

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2019

**LOGISTICS
NÂNG CAO GIÁ TRỊ NÔNG SẢN**



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2019

**LOGISTICS
NÂNG CAO GIÁ TRỊ NÔNG SẢN**



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU	7
CHƯƠNG 1. MÔI TRƯỜNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS	9
1.1 Tình hình kinh tế thế giới và Việt Nam năm 2019	10
1.1.1 Tình hình kinh tế thế giới	10
1.1.2. Tình hình kinh tế Việt Nam	10
1.2. Hoạt động logistics thế giới năm 2019	14
1.2.1. Tổng quan thị trường logistics thế giới	14
1.2.2. Các loại hình dịch vụ logistics	16
1.2.3. Logistics theo các khu vực địa lý trên thế giới	19
1.2.4. Hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn trên thế giới và xu hướng M&A trong lĩnh vực logistics	21
1.2.5. Xu hướng logistics cho nông sản và chuỗi cung ứng lạnh trên thế giới	22
1.3. Chính sách, pháp luật về logistics	22
1.3.1. Chính sách về logistics nói chung	23
1.3.2. Chính sách về vận tải	24
1.3.3. Chính sách về hạ tầng logistics	25
1.3.4. Chính sách khác liên quan đến logistics	26
1.4. Hạ tầng giao thông	26
1.4.1. Hạ tầng giao thông đường biển	27
1.4.2. Hạ tầng giao thông đường bộ	30
1.4.3. Hạ tầng giao thông đường sắt	32
1.4.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	35
1.4.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không	39
1.5. Trung tâm logistics	40
1.5.1. Khái quát về trung tâm logistics ở Việt Nam	40
1.5.2. Trung tâm logistics phát triển mới	42
1.5.3. Trung tâm logistics thế hệ mới	44

CHƯƠNG 2. DỊCH VỤ LOGISTICS	49
2.1. Khái quát	50
2.2. Dịch vụ vận tải	51
2.2.1. Tình hình chung	51
2.2.2. Vận tải đường bộ	51
2.2.3. Vận tải đường biển	52
2.2.4. Vận tải hàng không	53
2.2.5. Vận tải đường sắt	55
2.2.6. Vận tải đường thuỷ	55
2.2. Dịch vụ kho bãi	56
2.3. Dịch vụ giao nhận	57
2.4. Dịch vụ Hải Quan	58
2.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics	59
2.6. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics	63
2.6.1. Phát triển cung dịch vụ logistics	63
2.6.2. Phát triển cầu dịch vụ logistics	65
2.6.3. Phát triển trung gian thị trường dịch vụ logistics (kết nối cung - cầu)	67
CHƯƠNG 3: LOGISTICS TRONG SẢN XUẤT, KINH DOANH	69
3.1. Khái quát	70
3.1.1. Về cơ cấu ngành nghề, lĩnh vực sản xuất, kinh doanh	70
3.1.2. Về phân bố theo địa phương	71
3.1.3. Về loại hình doanh nghiệp	72
3.2. Thực trạng hoạt động logistics trong doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh	72
3.2.1. Nhu cầu của doanh nghiệp đối với dịch vụ logistics và các dịch vụ logistics được thuê ngoài	76
3.2.2. Chi phí logistics	77
3.2.3. Nhận thức về vai trò của logistics	78
3.3. Đánh giá của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh về năng lực logistics Việt Nam	80

CHƯƠNG 4. HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ VỀ LOGISTICS	83
4.1. Đào tạo nhân lực về logistics	84
4.1.1. Thực trạng nhân lực logistics Việt Nam	84
4.1.2. Hoạt động đào tạo nhân lực logistics	88
4.1.3. Các hoạt động hỗ trợ đào tạo, phát triển nguồn nhân lực logistics	93
4.2. Phổ biến, tuyên truyền về logistics	95
4.2.1. Công tác thông tin	95
4.2.2. Một số hội nghị, hội thảo, hoạt động tuyên truyền	97
4.3. Hợp tác quốc tế về logistics	101
4.3.1. Các hoạt động trao đổi đoàn	101
4.3.2. Đầu tư trực tiếp nước ngoài	103
CHƯƠNG 5. LOGISTICS NÂNG CAO GIÁ TRỊ NÔNG SẢN	105
5.1. Khái quát	106
5.1.1. Tình hình sản xuất và xuất khẩu nông sản của Việt Nam	106
5.1.2. Đặc điểm của logistics phục vụ hàng nông sản	106
5.1.3. Tác động của logistics đến sản xuất và thương mại nông sản	107
5.2. Chuỗi cung ứng lạnh	111
5.2.1. Khái quát	111
5.2.2. Phân bố các kho lạnh tại Việt Nam	111
5.2.3. Vận tải lạnh và các thiết bị khác	113
5.3. Logistics tại cửa khẩu biên giới	114
5.4. Tình hình hoạt động logistics phục vụ hàng nông sản	116
5.5. Tình hình sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp nông sản	123
5.5.1. Hiện trạng	123
5.5.2. Khó khăn	129
5.5.3. Đề xuất	131

5.6. Tình hình logistics nông sản qua kết quả phỏng vấn các Hiệp hội ngành hàng	134
5.6.1. <i>Tình hình ngành hàng và logistics hàng nông sản</i>	134
5.6.2. <i>Nhật xét của các Hiệp hội ngành hàng nông sản về tình hình logistics</i>	138
5.6.3. <i>Đề xuất của các Hiệp hội ngành hàng về logistics nông sản</i>	139
KẾT LUẬN	142
PHỤ LỤC	143
<i>Phụ lục 1: Danh mục các văn bản chính sách quan trọng</i>	143
<i>Phụ lục 2: Thống kê các trường đại học có đào tạo chuyên ngành logistics tại Việt Nam</i>	146
<i>Phụ lục 3: Thống kê các trường cao đẳng, trung cấp đào tạo nghề logistics tại Việt Nam</i>	148
<i>Phụ lục 4: Thống kê về năng lực chứa hàng của một số kho lạnh mới được xây dựng và đang được khai thác</i>	150
DANH MỤC BẢNG	151
DANH MỤC HÌNH	152
DANH MỤC HỘP	154

LỜI NÓI ĐẦU

Thực hiện Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, bắt đầu từ năm 2017, Bộ Công Thương đã phối hợp cùng các chuyên gia trong lĩnh vực logistics 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, công tác nghiên cứu khoa học và truyền thông trong lĩnh vực logistics.

Tiếp thu ý kiến của các chuyên gia từ Báo cáo Logistics 2017, 2018 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 2019 được kết cấu theo 5 chương, trong đó có chương chuyên đề về logistics phục vụ hàng nông sản. Cụ thể như sau:

- (i) Môi trường kinh doanh dịch vụ logistics;
- (ii) Dịch vụ logistics;
- (iii) Logistics trong sản xuất, kinh doanh;
- (iv) Hoạt động hỗ trợ về logistics;
- (v) Chuyên đề: Logistics nâng cao giá trị nông sản.

Báo cáo được xây dựng với sự tham gia của Ban Biên tập gồm các chuyên gia đến từ các Bộ ngành, Hiệp hội, các tổ chức đào tạo và nghiên cứu... trên cơ sở hệ thống thông tin và dữ liệu đáng tin cậy, cập nhật từ các nguồn thông tin chính thống và kết quả 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

CHƯƠNG 1

**MÔI TRƯỜNG
KINH DOANH
DỊCH VỤ LOGISTICS**

CHƯƠNG 1

MÔI TRƯỜNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

1.1 Tình hình kinh tế thế giới và Việt Nam năm 2019

1.1.1 Tình hình kinh tế thế giới

Tăng trưởng kinh tế: Năm 2019, căng thẳng thương mại và chính trị leo thang tác động tiêu cực đến cả thương mại, sản xuất, đầu tư, dẫn đến tăng trưởng kinh tế thế giới suy giảm so với năm 2018. Dự báo của Liên hợp quốc công bố vào tháng 9/2019 cho thấy tăng trưởng kinh tế thế giới sẽ giảm từ 3% trong năm 2018 xuống còn 2,3% trong năm 2019 - mức yếu nhất kể từ năm 2009 và thấp hơn mức dự báo 2,6% mà Ngân hàng Thế giới (WB) đưa ra hồi tháng 6/2019. Một số nền kinh tế mới nổi thậm chí có nguy cơ rơi vào suy thoái trong khi một số nền kinh tế tiên tiến, bao gồm cả Đức và Anh có khả năng chỉ tăng trưởng 1%.

Thương mại quốc tế: Nếu Hoa Kỳ tăng cường các biện pháp bảo hộ thương mại, một vòng xoáy tăng thuế quan và trả đũa tiếp theo sẽ lan rộng trên thế giới, tác động đến các nền kinh tế đang phát triển thông qua cả hai kênh trực tiếp và gián tiếp. Hơn nữa, sự không chắc chắn về chính sách thương mại làm giảm đầu tư và sản xuất tại nhiều khu vực trên thế giới. Năm 2019, xuất khẩu của nhóm các nước đang phát triển dự báo tăng 3,4%, nhập khẩu tăng 3,6% so với mức 2,1% và 1,9% tương ứng của các nước phát triển.

Niềm tin kinh doanh và đầu tư suy yếu có thể làm giảm đáng kể tăng trưởng nhu cầu trong nước ở các nền kinh tế lớn, cụ thể là Trung Quốc, Hoa Kỳ và Châu Âu; ảnh hưởng trực tiếp đến các nền kinh tế có giao dịch lớn với các thị trường này, trong đó có Hàn Quốc, Malaysia, Thái Lan và Việt Nam.

Tài chính, tiền tệ quốc tế: Mặc dù căng thẳng thương mại Hoa Kỳ - Trung Quốc cũng như mâu thuẫn giữa Hoa Kỳ và Iran sẽ còn diễn biến phức tạp, nhưng dự báo thị trường tài chính, tiền tệ thế giới sẽ vẫn giữ được ổn định. Đồng USD sẽ khó tăng giá thêm, thậm chí có thể giảm nhẹ nếu như FED giảm lãi suất sâu hơn và căng thẳng thương mại dịu bớt. Các nền kinh tế trên thế giới sẽ tiếp tục duy trì hoặc nới lỏng hơn các chính sách tài chính, tiền tệ để hỗ trợ cho sự phát triển của nền kinh tế.

1.1.2. Tình hình kinh tế Việt Nam

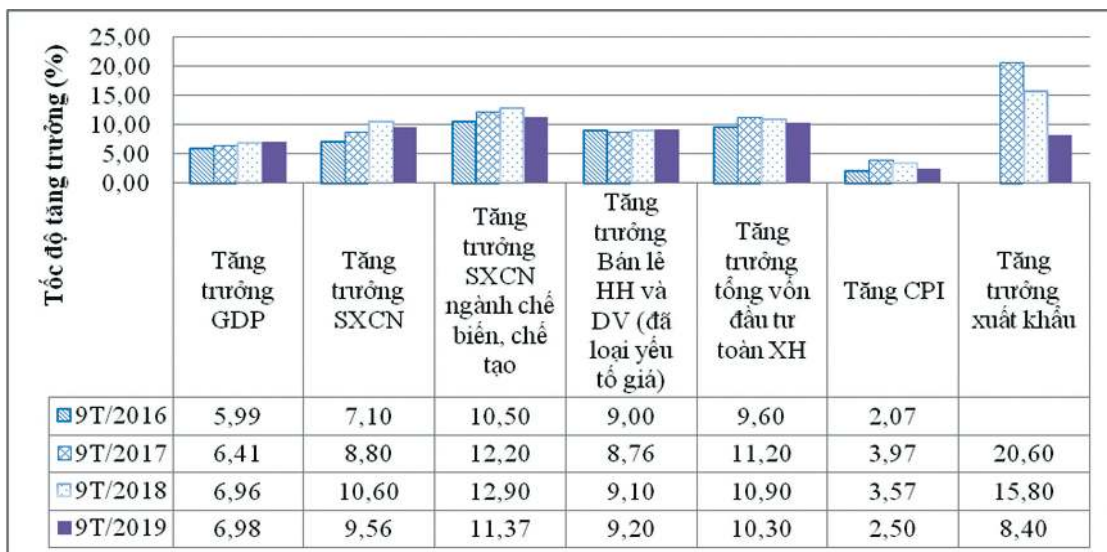
1.1.2.1. Tình hình chung

Năm 2019, kinh tế trong nước cơ bản ổn định; GDP 9 tháng đầu năm tăng 6,98%, đạt mức cao nhất so với cùng kỳ của 9 năm trở lại đây; lạm phát bình quân 9 tháng được kiểm soát ở mức thấp 1,91%.

Các chỉ tiêu có mức tăng trưởng hàng năm cao hơn cùng kỳ năm ngoái gồm có GDP, bán lẻ hàng hóa và dịch vụ (đã loại trừ yếu tố giá). Kim ngạch xuất khẩu của khu vực kinh tế trong nước tăng trưởng 14% so với cùng kỳ năm 2018, cao hơn nhiều tốc độ tăng của khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (tăng 5,5%) và tỷ trọng của khu vực kinh tế trong nước tiếp tục xu hướng tăng lên, chiếm 30,66% tổng kim ngạch xuất khẩu so với 28,5% của cùng kỳ năm 2018. Trong khi đó, các chỉ tiêu có mức tăng giảm so với mức tăng của cùng kỳ năm 2018 gồm: tổng vốn đầu tư toàn xã hội; giá trị sản xuất công nghiệp nói chung và ngành chế biến chế tạo nói riêng; kim ngạch xuất khẩu (xem Hình 1).

Với quyết tâm thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp đề ra trong Nghị quyết số 01/NQ-CP và các văn bản chỉ đạo, điều hành của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, đặc biệt là cải cách hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh để thu hút đầu tư, khuyến khích sản xuất; tận dụng cơ hội từ các hiệp định thương mại thế hệ mới (CPTPP, EVFTA...), các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô quan trọng về cơ bản sẽ đạt được mục tiêu Quốc hội đã đề ra cho năm 2019.

Hình 1. Một số chỉ tiêu kinh tế trong 9 tháng năm 2019 so cùng kỳ năm trước



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê; Một số chỉ tiêu của năm 2018 đã được điều chỉnh theo cập nhật mới nhất của Tổng cục Thống kê

1.1.2.2. Hoạt động sản xuất

Năm 2019, sản xuất nông nghiệp gặp nhiều khó khăn do biến đổi khí hậu và dịch bệnh ảnh hưởng lớn đến năng suất và sản lượng. Nhiều mặt hàng nông sản gặp khó khăn cả ở phía cung và phía cầu (thị trường và giá xuất khẩu không thuận lợi). Riêng ngành thủy sản đạt mức tăng trưởng cao, sản lượng thủy sản nuôi trồng và khai thác đều tăng khá, tuy nhiên vẫn chưa tháo gỡ được thách thức từ thẻ vàng của EU.

Sản xuất công nghiệp tiếp tục tăng trưởng qua từng quý, tuy nhiên, đang đứng trước những thách thức mới, đặc biệt từ những biến động trên thị trường thế giới và tác động đến hoạt động sản xuất, thương mại của Việt Nam. Nếu so sánh với hai năm gần đây thì 9 tháng đầu năm 2019 tốc độ tăng trưởng của sản xuất công nghiệp nói chung và công nghiệp chế biến chế tạo nói riêng lần lượt đạt 9,56% và 11,37%, đều thấp hơn so với cùng kỳ các năm 2017 và 2018.

Chỉ số tiêu thụ toàn ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 9,5% so với cùng kỳ năm trước (thấp hơn so với mức tăng 12,2% trong 9 tháng 2018).

Chỉ số tồn kho toàn ngành công nghiệp chế biến, chế tạo ước tính tại thời điểm 30/9/2019 tăng 17,2% so với cùng thời điểm năm trước (và cao hơn so với mức 13,8% của cùng thời điểm năm 2018).

1.1.2.3. Đầu tư

Năm 2019, hoạt động đầu tư nhìn chung vẫn giữ đà tăng trưởng, 9 tháng tăng 10,3% so với cùng kỳ năm 2018, trong đó khu vực kinh tế ngoài Nhà nước chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng vốn đầu tư (45,3%) và đạt tốc độ tăng vốn cao nhất (16,9%).

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đạt mức thực hiện cao nhất trong nhiều năm trở lại đây. Đáng chú ý là ngành công nghiệp chế biến, chế tạo thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài lớn nhất, phản ánh phần nào xu hướng chuyển dịch sản xuất sang các thị trường Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam.

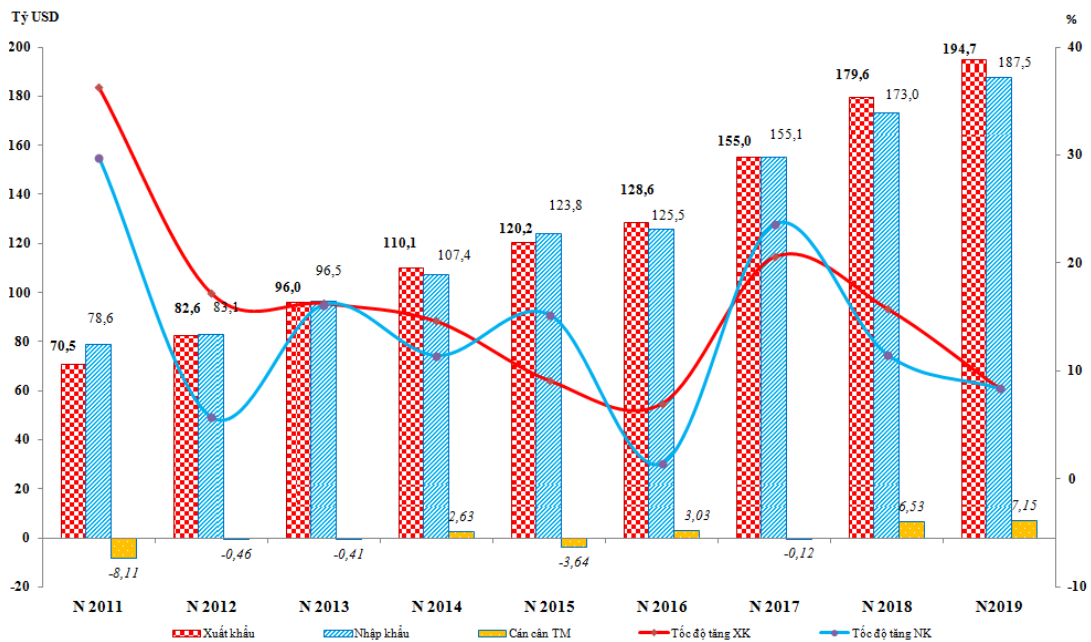
Đầu tư ra nước ngoài của Việt Nam cũng gia tăng, đạt 431,7 triệu USD trong 9 tháng đầu năm 2019, tuy nhiên đầu tư vào lĩnh vực nông, lâm nghiệp, thủy sản chỉ đạt 64,1 triệu USD, chiếm 14,9%.

1.1.2.4. Xuất nhập khẩu

Cùng chung xu hướng với thương mại toàn cầu, hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam năm 2019 chịu tác động tiêu cực bởi những thay đổi trong chính sách thương mại của Hoa Kỳ, Trung Quốc; xu hướng gia tăng bảo hộ mậu dịch tại các đối tác thương mại chủ chốt và tình trạng cung vượt cầu đối với một số mặt hàng nông sản kéo theo xu hướng giảm sâu về giá. Theo số liệu của Tổng cục Hải quan công bố vào tháng 10/2019, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của cả nước trong 9 tháng đầu năm 2019 đạt 382,16 tỷ USD, tăng 8,4% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó trị giá hàng hóa xuất khẩu đạt 194,65 tỷ USD và nhập khẩu đạt 187,5 tỷ USD, cùng tăng 8,4% so với cùng kỳ năm 2018. Như vậy, 9 tháng đầu năm 2019, cán cân thương mại của Việt Nam tiếp tục thặng dư 7,15 tỷ USD và dự báo sẽ thặng dư trong cả năm 2019.

Mặc dù trị giá xuất khẩu 9 tháng đầu năm 2019 tăng thấp hơn mức tăng của cùng kỳ hai năm gần đây, nhưng vẫn là kết quả tương đối tích cực trong bối cảnh kinh tế, thương mại toàn cầu suy yếu, tình hình xuất khẩu của các nước trong khu vực đều giảm trong 8 tháng đầu năm 2019 như: Hàn Quốc giảm 9,6%, Nhật Bản giảm 30,11%, Indonesia giảm 8,28%, Thái Lan giảm 2,19%, trong khi Trung Quốc cũng chỉ tăng trưởng nhẹ 0,4%.

Hình 2. Kim ngạch, tốc độ tăng xuất khẩu, nhập khẩu và cán cân thương mại trong 9 tháng đầu năm, giai đoạn 2011-2019



Nguồn: Tổng cục Hải quan

Năm 2019 là một năm khó khăn đối với hoạt động xuất khẩu nhóm hàng nông - lâm - thủy sản. Kim ngạch xuất khẩu hầu hết các mặt hàng trong nhóm hàng này giảm so với cùng kỳ năm trước do tác động tiêu cực từ căng thẳng thương mại Hoa Kỳ - Trung Quốc, sự thay đổi trong chính sách nhập khẩu của Trung Quốc - thị trường xuất khẩu nông sản lớn nhất của Việt Nam, xu hướng gia tăng bảo hộ và tình trạng cung vượt cầu đối với một số mặt hàng nông sản kéo theo xu hướng giảm sâu về giá.

Theo số liệu của Tổng cục Hải quan công bố vào tháng 10/2019, kim ngạch xuất khẩu nhóm hàng nông sản (bao gồm hàng rau quả, hạt điều, hạt tiêu, chè, cà phê, gạo, sắn và sản phẩm sắn, cao su) đạt 12,54 tỷ USD, giảm 7,9% so với cùng kỳ năm trước. Trung Quốc vẫn là thị trường lớn nhất nhập khẩu mặt hàng nông sản của Việt Nam trong 9 tháng đầu năm 2019 với 4,25 tỷ USD, giảm 10,6% so với cùng kỳ năm 2018; tiếp theo là thị trường EU (28 nước) đạt 1,9 tỷ USD, giảm 8,1%; ASEAN đạt 1,65 tỷ USD, giảm 1,5%; Hoa Kỳ với 1,23 tỷ USD, giảm 18,2%.

Hàng thủy sản trong 9 tháng đầu năm 2019 xuất khẩu đạt 6,22 tỷ USD, giảm 2,1% so với

cùng thời gian năm 2018; chủ yếu được xuất khẩu sang các thị trường như Hoa Kỳ: 1,08 tỷ USD, giảm 5,3%; Nhật Bản: 1,07 tỷ USD, tăng 7,8%; EU (28 nước) với 982 triệu USD, giảm 11,7%; Trung Quốc: 832 triệu USD, tăng 14,2% so với cùng kỳ năm trước.

Trong 9 tháng đầu năm 2019, các mặt hàng đạt mức tăng trưởng lớn nhất về trị giá so với năm 2018 chủ yếu thuộc nhóm hàng công nghiệp chế biến, chế tạo như máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện tăng 17,7%; giày dép các loại tăng 12,9%; hàng dệt may tăng 9,6%; máy móc thiết bị, dụng cụ, phụ tùng khác tăng 8,4%; điện thoại các loại tăng 5,7%.

Các mặt hàng công nghiệp có trị giá nhập khẩu trong 9 tháng đầu năm 2019 tăng so với cùng kỳ năm 2018 có thể kể đến: máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện tăng 21,7%; máy móc thiết bị dụng cụ và phụ tùng tăng 12,3%; chất dẻo nguyên liệu và sản phẩm từ chất dẻo tăng 4,8%; hóa chất và sản phẩm hóa chất tăng 4,6%; nhóm mặt hàng nguyên phụ liệu dệt may, da, giày (bao gồm: bông, xơ sợi dệt, vải các loại, nguyên phụ liệu dệt, may, da, giày tăng 1%. Bên cạnh đó có một số nhóm hàng giảm như: xăng dầu các loại giảm 32,8%; sắt thép các loại giảm 3,8%...

1.1.2.5. Dịch vụ

Hoạt động bán lẻ và dịch vụ nhìn chung sôi động trong năm 2019. Tính chung 9 tháng đầu năm 2019, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng đạt 3.634,8 nghìn tỷ đồng, tăng 11,6% so với cùng kỳ năm trước, nếu loại trừ yếu tố giá tăng 9,2%. Dịch vụ vận tải và viễn thông tiếp tục giữ mức tăng khá so với cùng kỳ năm trước.

1.2. Hoạt động logistics thế giới năm 2019

1.2.1. Tổng quan thị trường logistics thế giới

1.2.1.1. Tình hình chung

Năm 2019, thị trường vận tải và logistics toàn cầu chịu tác động bởi các yếu tố chính gồm: những bước tiến lớn về công nghệ, biến động thương mại quốc tế, những xu hướng mới trong thương mại điện tử và các yêu cầu mới về bảo vệ môi trường, phòng chống biến đổi khí hậu trong logistics.

Thương mại toàn cầu trở nên khó dự đoán hơn, với tác động đan xen của các FTA thế hệ mới và các rào cản thương mại, các yếu tố bất lợi về địa chính trị... khiến nhiều chủ hàng và các công ty logistics phải liên tục điều chỉnh kế hoạch kinh doanh. Căng thẳng thương mại giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ thậm chí đã tạo nên một dịch vụ logistics mới là “chuyển dịch” toàn bộ hệ thống nhà xưởng từ Trung Quốc sang các thị trường khác.

Sự phát triển của các nền tảng thương mại và thanh toán điện tử toàn cầu như Alibaba, Amazon và e-Bay, đã cho phép nhiều doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ và vừa tại các thị trường mới nổi tiếp cận người tiêu dùng trên toàn thế giới bằng cách mở rộng các kênh tiếp thị, hệ thống phân phối và logistics xuyên biên giới của họ. Đồng thời, nhiều công ty đa quốc gia đang tập trung kế hoạch đầu tư phát triển mạng lưới logistics ở các thị trường mới nổi để

tận dụng mức tăng chi tiêu của người tiêu dùng, nguồn lực tại chỗ và đáp ứng đúng thị hiếu địa phương.

Xu hướng tự động hóa đang làm thay đổi nền sản xuất toàn cầu cũng như hoạt động logistics phục vụ sản xuất và tiêu dùng. Số hóa nền kinh tế, đổi mới cơ chế hỗ trợ của Chính phủ, văn hóa tiêu dùng, sự phát triển của thương mại điện tử và kinh tế chia sẻ đang giúp logistics liên ngành và xuyên biên giới phát triển mạnh mẽ hơn bao giờ hết.

Về quy mô lĩnh vực logistics toàn cầu (gồm cả logistics tự thực hiện và dịch vụ logistics - thuê ngoài), 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 báo cáo "Logistics Service Market Report - Forecast up to 2027" phát hành bởi Market Research Future, doanh thu thị trường dịch vụ logistics (3PL, 4PL) toàn cầu đạt trên một nghìn tỷ USD trong năm 2019 (tăng so với mức 900 tỷ USD năm 2018) và dự kiến sẽ tăng trưởng với tốc độ 6,9%/năm trong giai đoạn dự báo 2019 - 2027, đạt trên 2 nghìn tỷ USD vào năm 2027.

1.2.1.2. Các xu hướng chính

Những thay đổi trong chuỗi cung ứng toàn cầu (về quy mô, cấu trúc, phân bổ theo địa lý), đặc biệt trước những biến động lớn trong thương mại quốc tế là nhân tố tác động mạnh nhất tới lĩnh vực logistics thế giới trong năm 2019 và trong thời gian tới. Các ngành có những thay đổi lớn và có tốc độ phát triển nhanh về dịch vụ logistics gồm sản xuất thực phẩm, hóa mỹ phẩm, bán lẻ (do tác động của thương mại điện tử), sản xuất các mặt hàng công nghiệp có tính quốc tế hóa cao (sản phẩm điện tử, dệt may, giày dép...). Ngoài ra, ngành công nghiệp hàng không vũ trụ cũng thu hút những sáng kiến lớn về logistics do yêu cầu phức tạp và gần như hoàn hảo trong quy trình cung ứng.

Dịch vụ 3PL và 4PL là đầu kéo của thị trường logistics toàn cầu. Trong đó, các dịch vụ chiếm tỷ trọng lớn gồm có: giao nhận hàng hóa, quản lý vận chuyển hàng hóa, tư vấn, tối ưu hóa tuyến đường, quản lý dự án, quản lý kho và lưu trữ và tư vấn chuỗi cung ứng trong số các dịch vụ logistics khác. Ngoài ra, những hoạt động liên quan đến việc áp dụng các dịch vụ logistics công nghệ cao như theo dõi và giám sát, phân tích, dự báo và lập kế hoạch theo thời gian thực dự kiến sẽ mang lại nhiều cơ hội sinh lời cho thị trường dịch vụ logistics trong những năm tới.

Liên kết trong cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics tiếp tục là lựa chọn của các nhà sản xuất lớn để xây dựng chuỗi cung ứng phù hợp và cải thiện tính linh hoạt trong hoạt động toàn cầu. Năm 2019 chứng kiến làn sóng M&A sôi động trong lĩnh vực logistics do áp lực cạnh tranh gay gắt trong bối cảnh thương mại toàn cầu biến động mạnh.

Chạy đua về công nghệ tiếp tục tạo lợi thế cạnh tranh, tiết kiệm thời gian, tối ưu hóa chi phí, trách nhiệm, linh hoạt và giảm rủi ro. Do đó, thúc đẩy sự ra đời và đổi mới một loạt các giải pháp logistics tiên tiến.

Tác động của các quy định về bảo vệ môi trường và an toàn lao động trong ngành logistics tác động lớn đến toàn bộ ngành logistics thế giới.

1.2.2. Các loại hình dịch vụ logistics

1.2.2.1. Vận tải

a) Tình hình chung

Theo dự báo của Diễn đàn Giao thông vận tải quốc tế (ITF) năm 2019¹, nhu cầu vận tải toàn cầu sẽ tiếp tục tăng mạnh trong ba thập kỷ tới, dự kiến sẽ tăng gấp ba vào năm 2050. Lượng khí thải CO₂ do hoạt động vận chuyển sẽ tăng 4%. Ngược lại, sự gia tăng quy mô lớn của công nghệ in 3D trong sản xuất và sử dụng tại nhà có thể làm giảm 28% khối lượng vận chuyển hàng hóa toàn cầu và 27% lượng khí thải CO₂ liên quan đến hoạt động logistics.

Các tuyến thương mại mới có thể ảnh hưởng đến khối lượng thương mại toàn cầu, chuỗi logistics và cơ sở hạ tầng giao thông. Sự ra đời của công nghệ mới nhằm cải thiện hiệu quả logistics được dự báo sẽ tác động mạnh mẽ đến vận tải hàng hóa trong thời gian tới.

b) Vận tải đường bộ

Năm 2019, vận tải đường bộ đối mặt với nhiều thách thức lớn từ sự khan hiếm lực lượng lao động do mất cân bằng nhân khẩu học, các quy định nghiêm ngặt về khí thải, về thời gian lái xe, về thời gian và các tuyến đường vận chuyển (đặc biệt tại các thành phố lớn). Sự xuất hiện của các phương tiện có mức độ gây ô nhiễm môi trường thấp hơn hoặc các phương tiện tự lái đã được thí điểm và áp dụng rộng hơn cho vận chuyển đường dài và giao hàng chặng cuối trong năm 2019. Theo ước tính của ITF, vận tải hàng hóa đường bộ đã tiếp tục mở rộng trong khu vực EU (+ 3,3%) và ở Nga (+ 2,3%). Tại Trung Quốc, tỷ trọng của vận tải hàng hóa bằng đường bộ tiếp tục đạt mức cao nhất và vẫn trong xu hướng tăng (8 tháng đầu năm 2019 đạt trên 77% tổng lượng hàng hóa vận chuyển).

c) Vận tải đường biển và cảng biển

Năm 2019, các hãng tàu biển trên thế giới đều phải điều chỉnh kế hoạch hoạt động để sẵn sàng tuân thủ các quy định về lưu huỳnh của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) vào năm 2020. Theo đánh giá chung của các hãng tàu, quy định này ảnh hưởng đến các điều khoản hợp đồng, buộc họ phải tái cơ cấu đội tàu (phá hủy các tàu cũ tốn nhiều nhiên liệu), đồng thời tạo ra biến động về cấu trúc phụ phí nhiên liệu trên thị trường vận tải biển quốc tế. Trong bối cảnh đó, việc hình thành các liên minh vận tải trên biển đang trở thành một xu thế đáng quan tâm, để tối ưu hóa nguồn lực, tuyến đường và giảm thiểu chi phí cũng như những rủi ro

¹<https://2019.itf-oecd.org/event/itf-transport-outlook>

về thiên tai, cướp biển... trên hành trình vận chuyển. Các liên minh tàu² cũng tạo cho khách hàng (chủ hàng) nhiều tiện ích hơn, đồng thời có tiếng nói hơn với Chính phủ các nước trên tuyến đường hàng hải quốc tế.

Theo dự báo của ITF, vận tải đường biển sẽ vẫn đóng góp lớn nhất trong tổng khối lượng luân chuyển hàng hóa toàn cầu (tính theo tấn.km) và dự kiến sẽ đảm nhiệm khoảng 3/4 khối lượng hàng hóa vào năm 2050. Các hàng hóa còn lại sẽ được vận chuyển bằng đường bộ (17%) và đường sắt (7%). Vận tải đường biển sẽ tăng trưởng với tốc độ là 3,6%/năm cho đến năm 2050, giúp tăng gấp ba lần khối lượng thương mại đường biển vào năm 2050.

Giá trị kinh tế của các luồng hàng hóa tuyến Bắc Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương sẽ tăng gần gấp bốn lần từ năm 2015 đến năm 2050. Khoảng một phần ba vận tải đường biển vào năm 2050 sẽ diễn ra ở hai khu vực này. Bắc Đại Tây Dương sẽ vẫn là hành lang đường biển bận rộn thứ ba, với 15% lượng hàng hóa vận chuyển đường biển vào năm 2050, đạt khoảng 38 nghìn tỷ tấn.

Tăng trưởng thương mại quốc tế chậm lại đã dẫn đến tình trạng dư thừa trong một số lĩnh vực và tuyến vận tải đường biển. Vì các khoản đầu tư vốn vào ngành vận tải không thể dễ dàng thu hồi, các công ty có thể tìm cách cắt giảm chi phí theo những cách khác nhau để duy trì lợi nhuận. Các nhà khai thác dịch vụ vận tải biển tập trung vào một số cảng và tuyến với giới hạn an toàn rõ ràng, tuy nhiên điều này lại gây ra tình trạng quá tải, dồn ứ tại một số cảng này.

Theo dự báo thị trường của hãng tư vấn vận tải biển Drewry (2019)³, sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển trên toàn thế giới có tốc độ tăng trưởng bình quân 4,4%/năm trong thời gian từ 2019 đến 2023. Như vậy đến năm 2023, sản lượng này sẽ đạt 973 triệu TEU (năm 2018 là 784 triệu TEU). Riêng khu vực châu Á năm 2018 đạt 423 triệu TEU, đến năm 2023 sẽ đạt 538 triệu TEU, chiếm gần 56% sản lượng toàn cầu. Trung Đông có tốc độ tăng trưởng bình quân cao, khoảng 5,1%, sản lượng sẽ tăng từ 69 triệu TEU năm 2018 lên 89 triệu TEU vào năm 2023. Các lục địa khác có mức tăng trưởng bình quân như sau: Châu Phi: 4,1%/năm, Châu Âu: 3,4%/năm, Bắc Mỹ và Nam Mỹ: 3,6% và 3,7%/năm. Cũng theo Drewry, tỷ lệ sử dụng công suất trung bình của các cảng trên toàn cầu năm 2018 chỉ đạt khoảng 70%. Riêng một số cảng ở Trung Quốc và Đông Nam Á có tỷ lệ sử dụng công suất đã đạt tới 100%.

d) Vận tải đường sắt

Năm 2019, vận tải hàng hóa đường sắt được hỗ trợ bởi các nỗ lực phát triển cơ sở hạ tầng và mở rộng mạng lưới đường sắt tại nhiều nước, đặc biệt là các tuyến đường sắt kéo dài xuyên biên giới (tại EU và dọc tuyến Vành đai và Con đường).

² Một số liên minh hãng tàu có thể kể đến như: 2M Alliance gồm Maersk (sở hữu Hamburg Sud) và MSC và HMM (HMM tham gia trao đổi vận chuyển với Maersk và MSC); Ocean Alliance gồm CMA CGM, Evergreen, COSCO (COSCO đã mua lại OOCL); THE Alliance gồm Hapag-Lloyd, ONE và Yang Ming. (Tham khảo: <https://www.morethanshipping.com/the-impact-of-the-container-shipping-alliances/>)

³ <https://www.drewry.co.uk/news/container-terminal-utilisation-rates-to-rise-and-big-seven-premier-league-of-operators-emerges>, ngày 23/8/2019

Dữ liệu từ ITF (2019) cho thấy sự gia tăng vận tải hàng hóa đường sắt ở Nga trong năm 2018 (+ 4.2%), ở Hoa Kỳ (+ 3%) và ở EU (+ 2.8%).

e) Vận tải hàng không

Thị trường vận tải hàng không năm 2019 chứng kiến sự tăng trưởng năng lực vận tải hàng hóa vượt xa nhu cầu.

Vận tải hàng không, được coi là một chỉ số quan trọng cho hiệu quả kinh tế nói chung, bắt đầu hồi phục trong quý II năm 2016 tại Hoa Kỳ và tiếp tục tăng trưởng đến nay. Xu hướng này cũng diễn ra tại EU.

Theo dự báo của ITF, vận tải hàng không, trong khi chiếm tỷ trọng nhỏ trong tổng vận tải hàng hóa, sẽ có tốc độ tăng trưởng gộp hàng năm cao nhất trong tất cả các phương thức cho đến năm 2030 (5,5%) và 2050 (4,5%). Trung Quốc sẽ nổi lên là thị trường có mức tăng trưởng tốt nhất, nhờ thương mại điện tử phát triển mạnh và dân số đông, khoảng cách địa lý giữa các địa phương trong nước lớn.

1.2.2.2. Dịch vụ kho bãi

Năm 2019, ngành công nghiệp kho bãi chứng kiến những thay đổi đáng kể với quá trình tự động hóa do sự phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới và tăng nhu cầu về các giải pháp chuỗi cung ứng tích hợp.

Xu hướng cạnh tranh trên thị trường thương mại điện tử tập trung vào giao hàng chặng cuối - nơi diễn ra sự tương tác chính với khách hàng. Đổi mới trong việc thực hiện đơn hàng, mô hình phân phối và dịch vụ giá trị gia tăng dự kiến sẽ định hình lại phân khúc giao hàng cuối cùng.

Nhu cầu kho bãi thể hệ mới phục vụ giao hàng chặng cuối trở nên cao hơn bao giờ hết, đây đồng thời là phân khúc tăng trưởng sôi động nhất trên thị trường kho bãi thể giới.

Các nhà kho bao gồm các hệ thống chuỗi lạnh được thiết kế, đảm bảo điều kiện lưu trữ và vận chuyển lý tưởng cho các sản phẩm nhạy cảm với nhiệt độ. Theo một báo cáo mới từ công ty nghiên cứu bất động sản CBRE, bán hàng tạp hóa trực tuyến dự báo sẽ thúc đẩy nhu cầu về không gian lưu trữ lạnh trong năm năm tới (tiêu biểu như ở thị trường Hoa Kỳ, sẽ lên tới 100 triệu m²).

1.2.2.3. Giao nhận

Năm 2019 chứng kiến những thay đổi 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.

Các tập đoàn lớn như Amazon, Alibaba, JD.com, Lazada và Flipkart nhanh chóng có những bước tiến mới trong hoạt động giao nhận để đảm bảo chất lượng dịch vụ và năng lực cạnh tranh của mình. Các doanh nghiệp này một mặt tạo ra nhu cầu cao về dịch vụ thuê ngoài

logistics, mặt khác hợp tác với các công ty logistics để làm chủ một số công đoạn quan trọng trong chuỗi cung ứng.

Trong thời gian tới, các công ty cung cấp dịch vụ logistics dự kiến sẽ ưu tiên hiệu quả hoạt động, với các khoản đầu tư vào việc áp dụng công nghệ. Giao nhận vận tải cung cấp các giải pháp trực tuyến sáng tạo trong kết hợp vận chuyển hàng hóa, môi giới tùy chỉnh và giải pháp quản lý vận tải dự kiến sẽ thay đổi phân khúc này và tạo ra sự tương tác tốt hơn với khách hàng.

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

Gần 60% dân số thế giới sống ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương với nhiều quốc gia trong khu vực là trung tâm sản xuất của thế giới giúp khu vực này duy trì vị trí đứng đầu về thị trường logistics thế giới trong năm 2019.

Năm 2019 chứng kiến tác động của CPTPP đến các nền kinh tế châu Á - Thái Bình Dương, tạo ra các chuỗi cung ứng hoàn thiện hơn trong khu vực. Phần lớn các dịch vụ logistics bắt đầu có sự liên thông để tạo ra giá trị gia tăng cao hơn cho các sản phẩm nhờ quản lý hiệu quả chuỗi cung ứng, bắt đầu từ việc cung cấp nguyên liệu thô cho đến khi giao hàng cuối cùng.

Ngoài các thị trường phát triển như Nhật Bản, Hàn Quốc..., các nền kinh tế mới nổi trong khu vực châu Á, đặc biệt là Ấn Độ và Đông Nam Á được dự kiến sẽ thúc đẩy thị trường dịch vụ logistics toàn cầu trong những năm tới. Trong đó, Châu Á có tốc độ tăng trưởng bình quân là 5%/năm.

Hộp 1: Nghiên cứu điển hình: Logistics Thái Lan và cơ hội phát triển từ chương trình Thái Lan 4.0

Theo xếp hạng LPI của Ngân hàng Thế giới 2018, Thái Lan đã vươn lên vị trí thứ 32 trong năm 2018 (từ vị trí thứ 45 vào năm 2016), chỉ đứng sau Singapore trong ASEAN, vượt qua Malaysia và đứng thứ bảy ở Châu Á.

