tạo trong quản lý chuỗi cung ứng từ khâu thu mua tới khâu phân phối cũng đã được đặt ra và đang trong giai đoạn khởi đầu.

4.1.2. Tình hình ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics tại các doanh nghiệp

Bảng 13. Ứng dụng các thiết bị, công nghệ trong hoạt động logistics

STT	Công nghệ/thiết bị	Tình hình phổ biến/ứng dụng	Tỷ lệ ước tính
1	Thiết bị định vị toàn cầu, dẫn đường phương tiện vận tải	Lắp trên toàn bộ các phương tiện vận tải 4 bánh trở lên	99%
2	Hệ thống (thông tin) quản lý bảo trì phương tiện	Ứng dụng quản lý tại hầu hết các doanh nghiệp vận tải	60%
3	Điện thoại di động thông minh tham gia trực tiếp trong quy trình làm việc	Các ứng dụng như thiết bị di động, tiếp nhận tin nhắn, tin nhắc, cảnh báo chủ động	30%
4	Thiết bị đàm thoại hai chiều	Sử dụng trong nội bộ cơ sở (nhà máy, kho, cảng, bến bãi)	80%
5	Máy tính cá nhân (desktop)	Sử dụng phổ biến như máy trạm trong hệ thống, tại các văn phòng	100%
6	Máy tính xách tay (lap top)	Sử dụng phổ biến như máy tính hiện trường trong hệ thống, nơi có ứng dụng công nghệ	100%
7	Thiết bị hỗ trợ kỹ thuật số như PDA	Thiết bị giao tiếp người / máy, nơi có ứng dụng công nghệ	50%
8	Máy đọc mã vạch 1D	Thiết bị định dạng hàng hóa, tại nhà máy, kho hàng, bến bãi, cửa hàng bán lẻ	100%
9	Máy đọc mã vạch 2D	Thiết bị định dạng hàng hóa, tại nhà máy, kho hàng, bến bãi, cửa hàng bán lẻ	20%
10	Hệ thống định dạng bằng sóng vô tuyến (RFID)	Thiết bị định dạng hàng hóa, tại nhà máy, kho hàng, bến bãi, cửa hàng bán lẻ	10%
11	Thiết bị nhận định giọng nói	Ứng dụng đặt hàng, soạn hàng trong kho hàng	Dưới 5%
12	Thiết bị hướng dẫn (PPTL)	Ứng dụng chia chọn hàng trong kho phân loại, chuyển phát nhanh	25%
13	Hệ thống phân phối cuộc gọi tự động (thuộc các "Call Center")	Tại các cơ sở cung ứng dịch vụ logistics hay BPO ¹	Dưới 5%
14	Nền tảng hỗ trợ kết nối thông tin dịch vụ logistics trực tuyến (với quy mô, tính năng khác nhau)	Ứng dụng tại các nhà cung cấp dịch vụ logistics nói chung, tính trên số doanh nghiệp	< 1%
15	Robot phục vụ nhặt, soạn hàng (các kỹ thuật khác nhau)	Ứng dụng trong kho hàng	< 1%

STT	Công nghệ/thiết bị	Tình hình phổ biến/ứng dụng	Tỷ lệ ước tính
16	Robot nâng chuyển hàng trong kho (kỹ thuật di chuyển 2D)	Ứng dụng trong kho hàng nói chung	< 1%
17	Robot cất trữ và lấy hàng tự động (ASRS, di chuyển 3D)	Ứng dụng trong kho hàng nói chung	< 1%
18	Robot phục vụ chia chọn, phân loại hàng (sorting)	Ứng dụng trong kho hàng TMĐT, CPN	< 5%
19	Robot phục vụ thực hiện đơn hàng (order fulfillment)	Ứng dụng trong kho hàng dịch vụ logistics	< 1%
20	Các thiết bị điện tử đầu cuối kết nối với khách hàng	Hỗ trợ khâu giao nhận hàng hóa của các nhà cung cấp dịch vụ	<1%
21	Hệ thống phòng chống, chữa cháy tự động	Ứng dụng trong nhà máy, kho hàng	80%
22	Các hệ thống điều khiển tự động và kiểm soát an toàn khác	Ứng dụng trong nhà máy, kho hàng	<10%
23	Ứng dụng công nghệ Blockchain	Xây dựng các nền tảng công nghệ thông tin trong chuỗi cung ứng	<1%

Bảng 14. Hệ thống phần mềm/Ứng dụng logistics tại các DN

STT	Công nghệ/thiết bị	Tình hình phổ biến/ứng dụng	Tỷ lệ ước tính
1	Quản lý dịch vụ giao nhận truyền thống (FMS)	Quản lý hoạt động giao nhận vận tải quốc tế của các LSP	<50%
2	Quản lý vận tải (TMS-1)	Quản lý hoạt động vận tải đường bộ trong nước	>50%
3	Quản lý vận tải (TMS-2)	Quản lý hoạt động vận tải quốc tế	<30%
4	Quản lý kho hàng (WMS-1) quy mô nhỏ	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<50%
5	Quản lý kho hàng (WMS-2) quy mô lớn - nhiều kho	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<30%
6	Quản lý quan hệ khách hàng (CRM)	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<30%
7	Trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<30%
8	Các hệ thống đo lường, theo dõi điện tử	Quản lý hoạt động giao nhận vận tải quốc tế của các LSP	<30%

STT	Công nghệ/thiết bị	Tình hình phổ biến/ứng dụng	Tỷ lệ ước tính
10	Các hệ chuyên gia - trí tuệ nhân tạo	Trong các hoạt động hỗ trợ quản lý chuỗi cung ứng như lập kế hoạch, mua hàng, sản xuất, vận chuyển, phân phối, bán lẻ.	<1%
11	Hoạch định nguồn lực doanh nghiệp (ERP)	Quản lý điều hành doanh nghiệp sản xuất	<30%
12	Hệ thống lập kế hoạch vật tư logistics & chuỗi cung ứng (MRP)	Quản lý điều hành doanh nghiệp sản xuất	<50%

4.1.3. Các khó khăn của doanh nghiệp khi ứng dụng công nghệ trong logistics

Mặc dù xu hướng ứng dụng công nghệ đã rất rõ nhưng vấn đề đang nóng hiện nay là có rất ít doanh nghiệp trong nước đầu tư và ứng dụng công nghệ mới trong hoạt động của mình. Có ba nhóm vấn đề:

1) Tìm kiếm giải pháp kỹ thuật tốt

Các nhà cung cấp giải pháp công nghệ logistics ở Việt Nam còn rất ít do đó các doanh nghiệp khó có thể chọn được nhà cung cấp phù hợp. Nhiều doanh nghiệp làm dịch vụ giao nhận hiện nay vẫn chưa có phần mềm quản lý giao nhận vận tải quốc tế (FMS) do các phần mềm lớn cung cấp từ nước ngoài thì giá cao, thường không dưới 100 ngàn USD, trong khi phần mềm FMS trong nước phát triển thì có nhà cung cấp bán giá chỉ 1 ngàn USD, khách hàng lại lo không đủ tính năng và độ tin cậy. Điều này dẫn tới việc các nhà cung cấp nước ngoài và trong nước đều khó tồn tại vì cách nào đi nữa họ cũng không có được doanh số đủ để phát triển trên thị trường hiện tại.

2) Vốn và yêu cầu đầu tư có hiệu quả vào công nghệ logistics

Có giải pháp kỹ thuật tốt là điều kiện cần nhưng các doanh nghiệp thường phải tính xem họ đầu tư vào công nghệ có đem lại hiệu quả về tài chính hay không? Chính yêu cầu này – ví dụ thời gian hoàn vốn – là thách thức thứ hai và rất khó vượt qua. Đã có một số doanh nghiệp liên tục tìm kiếm giải pháp nhưng sau hơn 1 năm vẫn chưa thể quyết định, chính vì chỉ tiêu kinh tế không đạt. Vốn mua sắm thiết bị thường vẫn là nguồn vay ngân hàng hoặc huy động trong nội bộ nhưng có chi phí và thời gian thu hồi vốn yêu cầu đối với các đầu tư công nghệ là không quá 3 năm. Trong khi việc nâng cao năng suất hay các lợi thế tạo được từ ứng dụng công nghệ là chưa rõ ràng vì doanh nghiệp trong nước chưa có tiền lệ hay kinh nghiệm thì quyết định đầu tư của họ là rất khó khăn.

3) Nguồn nhân lực quản trị, vận hành, bảo trì

Nhiều doanh nghiệp có đội ngũ cán bộ lãnh đạo, quản trị thiếu khả năng cập nhật kiến thức, thông tin về ứng dụng công nghệ nên khó quyết định lựa chọn giải pháp. Đội ngũ vận hành chưa từng trải qua; Đội ngũ bảo trì chưa được huấn luyện còn các nhà cung cấp thường khó

có thể hỗ trợ trực tuyến trong công tác bảo trì – xử lý sự cố với hiệu quả như mong muốn.

4) Thiếu người tư vấn và quản lý các dự án ứng dụng công nghệ

Doanh nghiệp trong nước cũng không có thói quen chi trả các khoản tư vấn thiết kế, quản lý dự án ứng dụng công nghệ, do đó thị trường tư vấn quản lý dự án trong lĩnh vực logistics còn rất nhỏ bé và sơ khai.

4.1.4. Các đề xuất giải pháp tăng cường ứng dụng công nghệ trong logistics

1) Xây dựng các chương trình cụ thể nhằm nâng cao năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics thông qua ứng dụng công nghệ với các chỉ tiêu xác định về năng suất, tốc độ, độ chính xác, chất lượng và mức dịch vụ,... Dùng nguồn quỹ đổi mới công nghệ quốc gia để tài trợ cho các chương trình này.

2) Hỗ trợ hoạt động nghiên cứu ứng dụng, đào tạo, chuyển giao công nghệ để xây dựng năng lực thiết kế, tích hợp hệ thống, lắp đặt và bảo trì các hệ thống tự động hóa ứng dụng trong quản lý vận tải, kho hàng, trung tâm phân phối,...

3) Hỗ trợ vốn hay các điều kiện làm việc ban đầu cho các start-up về giải pháp nền tảng điện tử logistics và các start-up về ứng dụng liên quan.

4) Nghiên cứu ứng dụng các giải pháp có sẵn do các đối tác quốc tế/khu vực đã phát triển để tận dụng nguồn lực công nghệ và liên kết phát triển nhanh ra khu vực.

4.2. Đào tạo và phát triển nhân lực về logistics

4.2.1. Nhu cầu nhân lực logistics

1) Dự báo nhu cầu nhân lực logistics giai đoạn 2018 - 2030

Nhu cầu nhân lực logistics cho toàn ngành trong một giai đoạn nào đó có thể tính theo công thức sau:

$$D_{\log} = N \times n \times (1 + d)^t$$

Trong đó, $D_{\log}$: là nhu cầu nhân lực logistics trong một giai đoạn

N : là số doanh nghiệp trong ngành

n : là quy mô nhân lực logistics trung bình tại 1 doanh nghiệp

d : là mức tăng trưởng nhân lực bình quân trong một giai đoạn

t : thời gian của một giai đoạn

Nhu cầu nhân lực logistics cho toàn ngành xuất phát từ hai phía, bao gồm cả nhu cầu của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và nhu cầu của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh.

4.2.1.1. Nhu cầu nhân lực của các doanh nghiệp dịch vụ logistics

Theo số liệu công bố trong Sách Trắng Logistics VLA 2018, nếu như năm 2016 số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Việt Nam là 22.366 thì đến năm 2018, con số này tương ứng khoảng 30.971 doanh nghiệp, tăng 30%. Trong đó, hiện có 12.025 DN logistics có quy mô dưới 5 người (chiếm 38,83%); 8.400 DN có từ 5 - 9 người (27,12%); 8.781 DN có từ 10 - 49 người (28,35%); 1.385 DN có từ 50 - 199 người (4,47%); 152 DN có từ 200 - 299 người (0,49%); 114 DN có từ 300 - 499 người (0,37%); 74 DN có từ 500 - 999 người (0,24%); 32 DN có từ 1000 - 4999 người (0,1%) và 8 DN có trên 5000 người (0,03%). Trên cơ sở số liệu thống kê này có thể ước tính quy mô nhân lực trung bình tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam khoảng 20 người/doanh nghiệp. Mức tăng trưởng nhân lực bình quân tại các doanh nghiệp logistics Việt Nam khoảng 7,5%; thấp hơn mức tăng trưởng chung của ngành 12% - 14% năm 2018 do đã loại trừ khả năng ứng dụng công nghệ cũng như nâng cao hiệu quả quản lý của các doanh nghiệp. Do đó, với:

- Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam là $N = 30.971$
- Quy mô nhân lực trung bình là $n = 20$
- Mức tăng trưởng về nhân lực $d = 7,5\%$ trong thời gian $t = 13$ năm

Thì nhu cầu nhân lực của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trong giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2030 sẽ là:

$$30.971 \times 20 \times (1 + 0.075)^{13} = 1.585.971 \text{ (người)(*)}$$

4.2.1.2. Nhu cầu nhân lực của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê đưa ra tại buổi “Họp báo công bố các chỉ tiêu chủ yếu đánh giá mức độ phát triển doanh nghiệp của các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương năm 2017 và giai đoạn 2010 - 2016” ngày 6/2/2018, tổng số doanh nghiệp thực tế đang hoạt động trên phạm vi cả nước tính đến thời điểm 31/12/2017 là $N = 561.064$ doanh nghiệp.

Nhìn chung, nếu các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh có quy mô trung bình 100 lao động thì cần có ít nhất 4 lao động logistics (quản lý xuất nhập khẩu, mua hàng, kho hàng, vận tải và phân phối). Nói cách khác, tỷ lệ nhân lực logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh là 4%. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tính đến 1/1/2017, quy mô trung bình của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh của Việt Nam đạt 27,7 người/1 doanh nghiệp. Do đó, tính đến 9/2018, quy mô trung bình của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh của Việt Nam có thể đạt khoảng 30 lao động/1 doanh nghiệp, tỷ lệ qua đào tạo logistics (hoặc gần với logistics) là 50% thì số lao động logistics cần đào tạo hiện nay là:

$$N \times n = 561.064 \times (30 \times 0,04 \times 0,5) = 336.638 \text{ (người)}$$

Với xu hướng gia tăng tỷ trọng thuê ngoài, từ 35 - 40% như hiện nay lên 50 - 60% trong thời gian tới (theo QĐ 200) thì mức tăng trưởng nhân lực logistics của các doanh nghiệp sản xuất

kinh doanh sẽ không cao, ước đạt khoảng 5%/năm thì trong giai đoạn 2018 - 2030 (13 năm) các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh của Việt Nam cần thêm số nhân lực logistics là:

$$336.638 \times (1 + 0,05)^{13} = 634.781 \text{ (người)}^{(**)}$$

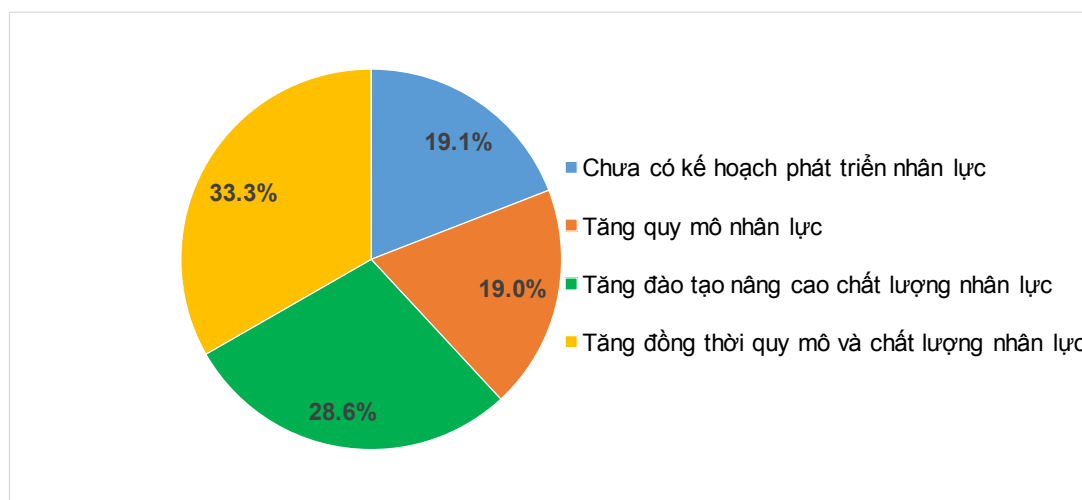
Như vậy, ước tính trong giai đoạn 2018 - 2030, tổng nhu cầu nhân lực logistics của các doanh nghiệp Việt Nam (bao gồm cả doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và doanh nghiệp sản xuất kinh doanh) là:

$$Dlog = (*) + (**) = 1.585.971 + 634.781 = 2.220.752 \text{ (người)}$$

4.2.1.2. Khảo sát nhu cầu nhân lực logistics tại các doanh nghiệp

Kết quả khảo sát nhu cầu nhân lực logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics Việt Nam cho thấy 81% số doanh nghiệp có kế hoạch phát triển nhân lực logistics trong năm tới. Trong đó, 33,3% số doanh nghiệp có kế hoạch tăng đồng thời cả quy mô và chất lượng nhân lực; 28,6% số doanh nghiệp có kế hoạch tăng cường đào tạo, nâng cao chất lượng nhân lực; 19% số doanh nghiệp có kế hoạch tăng quy mô nhân lực.