Thái Lan đã đầu tư sâu vào cơ sở hạ tầng giao thông theo Kế hoạch Phát triển Kinh tế và Xã hội quốc gia 5 năm lần thứ 12 (2017-2021), nhằm cắt giảm chi phí logistics của nước này xuống 12% GDP vào năm 2021 từ 14% vào năm 2016. Theo kế hoạch này, Thái Lan không chỉ phát triển cơ sở hạ tầng ở các thành phố lớn mà còn cải thiện kết nối logistics với các nước láng giềng.

Chương trình Thái Lan 4.0 đưa ra một mô hình kinh tế mới cho nước này để phát triển sức mạnh nền kinh tế số, qua đó cũng sẽ tạo ra sự chuyển biến rất lớn trong lĩnh vực logistics.

Thương mại điện tử phát triển nhanh chóng đã tạo ra nhu cầu về không gian logistics và đã mang lại những thay đổi đáng kể trong chuỗi cung ứng và hoạt động logistics tại Thái Lan, đặc biệt ở phân khúc kho và giao hàng chặng cuối. Các trung tâm logistics, mạng lưới nhà kho lớn và nhỏ phân bố trên khắp Thái Lan đang từng bước hình thành và ngày càng tối ưu hơn. Những cải tiến về hạ tầng logistics và dịch vụ 3PLs giúp doanh nghiệp vừa và nhỏ tại Thái Lan thuận tiện hơn trong quá trình cung cấp hàng hóa cho người tiêu dùng, với chi phí thấp hơn nhiều, từ đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của toàn nền kinh tế. Central Group, Aden, DHL Express Thái Lan, Kerry Express, Lazada, Pomelo và Shopee đã rất thành công trong việc phát triển logistics cho thương mại điện tử. Ngoài ra, khối lượng hàng hóa được xử lý tại các sân bay Thái Lan đang tăng đáng kể, do nhu cầu liên tục được tạo ra bởi thương mại điện tử.

Ngoài ra, một lợi thế và cũng là điểm nhấn cho logistics Thái Lan trong những năm gần đây chính là thành công của các chuỗi cung ứng hàng công nghiệp. Ví dụ, logistics phục vụ chuỗi cung ứng của các tập đoàn đa quốc gia như Toyota, Isuzu, Honda, Mitsubishi, Nissan và BMW giúp các doanh nghiệp 3PL nội địa của Thái Lan trở nên chuyên nghiệp và trưởng thành hơn. Ví dụ, ANJI-NYK (Thái Lan) là nhà cung cấp dịch vụ logistics ô tô hàng đầu tại Thái Lan.

Với sự phát triển của Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC), vị trí của Thái Lan là trung tâm vận tải cho Tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMS) đang được củng cố. Sáng kiến Thái Lan 4.0 đã tăng cơ hội của Thái Lan cho các giao dịch xuyên biên giới và xuất nhập khẩu. Phương thức vận tải chiếm ưu thế nhất là vận tải đường bộ. Nhưng thị trường logistics Thái Lan dự kiến sẽ ngày càng cạnh tranh khốc liệt hơn, vì các công ty logistics đa quốc gia chuyên nghiệp dự kiến mở rộng mạng lưới của họ tại AEC với lợi thế cạnh tranh về công nghệ và mạng lưới.

Tập đoàn DHL giữ một vị trí quan trọng trong thị trường logistics Thái Lan, với chỗ đứng vững chắc trong vận tải hàng không, đường biển và dịch vụ 3PL. Những công ty toàn cầu khác, như CEVA, DB Schenker, Nippon Express, Expedito, Yusen và FedEx có vị thế quan trọng trong các phân khúc thể mạnh của họ. Ngoài ra, các công ty logistics Nhật Bản đang có kế hoạch mở rộng dịch vụ của họ trên thị trường Thái Lan do chuỗi cung ứng công nghiệp chuyển từ Trung Quốc sang thị trường này. Các nhà sản xuất Nhật Bản và Hàn Quốc tại Thái Lan mang theo các đối tác logistics trong nước hoặc muốn liên kết với các nhà cung cấp dịch vụ có cùng nguồn gốc.

Nguồn: Báo cáo thị trường dịch vụ vận tải và logistics Thái Lan giai đoạn 2019-2024 của công ty nghiên cứu thị trường Mordorintelligence⁴

⁴ <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/thailand-freight-and-logistics-market>

1.2.4. Hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn trên thế giới và xu hướng M&A trong lĩnh vực logistics

Theo xếp hạng của Armstrong & Associates, Inc (2019), các doanh nghiệp 3PL có doanh thu thuần logistics lớn nhất thế giới vẫn chủ yếu tập trung ở Hoa Kỳ và EU. Ngoài ra, hai đại diện của châu Á là Nippon Express của Nhật Bản và Sinotrans của Trung Quốc lần lượt đứng thứ 4 và thứ 8 trên bảng xếp hạng.

Bảng 1. Nhóm 20 công ty 3PL lớn nhất thế giới

STT	Công ty	Doanh thu hoạt động logistics năm 2018 (triệu USD)*
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	28.120
2	Kuehne + Nagel	25.320
3	DB Schenker	19.968
4	Nippon Express	18.781
5	C.H. Robinson	16.631
6	DSV	12.411
7	XPO Logistics	10.850
8	Sinotrans	10.174
9	UPS Supply Chain Solutions	9.814
10	J.B. Hunt (JBI, DCS & ICS)	8.214
11	Expeditors	8.138
12	Dachser	7.602
13	CEVA Logistics	7.356
14	Geodis	6.645
15	Hitachi Transport System	6.283
16	Panalpina	6.156
17	Damco/Maersk Logistics	6.082
18	Toll Group	5.980
19	CJ Logistics	5.618
20	Bolloré Logistics	5.415

* Doanh thu được báo cáo của công ty hoặc Armstrong & Associates, Inc. và đã được chuyển đổi sang USD theo tỷ giá hối đoái trung bình hàng năm.

Nguồn: Armstrong & Associates, Inc (2019)

Theo thống kê của công ty nghiên cứu thị trường PwC⁵, quý 2/2019, giá trị giao dịch mua bán sáp nhập (M&A) trong lĩnh vực vận tải và dịch vụ logistics toàn cầu tăng 34% so với quý 1/2019, trong đó gần 19 tỷ USD là giá trị thỏa thuận do các nhà đầu tư tài chính thực hiện.

Ngoại trừ đường sắt, tất cả các phân ngành đóng góp vào sự tăng trưởng chung về giá trị M&A. Trong khi Châu Á và Châu Đại Dương tiếp tục chiếm tỷ trọng chính trong hoạt động M&A ngành logistics, hoạt động mua lại các công ty logistics tại Bắc Mỹ cũng diễn ra sôi động.

Bất chấp những thách thức từ bảo hộ thương mại và tăng cường giám sát đầu tư xuyên biên giới của các Chính phủ, hoạt động M&A xuyên biên giới trong lĩnh vực logistics vẫn diễn ra sôi động. Xu hướng tăng duy trì từ quý IV/2018 với sự gia tăng đáng kể của các giao dịch có giá trị trên 50 triệu USD/thương vụ.

Trên bình diện toàn cầu, áp lực cạnh tranh gay gắt được cho là nhân tố tác động chính đến sự gia tăng của M&A trong lĩnh vực logistics. Ngoài ra, xu hướng “Amazonization” gây chú ý trên thị trường dịch vụ 3PL với sự tham gia của các công ty thương mại điện tử vào hoạt động logistics toàn cầu.

1.2.5. Xu hướng logistics cho nông sản và chuỗi cung ứng lạnh trên thế giới

Theo công ty nghiên cứu thị trường Allied Market Research (2019)⁶, quy mô thị trường logistics chuỗi lạnh toàn cầu được định giá là 159,9 tỷ USD trong năm 2018 và dự kiến sẽ đạt khoảng 590 tỷ USD vào năm 2026, với tốc độ tăng trưởng trung bình (CAGR) 17,9%/năm trong giai đoạn 2019 đến 2026. Châu Á - Thái Bình Dương chiếm tỷ trọng cao nhất trong năm 2019 và dự kiến sẽ duy trì vị trí dẫn đầu trong suốt thời gian dự báo.

Các yếu tố như tăng số lượng kho lạnh, tăng trưởng trong ngành thực phẩm chế biến và ngành dược phẩm, công nghệ, đặc biệt là RFID dự kiến sẽ thúc đẩy sự tăng trưởng của xu hướng logistics chuỗi lạnh. Ngược lại, các yếu tố như thiếu tiêu chuẩn hóa và chi phí vận hành cao kìm hãm sự phát triển của thị trường này.

Các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuỗi lạnh nắm thị phần lớn nhất trên thế giới gồm: AmeriCold Logistics, Lineage Logistics Holdings, VersaCold Logistics Services, AGRO Merchants Group, Nichirei Logistics Group, Preferred Freezer Services, Congebec Logistics, Burris Logistics, Conestoga Cold Storage và Tippmann Group.

1.3. Chính sách, pháp luật về logistics

Những điểm mới trong các văn bản pháp lý, chính sách, hoạt động của Nhà nước liên quan đến logistics năm 2019.

⁵ <https://www.pwc.com/us/en/industries/transportation-logistics/quarterly-deals-insights.html>

⁶ <https://www.alliedmarketresearch.com/cold-chain-logistics-market>

1.3.1. Chính sách về logistics nói chung

Năm 2019 là năm có nhiều đột phá về chính sách phát triển logistics. Ngay từ đầu năm, Bộ Chính trị đã ban hành hai nghị quyết riêng về phát triển Hải Phòng và Đà Nẵng. Nghị quyết số 43-NQ/TW ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị đặt mục tiêu xây dựng Đà Nẵng thành một trong những trung tâm kinh tế lớn của cả nước và Đông Nam Á với vai trò là trung tâm khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo, du lịch, thương mại, tài chính, logistics, công nghiệp công nghệ cao. Trong khi đó, Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị đặt mục tiêu phát triển Hải Phòng thành thành phố công nghiệp, tạo động lực phát triển của vùng Bắc Bộ, có kết cấu giao thông phát triển nối với khu vực, là trọng điểm dịch vụ logistics, đào tạo, nghiên cứu, kinh tế biển.

Thực hiện Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01 tháng 01 năm 2019 của Chính phủ, ngay từ đầu năm 2019, Bộ Công Thương cũng như nhiều Bộ, ngành và các địa phương đã tích cực triển khai nhiều giải pháp nhằm tạo ra sự chuyển biến đồng bộ, tích cực trong lĩnh vực logistics.

- Ngày 26 tháng 3 năm 2019, Bộ trưởng Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định số 708/QĐ-BCT phê duyệt Kế hoạch cải thiện chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam.

Bản Kế hoạch đề ra mục tiêu nâng cao thứ hạng của Việt Nam trong xếp hạng Chỉ số Hiệu quả Logistics (gọi tắt là LPI) do Ngân hàng Thế giới công bố từ nay đến năm 2025 lên 5 - 10 bậc (năm 2018, Việt Nam đứng thứ 39 trên thế giới về xếp hạng LPI), đóng góp tích cực vào cải thiện môi trường kinh doanh, cắt giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ logistics của Việt Nam, nâng cao năng lực đổi mới sáng tạo,...

Kế hoạch đề ra 49 nhiệm vụ cụ thể gắn với vai trò của các Bộ, ngành, địa phương, được chia thành các nhóm nhiệm vụ liên quan chặt chẽ với 6 chỉ số thành phần trong LPI, bao gồm:

- (1) Nhóm nhiệm vụ về nâng cấp hạ tầng
- (2) Nhóm nhiệm vụ về cải thiện khả năng giao hàng
- (3) Nhóm nhiệm vụ về nâng cao năng lực và chất lượng cung cấp dịch vụ logistics
- (4) Nhóm nhiệm vụ về ứng dụng công nghệ, tối ưu khả năng truy xuất
- (5) Nhóm nhiệm vụ về rút ngắn thời gian và giảm chi phí
- (6) Nhóm nhiệm vụ về nâng cao hiệu quả thông quan
- (7) Nhóm nhiệm vụ hỗ trợ.

Cục Xuất nhập khẩu là cơ quan đầu mối của Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương triển khai, đôn đốc, kiểm tra, giám sát việc thực hiện Kế hoạch này.

- Ngày 27/5/2019, Bộ trưởng Bộ Tài chính đã ký Quyết định số 876/QĐ-BTC ban hành Kế hoạch triển khai các giải pháp nâng cao xếp hạng chỉ số Giao dịch thương mại qua biên giới của Việt Nam giai đoạn 2019-2021. Theo đó, quyết liệt đẩy nhanh tiến độ thực hiện các

nhệm vụ theo quy định tại Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01/01/2019 của Chính phủ về việc tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2019 và định hướng đến năm 2021 và Quyết định số 1254/QĐ-TTg ngày 26 tháng 9 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động thúc đẩy Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN, cải cách công tác kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và tạo thuận lợi thương mại giai đoạn 2018 - 2020. Để đạt được mục tiêu “Nâng xếp hạng chỉ số Giao dịch thương mại qua biên giới lên 10 - 15 bậc; năm 2019 từ 3-5 bậc” cần có sự tham gia tích cực, sự nỗ lực, cố gắng của các cơ quan liên quan, bao gồm: (1) Bộ Tài chính (cơ quan Hải quan); (2) Các cơ quan quản lý, kiểm tra chuyên ngành; (3) Các Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố; (4) Cộng đồng doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp kinh doanh kho bãi cảng, doanh nghiệp vận tải, logistics.

Trong hai năm 2017 và 2018, nhiều địa phương trên cả nước ban hành kế hoạch phát triển logistics trên địa bàn của mình. Bước sang năm 2019, các địa phương cũng đã ban hành và triển khai các chính sách quan trọng về phát triển logistics trên địa bàn, một số ví dụ tiêu biểu như:

- + UBND thành phố Hà Nội ban hành Kế hoạch số 08/KH-UBND ngày 08/01/2019 về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố. Trước đó, trong năm 2018, UBND Thành phố Hà Nội đã ban hành Quyết định số 814/QĐ-UBND ngày 13/2/2018 phê duyệt Đề án “Quản lý và phát triển hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Hà Nội đến năm 2025”.

- + Ngày 14/3/2019, UBND thành phố Hải Phòng đã ban hành Quyết định số 549/QĐ-UBND phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030.

- + Ngày 23/4/2019, Tỉnh ủy Quảng Ninh ban hành Nghị quyết của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh về phát triển cảng biển và dịch vụ cảng biển trên địa bàn tỉnh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

- + Nhận thức được tầm quan trọng của ngành dịch vụ logistics, UBND Thành phố Hồ Chí Minh đã giao Sở Công Thương Thành phố chủ trì xây dựng Đề án phát triển ngành logistics đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

1.3.2. Chính sách về vận tải

- Ngày 7/6/2019, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 703/QĐ-TTg phê duyệt Đề án “Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp”

Theo đó, phát triển thị trường vận tải hàng hóa theo hướng phát huy lợi thế của từng phương thức vận tải, gắn với nhiệm vụ tái cơ cấu vận tải để giảm thị phần vận tải đường

bộ, tăng thị phần vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, đồng thời tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải để phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics chất lượng cao.

Phát triển hợp lý các phương thức vận tải gắn với các nhiệm vụ tái cơ cấu vận tải để đạt được chỉ tiêu cụ thể về thị phần vận tải đến năm 2030 theo Chiến lược phát triển thị trường vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014.

- Nghị định thư sửa đổi Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia” và “Phụ lục sửa đổi Điều 6 và Điều 17 Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy”.

- Quyết định số 105/QĐ-TTg ngày 22/1/2019 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Tăng cường kết nối hàng không với các thị trường nguồn khách du lịch. Đề án đặt mục tiêu mở các đường bay mới, tăng tần suất trên các đường bay hiện có của các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài giữa Việt Nam và các thị trường du lịch trọng điểm trên thế giới; mở mới các đường bay nội địa kết nối đến các vùng du lịch trọng điểm Đông Bắc Bắc Bộ, di sản miền Trung, Duyên hải Nam Trung Bộ - Tây Nguyên, Đồng bằng sông Cửu Long và Phú Quốc góp phần phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn. Đến năm 2020, tiếp tục triển khai kế hoạch mở đường bay quốc tế theo Đề án “Định hướng phát triển đường bay trực tiếp giữa Việt Nam và các quốc gia, địa bàn trọng điểm nhằm thúc đẩy đầu tư phát triển, tăng cường giao lưu, hội nhập quốc tế” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2119/QĐ-TTg ngày 28 tháng 12 năm 2017.

1.3.3. Chính sách về hạ tầng logistics

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trọng yếu có vai trò thúc đẩy phát triển vận tải và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải là một trong những giải pháp quan trọng để xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp theo Quyết định số 703/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó:

a) Ưu tiên tập trung phát triển những hạ tầng lớn, hiện đại, có sức lan tỏa: Nâng cấp Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành, cao tốc Bắc - Nam phía Đông, một số đoạn tuyến quan trọng thuộc đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Xây dựng các phương án quy hoạch kết nối đường sắt vào các cảng biển đầu mối, bao gồm các tuyến đường sắt đầu tư mới để triển khai thực hiện đầu tư ngay khi có điều kiện.

b) Nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải container đường thủy nội địa và các dịch vụ logistics tại khu vực Hải Phòng, Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ; tập trung giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm tắc nghẽn trên các tuyến đường thủy nội

địa huyết mạch như tỉnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít...; đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án xây dựng cảng container đầu mối khu vực Hà Nội (cảng Phù Đổng) để phát triển vận tải container từ khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh về Hà Nội.

Đối với hạ tầng hàng không, Quyết định số 105/QĐ-TTg ngày 22/1/2019 của Thủ tướng Chính phủ đưa ra giải pháp đầu tư phát triển đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không phù hợp. Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23 tháng 02 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không dân dụng đến năm 2020 và định hướng năm 2030 và các đề án, kế hoạch, chương trình liên quan.

Năm 2019, các Bộ, ngành, địa phương cũng ban hành các quyết định, thông tư quan trọng về hạ tầng logistics, góp phần từng bước minh bạch hóa, nâng cao chất lượng xây dựng, nâng cấp và khai thác hạ tầng logistics (Danh mục chi tiết các chính sách về logistics trong Phụ lục I).

1.3.4. Chính sách khác liên quan đến logistics

Bên cạnh các nhóm chính sách trên, năm 2019 cũng có nhiều chính sách liên quan tác động đến hoạt động logistics, có thể kể đến như: Kế hoạch triển khai các giải pháp nâng cao xếp hạng chỉ số Giao dịch thương mại qua biên giới của Việt Nam giai đoạn 2019-2021; Quyết định về Danh mục hàng hóa nhập khẩu phải làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập; Công bố danh mục cảng cạn (ICD) Việt Nam; Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu...

1.4. Hạ tầng giao thông

Kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động logistics trong năm 2019 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 giữa các vùng miền, các loại hình. 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 hòa 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. Tuy nhiên với mỗi phương thức giao thông trong hoạt động logistics, cơ sở hạ tầng vẫn còn một số vấn đề phải đề cập tới. *Phần phân tích cơ sở hạ tầng logistics trong báo cáo 2019 sẽ tập trung phân tích những chuyển biến trong vấn đề hạ tầng giao thông của từng phương thức, đánh giá vấn đề đầu tư vào hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động logistics.*

Hộp 2: Hệ thống cảng biển Nghi Sơn

Trong 6 tháng đầu năm 2019, cảng biển Nghi Sơn là khu vực cảng biển có khối lượng hàng hóa thông quan tăng cao nhất so với cả nước (tăng 86%).

Tính đến tháng 8 năm 2019, cảng biển Nghi Sơn hiện nay đang hoạt động với 8 cảng tổng hợp, 19 bến đi vào hoạt động. Trong đó, có 2 cầu cảng chuyên dùng xi măng; 2 cầu cảng chuyên dùng nhiệt điện; khu cầu cảng tổng hợp và khu hậu cần cảng của Công ty CP Cảng dịch vụ dầu khí tổng hợp PTSC Thanh Hóa, có khả năng tiếp nhận tàu 70.000 DWT; 3 cầu cảng tổng hợp của Công ty CP Đầu tư khoáng sản Đại Dương có khả năng tiếp nhận tàu chở hàng tổng hợp có trọng tải đến 60.000 DWT; 4 cầu cảng tổng hợp quốc tế của Công ty CP Gang thép Nghi Sơn có thể tiếp nhận và cung cấp dịch vụ cho các tàu container có sức chở đến 3.500 TEU (tương đương trọng tải 30.000 - 40.000 DWT).

Tập đoàn CMA CGM của Pháp, một hãng tàu vận tải container lớn thứ 3 thế giới đã quyết định mở tuyến vận tải container quốc tế đến Nghi Sơn bắt đầu từ tháng 5 năm 2019.

1.4.1. Hạ tầng giao thông đường biển

1.4.1.1 Hệ thống hạ tầng cảng biển

Thống kê năm 2019 của Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy, hiện nay, cả nước có 281 bến cảng với tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm. Hệ thống cảng biển được đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng: Cầu bến, phao neo, trang thiết bị bốc dỡ hàng hóa, phát triển cơ bản hoàn chỉnh, đầy đủ chức năng, quy mô và phân bố trải rộng theo vùng miền. Hầu hết cảng biển đã tận dụng được tối đa điều kiện tự nhiên, đáp ứng yêu cầu vận chuyển hàng hóa vận tải bằng đường biển, phục vụ tích cực cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội vùng ven biển và cả nước, tạo động lực thu hút, thúc đẩy các ngành kinh tế, công nghiệp liên quan cùng phát triển.

Bảng 2. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển giai đoạn 2012 - 2019

STT	Thông số	Đơn vị	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	6 tháng 2019
1	Tổng lượng hàng qua cảng	1000 tấn	294.556	328.795	373.027	427.816	459.833	519.296	530.145	309.000
2	Hàng Công-ten-nơ	1000 tấn	91.068	101.113	118.394	126.348	148.018	165.700	181.472	88.647
		1000 TEU	8.040	1.622	10.398	11.527	12.989	14.358	18.062	9.100
3	Hàng lỏng	1000 tấn	49.566	49.729	52.078	59.233	62.559	62.652	73.015	36.200

STT	Thông số	Đơn vị	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	6 tháng 2019
4	Hàng khô	1000 Tấn	112.853	136.472	154.582	185.904	205.797	213.166	274.818	139.957
5	Hàng quá cảnh	100 Tấn	41.062	41.480	47.971	56.330	43.459	77.778	77.312	39.098

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam (2019)

Nhờ đổi mới mạnh mẽ, 6 tháng đầu năm 2019, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ước đạt 308,8 triệu tấn (không bao gồm sản lượng hàng hóa quá cảnh không bốc dỡ), tăng 13% so với cùng kỳ năm 2018. Trong đó, lượng hàng container thông qua cảng biển năm 2019 đạt 9,1 triệu TEU, tăng 3% so với cùng kỳ năm trước. Hàng xuất khẩu đạt 74,8 triệu tấn, tăng 8% so với cùng kỳ năm 2018, hàng nhập khẩu đạt 98,1 triệu tấn, tăng 19%, hàng nội địa đạt 134,9 triệu tấn, tăng 11% (Bộ GTVT, 2019).

Hầu hết các cảng đầu mối khu vực: Hải Phòng, Đà Nẵng, Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh... đã được nâng cấp có thể tiếp nhận tàu trọng tải đến 30.000 DWT. Điển hình như cảng Cái Mép - Thị Vải tiếp nhận tàu trọng tải đến 18.300 TEU (194.000 DWT) vào khai thác hàng tuần, kết nối trực tiếp hàng xuất nhập khẩu Việt Nam với thị trường Bắc Âu. Ở khu vực miền Trung, khối cảng biển cũng đang trên đà "khởi sắc", nhất là cảng Đà Nẵng. Trước năm 2014, cảng Đà Nẵng có chiều dài cầu cảng hạn chế, tàu container phải xếp hàng chờ 6 - 8 tiếng. Sau khi cổ phần hóa, cảng tập trung nâng cấp hạ tầng cầu cảng, phát triển dịch vụ container. Tổng mức đầu tư giai đoạn 2014 - 2018 là hơn 1.900 tỷ đồng, gấp 4 lần giai đoạn 5 năm trước đó (2009 - 2013). Cảng tiếp tục đưa vào sử dụng 2 cầu tàu mới trong dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2, với tổng mức đầu tư gần 900 tỷ đồng. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng 5 năm qua tăng bình quân 10%/năm. Khả năng tiếp nhận tàu được nâng từ 1.800 TEU lên 3.500 TEU, tình trạng tàu chờ gần như không có (Cục HHVN, 2019).

Hiện nay, kết nối các cảng biển lớn trên thế giới đều sử dụng phương thức vận tải như đường sắt và đường bộ cao tốc. Hệ thống cảng biển Việt Nam chỉ có cảng Hải Phòng được kết nối với đường sắt nhưng hiệu quả khai thác rất thấp (cảng Cái Lân đã đầu tư nhưng chưa thể khai thác do thiếu đồng bộ về khổ đường), chưa có đường cao tốc riêng dành cho vận tải hàng hóa. Giao thông kết nối đường thủy bị hạn chế bởi tính không các cầu vượt sông. Do đó, hiệu quả trong vận chuyển hàng hóa tới cảng biển chưa được tối ưu hóa về thời gian, chi phí vận tải.

Bởi vậy, một vấn đề đặt ra là cần đầu tư gắn cảng biển với vận tải đa phương thức để hệ thống cảng phát triển bền vững, chi phí logistics được kéo giảm. Hiện nay, nhiều tỉnh ven biển đang tập trung kêu gọi và thu hút các dự án về cảng biển, trung tâm logistics như Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Đà Nẵng,... Khu kinh tế Vũng Áng là một trong 9 khu kinh tế ven biển được Chính phủ lựa chọn để phát triển trung tâm công nghiệp luyện thép, nhiệt điện và cảng biển nước sâu của khu vực miền Trung. Hiện nay khu kinh tế Vũng Áng đã thu hút 137 dự án

đầu tư, trong đó có 80 dự án đầu tư trong nước, 57 dự án đầu tư FDI. Các dự án này tập trung vào các lĩnh vực công nghiệp, cầu cảng, nhiệt điện, năng lượng tái tạo, phát triển hậu thép... Nhiều doanh nghiệp nước ngoài lớn cũng đang tìm hiểu khảo sát đầu tư vào Vũng Áng như: Liên doanh giữa Tập đoàn Lee & Man (Hong Kong), Hokuetsu (Nhật Bản), Tập đoàn Cảng Hạ Môn (Trung Quốc). Các Tập đoàn này đều đề xuất nghiên cứu khảo sát xây dựng một tổ hợp cảng biển, trung tâm logistics quy mô lớn. Nếu các dự án đầu tư này được thực hiện sẽ kết nối cảng biển Vũng Áng với các cảng biển quốc tế cũng như hệ thống giao thông đường bộ kết nối trong nước qua Lào, Thái Lan...

1.4.1.2 *Đội tàu biển Việt Nam*

Theo báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến tháng 6/2019, đội tàu biển Việt Nam có 1.568 tàu (trong đó tàu vận tải 1.106 tàu) với tổng trọng tải khoảng 7,8 triệu tấn, đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 trên thế giới. Tuổi tàu bình quân của đội tàu Việt Nam hiện là 15,6 tuổi, trẻ hơn 5,2 tuổi so với thế giới (20,8 tuổi). Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam cũng phát triển theo hướng chuyên dụng hóa, đặc biệt, đội tàu container Việt Nam tăng trưởng khá tốt từ 19 tàu trong (năm 2013) lên 39 tàu (năm 2019).

Về khối lượng hàng thông qua cảng biển do đội tàu Việt Nam vận chuyển đạt 81,2 triệu tấn tăng 16% so với cùng kỳ năm 2018, trong đó khối lượng hàng container thông qua cảng của đội tàu biển Việt Nam đạt 1,2 triệu TEU tăng 5% so với cùng kỳ năm trước. Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện đã đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như hàng lỏng (LPG), xi măng rời... Hàng hóa vận chuyển nội địa chủ yếu là các mặt hàng gia dụng, lương thực, than, vật liệu xây dựng, thiết bị máy móc, container, xăng dầu, hàng hoá tổng hợp. Đối với vận tải biển quốc tế, đội tàu biển nước ta đang đảm nhận vận chuyển khoảng 7% thị phần và chủ yếu vận tải các tuyến gần như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, khu vực Đông Nam Á, đội tàu container Việt Nam hoạt động chủ yếu trên các tuyến vận tải ngắn Đông Nam Á và Đông Bắc Á, một số tàu hàng rời đã vận tải hàng hóa trên các tuyến châu Âu (Cục Hàng hải Việt Nam, 2019).

Tuy nhiên, thời gian qua, doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam còn đối mặt với nhiều thách thức. Trong đó, thị trường vận tải biển đi xuống, chưa có dấu hiệu phục hồi; Cảng thẳng thương mại Mỹ - Trung khiến hàng hóa xuất nhập khẩu trên thế giới giảm, thị trường dư thừa một số lượng tàu lớn khiến đội tàu trong nước khó khăn trong cạnh tranh nguồn hàng vận tải. Ngoài ra, đa số chủ hàng Việt Nam vẫn thực hiện tập quán mua CIF, bán FOB, quyền thuê phương tiện thuộc về các đối tác nước ngoài. Một số dự án vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu như: nhập than cho các nhà máy nhiệt điện, chủ hàng cũng thực hiện đấu thầu quốc tế, đội tàu trong nước khó có cơ hội giành được hợp đồng vận chuyển. Cùng đó, xu hướng giai đoạn hiện nay lại là container hóa. Đội tàu container của Việt Nam hầu hết lại là tàu cỡ nhỏ, chủ yếu chạy nội địa và chạy feeder trong khu vực Đông Nam Á, các doanh nghiệp Việt không đủ nguồn lực tài chính để nâng cấp đội tàu, việc vay vốn từ các ngân hàng thương mại khó khăn do lãi suất cao nên rất khó cạnh tranh với đội tàu lớn, hiện đại trên thế giới (Bộ GTVT, 2019).

1.4.2. Hạ tầng giao thông đường bộ

Tổng chiều dài đường bộ của Việt Nam khoảng 180.000 km, trong đó có trên 154 tuyến quốc lộ với tổng chiều dài 24.866 km, tỉnh lộ 28.143 km, huyện lộ 57.033 km, ngoài ra đường đô thị trên 27.500 km, còn lại là đường xã trên 159.000 km. Chất lượng đường đã được xây mới, sửa chữa và bảo dưỡng thường xuyên. Tính chung cả hệ thống tỷ lệ trải nhựa đạt 51.258 km (xấp xỉ 17%) (Tổng cục Đường bộ, 2019)

Trong năm 2019, cơ sở hạ tầng giao thông phục vụ cho các hoạt động logistics cũng có các dự án đã hoàn thành và đi vào hoạt động, cũng có những dự án đang triển khai thi công và gấp rút hoàn thành vào cuối năm 2019. Theo Cục Quản lý xây dựng và Quản lý chất lượng công trình giao thông (Bộ GTVT, 2019), trong 9 tháng đầu năm 2019 có 6 dự án giao thông quan trọng đã được hoàn thành, đưa vào sử dụng, bao gồm: đường Hồ Chí Minh đoạn tránh Chư Sê (Gia Lai) , cầu Vàm Cống, cầu Đà Rằng trên QL1 cũ; Nâng cấp một số đoạn trên QL26 qua Khánh Hòa, Đắk Lắk; Xây dựng 2 cầu vượt trên QL1 tại các nút giao với QL1C và nút giao Ngã ba Thành, tỉnh Khánh Hòa; Cải tạo, nâng cấp luồng sông Sài Gòn đoạn từ cầu Bình Lợi tới cảng Bến Súc.

Với vị trí cửa ngõ kết nối giao thương giữa ASEAN với Trung Quốc, một trong 3 cực tăng trưởng của tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, Quảng Ninh đang tích cực xây dựng mới, nâng cấp hàng loạt công trình giao thông trọng điểm, nhằm tạo nên cánh cửa liên kết vùng mời gọi doanh nghiệp, nhà đầu tư. Ngày 01/02/2019, tại Quảng Ninh, cùng với các công trình giao thông trọng điểm bao gồm Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn và Cảng tàu khách quốc tế Hạ Long, Cao tốc Hạ Long - Vân Đồn đã chính thức được khánh thành và đưa vào sử dụng với chiều dài gần 60 km, tốc độ thiết kế của cao tốc là 100 km/h, chiều rộng nền đường 24,5 m, khi đi vào sử dụng sẽ rút ngắn thời gian từ Hà Nội đi Vân Đồn xuống còn chỉ còn khoảng 2,5 tiếng thay vì 4 tiếng như hiện nay. Năm 2019, tuyến cao tốc Vân Đồn - Móng Cái cũng đang được thi công bởi Tập đoàn Sun Group tạo nên tuyến giao thông liên mạch, giảm đáng kể thời gian di chuyển từ Hà Nội đi thành phố biên giới Móng Cái, mang tới tiềm năng lớn về phát triển kinh tế cho toàn vùng.

Bảng 3. Hạ tầng giao thông đường bộ

STT	Loại đường	Tổng số tuyến	Tổng chiều dài (Km)	Phân loại theo kết cấu mặt đường (Km)					
				Bê tông xi măng BTXM	Bê tông nhựa BTN	Láng nhựa	Cấp phối đá dăm	Đất	Loại khác
1	Cao tốc	16			1010				
2	Quốc lộ	154 (tuyến chính)	24.866	1.250	15.573	7.332	176	128	407
3	Đường tỉnh		28.143	2.746	8.285	14.958	1.237	714	203
4	Đường huyện		57.033	10.906	6.698	24.921	6.324	7.652	532

STT	Loại đường	Tổng số tuyến	Tổng chiều dài (Km)	Phân loại theo kết cấu mặt đường (Km)					
				Bê tông xi măng BTXM	Bê tông nhựa BTN	Láng nhựa	Cấp phối đá dăm	Đất	Loại khác
5	Đường xã		159.102	65.953	3.741	19.175	21.688	47.607	938
6	Đường đô thị		27.688	6.213	12.220	5.372	1.639	2.011	233
7	Đường GTNT khác		253.275	102.986	1.317	12.846	23.277	91.297	21.552
8	Đường chuyên dùng		8.045	999	2.414	905	2.361	974	392

Nguồn: Tổng cục Đường bộ (2019)

Trong năm 2019, 3 dự án đầu tư công (gồm Cao Bồ - Mai Sơn, Cam Lộ - La Sơn, dự án cầu Mỹ Thuận 2) đã được khởi công. Cao tốc Cam Lộ - La Sơn khi hoàn thành sẽ nối thông với đường Hồ Chí Minh qua tỉnh Quảng Trị và cao tốc La Sơn - Túy Loan (sắp hoàn thành), cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi. Ngoài ra, cao tốc Cam Lộ - La Sơn sẽ kết nối cơ bản các vùng kinh tế trọng điểm miền Trung từ Quảng Trị đến Quảng Ngãi. Đây là tuyến đường quan trọng trong hạ tầng giao thông đường bộ phục vụ logistics, giúp rút ngắn thời gian và giảm chi phí trong vận chuyển.

Hộp 3: Tuyến cao tốc Cam Lộ - La Sơn

Ngày 16/9/2019, tại xã Cam Hiếu, huyện Cam Lộ, tỉnh Quảng Trị, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) tổ chức lễ khởi công xây dựng tuyến cao tốc Cam Lộ - La Sơn, đi qua 2 tỉnh Quảng Trị và Thừa Thiên - Huế. Đây là dự án đầu tiên trong 11 dự án thành phần của đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020 được khởi công xây dựng. Tổng mức đầu tư tuyến cao tốc Cam Lộ - La Sơn khoảng 7.699 tỉ đồng, sử dụng vốn ngân sách nhà nước. Toàn tuyến dài hơn 98 km, đi qua 2 tỉnh Quảng Trị (hơn 37 km) và Thừa Thiên - Huế (61 km). Trong giai đoạn đầu, dự án được đầu tư với quy mô 2 làn xe, bề rộng nền đường 12 m, riêng các đoạn vượt có quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường là 23 m; vận tốc thiết kế 80-100 km/giờ. Giai đoạn hoàn chỉnh có quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường là 23 m. Với việc khởi công dự án đầu tiên Cam Lộ - La Sơn cùng với 10 dự án còn lại (đã và đang gấp rút chuẩn bị để triển khai), Việt Nam sẽ sớm có đường cao tốc nối 2 miền Nam - Bắc.

Ở khu vực phía Nam, đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ đang trong quá trình thi công, theo kế hoạch sẽ thông xe trong năm 2020 và khánh thành vào đầu năm 2021. Dài 92 km, đường cao tốc này nối Tiền Giang qua Vĩnh Long với Cần Thơ, có điểm đầu tiếp nối đường cao tốc TPHCM - Trung Lương, và điểm cuối là nút giao thông đường dẫn phía bắc cầu Cần Thơ. Tuyến cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận có tổng mức đầu tư 9.600 tỉ đồng, dài 51,1 km cũng bắt đầu khởi động cuối tháng 3 năm 2019. Ngoài ra trong năm 2019, hàng loạt dự án giao thông quan trọng ở khu vực các tỉnh phía Nam cũng được thực hiện trở lại sau nhiều năm chậm tiến độ... Đầu tiên là dự án đường cao tốc TP.HCM - Mộc Bài (Tây Ninh). Tuyến cao

tốc dự kiến được đầu tư với số vốn khoảng 10.700 tỉ đồng, gồm thành hai phân đoạn: TPHCM - Trảng Bàng (dài 33 km) và Trảng Bàng - Mộc Bài (dài 20,5 km). Trong đó, đoạn TPHCM - Trảng Bàng có quy mô đường cao tốc 4 làn xe hoàn chỉnh, tốc độ thiết kế 120 km/h. Dự án cao tốc TPHCM - Mộc Bài kết nối thuận lợi cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, đến các tuyến vành đai ngoài Thành phố Hồ Chí Minh nhằm hình thành mạng lưới giao thông vận tải đối ngoại và cửa ngõ phía Tây vào TPHCM. Tuyến giúp kết nối kinh tế biên giới và các khu đô thị trong vùng kinh tế phía Nam với các cảng biển, sân bay quốc tế trong khu vực và vùng kinh tế ASEAN bao gồm Bangkok, Phnom Penh và Việt Nam; tạo điều kiện thúc đẩy sự hình thành và phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất dọc tuyến trên địa bàn tỉnh Tây Ninh, đặc biệt là khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài (Bộ GTVT, 2019).

TPHCM cũng đã phối hợp với tỉnh Đồng Nai đầu tư xây dựng cầu Cát Lái, nối Quận 2 (TPHCM) với huyện Nhơn Trạch (tỉnh Đồng Nai), vốn bị đình trệ, chưa thể thi công trong nhiều năm nay. Tổng vốn cho dự án cầu Cát Lái là 7.200 tỉ đồng. Khi có cầu Cát Lái, việc kết nối giao thông giữa TPHCM với huyện Nhơn Trạch, Đồng Nai sẽ thông suốt, góp phần nối liền mạng lưới giao thông TPHCM - Bà Rịa - Vũng Tàu - Đồng Nai, một đóng góp rất quan trọng cho hạ tầng logistics. Tiếp nối dự án này, Bộ GTVT đang triển khai đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ dài 23,6 km với tổng mức đầu tư khoảng 5.400 tỉ đồng. Dự kiến cuối năm 2019, dự án sẽ thực hiện xong công tác đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư; sẽ khởi công đầu năm 2020 và hoàn thành cuối năm 2022. Tuyến cao tốc TPHCM - Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ sẽ khớp nối với công trình cầu Mỹ Thuận 2. Công trình có tổng mức đầu tư khoảng 5.000 tỉ đồng. Cuối năm 2019, một số gói thầu sẽ khởi công xây dựng và sẽ hoàn thành vào năm 2023. Sau khi các dự án cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận, Mỹ Thuận - Cần Thơ và cầu Mỹ Thuận 2 đưa vào khai thác sẽ tạo ra một trục cao tốc hoàn chỉnh, hiện đại, rút ngắn khoảng 50 km và tiết kiệm khoảng 2 giờ đi lại giữa TPHCM và Cần Thơ so với tuyến QL1. Tuyến cao tốc này cũng được kỳ vọng sẽ tạo ra một cú hích lớn để các tỉnh khu vực Tây Nam Bộ thu hút đầu tư, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội (Bộ GTVT, 2019).

Quý IV/2019, các chủ đầu tư, ban QLDA đang triển khai công tác chuẩn bị đầu tư, thiết kế kỹ thuật, đấu thầu lựa chọn nhà thầu để khởi công 14 dự án quan trọng, cấp bách đã được Ủy ban Thường vụ Quốc hội thông qua tại Nghị quyết 556 ngày 31/7/2018. Trong đó, có 10 dự án đường bộ (Tổng mức đầu tư: 8.000 tỷ đồng) bao gồm dự án đường bộ nối cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình; Dự án cải tạo, nâng cấp QL53 đoạn Trà Vinh - Long Toàn; Dự án QL27 đoạn tránh Liên Khương; Dự án nâng cấp QL30 đoạn Cao Lãnh - Hồng Ngự; Dự án đường nối QL4C và 4D (Km238 - Km414); Dự án QL3B (Km0 - Km 66+600); Dự án nâng cấp mặt đường tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp; Dự án cải tạo, nâng cấp các đoạn xung yếu trên QL24; Dự án cải tạo, nâng cấp các đoạn xung yếu trên QL25; Dự án cải tạo, nâng cấp QL57 đoạn từ bến phà Đình Khao đến thị trấn Mỏ Cày.

1.4.3. Hạ tầng giao thông đường sắt

Tính đến năm 2019, mạng lưới đường sắt từ Bắc tới Nam có tổng chiều dài 3.143 km và có 297 ga; bao gồm 03 loại khổ đường: khổ đường 1.000 mm (chiếm 85%); khổ đường 1.435 mm (chiếm 6%); khổ đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm (chiếm 9%).

Phân bố của mạng lưới đường sắt theo chiều dài đất nước và theo hình xương cá, gồm có 15 tuyến chính và nhánh đi qua 34 tỉnh thành (trong đó tuyến Bắc Nam có chiều dài khai thác lớn nhất) trải dài khắp đất nước từ Bắc xuống Nam, từ Tây sang Đông và có hàng chục tuyến đường sắt chuyên dùng phục vụ phát triển kinh tế xã hội của địa phương.

Trong 3.143 km có: Đường chính tuyến là 2.646,11 km, đường ga và đường nhánh là 515,46 km, 2.260 bộ ghi, 4.259 m cầu các loại và cầu Thăng Long, 652 điểm gác chắn đường ngang, 380 đường ngang cảnh báo tự động; 486 đường ngang biển báo, 4.172 lối đi dân sinh tự mở, 4.684 km/trục đường truyền tải, 6.385 hệ tín hiệu ra vào ga, 2.379 bộ thiết bị khống chế, 6.094 đài điều khiển, v.v... Chất lượng kỹ thuật kết cấu hạ tầng đường sắt hầu hết là lạc hậu, chấp vá, các tuyến đường sắt được xây dựng từ 50 đến trên 100 năm và hầu hết chưa được vào cấp kỹ thuật (ĐSVN, 2019).

Hộp 4: Tàu container nhanh Yên Viên - Sóng Thần

Trong năm 2019, đoàn tàu container nhanh với hành trình 40 tiếng từ ga Yên Viên đến Sóng Thần đã được ngành đường sắt khai thác 5 đôi tàu/tuần nhằm đáp ứng kịp thời nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Tổng trọng tải đoàn tàu lên tới 650 tấn, gồm 20 toa xe chở 20 container, chiều dài đoàn tàu không quá 325m, tổng trọng tải vỏ container và hàng đóng trong container không quá 17 tấn/container. Việc đưa đoàn tàu container nhanh vào khai thác thể hiện sự nỗ lực đáp ứng kịp thời nhu cầu vận chuyển hàng hóa của nhà vận tải đối với thị trường. Hàng hóa vận chuyển trên các đoàn tàu này chủ yếu là bưu kiện, chuyển phát nhanh, hàng có giá trị cao cần có sự bảo quản tốt. Các khách hàng bao gồm các Tổng công ty lớn như Bưu điện, Viettel đã lấp đầy nhiều chuyến trong tuần. Đoàn tàu container nhanh chỉ là một trong những nỗ lực nhằm giành lại thị phần vận tải vốn đang hết sức khiêm tốn của ngành đường sắt, thông qua việc nâng cao chất lượng dịch vụ để thu hút khách hàng có nhu cầu vận chuyển hàng hóa đến với đường sắt (ĐSVN, 2019).

Thời gian qua, một số dự án đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt được hoàn thành đưa vào sử dụng đã từng bước nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng; tốc độ chạy tàu và an toàn đường sắt được cải thiện. Tuy nhiên, do xây dựng từ lâu, khổ đường đơn với tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (kể cả hai tuyến chủ đạo có lượng vận tải lớn là tuyến Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh và tuyến đường sắt Hải phòng - Yên Viên - Lào Cai cũng có tiêu chuẩn kỹ thuật rất hạn chế về bình diện và trắc dọc), hạ tầng tuyến chưa đồng bộ (còn nhiều cầu yếu, hầm yếu, độ dốc cao, bán kính nhỏ; ray, tà vẹt nhiều chủng loại; hệ thống thông tin tín hiệu lạc hậu; còn nhiều điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt...) nên hạn chế tốc độ chạy tàu, năng lực thông qua thấp, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông (ĐSVN 2019).

Hệ thống thông tin tín hiệu trên các tuyến không đồng bộ về công nghệ, kỹ thuật. Trong một tuyến, mỗi khu đoạn lại sử dụng một công nghệ khác nhau. Trong những năm gần đây đã được quan tâm, đầu tư nâng cấp sử dụng công nghệ mới; tuy nhiên, vẫn còn một số khu đoạn các tuyến phía bắc sông Hồng và một số tuyến nhánh vẫn công nghệ cũ, dây thông tin

là dây trần, tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh. Tổng đài và thiết bị thông tin đa số lạc hậu. Một số tuyến được đầu tư dự án cấp quang, ghi điện khí tập trung nhưng thuộc nhiều chủng loại của các nước khác nhau.

Hệ thống ga đường sắt gồm 297 ga, phần lớn có quy mô nhỏ, hạ tầng cũ, từ 2 đường đến 3 đường, chiều dài đường ga ngắn (nhiều ga <325m), gây khó khăn cho khai thác vận tải. Phần lớn nhà ga, kho ga là cấp IV, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, trang bị nội thất sơ sài (hiện chỉ có ga Ninh Bình, ga Hạ Long mới được xây dựng theo quy chuẩn hiện hành). Tổng số các công trình kiến trúc đã quá niên hạn sử dụng hoặc mất an toàn sử dụng là 220 công trình (45.124 m²). Có 35 ga chỉ có 2 đường đón gửi tàu, trong đó tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh có 15 ga. Một số ga chiều dài đường đón gửi hạn chế, đặc biệt là ga Sông Lũy trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh có chiều dài đường đón gửi là 304 m (tương đương 19 xe hàng hoặc 13 xe khách), tạo ra nút thắt vận tải làm giảm năng lực thông qua toàn tuyến (ĐSVN, 2019).

Hệ thống kho ga, bãi hàng: Hiện có khoảng 38.533,94 m² kho ga, chủ yếu đã đầu tư từ nhiều năm trước, phần lớn là kho hàng tổng hợp đã xuống cấp, không có kho nào đạt tiêu chuẩn để lưu trữ, bảo quản các mặt hàng tươi sống, hàng hóa có giá trị cao. Bãi hàng hiện có khoảng 661.923,80 m², trong đó chỉ có 4 ga có bãi hàng và thiết bị xếp dỡ, bảo quản container (Lào Cai 100.000 TEU/năm, Đông Anh 85.000 TEU/năm, Yên Viên 578.000 TEU/năm, Trảng Bom 120.000 TEU/năm), các bãi hàng còn lại không đủ tiêu chuẩn để lưu giữ, bảo quản container (ĐSVN, 2019).

Kết nối đa phương thức: Hệ thống đường sắt nối vào khu vực cảng biển rất hạn chế; một số khu vực kinh tế quan trọng như Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt. Tại Hải Phòng, hạ tầng đường sắt do vốn đầu tư cho đường sắt kết nối đến các bến cảng khu vực Đình Vũ và Lạch Huyện lớn, hiệu quả đầu tư không cao nên ít nhà đầu tư quan tâm. Hiện nay, chỉ có tuyến đường sắt kết nối vào các bến cảng: Vật Cánh, Hoàng Diệ, Chùa Vẽ có hoạt động đưa/rút hàng. Tuy nhiên, tuyến này cũng chỉ đảm nhận xấp xỉ 1% hàng đến/đi từ các bến cảng do giao cắt với đường bộ và đi qua trung tâm thành phố (Cục HHVN, 2019). Vì vậy đối với đường sắt, cần triển khai, cải tạo đoạn đường sắt từ cảng Hoàng Diệ đến cảng Chùa Vẽ theo đề án di dời bến cảng Hoàng Diệ. Giai đoạn 2020 - 2025, hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt khổ 1,435m từ Hà Nội đến cảng Lạch Huyện theo quy hoạch.

Một số tuyến đường bộ kết nối với ga đường sắt chính, có tải trọng đường nhỏ không phù hợp với tải trọng hàng hóa trung chuyển từ phương tiện đường sắt, ngoài ra còn bị hạn chế về mật độ giao thông đường bộ tại khu vực trung tâm đô thị, đông dân cư. Hầu hết công tác xếp dỡ tại các kho hàng thực hiện bằng thủ công, chỉ một số ít được trang bị xe nâng, cầu gập để phục vụ xếp dỡ hàng hóa của doanh nghiệp như: Yên Viên, Đông Anh, Giáp Bát, Lào Cai, Trảng Bom, Sóng Thần. Vì vậy, sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác chưa cao, làm tăng giá thành tổng hợp của vận tải đường sắt, giảm sức cạnh tranh của vận tải đường sắt (ĐSVN, 2019).

Theo Nghị quyết 556 ngày 31/7/2018 đã được Ủy ban Thường vụ Quốc hội thông qua, có 4 dự án đường sắt quan trọng, cấp bách (tổng mức đầu tư 7.000 tỷ đồng) đang thực hiện chuẩn bị đầu tư, thiết kế kỹ thuật, đấu thầu lựa chọn nhà thầu để khởi công vào cuối năm 2019 bao gồm: Dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Hà Nội - Vinh; Dự án gia cố các hầm yếu kết hợp mở mới các ga và cải tạo kiến trúc tầng trên đoạn Vinh - Nha Trang; Dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Nha Trang - Sài Gòn và dự án cải tạo, nâng cấp các cầu yếu và gia cố trụ chống va xô trên tuyến đường sắt Hà Nội - TPHCM.

Đầu tư phát triển lĩnh vực đường sắt vẫn đang gặp khó khăn vì đòi hỏi tính đồng bộ cao từ kết cấu hạ tầng, phương tiện đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin tín hiệu, điều hành chạy tàu, cơ sở sửa chữa, chỉnh bị, duy tu bảo dưỡng... nên suất đầu tư đường sắt lớn, lợi thế thương mại thấp so với các loại hình đầu tư khác, thời gian hoàn vốn dài, tính khả thi trong việc kêu gọi xã hội hóa đầu tư không cao, không hấp dẫn các nhà đầu tư. Đầu tư cho đường sắt thường gấp 3-4 lần so với đường bộ, 1 km đường sắt khổ 1.435 mm thông thường gấp 4 lần đường bộ cấp 3, đường sắt cao tốc gấp 4 lần đường bộ cao tốc (ĐSVN, 2019). Nhiều năm qua, Nhà nước đã khuyến khích, kêu gọi đầu tư vào đường sắt, tuy nhiên, nhà đầu tư chưa mặn mà. Chính vì vậy, đầu tư vào phát triển lĩnh vực đường sắt cần sự kiên định của Nhà nước trong đầu tư hạ tầng, một số hạng mục như nhà ga có thể kêu gọi tư nhân khai thác, cục bộ một số tuyến đường sắt đô thị có thể kêu gọi tư nhân đầu tư bằng cách phát triển đô thị gắn đó hoặc hỗ trợ. Nhà nước cũng có thể giao cho tư nhân khai thác hạ tầng bằng cách nhượng quyền (Bộ GTVT 2019).

1.4.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

Năm 2018, khối lượng vận tải hàng hóa đạt 288,82 triệu tấn hàng, cao hơn 56,87 triệu tấn so với năm 2017, tương đương 25,52%. Tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 đạt 9,23%/năm. Về thị phần khối lượng vận tải, năm 2018 chiếm 17,67% toàn ngành, tương đương với mức bình quân giai đoạn 2011 - 2018 là 17,63%. Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 61,07 tỷ tấn.km, cao hơn 12,4 tỷ tấn.km so với năm 2017, tương đương 25,64%. Tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 đạt 8,73%/năm. Thị phần khối lượng luân chuyển hàng hóa đường thủy nội địa (ĐTND), năm 2018 chiếm 19,93% toàn ngành, cao hơn bình quân giai đoạn 2011 - 2018: 18,02% (Cục ĐTND, 2019).

Nhu cầu vận tải hàng hóa container có xu hướng ngày càng gia tăng, thúc đẩy nhu cầu vận tải ĐTND tăng cao trong thời gian tới. Vận tải container được thực hiện chủ yếu tại các tuyến vận tải thủy nội địa phía Nam, từ cảng Cái Mép - Thị Vải, TPHCM đi Đồng bằng sông Cửu Long qua các cảng: Sa Đéc và Cao Lãnh (Đồng Tháp), Mỹ Thới (An Giang), Cái Cui (Cần Thơ) và qua Campuchia (gồm hàng xuất nhập khẩu và hàng quá cảnh từ Campuchia). Vận tải container đường thủy nội địa phía Bắc chủ yếu tuyến Hải Phòng - Việt Trì; Hải Phòng - Quảng Ninh nhưng với sản lượng thấp.

Theo đánh giá của Ngân hàng thế giới năm 2019, vận tải ĐTND của Việt Nam có tỷ lệ đảm nhận vận chuyển hàng hóa nội địa cao hơn nhiều so với Trung Quốc, Hoa Kỳ và EU (trừ Hà Lan). Ngân hàng thế giới cũng đánh giá vận tải ĐTND của Việt Nam đang hoạt động tốt với các

dấu hiệu tăng trưởng và chuyển biến đáng khích lệ. (Theo Báo cáo Phát triển bền vững ngành đường thủy nội địa Việt Nam tháng 3/2019 của NHTG). Vận tải ĐTNĐ được khai thác rất tốt cho hoạt động vận tải hàng hóa nội địa nhờ các hệ thống đường thủy chính tại hai vùng đông dân cư nhất, kinh tế phát triển nhất và được kết nối trực tiếp với các cảng biển lớn:

- Hệ thống ĐTNĐ khu vực phía Bắc nằm ở đồng bằng sông Hồng, tập trung vào trung tâm tăng trưởng kinh tế là Hà Nội và kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng.

- Hệ thống ĐTNĐ khu vực phía Nam tập trung tại vùng đồng bằng sông Cửu Long, kết nối với trung tâm tăng trưởng kinh tế TP Hồ Chí Minh và các cảng biển lớn của khu vực Đông Nam Bộ

a. Hạ tầng luồng, tuyến

Cả nước hiện có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải, trong đó địa phương quản lý 19.579 km, trung ương quản lý 45 tuyến vận tải thủy chính với tổng chiều dài hơn 7.071,8 km (miền Bắc 17 tuyến, miền Nam 18 tuyến và miền Trung 10 tuyến).

Miền Bắc có trên 4.500 km sông, kênh đang khai thác vận tải, trong đó Trung ương hiện quản lý 2.760,4 km. Mạng lưới sông Bắc bộ được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình, hai hệ thống sông được nối với nhau bởi sông Đuống, sông Luộc, với khu vực cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, kết nối với tuyến vận tải sông pha biển từ Bắc vào Nam.

Miền Bắc có tổng số 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia mang tính chất tuyến liên tỉnh và quốc tế nhưng tập trung chủ yếu vào 3 hành lang chính có vai trò quan trọng và có khối lượng hàng hoá luân chuyển lớn, gồm:

- Hành lang số 1: Tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì qua sông Đuống, tổng chiều dài 279km, đạt cấp II - ĐTNĐ.

- Hành lang số 2: Tuyến Hải Phòng-Ninh Bình qua sông Luộc, tổng chiều dài 265km, 90% tuyến đạt cấp II - ĐTNĐ.

- Hành lang số 3: Tuyến Hà Nội-Lạch Giang; tổng chiều dài 179km, đạt cấp I - ĐTNĐ.

Miền Trung có 10 tuyến trải rộng vùng Duyên hải miền Trung và Tây Nguyên bao gồm 19 tỉnh, thành phố từ Thanh Hoá đến Bình Thuận. Chủ yếu là các tuyến đường thủy nội địa độc lập hoặc chỉ trong phạm vi địa bàn từng tỉnh. Các tuyến sông có địa hình dốc, nối từ cửa biển vào sâu trong nội địa đến các huyện vùng sâu của địa phương. 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.

Miền Nam có trên 6.500 km sông, kênh đang khai thác vận tải, trong đó Trung ương hiện quản lý 3.426,4 km. 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 với 18 tuyến đường thủy nội địa quốc

có kết nối liên tỉnh và quốc tế nhưng tập trung chủ yếu vào 4 tuyến chính có vai trò quan trọng và có khối lượng hàng hoá luân chuyển lớn, gồm:

- Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương qua kênh Chợ Gạo có chiều dài 313 km, trong đó khoảng 180 km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 68 km trên Vàm Cỏ, sông Tiền và sông Hậu cấp đặc biệt.

- Hành lang số 1: Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau - Năm Căn qua kênh Chợ Gạo có chiều dài 387km, trong đó khoảng 180km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 51km cấp đặc biệt.

- Hành lang số 2: Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương qua kênh Tháp Mười số 1 có chiều dài 278km, đạt cấp III – ĐTNĐ và 36km cấp đặc biệt.

- Hành lang số 3: Tuyến duyên hải từ Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau - Năm Căn qua kênh Trà Vinh - kênh Bạc Liêu - Cà Mau có chiều dài 342km, trong đó khoảng 180km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 41km cấp đặc biệt.

- Ngoài ra, còn có các tuyến nhánh nhu cầu vận tải tương đối lớn là: Tuyến cảng Sài Gòn - Hiếu Liêm (sông Đồng Nai); tuyến cảng Sài Gòn - Bến Súc (sông Sài Gòn); tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Mộc Hóa (Long An) - Đồng Tháp Mười qua sông Vàm Cỏ Tây; tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (Tây Ninh); tuyến nối Thị Vải - Soài Rạp.

b. Cảng, bến thủy nội địa

- Cảng thủy nội địa

Đến nay, toàn quốc có 285 cảng, trong đó 210 cảng hàng hóa, 12 cảng hành khách, 63 cảng chuyên dùng. Trong tổng số 285 cảng thủy nội địa, có 18 cảng được Bộ Giao thông vận tải công bố được tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài (15 cảng hàng hóa, 02 cảng hành khách, 01 cảng chuyên dùng);

- Trên tuyến ĐTNĐ quốc gia có 225 cảng (161 cảng hàng hóa, 5 cảng hành khách, 59 cảng chuyên dùng);
- Trên tuyến ĐTNĐ địa phương có 60 cảng (49 cảng hàng hóa, 7 cảng hành khách, 04 cảng chuyên dùng).

- Bến thủy nội địa

Hiện có 8.217 bến thủy nội địa, trong đó bến đã được cấp phép hoạt động là 6.769 bến, bến không phép là 1.448 bến, chiếm 17%. Trong đó, trên tuyến ĐTNĐ quốc gia có 3.191 bến có phép, 1.199 bến không phép; trên tuyến ĐTNĐ địa phương: 3.578 bến có phép, 249 bến không phép.

Hệ thống cảng thủy nội địa tuy phát triển nhanh nhưng chủ yếu là các cảng có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của chính doanh nghiệp đó, các cảng đầu mối số lượng còn hạn chế, chưa phát huy được vai trò là cảng đầu mối, lượng hàng thông qua thấp nên chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Do nhu cầu bốc xếp hàng hóa bằng đường

thủy nội địa gia tăng nên số lượng các cảng quy mô nhỏ tăng. Cảng loại này có chất lượng đầu tư rất thấp, quy mô thường nhỏ, khả năng kết nối giao thông hạn chế, tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp, 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).

Nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từ ngân sách nhà nước còn rất thấp, khoảng 1% so với tỷ trọng đầu tư của toàn ngành giao thông vận tải. Tổng số km được đầu tư cải tạo, nâng cấp giai đoạn từ năm 2002 đến nay đạt 3.316 km trên tổng số 7.071 km quản lý (46,9%). Tổng mức đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa vẫn chưa tương xứng với tiềm năng hiện có của ngành, chưa đảm bảo hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng giao thông để có thể đảm đương khối lượng vận tải. Trong những năm gần đây, việc đầu tư cho đường thủy nội địa chủ yếu tập trung vào một số tuyến chính khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và Đồng bằng sông Hồng.

c. Phương tiện thủy nội địa

Đội tàu thủy nội địa hiện có 253.797 phương tiện, hầu hết đều là tàu nhỏ. Tuy nhiên, số lượng tàu thuyền lớn và chuyên dùng đang gia tăng. Khoảng 97% tàu là sà lan chở hàng khô với tải trọng trung bình là 90 DWT. Tải trọng tàu dầu là 236 DWT và tàu container là 1.171 DWT. Phần lớn tàu có tải trọng trung bình, đặc biệt đối với các tàu chở hàng khô bao gồm hàng chục ngàn sà lan rất nhỏ với trọng tải chỉ trong phạm vi 5-20 DWT. Trong giai đoạn 2014 - 2017, Số lượng tàu tăng 7% nhưng tổng công suất tăng lên 43% do tải trọng bình quân của tất cả các loại tàu đều tăng. Các chính sách của Chính phủ nhằm khuyến khích nâng cấp đội tàu đã mang lại nhiều kết quả tích cực. Số lượng tàu lớn (trên 1.500 DWT) đã tăng gần gấp đôi trong ba năm, từ 696 tàu trong năm 2014 lên 1.287 tàu vào năm 2018. Trong tổng công suất của đội tàu, tỷ trọng các loại tàu lớn này tăng từ 11% lên 15% đối với các tàu chở hàng khô, từ 19% đến 22% với các tàu chở dầu và từ 43% đến 53% với các tàu chở hàng container. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải ĐTNĐ rõ ràng đang cho thấy lợi thế thương mại về quy mô và mức độ chuyên môn hóa (Bộ GTVT, 2017).

Hầu hết khối lượng luân chuyển được thực hiện trên 66 tuyến đường thủy quốc gia chiếm hơn 7.000 km và có thể chuyên chở hơn 90% khối lượng luân chuyển bằng đường thủy nội địa. Chính quyền địa phương tại các tỉnh chịu trách nhiệm quản lý hơn 19.000 km đường thủy, khoảng một nửa trong số đó chỉ có thể hành thủy các sà lan 10 tấn hoặc ít hơn. Chính quyền tỉnh quản lý tích cực khoảng 8.800 km của các tuyến đường thủy này. Các tuyến đường thủy được phân loại theo một số tiêu chuẩn kỹ thuật, trong một số trường hợp có sự khác nhau giữa khu vực phía Bắc và phía Nam. Tuy nhiên, nhìn chung có một chỉ báo tích cực về khả năng thông thuyền là kích thước của các tàu tự hành có thể sử dụng một tuyến đường thủy hầu như quanh năm. Bảng dưới cho thấy sự phân bố chiều dài mạng lưới theo khả năng kích thước tàu (NHTG, 2019).

Có tiềm năng lớn như vậy, nhưng nhiều năm qua, ngành vận tải đường thủy nội địa Việt Nam phát triển rất chậm, nguyên nhân chủ yếu là do thiếu đầu tư. Phương tiện khai thác vận tải

thủy phần lớn đã cũ và lạc hậu. Công tác đầu tư hạ tầng, duy tu, bảo trì chưa được quan tâm đúng mức; mô hình tổ chức kinh doanh vận tải còn manh mún, nhỏ lẻ; sự kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, đường biển chưa phù hợp và chưa có quy hoạch hợp lý để tạo thành một mạng lưới liên thông... Vì vậy, cần thiết phải có những con đường đủ tải trọng nối đến những bến cảng để cho các xe chuyên chở hàng từ cảng. Gần đây, dịch vụ vận tải hàng container đã bắt đầu được triển khai ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long với kết quả tích cực.

Ngân hàng Thế giới cảnh báo tình trạng nhiều Bộ cùng tham gia quản lý đã khiến vận tải thủy nội địa của Việt Nam càng khó phát triển. Sự chồng chéo này thể hiện ở các vấn đề cạnh tranh quản lý luồng giao thông, cấp thoát nước, tưới tiêu, đánh bắt và nuôi trồng thủy sản, du lịch giải trí... Thậm chí, Hiệp hội Đường thủy nội địa Việt Nam thống kê trên 100 km sông có 13 trạm kiểm soát các loại, cản trở đến sự phát triển của vận tải thủy (Hiệp hội VTTND, 2019).

1.4.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không

Theo Cục Hàng không Việt Nam, thị trường hàng không Việt Nam luôn đạt mức tăng trưởng hai con số trong 10 năm qua và Việt Nam là quốc gia nằm trong nhóm có thị trường hàng không tăng trưởng nhanh nhất thế giới. Việt Nam xếp thứ 7 trong số những thị trường phát triển nhanh nhất thế giới về vận tải hàng không quốc tế (theo đánh giá của Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế - IATA), với vận tải hành khách quốc tế đạt 6,9% và vận tải hàng hóa quốc tế chiếm 6,6%. Vận tải hàng không quốc tế của Việt Nam vẫn đạt mức tăng trưởng ấn tượng là 11% trong 7 tháng đầu năm 2019 (Cục HKVN, 2019).

Nhiều sân bay của Việt Nam đang trong tình trạng quá tải và hoạt động hết công suất. Năng lực hệ thống kết cấu hàng không hiện nay đang thiếu hụt về hạ tầng, cản trở đến kinh tế và du lịch, nhiều sân bay đang quá tải khi vượt quá công suất thiết kế. Sân bay Tân Sơn Nhất quá tải kéo dài nhiều năm nay. Sân bay Tân Sơn Nhất với công suất 28 triệu khách đang phải đón đến 38,31 triệu khách (năm 2018). Tương tự, 6 sân bay còn đang “chịu tải” nhẹ hơn gồm: Cảng hàng không (CHK) quốc tế Nội Bài công suất thiết kế 21 triệu khách, năm 2018 sân bay này đã đón 25,85 triệu khách; CHK quốc tế Đà Nẵng công suất 10 triệu khách nhưng đã đón 13,23 triệu khách; CHK Cam Ranh công suất 5,1 triệu khách, đang đón 8,25 triệu khách; CHK quốc tế Cát Bi công suất 2 triệu khách, đang đón 2,31 triệu khách. Hai sân bay nhỏ hơn là CHK Phú Bài tiêu chuẩn 4C công suất 1,5 triệu khách nhưng năm 2018 sân bay này cũng đã có đến 1,83 triệu khách đến còn CHK Pleiku công suất 600.000 khách cũng đã đón 720.000 khách. Việc đầu tư mở rộng, nâng cấp hạ tầng sân bay là hết sức cần thiết, tuy nhiên vấn đề phê duyệt đầu tư, bố trí vốn và quyết định chủ đầu tư cũng còn nhiều những vướng mắc.

Trong năm 2019, 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. Riêng về đầu tư xây dựng cơ bản, ACV triển khai các dự án nhà ga Vinh, Phú Bài Cát Bi (dự kiến đạt 5 triệu hành khách/năm) và nhà ga Tân Sơn Nhất, Chu Lai. Đến nay đã có 3 hãng hàng không đã khảo sát thị trường, nhu cầu các chuyến bay quốc tế đi và đến sân bay

Phù Cát gồm: Vietnam Airlines, Bamboo Airways và Vietjet Air. Hiện tại, các hãng này đều đã có hợp đồng với CHK Phù Cát. Khi cơ sở hạ tầng của sân bay này đủ điều kiện, các đơn vị đã tiến hành khai thác để phục vụ nhu cầu đi lại của hành khách. Vietnam Airlines sẽ là đơn vị đầu tiên khai thác chuyến bay quốc tế từ CHK Phù Cát đến Trung Quốc với tần suất 4 chuyến/tuần. Ngoài ra, Bamboo Airways cũng đã có kế hoạch mở tuyến bay trực tiếp từ Seoul (Hàn Quốc) đến Quy Nhơn và ngược lại. Sau đó, tùy theo tình hình thực tế, hãng sẽ mở các chuyến bay trực tiếp đến Nhật Bản và ngược lại.

Tháng 10/2019, máy bay A321 của VietnamAirline mang số hiệu VN1552 cất cánh từ đường băng số 2 sân bay Cam Ranh đi Hà Nội - đánh dấu chuyến bay đầu tiên, chính thức khai thác đường băng này. Đường cất hạ cánh số 2 được tỉnh Khánh Hòa chính thức khởi công xây dựng từ tháng 3/2015, là đường băng đạt tiêu chuẩn cấp 4 E phục vụ được các máy bay thân rộng A320, 321, B737, B767-300, B787, A350-900... đồng thời cải thiện một số chỉ tiêu kỹ thuật nhằm đảm bảo tiếp nhận các loại máy bay mã F trong tương lai. Dự án có tổng mức đầu tư hơn 1.900 tỷ đồng, trong đó giai đoạn 1 là hơn 1.500 tỷ đồng, giai đoạn 2 hơn 400 tỷ đồng. Nguồn vốn đầu tư là ngân sách nhà nước, trong đó trung ương 50% và địa phương 50%. Việc đưa đường băng số 2 vào khai thác có ý nghĩa hết sức quan trọng, trong thời điểm đường băng số 1 đã bị xuống cấp sau hơn 50 năm khai thác; nâng cao toàn diện khả năng phục vụ hành khách của CHK quốc tế Cam Ranh.

CHK quốc tế Vân Đồn mới đi vào hoạt động năm 2018 của Tập đoàn Sun Group cho thấy làn sóng đầu tư tư nhân vào lĩnh vực hạ tầng hàng không đang gia tăng. Hiện nay, tỉnh Lào Cai đã xin phép triển khai dự án sân bay Sa Pa theo tiêu chuẩn 4C, với tổng quy mô đầu tư lên đến 5.800 tỷ 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 tỷ đồng, Vũng Tàu với dự án sân bay Gò Găng và sân bay Lộc An phục vụ Khu du lịch Hồ Tràm Strip.

Tháng 6/2019, UBND thành phố Cần Thơ tổ chức làm việc với Tổng công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) bàn giải pháp thực hiện dự án Trung tâm logistics hàng không tại thành phố Cần Thơ. Theo dự kiến, Trung tâm logistics hàng không tại thành phố Cần Thơ có quy mô dự kiến khoảng 30ha với tổng kinh phí đầu tư khoảng 82,9 triệu USD do chủ đầu tư tự huy động. Dự án chia làm 3 phân kỳ đầu tư: giai đoạn 1 từ 2019 – 2020, giai đoạn 2 từ 2021 – 2022 và giai đoạn 3 từ 2023 – 2024. Trung tâm sẽ đóng vai trò là nhà ga hàng hoá kéo dài và cho thuê mặt bằng dịch vụ, phân phối hàng hoá trong tương lai.

1.5. Trung tâm logistics

1.5.1. Khái quát về trung tâm logistics ở Việt Nam

- Trung tâm phân phối

Thường là các trung tâm chuyển phát nhanh, để đáp ứng nhu cầu đang tăng nhanh, nhiều doanh nghiệp logistics đẩy mạnh xây dựng trung tâm chuyển phát nhanh để phân phối/

phát chuyển hàng hóa tới đa dạng khách hàng ở các vùng miền khác nhau, với quy mô khoảng 10.000 - 20.000 m², ví dụ như DHL Việt Nam, Kerry Express, ViettelPost...

- Trung tâm hoàn tất đơn hàng

Các doanh nghiệp logistics đầu tư mạnh vào mảng cung cấp dịch vụ hoàn tất đơn hàng như DHL eCommerce, TNT, đặc biệt là Kerry Express với 4 trung tâm điều phối và 110 bưu cục khắp cả nước. Lazada - một công ty thương mại điện tử nằm trong Top 3 tại Việt Nam (cùng với Tiki và Shopee) cũng đã đầu tư vào 3 kho lớn ở TP.HCM, Đà Nẵng và Hà Nội, với tổng diện tích 22.000 m² và mạng lưới 34 trung tâm phân phối trên toàn quốc.

Lazada Express - công ty con, thực hiện một phần dịch vụ logistics của Tập đoàn Lazada - cũng đang thuê mặt bằng với diện tích lớn tại Trung tâm logistics Hateco (Hà Nội) làm trung tâm phân loại hàng hóa để phục vụ phân phối đơn hàng. Trước năm 2017, Lazada quản lý hàng hóa tại các kho thường. Hiện nay, Lazada Express là công ty tiên phong trong việc đầu tư ứng dụng công nghệ nhằm nâng cao chất lượng hoạt động logistics. Điển hình là tại các 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 bên thứ 3 (3PL) đang là đối tác của Lazada.

Ngày 7/8/2019, Công ty CP dịch vụ Giao Hàng Nhanh (GHN) vừa chính thức đưa vào vận hành hệ thống phân loại hàng hóa hoàn toàn tự động tại kho GHN tại Long Biên, Hà Nội.

Hình 3. Hệ thống phân loại tự động của GHN



Chi phí đầu tư cho hệ thống lên đến hơn 2 triệu USD, giúp tiết kiệm được 600 nhân công, có khả năng phân loại 30.000 đơn hàng/giờ, giúp tăng năng suất trong việc phân loại hàng,

tối đa hóa thời gian vận hành và đồng thời hạn chế sai sót như nhầm hàng hay vỡ/ hư hỏng hàng, đảm bảo hàng hoá giao nhanh hơn và ổn định trong mùa mua sắm cao điểm. Nếu trước đây với phương pháp phân loại thủ công với quy mô lớn, GHN có thể phải mất 3 tiếng để phân loại hàng, thì hiện tại chỉ cần 30 phút cho cùng lượng đơn hàng tương tự, nhờ đó giúp hàng hoá tới các kho giao nhận và tới khách hàng trong ngày. Đây là tốc độ giao hàng vượt trội tương đương với tiêu chuẩn của các quốc gia phát triển nhất về thương mại điện tử (Hoa Kỳ, Trung Quốc, Hàn Quốc). Tính đến thời điểm này, đây là hệ thống phân loại tự động hoàn toàn có công suất lớn được đưa vào sử dụng tại Việt Nam ⁷.

- Trung tâm cung ứng dịch vụ vận tải

Bao gồm các trung tâm/ các hãng chuyên cung ứng các dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường biển, đường thủy, đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường ống... Đến nay, sự gia nhập thị trường của các hãng vận tải đã và đang mở rộng phạm vi của các trung tâm cung ứng dịch vụ logistics.

- Trung tâm cung ứng dịch vụ logistics đa chức năng

Bao gồm các kho ngoại quan, các trung tâm kho vận, cảng cạn... các trung tâm này đã cung ứng nhiều dịch vụ phục vụ cho xuất nhập khẩu hàng hóa, sản xuất, hoạt động thương mại...

1.5.2. Trung tâm logistics phát triển mới

Cuối năm 2018, đầu năm 2019, trên toàn quốc có 6 trung tâm logistics lớn được khởi công xây dựng và đưa vào vận hành. Trong đó, miền Bắc có 02 trung tâm phân bố tại tỉnh Hưng Yên, miền Trung có 01 trung tâm tại TP. Đà Nẵng và miền Nam có 3 trung tâm tại các tỉnh Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu và Long An. Tổng diện tích các trung tâm khoảng 21,15 ha, trong đó lớn nhất là trên 5 ha và nhỏ nhất là 2 ha. Các trung tâm đa số đều là đa chức năng và phục vụ đa dạng mặt hàng, chỉ có trung tâm tại Long An chuyên về logistics phục vụ ngành ô tô.

Bảng 4. Một số Trung tâm logistics lớn khánh thành và đi vào hoạt động

TT	Tên trung tâm	Địa chỉ	Diện tích (ha)	Chức năng	Năm khánh thành
1	TT Logistics Senko	Khu công nghiệp dệt may Phố Nối, xã Lưu Xá, huyện Yên Mỹ, tỉnh Hưng Yên	3,5 ha	Dịch vụ kho bãi, lưu giữ hàng hóa; Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa; Dịch vụ hỗ trợ vận tải biển và các dịch vụ kiểm tra vận đơn, môi giới vận tải hàng hóa, giám định hàng hóa	5/2018

⁷<https://news.vietnong.com/content/publish/detail/83c351605ed64fc3930a4af6e3732b99/ghn-ra-mat-he-thong-phan-loai-hang-tu-dong-100-lon-nhat-tai-viet-nam-nang-suat-30-000-don-gio-tiet-kiem-600-nhan-cong-rut-ngan-thoi-gian-tu-3-gio-con-30-phut>

2	TT Logistics Thăng Long	Dị Sử, Mỹ Hào, Hưng Yên	3 ha	Tích hợp đa chức năng	10/2018
3	TT phân phối phức hợp	KCN Sóng Thần, Dĩ An, tỉnh Bình Dương	5 ha	Phân phối đa chức năng	03/2019
4	TT Logistics Phú Mỹ 3 ⁸ (VJS).	KCN Phú Mỹ 3, TX Phú Mỹ, Bà Rịa - Vũng Tàu	2,25 ha	Đa chức năng, logistics tích hợp trọn gói và đồng bộ	06/2019
5	TT Auto-logistics VPC	KCN Long Hậu, Cần Giuộc, tỉnh Long An	5,4	Chuyên phục vụ logistics ô tô	07/2019
6	TT kho vận Logitem Việt Nam	KCN Hòa Khánh mở rộng, TP. Đà Nẵng	2 ha	Kho vận	04/2019
Tổng			21,15		

Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập

Trung tâm Logistics Thăng Long (Dị Sử, Mỹ Hào, Hưng Yên) khánh thành tháng 10/2018. Đây là Trung tâm logistics hiện đại, tích hợp đa chức năng đầu tiên tại tỉnh Hưng Yên với tổng diện tích gần 3 ha gồm hệ thống kho tổng hợp, kho đông lạnh và kho mát; hệ thống khung kệ chứa hàng 8 tầng, hệ thống kiểm soát độ ẩm, hệ thống camera 24/7, hệ thống PCCC đạt tiêu chuẩn, phần mềm quản lý hiện đại. Hệ thống kho đạt chuẩn ISO, HACCP, CT-PAT và các tiêu chuẩn khác theo quy định; có thể phân phối, lưu trữ hàng hóa tiêu dùng nhanh (FMCG), hàng thực phẩm tươi sống, hàng hóa nguyên vật liệu...

Trung tâm phân phối phức hợp (ICD TC Sóng Thần và công ty ITL hợp tác kinh doanh và triển khai đầu tư) khánh thành tháng 03/2019 với tổng diện tích 50.000 m². Trung tâm được xây dựng với thiết kế đạt tiêu chuẩn hiện đại, khu vực làm hàng thuận lợi, có hệ thống Dock Leveler, hệ thống giá kệ tiêu chuẩn, linh hoạt đáp ứng mọi nhu cầu về diện tích, dịch vụ của khách hàng: Kệ chứa hàng 7 tầng; Hệ thống quản lý kho WMS; Cổng xuất hàng với sàn nâng tự động; Hệ thống chữa cháy tự động; Hệ thống camera giám sát; Hệ thống điện, chiếu sáng công nghiệp.

Trung tâm Logistics Phú Mỹ 3 (KCN Chuyên sâu Phú Mỹ 3, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) khánh thành tháng 6/2019, với diện tích đất 2,25 ha, tổng mức đầu tư 5,4 triệu USD, gồm các hạng mục: hệ thống kho tổng hợp, kho đông lạnh và kho mát, hệ thống camera giám sát 24/7, hệ thống phòng cháy chữa cháy đạt tiêu chuẩn, bãi chứa container... Đặc biệt dự án có 8 điểm tiếp nhận container đáp ứng đa dạng các nhu cầu làm hàng của doanh nghiệp; trong kho lắp đặt hệ thống kệ chất hàng cũng như các khu vực sàn phẳng để chứa hàng, đáp ứng nhu cầu lưu giữ hàng hoá cho chủ hàng.

Trung tâm Auto - logistics VPC chuyên phục vụ hãng sản xuất xe ô tô hàng đầu trên thị trường do KGL làm chủ đầu tư khởi công tháng 2/2019, đã đón lô hàng đầu tiên từ tháng 07/2019. Trung tâm tọa lạc tại Khu công nghiệp Long Hậu, Cần Giuộc, tỉnh Long An, trải rộng trên diện tích 5,4 ha với sức chứa 2.500 xe ô tô, gồm các hạng mục nhà xưởng, khu vực đỗ xe

⁸ <https://www.msn.com/vi-vn/money/news/kh%C3%A1nh-th%C3%A0nh-trung-t%C3%A2m-h%E1%BA%ADu-c%E1%BA%A7n-vina-japan-shirogane-logistics/ar-AACwZYC>

có mái che, được trang bị các thiết bị chuyên dùng tối tân để cung cấp các dịch vụ lưu kho bãi, bảo dưỡng, sửa chữa, kiểm tra bảo dưỡng trước khi giao hàng .v.v... nhằm đảm bảo chất lượng xe tốt nhất khi giao cho các nhà phân phối theo yêu cầu xuất kho của khách hàng.

Bên cạnh các trung tâm đã khánh thành, đi vào hoạt động, trong năm 2019, một số trung tâm logistics lớn cũng bắt đầu được khởi công xây dựng.

Trung tâm phân phối và nhà kho FM Logistic (Bắc Ninh) được Công ty logistics và vận tải Pháp khởi công xây dựng tháng 4/2019. Sau khi hoàn thành, trung tâm sẽ sử dụng khoảng 300 nhân viên, cung cấp diện tích 52.000 m² cho tối đa 70.000 tấm gỗ kê hàng. Dự kiến, giai đoạn 1 của trung tâm sẽ hoàn thành vào quý I/2020. Trung tâm sẽ hỗ trợ sự phát triển của các ngành thực phẩm, bán lẻ, hàng tiêu dùng nhanh, hàng công nghiệp và hàng mỹ phẩm trên thị trường Việt Nam. Cùng với việc khởi công trung tâm tại Bắc Ninh, từ tháng 5/2019, FM Logistic cũng sẽ bắt đầu vận hành một nhà kho cho thuê với diện tích 6.500 m² tại An Phú, Bình Dương.

Dự án Trung tâm Thương mại - Dịch vụ Logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng do Công ty Cổ phần Logistics Công nghệ cao Đông Nam Á thực hiện, được triển khai tại Lô H1, Khu hậu cần, logistics và dịch vụ công nghệ cao, diện tích 9,151 ha, tổng vốn đầu tư hơn 1.230 tỷ đồng, tương đương 54,2 triệu USD, được phân kỳ thành 3 giai đoạn. Giai đoạn 1 của dự án sẽ đầu tư xây dựng văn phòng cho thuê, kho logistics, bãi chứa container. Giai đoạn 2 gồm các hạng mục: Khu thương mại - siêu thị, Khu nhà hàng - trưng bày, Khu giải trí kết hợp thể thao đa năng và trạm nhiên liệu. Giai đoạn 3 triển khai xây dựng Trung tâm Hội nghị - Tổ hợp khách sạn. Theo kế hoạch, Dự án bắt đầu khởi công xây dựng công trình giai đoạn 1 vào quý II/2018 và đi vào hoạt động vào đầu năm 2021⁹.