Hình 21. Kế hoạch phát triển nhân lực tại các doanh nghiệp trong năm tới

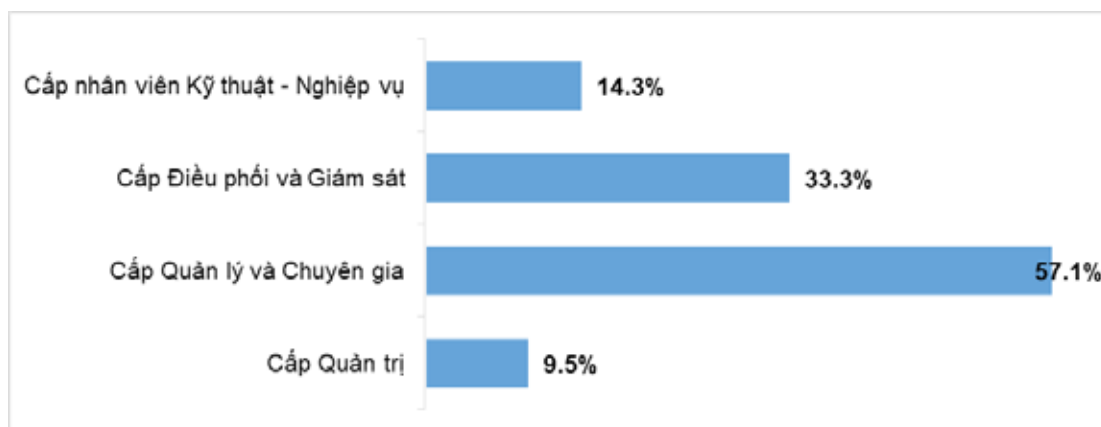


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban biên tập Báo cáo

Nhân lực logistics tại doanh nghiệp được chia thành 4 cấp bao gồm: (1) Cấp quản trị gồm các nhà lãnh đạo cấp cao như: giám đốc, phó giám đốc logistics; (2) Cấp quản lý và chuyên gia là các nhà lãnh đạo cấp trung như: trưởng phòng logistics; (3) Cấp điều phối và giám sát như tổ trưởng tổ vận chuyển, chuyên viên hoạch định lộ trình vận tải...; (4) Cấp nhân viên - Kỹ thuật như lái xe, đóng gói hàng, điều khiển xe nâng... Theo đó, nhu cầu nhân lực logistics ở cấp quản lý chuyên gia đang là lớn nhất với 57,1% doanh nghiệp lựa chọn; sau đó là nhân

lực ở cấp điều phối giám sát với 33,3% doanh nghiệp lựa chọn và cấp nhân viên kỹ thuật nghiệp vụ với 14,3% doanh nghiệp lựa chọn. Rất ít doanh nghiệp (9,5%) có nhu cầu tuyển dụng nhân lực ở cấp quản trị.

Hình 22. Nhu cầu nhân lực logistics tại các doanh nghiệp theo cấp nhân lực



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban biên tập Báo cáo

4.2.2 Đào tạo nhân lực logistics

4.2.2.1. Các bậc đào tạo logistics

Tại Việt Nam hiện nay, nhân lực logistics được đào tạo ở nhiều bậc khác nhau từ đào tạo ngắn hạn đến trình độ sơ cấp, trung cấp, cao đẳng, đại học, trên đại học và các chương trình đào tạo theo tiêu chuẩn quốc tế (bảng 15).

Bảng 15. Các bậc đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam

TT	Bậc đào tạo	Thời gian	Bằng cấp	Đối tượng đào tạo
1	Đào tạo ngắn hạn	< 200 giờ	Chứng chỉ kỹ thuật - nghiệp vụ, Chứng nhận hoàn thành khóa học, Bằng lái xe	Đa dạng, bao gồm nhân lực ở tất cả các cấp từ công nhân kỹ thuật, người vận hành, đến giám sát, quản lý, lãnh đạo...
1a	Huấn luyện kỹ thuật - nghiệp vụ			
1b	Bồi dưỡng nâng cao kỹ năng			
1c	Huấn luyện chuyên môn bắt buộc			
1d	Đào tạo tái cấp chứng chỉ			
1e	Đào tạo nghề thường xuyên khác			
2	Sơ cấp nghề	3 - 6 tháng	Chứng chỉ Sơ cấp nghề	Nhân lực cấp kỹ thuật nghiệp vụ

3	Trung cấp	1 - 2 năm	Bằng Trung cấp	Nhân lực cấp kỹ thuật nghiệp vụ
3a	+ Trung cấp nghề			
3b	+ Trung cấp chuyên nghiệp			
4	Cao đẳng	2 - 3 năm	Bằng Cao đẳng	Nhân lực cấp kỹ thuật, nghiệp vụ hoặc điều phối, giám sát
4a	+ Cao đẳng nghề			
4b	+ Cao đẳng (Bộ GD-ĐT)			
5	Đại học	3,5-4,5 năm	Bằng cử nhân, Bằng Kỹ sư	Nhân lực cấp điều phối - giám sát, quản lý, lãnh đạo...
6	Sau Đại học			Nhân lực quản lý & chuyên gia; Lãnh đạo DN;
6a	+ Thạc sỹ	1,5-2 năm	Bằng Thạc Sỹ	
6b	+ Tiến sỹ	3 - 4 năm	Bằng Tiến Sỹ	
7	Các chương trình theo tiêu chuẩn quốc tế			Nhân lực mới vào nghề; học thêm nâng cao kỹ năng; người học chuyên môn nghiệp vụ
7a	Chứng chỉ chuyên môn	Dưới 100 giờ	Certificate	
7b	Bằng nghề chuyên môn	Tối thiểu 220 giờ	Diploma, Higher diploma	

Nguồn: Tổng hợp từ thông tin tuyển sinh của các cơ sở đào tạo

Đào tạo ngắn hạn chủ yếu được cung ứng bởi các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đào tạo như Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI), Viện Logistics Việt Nam (VIL), Viện Đào tạo logistics và quản lý chuỗi cung ứng (EDINS); các cơ quan, tổ chức phi chính phủ (Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải Việt Nam, Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam) nhằm cấp chứng chỉ, chứng nhận nghề nghiệp cho các cá nhân, doanh nghiệp có nhu cầu. Ngoài ra, còn có những khoá đào tạo ngắn hạn do các trường đại học, cao đẳng, trung cấp thường xuyên tổ chức.

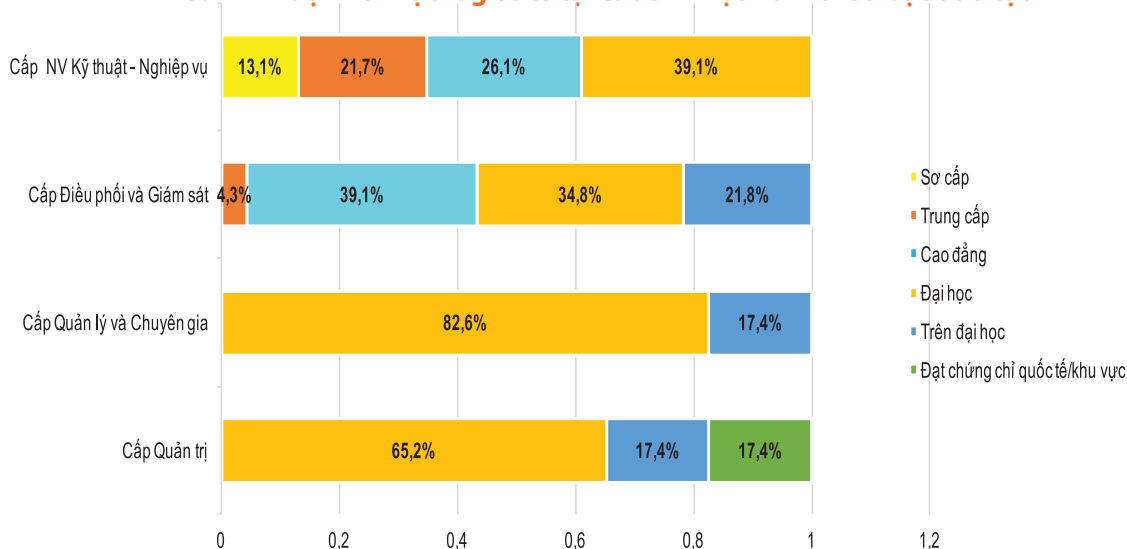
Đào tạo ở bậc sơ cấp, trung cấp và cao đẳng nghề chủ yếu dành cho nhân lực logistics ở cấp kỹ thuật, nghiệp vụ như lái xe nâng hạ hàng hoá, lái xe đầu kéo, tác nghiệp kho hàng... Hiện có 3 trường cao đẳng, 2 trường trung cấp tại Thành phố Hồ Chí Minh và 1 trường cao đẳng tại Huế đã mở ngành Logistics.

Đối với đào tạo ở bậc cao đẳng, đại học, năm 2018 đánh dấu bước phát triển vượt bậc trong đào tạo nhân lực logistics khi Bộ Giáo dục và Đào tạo công bố mở thêm mã ngành 52510605 - chuyên ngành "Quản trị Logistics và chuỗi cung ứng" thuộc khối ngành Quản lý Công nghiệp, cùng với mã ngành 52840104 - chuyên ngành "Logistics và Vận tải đa phương thức" thuộc khối ngành Khai thác Vận tải đã có trước đây. Điều này đã thúc đẩy các cơ sở đào tạo trong cả nước xây dựng và phát triển chương trình đào tạo logistics ở bậc đại học. Bên cạnh

các trường đã tuyển sinh chuyên ngành/ngành logistics từ nhiều năm trước như Đại học Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh (2008), Đại học Hàng hải (2014), Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh (2015), Đại học Sư phạm Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh (2016), nhiều trường đại học khác đã bắt đầu tuyển sinh chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng từ năm học 2018 - 2019 như Đại học Kinh tế quốc dân, Đại học Ngoại thương. Một số trường khác như Đại học Thương mại, Học viện Tài chính cũng đang khẩn trương tiến hành các thủ tục để mở ngành/chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng vào năm 2019.

Đối với bậc đào tạo sau đại học, tại Việt Nam hiện chưa có trường nào mở chuyên ngành logistics. Tuy nhiên, nhiều đề tài luận văn thạc sĩ và luận án tiến sĩ về lĩnh vực logistics đã bắt đầu được quan tâm nghiên cứu trong những năm trở lại đây.

Hình 23. Trình độ nhân lực logistics tại các DN Việt Nam theo bậc đào tạo



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

4.2.2.2. Quy mô đào tạo

Tại các cơ sở đào tạo chính quy hiện nay, logistics được giảng dạy cho 2 nhóm đối tượng, đó là: (1) sinh viên, học viên chuyên ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng hoặc chuyên ngành Logistics và vận tải đa phương thức; (2) sinh viên, học viên thuộc các chuyên ngành/ngành đào tạo khác nhưng được học các học phần liên quan đến logistics trong chương trình đào tạo. Theo đó, quy mô đào tạo nhân lực logistics chính quy có thể được ước lượng như trong bảng sau:

Bảng 16. Quy mô đào tạo trong Mạng lưới các cơ sở đào tạo về logistics tại Việt Nam*(Tên trường được sắp xếp theo thứ tự ABC)*

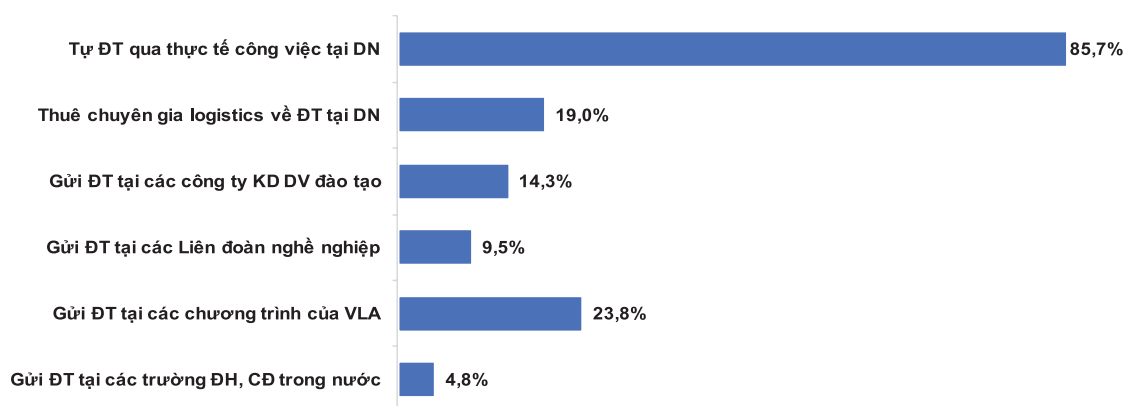
TT	Cơ sở đào tạo	Số lượng sinh viên, học viên trung bình/năm			
		Được học về logistics	Tốt nghiệp ngành/ chuyên ngành logistics	Tuyển sinh năm 2018	Dự kiến khi mở ngành/ chuyên ngành vào năm 2019
1	ĐH Bà Rịa - Vũng Tàu	256	80	150	-
2	ĐH Bách khoa Hà Nội	200	-	-	-
3	ĐH Cần Thơ	300	-	-	-
4	ĐH Công nghiệp	80	50	50	-
5	ĐH Công nghệ GTVT	310	50	50	-
6	ĐH Điện Lực				-
7	ĐH GTVT (Hà Nội)	350	30	80	-
8	ĐH GTVT TP HCM	3.000	100	340	-
9	ĐH Hà Nội	-	-	-	-
10	ĐH Hàng hải	1.200	200	200	-
11	ĐH Hoa Sen	215	-	-	-
12	ĐH Kinh tế (ĐH QGHN)	200	-		-
13	ĐH Kinh tế Quốc dân	500	-	60	-
14	ĐH Ngoại thương	800	-	60	-
15	ĐH Sư phạm Kỹ thuật TP HCM	250	-	-	-
16	ĐH Tài chính - Marketing	80	50	50	-
17	ĐH Thủ đô Hà Nội	600	-	50	-
18	ĐH Thương mại	800	-	-	100
19	HV Ngân hàng TP HCM	-	-	-	-
20	HV Tài chính	250	-	-	50
21	CE Công nghệ Thủ Đức	-	50	-	-
22	CE Kinh tế TP HCM	612	-	-	-
23	CE Kinh tế Đối ngoại		-		
Tổng cộng					

Nguồn: Tổng hợp số liệu do các cơ sở đào tạo cung cấp tính đến hết tháng 8/2018

Ngoài nguồn nhân lực được đào tạo chính quy hiện nay, quy mô đào tạo không chính quy để cấp chứng chỉ, chứng nhận trong lĩnh vực logistics tăng lên trong thời gian qua. Số lượng học viên được cấp chứng chỉ, chứng nhận mỗi năm tại một số cơ sở đào tạo như sau: Viện Nghiên cứu và phát triển Logistics Việt Nam (VLI) 1.250 học viên/năm; Trường Logistics và Hàng không Việt Nam (VILAS) 1.000 học viên/năm; Viện Logistics Việt Nam (VIL) với 600 học viên/năm; Viện Quản trị Logistics và Chuỗi cung ứng (EDINS) 400 học viên/năm; Đại học Giao thông vận tải (Hà Nội) 200 học viên.

Như vậy, có thể thấy rằng quy mô đào tạo chính quy dài hạn và đào tạo ngắn hạn chưa đáp ứng được nhu cầu nhân lực logistics tại các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay. Do đó, phần lớn doanh nghiệp Việt Nam (85,7%) phải tự đào tạo, bồi dưỡng nhân lực logistics thông qua thực tế công việc. Đặc biệt, một số doanh nghiệp logistics quy mô lớn đã tự đầu tư trung tâm đào tạo nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng riêng để đảm bảo mục tiêu phát triển của doanh nghiệp như Tân Cảng Sài Gòn và Công ty ALS đào tạo lẫn lượt cho hơn 1.000 và hơn 500 lượt cán bộ nhân viên/năm.

Hình 24. Hình thức đào tạo nhân lực logistics tại các doanh nghiệp



Nguồn: Kết quả khảo sát của nhóm nghiên cứu

Bên cạnh đó, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) là lựa chọn hàng đầu của các doanh nghiệp (23,8%) khi có nhu cầu đào tạo nhân lực logistics trong ngắn hạn. Các doanh nghiệp cũng thường mời chuyên gia về đào tạo ngay tại doanh nghiệp để đảm bảo chương trình đào tạo bám sát nhu cầu thực tế (19%). Các hình thức gửi đào tạo tại các đơn vị dịch vụ đào tạo về lĩnh vực logistics hoặc tại các hiệp hội nghề nghiệp chiếm tương ứng khoảng 14,3% và 9,5%. Việc cử nhân sự logistics đi đào tạo ở các trường cao đẳng và đại học là lựa chọn cuối cùng với chỉ 4,8% số doanh nghiệp lựa chọn. Điều này có thể do chương trình đào tạo tại các trường này luôn là các khóa học dài, nội dung giảng dạy thường bị đánh giá là chưa theo kịp thực tiễn tại doanh nghiệp, chưa đào tạo được các kỹ năng nghề nghiệp cần thiết cho người học.

4.2.2.3. Đội ngũ giảng viên, hệ thống môn học, giáo trình và cơ sở hạ tầng

Số liệu thống kê từ các cơ sở đào tạo lớn, có giảng dạy hoặc đã tuyển sinh ngành/chuyên ngành logistics cho thấy, những trường có bề dày trong đào tạo nhân lực logistics như Đại học Hàng hải, Đại học Giao thông vận tải (Hà Nội) và Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đã phát triển được đội ngũ giảng viên tương đối mạnh. Các trường còn lại có số lượng giảng viên tham gia giảng dạy các học phần liên quan đến logistics dao động trong khoảng 2 - 17 giảng viên. Như vậy với số lượng sinh viên được học về logistics như trong bảng 17 tại các cơ sở đào tạo này, trung bình sẽ có 38 - 40 sinh viên/1 giảng viên. Trong đó, có gần 36% số giảng viên có trình độ tiến sĩ, hơn 60% số giảng viên là thạc sĩ và gần 4% số giảng viên là cử nhân, kỹ sư.