1.5.3. Trung tâm logistics thế hệ mới

Cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang bắt đầu thay đổi toàn bộ viễn cảnh của dịch vụ kho bãi và phân phối hàng hóa trên toàn thế giới, với ước tính khoảng 5,5 triệu thiết bị mới được kết nối mỗi ngày. Việc kết nối những thiết bị phi truyền thống như pallet, xe cần cẩu, thậm chí xe rơ-mooc chở hàng với mạng internet ngày càng được mở rộng. Các công ty logistics trên thế giới đang nhanh chóng cải tiến công nghệ để bắt kịp xu hướng này và cải thiện tỷ suất lợi nhuận, thông qua việc trang bị các công cụ tự động, hiện đại như: Robot giúp tiết kiệm năng lượng, chi phí lao động phổ thông; Xe chuyển hàng tự động (AGV) có thể thực hiện đơn hàng, tự bổ sung hàng trong kho bãi; Thiết bị theo dõi, định vị, dẫn đường và quan sát bằng các thiết bị sử dụng WiFi, Bluetooth; Ứng dụng Co-pilot trên Android của điện thoại di động được sử dụng trong hoạt động logistics quốc tế; Ứng dụng cung cấp định tuyến (mapping) và định hướng (direction routing), tạo điều kiện cho chuyển hướng thông qua việc theo dõi trực tuyến phương tiện vận tải; Ứng dụng quét mã vạch trực tuyến trong quản lý kho; Tối ưu hóa hàng tồn kho dựa trên điện toán đám mây; Ứng dụng kiểm soát lao động

⁹ <https://baotainguyenmoitruong.vn/kinh-te/da-nang-hai-doanh-nghiep-dau-tu-hon-62-trieu-usd-vao-khu-cong-nghe-cao-1249269.html>

hàng ngày trong logistics (Ứng dụng Web fleet của Android); Tích hợp hợp đồng dịch vụ, quản lý đơn hàng, quan hệ khách hàng trong logistics trực tuyến...

Tại Việt Nam, hiện nay đang có một số nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ cao như Blockchain vào hoạt động logistics. Trong đó, đang thực hiện việc nghiên cứu áp dụng đại trà e-DO (Giấy giao hàng điện tử) cho các lô hàng lẻ (LCL) và tham gia dự án e-B/L của Hiệp hội Giao nhận vận tải quốc tế FIATA. Điển hình như Tân Cảng Sài Gòn đang áp dụng thử nghiệm e-Port, e-DO với một vài hãng tàu... Trong đó phải kể đến một số ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) trong hoạt động sản xuất, kinh doanh như:

- Quản lý vận tải, hệ thống định vị GPS cung cấp định tuyến cho người quản lý xa cũng như cung cấp cập nhật thông tin lô hàng cho khách hàng; Tạo các Sàn giao dịch vận tải - Sàn giao dịch giúp kết nối xe tải với người gửi hàng, kết nối cung (xe tải nhàn rỗi) và cầu (chủ hàng có hàng cần gửi), giúp tận dụng tài nguyên, tiết kiệm chi phí; Hệ thống định tuyến - Những phần mềm lập kế hoạch cho đường xe chạy, theo dõi lượng hàng trên xe...

- Quản lý kho hàng, tự động hóa đã được thiết lập ở nhiều kho, bãi tự động hóa quy trình công việc bằng hệ thống quản lý kho (WMS). Dù hệ thống này đã chứng tỏ giúp kho hàng hoạt động hiệu quả, nhưng tự động hóa toàn bộ là việc có thể xây dựng những kho hàng được tự động hóa và thiết kế có chủ đích.

- Khâu tổ chức công việc: Làm việc "di động" trong ngành Logistics. Điển hình đó là tạo các kênh tiếp cận thông tin dịch vụ đến gần hơn với khách hàng như: website, fanpage, twitter, các web vệ tinh... với các tính năng ưu việt dễ dàng sử dụng bằng smartphone từ đó tạo tính dễ kết nối giữa khách hàng và doanh nghiệp. Đồng thời tạo nhóm hỗ trợ tư vấn và cung cấp dịch vụ cho khách hàng nhanh chóng, kịp thời; Tạo hệ thống câu hỏi lấy ý kiến khách hàng bằng ứng dụng CNTT; tạo các nhóm group hỗ trợ về kiến thức xuất nhập khẩu, logistics trên mạng xã hội, từ đó, tạo ra các cơ hội tiếp cận khách hàng cũng như cơ hội kinh doanh mới.

Thực tế đang dần chứng minh rằng, việc áp dụng CNTT đặc biệt là sử dụng Big Data và AI để phân tích dữ liệu và phối hợp nguồn nhân lực vào hoạt động sản xuất kinh doanh là giải pháp tối ưu. Lấy công nghệ làm cốt lõi cho sự phát triển, cho nền móng của một dịch vụ logistics hiện đại, tham gia sâu vào hoạt động của chuỗi cung ứng nhằm tham gia vào hệ thống chuỗi cung ứng quốc tế, phát triển mạnh mẽ trở thành một nhà cung cấp 4PL có thương hiệu, có công nghệ logistics và các hệ thống phần mềm chuỗi cung ứng, kết nối với khách hàng đảm bảo các giá trị cốt lõi, vươn tới tầm nhìn và mục tiêu đã đặt ra. Trong tương lai, định hướng đầu tư mở rộng trung tâm logistics theo hướng hiện đại, áp dụng công nghệ 4.0 nhằm giảm chi phí với mục tiêu logistics tích hợp, đặc biệt là trong ngành thương mại điện tử và chuyển phát nhanh sẽ là xu hướng chung của nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Trong đó, có thể phân tích minh họa một ví dụ điển hình là mô hình trung tâm logistics tích hợp - Trung tâm Logistics Hateco, trực thuộc Công ty cổ phần Hateco Logistics.

Bên cạnh các trung tâm logistics hữu hình, hiện nay, với sự tiến bộ của công nghệ và sự phát triển của thương mại điện tử, từ cuối năm 2018, tại Việt Nam bắt đầu hình thành một

Hộp 5: Trung tâm Logistics Hateco - mô hình trung tâm logistics tích hợp

Trung tâm Logistics Hateco (KCN Sài Đồng B, Gia Lâm, Hà Nội) thành lập tháng 11/2017, tổng diện tích 120.000 m² (kho bãi 50.000 m²). Trung tâm có vị trí chiến lược trên tuyến đường cửa ngõ vào trung tâm Hà Nội, cách Hải Phòng 100km, cách Quốc lộ 1A 5km. Từ Trung tâm dễ dàng di chuyển đến trung tâm TP. Hà Nội, cảng biển quốc tế Hải Phòng, sân bay quốc tế Nội Bài, các tỉnh thành lân cận Hà Nội, phía Bắc và chỉ cách biên giới Trung Quốc 126km. Trung tâm quy tụ được đối tác chiến lược lớn như Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hóa hàng không Việt Nam (ACSV), Lazada Express, Shopee, DHL, Giao Hàng Nhanh, Ninja Van, Trường Hải Auto, Rượu Thiên Linh, Tổng công ty bưu điện Việt Nam (VN Post) ...

Trung tâm Logistics Hateco hoạt động 24/7 và cung cấp đa dạng các loại hình dịch vụ logistics, cụ thể như sau:

- Dịch vụ hải quan, từ 20/3/2018, Trung tâm được chính thức công nhận là “Địa điểm kiểm tra tập trung hàng hóa xuất nhập khẩu của Tổng cục Hải Quan”, cung cấp dịch vụ liên quan đến thủ tục chứng từ, kiểm hóa thực tế cho các lô hàng trong và ngoài nước. Trung tâm cung cấp đa dạng dịch vụ, quy trình thao tác chuẩn SOPs. Sân bãi có sức chứa cùng lúc 100 xe container, máy soi chiếu container hiện đại.

- Dịch vụ vận tải đa phương thức, từ vận tải hàng không chuyên dụng đến nội địa, đảm bảo kiểm soát thời gian vận chuyển và giao hàng đến điểm đích nhanh chóng. Trung tâm quản lý toàn bộ hoạt động trên đất liền, từ điểm đi đến điểm đích, đáp ứng các yêu cầu hải quan cụ thể tại mỗi quốc gia/ thành phố, từ FCL / LCL, hàng lẻ đến vận tải đa phương thức, cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa liên tục - hàng nguyên container, hàng quá khổ/hạng nặng xuyên suốt quốc tế lẫn trong nước.

- Dịch vụ kho bãi, Trung tâm là một trong những trung tâm 3PL lớn nhất ở miền Bắc, có vị trí kho bãi chiến lược, kho hàng đạt tiêu chuẩn quốc tế, trang bị hệ thống phòng cháy chữa cháy và hệ thống camera quan sát tốt, kết hợp với hệ thống giá kệ tiêu chuẩn, quy trình xuất nhập và bảo quản hàng hóa tối ưu.

- + Hệ thống kho CFS: 2 hệ thống kho hàng nhập khẩu và kho hàng xuất khẩu, tổng diện tích 1.000 m², là nơi kết nối hàng hóa, chia tách hàng lẻ vận chuyển đường bộ từ Trung Quốc, Hồng Kông qua các cửa khẩu biên giới Việt Nam đến Trung tâm làm thủ tục thông quan, đóng ghép đi các nước Lào, Thái lan, Myanma.

- + Hệ thống kho high-dock: tổng diện tích 1.000 m², hơn 800 pallet, hệ thống khung kệ tiên tiến, xe nâng, hệ thống chiếu sáng, camera quan sát, hệ thống phòng cháy chữa cháy theo tiêu chuẩn quốc tế. Hàng hóa được chất xếp khoa học theo từng khu vực, được quản lý bằng phần mềm hiện đại (WMS), hệ thống mã vạch đảm bảo việc nhập xuất hàng hóa được chính xác.

- + Kho ngoại quan: nằm trong Trung tâm với tổng diện tích kho và bãi là 5.000 m², trang bị hệ thống kệ VNA 7 tầng, Wifi, PCCC tự động, camera giám sát 24/24, phần mềm WMS tiêu chuẩn quốc tế kết nối hệ thống dữ liệu điện tử EDI, có chức năng trích xuất dữ liệu, khách hàng trực tiếp theo dõi tình trạng hàng hóa.

- + Kho hàng không kéo dài cung cấp đầy đủ các dịch vụ.
- Dịch vụ phân phối, chọn và đóng gói hàng hóa thương mại điện tử theo đơn hàng, theo SKU.... Phân phối đến các cửa hàng bán lẻ; Cross-docking và chuyển tải; Kiểm soát hàng tồn kho; Quản lý việc chuyển hoàn hàng hóa; Xử lý đơn hàng đặc biệt, đóng gói và vận chuyển
- Hoàn thành đơn hàng thương mại điện tử, Trung tâm có thể chia chọn và hoàn thành đơn hàng khoảng hơn 100.000 kiện mỗi ngày, bên cạnh đó giao phát hỏa tốc, giao tận nơi đến người nhận cuối cùng trong cả nước.
- Vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới, Hateco kết nối với các đối tác vận tải đưa hàng hóa qua biên giới, cung cấp các phương thức vận chuyển hàng nguyên FCL/FCL, LCL/FCL, hàng lẻ với các điều kiện vận chuyển như DAP, DDP.

mô hình mới, đó là: Dropshipping. Đây là một mô hình kinh doanh cho phép cửa hàng trực tuyến vận hành mà không cần đến quy trình lưu trữ tồn kho, sở hữu sản phẩm và vận chuyển sản phẩm đến khách hàng. Mô hình này phù hợp với những người mới với số vốn ít ỏi, không cần sở hữu sản phẩm.

Hình thức này còn được xem là một hình thức quản lý chuỗi cung ứng “từ bỏ qua khâu vận tải”, tại đây, nhà bán lẻ sẽ không giữ hàng trong kho. Khi khách hàng đặt mua hàng, dropshipper sẽ làm trung gian nhận hàng từ nhà cung cấp và nhà vận chuyển hàng để mang hàng hóa đến tay khách hàng. Mô hình này tập trung chủ yếu vào việc marketing sản phẩm, theo dõi đơn hàng, chăm sóc khách hàng và quản lý địa chỉ online bán hàng (một số trang web như Tiki, Lazada, Shopee, Amazon, eBay...). Lợi nhuận chính là mức phí chênh lệch giá giữa nhà cung cấp và giá bán đã trừ đi chi phí vận chuyển. Trong đó, người vận hành mô hình này được gọi là SropShipper.

Hình 4. Dropshipping



Điển hình cho mô hình mới này, có thể kể đến Netsale, với nền tảng dropshipping hoàn toàn

miễn phí giúp người bán hàng có thể tiếp cận trực tiếp các nguồn hàng từ nhà sản xuất. Từ đó, người bán dễ dàng đưa sản phẩm lên các sàn E-commerce kết nối cùng Netsale và sử dụng dịch vụ vận chuyển từ nhà sản xuất đến tận tay người mua hàng. Netsale áp dụng mô hình kinh tế chia sẻ (sharing economy) từ việc phát triển cơ sở hạ tầng, công nghệ vững chắc và mở rộng kết nối với các đối tác chiến lược trong khu vực Đông Nam Á, góp phần tạo nên một hệ sinh thái thương mại điện tử và bán hàng xuyên biên giới dành cho thị trường khu vực, trong đó có Việt Nam.

CHƯƠNG 2

DỊCH VỤ LOGISTICS

CHƯƠNG 2

DỊCH VỤ LOGISTICS

2.1. Khái quát

Các doanh nghiệp trong ngành vận tải, logistics Việt Nam đánh giá cao tiềm năng tăng trưởng của thị trường logistics trong những năm tới. Có tới hơn 73% doanh nghiệp tham gia khảo sát của Vietnam Report vào tháng 12/2018 cho rằng, toàn ngành vận tải và logistics Việt Nam sẽ đạt mức tăng trưởng trên hai con số trong năm 2019, chỉ có gần 27% dự đoán đạt mức tăng trưởng dưới 10%.

Theo số liệu của Bộ Công Thương, năm 2018 ngành logistics Việt Nam tăng trưởng khoảng 12-14% so với năm 2017. Số lượng các doanh nghiệp vận tải và logistics hiện là 3.000 doanh nghiệp, bao gồm tất cả các doanh nghiệp logistics hoạt động theo các tuyến đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa, đường hàng không...

Tiềm năng và cơ hội để ngành vận tải và logistics Việt Nam phát triển hơn nữa trong thời gian tới là rất lớn. Theo đại diện của Bộ Công Thương, sự phát triển của ngành vận tải và logistics sẽ tạo điều kiện để Việt Nam nhanh chóng trở thành một trung tâm sản xuất mới trong khu vực, có khả năng cạnh tranh với Trung Quốc.

Việt Nam đang có nhiều lợi thế để phát triển ngành vận tải và logistics.

Thứ nhất, trao đổi thương mại toàn cầu gia tăng cùng với việc hội nhập kinh tế quốc tế và việc ký kết thành công các Hiệp định thương mại tự do, mở ra cánh cửa giao thương ngày càng rộng lớn cho Việt Nam.

Thứ hai, vị trí địa lý của Việt Nam thích hợp để xây dựng các trung tâm trung chuyển của khu vực Đông Nam Á.

Thứ ba, cơ sở hạ tầng logistics như kho bãi, đường cao tốc, cảng biển, cảng hàng không... đang không ngừng được cải thiện.

Theo các chuyên gia, ngành logistics có nhiều cơ hội tăng trưởng nhưng thách thức cũng không hề nhỏ. Ba thách thức lớn nhất của ngành vận tải và logistics Việt Nam hiện nay chính là cơ sở hạ tầng như hệ thống cảng biển, kho bãi, kết nối... còn hạn chế, bất cập; quy mô vốn, trình độ quản lý, trình độ chuyên môn còn hạn chế; các loại thuế, phí cầu đường và phụ phí cao.

Nhiều doanh nghiệp trong ngành cũng cho rằng, cơ sở hạ tầng mặc dù đã được cải thiện so với trước đây nhưng vẫn còn nhiều bất cập. Tuyến trục vận tải Nam - Bắc vẫn phụ thuộc rất

lớn vào đường bộ, rất cần sự tham gia hơn nữa của ngành đường sắt. Sự phát triển bất cân đối của hệ thống cảng biển Việt Nam khi hơn 92% lưu lượng container phía Nam tập trung ở cảng Cát Lái dẫn đến tình trạng quá tải, kẹt cảng... gây ra sự lãng phí rất lớn.

Hơn nữa, vốn và nhân lực là nguyên nhân chính khiến các doanh nghiệp trong nước khó cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài. Trên 70% doanh nghiệp vận tải và logistics đang hoạt động hiện nay có quy mô vốn vừa và nhỏ, chỉ có 7% doanh nghiệp có vốn trên 1.000 tỷ đồng, trong đó nhóm vốn lớn chủ yếu là các doanh nghiệp đa quốc gia.

2.2. Dịch vụ vận tải

2.2.1. Tình hình chung

Vận tải hàng hóa 8 tháng năm 2019 đạt 1.102,7 triệu tấn, tăng 8,8% so với cùng kỳ năm trước.

Trong đó:

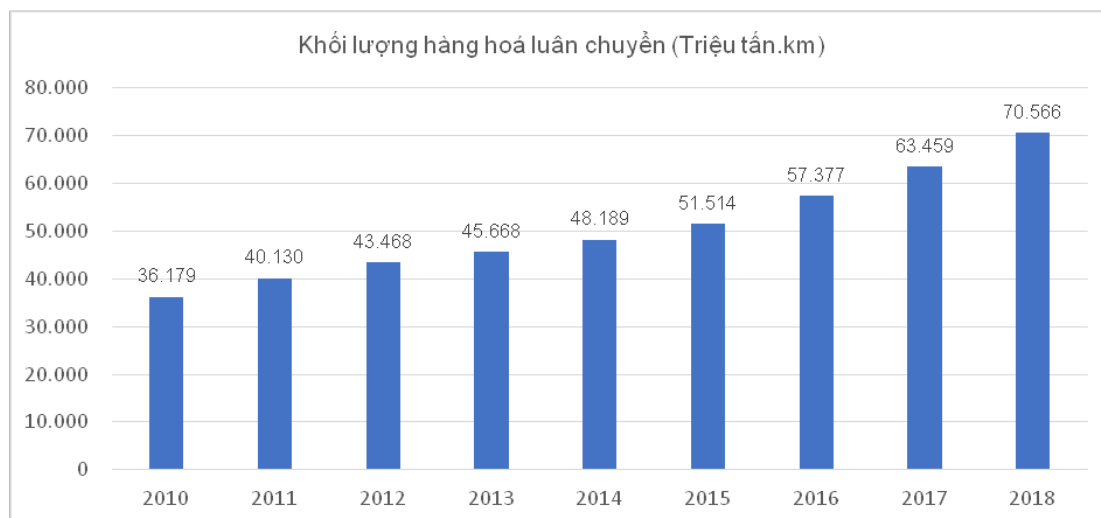
- Vận tải trong nước đạt 1.080,5 triệu tấn, tăng 8,9%.
- Vận tải ngoài nước đạt 22,2 triệu tấn, tăng 3,2%.
- Xét theo ngành vận tải:
 - + Đường bộ đạt 847,1 triệu tấn, tăng 10% so với cùng kỳ năm trước.
 - + Đường thủy nội địa đạt 198,4 triệu tấn, tăng 5,3%.
 - + Đường biển đạt 53,6 triệu tấn, tăng 5,1%.
 - + Đường hàng không đạt 285,7 nghìn tấn, tăng 12,2%.
 - + Đường sắt đạt 3,3 triệu tấn, giảm 11,3%.

2.2.2. Vận tải đường bộ

Vận tải là mắt xích trọng nhất trong các hoạt động logistics. Chi phí vận tải chiếm phần chính trong chi phí logistics. Khoảng 1/3 đến 2/3 chi phí logistics của doanh nghiệp là chi phí vận tải.

Vận tải đường bộ là một trong những hình thức vận tải khá phổ biến trong các loại hình vận tải hiện nay. Với ưu điểm là tiện lợi, cơ động và khả năng thích nghi cao với điều kiện địa hình và hiệu quả kinh tế cao nên vận tải đường bộ được lựa chọn nhiều. Vận tải bằng đường bộ có thể chủ động mọi mặt về thời gian, nhưng cũng phải hạn chế lượng hàng cũng như kích thước hàng hóa vận chuyển sao cho đúng tiêu chuẩn được phép.

Hiện nay, vận tải đường bộ chiếm khoảng 75% lượng hàng hóa vận tải nội địa.

Hình 5. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Phân tích cơ cấu trong giá thành vận tải đường bộ, Tổng cục Đường bộ Việt Nam cho biết, cấu thành chi phí vận tải thường bao gồm khoảng 12 khoản mục, trong đó chi phí xăng dầu chiếm khoảng 30 - 35%, chi phí cầu đường khoảng 10-15%, chi phí tiền lương lái xe chiếm khoảng 15%. Hiện nay chi phí vận tải đường bộ của Việt Nam còn ở mức cao so với một số quốc gia trên thế giới. Nguyên nhân của tình trạng này là do đa số các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hoá quy mô vận tải nhỏ lẻ, sức cạnh tranh yếu, chưa tối ưu hóa hoạt động kinh doanh của đơn vị vận tải dẫn đến tỷ lệ xe có hàng 2 chiều thấp, tỷ lệ xe chạy rỗng ở mức cao, từ 30-50% số chuyến xe, dẫn đến chi phí vận tải tăng cao.

Với địa hình dài và hẹp, lại có đường bờ biển suốt dọc chiều dài đất nước, nhưng vận tải hàng hóa ở Việt Nam vẫn chủ yếu là sử dụng đường bộ. Việc quá phụ thuộc vào đường bộ đối với vận tải hàng hóa là một vấn đề không mới, thậm chí, trong Đề án Tái cơ cấu ngành vận tải từ 4 năm trước đã đặt ra mục tiêu đến năm 2020 sẽ kéo giảm thị phần vận tải hàng hóa đường bộ xuống còn 54%. Tuy nhiên, tại Hội nghị toàn quốc về Logistics hồi tháng 4 năm 2018, con số thị phần của vận tải đường bộ vẫn được công bố chiếm đến gần 80%.

2.2.3. Vận tải đường biển

6 tháng đầu năm 2019, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 308,777 triệu tấn, trong đó, lượng hàng hóa container đạt hơn 9,1 triệu TEU, tăng lần lượt 13% và 3% so với cùng kỳ năm 2018. Đây là con số sản lượng cao kỷ lục trong nhiều năm trở lại đây.

Trong đó, các khu vực cảng biển có khối lượng hàng hóa thông qua tăng cao nhất so với cả nước là: Thanh Hóa (tăng 86% - chủ yếu là hàng lỏng phục vụ nhà máy lọc dầu Nghi Sơn); Quảng Nam (tăng 78%). Ngoài ra, một số khu vực cảng biển Hà Tĩnh, Bình Thuận cũng đạt mức tăng từ 58 - 62%.

Tính riêng tháng 6/2019, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt hơn 51,46 triệu tấn, tăng 15% so với cùng kỳ năm trước. Lượng hàng container đạt hơn 1,5 triệu TEU.

Dù sản lượng hàng qua cảng vẫn ghi nhận sự tăng trưởng, song mức tăng của hàng hóa thông qua cảng biển những tháng đầu năm 2019 có xu hướng tăng chậm hơn so với cùng kỳ năm 2018.

Đặc biệt, lượng hàng container qua cảng biển chỉ tăng 3% trong 6 tháng đầu năm là do sự sụt giảm mạnh lượng hàng thông qua ở một số khu vực như: khu vực Mỹ Tho giảm 55% (từ 3.802 TEU còn 1.722 TEU), khu vực Quảng Ninh giảm 47% (từ hơn 74.264 TEU còn 39.175 TEU).

Thời gian vừa qua lĩnh vực vận tải biển giữ được đà tăng trưởng tốt, khối lượng hàng thông qua cảng biển do đội tàu Việt Nam vận chuyển đạt hơn 81 triệu tấn, tăng 16% so với cùng kỳ năm 2018. Tính đến tháng 6 vừa qua, đội tàu biển Việt Nam có 1.568 tàu với tổng dung tích khoảng 4,8 triệu GT, tổng trọng tải khoảng 7,8 triệu DWT.

Năm 2018, cảng quốc tế Lạch Huyện đi vào hoạt động đã ghi dấu mốc kỷ lục là cảng nước sâu khu vực phía Bắc khi có thể đón tàu trọng tải đến 14.000 TEUs.

2.2.4. Vận tải hàng không

Vận tải hàng không đang tăng mạnh mẽ trở lại trên toàn cầu, trong đó tăng trưởng mạnh nhất là các nước đang phát triển. Việt Nam nằm trong thị trường phân khúc này và có mức tăng trưởng nhanh nhất khu vực.

Tuy nhiên, trong đó vẫn có hàng loạt thách thức cũng như cơ hội để ngành này phát triển. Từ năm 2014 đến nay, thị trường vận tải hàng không đang tăng trở lại với mức tăng trưởng 4,8%/năm. Trong đó châu Á chiếm 40% lưu lượng vận tải, cao nhất thế giới và Việt Nam là tâm điểm của khu vực này.

Việt Nam hiện có 5 hãng hàng không đang hoạt động đó là: Vietnam Airlines, Vietjet Air, Jetstar Pacific, Vasco và Bamboo Airlines. Trong năm 2019, dự kiến sẽ ra đời 01 hãng hàng không nữa là Vinpearl Air. Theo đó, tính đến hết ngày 30/6/2019, Vingroup đang nắm giữ 64,56% tỷ lệ lợi ích tại Vinpearl. Vinpearl Air (Công ty cổ phần hàng không Vinpearl Air) có vốn điều lệ là 1.300 tỷ đồng, lĩnh vực hoạt động là Vận tải hành khách hàng không. Theo Nghị định 92/2016/NĐ-CP của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng thì hãng có đường bay quốc tế, khai thác từ 11-30 máy bay cần có vốn tối thiểu 1.000 tỷ đồng và cần có vốn từ 1.300 tỷ đồng để khai thác trên 30 máy bay và có bay quốc tế. Từ đó có thể thấy, nhiều khả năng hãng hàng không Vinpearl Air có tham vọng triển khai không chỉ đường bay nội địa mà còn tham gia vào đường bay quốc tế (Bộ GTVT, 2019).

Gần đây, Vingroup đã ký kết thoả thuận hợp tác với CAE Oxford Aviation Academy - tổ chức đào tạo hàng không hàng đầu thế giới - thành lập Trường đào tạo nhân lực kỹ thuật cao Ngành Hàng không (VinAviation School) và Trung tâm huấn luyện bay Vinpearl Air (VPA Training Centre) tại Việt Nam. Mỗi năm sẽ có 400 phi công và thợ máy đạt tiêu chuẩn quốc tế CAAV, FAA và IASA từ hệ thống đào tạo của Vingroup.

Theo số liệu từ Cục Hàng không Việt Nam: Việt Nam hiện đang thu hút 50 hãng hàng không quốc tế từ 25 quốc gia và vùng lãnh thổ. Theo đánh giá của Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế (IATA), thị trường hàng không Việt Nam đứng thứ 3 thế giới về tốc độ tăng trưởng vận tải hàng không. Thị trường hàng không Việt Nam đặt mục tiêu đứng trong nhóm 4 quốc gia hàng đầu ASEAN về sản lượng vận chuyển.

Hình 6. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường hàng không



Nguồn: Tổng cục thống kê

Ba trung tâm vận chuyển hành khách, hàng hóa ngang tầm ASEAN tại Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng sẽ được nâng cấp và hình thành thêm 3 cụm vận tải là Vân Đồn, Chu Lai, Long Thành. Dự báo, tổng thị trường vận chuyển hành khách của các hãng hàng không Việt Nam tăng trung bình 16%/năm trong giai đoạn đến năm 2020 và 8%/năm giai đoạn 2020 - 2030. Hàng hóa tăng trung bình 18%/năm giai đoạn đến 2020 và 12%/năm giai đoạn 2020 - 2030. Sản lượng vận chuyển đạt 64 triệu lượt hành khách/năm vào năm 2020 và 131 triệu lượt hành khách/năm vào năm 2030. Liên quan đến việc phát triển đội tàu bay, theo quy hoạch, số lượng tàu bay khai thác của các hãng hàng không đến năm 2020 là trên 220 chiếc và đến năm 2030 là 400 chiếc (hiện tại có 173 chiếc).

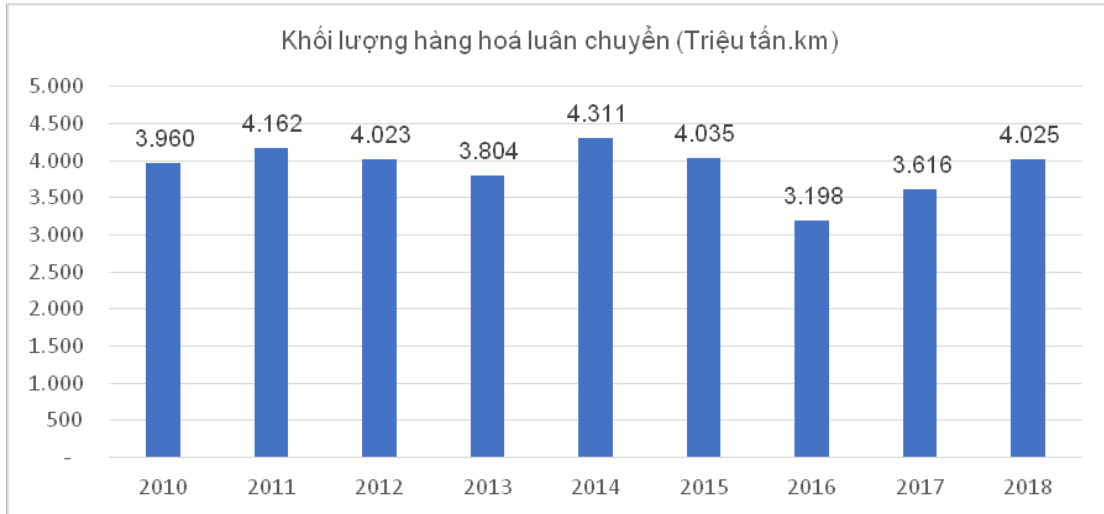
Nâng cao công suất các cảng hàng không và nới quy mô phát triển đội tàu bay trong vòng 3 năm tới là hai điều kiện cần, để mở ra cơ hội gia nhập thị trường cho các nhà đầu tư mới. Việt Nam có đầy đủ các yếu tố tác động đến sự phát triển của thị trường vận tải hàng không thế giới như: các tập đoàn nước ngoài đầu tư xây dựng nhà máy sản xuất tại Việt Nam, hàng hóa được đưa đến người tiêu dùng trên toàn thế giới.

Mặt khác, hiện nay Việt Nam đang chuyển dần nền kinh tế sản xuất công nghiệp sang sản xuất hàng hóa công nghệ cao, đó là những sản phẩm có nhu cầu vận chuyển hàng không rất lớn. Đây là cơ hội cho ngành vận tải hàng không. Những năm gần đây, tăng trưởng hàng không khá nóng nhưng phải đối mặt với nhiều thách thức như quá tải về hạ tầng sân bay bến đỗ, an ninh trên các chuyến bay trong đó sự gia nhập của các hãng hàng không quy mô mới có thể tạo ra sự cạnh tranh “phi quy luật”.

2.2.5. Vận tải đường sắt

Năm 2019, đường sắt Việt Nam vẫn đặt mục tiêu đạt sản lượng tăng 8% so với năm 2018, doanh thu tăng từ 7% trở lên. Mặc dù sản xuất kinh doanh ngành đường sắt có thời gian trầm từ năm 2015 - 2017, năm 2018 sụt giảm chậm đáy, nhưng đã bắt đầu phục hồi, tăng trưởng, để tiếp đà cho năm 2019.

Hình 7. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường sắt



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Với số vốn đầu tư nâng cấp đường sắt 7.000 tỷ đồng được Quốc hội phê chuẩn thông qua và thay đổi mô hình hoạt động chuyển VNR từ Bộ Giao thông vận tải về Ủy ban quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, năm 2019, VNR sẽ đầu tư nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng tuyến đường sắt Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh, nhằm nâng cấp toàn tuyến cùng một cấp tải trọng 4,2 tấn/m; tăng năng lực thông qua của tuyến từ 18 đội tàu/ngày đêm lên 23 - 25 đội tàu/ngày đêm và có thể khai thác với vận tốc bình quân tàu khách 80 - 90 km/giờ, tàu hàng 50 - 60 km/giờ. Từ đó, có thể khối lượng vận chuyển hàng hóa trên toàn tuyến tăng 1,3 - 1,5 lần và khối lượng vận chuyển hành khách tăng 1,5 - 1,6 lần so với hiện nay.

2.2.6. Vận tải đường thủy

Vận tải đường thủy chiếm khoảng 17,1% tổng lượng hàng hóa trong nước của Việt Nam, chiếm khoảng 18,9% khối lượng hàng hóa luân chuyển (tính cả lượng tấn và trọng tải). So sánh với các loại hình vận tải khác, vận tải đường thủy có ưu điểm là có thể vận chuyển với khối lượng rất lớn. Cụ thể, một sà lan nhỏ có thể vận chuyển bằng 25 xe tải chạy trên đường bộ. Giá cước vận tải thủy chỉ bằng 1/2 đến 1/3 giá của vận tải đường bộ. Đáng chú ý, vận tải ven biển và vận tải đường thủy nội địa (VTĐTNĐ) đảm nhận khoảng 3/4 trong tổng khối lượng luân chuyển nội địa. Đây là tỷ trọng rất cao theo tiêu chuẩn quốc tế và có nhiều thuận lợi xét về góc độ chi phí vận tải và chi phí cộng đồng.

Các loại hàng hóa được vận tải bằng đường thủy phù hợp với các tiêu chuẩn toàn cầu, với lượng hàng rời chiếm tỉ trọng chủ yếu. Nhiều loại hàng bán rời có khối lượng tương đối cũng là đối tượng chuyên chở của phương thức này. Nhiều đơn vị sản xuất ở khu vực nông thôn Việt Nam phụ thuộc vào vận tải đường thủy như các doanh nghiệp đánh bắt thủy sản, sản xuất gỗ, chăn nuôi gia súc gia cầm, mía đường và cây công nghiệp. Lưu lượng container cũng đang tăng lên và các công ty logistics tư nhân có tiềm năng đóng vai trò lớn hơn trong ngành VTĐTNĐ thông qua việc vận chuyển hàng hóa công nghiệp và tiêu dùng có giá trị cao hơn, mặc dù lĩnh vực này có thể vẫn chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ trong tổng lưu lượng vận tải của VTĐTNĐ.

Công ty Tân Cảng Sài Gòn cho biết, chi phí vận chuyển hàng hóa bằng sà lan từ các cảng ở Đồng bằng Sông Cửu Long đến Cát Lái, TP. Hồ Chí Minh giảm khoảng 7% cho mỗi container 40 feet và 20% đối với container 30 feet. Song nhìn chung, các cảng biển đường thủy nội địa tại Việt Nam chưa đáp ứng được về cơ sở vật chất bốc xếp container. Do phía Bắc không có cảng hàng container nội địa để xếp dỡ hàng hóa container tại các cảng sông nên hàng container chủ yếu được vận chuyển bằng đường bộ đến các khu công nghiệp và khu chế xuất. Chỉ có khoảng 15% lượng hàng hóa tại cảng Hải Phòng và khoảng 35% lượng hàng vận tải bằng container ở khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long được vận chuyển bằng đường thủy nội địa.

2.2. Dịch vụ kho bãi

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, Vinafc, DHL, YCH-Protrade, Damco, Transimex, IndoTrans, Draco...

Khu vực phía Bắc: Vinafc, 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. SOTRANS là đơn vị kế tiếp với tổng diện tích kho bãi hơn 230.000m².

Nhu cầu nhà kho tại Việt Nam sẽ tiếp tục tăng mạnh nhờ các ngành sản xuất phát triển và người dân tăng chi tiêu tiêu dùng. Theo đó, giá thuê nhà kho cũng được kỳ vọng sẽ tăng trong các năm tới, từ 1,5% đến 4% mỗi năm.

Trong thời gian tới tỉ lệ kho trống sẽ giảm. Cụ thể, tại khu vực phía Bắc, theo nghiên cứu của CBRE, thị trường kho bãi sẽ tập trung tại xung quanh thủ đô Hà Nội và các tỉnh ven biển, bao gồm Hải Phòng. Các khu vực này tập trung dân số đông đúc nhất khu vực, đây là các khách hàng tiềm năng và là nguồn nhân lực dồi dào. Thêm vào đó, khả năng tiếp cận với cảng biển giúp phát triển các ngành công nghiệp.

Khu vực phía Bắc đang nhận được sự quan tâm của nhiều chủ đầu tư khu công nghiệp nước ngoài. Ở khu vực phía Bắc, với lượng nguồn cung nhà kho hạn chế, giá thuê kỳ vọng sẽ tăng 1,5% trong năm 2019 và 2020. Tỷ lệ trống được kỳ vọng sẽ giảm từ 22% trong năm 2018 xuống 19% trong năm 2020.

Lý giải về cơ sở dự báo trên cho phía Bắc qua phân tích trường hợp thị trường Hà Nội, Hải Phòng và Bắc Ninh. Là trung tâm của khu vực phía Bắc, Hà Nội có vai trò quan trọng trong việc phát triển các khu công nghiệp và logistics. Trong quy hoạch mới, Hà Nội sẽ tập trung vào các ngành công nghệ cao bao gồm CNTT, phần mềm, trung tâm dữ liệu, tự động hóa... và các ngành liên quan bao gồm nhà kho và logistics cho các ngành kể trên. Do đó, nhà kho và dịch vụ logistics sẽ được tập trung thành cụm ở xung quanh thành phố với quỹ đất lớn giá rẻ và được kết nối tốt với các trung tâm công nghiệp phía Bắc như Bắc Ninh, Hải Phòng, Vĩnh Phúc... Vì vậy, thị trường nhà kho sẽ phát triển với các sản phẩm tốt hơn như trung tâm phân phối, nhà kho tự động và chất lượng cao làm điểm kết nối tới thị trường Hà Nội.

Hải Phòng cũng đóng vai trò quan trọng trong trị trường khu công nghiệp tại phía Bắc nhờ có khu cảng Hải Phòng hiện hữu và cảng nước sâu Lạch Huyện có khả năng tiếp nhận lên đến 100.000 DWT. Thêm nữa, các tuyến cao tốc đang xây dựng và chuẩn bị hoàn thành giúp cho Hải Phòng kết nối tốt hơn tới các trung tâm công nghiệp tại phía Bắc. Hải Phòng thu hút được các tên tuổi lớn từ các ngành như logistics, xe hơi, điện tử, dược, đóng tàu, dầu khí và dệt may.

Bắc Ninh có tiềm năng trở thành trung tâm công nghiệp của vùng do các khu công nghiệp, nhà kho và nhà xưởng đang chuyển dần ra khỏi Hà Nội. Đồng thời, Bắc Ninh có kết nối tốt với cảng Hải Phòng và sân bay Nội Bài nhờ hệ thống cơ sở hạ tầng mới được xây dựng. Dịch vụ logistics là yếu tố kích cầu chính cho thị trường nhà kho tại Bắc Ninh.

Tại khu vực phía Nam (bao gồm TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận), được kết nối tốt bởi hệ thống đường cao tốc và các cảng thủy nội địa, cảng biển và cảng hàng không quốc tế. Với vị trí thuận lợi, nằm gần trung tâm logistics của vùng như Hồng Kông, khu vực phía Nam luôn dẫn đầu thị trường Việt Nam về mảng công nghiệp. Giá thuê kho khu vực này được kỳ vọng sẽ tăng 3,5% trong năm 2019 và 2020. Khả năng tăng giá cao hơn tại phía Nam nhờ có nhu cầu cao từ các nhà bán lẻ, 3PLs và các nhà sản xuất. Đồng thời, nguồn cung mới tốt hơn đến từ các công ty lớn như Gemadept, Saigon Newport and Saigon Depot. Tuy nhiên, khu vực phía Nam cũng sẽ có tỷ lệ trống cao hơn, khoảng 20% đến 2020.

2.3. Dịch vụ giao nhận

Nhu cầu về logistics đang tăng mạnh tại Việt Nam, một trong những nền kinh tế tăng trưởng nhanh nhất trên thế giới với mức tăng trưởng GDP 7,08% trong năm 2018. Sự tăng trưởng của sản xuất trong nước, của tiền lương và tiêu dùng, của dân số trẻ và sự bùng nổ của thương mại điện tử cũng là những yếu tố thúc đẩy thị trường logistics Việt Nam phát triển. Đây là cơ hội cho những công ty 3PL quốc tế cung cấp những giá trị gia tăng của dịch vụ logistics và giao hàng tận nơi.

Thị trường giao nhận sẽ tăng mạnh theo sức lớn của thương mại điện tử trong nước, vốn được dự báo tăng trưởng 30%/năm.

Các công ty giao nhận cũng tham gia rút ngắn thời gian giao hàng nhằm đáp ứng nhu cầu của người dùng khi mua hàng trực tuyến cũng như thực hiện cam kết giao hàng “hỏa tốc” của các sàn thương mại điện tử lớn như Lazada, Tiki, Sendo...

Áp lực cạnh tranh về giao hàng tức thời đang gia tăng đối với các công ty giao nhận cũng như bản thân các sàn thương mại điện tử và các nhà bán lẻ lớn như Thế giới di động, FPT Shop, Nguyễn Kim... Tốc độ giao hàng sẽ tác động trực tiếp đến tỷ lệ đơn hàng thành công, giảm số đơn hàng bị hủy...

Đây cũng là bài toán cần giải đáp gấp trong thời gian tới của các doanh nghiệp thương mại điện tử cũng như các công ty giao nhận, cung cấp kho hàng, dịch vụ hoàn thiện đơn hàng tại Việt Nam.

Giao nhận nội thành ngày càng trở nên căng thẳng hơn với sự xuất hiện của nhiều đơn vị giao hàng quy mô nhỏ, chủ yếu đáp ứng nhu cầu giao hàng của các chủ cửa hàng bán hàng trực tuyến. Tầng phía trên là các công ty chuyển phát với quy mô lớn, có tầm hoạt động trên toàn quốc như Viettel Post, VNPost, Giao hàng nhanh...

2.4. Dịch vụ 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.

Tổng cục Hải quan với sự hỗ trợ của Liên minh tạo thuận lợi thương mại toàn cầu (GATF) đang khẩn trương tổ chức đợt làm việc tập trung nhằm hoàn thiện Đề án thí điểm bảo lãnh thông quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, sớm báo cáo Bộ Tài chính trình Chính phủ, Quốc hội.

Cụ thể, từ ngày 13 đến 17/5, tại TP. Huế, Tổng cục Hải quan phối hợp với GATF tổ chức tọa đàm, thảo luận để thống nhất xây dựng chi tiết triển khai Đề án thí điểm bảo lãnh thông quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu có sự tham gia của các Cục, Vụ thuộc Bộ Tài chính và các đơn vị nghiệp vụ thuộc Tổng cục Hải quan, các công ty kinh doanh bảo hiểm.

Đề án này được Tổng cục Hải quan triển khai xây dựng theo yêu cầu tại Quyết định số 1254/QĐ-TTg ngày 26/9/2018 của Thủ tướng Chính phủ về “Phê duyệt Kế hoạch hành động thúc đẩy Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN, cải cách công tác kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và tạo thuận lợi thương mại giai đoạn 2018 - 2020”.

Chính phủ đặt mục tiêu trong năm 2019 phải trình Quốc hội Đề án thí điểm thực hiện cơ chế bảo lãnh thông quan đối với một số mặt hàng xuất khẩu, nhập khẩu thuộc diện kiểm tra chuyên ngành.

Bảo lãnh thông quan trên thực tế đã được áp dụng tại nhiều quốc gia và mang lại những kết quả khả quan như: Hoa Kỳ, Canada, Nhật Bản... Đây không chỉ là công cụ giúp cho cơ quan hải quan nâng cao năng lực quản lý, nâng cao tính tự giác tuân thủ pháp luật của doanh nghiệp mà còn giúp cho hàng hóa được thông quan nhanh chóng, giảm chi phí cho doanh nghiệp.

2.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics

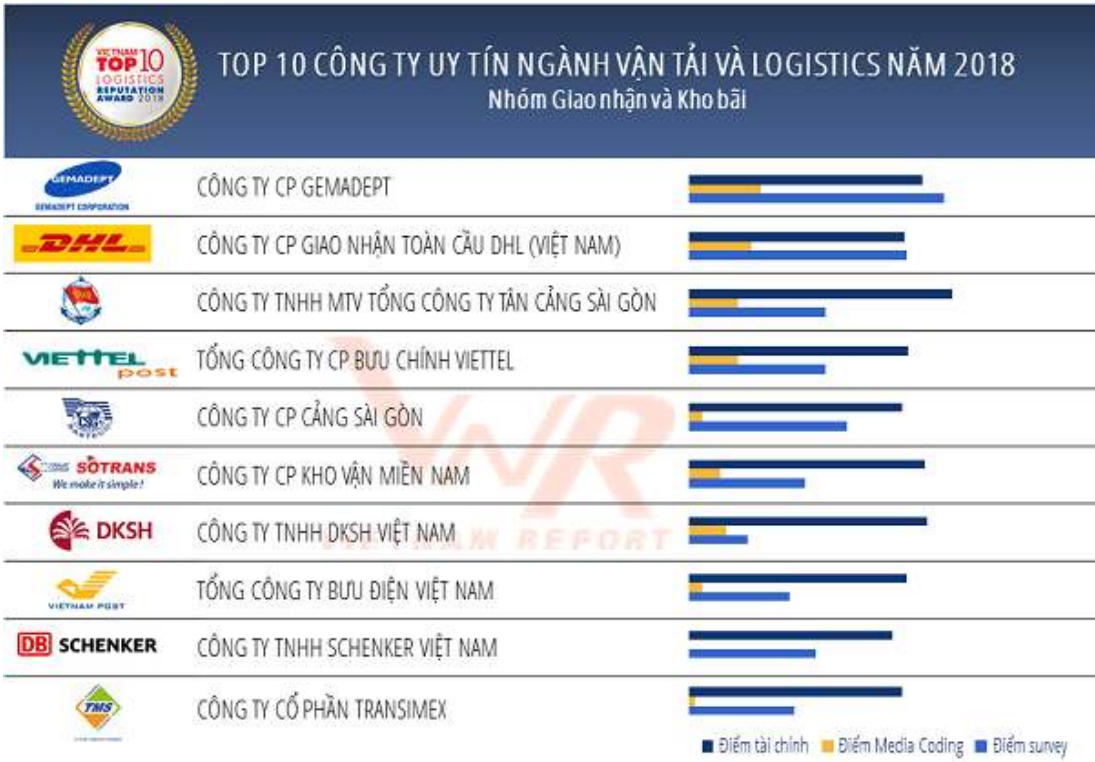
Theo Cơ sở dữ liệu quốc gia về đăng ký doanh nghiệp, tính đến hết tháng 3/2018, cả nước có 296.469 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh trong các ngành, nghề liên quan đến lĩnh vực logistics, tập trung chủ yếu ở khu vực có hệ thống cảng, đường bộ thuận lợi như: Đồng bằng Sông Hồng (38,8%), Đồng Nam Bộ (33,8%), Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung (14,2%), trung du và miền núi phía bắc (5,6%), Đồng bằng Sông Cửu Long (5,2%), Tây Nguyên (2,4%).

Quy mô vốn khi đăng ký của các doanh nghiệp ngành logistics còn rất hạn chế, tới 90% số doanh nghiệp khi đăng ký có vốn dưới 10 tỷ đồng.

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (VLA), tốc độ phát triển của ngành logistics ở Việt Nam những năm gần đây đạt khoảng 14% - 16%, với quy mô khoảng 40 - 42 tỷ USD/năm. Tham gia thị trường logistics gồm khoảng 3.000 doanh nghiệp trong nước và khoảng 25 tập đoàn giao nhận hàng đầu thế giới kinh doanh dưới nhiều hình thức. Hiện nay, nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam với các tên tuổi lớn như: DHL, FedEx, Maersk Logistics, APL Logistics, CJ Logistics, KMTC Logistics...

Đặc biệt, thời gian gần đây đã có sự bùng nổ về thương mại điện tử và e-Logistics. Theo Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số (Bộ Công Thương), thương mại điện tử tăng trưởng 35%/năm; doanh số bán lẻ thương mại điện tử của Việt Nam trong giai đoạn 2016 - 2020 ước tính tăng 20%/năm và tổng doanh số bán lẻ thương mại điện tử Việt Nam dự kiến đạt 10 tỷ USD vào năm 2020. Những thay đổi trong thương mại điện tử trên thế giới và tại Việt Nam đã thúc đẩy ngành logistics Việt Nam cải thiện phương thức cung cấp dịch vụ ngày càng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn.

Hình 8. Top 10 Công ty uy tín ngành Vận tải và Logistics năm 2018



Nguồn: Vietnam Report

Hai xu thế chủ đạo của ngành vận tải và logistics Việt Nam

Xu thế phát triển logistics trong thương mại điện tử - bán lẻ:

Đa số các chuyên gia trong ngành logistics đều cho rằng năm 2018 - 2019 sẽ chứng kiến sự bùng nổ của vận tải và logistics trong thương mại điện tử Việt Nam. Sự gia tăng lưu lượng hàng hóa giao dịch qua các kênh trực tuyến khiến nhu cầu vận tải và logistics, đặc biệt là dịch vụ giao hàng tăng cao. Quy mô thị trường thương mại điện tử năm 2017 đạt 6,2 tỷ USD, tăng trưởng 24%, số lượng đơn hàng qua công ty giao hàng nhanh tăng trưởng trung bình 45% giai đoạn 2015 - 2020 và có thể đạt 530 triệu đơn hàng vào năm 2020. Nhiều doanh nghiệp ngành bán lẻ như Vincommerce, Thế giới di động, FPT, Lotte, Aeon... đang định hướng phát triển E-commerce, hay việc các ông lớn ngành thương mại điện tử như Alibaba, Amazon... gia nhập vào Việt Nam đã làm thị trường logistics sôi động hơn, đi kèm theo đó là yêu cầu phải có sự đầu tư công nghệ và độ kỹ lưỡng trong dịch vụ vận tải và logistics.

Xu thế M&A ngành logistics:

Việt Nam hiện đang có chủ trương huy động vốn từ khu vực tư nhân để đầu tư hạ tầng thông qua phương thức chuyển nhượng quyền khai thác một số hạ tầng (logistics, sân bay, cảng biển...), thu hút nhiều nhà đầu tư lớn với các thương vụ được dự tính sẽ có quy mô hàng tỷ USD. Năm 2017 - 2018 chứng kiến nhiều vụ M&A lớn như Gemadept chuyển nhượng vốn cho CJ Logistics, Samsung SDS hợp tác với Minh Phương Logistics... Với đặc thù là ngành có nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ, chủ yếu cung cấp các dịch vụ 1PL và 2PL, sự tham gia của các tên tuổi lớn nước ngoài được kỳ vọng sẽ “vá lỗ hổng” về vốn, nhân sự, công nghệ... cho các doanh nghiệp trong nước.

Các thương vụ M&A lớn trong năm 2019:

Sumitomo cùng 2 tổ chức chi 37 triệu USD để mua 10% vốn tại Gemadept¹⁰

Tập đoàn Sumitomo cùng với công ty hậu cần Suzuyo và một quỹ công tư Nhật Bản đã chi khoảng 4 tỷ Yên (37 triệu USD) để mua 10% vốn tại Công ty Cổ phần Gemadept.

Ngày 02/07/2019, Công ty TNHH SSJ Consulting (Việt Nam) đã đăng ký mua gần 29,7 triệu cổ phiếu GMD, tương ứng tỷ lệ 10% vốn. Giao dịch dự kiến được thực hiện trong thời gian từ 5/7 đến 2/8/2019 theo phương thức thỏa thuận. Trước đó, SSJ Consulting không sở hữu cổ phiếu GMD nào.

Công ty TNHH SSJ Consulting Việt Nam được cấp phép từ 6/6/2019, có trụ sở tại phòng 3Cowork05, tầng 16, Saigon Tower, số 29 đường Lê Duẩn, phường Bến Nghé, quận 1, TP. Hồ Chí Minh. Cơ cấu cổ đông của SSJ Consulting hiện nay bao gồm Sumitomo (51% vốn), Japan Overseas Infrastructure Investment (46% vốn) và Suzuyo (3% vốn).

Người nội bộ có liên quan, ông Tsuyoshi Kato hiện là thành viên HĐQT của Gemadept đồng thời là nhân sự tại công ty mẹ của SSJ Consulting Việt Nam.

Symphony International Holdings chi ra khoảng 42,6 triệu USD để mua cổ phần của Công ty ITL

Công ty Symphony International Holdings thông báo đã chi ra khoảng 42,6 triệu USD để mua cổ phần của Công ty Cổ phần Giao nhận và Vận chuyển Indo Trần (Indo Trans Logistics Corporation - ITL Corp).

Symphony là một công ty đầu tư đang niêm yết tại Sở Giao dịch Chứng khoán London. Công ty đã đầu tư vào nhiều lĩnh vực kinh doanh như chăm sóc sức khỏe, khách sạn, bất động sản chủ yếu tại khu vực châu Á.

Đăng ký kinh doanh mới đây của ITL Corp cho biết, công ty Symphony Logistics đang nắm giữ 28,57% cổ phần. Số cổ phần này trước đây được nắm giữ bởi Singapore Post từ năm 2011.

¹⁰<https://vietnamfinance.vn/nikkei-sumitomo-cung-2-to-chuc-da-chi-37-trieu-usd-de-mua-10-von-tai-gemad-ept-20180504224225941.htm>

Hai cổ đông nước ngoài khác đang nắm giữ hơn 11% cổ phần của ITL Corp là ông Veera Satchatippavarn người Thái Lan, một trong những nhà sáng lập công ty và ông Zulkifli Bin Baharudin, một lãnh đạo của Singapore Post.

Hai tập đoàn Mirae Financial Group và Naver có trụ sở tại Seoul, Hàn Quốc đã mua hai trung tâm cung ứng hàng hóa tại Việt Nam với giá 53 tỉ won (47,01 triệu USD)

Hai tổ chức này đã mua lại các trung tâm hậu cần tại Khu công nghiệp Yên Phong, Bắc Ninh thông qua Quỹ đầu tư mạo hiểm Mirae Asset - Naver Asia với tỉ lệ 50:50. Trong tổng số tiền này, phía liên doanh tài trợ 30 tỉ won và phần còn lại sẽ do đơn vị đầu tư Shinhan Việt Nam nhận trách nhiệm thông qua tái cấp vốn và tiền gửi.

Hiện nay, phía thuê bất động sản của hai trung tâm hậu cần này là các tập đoàn Hàn Quốc như Samsung, CJ và Orion.

Mapletree Logistics Trust chi 725,1 tỷ đồng mua kho bãi thuộc Công ty TNHH Quốc tế Unilever

Mapletree Logistics Trust đã chi 725,1 tỷ đồng (tương đương 31,5 triệu USD) nhằm thuê kho bãi thuộc Công ty TNHH Quốc tế Unilever. Sau khi hoàn tất việc mua lại, tài sản này sẽ được Unilever Vietnam thuê lại trong 10 năm với mức tiền thuê tăng hàng năm. Khu vực này có tổng diện tích khoảng 65.000 m². Đây là Trung tâm phân phối lớn nhất và hiện đại nhất tại Việt Nam với thiết kế tiết kiệm năng lượng hiệu quả, một dàn xe nâng mới từ Crown và áp dụng phần mềm quản lý kho SAP.

CRE Asia đầu tư 6,2 triệu USD (tương đương 142,6 tỷ VNĐ) vào Sembcorp Infra Services (SIS)

Tháng 5/2018, một trong những công ty quản lý lớn nhất Nhật Bản chuyên về bất động sản hậu cần CRE - thông qua công ty con CRE Asia - đã đồng ý đầu tư 6,2 triệu USD (tương đương 142,6 tỷ VNĐ) vào Sembcorp Infra Services (SIS) trong một thỏa thuận mua cổ phiếu. Số vốn mới từ CRE Asia và các khoản vay ngân hàng sẽ phục vụ cho mục đích phát triển thêm 30.000 m² diện tích kho vận tại Việt Nam của SIS.

Tập đoàn Sembcorp (Singapore) sở hữu Trung tâm kho vận Sembcorp Hải Phòng tại KCN VSIP Hải Phòng, với tổng vốn đầu tư trên 7,9 triệu USD.

Với tổng diện tích đất sử dụng rộng gần 26.000m², Trung tâm kho vận được xây dựng với các khu nhà kho tiêu chuẩn xây sẵn phù hợp cho việc lưu kho các hàng hóa tổng hợp và hàng hóa ngoại quan, cũng như phù hợp với yêu cầu cụ thể của các khách hàng. Tổng dung lượng hàng hóa có thể lưu kho lên tới 15.000m³, tương đương 1.520 TEU.

Trung tâm này còn là nơi hỗ trợ các khách hàng trong việc tập trung các nhà cung cấp nước ngoài tại một địa điểm, tối ưu hóa hệ thống chuỗi cung ứng trong hoạt động dịch vụ hiện đại. Như vậy, 32 nhà đầu tư thứ cấp hiện đang hoạt động tại KCN VSIP Hải Phòng, với tổng vốn đầu tư trên 1,3 tỷ USD sẽ được hưởng lợi từ hoạt động đầu tư này của Tập đoàn Sembcorp,

khi không phải đầu tư xây dựng kho bãi. Đây cũng chính là một trong những ưu thế hấp dẫn của KCN VSIP Hải Phòng so với nhiều KCN khác trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

2.6. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics

2.6.1. Phát triển cung dịch vụ logistics

a. Phát triển số lượng và loại hình dịch vụ logistics

Phương thức cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 - 3PL tiếp tục là phương thức cung cấp phổ biến nhất và có tầm ảnh hưởng quan trọng đến chuỗi cung ứng hàng hóa. Song số lượng doanh nghiệp cung cấp theo phương thức này chỉ chiếm khoảng 16% và chủ yếu là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Doanh nghiệp logistics nước ngoài hoạt động ở Việt Nam dưới nhiều hình thức, đặc biệt trong việc cung ứng dịch vụ 3PL với trình độ công nghệ hiện đại, chuyên nghiệp như tại các nước phát triển. Thậm chí, một số doanh nghiệp đang từng bước triển khai mô hình 4PL và 5 PL trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp.

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp logistics trong nước cũng không ngừng phát triển để cung cấp các dịch vụ logistics trọn gói và đa dạng hơn. Từ chỗ đa số chỉ cung cấp được một số dịch vụ trong chuỗi logistics thì đến nay, doanh nghiệp logistics trong nước đã có được sự tin tưởng cao hơn của các doanh nghiệp chủ hàng. Theo thống kê của VLA, hiện có tới 52,8% doanh nghiệp chủ hàng lựa chọn các công ty logistics nội địa.

Trong hầu hết các lĩnh vực về khai thác cảng, kho bãi, vận tải đường bộ nội địa, vận tải đường thủy nội địa... doanh nghiệp trong nước đang chiếm ưu thế. Các doanh nghiệp Việt Nam sở hữu phần lớn kho bãi, nên doanh nghiệp nước ngoài phải thuê lại hoặc liên kết, liên doanh để phục vụ dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, các công ty lớn trong nước như Gemadept, Transimex, Vinatrans, ... cũng đang hướng đến các dịch vụ logistics tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức hoạt động theo mô hình 3PL nhằm thúc đẩy sản xuất, kinh doanh phát triển thông qua tối ưu hóa chi phí và tăng giá trị gia tăng cho hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp. Để tham gia mô hình 3PL, các doanh nghiệp trong nước có khuynh hướng đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt là kho bãi hoặc các trung tâm phân phối logistics.

Tuy nhiên, các dịch vụ logistics chủ yếu mà doanh nghiệp trong nước cung ứng cho khách hàng vẫn là dịch vụ kho bãi, vận tải hàng hóa, giao nhận hàng hóa, bốc xếp, dịch vụ phân loại, đóng gói bao bì, lưu kho... còn các dịch vụ khác trong chuỗi dịch vụ logistics mặc dù cũng có một số doanh nghiệp cung ứng nhưng số lượng không nhiều và chưa thực sự được quan tâm phát triển.

Bên cạnh đó, một xu hướng của năm 2019 là sự gia tăng mạnh mẽ của loại hình dịch vụ logistics phục vụ thương mại điện tử. Số lượng các công ty tham gia vào khâu giao hàng

chặng cuối phục vụ cho thương mại điện tử tăng lên nhanh chóng, đặc biệt là thương mại điện tử hàng rời, giá trị đa dạng và hàng ăn uống.

Nhìn chung, chất lượng dịch vụ logistics tại Việt Nam đang có sự chuyển biến đáng kể theo hướng tích cực trong vài năm trở lại đây, trong đó, cơ sở hạ tầng về thương mại - giao thông, viễn thông và công nghệ thông tin cũng như chất lượng dịch vụ logistics đến từ khu vực tư nhân đang được cải thiện nhanh chóng, rõ rệt.

b. Phát triển năng lực doanh nghiệp logistics

Năm 2018 và 2019, các ngành dịch vụ vận tải, kho bãi, giao nhận và dịch vụ liên quan khác đều có mức tăng trưởng khả quan. Tuy số lượng đông và có xu hướng tăng so với sự gia nhập của doanh nghiệp logistics nước ngoài, nhưng hầu như các doanh nghiệp logistics Việt Nam vẫn là các doanh nghiệp nhỏ và vừa cả về vốn, lao động và công nghệ.

Tiềm lực tài chính của các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn khiêm tốn (80% doanh nghiệp thành lập có vốn đăng ký từ 1,5 - 2 tỷ đồng). Bên cạnh vướng mắc về vốn, thì doanh nghiệp logistics Việt Nam còn thiếu kinh nghiệm, năng lực cạnh tranh hạn chế, nên chưa có cơ hội vươn ra thị trường có nhu cầu lớn. Thêm vào đó, thiếu sự liên kết đồng bộ giữa các doanh nghiệp, giữa các công đoạn khác nhau của hoạt động logistics.

Ngoài ra, *nguồn nhân lực cũng là một yếu tố trở ngại*, bởi hầu hết nhân lực trong lĩnh vực logistics hiện nay của Việt Nam đều được đào tạo từ các nguồn khác nhau, chưa được đào tạo chính quy, bài bản. Năng lực của các doanh nghiệp Logistics Việt Nam do vậy, bị hạn chế bởi chất lượng cán bộ không đáp ứng được nhu cầu. Trong số các doanh nghiệp trong nước, có tới 93 - 95% người lao động không được đào tạo chuyên ngành logistics, chủ yếu làm dịch vụ ở các chuỗi cung ứng nhỏ như giao nhận, kho bãi, xử lý vận đơn... Quy mô nhân lực của các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam khá nhỏ, doanh nghiệp có dưới 50 nhân viên chiếm tỷ lệ tới khoảng 32,4% và doanh nghiệp quy mô lớn (trên 1.000 nhân viên) chiếm tỷ lệ nhỏ chỉ khoảng 10,8%.¹¹

Mặt khác, ngoài yếu tố quan trọng là con người, công nghệ là lợi thế cạnh tranh then chốt trong thị trường logistics đầy tiềm năng nhưng cũng đầy cạnh tranh này. Dịch vụ logistics theo hướng 3PL đã hiện diện và có nhiều tiềm năng phát triển tại Việt Nam. Do đó, nếu chỉ cung cấp các dịch vụ kho vận đơn giản, thuần túy... mà không tích hợp chúng thành quá trình, chuỗi dịch vụ, người cung ứng dịch vụ khó có thể thỏa mãn khách hàng về mặt giảm chi phí cũng như tính đáp ứng nhanh (quick responsiveness). Có thể thấy, ở Việt Nam, một trong những nguyên nhân khiến cho dịch vụ logistics của nhiều doanh nghiệp được cung cấp thiếu chuyên nghiệp là trình độ ứng dụng CNTT kém. Ứng dụng công nghệ trong thời đại cách mạng công nghiệp 4.0, khi lượng hàng hóa di chuyển lớn, nhu cầu về thời gian, cũng như đảm bảo an toàn và chất lượng của hàng hóa... vẫn chưa có nhiều doanh nghiệp đáp ứng được.

¹¹ Kết quả khảo sát nhu cầu nhân lực cho ngành dịch vụ logistics của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) phối hợp với Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam (VLI). <https://vli.edu.vn/495-2/>

Tuy nhiên, gần đây, lĩnh vực logistics đã bắt đầu đạt được một dấu mốc quan trọng trong hiện đại hóa¹². Đổi mới và đầu tư công nghệ đang thực sự bắt đầu định hình các doanh nghiệp logistics, trở thành xu thế tất yếu của thị trường logistics. Công nghệ thông tin đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, được xem như huyết mạch kết nối các thành phần của toàn bộ chuỗi dịch vụ logistics

Các doanh nghiệp logistics mới sử dụng công nghệ để nâng cao khía cạnh dịch vụ của doanh nghiệp. Trong khi các doanh nghiệp logistics truyền thống đang hiện đại hóa với tốc độ ngày càng tăng, đặc biệt là tự động hoá các quy trình thủ công. Ngoài việc đầu tư vào các gói phần cứng hoặc phần mềm, các doanh nghiệp logistics cũng đang đầu tư để trở nên phát triển nhanh hơn về mặt công nghệ. Ví dụ, chỉ có 12% các công ty logistics báo cáo không có các nhân viên chuyên trách về công nghệ thông tin (kỹ sư máy tính, lập trình viên,...), 14% doanh nghiệp trả lời là đã có hơn 100. Ngoài ra, 57% các công ty logistics phản hồi là họ đang sử dụng các chuyên gia dữ liệu. Một số giải pháp về CNTT được các doanh nghiệp xem xét đầu tư như hệ thống công nghệ hỗ trợ khách hàng theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa (E-Tracking/Tracing), hệ thống kết nối toàn diện CNTT quản lý khai thác hàng container, các giải pháp hỗ trợ thành toán online, hóa đơn điện tử,...

Trong nội bộ doanh nghiệp, vai trò của bộ phận CNTT (hay bộ phận IT) đối với khách hàng cũng tăng lên. Năng lực của các doanh nghiệp logistics trong đưa ra công nghệ với khách hàng hoặc trong kết nối công nghệ với khách hàng đang ngày càng tăng lên rõ rệt.

Ngân sách đầu tư công nghệ của doanh nghiệp logistics tiếp tục tăng về mặt tổng thể. Nhân tố cơ bản thúc đẩy việc tăng đầu tư công nghệ là để tạo ra sự khác biệt cho doanh nghiệp. Nhân tố thúc đẩy lớn thứ hai là tận dụng lợi thế của công nghệ mới. Điều này phù hợp với tư duy của nhiều doanh nghiệp logistics lấy công nghệ làm trung tâm và đang bắt đầu thâm nhập vào ngành. Điều này cũng liên quan mật thiết đến tư duy về công nghệ trong toàn ngành như một nhân tố khác biệt bởi vì các công ty sẽ phải quyết định đầu tư/ không đầu tư vào các công nghệ mới để tạo ra một lợi thế cạnh tranh.

Như vậy, trong năm 2019, cung dịch vụ logistics có sự phát triển khả quan cả về số lượng và chất lượng, thể hiện ở số lượng doanh nghiệp, năng lực của doanh nghiệp và số lượng, chất lượng dịch vụ logistics.

2.6.2. Phát triển cầu dịch vụ logistics

Quy mô thị trường dịch vụ logistics Việt Nam nhỏ. Thị trường logistics của Việt Nam tăng theo nhu cầu thương mại, gồm thương mại nội địa và xuất nhập khẩu. Ngoài ra, sự gia tăng thuê ngoài logistics cũng góp phần vào sự phát triển của ngành.

¹² Theo Logistics Technology Report được thực hiện bởi By Haley Garner, Head of Research and Content, eyefortransport – www.eft.com, tháng 08/2016 với sự tài trợ của công ty L&T infotech. Báo cáo được thực hiện dựa trên khảo sát các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics: có 357 doanh nghiệp phản hồi, trong đó đa số là các nhà cung cấp dịch vụ logistics (3PL, 4PL, vận tải, hàng hải...) – logistics service providers, chiếm 43%, còn lại là các nhà cung cấp giải pháp công nghệ 35% – solution providers và chủ hàng (nhà sản xuất, nhà bán lẻ, các công ty phân phối sản phẩm) với 21% – shippers.

Ngành bán lẻ Việt Nam có mức tăng trưởng khá cao. Việt Nam là quốc gia có mật độ dân số đông, dân số trẻ, mức độ đô thị hóa nhanh, thu nhập bình quân đầu người tăng và tỷ lệ người tiêu dùng sử dụng các thiết bị di động cao và dành thời gian tiêu dùng trực tuyến nhiều hơn các nước lân cận, có khả năng tiếp cận và mua sắm trực tuyến. Đây là những yếu tố thúc đẩy sự phát triển về phía cầu đối với dịch vụ logistics.

Nhu cầu lưu chuyển hàng hóa phục vụ người tiêu dùng ngày càng gia tăng. Đặc biệt là *Thương mại điện tử phát triển làm gia tăng nhu cầu về dịch vụ giao nhận*. Thương mại điện tử phát triển sẽ giúp các doanh nghiệp sản xuất có thêm kênh phân phối hàng hóa nội địa và quốc tế, đưa sản phẩm trực tiếp đến người tiêu dùng cuối cùng.

Nhu cầu về giao hàng nhanh và bảo đảm chất lượng ngày càng trở thành một tiêu chuẩn cạnh tranh đối với các nhà bán lẻ. Theo dõi hàng hóa vận chuyển ngay trên thiết bị di động, quản lý quảng cáo thương mại thông minh, điện toán đám mây lưu trữ lượng thông tin và dữ liệu lớn về hàng hóa, ... là những sáng kiến có thể sẽ đạt những thành tựu lớn trong lĩnh vực dịch vụ thương mại điện tử, bao gồm chuỗi cung ứng, trong đó có logistics.

Xuất nhập khẩu 2019 tiếp tục tăng trưởng nhanh. Kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam 6 tháng đầu năm 2019 tăng nhanh so với cùng kỳ năm 2018. Điều này thúc đẩy nhu cầu về logistics phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu như vận chuyển hàng quốc tế đa phương thức, vận tải container; vận tải nội địa trucking; hệ thống kho, bãi, kho ngoại quan; thủ tục hải quan...

Theo khảo sát của VLA, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong nước vào khoảng 60 - 70%. Tuy nhiên, tổng hợp và đánh giá thông qua một số kết quả nghiên cứu và khảo sát thực tế, có thể thấy, thị trường thuê ngoài logistics của Việt Nam khá sôi động, là thị trường trẻ nhưng có tiềm năng tăng trưởng lớn. Các doanh nghiệp có xu hướng tăng tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics để tập trung vào lĩnh vực sản xuất, kinh doanh chính, giảm vốn đầu tư và giảm chi phí, giúp nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng, tăng nhanh tốc độ vận động hàng hóa, tăng khả năng tiếp cận thông tin thị trường.

Đối với doanh nghiệp ngành thủy sản¹³, theo kết quả khảo sát 100 doanh nghiệp xuất khẩu thủy sản vùng Đồng bằng Sông Cửu Long năm 2019, hầu hết doanh nghiệp xuất khẩu thủy sản đều thuê ngoài dịch vụ logistics (một hoặc nhiều dịch vụ logistics). Trong đó, các dịch vụ logistics truyền thống như vận tải (quốc tế và nội địa), dịch vụ giao nhận, kho bãi và lưu trữ hàng hóa và khai hải quan được thuê ngoài nhiều nhất (từ 50 - 99% doanh nghiệp được hỏi).

Sự dịch chuyển cơ sở sản xuất của nhiều doanh nghiệp nước ngoài đến Việt Nam cũng đang và sẽ tạo ra nhu cầu lớn cho thị trường dịch vụ logistics Việt Nam, tạo cơ hội lớn cho việc xây dựng một mạng lưới giao nhận kho vận hiệu quả, nhưng đồng thời cũng đặt ra áp lực từ những đòi hỏi ngày càng tăng từ khách hàng, đặc biệt là yêu cầu về dịch vụ đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế.

¹³ <http://tapchicongthuong.vn/bai-viet/thue-ngoai-dich-vu-logistics-cua-cac-doanh-nghiep-xuat-khau-thuy-san-tai-dong-bang-song-cuu-long-64024.htm>

2.6.3. Phát triển trung gian thị trường dịch vụ logistics (kết nối cung - cầu)

Trong năm 2019, Việt Nam đã chủ động thực hiện nhiều biện pháp để mở rộng thị trường cho doanh nghiệp dịch vụ logistics. Xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics thông qua việc đăng cai, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài vào Việt Nam trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics. Đẩy mạnh tuyên truyền cho các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu và thương mại nội địa về việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài theo hướng chuyên môn hóa, phân công lao động hợp lý trong chuỗi cung ứng.

- Các đoàn xúc tiến thương mại về logistics đã được Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam và các doanh nghiệp triển khai đồng bộ với phạm vi rộng khắp.

- Trong năm 2019, nhiều Hội chợ, triển lãm về logistics và các nội dung liên quan được tổ chức ở các thành phố lớn trong cả nước, thu hút sự tham gia của nhiều doanh nghiệp, chuyên gia trong nước và quốc tế. Nhiều hội nghị, hội thảo cấp Nhà nước và địa phương, ngành hàng cũng 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 sự kiện điển hình như Triển lãm và Hội thảo quốc tế lần thứ nhất về Cơ sở hạ tầng cảng và Logistics (VIPILEC 2019) được diễn ra từ ngày 12 - 14/6/2019, tại Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn (SECC); Hội nghị “Phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng - nâng cao năng lực cạnh tranh và đẩy mạnh liên kết vùng” do Bộ Công Thương phối hợp với UBND TP. Hải Phòng tổ chức vào 12/07/2019; Diễn đàn “Phát triển nguồn nhân lực cho ngành Logistics và xu hướng tại Việt Nam 2019” do VLA tổ chức phối hợp với Aus4Skills và VCCI ngày 16/05/2019 tại TP. Hồ Chí Minh, nhằm mục đích trao đổi, chia sẻ thông tin về nguồn cung và nhu cầu lao động trong ngành logistics, cũng như dự báo các xu hướng sẽ tác động đến các tiêu chuẩn kỹ năng trong ngành trong tương lai; Hội thảo “Tăng cường tính kết nối nhằm cải thiện chuỗi giá trị hàng nông sản và thủy sản của Đồng bằng Sông Cửu Long” tổ chức ngày 23/4/2019 tại TP. Cần Thơ; Hội thảo bàn tròn Hợp tác Đường thủy Việt Nam - Hà Lan với chủ đề “Hướng tới Hành lang logistics nông nghiệp (agro-logistics) đa phương thức và bền vững đồng bằng sông Mê Kông” diễn ra ngày 11/4/2019, tại Thành phố Hồ Chí Minh...

CHƯƠNG 3

**LOGISTICS
TRONG SẢN XUẤT,
KINH DOANH**

CHƯƠNG 3

LOGISTICS TRONG SẢN XUẤT, KINH DOANH

Các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, là khách hàng lớn nhất của các doanh nghiệp logistics. Đây là cầu về dịch vụ logistics trên thị trường, trong khi các công ty logistics là nguồn cung dịch vụ. Sự phát triển của các doanh nghiệp logistics phụ thuộc rất lớn vào các doanh nghiệp sản xuất, thương mại. Các doanh nghiệp này có thể sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp logistics cũng có thể tự thực hiện. Ở các nước phát triển trên thế giới, xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics rất rõ nét. Nhưng ở Việt Nam, việc thuê ngoài dịch vụ logistics còn ở mức thấp, con số thống kê về thực trạng thuê ngoài dịch vụ logistics năm nay không khác nhiều so với năm trước.

3.1. Khái quát

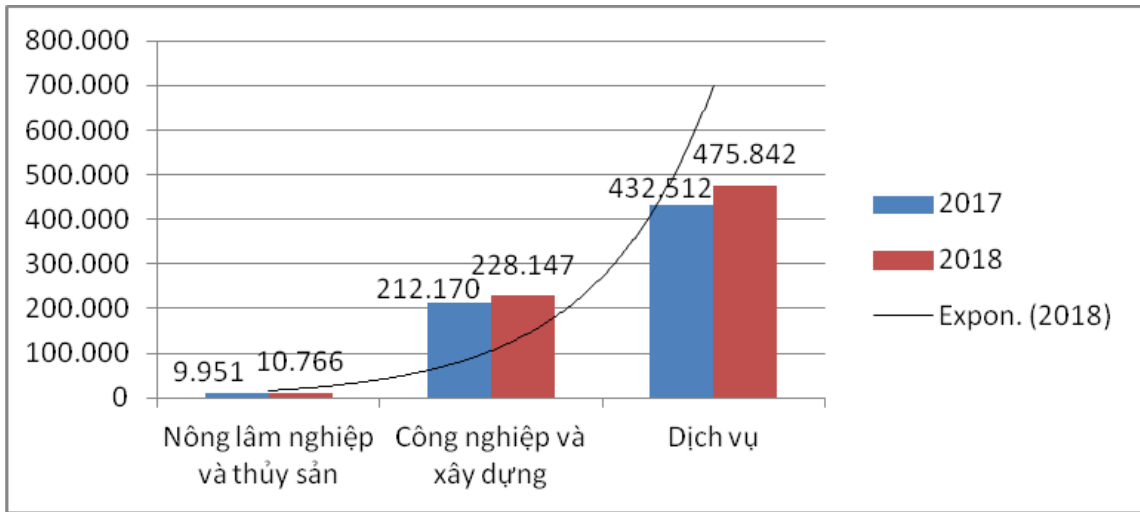
Lần đầu tiên tại Việt Nam, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã công bố “Sách trắng doanh nghiệp Việt Nam năm 2019” - cuốn sách đầu tiên trong bộ sách trắng doanh nghiệp Việt Nam thường niên. Đây sẽ là tài liệu hữu ích cho các tổ chức nghiên cứu cũng như các nhà đầu tư. Theo cuốn sách này, số liệu của Tổng cục Thống kê đến 31/12/2018 cho thấy, số doanh nghiệp đang hoạt động cả nước đã đạt tới con số 714.755 doanh nghiệp (tăng 9,2% so với cùng thời điểm năm 2017), đặc biệt số lượng doanh nghiệp thành lập mới cả nước đã tăng nhanh trong thời gian qua. Ba năm qua, số doanh nghiệp thành lập mới mỗi năm đều trên 100.000 doanh nghiệp, cao nhất từ trước đến nay (năm 2016 có 110.100 doanh nghiệp; năm 2017 có 126.859 doanh nghiệp và năm 2018 có 131.275 doanh nghiệp).

3.1.1. Về cơ cấu ngành nghề, lĩnh vực sản xuất, kinh doanh

Theo Tổng cục Thống kê (2018), các doanh nghiệp Việt Nam được chia thành:

- Doanh nghiệp trong lĩnh vực nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản;
- Doanh nghiệp công nghiệp và xây dựng;
- Doanh nghiệp dịch vụ (trong đó có doanh nghiệp vận tải, kho bãi).

Qua các năm 2017, 2018, số lượng các doanh nghiệp Việt Nam theo cơ cấu ngành nghề có sự thay đổi như biểu đồ dưới đây:

Hình 9. Thống kê doanh nghiệp Việt Nam theo ngành nghề

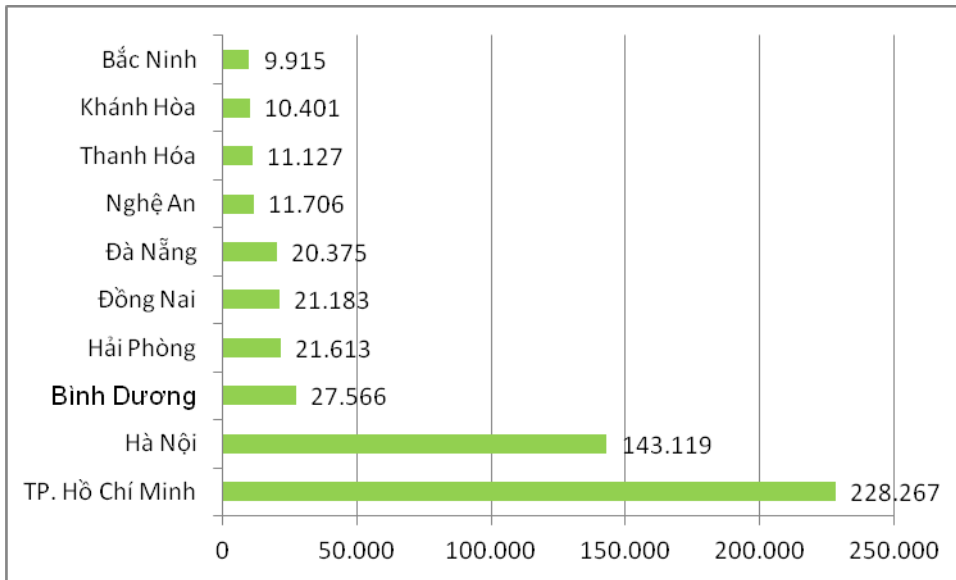
Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2019 dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, Sách trắng 2019

Các doanh nghiệp nông lâm nghiệp và thủy sản cùng các doanh nghiệp công nghiệp và xây dựng tạo ra nguồn cầu rất lớn về logistics. Có thể thấy nhu cầu này ngày càng lớn do số lượng doanh nghiệp được thành lập mới năm sau nhiều hơn năm trước.

3.1.2. Về phân bố theo địa phương

Các doanh nghiệp phân bố không đồng đều, mà tập trung vào một số thành phố lớn thuộc 3 vùng kinh tế trọng điểm, TP. Hồ Chí Minh luôn đi đầu về số lượng doanh nghiệp trên địa bàn. Năm 2018, 10 tỉnh thành có số lượng doanh nghiệp lớn nhất được thể hiện như hình dưới đây, có thể thấy có khoảng cách rất lớn giữa TP. Hồ Chí Minh (228.267 doanh nghiệp) và Bắc Ninh (9.915 doanh nghiệp). Ở nhóm cuối đa số là các tỉnh miền núi phía Bắc, một vài tỉnh ở Tây Nguyên và Đồng bằng Sông Cửu Long.... Đây là các địa phương có ít doanh nghiệp hoạt động (từ trên 600 doanh nghiệp tới khoảng 2.000 doanh nghiệp/tỉnh). Tuy nhiên tiêu chí tốc độ tăng của các doanh nghiệp tại các tỉnh lại cho thấy: các tỉnh còn khó khăn như Sóc Trăng đứng thứ 47 về số lượng doanh nghiệp nhưng tốc độ tăng doanh nghiệp trong năm 2018 so với năm 2017 đứng thứ 2 cả nước với 16%, Bạc Liêu số lượng doanh nghiệp đứng thứ 53 nhưng tốc độ tăng đứng thứ 7, trong khi đó, TP. Hồ Chí Minh lại xếp thứ 18 và Hà Nội xếp thứ 41 về tốc độ tăng doanh nghiệp.