**Bảng 17. Một số chỉ tiêu liên quan đến chất lượng đào tạo
tại một số cơ sở đào tạo về logistics**

TT	Cơ sở đào tạo	Số giảng viên	Số học phần liên quan đến logistics	Số giáo trình về logistics đã xuất bản	Cơ sở hạ tầng phục vụ đào tạo logistics
1	ĐH Bà Rịa - Vũng Tàu	12	15	03	-
2	ĐH Bách khoa Hà Nội	15	05	-	-
3	ĐH Cần Thơ	-	05	-	-
4	ĐH Công nghiệp	02	01	-	-
5	ĐH Công nghệ GTVT	17	16	-	PM mô phỏng
6	ĐH Điện lực	08	05	-	PM mô phỏng
7	ĐH GTVT (Hà Nội)	50	29	09	P. thực nghiệm PM mô phỏng
8	ĐH GTVT TPHCM	38	32	06	-
9	ĐH Hà Nội	-	04	-	-
10	ĐH Hàng hải	76	20	03	HT nhà kho Trang thiết bị PM mô phỏng
11	ĐH Hoa Sen	11	08	-	Phòng máy tính và hệ thống mô phỏng
12	ĐH Kinh tế (ĐH QGHN)	02	02	-	-
13	ĐH Kinh tế Quốc dân	15	01	02	-
14	ĐH Ngoại thương (HN)	10	01	01	-
15	ĐH Sư phạm Kỹ thuật TPHCM	07	13	-	-

16	ĐH Tài chính - Marketing	05	09	-	-
17	ĐH Thủ đô Hà Nội	10	10	-	-
18	ĐH Thương mại	16	07	02	-
19	HV Tài chính	08	03	-	-
20	HV Ngân hàng TP HCM				
21	CĐ Công nghệ Thủ Đức	12	13	-	1 Siêu thị mini, Phòng mô phỏng, Phòng thực hành
22	CĐ Kinh tế TP HCM	17	17	-	Dự kiến đầu tư 3 phòng mô phỏng, PM về logistics
23	CĐ Kinh tế Đối ngoại	24	14	-	-

Nguồn: Tổng hợp số liệu do các cơ sở đào tạo cung cấp tính đến hết tháng 8/2018

Hệ thống các học phần giảng dạy cho sinh viên, học viên tại các trường này được chia thành 2 nhóm: (1) *Các học phần về logistics và chuỗi cung ứng* (như Tổng quan về logistics, Quản trị logistics, Quản trị chuỗi cung ứng, Quản trị chiến lược logistics và chuỗi cung ứng, Quản trị mua hàng; Quản trị kho hàng, Quản trị vận tải, Quản trị doanh nghiệp dịch vụ logistics, Cơ sở hạ tầng logistics, Hệ thống thông tin logistics, Pháp luật liên quan đến logistics...) và (2) *Các học phần liên quan* (như Nghiệp vụ ngoại thương, Vận tải và bảo hiểm ngoại thương, Đại lý giao nhận và khai báo hải quan, Thanh toán quốc tế, Kinh doanh quốc tế, Tiếng Anh chuyên ngành logistics...). Các học phần này đã cung cấp những nền tảng lý thuyết quan trọng cho sinh viên ngành/chuyên ngành logistics.

Hệ thống học liệu liên quan đến lĩnh vực logistics tại các cơ sở đào tạo hiện nay khá phong phú, đa dạng do hầu hết các trường đều đã sử dụng mã nguồn mở. Tuy nhiên, số trường biên soạn được giáo trình riêng phục vụ yêu cầu giảng dạy và học tập các học phần logistics không nhiều. Bên cạnh đó, hầu hết các trường chưa có hệ thống cơ sở hạ tầng đặc thù để sinh viên, học viên thực hành, thực tập hoạt động logistics. Đây cũng chính là một trong những lý do chính khiến cho sinh viên, học viên sau khi tốt nghiệp khó tiếp cận với thực tế hoạt động logistics tại doanh nghiệp.

4.2.2.4. Sự liên kết giữa các trường trong đào tạo nhân lực logistics

Năm 2018 vừa qua chứng kiến sự liên kết mạnh mẽ giữa các cơ sở đào tạo nhân lực logistics trong cả nước. Trên cơ sở “Bản ghi nhớ về hợp tác đào tạo trong lĩnh vực logistics” giữa 16 trường đại học, cao đẳng, viện đào tạo logistics được ký kết tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2017 (Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu, Đại học Công nghệ Giao thông Vận tải, Đại học Công nghiệp Hà Nội, Đại học Điện lực, Đại học Giao thông Vận tải, Đại học Giao thông Vận tải Thành phố

Hồ Chí Minh, Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội, Đại học Hà Nội, Đại học Hàng hải, Đại học Ngoại thương, Đại học Sư phạm Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh, Trường Logistics và Hàng không Việt Nam, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, Viện Quản trị Logistics và Chuỗi cung ứng), mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam đã được hình thành, đến nay đã thu hút hơn 40 trường và cơ sở đào tạo trong cả nước tham gia.

Trong năm 2018, Mạng lưới đã có nhiều hoạt động chung liên quan đến đào tạo bồi dưỡng nhân lực logistics như: trao đổi chuyên môn, học thuật giữa các giảng viên; cùng tổ chức các đoàn khảo sát thực tế tại doanh nghiệp để cung cấp tư liệu phục vụ giảng dạy, biên soạn khung chương trình và giáo trình chung cho các trường trong Mạng lưới. Đặc biệt, cuộc thi Tài năng Logistics trẻ Việt Nam lần đầu tiên được tổ chức đã trở thành cuộc thi có quy mô lớn nhất về logistics từ trước đến nay, không chỉ là một sân chơi bổ ích cho các bạn sinh viên, mà còn giúp nâng cao nhận thức của xã hội đối với lĩnh vực logistics. Vòng thi online của cuộc thi năm 2018 đã thu hút được 349 đội chơi đến từ 28 trường đại học và cao đẳng trên toàn quốc. Trải qua các vòng thi bán kết, đã có 8 đội xuất sắc nhất được chọn vào vòng thi chung kết tại Hà Nội. Tại Vòng thi Chung kết, Đội thi của Trường đại học Hàng hải Việt Nam đoạt ngôi vô địch. Tuy nhiên, các hoạt động liên kết đào tạo sâu hơn chưa được triển khai như phối hợp nghiên cứu và chuyển giao công nghệ, công nhận tín chỉ và chương trình đào tạo giữa các trường; trao đổi sinh viên, giảng viên trong quá trình đào tạo. Trong thời gian tới, nếu có cơ chế chính sách thuận lợi, các hoạt động hợp tác và liên kết đào tạo nhân lực logistics giữa các trường sẽ ngày càng phát triển.

Ngày 26/7/2018, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam và Học viện Tài chính ký kết thỏa thuận hợp tác với các nội dung: Hợp tác trong nghiên cứu khoa học; Hợp tác trong công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực; tổ chức hội nghị, hội thảo, tọa đàm khoa học và cung cấp, trao đổi thông tin khoa học và công nghệ.

4.2.3. Tiêu chuẩn nghề nghiệp đối với nhân lực logistics

4.2.3.1. Tiêu chuẩn nghề nghiệp trong các chương trình đào tạo trong nước

❖ Đối với đào tạo bậc đại học, cao đẳng chính quy

Đối với nhân lực logistics được đào tạo ở bậc đại học, tiêu chuẩn nghề nghiệp được thể hiện chủ yếu trong tuyên bố chuẩn đầu ra của ngành/chuyên ngành logistics tại cơ sở đào tạo. Theo đó, phần lớn chuẩn đầu ra của các trường có đào tạo ngành/chuyên ngành logistics hiện nay đều tập trung vào ba nhóm yêu cầu như sau:

- *Yêu cầu về kiến thức:* bao gồm các chuẩn kiến thức giáo dục đại cương và giáo dục nghề nghiệp.
- *Yêu cầu về kỹ năng:* bao gồm các kỹ năng cứng (như kỹ năng hoạch định và triển khai chiến lược, chính sách, kế hoạch; kỹ năng xây dựng và triển khai kế hoạch tác nghiệp...) và các kỹ năng mềm (như kỹ năng giao tiếp, làm việc nhóm, lập báo cáo và trình diễn vấn đề; kỹ năng ngoại ngữ, tin học...)

- *Yêu cầu về thái độ, hành vi*: bao gồm ý thức và thái độ tích cực, trách nhiệm với công việc được giao; sáng tạo, linh hoạt trong công việc; tác phong làm việc khoa học và các chuẩn mực đạo đức nghề nghiệp.

❖ *Đối với đào tạo nghề*

Đối với nhân lực logistics được đào tạo ở bậc cao đẳng và trung cấp, tiêu chuẩn nghề nghiệp chủ yếu tập trung vào các kỹ năng, không chú trọng nhiều đến tiêu chuẩn về kiến thức chuyên môn. Các tiêu chuẩn kỹ năng nghề nghiệp được xây dựng tương ứng với từng công việc logistics được đào tạo như: công việc liên quan đến điều khiển phương tiện vận tải, máy nâng hạ hàng hoá; công việc liên quan đến hàng hoá; công việc liên quan đến hải quan, kho bãi; công việc gián tiếp hỗ trợ hoạt động logistics tại hiện trường...

4.2.3.2. Tiêu chuẩn nghề nghiệp trong chương trình đào tạo của các tổ chức quốc tế

Hiện nay, nhiều tổ chức quốc tế trong lĩnh vực vận tải, thương mại, hải quan và các hiệp hội nghề nghiệp đã đưa ra tiêu chuẩn đối với nhân sự làm việc trong ngành vận tải và logistics. Trong đó có các yêu cầu bắt buộc và các yêu cầu được khuyến cáo. Tiêu biểu là một số tiêu chuẩn của các tổ chức quan trọng dưới đây:

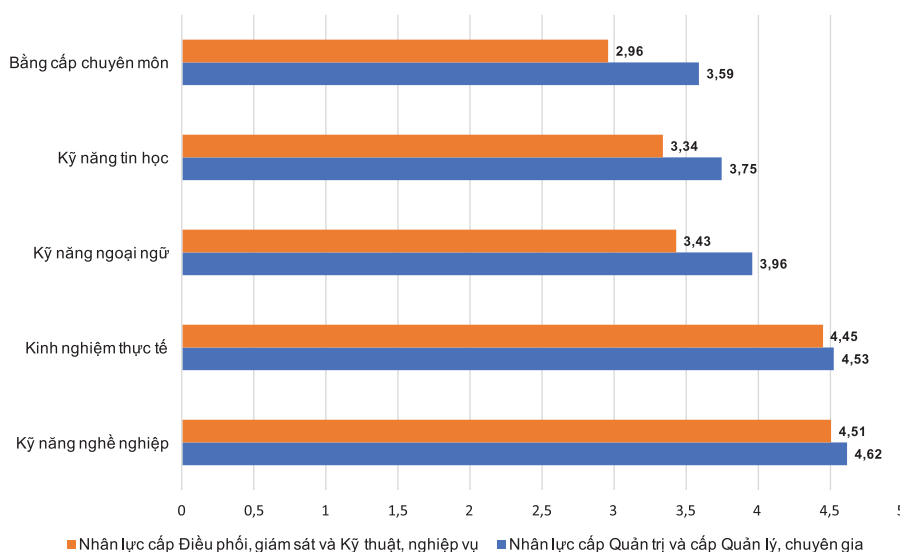
- Quy định của tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về đào tạo nhân viên tham gia hoạt động vận tải biển áp dụng cho các Cảng vụ, Nhà điều hành cảng, Hãng tàu, Công ty Giao nhận và logistics, Chủ hàng. Nội dung Quy định được cập nhật 4 năm một lần.
- Quy định và Hướng dẫn kỹ thuật của Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO), Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) về đào tạo nhân sự tham gia hoạt động dịch vụ vận tải hàng hóa nguy hiểm bằng đường Hàng không, áp dụng cho Cảng Hàng không, Dịch vụ mặt đất, Hãng Hàng không, công ty giao nhận - Logistics, Chủ hàng. Nội dung Quy định được cập nhật hàng năm, nhân sự được cấp Giấy chứng nhận có giá trị 2 năm.
- Tiêu chuẩn tối thiểu của Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) về đào tạo quản lý giao nhận vận tải quốc tế. Nội dung được cập nhật 4 năm một lần.
- Tiêu chuẩn tối thiểu của FIATA về đào tạo quản trị chuỗi cung ứng (từ 2009). Nội dung được cập nhật 4 năm một lần.

4.2.3.3. Tiêu chuẩn của doanh nghiệp đối với nhân lực logistics

Khi tuyển dụng nhân lực logistics, các doanh nghiệp Việt Nam thường đưa ra các tiêu chuẩn về bằng cấp chuyên môn, kinh nghiệm thực tế, kỹ năng nghề nghiệp, ngoại ngữ, tin học... Dữ liệu khảo sát cho thấy, các tiêu chuẩn về kỹ năng nghề nghiệp và kinh nghiệm thực tế đều có độ quan trọng lớn hơn 4,5 điểm (thang điểm 5) đối với cả nhân lực ở cấp Quản trị, Quản lý chuyên gia và cấp Điều phối giám sát, Kỹ thuật nghiệp vụ. Tiêu chuẩn về kỹ năng ngoại ngữ, tin học cũng cao gần 4 điểm đối với nhân sự ở cấp Quản trị, Quản lý chuyên gia

và thấp hơn đối với nhân sự ở cấp Điều phối giám sát, Kỹ thuật nghiệp vụ (dưới 3,5 điểm). Yêu cầu về Bằng cấp chuyên môn có độ quan trọng thấp nhất đối với nhân sự cấp Điều phối giám sát và Kỹ thuật nghiệp vụ (dưới 3 điểm) và cao hơn với 3,59 điểm đối với nhân sự ở cấp Quản trị, Quản lý chuyên gia.

Hình 25. Tiêu chuẩn của doanh nghiệp khi tuyển dụng nhân lực logistics



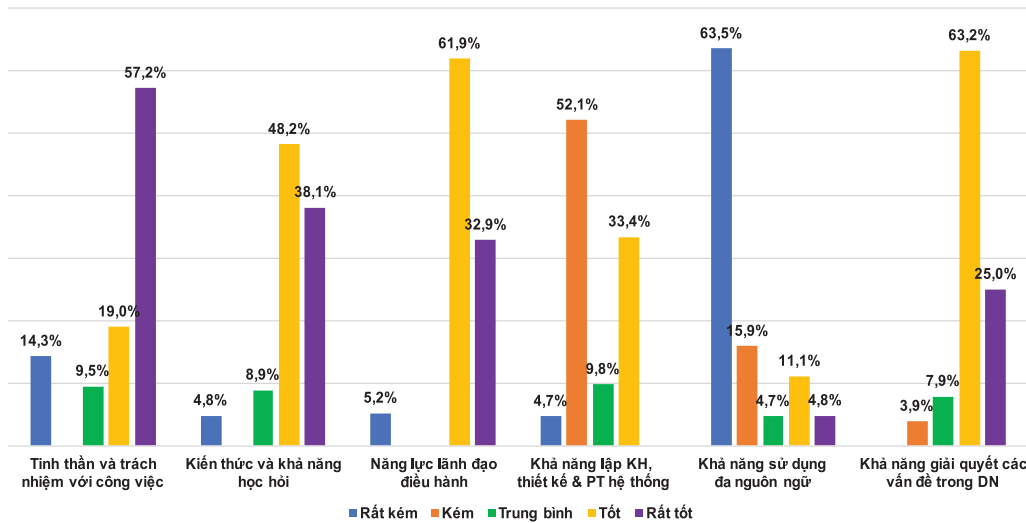
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban biên tập Báo cáo

Như vậy, các doanh nghiệp Việt Nam thường nhấn mạnh đến năng lực thực tế của ứng viên hơn là các tiêu chuẩn về bằng cấp khi tuyển dụng nhân lực logistics. Từ đó có thể thấy rằng, bên cạnh đào tạo kiến thức khoa học hàn lâm, để đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp, các cơ sở đào tạo cần nhấn mạnh đến việc hình thành kỹ năng nghề nghiệp cho sinh viên, học viên; tạo điều kiện để sinh viên, học viên được tiếp cận môi trường thực tế ngay trong quá trình đào tạo. Có như thế, sau khi tốt nghiệp, nguồn nhân lực từ các cơ sở đào tạo mới đảm bảo được những yêu cầu, tiêu chuẩn của doanh nghiệp.

4.2.3.4. Đánh giá về nhân lực logistics của doanh nghiệp Việt Nam hiện nay

Kết quả khảo sát tại các doanh nghiệp cho thấy, đánh giá của doanh nghiệp đối với nhân lực logistics ở cấp Quản trị và cấp Quản lý, chuyên gia trên các tiêu chí về tinh thần trách nhiệm với công việc, khả năng giải quyết các vấn đề trong DN, Năng lực lãnh đạo là tương đối tốt với tỷ lệ phần trăm các doanh nghiệp lựa chọn ở mức tốt và rất tốt khá cao (trong khoảng từ 25% đến 63%). Tuy nhiên, khả năng sử dụng ngoại ngữ (tiếng Anh) của nhân lực cấp Quản trị và Quản lý, chuyên gia đang là một rào cản lớn đối với doanh nghiệp trong điều kiện mở rộng các chuỗi cung ứng toàn cầu như hiện nay. Khả năng lập kế hoạch, thiết kế và phát triển hệ thống logistics của nhân lực cấp Quản trị, Quản lý, chuyên gia cũng chưa đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp với tỷ lệ doanh nghiệp đánh giá ở mức kém và rất kém lên tới 56,8%.