Hình 10. Phân bố doanh nghiệp theo địa phương



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2019 dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, Sách trắng 2019

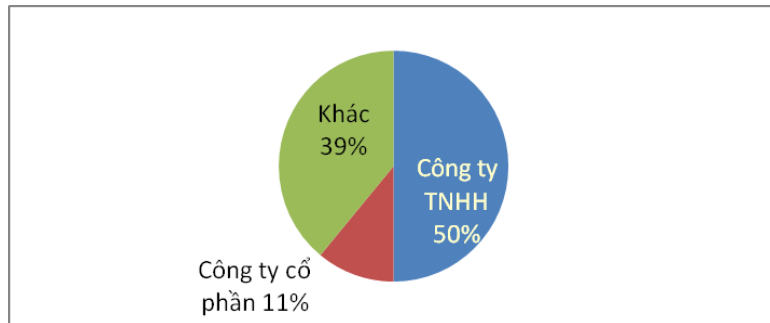
3.1.3. Về loại hình doanh nghiệp

Tính đến hết tháng 12/2017, khu vực doanh nghiệp nhà nước có 2.486 doanh nghiệp đang hoạt động có kết quả sản xuất kinh doanh (trong đó khu vực doanh nghiệp 100% vốn nhà nước có 1.204 doanh nghiệp), chiếm 0,4% số doanh nghiệp cả nước, giảm 6,6% so với cùng thời điểm năm 2016; khu vực doanh nghiệp ngoài nhà nước có 541.753 doanh nghiệp, chiếm 96,7% số doanh nghiệp cả nước, tăng 10,9%; khu vực FDI có 16.178 doanh nghiệp, chiếm 2,9% số doanh nghiệp cả nước, tăng 15,5%.

3.2. Thực trạng hoạt động logistics trong doanh nghiệp sản xuất kinh doanh Việt Nam

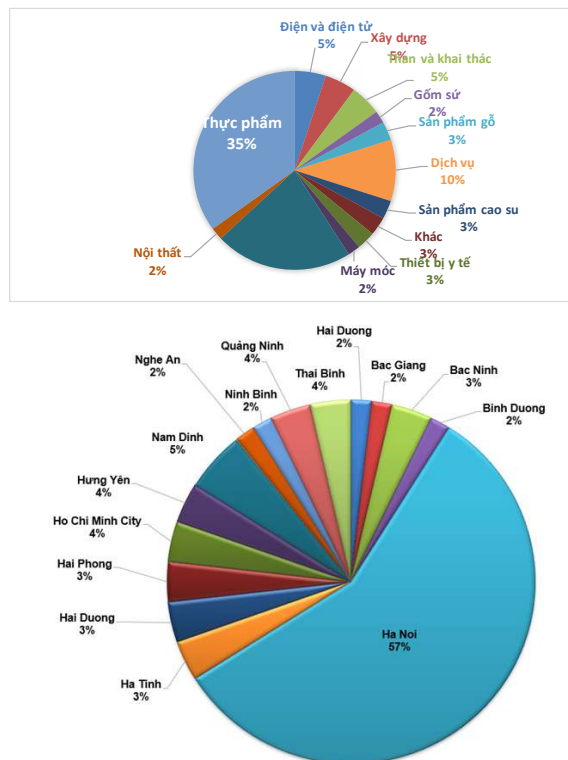
Hoạt động logistics vô cùng quan trọng đối với sự phát triển của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, nó ảnh hưởng lớn tới giá thành sản phẩm cũng như chất lượng giao hàng của doanh nghiệp cho khách hàng.

Để đánh giá thực trạng trên, nhóm nghiên cứu logistics của trường Đại học Ngoại thương đã thực hiện khảo sát ở 58 doanh nghiệp sản xuất kinh doanh. Mục đích của nghiên cứu là xác định năng lực logistics của các doanh nghiệp và xem xét xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh năm 2019.

Hình 11. Thành phần các doanh nghiệp tham gia điều tra

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Năm 2018, các doanh nghiệp tham gia điều tra chủ yếu ở khu vực phía Nam, tuy nhiên trong điều tra năm 2019, tới 57% là các doanh nghiệp tại Hà Nội. Đây cũng là một cách đo lường xem các nhận xét năm trước có đúng cho năm nay không, trên cơ sở một mẫu điều tra mang tính chất bổ sung.

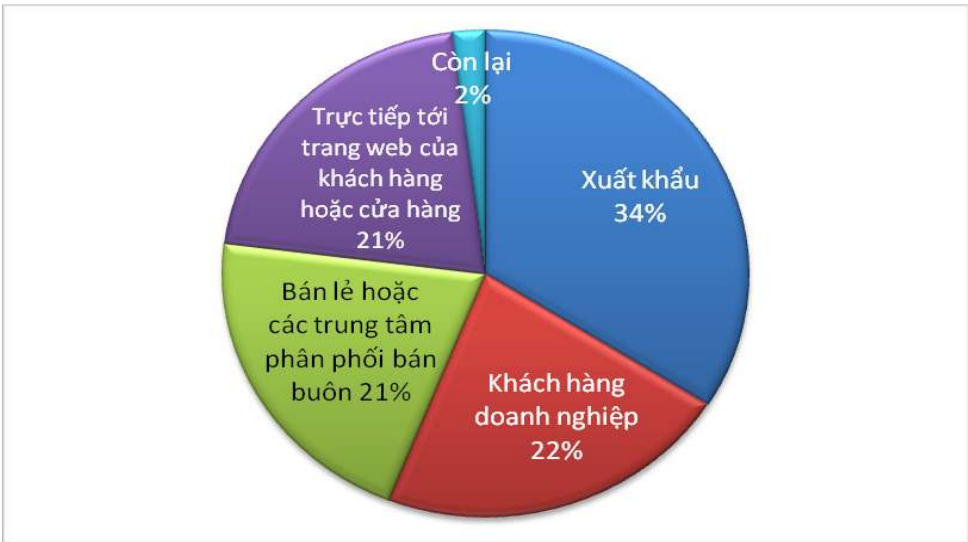
Hình 12. Vị trí địa lý và lĩnh vực hoạt động của các doanh nghiệp tham gia khảo sát

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Lĩnh vực hoạt động của các doanh nghiệp tương đối đa dạng (Hình 12), theo đó phần lớn các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực thực phẩm (35%) và dệt may (22%). Phạm vi hoạt động của các doanh nghiệp không chỉ tại thị trường trong nước (58%) mà còn là thị trường nước ngoài (42,2%), tức là tham gia hoạt động xuất nhập khẩu.

Các kênh phân phối hàng hóa của doanh nghiệp sử dụng cũng tương đối đa dạng (Hình 13), bao gồm cả kênh truyền thống cũng như kênh hiện đại (trực tiếp tới khách hàng thông qua phân phối online), đây có lẽ cũng là xu hướng chung của thế giới. Các doanh nghiệp có hàng xuất khẩu chiếm 34%.

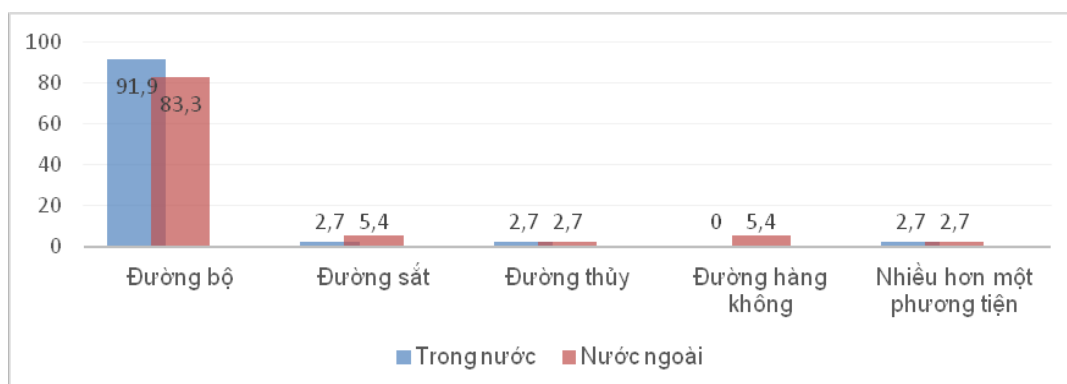
Hình 13. Kênh phân phối của doanh nghiệp



Nguồn: nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Các phương thức vận tải được các doanh nghiệp sử dụng khá phong phú (Hình 14), trong đó chủ yếu là vận tải đường bộ (91,9% với vận tải nội địa và 83,8% với vận tải quốc tế). Vận tải đa phương thức chỉ chiếm một phần rất nhỏ đối với các doanh nghiệp tham gia điều tra. Trên thực tế, chỉ các doanh nghiệp nhỏ, có lượng hàng ít mới sử dụng dịch vụ trọn gói “door to door”, còn phần lớn các doanh nghiệp (nhất là các doanh nghiệp ở các tỉnh ngoài Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh) vẫn có thói quen xuất khẩu hàng theo điều kiện FOB/FCA và nhập khẩu hàng theo điều kiện CIF/CIP hoặc CFR/CPT. Khi đó doanh nghiệp chỉ thuê công ty vận tải chuyên chở nội địa và công ty giao nhận làm thủ tục hải quan. Một số ít các doanh nghiệp lớn mới đấu tranh giành quyền vận tải, nhưng cũng chưa thấy được lợi ích của việc thuê trọn gói tại một công ty logistics.

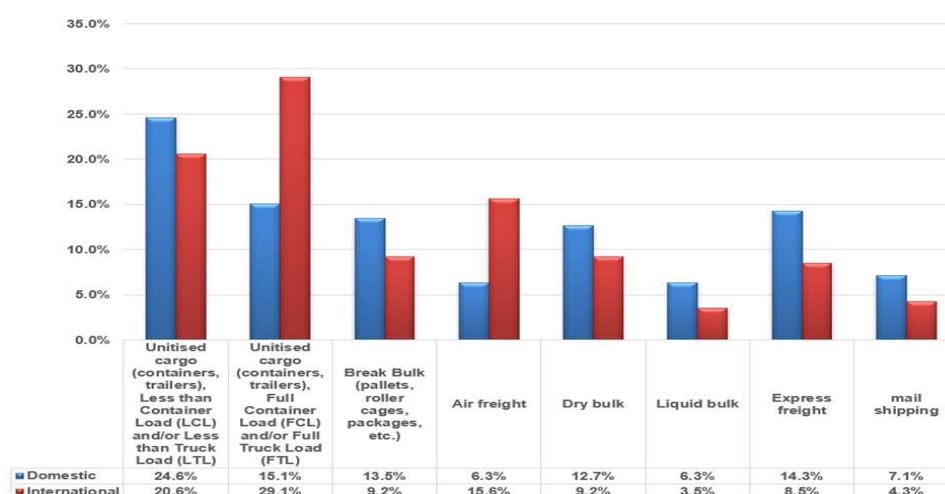
Hình 14. Phương thức vận tải được sử dụng



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Các hoạt động logistics mà các doanh nghiệp đang sử dụng trong hoạt động sản xuất kinh doanh, tập trung chủ yếu là logistics cho hàng lẻ (24,6% cho dịch vụ nội địa) và hàng nguyên (29,1% cho dịch vụ quốc tế) (Hình 15), điều này cũng có thể xuất phát từ quy mô hoạt động của các doanh nghiệp không lớn (chủ yếu là các SME).

Hình 15. Phương thức vận tải doanh nghiệp sử dụng

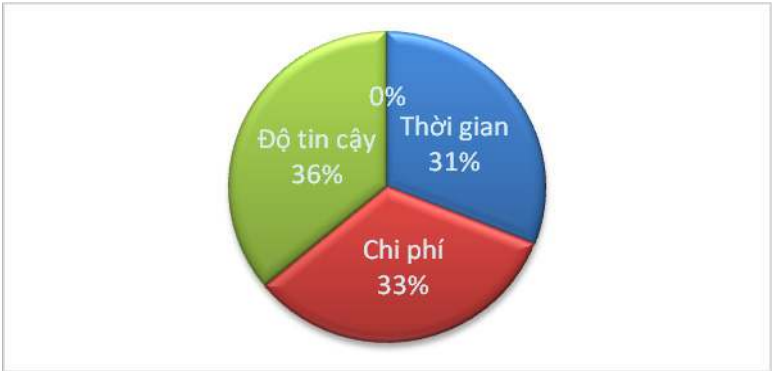


	Đơn vị hàng hóa (Container, xe thùng), lẻ container (LCL) hoặc lẻ xe tải (LTL)	Đơn vị hàng hóa (Container, xe thùng), nguyên container (FCL), hoặc nguyên xe tải (FTL)	Hàng rời (pallet, thùng, hộp, gói,...)	Vận tải hàng không	Vận tải hàng khô	Vận tải hàng lỏng	Hàng chuyển phát nhanh	Vận chuyển thư
Nội địa	24,6%	15,1%	13,5%	6,3%	12,7%	6,3%	14,3%	7,1%
Quốc tế	20,6%	29,1%	9,2%	15,6%	9,2%	3,5%	8,5%	4,3%

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Về năng lực logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, với 3 tiêu chí là: thời gian, độ tin cậy và chi phí, doanh nghiệp (Hình 16). Có thể thấy, các doanh nghiệp coi độ tin cậy (reliability) là yếu tố quan trọng hàng đầu, tức là các doanh nghiệp coi yếu tố “độ tin cậy” cao hơn cả yếu tố “thời gian” và yếu tố “chi phí”. Các doanh nghiệp đều muốn có hệ thống logistics tốt nhằm đáp ứng tối đa nhu cầu của khách hàng. Hệ thống đó, theo đánh giá của các doanh nghiệp điều tra, đảm bảo độ tin cậy nhất cho khách hàng, hơn cả yếu tố chi phí và thời gian. Hệ thống đó đảm bảo luôn phản hồi và xử lý nhanh cho khách hàng về các vấn đề liên quan tới hàng hóa được giao.

Hình 16. Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực logistics



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

3.2.1. Nhu cầu của doanh nghiệp đối với dịch vụ logistics và các dịch vụ logistics được thuê ngoài

Là các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, các doanh nghiệp này cũng cần có các hoạt động logistics căn bản nhất để thực hiện hoạt động sản xuất kinh doanh của mình. Điều tra doanh nghiệp năm nay cho thấy, tỷ lệ thuê ngoài và tự thực hiện dịch vụ logistics của các doanh nghiệp như nhau (50% - 50%). Con số của năm trước đây nghiêng về tự thực hiện chứ không phải thuê ngoài.

Cụ thể, tỷ trọng thuê ngoài dịch vụ logistics của các doanh nghiệp tham gia điều tra như sau:

Bảng 5. Tỷ trọng thuê ngoài dịch vụ của doanh nghiệp

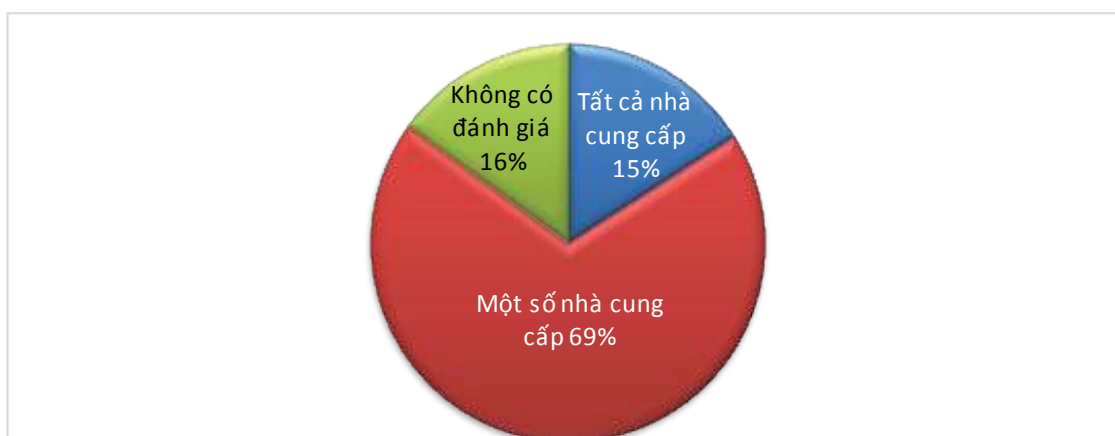
	0%	1-25%	26-50%	51- 75%	76- 100%
a) Vận tải nội địa	2,6%	13,6%	18,6%	23,1%	14,3%
b) Giao nhận hàng hóa trong nước	13%	19,7%	13,4%	10,8%	3,6%
c) Vận tải quốc tế (bao gồm cả giao nhận hàng hóa quốc tế)	9,1%	6,8%	17,5%	18,5%	42,9%
d) Quản lý kho và hàng tồn kho	10,4%	16,7%	13,4%	20%	3,6%
e) Các dịch vụ giá trị gia tăng, như hoàn thiện và điều chỉnh sản phẩm cho từng khách hàng	23,4%	13,6%	12,4%	13,8%	0%
f) Hệ thống CNTT logistics	18,2%	15,9%	14,4%	4,6%	17,9%
g) Môi giới hải quan	23,4%	13,6%	10,3%	9,2%	17,9%

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Có thể nhận thấy xu hướng chung, kết quả tương tự như đánh giá trong Báo cáo Logistics Việt Nam 2018: các doanh nghiệp chủ yếu thuê ngoài vận tải quốc tế (gần ½ số doanh nghiệp điều tra thuê ngoài phần lớn 76 - 100%), tiếp đến là vận tải nội địa và kho bãi (23,1% và 20% số doanh nghiệp thuê ngoài từ 51 - 75%). Các hoạt động ít được thuê ngoài là các hoạt động giá trị gia tăng, hải quan và giao nhận nội địa. Hoạt động IT logistics khó đánh giá được vì lượng thuê ngoài khá đồng đều, trừ số lượng doanh nghiệp thuê ngoài từ 51 - 75% chỉ chiếm 4,6% doanh nghiệp tham gia điều tra.

Khi doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics, phần lớn doanh nghiệp đều có hoạt động đánh giá nhà cung cấp (đánh giá hết các nhà cung cấp hoặc đánh giá một số nhà cung cấp), và có thỏa thuận ở các mức độ khác nhau. Thực tế như sau: 15% doanh nghiệp cho rằng có đánh giá hết các nhà cung cấp, 69% doanh nghiệp chỉ có đánh giá một số nhà cung cấp chính, còn lại 16% doanh nghiệp nói rằng không có hoạt động đánh giá công ty cung cấp dịch vụ logistics. Việc đánh giá nhà cung cấp là một thực tiễn tốt và là xu hướng chung của các doanh nghiệp trên thế giới, đặc biệt với các doanh nghiệp tham gia vào chuỗi cung ứng hàng hóa. Vì vậy, các doanh nghiệp cần xem xét vấn đề này khi thuê ngoài dịch vụ logistics.

Hình 17. Thống kê về hoạt động đánh giá nhà cung cấp dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

3.2.2. Chi phí logistics

Chi phí logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh tham gia điều tra được tập hợp dưới 4 thành phần sau đây: chi phí vận tải; chi phí kho bãi; chi phí hàng dự trữ và chi phí hành chính (được tính là 10% tổng chi phí), kết quả chi phí logistics như bảng sau:

Bảng 6. Chi phí logistics của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh

	Trung bình	Trung vị	Nhỏ nhất	Lớn nhất
Chi phí vận chuyển và xử lý hàng hóa (bao gồm bao bì vận chuyển)	8,6%	7%	0,8%	45%
Chi phí kho hàng (chi phí sở hữu kho hoặc thuê dịch vụ)	5,7%	5%	0,5%	20%
Chi phí hàng dự trữ (tính cả chi phí vốn khi hàng nằm trong kho)	5,6%	5%	0,4%	21%
Chi phí quản lý (10%)	2%	1,8%	0,2%	8%
Tổng chi phí logistics	21,9%	19,3%	1,9%	88%

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Theo đó:

+ Chi phí vận tải trung bình chiếm khoảng 8,6% doanh thu, với một doanh nghiệp điển hình thì chi phí vận tải chiếm khoảng 7%, mức chi phí vận tải thấp nhất chỉ chiếm 0,8% và lớn nhất lên đến 45% doanh thu.

+ Chi phí kho hàng trung bình chiếm khoảng 5,7% doanh thu, với một doanh nghiệp điển hình thì chi phí kho hàng chiếm khoảng 5%, mức chi phí kho hàng thấp nhất chỉ chiếm 0,5% và lớn nhất lên đến 20% doanh thu.

+ Chi phí hàng dự trữ trung bình chiếm khoảng 5,6% doanh thu, với một doanh nghiệp điển hình thì chi phí hàng dự trữ chiếm khoảng 5%, mức chi phí hàng dự trữ thấp nhất chỉ chiếm 0,4% và lớn nhất chiếm đến 21% doanh thu.

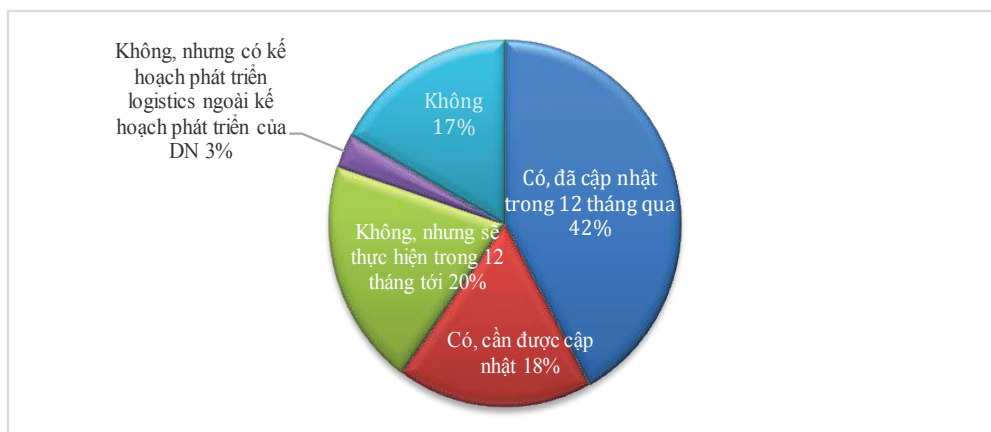
+ Chi phí quản lý trung bình chiếm khoảng 2% doanh thu, với một doanh nghiệp điển hình thì chi phí quản lý chiếm khoảng 1,8%, mức chi phí quản lý thấp nhất chỉ chiếm 0,2% và lớn nhất chiếm đến 8% doanh thu.

+ Tổng chi phí logistics trung bình chiếm khoảng 21,9% doanh thu, với một doanh nghiệp điển hình thì tổng chi phí logistics chiếm khoảng 19,3% doanh thu, tổng chi phí logistics thấp nhất chỉ chiếm 1,9% và lớn nhất lên đến 88% doanh thu.

3.2.3. Nhận thức về vai trò của logistics

Về vai trò logistics đối với sự phát triển của doanh nghiệp, một số doanh nghiệp đã có chiến lược/kế hoạch đối với hoạt động logistics, coi đó là một phần trong chiến lược thực hiện mục tiêu chung của doanh nghiệp. Kết quả điều tra cho thấy 42% số doanh nghiệp đã cập nhật kế hoạch này trong thời gian 1 năm qua; 20% số doanh nghiệp sẽ điều chỉnh kế hoạch phát triển logistics trong 12 tháng tới; 18% số doanh nghiệp có kế hoạch phát triển logistics và cho rằng cần cập nhật kế hoạch này; 3% số doanh nghiệp có kế hoạch phát triển logistics nhưng không tích hợp vào chiến lược phát triển chung của doanh nghiệp; bên cạnh đó 17% số doanh nghiệp không có kế hoạch phát triển logistics (Hình 18).

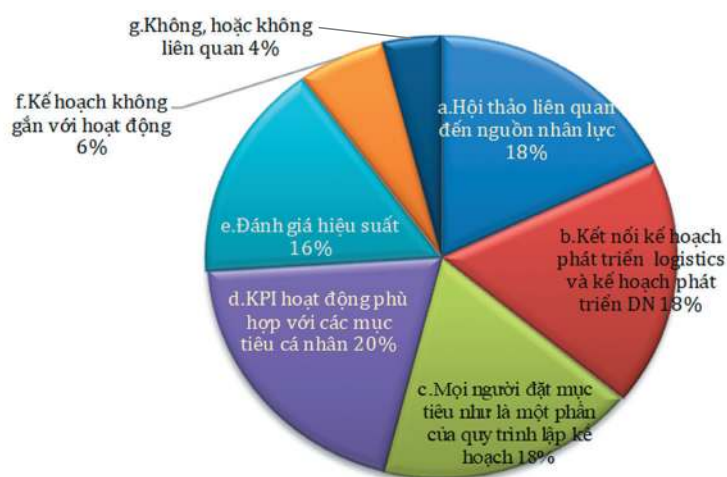
Hình 18. Tình hình xây dựng chiến lược/kế hoạch hoạt động logistics của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Các hoạt động hỗ trợ cho hoạt động logistics được thực hiện trong doanh nghiệp là: xây dựng KPI cho hoạt động logistics, các khóa học về logistics, điều chỉnh nội dung kế hoạch logistics phù hợp với kế hoạch chung của doanh nghiệp. Hầu như các doanh nghiệp đều có các hoạt động trên nhằm có được năng lực logistics tốt nhất (Hình 19).

Hình 19. Các hoạt động hỗ trợ tại doanh nghiệp



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Thực tế, một số doanh nghiệp Việt Nam đã kiểm soát rất tốt hệ thống logistics của mình đặc biệt hệ thống logistics nội bộ, góp phần không nhỏ vào kết quả kinh doanh của doanh nghiệp. Quản lý hoạt động logistics nội bộ của Công ty Hasfarm (trụ sở chính tại Đà Lạt) là một thực tiễn tốt cho các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh tham khảo.

3.3. Đánh giá của doanh nghiệp sản xuất kinh doanh về năng lực logistics Việt Nam

Đây là lần đầu tiên, Báo cáo Logistics Việt Nam xem xét đánh giá của doanh nghiệp về thực trạng năng lực hệ thống logistics của Việt Nam. Điểm cao nhất theo đánh giá của doanh nghiệp Việt Nam cũng là 5, giống như nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới (WB).

Về năng lực logistics quốc tế, các doanh nghiệp đánh giá cao hơn chỉ số năng lực logistics (LPI) của WB năm 2018, kết quả như bảng so sánh dưới đây.

Bảng 7. Đánh giá của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh về năng lực logistics quốc tế của Việt Nam

	Đánh giá của DN Việt Nam	LPI 2018
Hiệu quả của hải quan và các cơ quan liên quan	3,43	2,86
- Chất lượng cơ sở hạ tầng vận tải và công nghệ thông tin	3,40	2,92
- Chất lượng hạ tầng cảng biển	3,28	
- Chất lượng hạ tầng sân bay	3,69	
- Chất lượng đường bộ	3,22	
Sự sẵn có hạ tầng dịch vụ logistics (kho bãi, trung tâm phân phối...)	3,40	3,15
Sự sẵn có dịch vụ vận tải đáng tin cậy	3,34	
Chất lượng dịch vụ logistics và khả năng của các DN logistics	3,48	3,17
Khả năng truy xuất và theo dõi lô hàng	3,53	3,23
Xác suất hàng tới nơi đúng thời gian cao	3,55	3,60
Điểm LPI	3,43	3,16

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Theo bảng trên, các doanh nghiệp Việt Nam đánh giá tốt nhất là khả năng truy xuất và theo dõi lô hàng (trucking & tracing) cũng như khả năng giao hàng đúng hạn (3,53 và 3,43 điểm) - kết quả này tương đồng với nghiên cứu của WB. Trong khi các doanh nghiệp đánh giá tương đối tốt vấn đề thủ tục hải quan (3,43 điểm), thậm chí còn cao hơn so với nhận xét về cơ sở hạ tầng, thì WB lại cho rằng đây là điểm yếu nhất của hệ thống logistics Việt Nam. Sự khác biệt trong đánh giá của doanh nghiệp Việt Nam và WB là 3,43 và 3,16.

Về chỉ số năng lực logistics nội địa, khoảng cách chênh lệch nhỏ hơn (3,37 và 3,16), cụ thể kết quả như sau:

Bảng 8. Đánh giá của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh về năng lực logistics nội địa

	Đánh giá của DN Việt Nam	LPI 2018
Chất lượng cơ sở hạ tầng vận tải và công nghệ thông tin	3,37	2,92
Chất lượng hạ tầng cảng biển	3,40	
Chất lượng hạ tầng sân bay	3,36	
Chất lượng đường bộ	3,26	
Sự sẵn có hạ tầng dịch vụ logistics (kho bãi, trung tâm phân phối...)	3,31	3,15
Sự sẵn có dịch vụ vận tải nội địa	3,48	
Sự sẵn có của dịch vụ vận tải có độ tin cậy	3,43	
Chất lượng dịch vụ giao hàng nội địa	3,41	3,17
Chất lượng dịch vụ logistics và khả năng của các DN logistics	3,29	
Khả năng truy xuất và theo dõi lô hàng	3,26	3,23
Xác suất hàng tới nơi đúng thời gian cao	3,48	3,60
Điểm LPI	3,37	3,16

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics, Đại học Ngoại thương, 2019

Các doanh nghiệp Việt Nam đánh giá thấp nhất “khả năng truy xuất và theo dõi lô hàng”, trong khi đó Ngân hàng Thế giới lại đánh giá “chỉ số về cơ sở hạ tầng” là thấp nhất. Điều này có thể giải thích là do các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa áp dụng công nghệ thông tin mạnh mẽ trong vận tải giao hàng nội địa, trong khi với giao hàng quốc tế thì chủ yếu doanh nghiệp Việt Nam thuê ngoài dịch vụ của các doanh nghiệp vận tải/logistics toàn cầu, và lẽ đương nhiên hệ thống IT của các công ty lớn rất tốt.

Kết quả đánh giá trên đây cho thấy cách nhìn tương đối lạc quan của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh Việt Nam đối với năng lực của hệ thống logistics Việt Nam. Đây có lẽ là một lưu ý quan trọng cho Ngân hàng Thế giới khi thực hiện đánh giá năng lực logistics (LPI) của Việt Nam.

CHƯƠNG 4

**HOẠT ĐỘNG
HỖ TRỢ
VỀ LOGISTICS**

CHƯƠNG 4

HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ VỀ LOGISTICS

4.1. Đào tạo nhân lực về logistics

4.1.1. Thực trạng nhân lực logistics Việt Nam

4.1.1.1. Quy mô nhân lực tại các doanh nghiệp logistics Việt Nam

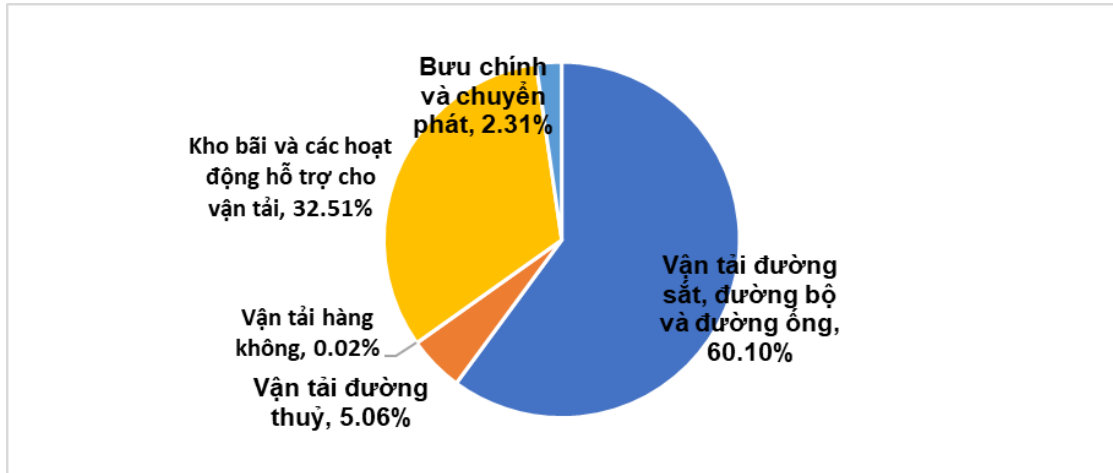
Theo số liệu công bố của Tổng cục Thống kê, phần lớn các doanh nghiệp logistics Việt Nam đều có quy mô nhỏ và siêu nhỏ. Cụ thể, trong số 34.249 doanh nghiệp đang hoạt động có 41,4% số doanh nghiệp có quy mô siêu nhỏ với số lao động dưới 5 người; 53,74% số doanh nghiệp có quy mô nhỏ dưới 50 lao động; 4,12% số doanh nghiệp có quy mô vừa, dưới 300 lao động. Số doanh nghiệp có quy mô lớn chỉ chiếm 0,7%.

Bảng 9. Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics theo quy mô lao động

	Dưới 5 người	5 - 9 người	10 - 49 người	50 -199 người	200 - 299 người	300 - 499 người	500 - 999 người	1000 - 4999 người	Trên 5000 người
Vận tải đường sắt, đường bộ và đường ống	7.400	6.451	5.886	647	65	58	37	10	3
Vận tải đường thủy	463	423	675	140	12	14	4	3	0
Vận tải hàng không	1	0	0	0	1	0	1	2	1
Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	5.923	2.509	2.109	447	54	50	27	12	3
Bưu chính & chuyển phát	397	214	141	17	4	6	7	3	2
Tổng cộng	14.184	9.597	8.811	1.278	136	128	76	30	9

Nguồn: Niên giám thống kê 2018

Số liệu trên cũng cho thấy, lao động làm việc tại các doanh nghiệp vận tải đường sắt, đường bộ và đường ống chiếm tỷ trọng cao nhất với 60,1% tổng số lao động đang làm việc trong ngành logistics. Tiếp đó là lao động trong lĩnh vực kho bãi và các hoạt động hỗ trợ vận tải (32,51%); vận tải đường thủy (5,06%); bưu chính và chuyển phát (2,31%). Lao động trong lĩnh vực vận tải hàng không chiếm tỷ trọng thấp nhất là 0,02%.

Hình 20. Tỷ trọng lao động làm việc theo các loại hình dịch vụ logistics

Nguồn: Nhóm nghiên cứu trường ĐH Thương Mại dựa vào số liệu của Tổng cục Thống kê

4.1.1.2. Chất lượng nhân lực logistics

Với đặc điểm thị trường dịch vụ logistics mới phát triển trong những năm gần đây, nhân lực logistics Việt Nam có điểm mạnh là nguồn nhân lực trẻ, năng động, ưa thích mạo hiểm và sẵn sàng chịu đựng thử thách cũng như rủi ro. Tuy nhiên, vấn đề Việt Nam đang phải đối mặt chính là nguồn nhân lực logistics thiếu về số lượng, yếu về trình độ chuyên môn và tính chuyên nghiệp. Bên cạnh đó, sự chuẩn bị về kiến thức, kỹ năng, thái độ cũng như trạng thái tâm lý của lao động logistics Việt Nam để sẵn sàng đón nhận làn sóng di chuyển lao động giữa các nước ASEAN chưa cao. Vấn đề kỷ luật lao động, ý thức tuân thủ pháp luật cũng như cường độ lao động thấp cũng là những hạn chế cản trở giải pháp khắc phục trong thời gian tới đối với nhân lực logistics Việt Nam. Cụ thể, những điểm mạnh và điểm yếu của 4 cấp nhân lực logistics tại doanh nghiệp Việt Nam hiện nay như sau:

Đội ngũ quản trị (gồm các thành viên trong hội đồng quản trị và ban giám đốc) đa số dày dặn kinh nghiệm kinh doanh, quan hệ rộng (kể cả với đối tác quốc tế), luôn được đào tạo và tái đào tạo để đáp ứng nhu cầu quản lý. Tuy nhiên, đội ngũ này thiếu kiến thức bài bản chuyên sâu do chủ yếu tích tụ kiến thức từ thực tiễn kinh nghiệm kinh doanh hoặc từ quá trình làm đại lý, đối tác cho các doanh nghiệp logistics nước ngoài; chưa đủ tầm nhìn và khả năng điều hành vươn ra quốc tế hay phát triển lĩnh vực dịch vụ mới. Một số nhân lực ở cấp này cũng hạn chế về ngoại ngữ hoặc phải đảm nhiệm nhiều vị trí công việc. Thách thức tương lai đối với đội ngũ quản trị chủ yếu là sự bắt kịp với công nghệ mới và đa dạng hóa dịch vụ, phát triển tầm nhìn khu vực và toàn cầu, nắm bắt được thông tin thị trường logistics và thương mại quốc tế, khả năng hoạch định phát triển bền vững.

Đội ngũ quản lý, giám sát (gồm các cán bộ quản lý cấp phòng/ban và cấp giám sát - tổ/đội/nhóm trưởng) là người có kinh nghiệm thực tế điều hành, chuyên môn vững. Tuy nhiên,

phần lớn thiếu kiến thức chuyên sâu do không được đào tạo một cách hệ thống; chỉ khoảng dưới 10% được đào tạo đúng ngành, có kiến thức cơ bản nên được xem là khá nhạy bén, sáng tạo và am hiểu thị trường. Đồng thời, nhân sự ở cấp này hiện đang bị đánh giá là thiếu kỹ năng quản lý nhân sự và quản lý công việc, tiếng Anh và công nghệ thông tin chưa tốt, khả năng phối hợp, liên kết, thích ứng, sáng tạo và đáp ứng nhu cầu của khách hàng chưa cao, thiếu kinh nghiệm làm việc với đối tác quốc tế, ít được cập nhật tri thức mới.

Đội ngũ nhân viên (văn phòng, hiện trường) phần lớn tốt nghiệp đại học nhưng chủ yếu từ những ngành/chuyên ngành ngoài hoặc gần với logistics. Hạn chế lớn nhất của đội ngũ nhân lực logistics ở cấp này vẫn là yếu về ngoại ngữ; thiếu cam kết làm việc lâu dài với doanh nghiệp, sự tuân thủ quy định và quy trình kém; thiếu tính đổi mới và tính chuyên nghiệp... Trong tương lai, ngoại ngữ và khả năng giao tiếp, phối hợp nhóm, kiến thức chuyên ngành chuyên sâu, phong cách làm việc hiện đại và các kỹ năng chăm sóc khách hàng sẽ là những thách thức lớn đối với nhân lực thuộc nhóm này.

Đội ngũ công nhân lao động trực tiếp tại các doanh nghiệp vận tải, kho bãi, nhà xưởng đa số được đào tạo từ các trường nghề, công việc chủ yếu là chất xếp, bốc dỡ hàng hoá, kiểm đếm tại kho, điều khiển phương tiện vận tải hoặc thiết bị chuyên dụng trong lĩnh vực logistics. Mặc dù đã được đào tạo nhưng kỹ năng làm việc của đội ngũ này chưa tốt, thiếu tác phong công nghiệp, tính kỷ luật lao động thấp so với nhân lực lao động trực tiếp ở một số quốc gia đang phát triển khác như Thái Lan, Malaysia...

Theo kết quả của nhóm nghiên cứu trường Đại học Ngoại thương, khoảng 60 – 80% số doanh nghiệp được khảo sát cho biết sự sẵn có của nhân lực logistics lành nghề ở tất cả các cấp từ công nhân lao động trực tiếp đến đội ngũ nhà quản trị tại các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay đều chủ yếu ở mức trung bình thấp (Bảng 10).

Bảng 10. Sự sẵn có của nhân lực logistics lành nghề tại Việt Nam

	Không có	Thấp	Trung bình	Cao	Rất cao
Lái xe tải	3,6%	19,6%	48,2%	28,6%	0,0%
Điều khiển forklift	0,0%	21,4%	55,4%	23,2%	0,0%
Vận hành nhà kho	5,4%	28,6%	41,1%	23,2%	1,8%
Hoạt động đóng gói	8,9%	17,9%	39,3%	30,4%	3,6%
Tư vấn dịch vụ khách hàng	1,8%	12,3%	36,8%	38,6%	10,5%
Môi giới hải quan	5,3%	17,5%	59,6%	15,8%	1,8%
Lập kế hoạch logistics	3,6%	44,6%	30,4%	19,6%	1,8%
Lập kế hoạch dự báo	15,8%	42,1%	24,6%	15,8%	1,8%
Lập kế hoạch dự trữ	8,9%	33,9%	41,1%	16,1%	0,0%

	Không có	Thấp	Trung bình	Cao	Rất cao
Lập kế hoạch vận chuyển	7,1%	33,9%	42,9%	14,3%	1,8%
Lập kế hoạch chất xếp	5,4%	32,1%	33,9%	28,6%	0,0%
Phân tích logistics/chuỗi cung ứng	5,4%	39,3%	35,7%	19,6%	0,0%
Quản lý vận hành	1,8%	28,6%	50,0%	17,9%	1,8%
Quản lý nhà kho	1,8%	25,0%	51,8%	17,9%	3,6%
Quản lý mua hàng và nguồn cung	1,8%	25,0%	58,9%	8,9%	5,4%
Quản lý dịch vụ khách	1,8%	14,0%	52,6%	28,1%	3,5%
Quản lý phát triển doanh nghiệp	3,6%	28,6%	42,9%	25,0%	0,0%
Quản lý logistics và chuỗi cung ứng	7,1%	32,1%	32,1%	28,6%	0,0%

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics Trường Đại học Ngoại Thương, 2019

4.1.1.3. Thu nhập của nhân lực logistics tại Việt Nam

Theo công bố của Công ty TNHH Robert Walters Việt Nam - thuộc một trong những nhà tuyển dụng hàng đầu thế giới Robert Walters, mức lương của những người làm trong lĩnh vực logistics hiện nay khá cao và không ngừng tăng lên theo từng năm do nguồn nhân lực logistics đang thiếu trầm trọng cũng như nhận thức của doanh nghiệp về vai trò của logistics ngày càng cao nên những người được đào tạo và có kinh nghiệm trong lĩnh vực này luôn là “điểm哽” của các doanh nghiệp. Cũng theo số liệu công bố trong Vietnam Salary Guide 2019 của FirstAlliances, mức lương trung bình của nhân lực logistics tại TP. Hồ Chí Minh ở vị trí nhân viên dao động từ 500 USD – 1.500 USD/tháng và cấp quản trị từ 800 - 5.000 USD mỗi tháng (Bảng 11).