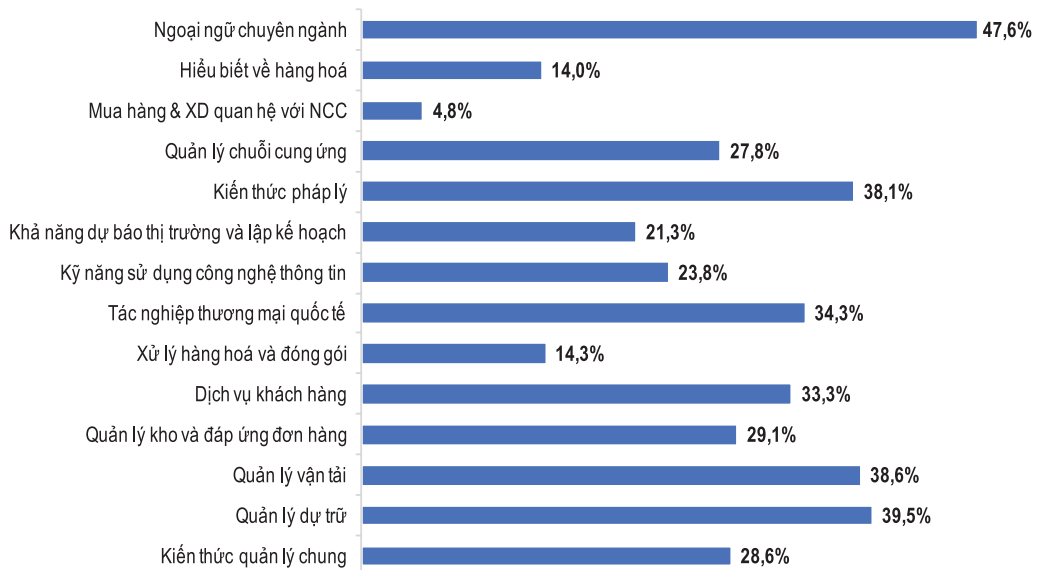
Hình 26. Đánh giá của DN về nhân lực logistics ở cấp Quản trị và cấp Quản lý, chuyên gia



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban biên tập Báo cáo

Đối với nhân lực logistics ở cấp Điều phối giám sát và cấp Kỹ thuật nghiệp vụ, các kỹ năng giải quyết vấn đề liên quan đến tác nghiệp, kỹ năng nghề nghiệp và kỹ năng làm việc nhóm là những hạn chế lớn nhất hiện nay với tỷ lệ doanh nghiệp đánh giá ở mức kém và rất kém lên tới hơn 60%. Kỹ năng giao tiếp của nhóm nhân lực này cũng bị đánh giá ở mức trung bình (42,3%).

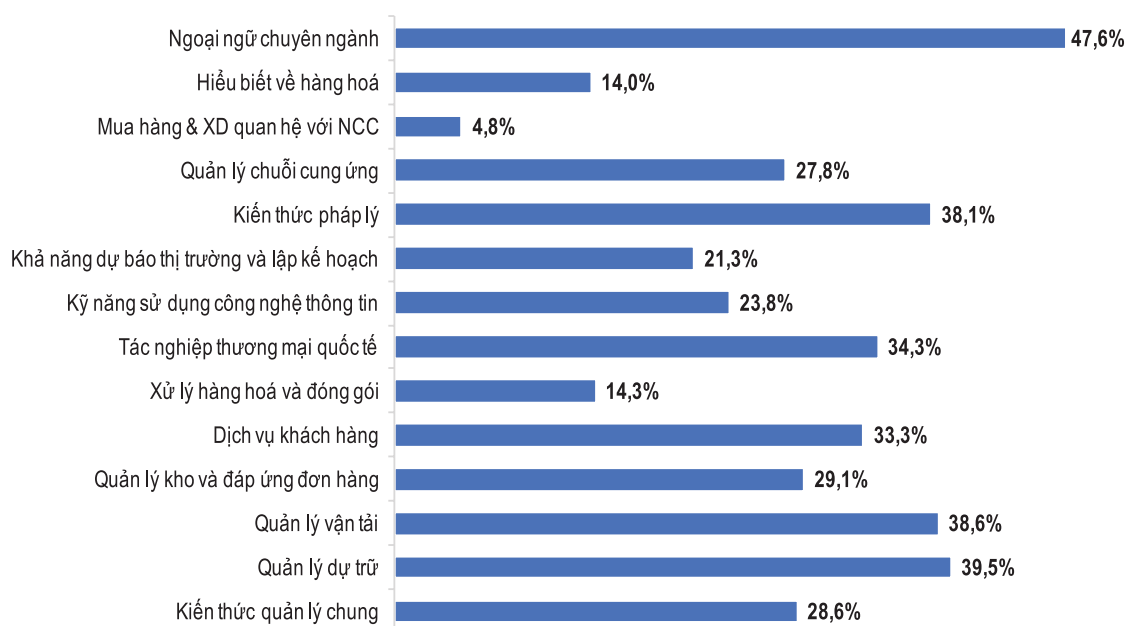
Hình 27. Đánh giá của DN về nhân lực logistics ở cấp Điều phối, giám sát và cấp Kỹ thuật, nghiệp vụ



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban biên tập Báo cáo

Trong tương lai, để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics, các doanh nghiệp cho biết họ sẽ tăng cường đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực trên các nội dung như bổ sung các kỹ năng logistics cốt lõi trong quản lý dự trữ (39,5%), quản lý vận tải (38,6%) và quản lý kho hàng (29,1%) để đảm bảo quản lý được các chuỗi cung ứng phức tạp. Những kiến thức chung hơn như ngoại ngữ (47,6%), dịch vụ khách hàng (33,3%), tác nghiệp thương mại quốc tế (43,3%) và các vấn đề pháp lý (38,1%) cũng được nhiều doanh nghiệp quan tâm. Kiến thức về tiếng Anh và các kiến thức quản lý chung khác là điều kiện tiên quyết đối với nhân lực logistics trong môi trường toàn cầu hóa như hiện nay. Những số liệu thống kê này chính là căn cứ quan trọng giúp các cơ sở đào tạo xây dựng và phát triển chương trình đào tạo về logistics đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp.

Hình 28. Những nội dung cần được đào tạo cho nhân lực logistics



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban biên tập Báo cáo

4.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics

Năm 2018, công tác phổ biến, tuyên truyền về logistics đã được quan tâm thực hiện từ cấp Trung ương đến địa phương, với sự vận dụng sáng tạo nhiều kênh thông tin, tuyên truyền như truyền hình, truyền thanh, báo chí truyền thống, báo và các trang tin điện tử đến mạng xã hội và các diễn đàn trực tuyến. Nhờ đó, nhận thức của các bên liên quan về định hướng, chính sách và các nội dung trong lĩnh vực logistics ngày càng được cải thiện.

4.3.1. Công tác thông tin, tuyên truyền trên các kênh truyền thông

* Trang tin điện tử *logistics.gov.vn*

Trang tin điện tử *logistics.gov.vn* là trang tin điện tử thuộc quản lý của Bộ Công Thương, đi vào hoạt động từ năm 2017. Trang web cung cấp thông tin ngành logistics phục vụ quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp; hoạt động nghiên cứu, đào tạo trong lĩnh vực logistics. Trang web còn là địa chỉ tin cậy để kết nối giao thương, đầu tư và hợp tác cho các tác nhân trong lĩnh vực logistics.

Trung bình mỗi tháng có 07 báo cáo chuyên sâu về tình hình thị trường logistics của các thị trường lớn trên thế giới như Hoa Kỳ, Trung Quốc, EU, ASEAN, hoạt động logistics trong xuất khẩu, nhập khẩu, phân tích các chính sách quy định về logistics. Ngoài ra, trang web còn liên tục cập nhật các tin tức về hoạt động logistics, giao thương trong lĩnh vực logistics dưới dạng bài viết và đa phương tiện (video clip, hình ảnh...).

* VTV9

VTV9 là một trong những đơn vị truyền thông đã mở riêng một chuyên mục hàng tuần về logistics. Trong năm 2018, kênh truyền hình này đã làm nhiều phóng sự về ngành dịch vụ logistics và thực hiện công tác truyền thông cho ngành logistics một cách hiệu quả. Một số phóng sự đã được phát trên VTV9 về logistics bao gồm:

- Đánh thức vận tải đường sắt
- Thiếu liên kết - ngành vận tải gặp khó
- Thúc đẩy thuê ngoài dịch vụ Logistics
- Giải bài toán nhân sự ngành Logistics
- Để vận tải đường sông không chỉ là tiềm năng
- Thúc đẩy vận tải container đường biển
- Những bất cập trong giao nhận hàng hoá với hãng tàu
- Logistics và thương mại điện tử xuyên biên giới
- Những tín hiệu tích cực từ Logistics Việt Nam (phần 1)
- Những tín hiệu tích cực từ Logistics Việt Nam (phần 2)
- Vai trò kết nối và bài toán quy hoạch ICD tại Thành phố Hồ Chí Minh

* Các cơ quan truyền thông truyền thanh, truyền hình và báo chí

Ngoài ra, hoạt động logistics còn nhận được sự quan tâm và thường xuyên đưa tin của các kênh thông tin, tuyên truyền uy tín như: Thời báo Kinh tế Việt Nam, Tạp chí Vietnam Logistics Review, Báo Công Thương, Báo Đầu tư, Báo Giao thông.

4.3.2. Một số hội nghị, hội thảo, hoạt động tuyên truyền về logistics trong năm 2018

Trong năm 2018 đã có nhiều hội nghị, hội thảo cấp Nhà nước và địa phương, ngành hàng được tổ chức để bàn các giải pháp nâng cao hiệu quả logistics, kết nối cung-cầu trong lĩnh vực logistics... Trong đó, một số hội nghị, hội thảo tiêu biểu gồm có:

Hội thảo quốc tế về “Số hóa trong vận tải và logistics - từ xu hướng đến thực tiễn”, ngày 6/4/2018 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tổ chức.

Tại hội thảo này, các xu hướng công nghệ mới ứng dụng trong lĩnh vực vận tải và logistics đã được giới thiệu và trao đổi với các diễn giả quốc tế đến từ Anh, Singapore và Việt Nam. Cũng trong hội thảo này, VLA đã chính thức triển khai 2 dự án về số hóa chứng từ vận tải, bao gồm dự án vận đơn số (e-FBL) tham gia giai đoạn thử nghiệm cùng với Liên đoàn giao nhận thế giới (FIATA) và dự án Lệnh giao hàng điện tử (e-DO) với mục tiêu cắt giảm chi phí trong giao nhận chứng từ nói riêng và chi phí logistics nói chung. Hiệp hội cũng công bố báo cáo kết quả điều tra việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của các công ty logistics tại Việt Nam, qua đó định hướng cho các hội viên và các công ty trong ngành mạnh dạn đẩy nhanh việc ứng dụng công nghệ để gia tăng hiệu quả hoạt động, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của công ty và ngành dịch vụ logistics của Việt Nam.

Hội nghị toàn quốc về logistics do Thủ tướng Chính phủ chủ trì, ngày 16/4/2018 tại Hà Nội. Hội nghị còn có sự tham dự của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng, lãnh đạo các bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp, chuyên gia kinh tế trong và ngoài nước tại đầu cầu Hà Nội và tại 62 điểm cầu trực tuyến cả nước. Hội nghị đã thảo luận các giải pháp giảm chi phí, kết nối hiệu quả để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành logistics. Thủ tướng cũng nêu một số chỉ tiêu quan trọng cần phấn đấu thực hiện là đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistic vào GDP đạt 8-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15-20%; tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistic đạt 50-60%, chi phí logistics giảm tương đương 16-20%; xếp hạng về chỉ số năng lực quốc gia về logistics trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

Để đạt được những mục tiêu đó, theo Thủ tướng, cần có một chương trình hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistic, nhất là ngành giao thông vận tải và công thương, trong đó tập trung hoàn thiện thể chế về dịch vụ logistic; hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistic; nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ; phát triển thị trường dịch vụ logistic; đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực logistics.

Hội thảo “Logistics và Thương mại điện tử: Đồng hành cùng phát triển” do Cục Xuất nhập khẩu và Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số (Bộ Công Thương) phối hợp tổ chức ngày 10/4/2018, tại Hà Nội.

Nhằm đánh giá thực trạng hoạt động của doanh nghiệp logistics và thương mại điện tử, tìm giải pháp và tạo tiền đề trong việc liên kết giữa doanh nghiệp logistics với doanh nghiệp thương mại điện tử, Cục Xuất nhập khẩu phối hợp với Cục Thương mại điện tử và kinh tế

số- Bộ Công Thương tổ chức hội thảo “Logistics và Thương mại điện tử: Đồng hành cùng phát triển”. Hội thảo có sự tham gia của các cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến logistics và thương mại điện tử, các hiệp hội hoạt động trong lĩnh vực logistics và thương mại điện tử, các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp thương mại điện tử, các tổ chức nghiên cứu, đào tạo trong lĩnh vực logistics và thương mại điện tử. Theo Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), đây là một hoạt động chuyên môn nhằm triển khai những mục tiêu cụ thể của Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, đồng thời cũng là bước đi hướng đến sự phát triển của kinh tế số tại Việt Nam trong thời gian tới.

Hội thảo Phát triển ngành dịch vụ logistics Thành phố Hồ Chí Minh do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam phối hợp cùng Sở Công Thương Thành phố Hồ Chí Minh đồng tổ chức ngày 20/3/2018 tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Tại Hội thảo, Sở Công Thương Thành phố Hồ Chí Minh giới thiệu *Đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng 2030* với mục tiêu kéo giảm chi phí thấp nhất có thể bằng việc hình thành các trung tâm logistics nằm ở khu vực có thị trường tiêu thụ lớn, vùng sản xuất tập trung. Ngoài ra, các trung tâm logistics này phải nằm gần hoặc có kết nối thuận tiện với cảng; tích hợp đầy đủ khép kín các dịch vụ để tối ưu hóa mọi hoạt động.

Hội thảo Giải pháp đưa Hà Nội thành trung tâm dịch vụ logistics của cả nước do Sở Công Thương Hà Nội phối hợp với Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương tổ chức tại Hà Nội ngày 3/11/2018.

Hội thảo tập trung thảo luận về vai trò, vị trí của Hà Nội trong phát triển logistics của cả vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, nhấn mạnh nhu cầu quy hoạch, phát triển hạ tầng logistics phải đi trước một bước để đáp ứng nhu cầu mở rộng sản xuất, luân chuyển hàng hóa trong tương lai. Các đại biểu cũng thống nhất Hà Nội cần phát huy lợi thế để trở thành một trung tâm đào tạo, cung cấp nhân lực logistics chất lượng cao cho các doanh nghiệp.

4.4. Hợp tác quốc tế về logistics

4.4.1. Các hoạt động trao đổi đoàn

Trong năm 2018 chứng kiến bước phát triển tích cực trong quan hệ hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics. Đã có nhiều văn bản hợp tác ghi nhớ và các chuyến giao lưu hợp tác giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam với các hiệp hội và doanh nghiệp quốc tế.

Bảng 18. Một số hoạt động trao đổi đoàn năm 2018

STT	Hợp tác	Thời gian	Nội dung chủ yếu
1	Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) - Hiệp hội logistics Singapore (SLA) ký biên bản thỏa thuận hợp tác.	26/01/2018	Trao đổi kinh nghiệm, kết nối kinh doanh trực tiếp cho các doanh nghiệp hội viên; Thường xuyên đồng tổ chức các hội thảo và hội nghị mang tầm quốc tế về logistics; Tạo ra nhiều cơ hội cho Hội viên đầu tư vào ngành logistics theo năng lực và theo luật lệ và luật pháp quốc gia quy định; thúc đẩy đào tạo nhân lực cho ngành logistics, trao đổi những phương thức thực hành tốt nhất trong hoạt động kinh doanh logistics nhằm đáp ứng nhu cầu Hội viên. Ngoài ra, hai bên sẽ hỗ trợ nhau để nâng cao vị thế trong các hoạt động dịch vụ logistics cả tầm khu vực và quốc tế.
2	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) ký kết biên bản ghi nhớ thỏa thuận hợp tác (MOU) với Phòng Thương mại quốc tế thành phố Trùng Khánh, Trung Quốc.	08/05/2018	+ Tăng cường sự hợp tác, đẩy mạnh mối quan hệ vì lợi ích chung giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics vừa và nhỏ của 2 quốc gia.
3	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Hiệp hội logistics tỉnh Quảng Tây, Trung Quốc ký kết văn bản hợp tác ghi nhớ (MOU).	10/05/2018	+ Hợp tác toàn lực trong các dự án liên vận đường sắt, đường biển, đường bộ thuộc tuyến vận tải hướng Nam; + Đảm bảo dòng chảy logistics hàng hóa thông thoáng giữa Quảng Tây tới khu vực lân cận và các nước thuộc khối ASEAN. Nếu hợp tác, quản lý và khai thác tốt, tuyến đường này sẽ mở ra cơ hội hợp tác lớn trong lĩnh vực logistics giữa doanh nghiệp hai bên, cung cấp thêm một sự lựa chọn hiệu quả trong vận chuyển hàng hóa, trong đó bao gồm các mặt hàng hoa quả nhiệt đới, nông sản, thủy hải sản xuất khẩu giữa Việt Nam với các tỉnh, thành phố sâu trong nội địa Trung Quốc cũng như các nước châu Âu, Tây Á và ngược lại.
4	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham gia nhóm công tác đường biển của Liên đoàn giao nhận thế giới (FIATA) tại Washington D.C., Hoa Kỳ.	18/6/2018	Trao đổi các vấn đề thực tiễn liên quan đến các quy định mới về đường biển, trong đó có các quy định mới của FMC (Cục hàng hải liên bang Mỹ), các quy tắc và thực tiễn, thông lệ tốt nhất cho vấn đề Lưu Container và Lưu Bãi (Demurrage and Detention),... Tài liệu về thông lệ tốt nhất đã được FIATA phát hành tại hội nghị toàn cầu tháng 9/2018.

5	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia cuộc họp của UNESCAP và cuộc họp lần thứ 12 khu vực châu Á-Thái Bình Dương của FIATA (RAP).	21-22/06/2018	Chủ tịch VLA đã có bài phát biểu trình bày về tình hình phát triển ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam cũng như các Kế hoạch hoạt động của Hiệp hội triển khai theo nhiệm vụ được giao tại Quyết định số 200/QĐ-TTg được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 14/02/2017.
6	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) là đối tác chính tại Việt Nam hỗ trợ cảng Pyeongteak (Hàn Quốc) tổ chức sự kiện quảng bá tại Hà Nội và TPHCM.	3-4/07/2018	Mở ra nhiều cơ hội kinh doanh mới cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong việc lựa chọn cảng biển.
7	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham gia hội nghị Liên đoàn giao nhận thế giới (FIATA) và Tổ chức đường sắt OSJD tại Istanbul, Thổ Nhĩ Kỳ.	11-12/7/2018	Phó chủ tịch, trưởng ban vận tải VLA đã có bài trình bày về tiềm năng và kết nối đường sắt Việt Nam trong hành lang phía Nam và các kiến nghị. Bài trình bày được đăng tải trên trang web của Liên đoàn giao nhận thế giới FIATA.com
8	Đoàn công tác của VLA tham gia hội nghị toàn cầu của FIATA tại New Delhi, Ấn Độ.	25-29/9/2018	Tham gia Hội nghị quốc tế thường niên của FIATA, mở rộng kết nối và tham gia trực tiếp vào các nhóm công tác, nâng cao uy tín và vai trò của VLA trong tổ chức quốc tế này.
9	Đoàn công tác của VLA và Sở Công Thương TPHCM đi thăm và làm việc tại châu Âu (Bỉ - Hà Lan - Đức).	1/10-9/10/2018	Tìm hiểu, học hỏi kinh nghiệm của các nước tiên tiến trong lĩnh vực logistics. Đoàn đã làm việc với 20 cơ quan, tổ chức và doanh nghiệp tại 8 thành phố (Brussels, Liege, Antwerp, Tilburg, Rotterdam, Amsterdam, Bremen và Frankfurt).
	Đoàn công tác VLA làm việc tại Hong Kong (Trung Quốc)	22-24/11/2018	VLA ký thảo thuận hợp tác ba bên với GS1 Hong Kong, Hiệp hội Logistics Hong Kong nhằm tạo thuận lợi kết nối thông tin, hàng hóa giữa các nước ASEAN và Hong Kong, tạo mạng lưới hội viên trong thông tin về logistics và thương mại và các hợp tác tiềm năng trong tương lai.

Nguồn: Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam

4.4.2. Hoạt động liên doanh, liên kết, mua bán và sáp nhập

Những doanh nghiệp khổng lồ kho vận quốc tế, đặc biệt là châu Á, đã tăng cường đầu tư vào Việt Nam trong những năm gần đây. Theo cơ sở dữ liệu của StoxPlus, nhiều thương vụ M&A đã được ghi nhận trong giai đoạn từ năm 2012 cho đến tháng 8/2018. Những tên tuổi lớn để mắt tới tiềm năng của ngành logistics Việt Nam bao gồm Shibusawa Warehouse (Nhật

Bản), Aeroport De Paris (Pháp) và DB Schenker (Đức); đặc biệt là sự kiện SG Holdings, một thương hiệu logistics nổi tiếng của Nhật đầu tư vào Việt Nam năm 2012. Năm 2016, công ty này đã đầu tư mua gần 80% cổ phần của công ty Phát Lộc Express được biết đến với tên gọi Vinlinks thuộc Tập đoàn Vingroup. Theo thỏa thuận, Sagawa sẽ cung cấp giải pháp toàn diện về logistics cho các thương hiệu bán lẻ thuộc Tập đoàn Vingroup là VinCommerce - VinDS - VinEco. Các gói dịch vụ bao gồm: vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế thông qua đường hàng không, đường biển, đường bộ; dịch vụ hải quan; kho bãi... cải tiến chất lượng dịch vụ logistics, rút ngắn thời gian vận chuyển, nâng cao chất lượng, quản trị thương hiệu và tổ chức vận hành... cho các thương hiệu bán lẻ và nông nghiệp của Vingroup theo tiêu chuẩn quốc tế. Bên cạnh đó, VinCommerce - VinDS - VinEco đồng thời có được hệ thống kho bãi với phần mềm quản lý kho Nhật Bản; đặc biệt tối ưu hóa được các giải pháp vận tải kết hợp vận tải khô và lạnh với các thiết bị bảo ôn hiện đại nhằm đảm bảo chất lượng các mặt hàng thực phẩm, rau củ quả và đồng thời tiết giảm chi phí vận tải.

Bảng 19. Một số thương vụ M&A lớn trong lĩnh vực logistics Việt Nam từ năm 2012 đến tháng 8/2018

STT	Người mua	Quốc gia	Công ty mục tiêu	Giá trị (triệu USD)	Năm
1	Công ty KLN (Singapore) PTE.LTD và Công ty CP Kerry Intergrated Logistics của HongKong	Singapore and Hongkong	Công ty CP chuyển phát nhanh Tín Thành		2012
2	Shibusawa Warehouse	Nhật	Vinafco (VFC)	9,2	2014
3	DB Schenker	Đức	Schenker Gemadept Logistics	N/A	2014
4	Bravia Capital Hongkong Ltd	Hong Kong	Đầu tư Bắc Kỳ	N/A	2016
5	Aeroport de Paris	Pháp	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV)	97,4	2016
6	SG Holdings	Nhật Bản	Công ty logistics Phat Loc Express (Vinlinks)	9	2016
7	Mekong Capital	Việt Nam	ABA Cooltrans	N/A	2016
8	Mekong Capital	Việt Nam	Nhất Tín	N/A	2017
9	CJ Group	Hàn Quốc	Công ty Cổ phần Gemadept (mảng vận tải biển và logistics)	50,9% cổ phần - 125 triệu USD	2017

Nguồn: Stox Plus và Nikkei Asian Review

Hoạt động hợp tác liên doanh liên kết cũng diễn ra rất phổ biến trong thời gian gần đây.

Bảng 20. Hoạt động hợp tác liên doanh liên kết (tính đến 31/12/2017)

STT	Doanh nghiệp hợp tác	Quốc gia	Dự án	Giá trị (triệu USD)	Năm
1	Gemadept + CMA CGM	Việt Nam + Pháp	Cảng Nước sâu Gemalink (Cái Mép - Thị Vải)	345	2017
2	Samsung SDS + Minh Phương logistics	Hàn Quốc + Việt Nam			7/2017
3	Quỹ đầu tư Warburg + Bacamex		Bất động sản, khu công nghiệp và dịch vụ logistics	200	2017
4	Vingroup + SG Holdings	Việt Nam + Nhật Bản	Biên bản thoả thuận ghi nhớ hợp tác		
5	Samsung SDS + ALS (Aviation Logistics service)	Hàn Quốc + Việt Nam	Công ty Liên doanh cung cấp dịch vụ logistics tích hợp		2017
6	MOL + cảng Cái Mép - Thị Vải	Nhật Bản + Việt Nam	Đầu tư và khai thác cảng		
7	MOL + cảng Lạch Huyện	Nhật Bản + Việt Nam	Đầu tư và khai thác cảng		
8	Tân Cảng Sài Gòn + NYK + Mitsubishi	Việt Nam + Nhật Bản	dự án khai thác cảng container đầu tư bằng vốn ODA tại Cái Mép - Thị Vải		
9	Công ty Cổ phần Giao nhận Tiếp vận Quốc tế (INTERLOG) + Công ty Cổ phần Daiichi Kamotsu	Việt Nam + Nhật Bản	Hợp tác chiến lược nhằm hướng đến hoàn thiện và nâng cao chất lượng chuỗi dịch vụ Door to Door giữa Việt Nam và Nhật Bản		10/2017
10	Tổng Công ty Bưu điện Việt Nam, Công ty Cổ phần Logistics hàng không - ALS, Công ty Đầu tư Thương mại và Dịch vụ Quốc tế - Interserco	Việt Nam	Thỏa thuận hợp tác trong lĩnh vực logistics		11/2017
11	Công ty TNHH Giao nhận Vận tải Quốc tế Dương Minh (Dương Minh Logistics) + Công ty Quốc doanh China Garments	Việt Nam + Trung Quốc	Có 13 hợp đồng thương mại giữa doanh nghiệp Việt Nam và Trung Quốc được ký kết		11/2017

Nguồn: Tổng hợp của nhóm nghiên cứu Trường Đại học GTVT TPHCM

4.4.3. Đầu tư ra nước ngoài

Theo số liệu thống kê về dự án đầu tư trực tiếp ra nước ngoài trong lĩnh vực vận tải và kho bãi được cấp phép phân theo ngành kinh tế, lũy kế số dự án còn hiệu lực tính đến hết năm 2017 là 36 dự án với tổng số vốn đăng ký là 66 triệu đô la Mỹ, chiếm 3,4% trong tổng số dự án và 0,33% so với tổng số vốn các dự án trong các ngành.

CHƯƠNG V:

**LOGISTICS
VÀ THƯƠNG MẠI
ĐIỆN TỬ**

5.1. Nhu cầu dịch vụ logistics trong thương mại điện tử (TMĐT)

Năm 2018 chứng kiến sự phát triển mạnh của thị trường TMĐT. Theo Sách Trắng Thương mại điện tử Việt Nam năm 2018 (Bộ Công Thương), quy mô thị trường TMĐT Việt Nam năm 2017 đạt 6,2 tỷ USD, đạt mức tăng trưởng 24%, ước tính số người tham gia mua sắm trực tuyến là 33,6 triệu người, giá trị mua sắm trực tuyến bình quân là 186 USD/người và tỷ trọng doanh thu TMĐT B2C so với tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng cả nước là 3,6%.

Trong điều kiện đó, các công ty TMĐT lớn đều đang xây dựng hệ sinh thái của mình, trong đó logistics là một trụ cột quan trọng. Đồng thời, số lượng các công ty nhỏ, hộ buôn bán và các cá nhân sử dụng mạng xã hội để quảng bá sản phẩm vẫn tiếp tục tăng cao, tạo ra nhu cầu dịch vụ giao hàng hoặc giao hàng kết hợp với thu tiền (COD) tăng cao đột biến, là điều khá đặc biệt tại Việt Nam.

Việc đầu tư phát triển kênh trực tuyến là một xu thế rõ rệt của các nhãn hàng. Các công ty TMĐT lớn trên thị trường gồm ba thương hiệu nổi bật trong năm là Lazada, Tiki và Shopee. Ngoài ra phải kể tới các thương hiệu khác như: Thế giới Di động, Sen Đỏ, FPT Shop, Điện máy Xanh, Adayroi,...

Điểm nổi bật	Lượng truy cập	iOS	Android	YouTube	Instagram	Facebook
1 Shopee	34.106.100	#1	#1	53.370	163.700	11.247.000
2 Thế Giới Di Động	10.547.700	#7	#6	458.120	1.970	3.345.400
3 Lazada VN	10.184.900	#2	#2	78.330	11.850	27.228.300
4 Tiki	29.436.300	#4	#4	125.590	105.800	2.571.900
5 Sen Đỏ	26.787.900	#3	#3	28.380	n/a	2.160.600
6 FPT Shop	11.608.500	n/a	n/a	119.280	5.840	2.476.200
7 Điện Máy Xanh	8.585.100	#12	#12	259.630	n/a	1.409.000
8 A Dayrui	8.371.200	#6	#7	n/a	290	499.000
9 CellphoneS	1.294.300	n/a	n/a	1.830.560	11.540	505.100
10 Vật giá	4.634.100	#12	#12	1.410	n/a	315.700

Hình 29. Thống kê theo số lượt truy cập vào các trang TMĐT (10/2018)

Lượng hàng hóa giao dịch qua các kênh trực tuyến tăng nhanh khiến nhu cầu dịch vụ logistics cho TMĐT tăng cao, trên thực tế đang vượt quá khả năng đáp ứng. Theo dự báo của Công ty Giao Hàng Nhanh, số lượng đơn hàng tăng trưởng ở mức trung bình 45% giai đoạn 2015-2020 và có thể đạt tới 530 triệu đơn hàng vào năm 2020. Trong khi đó, quy mô thị trường tăng trưởng trung bình 78% trong giai đoạn này và với giá trị (dịch vụ giao hàng) đạt 472 triệu USD vào năm 2020.

Hộp 6. Đầu tư vào các công ty TMDT hàng đầu tại Việt Nam

Lazada với sự hậu thuẫn của Alibaba vừa công bố kết nối mạng lưới hơn 155.000 nhà bán hàng với hơn 3.000 thương hiệu và hơn 300 triệu sản phẩm thuộc nhiều ngành hàng để phục vụ 560 triệu khách hàng Đông Nam Á trên nền tảng sàn giao dịch cùng các giải pháp marketing, dữ liệu số và nhiều dịch vụ thương mại khác. Năm 2015, Alibaba bỏ 1 tỷ USD thầu tóm Lazada và đầu năm 2018 công bố đầu tư thêm 2 tỷ USD vào Lazada trong mục tiêu đầu tư 4 tỷ USD trong vòng 2 năm để cho công ty thương mại điện tử này nhằm giữ vững vị thế số 1 Đông Nam Á.

Tiki xuất phát từ mô hình bán lẻ hàng hóa đã dịch chuyển sang mô hình chợ trực tuyến kể từ năm ngoái. Họ công bố hơn 13 triệu lượt truy cập hằng tháng với tỷ lệ hủy đơn hàng dưới 3%, thấp nhất trên thị trường, đảm bảo kiểm soát chất lượng hàng hóa. Họ đã được nhóm đầu tư rót vốn chi phối do JD.com dẫn đầu. JD.com có kết quả tài chính quý I/2018 nổi bật với doanh thu thuần 216 tỷ USD, tăng 33% so với quý I/2017, doanh thu dịch vụ ròng 1,4 tỷ USD, tăng 60%, tài khoản khách hàng hoạt động là 301,8 triệu tính đến 31/3/2018.

Shopee là đại diện cho nền tảng thương mại trên di động, sau gần 2 năm có mặt tại Việt Nam đã công bố đạt 18 triệu lượt download ứng dụng Shopee. Hiện Shopee có khoảng 7 triệu mặt hàng bày bán và khoảng 800.000 người bán hàng. Nhà đầu tư của họ là SEA Limited mới đây phát đi thông cáo hoàn thành việc chào bán cổ phiếu thu về 575 triệu USD và sẽ mở rộng kinh doanh với trọng tâm là phát triển nền tảng thương mại điện tử Shopee.

tapchitaichinh.vn, 5/11/2018

Hình 30. Dự báo tăng trưởng số đơn hàng và quy mô thị trường

Nguồn: GHN, Hội thảo tại Hà Nội, 11/4/2018

5.2. Một số mô hình dịch vụ tiêu biểu

5.2.1. Dịch vụ Chuyển phát nhanh (CPN)

Là dịch vụ chuyển phát nhanh thư, tài liệu, vật phẩm, hàng hóa từ người gửi đến người nhận giữa trong nước Việt Nam và các nước trên thế giới.

Số liệu tại niên giám Những trang vàng cho thấy, số lượng doanh nghiệp đăng ký thực hiện dịch vụ loại này đã được tăng lên đáng kể khi vào cuối năm 2016 chỉ có tổng cộng khoảng hơn 200 công ty, hiện có 362 công ty đăng ký, trong đó có CPN quốc tế là 198 công ty và CPN trong nước là 164 công ty.

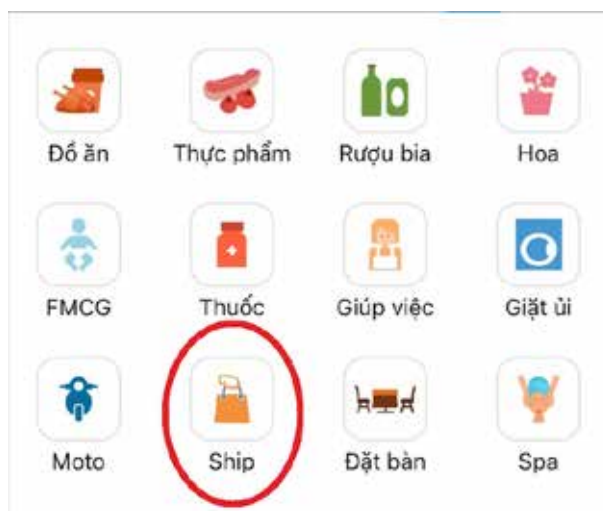
Một số tiêu chí kỹ thuật của dịch vụ như sau:

- Khối lượng bưu gửi thông thường: Tối đa 31,5kg/bưu gửi.
- Đối với bưu gửi là hàng nguyên khối không thể tách rời, vận chuyển bằng đường bộ được nhận gửi tối đa đến 50kg, nhưng phải đảm bảo giới hạn về kích thước theo quy định.
- Đối với bưu gửi là hàng nhẹ (hàng có khối lượng thực tế nhỏ hơn khối lượng quy đổi), khối lượng tính cước không căn cứ vào khối lượng thực tế mà căn cứ vào khối lượng quy đổi theo cách tính như sau: khối lượng quy đổi (kg) = chiều dài x chiều rộng x chiều cao (cm) / 6000.