Bảng 11. Thu nhập trung bình hàng tháng của nhân lực logistics tại TP. Hồ Chí Minh

Vị trí	Kinh nghiệm (Năm)		Lương hàng tháng (USD)	
	Ít nhất	Nhiều nhất	Ít nhất	Nhiều nhất
Nhân viên kho hàng	2	5	400	1.500
Quản lý kho hàng	4	10	1.000	3.000
Nhân viên giao hàng/vận tải	2	7	500	1.500
Quản lý, thiết kế tuyến đường vận tải	4	10	1.000	3.000
Nhân viên dịch vụ khách hàng	2	7	500	1.500
Quản lý dịch vụ khách hàng	5	12	1.000	4.000

Nhân viên dịch vụ hải quan	2	4	400	1.100
Quản lý dịch vụ hải quan	3	10	800	3.500
Quản lý xuyên biên giới	5	15	1.000	5.000
Nhân viên HUB, trung tâm phân phối	2	7	500	1.500
Quản lý HUB, trung tâm phân phối	4	10	1.000	3.000
Nhân viên logistics	2	5	500	1.500
Quản lý logistics	3	15	1.000	4.000

Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập từ FirstAlliances' Vietnam Salary Guide 2019

4.1.2. Hoạt động đào tạo nhân lực logistics

Hiện nay, tại Việt Nam có ba hình thức đào tạo nhân lực logistics chính, đó là: (1) Chương trình đào tạo chính quy dài hạn tại các trường đại học; (2) Chương trình đào tạo ngắn hạn tại các trường cao đẳng, trung cấp nghề, hiệp hội nghề nghiệp và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đào tạo và (3) Hoạt động tự đào tạo của các doanh nghiệp.

4.1.2.1. Hoạt động đào tạo nhân lực logistics tại các trường Đại học, Cao đẳng, Trung cấp

Năm 2019 đánh dấu bước phát triển vượt bậc trong đào tạo nhân lực logistics bậc đại học, khi hàng loạt các trường chính thức mở ngành/chuyên ngành logistics. Tính đến tháng 10/2019, trong số 286 trường đại học trên cả nước đã có 28 trường đại học tuyển sinh và đào tạo ngành hoặc chuyên ngành logistics. Thông tin về tình hình đào tạo ngành/chuyên ngành logistics tại 28 trường đại học được thống kê chi tiết trong phụ lục 2 của Báo cáo. Theo đó, tại các trường đại học ở Việt Nam, nhân lực logistics đang được đào tạo ở 4 ngành chính bao gồm:

- Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng với các chuyên ngành như: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng, Logistics và vận tải đa phương thức;
- Ngành Kinh tế, Kinh doanh quốc tế với chuyên ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng, Thương mại quốc tế và logistics;
- Ngành Quản trị kinh doanh với chuyên ngành Quản trị logistics;
- Ngành Khai thác vận tải với chuyên ngành Logistics và Vận tải đa phương thức.

Ở những ngành này, các trường đại học triển khai đồng thời tất cả các hệ đào tạo từ chương trình đào tạo đại trà đến chất lượng cao, tiên tiến hoặc liên kết quốc tế giảng dạy hoàn toàn bằng tiếng Anh. Quy mô tuyển sinh của các trường đại học năm 2019 chủ yếu dao động trong khoảng từ 50 đến 150 sinh viên, đưa tổng số sinh viên tuyển sinh bậc đại học cho lĩnh vực logistics của cả nước năm 2019 lên 2.810 sinh viên.

Bên cạnh đào tạo ở bậc đại học, các trường cao đẳng, trung cấp cũng tích cực tuyển sinh và đào tạo nghề logistics. Tính đến tháng 10/2019, cả nước đã có 37 trường cao đẳng và trung

cấp đào tạo nghề logistics với chỉ tiêu tuyển sinh là 3.280 sinh viên năm 2019, tăng 15 trường so và gần 1000 chỉ tiêu tuyển sinh so với năm 2017. Thông tin về tình hình đào tạo nghề logistics tại 37 trường cao đẳng, trung cấp trong cả nước được thống kê chi tiết trong phụ lục 3 của Báo cáo.

Những số liệu thống kê cho thấy một động thái tích cực của các trường đại học, cao đẳng, trung cấp nghề nhằm đáp ứng được phần nào nhu cầu cấp thiết của thị trường về nhân lực logistics, giải quyết dần bài toán thiếu nhân lực logistics mà ngành đang phải đối diện. Tuy nhiên, đào tạo nhân lực logistics bậc đại học, cao đẳng vẫn còn bộc lộ một số hạn chế, ảnh hưởng tới chất lượng nguồn nhân lực logistics:

- Chương trình đào tạo về logistics tại các trường đại học, cao đẳng đa số chỉ cung cấp các kiến thức cơ bản về nghiệp vụ ngoại thương, giao nhận vận tải, quản trị cung ứng hàng hóa; chỉ tập trung vào một số lĩnh vực logistics để khai thác nguồn lực hiện tại của trường mà chưa đảm bảo tính khoa học, hệ thống và tính liên thông giữa các bậc đào tạo.
- Giảng viên giảng dạy ngành/chuyên ngành logistics được đào tạo bài bản, có chuyên môn, giàu kinh nghiệm không nhiều; chủ yếu chuyển từ các ngành/chuyên ngành khác sang, kiến thức thực tế còn nhiều hạn chế.
- Giáo trình, tài liệu chuyên khảo, tham khảo về lĩnh vực logistics bằng tiếng Việt còn ít, phần lớn phải tiếp cận các giáo trình tiếng Anh, trong khi đó trình độ tiếng Anh của giảng viên và sinh viên còn hạn chế. Các trường chưa xây dựng được mô hình mô phỏng về doanh nghiệp logistics. Các phần mềm mô phỏng tối ưu hoạt động logistics tại doanh nghiệp cũng chưa được đưa vào giảng dạy.
- Sự phối hợp giữa các trường đại học, cao đẳng và doanh nghiệp trong quá trình đào tạo còn hạn chế, từ việc tham vấn ý kiến doanh nghiệp trong xây dựng chương trình đào tạo, đưa sinh viên đến doanh nghiệp tham quan, tìm hiểu thực tế, thực tập tốt nghiệp, hướng dẫn các đề tài liên quan đến thực tế tại doanh nghiệp đến việc đào tạo theo đặt hàng của doanh nghiệp.

4.1.2.2. Hoạt động đào tạo nhân lực logistics ngắn hạn

Đào tạo ngắn hạn chủ yếu được cung cấp bởi các tổ chức phi chính phủ, hiệp hội ngành nghề liên quan đến lĩnh vực logistics như Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA); Hiệp hội Đại lý và Môi giới Hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Cảng biển (VPA), Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (VATA)... Ngoài ra, một số doanh nghiệp cũng tham gia đào tạo nghề logistics thông qua việc cung cấp các khóa học ngắn hạn nhằm trang bị kiến thức, kỹ năng nghề nghiệp cho nhân lực logistics; cấp chứng chỉ, chứng nhận nghề nghiệp cho các cá nhân, doanh nghiệp có nhu cầu.... Thông tin chi tiết về chương trình đào tạo logistics ngắn hạn tại một số cơ sở đào tạo nhân lực logistics tại Bảng 12.

Chương trình đào tạo ngắn hạn của những cơ sở này thường được chia thành các nhóm bao gồm: (1) Các khóa học ngắn hạn tập trung vào các mảng nghiệp vụ, tác nghiệp logistics

Hộp 6: Đào tạo nhân lực logistics tại Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh

Trường ĐH GTVT TP HCM trực thuộc Bộ Giao thông vận tải là trường đa ngành thuộc lĩnh vực giao thông vận tải lớn nhất phía Nam Việt Nam. Năm 2007, Trường ĐH GTVT TP HCM là trường đầu tiên ở Việt Nam xây dựng chương trình đào tạo chuyên ngành Quản trị Logistics và Vận tải đa phương thức (VTĐPT). Năm 2008, Trường bắt đầu tuyển sinh chuyên ngành Quản trị Logistics và VTĐPT ở trình độ đại học chính quy, thời gian đào tạo là 4 năm, cấp bằng Kỹ sư ngành Khai thác vận tải.

Khoa kinh tế vận tải đào tạo chuyên ngành Quản trị Logistics và VTĐPT hiện nay có tất cả 38 giảng viên; trong đó có 2 Phó giáo sư, 6 Tiến sĩ và 30 Thạc sĩ. Ngoài ra, khoa còn có các giảng viên thỉnh giảng từ các trường đại học uy tín khác trong thành phố. Cho đến thời điểm hiện tại, chuyên ngành Quản trị Logistics và VTĐPT của Trường đã tuyển sinh được khóa thứ 12, trong đó có 8 khóa sinh viên đã ra trường.

Trong xu hướng hội nhập quốc tế và nhu cầu nguồn nhân lực logistics có chất lượng cao, năm 2016, Trường ĐH GTVT TP HCM đã mở thêm Hệ đào tạo Chất lượng cao với chuyên ngành Quản trị Logistics và VTĐPT. Cũng trong năm này, Trường ĐH GTVT TP HCM đã hợp tác liên kết đào tạo với Trường Đại học Tongmyong (Hàn Quốc) với chuyên ngành Quản lý Cảng và Logistics.

Năm 2017, Trường ký kết Bản thỏa thuận hợp tác về phối hợp tổ chức đào tạo hàng năm các Khóa học “The intensive course Logistics operation and Networking” cho sinh viên năm thứ 3 chuyên ngành Quản trị Logistics và Vận tải đa phương thức với Công ty SGH Foundation - Nhật Bản (Khóa học được tài trợ từ chính phủ Nhật Bản thông qua Bộ Đất đai, Cơ sở Hạ tầng, Giao thông Vận tải và Du lịch Nhật Bản - MLIT). Sự thành công và hiệu quả của khóa học trong những năm qua đã góp phần nâng cao chất lượng đào tạo nhân lực logistics.

Năm 2019, những sinh viên xuất sắc của trường đã được tuyển chọn tham gia Chương trình trao đổi sinh viên “Training and Field Practicum on Logistics and Supply Chain Management” do Viện Mekong, Đại học Khon Kaen và Công ty Thai Beverage Logistics (TBL) tổ chức tại Thái Lan. Sau khóa học, các em sinh viên đã được tuyển dụng vào làm việc tại các công ty logistics và chuỗi cung ứng của TBL.

Cho đến nay, với các CTĐT từ hệ đại trà, chất lượng cao và liên kết quốc tế, Trường ĐH GTVT TP HCM hiện là trường có chương trình đào tạo nguồn nhân lực logistics đa dạng nhất khu vực phía Nam.

Nguồn: Thông tin do Trường ĐH GTVT TP.HCM cung cấp

chuyên biệt phục vụ cho một nhiệm vụ cụ thể hoặc đào tạo kiến thức tổng thể hoặc nâng cao trình độ cho cán bộ quản lý cấp trung và cấp cao của doanh nghiệp. Các khóa học nghiệp vụ này vừa có thể giúp học viên áp dụng kiến thức ngay vào công việc đang đảm nhiệm cũng như rèn luyện tác phong làm việc có kỷ luật và tính hợp tác cao cho nhân lực logistics. Do vậy, các khóa học này có vai trò quan trọng trong quá trình bổ sung nhanh nguồn nhân lực cho khu vực dịch vụ logistics. (2) Các khóa học nâng cao giúp cán bộ quản lý có cái nhìn tổng quan toàn diện về chuỗi dịch vụ mà doanh nghiệp mình đang/hoặc mong muốn cung cấp, từ đó có các biện pháp nâng cao chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp.

Bảng 12. Một số chương trình đào tạo ngắn hạn về logistics tại Việt Nam

TT	Tên cơ sở đào tạo	Các chương trình đào tạo
1	Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics (VLI - thuộc VLA)	Cung cấp khoảng 22 khoá học về: - Quản trị logistics - Vận tải đường bộ, đường biển, đường không - Vận tải đa phương thức - Thủ tục hải quan - Vận hành khai thác container lạnh - Quản trị mua hàng...
2	Viện Logistics Việt Nam (VIL)	Cung cấp khoảng 45 chương trình đào tạo ngắn hạn, trung hạn, trực tuyến về: - Vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, hàng không, đa phương thức - Giao nhận hàng hoá và thủ tục hải quan - Logistics và dịch vụ logistics - Quy định pháp lý về dịch vụ logistics - Quản trị rủi ro trong logistics và SCM - Quản trị chi phí logistics trong SCM - Quản trị kho hàng - Nghiệp vụ chứng từ trong logistics - Quản trị viên cao cấp Logistics & SCM...
3	Viện Đào tạo Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng EDINS	Cung cấp khoảng 11 khoá học về: - Nghiệp vụ XNK - Logistics - Nghiệp vụ logistics cơ bản & nâng cao - Nghiệp vụ sale trong ngành XNK & logistics - Nghiệp vụ khai báo hải quan - Nghiệp vụ gom hàng trong chuỗi cung ứng toàn cầu - Quản trị mua hàng - Quản trị chuỗi cung ứng....
4	Trung tâm đào tạo logistics tiểu vùng sông Mê Kông - Nhật Bản tại Việt Nam	Cung cấp khoảng 17 khoá học về: - Nghiệp vụ giao nhận vận tải và Logistics - Nghiệp vụ quản trị kho hàng - Nghiệp vụ giao nhận vận chuyển hàng hóa container - Quản trị dịch vụ logistics - Nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu - Nghiệp vụ khai báo hải quan - Thành lập và quản lý doanh nghiệp Logistics

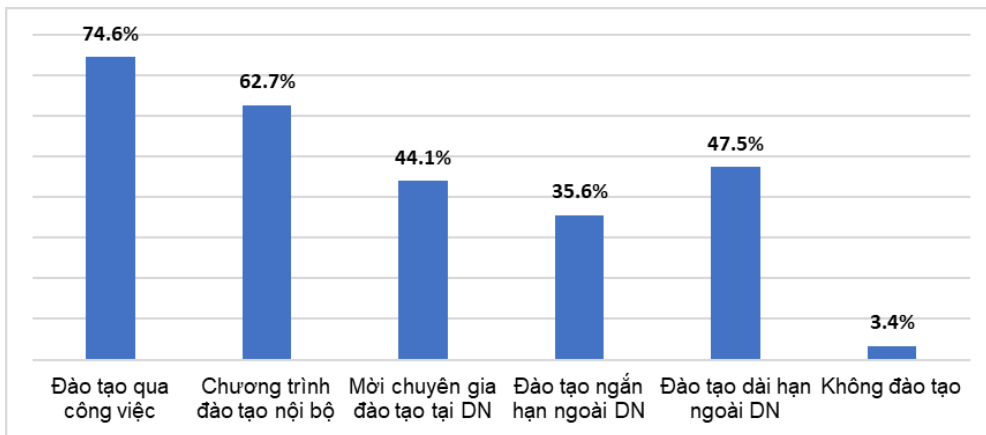
Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập

Điểm mạnh của các cơ sở đào tạo này là cung cấp những khoá học mang tính thực tiễn cao, đạt chuẩn quốc tế, đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp sử dụng nhân lực, thậm chí thiết kế riêng chương trình đào tạo ngắn hạn theo yêu cầu đặc thù của mỗi doanh nghiệp. Tuy nhiên, khó khăn chung của các cơ sở đào tạo này là phải tự túc toàn bộ nên cần nguồn lực lớn để phát triển quy mô. Giảng viên phần lớn là kiêm nhiệm công việc giảng dạy nên mặc dù có nhiều kinh nghiệm thực tiễn nhưng thường hạn chế về phương pháp sư phạm và trình độ chuyên môn.

4.1.2.3. Hoạt động tự đào tạo tại các doanh nghiệp

Theo kết quả khảo sát (Hình 21), tự đào tạo vẫn là hình thức phổ biến trong năm qua tại các doanh nghiệp. Do khó tìm được nguồn nhân lực chuyên nghiệp, chất lượng cao để đáp ứng yêu cầu thực tế nên phần lớn các doanh nghiệp phải tự đào tạo bổ sung kiến thức, kỹ năng cho nhân viên theo điều kiện hiện có. Các hình thức tự đào tạo phổ biến tại doanh nghiệp Việt Nam hiện nay bao gồm: đào tạo qua công việc do nhân viên có kinh nghiệm hướng dẫn nhân viên mới (74,6%), các chương trình đào tạo nội bộ do doanh nghiệp tự xây dựng (62,7%) và mời chuyên gia về đào tạo tại doanh nghiệp (44,1%). Cử nhân lực logistics tham gia các khoá đào tạo ngắn hạn và dài hạn bên ngoài doanh nghiệp cũng có xu hướng tăng lên (với tương ứng 35,6% và 47,5% số doanh nghiệp lựa chọn) để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao đối với hoạt động logistics tại doanh nghiệp.

Hình 21. Các loại hình đào tạo nhân lực logistics phổ biến tại doanh nghiệp Việt Nam



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics Trường ĐH Ngoại Thương, 2019

Tuy nhiên, hạn chế chung hiện nay trong hoạt động tự đào tạo nhân lực logistics tại các doanh nghiệp Việt Nam là thiếu tính chủ động trong đầu tư phát triển nguồn nhân lực logistics. Điều này biểu hiện ở việc các doanh nghiệp chưa có kế hoạch tuyển dụng định kỳ và lâu dài mà thường chỉ tuyển dụng khi cần thiết để đáp ứng yêu cầu nhân lực trước mắt; quy trình tự đào tạo chưa bài bản, chuyên nghiệp; chưa đẩy mạnh kết nối chặt chẽ với các cơ sở đào tạo để lựa chọn được nguồn nhân lực logistics chất lượng cao hoặc đặt hàng đào tạo theo yêu cầu của doanh nghiệp.

4.1.3. Các hoạt động hỗ trợ đào tạo, phát triển nguồn nhân lực logistics** Tiến tới thành lập Hiệp hội Đào tạo Logistics Việt Nam*

Sau gần 2 năm, kể từ khi ký kết Bản ghi nhớ về hợp tác đào tạo tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2017, Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam từ 16 thành viên đầu tiên đến nay đã phát triển thành 45 thành viên với nhiều hoạt động tăng cường kết nối, đẩy mạnh hợp tác đào tạo nhân lực cho ngành logistics. Việc liên kết các trường trong mạng lưới trong cùng Hiệp hội sẽ giúp các trường trao đổi, hỗ trợ, chia sẻ nhằm tiết kiệm và sử dụng hiệu quả nguồn lực trong đào tạo.

Hiện nay, Bộ Giáo dục và Đào tạo đã công nhận Ban Vận động thành lập Hiệp hội Đào tạo Logistics Việt Nam. Ban Vận động đang thực hiện các công việc liên quan để gửi hồ sơ xin thành lập Hiệp hội đến Bộ Nội vụ xem xét.

Tôn chỉ, mục đích của Hiệp hội Đào tạo Logistics Việt Nam là: Tổ chức xã hội - nghề nghiệp của các trường và cơ sở đào tạo, bao gồm các trường đại học, cao đẳng, các viện, các tổ chức, trung tâm đào tạo logistics trong cả nước hoạt động theo pháp luật Việt Nam, tự nguyện thành lập, nhằm mục đích hợp tác tổ chức đào tạo và nghiên cứu về logistics, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics, đóng góp vào sự phát triển kinh tế xã hội và hội nhập quốc tế của Việt Nam.

Lĩnh vực hoạt động chính của Hiệp hội Đào tạo Logistics Việt Nam là: Hợp tác giữa các thành viên hiệp hội nghiên cứu, xây dựng các chương trình đào tạo, đa dạng hóa các hình thức đào tạo và thực hiện nghiên cứu chung về logistics, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics, cắt giảm chi phí logistics; Tư vấn, phản biện cho các cơ quan hoạch định chính sách của Nhà nước về các vấn đề liên quan đến ngành logistics và đào tạo logistics; Nghiên cứu cung cấp thông tin, tư vấn các vấn đề liên quan đến logistics và đào tạo logistics; Tổ chức các hội nghị, hội thảo, cuộc thi về logistics; Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực đào tạo logistics.

Trong thời gian sắp tới, với sự ra đời của Hiệp hội, hoạt động đào tạo nhân lực cho ngành logistics sẽ ngày càng phát triển, giải quyết tốt bài toán nhân lực thiếu và yếu của ngành, cung ứng ngày càng nhiều nguồn nhân lực logistics có chất lượng cao cho xã hội.

** Cuộc thi thường niên cho sinh viên “Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2019”*

Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam là một sân chơi bổ ích, thiết thực cho sinh viên các trường đại học, cao đẳng và cơ sở đào tạo trong cả nước nhằm tuyển chọn và ươm mầm cho những sinh viên tài năng, gắn kết sinh viên, nhà trường và doanh nghiệp trong đào tạo nhân lực logistics; từ đó nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics cho Việt Nam. Tiếp nối thành công của cuộc thi năm 2018, Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2019 đã đổi mới cả về hình thức và nội dung thi nhằm đảm bảo bám sát nhu cầu đào tạo và thực tế của thị trường logistics Việt Nam. Bên cạnh đó, với hội đồng chuyên môn và giám khảo gồm các chuyên gia đầu ngành về logistics và chuỗi cung ứng, cuộc thi giúp các sinh viên cập nhật những kiến thức mới và thực tế về ngành.

Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2019 đã thu hút tới 396 đội thi đến từ 40 trường đại học, cao đẳng và cơ sở đào tạo trong cả nước tham gia, tăng 47 đội và 12 trường so với cuộc thi năm 2018. Sự lan tỏa mạnh mẽ này của cuộc thi cho thấy đây sẽ là sân chơi trí tuệ, hấp dẫn; góp phần đánh thức những tài năng trẻ; đào tạo và bồi dưỡng nguồn nhân lực chất lượng cao cho lĩnh vực logistics tại Việt Nam.

** Các hội thảo với chủ đề phát triển nguồn nhân lực logistics tổ chức năm 2019*

Năm 2019, chủ đề phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam được đặc biệt quan tâm tại các hội thảo quốc gia và quốc tế. Tiêu biểu như “Diễn đàn Phát triển nguồn nhân lực cho ngành Logistics và xu hướng tại Việt Nam 2019” ngày 16/5/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp cùng Chương trình Aus4Skills của Úc và VCCI tổ chức; Hội thảo Quốc tế Lần thứ nhất về Logistics (1st International Workshop on Logistics) ngày 18/6/2019 tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam với chủ đề “Các giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và đào tạo trong lĩnh vực logistics của các nước CLMV”; Hội thảo “Chia sẻ kinh nghiệm và kế hoạch đào tạo ngành logistics” ngày 22/6/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Chương trình Aus4Skills phối hợp với Trường Cao đẳng Kinh tế TP.HCM tổ chức; Hội thảo quốc gia “Đào tạo nguồn nhân lực ngành logistics trong thời đại công nghiệp 4.0” ngày 20/7/2019 tại Trường Đại học Bà Rịa Vũng Tàu; ...

** Tiến tới hoạt động công nhận tín chỉ lẫn nhau giữa các cơ sở đào tạo nhân lực logistics*

Trong năm 2019, một số trường đại học trong Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam như Đại học Kinh tế Quốc dân, Đại học Ngoại thương, Đại học Giao thông Vận Tải... bắt đầu lên kế hoạch thực hiện hoạt động công nhận tín chỉ lẫn nhau trong chương trình đào tạo logistics. Theo đó, sinh viên có thể đăng ký các học phần tương đương tại một trong số các trường tham gia và được công nhận số tín chỉ của học phần đó tại những trường còn lại. Hoạt động này giúp các trường hỗ trợ, khai thác và sử dụng hiệu quả cơ sở vật chất như phòng học, giảng đường, phòng mô phỏng, phòng hội thảo, thư viện điện tử của nhau; giúp sinh viên linh hoạt và mở rộng cơ hội học tập.

Trong thời gian sắp tới, các cơ sở đào tạo cũng có thể đẩy mạnh hợp tác trong công tác đào tạo, bồi dưỡng chuyên môn cho giảng viên, chuyên viên, thực hiện các chương trình trao đổi giảng viên, chuyên viên để học tập kinh nghiệm giữa các thành viên; Thành lập các nhóm nghiên cứu mạnh giữa các trường; Phối hợp tổ chức các hoạt động hỗ trợ sinh viên như hoạt động khởi nghiệp, đào tạo kỹ năng mềm, các hoạt động giao lưu văn hóa, văn nghệ, thể thao, tình nguyện... từ đó góp phần nâng cao chất lượng đào tạo nhân lực logistics.

** Phối hợp biên soạn bộ 4 giáo trình chuẩn trong đào tạo chương trình logistics*

Điều đáng chú ý trong công tác đào tạo nhân lực logistics năm 2019 là việc các thành viên trong Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam đã nhất trí cao kế hoạch hợp tác biên soạn Bộ giáo trình chuẩn phục vụ công tác giảng dạy và đào tạo nhân lực logistics tại các trường thành viên. Theo đó, bộ giáo trình chuẩn dự kiến sẽ gồm 4 cuốn được sắp xếp một cách có

hệ thống theo các module để dễ dàng đối sánh với các chương trình đào tạo theo tiêu chuẩn của FIATA, AFFA và các tiêu chuẩn Úc, đó là: 1- Giáo trình Dịch vụ Giao nhận và Logistics (8 Module); 2- Giáo trình Quản lý Giao nhận Vận tải Quốc tế (15 Module); 3- Giáo trình Quản lý Kho hàng và Trung tâm Phân phối (8 Module); 4- Giáo trình Quản trị Logistics và Chuỗi Cung ứng (9 Module).

Khi bộ giáo trình này được hoàn thành, các trường đại học, cao đẳng, trung cấp và các cơ sở giáo dục nghề nghiệp khác trong cả nước có thể sử dụng như một tài liệu tham khảo chính, giúp chuẩn hóa năng lực sinh viên, học viên sau tốt nghiệp đáp ứng được khung trình độ quốc gia cũng như yêu cầu của doanh nghiệp và phù hợp với các tiêu chuẩn khu vực và quốc tế đối với nhân lực ngành logistics.

4.2. Phổ biến, tuyên truyền về logistics

4.2.1. Công tác thông tin

** 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 kết nối giao thương, đầu tư cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics. Cụ thể:

- Cung cấp thông tin, tuyên truyền các định hướng, chủ trương, chính sách, văn bản pháp luật về lĩnh vực logistics của Việt Nam; các thông tin tổng quát và chuyên sâu về tình hình hoạt động của các loại hình logistics, cơ sở hạ tầng logistics, các dịch vụ tiêu biểu của các doanh nghiệp logistics trong nước và quốc tế;
- Cung cấp những thông tin về biến động của kinh tế vĩ mô; thông tin tổng quát về tình hình sản xuất, xuất, nhập khẩu hàng hóa; diễn biến thị trường tài chính tiền tệ tác động đến môi trường kinh doanh của lĩnh vực logistics.
- Cung cấp, tuyên truyền thông tin về hoạt động của Bộ Công Thương, các bộ ngành, địa phương liên quan về lĩnh vực logistics, phổ biến kiến thức trực tuyến về logistics.
- Kết nối giao thương và đầu tư giữa các doanh nghiệp, hiệp hội, tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước trong lĩnh vực logistics.

Đến nay, trang web đã đạt số lượng 534.562 lượt người truy cập, là một trong những địa chỉ cung cấp thông tin chuyên sâu uy tín về logistics.

** VTV9*

Chương trình Việt Nam Logistics trên kênh VTV9 là một chương trình chuyên đề kinh tế tập trung vào ngành Logistics. Chương trình tập trung phản ánh, bình luận các vấn đề liên quan

đến chuỗi cung ứng như vận tải, kho bãi, hải quan, nguồn nhân lực, các dịch vụ đi kèm trên cả nước. Sau gần 02 năm phát sóng chương trình Việt Nam Logistics, các kết quả đạt được từ chương trình là rất rõ nét, nhận được sự đánh giá cao và được xem là kênh thông tin hữu ích giúp tuyên truyền các hoạt động về logistics, đồng thời để các doanh nghiệp nói lên những khó khăn, vướng mắc đến với các Bộ, ngành, cơ quan quản lý Nhà nước.

Trong năm 2019, kênh truyền hình này tiếp tục có nhiều phóng sự về ngành dịch vụ logistics và thực hiện công tác truyền thông cho ngành dịch vụ logistics một cách hiệu quả. Một số phóng sự về logistics đáng chú ý được phát trên VTV9 năm 2019 bao gồm:

- Eport - giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển
- Việt Nam logistics: một năm nhìn lại
- Gánh nặng của chi phí và phụ phí từ hãng tàu
- Khởi nghiệp cùng logistics
- Để đại lý hải quan thực sự là cánh tay nối dài
- Phát triển dịch vụ hậu cần sau cảng tại Cái Mép - Thị Vải
- Đầu tư chuỗi cung ứng lạnh Việt Nam
- Những thách thức trong phát triển E - Logistics
- Logistics nâng cao giá trị hàng nông sản
- Kết nối hạ tầng cảng Cái Mép: thực trạng và giải pháp
- Phát triển mạng lưới logistics của Thành phố Cần Thơ
- Logistics Đồng bằng sông Cửu Long - những sự kiện đáng nhớ

** Tạp chí Vietnam Logistics Review*

Tạp chí Vietnam Logistics Review (Viết tắt là VLR) được thành lập và phát hành số đầu tiên vào tháng 11 năm 2007 - Cơ quan chủ quản là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) trước đây là Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS). VLR là tờ Tạp chí chính thống duy nhất hiện nay chuyên ngành logistics được Bộ Thông tin và Truyền thông cấp giấy phép hoạt động báo chí. VLR có số lượng ấn bản phát hành lớn; cùng nhiều chuyên mục có các nội dung chuyên sâu, các trang mục thời sự được cập nhật nhanh trong lĩnh vực logistics, xuất nhập khẩu và toàn cảnh kinh tế.

Tạp chí đạt quy chuẩn quốc tế với mã ISSN 2354 - 0796; cùng Cổng thông tin điện tử www.vlr.vn có nội dung thông tin cập nhật, phong phú, lượng người truy cập lớn, kênh kết nối toàn cầu.

Các chủ đề chính mà VLR đã phản ánh trong năm 2019 có thể kể đến như:

- Về Pháp luật - Chính sách: Hoàn thiện chính sách nội luật hóa cam kết về quá cảnh hải quan ASEAN; Luật Quản lý thuế năm 2019; Bổ sung, sửa đổi thể chế tạo hành lang pháp lý cho

logistics phát triển; Hệ thống luật pháp tác động đến dịch vụ logistics Việt Nam, Các quy định về hải quan...

- Các vấn đề về vận tải: Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng đa phương thức, Phương án giảm tối đa chi phí vận tải doanh nghiệp, Đẩy mạnh kết nối logistics đường sắt; Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh, đa phương thức, tăng kết nối công nghệ...

- Các chủ đề về dịch vụ logistics: Phát triển logistics xanh cho tăng trưởng bền vững; Xu hướng cảng biển & logistics; Chỉ số Hiệu quả Logistics Việt Nam; Logistics trong nền kinh tế mở...

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

Hoạt động logistics nhận được sự quan tâm và thường xuyên đưa tin của các kênh thông tin, truyền truyền uy tín như: Thời báo Kinh tế Việt Nam, Báo Công Thương, Báo Đầu tư, Báo Giao thông, Báo Hải quan...

Ngày 11 tháng 5 năm 2019, Bộ Công Thương đã tổ chức Đoàn phóng viên theo dõi ngành Công Thương khảo sát các trung tâm logistics tại Hải Phòng. Đây là hoạt động nằm trong Kế hoạch truyền thông năm 2019 của Bộ Công Thương nhằm cung cấp thông tin cho báo chí về lĩnh vực Logistics, giúp các phóng viên hiểu thêm về ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam, nắm bắt thực trạng và tầm quan trọng của ngành trong nền kinh tế. Hoạt động đã thu hút được sự tham gia của hơn 30 đầu báo và tạp chí, trang tin điện tử uy tín. Kết thúc chuyến đi, đã có nhiều bài báo, thông tin tuyên truyền ra đời về thực trạng và sự phát triển logistics của Thành phố Hải Phòng nói riêng và cả nước nói chung, góp phần tích cực vào công tác tuyên truyền, phổ biến về lĩnh vực dịch vụ logistics.

4.2.2. Một số hội nghị, hội thảo, hoạt động tuyên truyền

Cùng với vai trò ngày càng quan trọng của ngành dịch vụ logistics, ngày càng nhiều hội nghị, hội thảo cấp Nhà nước và địa phương, ngành hàng được tổ chức. Trong đó, một số hội nghị, hội thảo tiêu biểu đã và sẽ diễn ra năm 2019 gồm có:

Hội thảo về “Công nghệ và Tương lai của Logistics chuỗi lạnh”, ngày 14/1/2019 tại Hà Nội do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Việt Nam (VLA) tham gia tổ chức với sự tham gia của hơn 100 đại biểu trong và ngoài nước.

Tại hội thảo, các chuyên gia đầu ngành về Chuỗi cung ứng lạnh đã có bài trình bày và thảo luận về tình hình chuỗi cung ứng lạnh Việt Nam hiện nay đồng thời dự báo về xu hướng phát triển trong thời gian tới. Có thể nói, những thông tin được tham luận tại đây đã cung cấp cho các công ty, đơn vị hoạt động trong lĩnh vực quản lý kho lạnh nói riêng và logistics nói chung khái niệm rõ hơn về chuỗi cung ứng lạnh; khai thác tiềm năng, xây dựng cơ sở hạ tầng cho chuỗi cung ứng lạnh, nghiên cứu để xuất các giải pháp phù hợp để phát triển chuỗi cung ứng lạnh tại Việt Nam. Hội thảo là sự mở đầu cho các Hội thảo về chuỗi cung ứng lạnh của VLA tham gia hoặc tổ chức trong năm 2019. Đây là dịch vụ Việt Nam còn yếu, cần đẩy mạnh phát triển, nhất là khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

Hội nghị quốc tế “Nhóm công tác về đường biển của FIATA (WSG)”, ngày 11-12/2/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Việt Nam tổ chức với sự tham gia của 60 đại biểu quốc tế thành viên của FIATA. Việc gặp gỡ và tham gia chung lần đầu tiên này là theo sáng kiến của VLA được WGS chấp thuận. Qua đó đã tạo điều kiện để AFFA và FIATA hiểu biết nhau hơn và tăng cường hợp tác chung vì sự phát triển của ngành dịch vụ giao nhận, vận tải và logistics thế giới và khu vực. VLA đã giới thiệu về tình hình ngành dịch vụ logistics Việt Nam và tổ chức cho Đoàn dự hội nghị tham quan cảng biển Cát Lái, tìm hiểu về logistics Việt Nam.

Hội thảo quốc tế “Nâng cao năng lực về vận tải đa phương thức”, ngày 18-22/02/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh phối hợp cùng Ban thư ký ASEAN và ARISE Plus (Dự án Hỗ trợ hội nhập khu vực ASEAN do EU tài trợ) nhằm hỗ trợ các quốc gia thành viên ASEAN trong việc phát triển và hoàn thành các kế hoạch làm việc theo Hiệp định Khung ASEAN về Vận tải Đa phương thức (AFAMT). Hội thảo có sự tham gia của hơn 30 quan khách tham dự đến từ các chuyên gia đầu ngành, đại diện quan chức đến từ Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Đông Nam Á (AFFA) và đại diện đến từ Chính phủ các nước Malaysia, Myanmar, Indonesia, Singapore, Lào, Brunei, Úc và Việt Nam.

Tại hội thảo, các chuyên gia đầu ngành của các nước đã xem xét chặt chẽ về những điều kiện thuận lợi và đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh về vận tải đa phương thức, đặc biệt chú trọng về tính pháp lý vận tải đa phương thức và triển khai hoạt động của Hiệp định khung AFAMT.

Hội thảo “Nâng cao khả năng kết nối nhằm cải thiện chuỗi giá trị hàng thủy sản và nông sản khu vực Đồng bằng sông Cửu Long”, ngày 23/4/2019 tại Thành phố Cần Thơ do UBND TP. Cần Thơ phối hợp cùng Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam tổ chức. Hội thảo thu hút sự tham dự của gần 200 đại diện đến từ các cơ quan quản lý Nhà nước trung ương và địa phương, các hiệp hội ngành nghề, các doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh hàng nông sản và thủy sản, các doanh nghiệp vận tải, logistics,... Đặc biệt trong dịp này, các doanh nghiệp trong nước đã có cơ hội gặp gỡ, trao đổi và ký MOU hợp tác với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu (XNK) hàng nông sản và thủy sản, dây chuyền cung ứng hàng lạnh đến từ Hàn Quốc và Cảng Pyeongteak.

Diễn đàn “Phát triển nguồn nhân lực cho ngành logistics và xu hướng tại Việt Nam”, ngày 16/5/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam và Chương trình Au4Skills của Chính phủ Úc phối hợp tổ chức.

Hơn 200 đại biểu là các nhà nghiên cứu, nhà khoa học, chuyên gia, doanh nghiệp trong và ngoài nước đã thảo luận, xây dựng kế hoạch phối hợp hành động cụ thể giữa các cơ quan quản lý nhà nước, trường dạy nghề, doanh nghiệp logistics nhằm thu hẹp khoảng cách cung - cầu về kỹ năng tại Việt Nam. Tại diễn đàn, đại diện Bộ Công Thương, Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội cũng thảo luận về tầm quan trọng của phát triển nguồn nhân lực, vai trò của các doanh nghiệp logistics trong việc xây dựng các tiêu chuẩn, phát triển kỹ năng cho lực lượng lao động tương lai...

Triển lãm và Hội thảo quốc tế lần thứ nhất về “Cơ sở hạ tầng cảng và Logistics (VIPILEC 2019)”, ngày 12-14/6/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Informa Markets Vietnam tổ chức và được bảo trợ truyền thông bởi Tạp chí điện tử Môi trường và Đô thị Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam và Hiệp hội Thương mại Điện tử Việt Nam (VECOM). Với diện tích trưng bày lên đến 3,000m², VIPILEC 2019 mang đến 100 đơn vị triển lãm đến từ 15 quốc gia và vùng lãnh thổ - tạo cơ hội cho các doanh nghiệp tham dự trưng bày những cơ hội kinh doanh và khách hàng giàu tiềm năng, tiếp cận các đơn vị triển lãm quốc tế và sản phẩm công nghệ tân tiến hàng đầu của ngành logistics.

Cũng trong khuôn khổ triển lãm này, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam phối hợp với Tổng cục Hải quan tổ chức một hội thảo về Bảo lãnh thông quan và đại lý Hải quan. Bên cạnh đó, VIPILEC còn là diễn đàn công nghệ dành cho các chuyên gia trong ngành gặp gỡ, trao đổi và thảo luận về thực trạng và xu hướng xoay quanh ngành logistics cũng như quản lý chuỗi cung ứng, thông qua các chương trình tọa đàm và hội thảo kỹ thuật hấp dẫn được dẫn dắt bởi các hiệp hội và tổ chức đầu ngành.

Hội thảo quốc tế “Vận tải biển và Logistics châu Á lần thứ 12 (ICASL 2019)”, ngày 28-29/6/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Hiệp hội Vận tải biển và logistics Hàn Quốc, Chương trình đào tạo chuyên gia về logistics hàng hải và cảng biển tại INU do Bộ Đại dương và Ngư nghiệp Hàn Quốc, Chính quyền cảng Yeosu Gwangyang Hàn Quốc và Trường Kinh doanh & Quản lý (Đại học RMIT Việt Nam) phối hợp tổ chức. CASL là một sự kiện quốc tế hàng năm dành cho nghiên cứu vận tải biển và logistics. Sự kiện có khách tham dự từ Úc, Hàn Quốc, Trung Quốc, Malaysia, Bangladesh và Việt Nam, đến cùng chia sẻ và thảo luận 29 chủ đề khác nhau liên quan đến những thay đổi và vai trò của vận tải biển và cảng biển trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp 4.0.

Hội nghị “Phát triển Logistics Hải Phòng - Nâng cao năng lực cạnh tranh và đẩy mạnh liên kết vùng”, ngày 12/7/2019 tại Thành phố Hải Phòng do Bộ Công Thương và UBND TP Hải Phòng tổ chức. Hội nghị có sự tham dự của Bộ trưởng Bộ Công Thương Trần Tuấn Anh; ông Nguyễn Văn Tùng, Phó Bí thư Thành ủy, Chủ tịch UBND TP. Hải Phòng và hơn 300 đại biểu là lãnh đạo của nhiều tỉnh, thành phía Bắc, đại diện các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics, sản xuất và xuất nhập khẩu. Đây là hội nghị về phát triển logistics có quy mô và nội dung phong phú. Hội nghị đã nghe các báo cáo về tiềm năng, tình hình hoạt động, phát triển hệ thống logistics của Hải Phòng và đưa ra các khuyến nghị cụ thể, trong đó có vấn đề đào tạo phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, nhằm phát triển Hải Phòng trở thành một trung tâm logistics của khu vực và cả nước.

Kết luận Hội nghị, Bộ trưởng Trần Tuấn Anh đã nêu bật các nhiệm vụ cụ thể TP. Hải Phòng cần triển khai với sự tham gia tích cực của các Bộ, ngành liên quan. Bộ Công Thương sẽ có các kiến nghị cụ thể trình Chính phủ nhằm tạo điều kiện cho TP. Hải Phòng phát triển thành một trung tâm dịch vụ logistics hiện đại.

Hội thảo “Chuỗi cung ứng lạnh Công nghệ mới Đài Loan”, ngày 9/8/2019 tại Hà Nội do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam phối hợp với Trung tâm Thương mại Đài Loan

(TAITRA) tổ chức với sự tham gia của đại diện hơn 50 Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam.