Đáng chú ý, trong năm qua dịch vụ chuyển phát đã có nhiều dạng thức mới, nhất là giao hàng trong nước do nhiều thương hiệu mới thực hiện. Một số dịch vụ tiêu biểu như sau:

- Dịch vụ “NowShip” của foody.vn

Xuất phát từ việc giới thiệu các nhà hàng và món ăn, trang foody.vn đã cung cấp dịch vụ “NowShip” - dịch vụ giao hàng tức thời dành riêng cho khách hàng có nhu cầu vận chuyển hàng hóa nội thành với 3 tiêu chí: Tiết kiệm - Hỏa tốc - Đảm bảo.



Hình 31 - Các mặt hàng được giao “Siêu tốc” tại foody.vn

- Giao hàng “Siêu tốc” của Sendo.vn:

Công ty này hợp tác với dịch vụ giao hàng của Grab là GrabExpress để cho ra mắt dịch vụ *giao hàng siêu tốc 3h* tại Thành phố Hồ Chí Minh để giúp hàng hóa đến tay người mua trong khoảng thời gian nhanh nhất và sớm nhất có thể. Tất cả hàng hóa nào có biểu tượng dịch vụ này đều có thể giao đến tay khách hàng trong khoảng thời gian tối đa không quá 3h, dịch vụ này tương tự như TikiNow của Tiki hay Giao hàng siêu tốc của Lazada.

Tùy vào các mốc thời gian đặt hàng khác nhau mà khách hàng sẽ nhận được hàng vào các khung giờ tương tự, chi tiết có thể xem bên dưới bảng thời gian đặt và giao hàng.

Thời gian đặt hàng	Thời gian giao hàng
00:00 -> 07:59	Trước 11h cùng ngày
08:00 -> 16:00	Giao hàng trong 3 tiếng
16:01 -> 23:59	Trước 11 giờ ngày hôm sau

- Các dịch vụ của “Alogiaongay”:

Trang alogiaongay.vn đưa ra dịch vụ giao hàng tại Thành phố Hồ Chí Minh như sau:

* Gói dịch vụ giao hàng siêu tốc: Với tốc độ giao hàng tối đa 4 tiếng từ lúc nhận đơn hàng. Người mua hàng sẽ nhận được ngay sản phẩm yêu thích của mình khi vừa đặt hàng online, mang lại cảm giác thoải mái nhất và gia tăng khả năng lựa chọn mua hàng cho các shop. Chỉ với 30.000 việc gia tăng tỷ lệ bán hàng sẽ được đẩy mạnh hơn.

* Gói dịch vụ giao hàng 6 tiếng: Sáng nhận chiều giao, chiều nhận sáng hôm sau giao. Đây là gói dịch vụ thuận tiện nhất cho khách hàng để gia tăng khả năng bán hàng. Chỉ với 20.000 người mua sẽ nhận ngay được sản phẩm yêu thích của mình trong ngày.

* Gói dịch vụ giao hàng tối: Đưa đến cho người mua hàng nhiều lựa chọn mua hàng hơn kể cả vào buổi tối, cải thiện hơn việc chăm sóc khách hàng của các shop, đẩy mạnh việc hàng hoá được phục vụ đến tay người tiêu dùng với mức phí 40.000 đồng.

* Gói dịch vụ giao hàng qua ngày: Hôm nay nhận giao ngay hôm sau. Với những khách hàng dễ tính thì gói dịch vụ này mang lại cho các shop phương án tiết kiệm hơn những vẫn đảm bảo khách hàng nhận được sớm nhất sản phẩm của mình, đảm bảo việc kinh doanh thuận lợi chỉ với 15.000 đồng.

* Gói dịch vụ giao hàng tiết kiệm: Giúp các shop tiết kiệm chi phí tối đa chỉ với 10.000 đồng. Giảm thiểu chi phí giao nhận và đưa ra mức giá tốt nhất cho sản phẩm của mình đến tay khách hàng.

5.2.2. Giao hàng - thu tiền (COD)

Thấu hiểu những khó khăn trong việc kinh doanh hàng hoá trực tuyến tại Việt Nam là khâu giao hàng và thanh toán, nhiều công ty đã thiết kế dịch vụ Giao hàng - Thu tiền hộ cho

những chủ hàng kinh doanh online. Hầu hết các công ty chuyển phát - giao hàng trên thị trường đều đang áp dụng dịch vụ này. Tại công ty như Giao Hàng Nhanh, năm 2017 lượng tiền thu hộ đã lên tới tương đương 400 triệu USD.

5.2.3. Dịch vụ giao hàng chặng cuối

Dịch vụ logistics chặng cuối đã được hình thành khá rõ nét thông qua hoạt động của những công ty tiêu biểu trên thị trường. Ngoài các công ty đa quốc gia vốn đã có mạng lưới toàn cầu thì các công ty trong nước cũng đã thực hiện được dịch vụ này.

Các công ty cung cấp dịch vụ LMD có hai thành phần dịch vụ tích hợp với nhau là vận tải - giao hàng và trung tâm phân loại - chia chọn. Trong đó, việc tổ chức hoạt động phân loại - chia chọn đóng vai trò quan trọng đối với chất lượng và năng lực (quy mô) thực hiện dịch vụ. Trong năm qua, các công ty lớn về LMD đều quan tâm tới việc này.

- Vietnam Post khai trương trung tâm phân loại hàng hóa tại Hiệp Phước.
- Viettel Post nâng cấp trung tâm phân loại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và chuẩn bị tự động hóa các kho phân loại chủ yếu của mình, được biết ít nhất là 2 trong số 7 kho phân loại hiện nay của công ty.
- Giao Hàng Nhanh cũng xúc tiến chọn giải pháp tự động hóa cho các kho phân loại của mình.

Các kho trên đây có năng suất cao điểm hiện tại từ 50.000 đến hơn 100.000 đơn hàng/ngày.

5.3. Một số doanh nghiệp logistics phục vụ TMĐT ở Việt Nam

5.3.1. Lazada Express

Lazada Express là công ty con thực hiện một phần dịch vụ logistics của Tập đoàn Lazada. Trước năm 2017, Lazada quản lý hàng hóa tại các kho thường. Hiện nay, Lazada là công ty tiên phong trong việc đầu tư ứng dụng công nghệ nhằm nâng cao chất lượng hoạt động logistics. Điển hình là đầu tư cho trung tâm Phân loại hàng hóa tự động. Hệ thống này sử dụng robot để tự động chia chọn hàng hóa đến các hub của Lazada Express cũng như chia chọn cho từng 3PL đang là đối tác của Lazada. Hàng hóa được đưa lên hệ thống băng chuyền, sau đó sẽ đi qua khu vực cân đo tự động và được robot chia theo từng tuyến trên cơ sở mã vạch đã được in sẵn trên vận đơn. Những món hàng trung bình và lớn không quá 20kg sẽ được đưa thẳng vào hệ thống, các món hàng nhỏ sẽ cho vào khay nhựa chuyên dụng và đặt vào băng chuyền. Hệ thống này sử dụng robot với các cảm biến đọc nhanh các mã vạch trên món hàng, nhận ra tuyến địa lý mà hàng cần đến, để tự động chia chọn hàng hóa đến các "hub" của Lazada Express, với tư cách đơn vị giao nhận, hàng hóa cũng được chia chọn cho các đối tác giao nhận đang hợp tác với Lazada. Ngoài việc chia chọn, hệ thống có thể đo kích cỡ và cân nặng của món hàng một cách chính xác, nhanh chóng và tự động. Các nhân

Hộp 7. Trung tâm hoàn tất đơn hàng

Trung tâm hoàn tất đơn hàng (Fulfillment Center - FC) cung cấp dịch vụ liên quan đến quản lý hàng hóa từ lúc vào kho đến lúc người mua hàng nhận được sản phẩm, bao gồm các hoạt động: lấy hàng từ người bán, lưu kho, xử lý đơn hàng, lấy hàng từ kho, đóng gói và vận chuyển đến địa chỉ khách hàng. Dịch vụ của FC khá giống với DC, tuy nhiên hàng hóa qua FC chủ yếu là hàng nhỏ, nhận hàng từ nhiều đầu mối và giao hàng cho người sử dụng cuối cùng. FC phát triển gắn liền với sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử.

Trung tâm hoàn tất đơn hàng phát triển ngày càng mạnh ở Việt Nam với nhiều doanh nghiệp thành công như Viettel Post, Vietnam Post,... Bên cạnh các doanh nghiệp logistics lớn có nền tảng lâu đời đó hay các công ty nước ngoài, một số doanh nghiệp trẻ Việt Nam bắt đầu đầu tư vào trung tâm hoàn tất đơn hàng khoảng 5 năm gần đây, trong đó GiaoHangNhanh, GiaoHangTietKiem là những đại diện điển hình và thành công. Nhờ hệ thống mạng lưới điểm giao dịch và phương tiện vận chuyển linh hoạt, hoạt động sôi động tại nội thành các đô thị lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ..., các doanh nghiệp này có thể giao và lấy hàng trong 6 giờ đồng hồ. Đồng thời cung cấp một số dịch vụ bổ sung cho các website bán hàng online như thu hộ, giao hàng đồng kiểm, giao ngoài giờ, giao hàng đảm bảo, đóng gói, chia nhỏ, gộp hàng...

Bên cạnh đó, còn có rất nhiều doanh nghiệp nhỏ hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực chuyển phát nhanh cũng cung cấp dịch vụ hoàn tất đơn hàng. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp logistics này đều có đặc điểm chung là quy mô nhỏ, địa bàn hạn chế, dịch vụ lưu kho và quản lý kho hàng chưa thực sự hoàn thiện và chuyên nghiệp.

Trung tâm hoàn tất đơn hàng của các website thương mại điện tử: Bên cạnh các doanh nghiệp kinh doanh logistics thuần túy như trên, các doanh nghiệp kinh doanh thương mại điện tử cũng có trung tâm hoàn tất đơn hàng riêng. Các trang web lớn bán hàng online như Lazada, Shopee, Adayroi, Lotte,... đều có trung tâm hoàn tất đơn hàng của riêng mình với quy cách hoạt động chuyên nghiệp, hệ thống quản lý kho hiện đại, cung cấp đầy đủ dịch vụ từ lưu kho, bảo quản, chia nhỏ, đóng gói, dán nhãn, vận chuyển... Thực tế, các trung tâm hoàn tất đơn hàng của các website thương mại điện tử này hiện đang là mô hình phát triển hoàn thiện nhất trong trung tâm hoàn tất đơn hàng tại Việt Nam.

viên chỉ cần xem lại rồi bỏ hàng hóa vào bao niêm phong, xe chở hàng sẽ lùi vào tận nơi, món hàng đã sẵn sàng lên đường đến với người mua một cách nhanh nhất.

Hệ thống mới với tốc độ bằng chuyển gấp ba lần so với hệ thống bằng chuyển sử dụng trước đây, giúp tăng hiệu quả xử lý hàng hóa lên với hiệu quả tương ứng. Không những thế, robot tự động giúp giảm thiểu những khâu phức tạp nhất của quy trình chia chọn hàng hóa so với việc thực hiện thủ công trước đây, đồng thời hàng hóa được chia chọn chính xác hơn. Khi vận hành hệ thống này, tỷ lệ sai sót gần như bằng 0.

Với việc đưa hệ thống vào hoạt động, bộ máy nhân sự ở khâu vận hành được giảm bớt do những công việc phức tạp nhất, tốn thời gian và đòi hỏi độ chính xác đã được xử lý bởi robot tự động. Trước đây, việc sắp xếp, phân loại hàng hóa bằng tay mất rất nhiều thời gian vì nhân

viên phải scan mã vạch để phân loại, dễ dẫn đến sai sót vào những ngày mua sắm lớn. Thế nhưng, với hệ thống tự động, công suất được tăng từ 3-5 lần. Từ đó, công ty có thể tăng khả năng giao hàng nhanh và đúng giờ cho khách hàng.

Năm 2018, Lazada tiếp tục đầu tư cho công nghệ. Ngày 12/6/2018, LEL Express chính thức giới thiệu hệ thống phân loại hàng hóa tự động thứ hai với diện tích gần 1 ha, được đặt tại Trung tâm Logistics Hateco, số 1 Huỳnh Tấn Phát, Khu Công Nghiệp Sài Đồng B, Long Biên, Hà Nội. Trung tâm này có diện tích và quy mô lớn gấp đôi so với trung tâm đầu tiên ở Thành phố Hồ Chí Minh. Hệ thống tại Hà Nội với công suất lên tới 10.000 sản phẩm/giờ được kì vọng sẽ đáp ứng sản lượng hàng hóa của Hà Nội trong khoảng 2 năm tới. Sau đó, LEL Express sẽ chuyển qua giai đoạn thứ 2 của phân loại tự động.

Ba hình thức giao hàng trên Lazada

Theo Lazada, khách hàng có thể phân loại theo các nhóm đối tượng khác nhau, ví dụ như:

- Người thích giao hàng với giá rẻ
- Người thích giao hàng với tốc độ nhanh
- Người thích giao hàng nhận ngay lập tức trong vài giờ...

Vì vậy, Lazada có các hình thức giao hàng để phù hợp với từng nhóm người tiêu dùng như dưới đây (tương tự các dịch vụ giao hàng của Ahamove, LalaMove...):

- **Giao hàng tiết kiệm:** đây là hình thức giao hàng tiết kiệm chi phí nhất bởi vì thời gian giao hàng sẽ dài hơn bình thường.
- **Giao hàng tiêu chuẩn:** đây là hình thức giao hàng có chi phí cao hơn **Giao hàng tiết kiệm** một chút nhưng thời gian nhận hàng lại nhanh hơn.
- **Giao hàng hỏa tốc:** đây là hình thức giao hàng và nhận trong ngày nếu như đơn hàng được đặt trước 10h30 sáng và nếu sau thì sẽ nhận vào ngày hôm sau.

Phí giao hàng sẽ được tính dựa trên trọng lượng, kích thước của gói hàng và khoảng cách giữa kho nhà cung cấp và địa chỉ giao hàng.

5.3.2. Vietnam Post

Tổng công ty Bưu điện Việt Nam (Vietnam Post) có lợi thế về mạng lưới bưu cục rộng gần kết với gần 13.000 điểm giao dịch, bán kính phục vụ bình quân đạt 2,93km/điểm, trong đó có 64 bưu cục giao dịch cấp 1, 760 bưu cục giao dịch cấp 2 và 1.793 bưu cục giao dịch cấp 3.

Vietnam Post cung cấp nhiều loại dịch vụ trong mảng này, điển hình là dịch vụ bưu gửi VNQuickpost. Có 2 dạng:

- Bưu gửi VNQuickpost dạng tài liệu sử dụng phong bì của dịch vụ.

- Bưu gửi VNQuickpost dạng hàng hóa được gói bọc trong bao bì của khách hàng, sử dụng băng keo đặc thù và sticker sản phẩm dán lên bao bì.

VNQuickpost được chấp nhận, khai thác theo hình thức ưu tiên nhanh nhất trên mạng lưới của Vietnam Post và chuyển giao cho Công ty DHL-VNPT (liên doanh của DHL Express với Tập đoàn VNPT tại Việt Nam) chuyển phát đi quốc tế trên mạng lưới toàn cầu của DHL Express. VNQuickpost được ứng dụng IT trong toàn bộ khai thác kể từ khi nhận gửi đến khi phát trên các phần mềm ứng dụng tiên tiến của Vietnam Post và Công ty DHL-VNPT.

5.3.3. EMS

Ngoài các dịch vụ chính là chuyển phát nhanh, với nhu cầu khách hàng ngày càng cao, công ty EMS đã đưa ra nhiều loại hình dịch vụ cộng thêm đa dạng, dưới đây là 12 loại dịch vụ cộng thêm của EMS:

1. Dịch vụ “Phát tận tay”: là dịch vụ mà người gửi yêu cầu phát đến tận tay cho người nhận có họ tên địa chỉ ghi trên bưu gửi.
2. Dịch vụ “Khai giá”: là dịch vụ mà người gửi có thể sử dụng thêm khi ký gửi bưu gửi, bằng cách kê khai giá trị nội dung hàng gửi. Trong trường hợp bưu gửi bị mất mát, suy sứt, người sử dụng dịch vụ được bồi thường theo giá trị bưu gửi.
3. Dịch vụ “Phát ngoài giờ hành chính”: là dịch vụ người gửi yêu cầu phát bưu gửi trong khoảng thời gian từ 17h00 đến trước 21h00 hàng ngày, trừ các ngày lễ Tết theo quy định.
4. Dịch vụ phát hàng thu tiền COD: là dịch vụ mà người gửi có thể sử dụng kèm với dịch vụ EMS để uỷ thác cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thu hộ một khoản tiền của người nhận khi phát bưu gửi (hàng hoá) và chuyển trả khoản tiền đó cho người gửi.
5. Dịch vụ “Bảo phát”: là dịch vụ mà người gửi yêu cầu được cung cấp bằng chứng phát bưu gửi có chữ ký người nhận.
6. Dịch vụ “Phát đồng kiểm”: là dịch vụ mà người gửi yêu cầu công ty thực hiện đồng kiểm số lượng sản phẩm trong bưu gửi khi nhận gửi và khi phát căn cứ theo biên bản giao nhận do người gửi cung cấp.
7. Dịch vụ EMS_VUN: là dịch vụ đảm bảo an toàn, hạn chế rủi ro cho các mặt hàng nhạy cảm vận chuyển qua đường Hàng không. Hàng không sẽ chất xếp toàn bộ các mặt hàng nhạy cảm trong container có niêm phong và bố trí phục vụ riêng trong toàn bộ quá trình vận chuyển từ bước đặt chỗ, tiếp nhận hàng tại sân bay đi, chất xếp và trả hàng tại sân bay đến. Hàng VUN (hàng nhạy cảm) bao gồm các loại hàng sau: Máy chụp ảnh, máy quay phim, máy tính xách tay, các phương tiện hỗ trợ cá nhân, điện thoại di động, hàng điện tử và các loại hàng hoá có giá trị cao khác.
8. Dịch vụ Rút bưu gửi: là dịch vụ người gửi có thể rút bưu gửi tại bưu cục gốc nếu như thời gian từ lúc nhận gửi đến thời điểm khách hàng đề nghị rút bưu gửi chưa vượt chỉ tiêu thời gian toàn trình.

9. Dịch vụ Thay đổi họ tên địa chỉ người nhận: là dịch vụ người gửi có thay đổi họ tên, địa chỉ người nhận bưu gửi tại bưu cục gốc nếu như thời gian từ lúc nhận gửi đến thời điểm khách hàng đề nghị thay đổi họ tên, địa chỉ người nhận chưa vượt quá chỉ tiêu thời gian toàn lộ trình.

10. Dịch vụ nhận tại địa chỉ: là dịch vụ mà người gửi yêu cầu doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đến nhận bưu gửi tại địa điểm do người gửi đề nghị và phải trả một khoản tiền cước theo quy định.

11. Dịch vụ Thu cước ở người nhận (EMSC): là dịch vụ mà người nhận ký hợp đồng với bưu điện để đảm bảo thanh toán toàn bộ cước phí đối với bưu gửi EMS gửi đến người nhận.

12. Dịch vụ người nhận trả tiền (EMS PPA): là dịch vụ mà người gửi ký hợp đồng với bưu điện để chỉ định cho bưu điện thu toàn bộ cước phí từ người nhận khi phát bưu gửi.

5.3.4. *Viettel Post*

Viettel Post có mạng lưới giao nhận tại 713/713 quận, huyện cả nước và đội ngũ giao nhận viên khoảng 4.000 người. Viettel Post là công ty dẫn đầu thị trường nhờ lợi thế về hạ tầng và mạng lưới bưu cục gom hàng. Từ năm 2014, Viettel Post đã đầu tư mạnh vào kho bãi, đội ngũ giao nhận, giám sát hành trình... để đón đầu sự phát triển của thương mại điện tử.

Dịch vụ của Viettel Post có tên “Chuyển phát nhanh hỏa tốc trong ngày” là một dịch vụ chuyển phát có thời gian toàn trình ngắn nhất trong tất cả các loại hình vận chuyển phát hiện nay. Dịch vụ này hướng đến sự tối ưu về thời gian gửi và nhận hàng hóa thư từ chỉ trong phạm vi 24h. Dịch vụ chuyển phát nhanh hỏa tốc trong ngày phù hợp với những ai đang có nhu cầu gửi cấp tốc hàng hóa, giấy tờ tới địa chỉ nhận ngay trong ngày gửi.

Hiện nay, chúng tôi nhận chuyển phát nhanh hỏa tốc trong nước đối với tất cả các loại, thư từ, hàng hóa như hàng tiêu dùng, hàng công nghiệp, hàng điện tử, hàng dân dụng... trong phạm vi 63 tỉnh thành phố của cả nước mà không đưa ra những quy định về kích thước và trọng lượng. Hiện nay, công ty có 2 gói dịch vụ chuyển phát nhanh hỏa tốc trong ngày bao gồm:

+ Chuyển phát nhanh hỏa tốc trong ngày tốc nội thành: Với gói dịch vụ chuyển phát nhanh này, bưu gửi của quý khách sẽ đến tận tay người nhận chỉ trong khoảng 2, 3 giờ tại các quận nội thành của Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và có thể kéo dài lên 7- 8 tiếng đối với các tỉnh thành có điều kiện địa lý khó khăn.

+ Chuyển phát nhanh hỏa tốc trong ngày liên tỉnh: Với gói dịch vụ này, bưu gửi của quý khách sẽ đến tận tay người nhận chỉ trong khoảng 24 đến 26 giờ tùy thuộc vào khoảng cách địa lý và điều kiện thời tiết.

5.3.5. Giao Hàng Nhanh

Giao Hàng Nhanh bao gồm 3 nhánh hoạt động như sau:

- GHN Express: thành lập 2012, cung cấp dịch vụ lastmile, trong đó 90% lượng hàng là từ TMĐT.
- GHN Logistics: thành lập 2017, cung cấp dịch vụ Warehouse fulfillment và Transportation (Air & Truck), 80% lượng hàng là từ B2B.
- Ahamove: thành lập 2015, cung cấp dịch vụ instant on demand, 90% là hàng TMĐT và thực phẩm đồ uống (mô hình tương tự Grab, Goviet, Uber nhưng đánh vào thị trường giao hàng).

5.3.6. Fado

Trang fado.vn được thiết kế để giúp người mua hàng tại Việt Nam có thể mua hàng trên các trang TMĐT lớn như Amazon. Với dịch vụ này, người mua hàng có thể mua được món hàng trên các trang TMĐT quốc tế mà không cần thẻ tín dụng và được cung cấp dịch vụ giao hàng trọn gói về địa chỉ tại Việt Nam. Phương thức này giúp loại bỏ lo ngại của người mua hàng về rủi ro khi thanh toán, đồng thời rút ngắn thời gian đưa món hàng đến tay người mua.



Hình 32. Quy trình dịch vụ của Fado

Một số doanh nghiệp logistics nước ngoài lớn cũng cung cấp dịch vụ hỗ trợ thương mại điện tử và hoàn tất đơn hàng, bao gồm DHL eCommerce, TNT, Kerry Express, Ninja Van,... Ninja Van là hãng vận chuyển đến từ Singapore và hiện đang có mặt trên 6 quốc gia trong khu vực Đông Nam Á. Nhờ ứng dụng các công nghệ & quy trình tiên tiến, NinjaVan được rất nhiều website thương mại điện tử & hàng đầu sử dụng như Lazada, Zalora, Shopee... tin dùng.

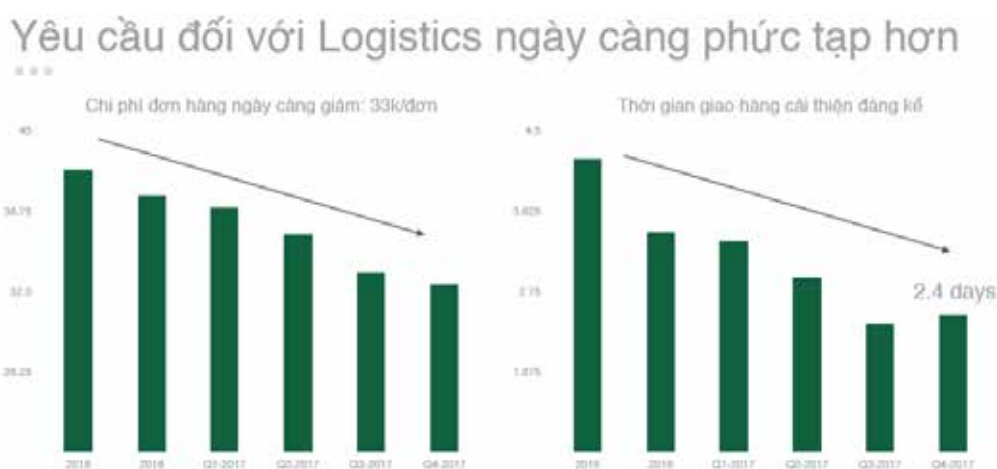
5.4. Những vấn đề mà các doanh nghiệp phải đối diện

5.4.1. Thiếu nguồn cung đầu vào cho dịch vụ

Trong khi nhu cầu khách hàng tăng cao thì nguồn cung đầu vào cho dịch vụ giao hàng tăng trưởng chậm hơn, ví dụ tăng trưởng một số nhóm như vận tải hàng không, đường bộ chỉ ở mức 20-25%/năm, các dịch vụ về kho hàng, trung tâm dịch vụ hiện tại vận hành ở mức rất sơ khai. Các nhà cung cấp dịch vụ vẫn chịu áp lực liên tục từ khách hàng TMĐT về tối ưu hóa chi phí, do đó bài toán đầu tư là rất hóc búa đối với các công ty trong nước.

5.4.2. Áp lực dịch vụ tốt hơn và chi phí thấp hơn

Yêu cầu của khách hàng là thử thách lớn đối với doanh nghiệp logistics. Theo một nhà cung cấp dịch vụ, riêng với TMĐT, chi phí logistics tại Việt Nam đang chiếm khoảng 30% doanh thu - một tỉ lệ rất cao so với các ngành nghề thương mại truyền thống. Chi phí logistics cho TMĐT tại Việt Nam cũng đang cao hơn so với nhiều nước khác như: Ấn Độ 15% (2017), Hoa Kỳ 11,7% (2015), Trung Quốc 12% (2015).



Hình 33. Thay đổi của thời gian và chi phí giao hàng từ trong 3 năm qua

Nguồn: Số liệu của GHN

Trong khi đó, mức dịch vụ yêu cầu ngày càng cao. Theo đó, yêu cầu giao hàng nhanh trong thành phố lớn là 2-6 giờ, toàn quốc là 1 - 2 ngày. Chi phí thấp và ngày càng thấp hơn, từ gần 50.000đ năm 2015 tới 33.000đ quý 4/2017. Dịch vụ phải tốt hơn, ngoài các điều kiện đúng địa điểm, đúng khách hàng, đúng thời gian thì còn là thái độ nhân viên, quy trình đơn giản, thông tin xuyên suốt,...

5.4.3. Khung pháp lý trong TMĐT xuyên biên giới

Nhìn chung, kiến thức về pháp luật của các bên chủ hàng, khách hàng, nhân viên các công ty còn thấp; Trong khi đó, hiện vẫn chưa có luật về logistics cho TMĐT. Quy định về giao thông thay đổi thường xuyên, nhiều quy định mang tính hạn chế đã có từ rất lâu mà không có sự thay đổi để phù hợp với sự phát triển của thị trường.

Một số chi tiết cụ thể do doanh nghiệp nêu gồm có:

- ✓ Người nhập khẩu không còn là các nhà nhập khẩu chuyên nghiệp mà đa số là cá nhân mua hàng TMĐT, dẫn tới kiến thức và sự tuân thủ các yêu cầu trong nước là một thách thức rất lớn và vẫn liên tục tăng.
- ✓ Mã HS và định giá Hải quan đòi hỏi chuyên môn, khó để hiểu và không phù hợp cho các cá nhân tuân thủ.
- ✓ Quy định hiện hành không cho phép dễ dàng cho các đơn hàng hoàn trả và áp dụng hoàn thuế.
- ✓ Thông quan hàng trị giá tối thiểu và trị giá thấp: Mức phí miễn thuế hiện có giá trị thấp hơn so với mặt bằng chung (các nước khác) trong khi số lượng lớn lô hàng là hàng giá trị thấp.
- ✓ Khó khăn trong thông quan các lô hàng giá trị cao: Đăng ký nhập khẩu, Giấy ủy quyền, Giấy phép, yêu cầu về các giấy tờ bổ sung khiến các đơn hàng TMĐT gặp khó khăn trong quá trình thông quan.
- ✓ Quy định hiện nay yêu cầu hàng hóa vận chuyển trên đường phải có hóa đơn, nhưng hàng TMĐT do rất nhiều chủ hàng tập hợp lại với khối lượng và trị giá rất nhỏ, do vậy yêu cầu về hóa đơn cũng như kiểm tra chuyên ngành tại cửa khẩu rất khó đáp ứng.

5.4.4. Vận tải hàng không và hạ tầng liên quan

Vận tải hàng hóa hàng không là phương tiện chủ lực trong TMĐT, nhất là TMĐT xuyên biên giới. Tuy nhiên, ngoài tàu bay thì hệ thống kết nối phức tạp và dịch vụ hàng hóa còn thủ công dẫn tới tốc độ và sản lượng xử lý ra vào các cảng còn rất chậm.

Tại Thành phố Hồ Chí Minh và toàn Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, khu vực Đồng bằng sông Cửu Long có hàng trăm ngàn doanh nghiệp, nhưng chỉ có 2 ga hàng hóa hàng không và không có nơi nào được quy hoạch cho dịch vụ hàng TMĐT. Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics cho TMĐT phải thuê các địa điểm xung quanh sân bay Tân Sơn Nhất vốn nằm xen lẫn với doanh trại quân đội hay khu dân cư, đường giao thông kết nối rất khó khăn, chia sẻ nhau hoặc tận dụng những khoảnh diện tích 2.000-3.000m².

Tại Nội Bài và Hà Nội, dù có không gian rộng lớn hơn so với Thành phố Hồ Chí Minh nhưng cũng chưa có khu vực quy hoạch dài hạn cho hàng hóa TMĐT.

5.4.5. Phương tiện vận tải đầu cuối và dịch vụ hỗ trợ

Phương tiện vận chuyển không đa dạng, thiếu và giá thành cao. Chủ yếu các nhà vận tải đang giao hàng bằng xe máy có sức chứa nhỏ, trong khi hiệu quả của xe tải không cao do chi phí đầu tư và vận hành đều cao.

Sản lượng hàng hóa tăng trưởng nhanh trong khi đó không có sự đáp ứng kịp thời về phương tiện vận chuyển mới như xe đạp điện, xe ba bánh, bốn bánh điện để tăng thêm công suất.

Các dịch vụ hỗ trợ logistics cho TMĐT còn yếu và thiếu, dịch vụ cho thuê phương tiện chuyển phát hàng hóa, phát triển phương tiện vận chuyển đặc thù còn chưa phát triển.

5.4.6. Thanh toán bằng tiền mặt trong TMĐT

Việt Nam sử dụng tiền mặt nhiều nhất so với những nước khác trong khu vực Đông Nam Á. Điều này dẫn tới rủi ro cho nhân viên giao nhận khi phải mang theo lượng tiền mặt lớn. Cũng vì lý do này mà tỷ lệ giao hàng không thành công cao (khách hàng không chấp nhận gói hàng đã đưa đến hoặc hủy đơn hàng trước khi được giao).

5.4.7. Cung cấp thiết bị, giải pháp công nghệ

Các doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong việc tìm kiếm giải pháp hệ thống, nhất là các hệ thống chia chọn - phân loại hàng hóa, kho tự động, kho thực hiện đơn hàng. Việc này dẫn tới việc ứng dụng công nghệ trong logistics cho TMĐT còn thấp, phần nhiều hoạt động thủ công dẫn đến sai sót, chi phí cao, nhất là khi sản lượng tăng trưởng mạnh.

5.4.8. Nguồn nhân lực

Ba vấn đề được các doanh nghiệp nêu lên tại Hội thảo Logistics trong TMĐT tại Hà Nội tháng 4/2018 nhấn mạnh là:

- ✓ Thiếu nhân lực có trình độ và kinh nghiệm;
- ✓ Chủ yếu là vừa làm vừa học, thiếu kiến thức nền tảng về EC-Logistics;
- ✓ Cạnh tranh về nhân lực giữa các công ty trong thị trường và các công ty mới.

5.5. Một số gợi ý nâng cao năng lực dịch vụ logistics cho TMĐT**5.5.1. Phát triển các trung tâm logistics hay tổ hợp dịch vụ hàng hóa hàng không**

Theo quy hoạch các trung tâm logistics cả nước, cần có 3 trung tâm logistics chuyên dụng dành cho hàng hóa hàng không, tuy nhiên tới nay vẫn chưa có mặt bằng cụ thể cho các trung tâm này.

Theo nhu cầu thực tế, tại các sân bay lớn và cả các nơi khác có sân bay quốc tế và là trung tâm kinh tế của vùng như Cần Thơ hay các sân bay nằm ở vị trí có thể kết nối với cảng biển

như Hải Phòng hoặc Quảng Ninh, Vũng Tàu, Chu Lai đều cần tính đến khả năng đầu tư cho các tổ hợp hàng hóa hàng không kết hợp đa phương thức.

Trước mắt cần tập trung hỗ trợ để Cần Thơ có thể xây dựng trung tâm logistics hàng không, vừa làm giảm tải và vừa dự phòng cho Tân Sơn Nhất, vừa giúp vùng Đồng bằng sông Cửu Long phát triển, được kết nối nhanh hơn tới thị trường trong nước và quốc tế.

5.5.2. Quy hoạch riêng (bổ sung) hệ thống các trung tâm thực hiện đơn hàng TMĐT cho các đô thị lớn như Hà Nội và TP.HCM để có một vành đai các trung tâm phân bố hợp lý xung quanh đô thị, giúp quá trình luân chuyển và tồn trữ hàng hóa nhanh và rẻ hơn

Các nhà đầu tư xây dựng giao thông và bất động sản cần chú trọng thiết kế các kết cấu kỹ thuật, công trình phụ trợ hỗ trợ hoạt động vận chuyển, giao nhận hàng hóa, nhất là tại các điểm nút giao thông, địa điểm đông dân cư...

Cùng với việc này, cơ quan chức năng cần có quy định cho việc thiết kế chế tạo, vận hành các loại phương tiện giao hàng đa dạng, hiệu quả hơn so với xe gắn máy chở người.

5.5.3. Đào tạo nhân lực logistics chuyên TMĐT và các ngành liên quan

Đây là lĩnh vực đang phát triển mạnh trong hiện tại và tương lai nên cần đầu tư phát triển con người. Các trường đại học và cao đẳng cần có chương trình đào tạo chuyên sâu vào logistics cho TMĐT. Việc này cần được kết nối với các chuyên môn về công nghệ và thương mại, phát triển sản phẩm và dịch vụ, không chỉ là một dạng đặc biệt của logistics.

5.5.4. Chính phủ và các Bộ, ngành

Hoàn thiện khung pháp lý về TMĐT và logistics cho TMĐT với những chi tiết cụ thể như hóa đơn chứng từ hàng hóa đi đường, các quy định quản lý giao thông; Tạo điều kiện để khuyến khích các doanh nghiệp ứng dụng và phát triển công nghệ tự động, phát triển các phương tiện “xanh” phù hợp với EC-logistics; Có những chính sách, hướng dẫn cụ thể cho việc khai thác xe điện ba bánh, bốn bánh, drone... cho ngành logistics; Tạo điều kiện và hỗ trợ để thanh toán điện tử được triển khai rộng rãi tại Việt Nam, hạn chế giao dịch tiền mặt; Tạo “sân chơi” để các doanh nghiệp kết nối với nhau, cùng hỗ trợ nhau phát triển.

KẾT LUẬN

Những thay đổi trong môi trường kinh tế, thương mại toàn cầu dưới tác động của cuộc chiến thương mại giữa các nền kinh tế lớn, đan xen với những nỗ lực tự do hóa thương mại và sự phát triển của khoa học công nghệ đang định hình lại các chuỗi cung ứng và dòng đầu tư quốc tế. Để giữ vững tay chèo trước các con sóng cả, mỗi nền kinh tế đều phải xây dựng và phát huy được nền tảng nội lực, đồng thời tích hợp được những cơ hội từ môi trường bên ngoài để tạo nên ưu thế cạnh tranh cho mình.

Trong bối cảnh đó, năng lực cạnh tranh của lĩnh vực logistics- lĩnh vực liên kết và xuyên suốt hầu như mọi mặt của đời sống kinh tế, xã hội, nổi lên như một trong những điều kiện quan trọng cho sự tồn tại và thành công của mỗi doanh nghiệp và mỗi nền kinh tế.

Như Báo cáo logistics năm 2017 đã từng khuyến cáo, trong năm 2018, các cơ quan quản lý nhà nước và hiệp hội, doanh nghiệp chú ý tập trung triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ nêu trong Quyết định 200/QĐ-TTg tại các Bộ ngành, địa phương và hiệp hội; đẩy mạnh cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đặc biệt là thủ tục kiểm tra chuyên ngành...Năm 2018, cải cách thủ tục hành chính là điểm sáng trong nỗ lực nâng cao năng lực cạnh tranh của logistics Việt Nam.

Những nỗ lực triển khai các công trình hạ tầng logistics trọng điểm (cảng Lạch Huyện, đường cao tốc Hải Phòng - Quảng Ninh, sân bay Long Thành, trung tâm logistics cấp I tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh) cũng đã được quan tâm, nhưng cần đẩy nhanh tiến độ hơn nữa trong năm 2019.

Năm 2018 cũng là một năm sôi động trên mặt trận đào tạo và tuyên truyền về logistics, với hoạt động tích cực của Mạng lưới đào tạo về logistics, thông qua cuộc thi Tài năng trẻ logistics và nhiều chương trình hợp tác đào tạo, nghiên cứu, xây dựng chương trình, giáo trình đào tạo trong lĩnh vực này. Đó là sự chuẩn bị bền vững nhất cho một thế hệ logistics mới, chuyên nghiệp hơn, tự tin hơn bước vào kỷ nguyên của logistics 4.0.

Báo cáo logistics Việt Nam năm 2018 đã tổng hợp và phân tích thực trạng, dự báo các triển vọng và nỗ lực truyền tải các thông điệp về xây dựng lĩnh vực logistics bền vững cho Việt Nam trong thời gian tới.

Trong những năm tới, với sự tham gia rộng rãi hơn của các chuyên gia trong nước và những tinh hoa tiếp thu từ bạn bè quốc tế, các Báo cáo Logistics thường niên hy vọng sẽ đáp ứng tốt hơn nữa nhu cầu thông tin của các độc giả trong và ngoài nước; qua đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics, đưa Việt Nam trở thành một trung tâm logistics của ASEAN.

PHỤ LỤC

Doanh thu, chi phí logistics và dịch vụ 3PL tại các quốc gia và vùng lãnh thổ

Nước	GDP 2016 (tỷ USD)	Logistics (GDP %)	Chi phí logistics (tỷ USD)	Doanh thu 3PL trong tổng logistics %	Doanh thu 3PL
Tổng	75.278,1	10,9%	8.226,3	9,8%	802,2
Algeria	160,8	16,5%	26,5	7,5%	2,0
Ai Cập	332,3	14,8%	49,2	8,1%	4,0
Morocco	103,6	15,0%	15,5	8,4%	1,3
Nigeria	406,0	16,1%	65,4	7,0%	4,6
Nam Phi	294,1	10,9%	32,1	10,0%	3,2
Sudan	94,4	17,5%	16,5	7,3%	1,2
Các nước châu Phi khác	793,0	17,4%	137,9	7,2%	9,9
Tổng châu Phi	2,184,3	15,7%	343,1	7,6%	26,2
Australia	1,259,0	8,6%	108,3	10,2%	11,0
Bangladesh	227,9	15,6%	35,6	7,9%	2,8
China	11,218,3	14,5%	1,626,7	10,2%	166,7
Hong Kong	320,7	8,5%	27,2	11,0%	3,0
Ấn Độ	2,256,4	13,0%	293,1	7,0%	20,5
Indonesia	932,4	24,0%	223,8	7,3%	16,3
Nhật Bản	4,938,6	8,5%	419,8	10,5%	44,1
Macao	44,1	10,0%	4,4	9,1%	0,4
Malaysia	296,4	13,0%	38,5	7,0%	2,7
New Zealand	182,0	11,2%	20,4	9,3%	1,9

Nước	GDP 2016 (tỷ USD)	Logistics (GDP %)	Chi phí logistics (tỷ USD)	Doanh thu 3PL trong tổng logistics %	Doanh thu 3PL
Philippines	304,7	13,0%	39,6	7,1%	2,8
Singapore	297,0	8,5%	25,2	11,5%	2,9
Hàn Quốc	1,411,3	9,0%	126,9	11,1%	14,1
Đài Loan	528,6	9,0%	47,7	10,9%	5,2
Thái Lan	406,9	15,0%	61,0	7,4%	4,5
Việt Nam	201,3	20,0%	40,3	7,4%	3,0
Các nước châu Á - Thái Bình Dương khác	262,4	17,5%	46,0	6,7%	3,1
Tổng châu Á - Thái Bình Dương	25,087,9	12,7%	3,184,5	9,6%	305,0
Kazakhstan	133,8	15,1%	20,2	7,9%	1,6
Nga	1,280,7	16,1%	206,2	7,7%	15,9
Ukraine	93,3	15,9%	14,8	8,1%	1,2
Các nước CIS khác	234,0	16,3%	38,1	7,9%	3,0
Tổng các nước CIS	1,741,8	16,0%	279,3	7,8%	21,7
Áo	386,8	9,3%	36,0	10,3%	3,7
Bỉ	467,0	8,7%	40,6	10,3%	4,2
Cộng hòa Séc	193,0	11,0%	21,2	9,4%	2,0
Đan Mạch	306,7	9,6%	29,4	10,2%	3,0
Phần Lan	236,9	9,3%	22,0	10,0%	2,2
Pháp	2,463,2	9,5%	233,7	10,5%	24,5
Đức	3,466,6	8,8%	305,5	10,5%	32,1
Hy Lạp	194,2	13,6%	26,4	8,7%	2,3
Hungary	125,7	13,1%	16,5	9,1%	1,5

Nước	GDP 2016 (tỷ USD)	Logistics (GDP %)	Chi phí logistics (tỷ USD)	Doanh thu 3PL trong tổng logistics %	Doanh thu 3PL
Ireland	293,6	9,6%	28,2	9,9%	2,8
Italy	1,850,7	9,7%	179,6	10,6%	19,0
Hà Lan	771,2	8,3%	64,3	14,5%	9,3
Na Uy	370,4	9,6%	35,6	10,1%	3,6
Ba Lan	467,6	11,7%	54,7	9,3%	5,1
Bồ Đào Nha	204,8	12,1%	24,8	9,3%	2,3
Rumani	187,0	14,5%	27,1	8,1%	2,2
Tây Ban Nha	1,232,6	9,7%	119,3	10,0%	11,9
Thụy Điển	511,4	8,1%	41,4	10,6%	4,4
Thụy Sĩ	659,9	8,9%	58,7	10,2%	6,0
Anh	2,629,2	8,8%	230,4	10,5%	24,2
Các nước châu Âu khác	530,0	13,2%	70,1	8,6%	6,0
Tổng châu Âu	17,548,5	9,5%	1,665,5	10,3%	172,3
Iran	376,8	16,2%	61,0	7,7%	4,7
Israel	318,4	11,3%	36,0	9,4%	3,4
Pakistan	284,2	15,6%	44,3	7,9%	3,5
Ả Rập Xê Út	639,6	13,0%	83,2	8,8%	7,3
Turkey	857,4	12,4%	106,3	9,1%	9,7
Các Tiểu Vương Quốc Ả Rập Thống Nhất	371,4	10,0%	37,1	10,0%	3,7
Các nước Trung đông khác	665,6	14,9%	99,0	8,0%	7,9
Tổng Trung Đông	3,513,4	13,3%	466,9	8,6%	40,2
Canada	1,529,2	9,0%	137,6	10,2%	14,0

Nước	GDP 2016 (tỷ USD)	Logistics (GDP %)	Chi phí logistics (tỷ USD)	Doanh thu 3PL trong tổng logistics %	Doanh thu 3PL
Mexico	1,046,0	12,0%	125,5	10,4%	13,1
Hoa Kỳ	18,569,1	8,2%	1,522,7	11,0%	166,8
Các nước Bắc Mỹ khác	480,5	14,7%	70,4	8,1%	5,7
Tổng Bắc Mỹ	21,624,8	8,6%	1,856,2	10,8%	199,6
Argentina	545,1	12,0%	65,4	8,9%	5,8
Brazil	1,798,6	11,6%	208,6	9,0%	18,8
Chile	247,0	11,5%	28,4	9,5%	2,7
Colombia	282,4	12,5%	35,3	8,2%	2,9
Peru	195,1	12,5%	24,4	8,2%	2,0
Venezuela	287,3	11,9%	34,2	7,0%	2,4
Các nước Nam Mỹ khác	221,9	15,6%	34,5	7,5%	2,6
Tổng Nam Mỹ	3,577,4	12,0%	430,8	8,6%	37,2

Nguồn: Armstrong & Associates, Inc. Databases tính toán
từ số liệu của Quỹ tiền tệ quốc tế, Hội đồng logistics Úc, NESDB (số liệu công bố tháng 11/2017)

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1. Các yếu tố tác động đến thị trường giao nhận toàn cầu	24
Bảng 2. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn nhất thế giới	26
Bảng 3. Tình hình kết nối Cơ chế Một cửa quốc gia của các Bộ, ngành	31
Bảng 4. Số liệu đường sắt chính tuyến, đường ga, đường nhánh từ năm 2015 đến 2018	35
Bảng 5. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển giai đoạn 2012-2018	38
Bảng 6. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển và phương tiện vận chuyển hàng hóa đường thủy năm 2017	40
Bảng 7. Bảng xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm	53
Bảng 8. Vận chuyển hàng hóa 9 tháng đầu năm 2018	54
Bảng 9. Thông số một số ga hàng hóa hàng không của Việt Nam	62
Bảng 10. Thống kê số lượng các thành viên của các hiệp hội liên quan đến logistics của Việt Nam	71
Bảng 11. So sánh các chỉ tiêu đánh giá năng lực các doanh nghiệp logistics Việt Nam với một số quốc gia trên thế giới, năm 2018	75
Bảng 12. Đặc thù và xu hướng của một số ngành sản xuất được lựa chọn để thực hiện phỏng vấn sâu	82
Bảng 13. Ứng dụng các thiết bị, công nghệ trong hoạt động logistics	103
Bảng 14. Hệ thống phần mềm/Ứng dụng logistics tại các DN	104
Bảng 15. Các bậc đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam	109
Bảng 16. Quy mô đào tạo trong Mạng lưới các cơ sở đào tạo về logistics tại Việt Nam	112
Bảng 17. Một số chỉ tiêu liên quan đến chất lượng đào tạo tại một số cơ sở đào tạo về logistics	114
Bảng 18. Một số hoạt động trao đổi đoàn năm 2018	124
Bảng 19. Một số thương vụ M&A lớn trong lĩnh vực logistics Việt Nam từ năm 2012 đến tháng 8/2018	126
Bảng 20. Hoạt động hợp tác liên doanh liên kết (tính đến 31/12/2017)	127

DANH MỤC HỘP

Hộp 1. Đức duy trì vị trí số 1 trong lĩnh vực logistics nhờ tiên phong về công nghệ	19
Hộp 2. Công nghệ đang đưa các nhà máy trở về gần các thị trường tiêu thụ	20
Hộp 3. Thủ tướng Chính phủ dự lễ khai trương Cảng container quốc tế Hải Phòng	36
Hộp 4. Xếp hạng các trung tâm logistics tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương	49
Hộp 5. Bee Logistics với mô hình mở rộng chi nhánh	73
Hộp 6. Đầu tư vào các công ty TMĐT hàng đầu tại Việt Nam	131
Hộp 7. Trung tâm hoàn tất đơn hàng	135

DANH MỤC HÌNH

Hình 1. Tăng trưởng GDP qua các quý so cùng kỳ năm trước (%)	13
Hình 2. Các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô quan trọng trong 9 tháng năm 2018 (%)	13
Hình 3. Chỉ số sản xuất công nghiệp giai đoạn 2012-2018	14
Hình 4. Cán cân thương mại của Việt Nam giai đoạn 2014 - 2018 (tỷ USD)	16
Hình 5. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng 2010-2018	16
Hình 6. Việt Nam đứng thứ 39 về chỉ số LPI	52
Hình 7. Tuyến đường sắt Hà Nội - Trung Á - châu Âu	57
Hình 8. Sản lượng hàng hóa vận chuyển hàng không Việt Nam 2005-2035	61
Hình 9. Phân bố các doanh nghiệp kinh doanh kho theo ba miền của Việt Nam	64
Hình 10. Tỷ trọng chi phí trong tổng doanh thu của doanh nghiệp	84
Hình 11. Các hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện (%)	85
Hình 12. Lý do tự thực hiện các hoạt động logistics (%)	86
Hình 13. Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics (%)	87

Hình 14. Lý do doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics (%)	88
Hình 15. Tiêu chí quan trọng nhất để đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics (%)	89
Hình 16. Những khó khăn khi làm việc với doanh nghiệp dịch vụ logistics (%)	90
Hình 17. Mức độ thay đổi nhà cung cấp dịch vụ logistics của doanh nghiệp	91
Hình 18. Số nhân sự logistics trong các doanh nghiệp được khảo sát	95
Hình 19. Mức độ thay đổi nhà cung cấp dịch vụ logistics của doanh nghiệp	96
Hình 20. Đánh giá các yếu tố quan trọng để nâng cao chất lượng dịch vụ logistics	97
Hình 21. Kế hoạch phát triển nhân lực tại các doanh nghiệp trong năm tới	108
Hình 22. Nhu cầu nhân lực logistics tại các doanh nghiệp theo cấp nhân lực	109
Hình 23. Trình độ nhân lực logistics tại các DN Việt Nam theo bậc đào tạo	111
Hình 24. Hình thức đào tạo nhân lực logistics tại các doanh nghiệp	113
Hình 25. Tiêu chuẩn của doanh nghiệp khi tuyển dụng nhân lực logistics	118
Hình 26. Đánh giá của DN về nhân lực logistics ở cấp Quản trị và cấp Quản lý, chuyên gia	119
Hình 27. Đánh giá của DN về nhân lực logistics ở cấp Điều phối, giám sát và cấp Kỹ thuật, nghiệp vụ	119
Hình 28. Những nội dung cần được đào tạo cho nhân lực logistics	120
Hình 29. Thống kê theo số lượt truy cập vào các trang TMĐT (10/2018)	130
Hình 30. Dự báo tăng trưởng số đơn hàng và quy mô thị trường	131
Hình 31. Các mặt hàng được giao “Siêu tốc” tại foody.vn	132
Hình 32. Quy trình dịch vụ của Fado	139
Hình 33. Thay đổi của thời gian và chi phí giao hàng từ trong 3 năm qua	140

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2018

LOGISTICS VÀ THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: 024 3 934 1562 **Fax:** 024 3 938 7164

Website: <http://nhaxuatbanconghuong.com>

Email: nxbct@moit.gov.vn

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc - Tổng Biên tập

Nguyễn Minh Huệ

Biên tập:

Tôn Nữ Thanh Bình

Trình bày:

Vương Nguyễn

In ... cuốn, khổ 19x27 cm tại

Số xác nhận đăng ký xuất bản:

Số Quyết định xuất bản:

Mã số ISBN:

In xong và nộp lưu chiểu Quý 4/2018.

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2018**

LOGISTICS VÀ THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ

Năm 2018 là một năm sôi động của các hoạt động nhằm đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics, cắt giảm chi phí logistics trong bối cảnh những thay đổi trong môi trường kinh tế, thương mại toàn cầu, đan xen với sự phát triển mạnh mẽ của khoa học công nghệ đang định hình lại các chuỗi cung ứng quốc tế.

Trong nhiều điểm nhấn, logistics cho thương mại điện tử là một nét nổi bật trong bức tranh logistics năm 2018, với sự tham gia của nhiều nhà cung cấp dịch vụ trong và ngoài nước. Cùng với sự bùng nổ của thương mại điện tử, lĩnh vực này hứa hẹn sẽ góp phần làm thay đổi bộ mặt logistics Việt Nam trong thời gian tới.

ISBN:

SÁCH KHÔNG BÁN