Hội thảo đã giới thiệu giải pháp vận chuyển, giao hàng bằng chuỗi cung ứng lạnh chuyên nghiệp, hiện thực hóa dịch vụ hậu cần kho vận thông minh kết hợp với IoT và giải pháp quản lý hậu cần kho vận toàn diện, những kinh nghiệm thành công, đặc điểm của chuỗi cung ứng lạnh Đà Loan, đặc biệt là phương án hợp tác với Việt Nam trong ngành chuỗi lạnh. Đây không chỉ là cơ hội để doanh nghiệp Việt Nam tiếp cận với hệ thống kỹ thuật hiện đại mà còn là cơ hội để doanh nghiệp Đà Loan phát triển thị trường, thúc đẩy hợp tác thương mại Việt - Đài, tạo tiền đề cho việc hợp tác trong lĩnh vực chuyển giao công nghệ và đầu tư vào chuỗi cung ứng lạnh của Việt Nam.

Hội nghị và triển lãm quốc tế “Hậu cần Vận tải hàng không Việt Nam lần thứ 4 - năm 2019 (Air Freight Logistics Vietnam 2019)”, ngày 20/9/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam phối hợp cùng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam tổ chức. Đây là sự kiện lớn về vận tải hàng không tại Việt Nam, được tổ chức hai năm một lần, quy tụ hơn 400 doanh nghiệp trong nước và quốc tế tham dự.

Tại hội nghị, các chuyên gia, nhà quản lý ngành logistics trong nước và quốc tế cùng thảo luận, chia sẻ về bức tranh ngành vận tải hàng không Việt Nam nói riêng và thế giới nói chung, thông qua các chủ đề chính như: vận tải hàng không và thương mại quốc tế trong kỷ nguyên 4.0; Logistics HUB - Xu hướng mới và cơ hội mới; thương mại điện tử quốc tế; tình trạng thiếu hụt nguồn nhân lực trong ngành vận tải hàng không... Cùng với hội nghị, Ban tổ chức cũng triển lãm trưng bày 50 gian hàng của hơn 400 doanh nghiệp sử dụng và cung cấp dịch vụ logistics trong nước và quốc tế.

Diễn đàn Thương mại và Đầu tư Việt Nam – UAE, ngày 15/10/2019 tại Hà Nội do Bộ Công Thương và Bộ Kinh tế Các Tiểu vương quốc Arab Thống nhất (UAE) phối hợp tổ chức. Mục tiêu của Diễn đàn nhằm thúc đẩy quan hệ hợp tác song phương trong lĩnh vực kinh tế thương mại và đầu tư giữa hai nước, tạo điều kiện cho gần 20 doanh nghiệp lớn của UAE và các tập đoàn lớn của Việt Nam tăng cường cơ hội hợp tác đầu tư và kinh doanh trong lĩnh vực thương mại, năng lượng, dầu khí, ngân hàng, logistics, cơ sở hạ tầng...

Tại diễn đàn, Đoàn UAE đã giới thiệu Dự án Dubai cửa ngõ thương mại, logistics ở Trung đông với nội dung chủ yếu là Kế hoạch “World Logistics Passport”. Kế hoạch này nhằm thu hút và tạo thuận lợi cho hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam thông qua trung tâm logistics Dubai đi các thị trường mới của Việt Nam ở Mỹ La tinh và châu Phi, ngoài các thị trường khác, bằng đường biển và đường hàng không. Với vị trí địa lý, các phương tiện logistics và đặc biệt là thủ tục hải quan thuận lợi, sẽ giúp cho hoạt động logistics, vận chuyển hàng hóa nhanh chóng và tiết kiệm chi phí. UAE muốn hợp tác với Việt Nam trong kế hoạch “World Logistics Passport” này ở Dubai và ở Việt Nam.

Ngoài những hội nghị, hội thảo tiêu biểu đã liệt kê trên đây, cuối năm 2019 tại Việt Nam sẽ diễn ra hai sự kiện quan trọng trong lĩnh vực logistics bao gồm:

Diễn đàn Logistics Việt Nam 2019 (VLF 2019), ngày 22-23/11/2019 tại Đà Nẵng do Bộ Công Thương phối hợp với Thời báo Kinh tế Việt Nam tổ chức.

Diễn đàn Logistics Việt Nam là sự kiện thường niên lớn nhất về logistics của Việt Nam, quy tụ sự tham gia của tất cả các tổ chức, cơ quan, doanh nghiệp có hoạt động liên quan đến logistics. Diễn đàn Logistics Việt Nam 2018 được tổ chức vào ngày 7 tháng 12 năm 2018 tại Quảng Ninh do Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ chủ trì, với sự tham gia của Lãnh đạo nhiều Bộ ngành, tỉnh thành và các doanh nghiệp dịch vụ logistics, doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước và quốc tế.

Năm nay, Diễn đàn Logistics Việt Nam 2019 sẽ được tổ chức tại Đà Nẵng trong hai ngày 22 - 23 tháng 11 với sự tham gia của các Bộ, ngành, địa phương, hiệp hội, doanh nghiệp trong và ngoài nước. Với 01 phiên toàn thể mang chủ đề “Logistics hỗ trợ nâng cao giá trị nông sản” và 02 phiên chuyên đề “Logistics kết nối hành lang kinh tế Đông - Tây” và “Kinh tế chia sẻ trong logistics” cùng với các hoạt động khảo sát thực tế và kết nối doanh nghiệp bên lề, Diễn đàn sẽ bàn thảo những vấn đề chiến lược và thực tiễn của ngành Logistics Việt Nam trong mối tương quan với bối cảnh kinh tế trong nước và quốc tế và trước xu hướng phát triển của công nghệ số; tập trung phân tích và hiến kế giải pháp phát triển Logistics hành lang kinh tế Đông - Tây, tạo động lực quan trọng thúc đẩy phát triển vùng kinh tế trọng điểm; tăng cường kết nối đa phương, kết nối chuỗi giá trị tạo nền tảng bền vững phát triển ngành logistics Việt Nam đáp ứng yêu cầu thực tiễn và xu hướng phát triển toàn cầu.

Hội nghị “Hiệp hội giao nhận vận tải các nước ASEAN lần thứ 29 (AFFA-29)”, ngày 29-30/11/2019 tại TP Hồ Chí Minh do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đăng cai tổ chức. Đây là Hội nghị ngành nghề giao nhận vận tải, logistics, được tổ chức hàng năm theo hình thức luân phiên giữa 10 nước thành viên ASEAN. Hội nghị dự kiến có sự tham gia của 100 đại biểu bao gồm Ban lãnh đạo AFFA, đại diện 10 Hiệp hội thành viên, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, logistics của các nước thành viên. Bên cạnh việc thảo luận về hoạt động và thông qua các báo cáo hoạt động của AFFA, tại Hội nghị cũng sẽ diễn ra hoạt động trao đổi hợp tác cụ thể giữa các Doanh nghiệp giao nhận, vận tải logistics của các nước nhằm tạo điều kiện cho các doanh nghiệp thúc đẩy quan hệ hợp tác làm ăn, tăng cường hợp tác nghề nghiệp giữa các nước.

4.3. Hợp tác quốc tế về logistics

4.3.1. Các hoạt động trao đổi đoàn

Năm 2019 tiếp tục chứng kiến bước phát triển tích cực trong quan hệ hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics. Bên cạnh các hoạt động giao lưu, kết nối doanh nghiệp trong các hội nghị, hội thảo trong nước, 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 đã được tổ chức.

Bảng 13. Một số hoạt động trao đổi đoàn năm 2019

STT	Hợp tác	Thời gian	Nội dung chủ yếu
1	Bộ Công Thương tổ chức đoàn công tác khảo sát, kết nối logistics hành lang kinh tế Đông Tây (Việt Nam - Lào - Thái Lan)	21-28/4/2019	+ Tăng cường trao đổi, hợp tác tháo gỡ khó khăn trong phát triển logistics giữa các nước trên tuyến hành lang Kinh tế Đông - Tây; + Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) đã MOU hợp tác với Phòng Thương mại Khon Kaen, Hội Doanh nhân Việt Nam tại Khon Kaen.
2	Thỏa thuận hợp tác giữa các bên thành lập Liên minh Vận tải Đa phương thức giữa ASEAN- Trung Quốc tại Singapore	Tháng 4/2019	Thành lập Trung tâm Logistics Quốc tế Nam Ninh Trung Quốc - Singapore (CSLP), tại Nam Ninh, Trung Quốc. VLA đã được phép thành lập Văn phòng đại diện hỗ trợ các Doanh nghiệp Logistics Việt Nam trong việc kinh doanh tại CSLP.
3	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam ký MOU hợp tác với Cảng biển Barcelona, Tây Ban Nha	Tháng 5/2019	Tăng cường hợp tác, tạo cơ hội cho các hội viên tiếp cận, hợp tác với các trung tâm logistics hiện đại ở châu Âu.
4	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam phối hợp với Hiệp hội CAMFFA (Cambodia) tổ chức Chương trình B2B matching cho doanh nghiệp	25-26/7/2019	Kết nối 36 Doanh nghiệp dịch vụ logistics Cambodia và khoảng 30 Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, tìm hiểu thủ tục hải quan tại cửa khẩu Mộc Bài, hoạt động làm hàng xuất nhập khẩu và quá cảnh tại Cảng Cái Mép- Thị Vải và gặp gỡ trao đổi hợp tác làm ăn giữa doanh nghiệp hai nước, qua đó thúc đẩy khả năng hợp tác vận chuyển hàng qua biên giới giữa hai nước.
5	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia Hội chợ Trung Quốc - ASEAN lần thứ 16 (CAEXPO 2019) và Hội nghị Thương đỉnh Thương mại & Đầu tư Trung Quốc - ASEAN 2019 (CABIS 2019) tại Nam Ninh, Quảng Tây, Trung Quốc	21-24/9/2019	+ VLA cùng các thành viên AFFA, khởi động hình thành Hành lang thương mại trên bộ-trên biển quốc tế mới để chia sẻ cơ hội phát triển + VLA chia sẻ về cơ hội và tiềm năng của Hành lang thương mại trên đất liền quốc tế mới (Kết nối Trùng Khánh - Nam Ninh - Khâm Châu) đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics của Việt Nam, tình hình phát triển, các cơ hội và thách thức của ngành dịch vụ logistics Việt Nam, nhấn mạnh đến vai trò cửa ngõ của Việt Nam tại ASEAN, về tiềm năng kết nối các tuyến hành lang đường sắt, đường bộ và đường biển qua Hà Nội và cảng biển nước sâu Lạch Huyện.

6	Đoàn công tác của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia Hội nghị hàng năm 2019 của Liên đoàn Giao nhận vận tải Thế giới (FIATA), tổ chức tại Nam Phi	1-5/10/2019	VLA vận động đăng cai tổ chức Hội nghị FIATA 2022 và Hội nghị FIATA RAP 2020 tổ chức tại Việt Nam
7	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam phối hợp với Hiệp hội SLA (Singapore) tổ chức Chương trình B2B matching cho doanh nghiệp	29/11/2019	20 Doanh nghiệp dịch vụ logistics Singapore và các Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, gặp gỡ thảo luận hợp tác và tham quan các kho động lạnh, cảng biển, hạ tầng giao thông vận tải khác.
8	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam ký văn bản 3 bên "Thỏa thuận hợp tác vận tải đa phương thức" giữa VLA với Port, Customs and Free Zone Corporation và DP World FZE	15/10/2019	- Hợp tác trong việc tận dụng các phương tiện của trung tâm logistics lớn đa phương tiện Dubai nhằm mở rộng phạm vi điểm đến cho hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam vào thị trường Trung Đông, châu Phi và Nam Mỹ. - Trao đổi kiến thức và kỹ năng quản lý vận tải đa phương thức, logistics thông minh, tự động hóa và công nghệ cao. - Thiết lập và xúc tiến quan hệ giữa các bên qua mạng kết nối, hội nghị, hội thảo và các hoạt động kinh doanh quốc tế. - Tận dụng các cơ sở đa phương thức của Dubai vì mục đích thúc đẩy thuận lợi thương mại giữa các nước. - Nhất trí tiếp tục trao đổi cụ thể về Dự án và kế hoạch "World Logistics Passport"

4.3.2. Đầu tư trực tiếp nước ngoài

Theo số liệu thống kê của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về số liệu đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Việt Nam trong lĩnh vực vận tải và kho bãi được cấp phép theo ngành kinh tế, năm 2018 tổng số vốn đăng ký là 486,75 triệu USD, trong đó: số dự án cấp mới là 76 dự án với số vốn đăng ký cấp mới 223,92 triệu USD; Số lượt dự án tăng vốn là 24 dự án, vốn đăng ký tăng thêm là 52.90 triệu USD; Số lượt góp vốn mua cổ phần là 195 lượt với tổng giá trị góp vốn là 209,93 triệu USD.

9 tháng đầu năm 2019, tổng số vốn đăng ký là 230,17 triệu USD, trong đó: số dự án cấp mới là 82 dự án với số vốn đăng ký cấp mới 95,29 triệu USD; Số lượt dự án tăng vốn là 19 dự án, vốn đăng ký tăng thêm là 37,17 triệu USD; Số lượt góp vốn mua cổ phần là 199 lượt với tổng giá trị góp vốn là 97,71 triệu USD.

Lũy kế số dự án còn hiệu lực đến ngày 20/8/2019 là 791 dự án với tổng số vốn đăng ký là 4.986,92 triệu USD, chiếm 2,68% tổng số dự án và 1,41% tổng số vốn so với tổng số các dự án trong các ngành.

CHƯƠNG 5

LOGISTICS

**NÂNG CAO GIÁ TRỊ
NÔNG SẢN**

CHƯƠNG 5

LOGISTICS NÂNG CAO GIÁ TRỊ NÔNG SẢN

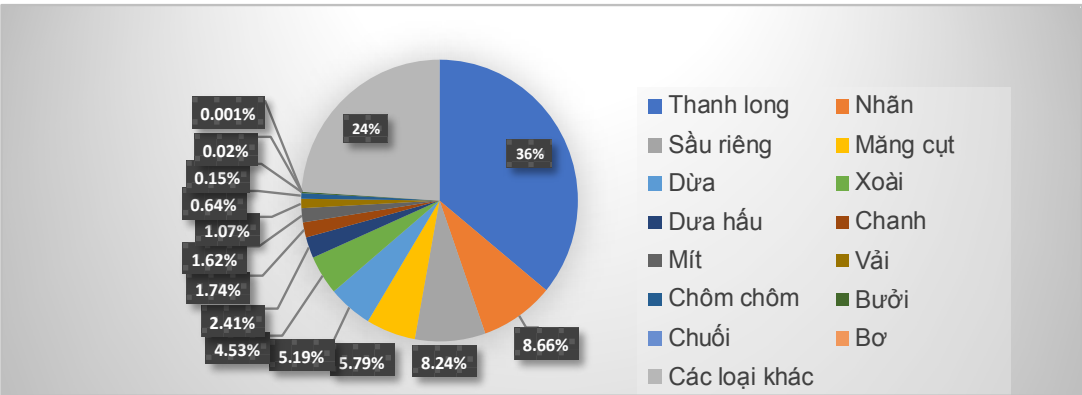
5.1. Khái quát

5.1.1. Tình hình sản xuất và xuất khẩu nông sản của Việt Nam

Hiện nay, cả nước có 5 khu vực sản xuất nông nghiệp chủ yếu bao gồm Tây Bắc, Bắc Trung Bộ, Tây Nguyên, Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long (chiếm 34.1% sản lượng cả nước).

Theo báo cáo của Bộ Công Thương đầu năm 2019, rau quả là một trong 13 sản phẩm nông nghiệp chủ lực của Việt Nam. Xuất khẩu rau quả của Việt Nam chiếm khoảng 1,4% tổng nhập khẩu rau quả của thế giới (khoảng 270 tỉ USD năm 2018). Thống kê từ Tổng cục Hải quan cho thấy các thị trường nhập khẩu nông sản chủ yếu của Việt Nam năm 2018 bao gồm Trung Quốc (73,1%), Hoa Kỳ (3,7%), Hàn Quốc (3%), Nhật Bản (2,8%), Hà Lan (1,6%).

Hình 22. Cơ cấu xuất khẩu trái cây Việt Nam 2018



Nguồn: Thống kê từ Tổng cục Hải quan, 2019

5.1.2. Đặc điểm của logistics phục vụ hàng nông sản

Việc bảo quản các sản phẩm nông sản có một số đặc thù như: chu kỳ sử dụng ngắn, dễ hư hỏng, tính thời vụ và theo mùa, cần bảo quản ở nhiệt độ thấp, nhiệt độ cho mặt hàng nông sản khác nhau cần được kiểm soát khác nhau tùy từng giai đoạn. Do đó, logistics phục vụ hàng nông sản đòi hỏi một quá trình tích hợp từ khâu sản xuất, thu hoạch, chế biến, đóng gói, lưu trữ, vận chuyển, và phân phối đến người tiêu dùng cuối cùng. Vì vậy, doanh nghiệp làm logistics hàng nông sản, cần nắm rõ các quy định của từng thị trường xuất khẩu của khách hàng để đảm bảo cung cấp dịch vụ phù hợp và an toàn.

Hiện nay, những dự án liên quan đến việc phát triển chuỗi cung ứng nông nghiệp hay chuỗi

giá trị sản phẩm ngày càng được đề cao và chú trọng tính tích hợp hệ thống, tập trung xây dựng một mạng lưới gắn kết từ sản xuất, thu hoạch, chế biến, lưu trữ và vận chuyển cũng như sự chú trọng và đầu tư vào hệ thống logistics chuỗi lạnh (cold chain logistics) như là tiền đề để giảm thiểu rủi ro và gia tăng giá trị hàng nông sản.

5.1.3. Tác động của logistics đến sản xuất và thương mại nông sản

Hiện nay có nhiều bất cập của logistics ảnh hưởng tới quá trình sản xuất và thương mại nông sản, tuy nhiên Báo cáo này tập trung vào một số điểm bất cập chính bao gồm tiêu chuẩn đóng gói hàng hóa chưa được chuẩn hóa, chi phí logistics còn chưa hiệu quả, hạn chế trong đầu tư công nghệ chuỗi lạnh và sự thiếu liên kết trong hệ thống thông tin thị trường.

5.1.3.1. Tiêu chuẩn đóng gói hàng hóa chưa được chú trọng và đồng nhất

Đóng gói đúng cách rất quan trọng đối với logistics phục vụ nông sản vì xử lý các sản phẩm dễ dàng hơn khi vận chuyển giữa các điểm thu gom và các thị trường tiêu thụ.

Tuy nhiên, rất ít người quan tâm đến chặng đầu tiên của logistics nông sản, trong đó nông sản, thực phẩm được di chuyển từ các nông trại, vườn trái cây, hộ chăn nuôi đến các chợ bán buôn địa phương hay các chợ đầu mối hiếm khi được đóng gói hoặc sơ chế trước khi đóng gói. Nếu có, phương pháp đóng gói được sử dụng một cách thủ công dẫn đến phát sinh hư hỏng, thiệt hại và các nguy cơ mất an toàn thực phẩm tiềm ẩn. Ngoài ra còn nhiều thiếu sót trong việc sử dụng các phương pháp đóng gói hiện đại nhưng người sử dụng lại không thành thạo dẫn đến lãng phí, tỉ lệ hao hụt cao, hay không có tiêu chuẩn đóng gói được áp dụng rộng rãi cho trái cây, rau quả và các sản phẩm nông sản khác. Các tiêu chuẩn đóng gói khác nhau được sử dụng tại các điểm khác nhau trong chuỗi cung ứng và việc thiếu các tiêu chuẩn này làm gián đoạn dòng hàng hóa từ một điểm trong chuỗi cung ứng sang điểm khác khi hàng hóa buộc phải được dỡ xuống và đóng gói lại, làm mất thời gian, tổn chi phí vận tải và chi phí nhân công, gây ra hiện tượng hư hỏng sản phẩm do không được bảo quản ở nhiệt độ thích hợp trong lúc chuyển đổi phương tiện hay địa điểm.

5.1.3.2. Chi phí logistics còn chưa hiệu quả

Khảo sát thực tế tại các doanh nghiệp xuất khẩu nông sản thuộc các nhóm hàng rau quả, hàng cà phê cho thấy chi phí logistics hiện nay vẫn chiếm tỷ trọng khá cao trong giá thành hàng hóa xuất khẩu. Cụ thể, với đặc thù của hàng nông sản, các doanh nghiệp xuất khẩu nông sản hiện nay phần lớn sử dụng điều kiện thương mại nhóm C (chẳng hạn CFR), do đó riêng chi phí vận tải quốc tế cho 1 kg thanh long sang Mỹ vào khoảng 3,5 USD/1 kg (bằng phương thức vận tải hàng không), chưa tính chi phí chiếu xạ tùy loại trái cây dao động trong khoảng từ 0,5 USD - 1 USD/kg cũng như chưa tính chi phí vận tải nội địa. Như vậy, nếu bán cho nhà nhập khẩu Mỹ với giá khoảng 7 USD/1 kg thì riêng chi phí logistics vận tải quốc tế đã chiếm khoảng 50% giá xuất khẩu.

Đối với hàng nông sản xuất khẩu từ Đồng bằng sông Cửu Long, với khó khăn do không xuất khẩu trực tiếp từ vùng trồng mà phần lớn vận chuyển lên Thành phố Hồ Chí Minh để xuất

đi từ Cảng Cát Lái hay vận chuyển ra Cái Mép để vận chuyển tuyến trực tiếp đi châu Âu hay châu Mỹ do đó tăng chi phí và kéo dài thời gian. Cụ thể, qua khảo sát cho thấy, thời gian vận chuyển đường bộ từ Cần Thơ - Cát Lái là 5 tiếng, Cần Thơ - Cái Mép là 8 tiếng, trong khi vận chuyển bằng đường thủy tuyến Cần Thơ - Cát Lái là 18 tiếng; Cần Thơ - Cái Mép là 36 tiếng và chi phí vận tải dao động từ 7 - 14 triệu tùy thuộc vận chuyển bằng đường bộ hay thủy, container 20 feet hay 40 feet và sử dụng container lạnh hay container thường tùy từng loại trái cây.

Đối với hàng cà phê, với vùng trồng chủ yếu tại Buôn Ma Thuột, Đắk Nông, Đắk Lắk hay Gia Lai thì thời gian vận chuyển ra cảng, chẳng hạn từ Buôn Ma Thuột - Cát Lái từ 9 -10 tiếng với đoạn đường khoảng 380km với chi phí vận tải bộ khoảng từ 10-15 USD/1 tấn. Như vậy với 1 container 20 feet có thể vận chuyển được 20 tấn thì chi phí vận tải nội địa đã là 200-300 USD/TEU. Với hàng cà phê thì do tập quán thương mại, các doanh nghiệp cà phê Việt Nam thường xuất khẩu với giá FOB (giao lên tàu tại cảng xếp hàng ví dụ Cát Lái, theo Incoterms 2010) do đó nếu với giá bán 1.500 USD/tấn thì chi phí logistics vận tải nội địa chiếm khoảng 1% giá bán chưa kể chi phí lưu kho bãi trung bình 10 USD/tấn/tháng. Như vậy, nếu chỉ xét tổng chi phí logistics vận tải nội địa đối với mặt hàng cà phê xuất khẩu năm 2018 (năm 2018 xuất khẩu cà phê Việt Nam đạt 1.882 triệu tấn với trị giá 3.544 tỷ USD) thì chi phí vận tải nội địa có thể tương đương 35 triệu USD.

5.1.3.3. Công nghệ chuỗi lạnh (cold chain) còn mới và chưa được áp dụng phổ biến

Thực tế khi phỏng vấn các hộ nông dân hay một số doanh nghiệp vận tải về việc sử dụng cold chain, rất ít doanh nghiệp biết khái niệm này vì tên gọi của nó còn khá mới mẻ và lạ lẫm, chưa được phổ biến rộng khắp. Logistics chuỗi lạnh vẫn còn trong giai đoạn mới phát triển ở Việt Nam, hiện nay chỉ có một phần rất nhỏ trái cây và rau quả, sản phẩm thịt, cá được phân phối bằng công nghệ logistics chuỗi lạnh. Xe tải đông lạnh chỉ chiếm số lượng rất nhỏ, chủ yếu một số doanh nghiệp lớn đầu tư nhằm phục vụ các doanh nghiệp có nhu cầu vận chuyển nông sản xuất khẩu.

Bên cạnh đó, do mới phát triển nên các thiết bị vận tải trang bị cho cold chain so với các nước khác còn thiếu chuyên nghiệp, rất nhiều xe không có cách nhiệt tiêu chuẩn, bảo quản xe vận chuyển. Xe tải đông lạnh hiện đại cũng thiếu trầm trọng, các loại xe đông lạnh và cách nhiệt đúng chuẩn được sử dụng rất thấp, chỉ chiếm 0,3% tỷ lệ hàng hóa vận chuyển bằng xe. Ở các nước phát triển như Hoa Kỳ, tỉ lệ này là 1% và 2,6% ở Anh, Đức đã đạt 3%. Ngoài ra, việc thiếu các thiết bị làm lạnh chuyên nghiệp như tủ đông, công suất của kho lạnh và xe vẫn còn rất thấp, việc đảm bảo nhiệt độ kho và xe lạnh đúng chuẩn nhiệt độ của các sản phẩm nông sản vẫn còn chưa được quản lý triệt để là những vấn đề mà mảng logistics chuỗi lạnh ở Việt Nam đang phải đối mặt.

Ngoài ra, chuỗi cung ứng lạnh còn cần có kết nối công nghệ thông tin giữa doanh nghiệp chủ hàng, các chủ hộ nông nghiệp hình thành mạng lưới thông tin logistics nội bộ và trong chuỗi cung ứng, giúp các bên trong chuỗi có thể kiểm soát nhiệt độ và theo dõi tình trạng hàng hóa, từ đó có thể theo dõi thời gian vận chuyển cùng nhiệt độ đầu vào, đầu ra cũng

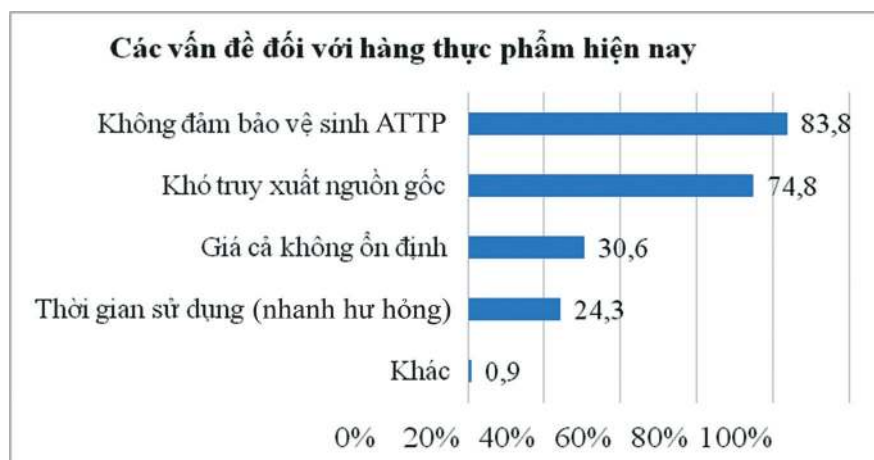
như trong suốt quá trình vận chuyển của hộp lạnh, xe lạnh đảm bảo được việc kiểm soát và xử lý mọi vấn đề phát sinh.

5.1.4. Khảo sát sơ bộ về nhu cầu của người tiêu dùng liên quan đến thực phẩm nông sản an toàn

Để đánh giá nhu cầu của người tiêu dùng đối với mặt hàng nông sản, nhóm nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) và Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đã thực hiện khảo sát trực tiếp người tiêu dùng (NTD). Một vấn đề đáng lưu ý là chỉ có 49% NTD trả lời có quan tâm đến truy xuất nguồn gốc sản phẩm, trong khi đó có 47% NTD phản hồi muốn tìm hiểu nhưng không có đủ thông tin, chỉ có 4% người trả lời nói rằng họ mua tại các cửa hàng uy tín nên không cần thiết phải truy xuất nguồn gốc hàng hoá.

Sự lo lắng về nông sản thực phẩm kém an toàn được thể hiện rõ ràng qua kết quả khi có tới 83,8% NTD được khảo sát cho rằng hàng hoá hiện nay không đảm bảo vệ sinh an toàn thực phẩm, 74,8% cho rằng hầu như hàng rất khó để truy xuất nguồn gốc, 24,3% cho rằng sản phẩm nhanh hư hỏng.

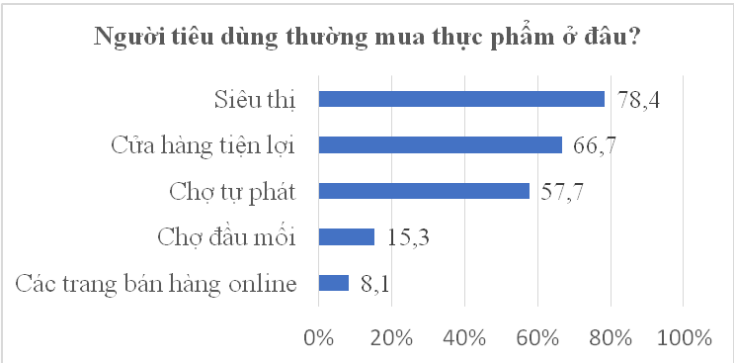
Hình 23. Các vấn đề đối với hàng thực phẩm hiện nay



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Có sự thay đổi tích cực khi thói quen mua hàng từ siêu thị và các cửa hàng tiện lợi đã tăng lên và có một phần khách hàng mua thực phẩm qua các trang bán hàng online (8,1%).

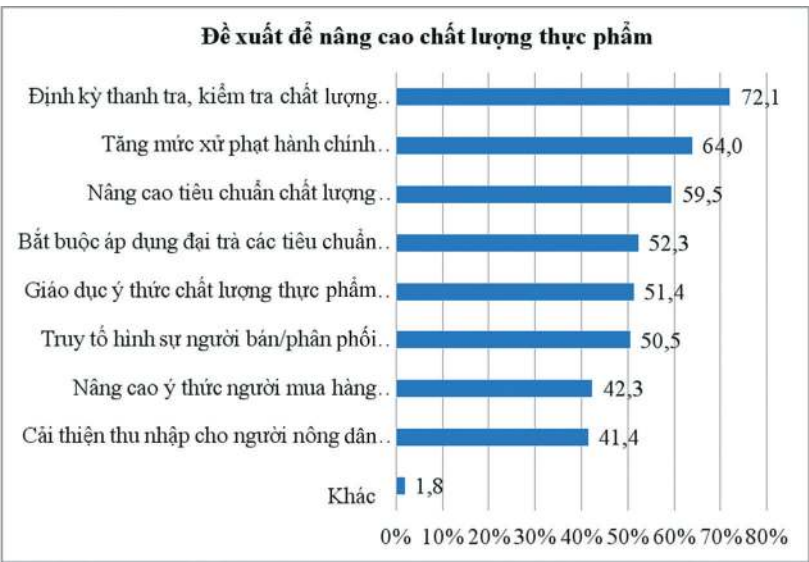
Hình 24. Các địa điểm mua thực phẩm của người tiêu dùng



Để cập đến các tiêu chí lựa chọn nơi mua thực phẩm, trong đó tươi ngon là yếu tố quan trọng hàng đầu với 85,6% khách hàng được khảo sát chọn lựa. Bên cạnh đó có thể thấy người tiêu dùng ngày càng có quan tâm hơn đến nguồn gốc xuất xứ của hàng, đặc biệt là thực phẩm với 54,1% NTD lựa chọn. Vì vậy các doanh nghiệp cung cấp hàng nông sản, thực phẩm cần chú ý đến vấn đề an toàn thực phẩm, nguồn gốc sản phẩm hơn là chỉ chú ý đến giá.

Về đề xuất dưới góc độ người tiêu dùng để mong muốn có được thực phẩm an toàn để sử dụng, có 72,1% cho rằng nên định kỳ kiểm tra, thanh tra chất lượng thực phẩm từ các cơ quan chuyên ngành.

Hình 25. Đề xuất của người tiêu dùng



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

5.2. Chuỗi cung ứng lạnh

5.2.1. Khái quát

Chuỗi cung ứng lạnh (hay gọi là chuỗi lạnh) ngày càng phổ biến nhất là với xu thế phát triển công nghệ bảo quản lạnh hiện nay trên thế giới. Chuỗi lạnh của Việt Nam có lịch sử hình thành non trẻ chỉ khoảng 20 năm gần đây, với những kho lạnh thương mại đầu tiên được xây dựng khoảng từ giữa thập niên 90.

Một nghiên cứu được công bố bởi CEL Consulting nhằm đo lường tổn thất thực phẩm và sử dụng chuỗi lạnh tại Việt Nam với phạm vi nghiên cứu bao gồm sản xuất, xử lý sau thu hoạch, lưu trữ và vận chuyển đến điểm phân phối trái cây, rau, thịt và hải sản. Kết quả cho thấy trung bình, 25,4% sản phẩm nông sản được sản xuất bị hư hỏng trước khi được đưa đến các nhà máy chế biến hoặc trung tâm phân phối. Rác thải từ thực phẩm trong chuỗi nông nghiệp của Việt Nam cao hơn 5,3% so với tiêu chuẩn của Tổ chức Nông nghiệp và Lương thực Liên hợp quốc (FAO) định ra đối với Nam và Đông Nam Á.

Nghiên cứu của CEL cũng tiết lộ rằng chỉ có 14% các nhà sản xuất Việt Nam được liên kết với các giải pháp chuỗi lạnh, trong đó ngành thủy sản chiếm 42,1% trong tổng số các nhà sản xuất. Ngoài ra, trong khi việc sử dụng chuỗi lạnh là 66,7% đối với nhà xuất khẩu, thì chuỗi lạnh chỉ được áp dụng bởi 8,2% các nhà sản xuất cung cấp cho thị trường nội địa. Sự khác biệt này phản ánh các tiêu chuẩn chất lượng cao và chuỗi lạnh do các thị trường xuất khẩu mà các nhà xuất khẩu Việt Nam phải tuân thủ, nhưng lại cho thấy sự dễ tính của thị trường nội địa và mối nguy tiềm ẩn đối với sức khỏe của người tiêu dùng Việt Nam.

Vì không có yêu cầu cao đối với thị trường trong nước, các bên có xu hướng không sử dụng chuỗi lạnh để bảo quản thực phẩm một cách phổ biến vì nó tạo thêm chi phí trực tiếp. Ở Việt Nam, việc giữ cho hàng tươi sống hầu hết được giải quyết theo tốc độ ra thị trường. Ví dụ, các sản phẩm tươi được mang từ các trang trại đến các điểm bán hàng trong một khoảng thời gian rất ngắn, cho phép tổn thất được giữ ở mức tương đối chấp nhận được.

Theo nhận định của Thời báo Kinh tế Việt Nam (2019), hiện nay các bên dường như vẫn coi chuỗi lạnh là chi phí chứ không phải tài sản. Tuy nhiên trong tương lai chắc chắn phải thay đổi nhận thức không chỉ chú ý đến yếu tố chi phí vì chuỗi lạnh sẽ giúp thực phẩm được bảo quản lâu hơn và chất lượng hơn.

5.2.2. Phân bố các kho lạnh tại Việt Nam

Hiện tại, hệ thống kho lạnh dịch vụ có tỷ lệ khai thác rất cao ở mức 90% cho thấy nhu cầu sử dụng kho lạnh ngày càng gia tăng. Các kho lạnh dịch vụ dẫn đầu trên thị trường hiện nay gồm: Swire Cold Storage Vietnam, Lotte Logistics Vietnam, Konoike Vina, CLK Cold Storage, Hùng Vương, Sojitz and Kokubu, Mekong Logistics, Kuehne Nagel, Preferred Freezer Services, Panalpina, Triton Container International, DB Schenker, Agility Logistics Vietnam, APL Vietnam, Maersk Line, Transimex, MP Logistics, Vinafco Vietnam, HPD, Emergent cold, ABA Cooltrans, Panasato, Phan Duy, Alpha, Quang Minh, Satra, Lotte - Sea. Bên cạnh đó, còn

có các nhà kho tự sở hữu bởi các doanh nghiệp sản xuất có sức chứa khoảng từ 50 - 150 tấn dành cho hàng tiêu thụ nội địa hoặc các nhà kho tự sở hữu cỡ vừa đến to có dung tích chứa khoảng từ 3.000 – 10.000 pallet để phục vụ hàng xuất khẩu.

Mekong Logistics ở tỉnh Hậu Giang là kết quả của sự đầu tư vào năm 2015 của Công ty Minh Phú và Công ty CP Gemadept Logistics nhằm phát triển hoạt động xuất khẩu hàng thủy sản. Đây được xem là kho lạnh lớn nhất ở Đồng bằng sông Cửu Long với sức chứa 50.000 pallet.

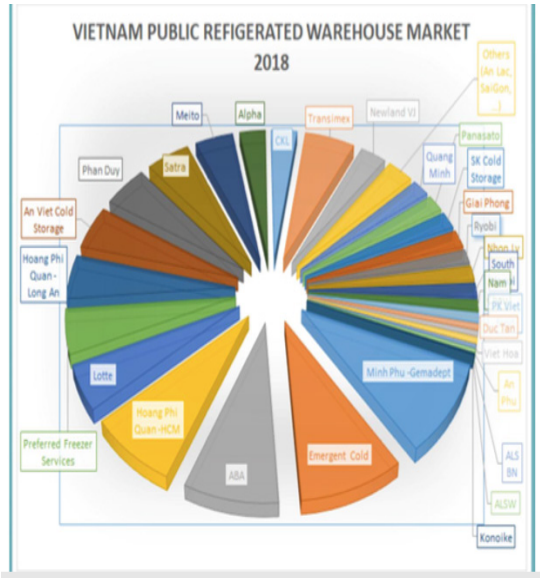
Trong những năm gần đây, với nhu cầu gia tăng của thị trường sử dụng kho lạnh, một số công ty logistics đã mạnh dạn đầu tư cơ sở hạ tầng kho lạnh với quy mô lớn. Thực tế năng lực tính theo pallet là chủ yếu, do với sự phát triển công nghệ, các kho có thể được xây để khai thác nhiều tầng, kệ.

Hiện nay, theo thống kê thì số lượng các siêu thị mini tăng lên và các cửa hàng tiện lợi tăng gấp 3 lần nên phát sinh nhu cầu rất cao về kho lạnh và hệ thống vận tải lạnh để giữ hàng hoá tươi và đảm bảo chất lượng lâu dài.

Việt Nam được kỳ vọng có khoảng 1.200 – 1.300 siêu thị, 180 trung tâm thương mại, 157 cửa hàng vào năm 2020. Chính vì vậy Trung tâm phân phối bao gồm kho lạnh cần tăng về số lượng và dung tích để đáp ứng nhu cầu phát triển của hệ thống siêu thị.

Tuy nhiên thị trường kho lạnh Việt Nam còn khá phân mảnh, những nhà cung cấp dịch vụ kho lạnh có thị phần tương đối như Emergent Cold, Minh Phú Gemadept, ABA, Hoàng Phi Quân, Lotte, An Việt Cold Storage, Phan Duy, Satra, Meto, Alpha, Transimex nhưng cũng chỉ mới đáp ứng được một phần rất nhỏ của thị trường cũng như chưa tích hợp nhiều dịch vụ trong kho lạnh.

Hình 26. Thị phần của các kho lạnh cho thuê ngoài của Việt Nam



Nguồn: Emergent Cold (2019)

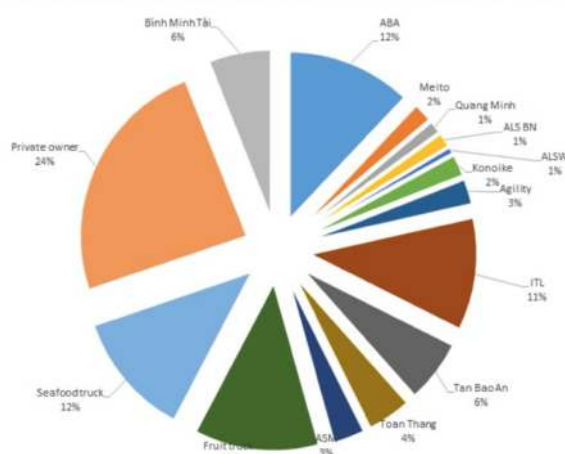
Theo báo cáo của Emergent Cold (2019) đánh giá năng lực cung cấp dịch vụ của kho lạnh tại Việt Nam hiện nay như sau: hơn 50% doanh nghiệp có thể cung cấp được từ 6 - 7 dịch vụ trong kho lạnh. Hơn 20% doanh nghiệp cung cấp được từ 9 - 11 dịch vụ, và 20% là cung cấp ít hơn 5 dịch vụ. Một phần rất nhỏ doanh nghiệp cung cấp được đến 16 dịch vụ trong kho lạnh. Các dịch vụ được cung cấp chủ yếu như sau: dịch vụ vận tải & phân phối, dịch vụ cross-docking, dịch vụ giá trị gia tăng như bốc xếp hàng hóa; dịch vụ thay bao bì, in tem, dán nhãn; dịch vụ giao nhận, vận tải hàng hóa và container từ nhà máy hoặc cảng; lựa hàng, phân loại hàng hóa theo yêu cầu;... Khả năng tích hợp nhiều dịch vụ của nhà cung cấp dịch vụ kho lạnh sẽ tạo sức cạnh tranh tốt và đảm bảo chất lượng hàng hóa trong toàn chuỗi dịch vụ khép kín.

5.2.3. Vận tải lạnh và các thiết bị khác

Bên cạnh nhu cầu về kho lạnh, nhằm hướng đến phục vụ phân khúc bán lẻ nội địa, nhu cầu gia tăng đối với vận tải lạnh để tích hợp vào chuỗi cung ứng. Hiện nay, khá nhiều công ty vận tải đầu tư để tham gia vận tải lạnh. Có thể kể đến một số công ty điển hình như ABA, ITL, Bình Minh Tải, Agility...

Hình 27. Thị phần vận tải lạnh của Việt Nam năm 2018

VIETNAM PUBLIC REFRIGERATED TRANSPORT MARKET - 2018



Nguồn: Emergent Cold (2019)

ABA Cooltrans (chiếm thị phần vận tải lạnh 12% năm 2018), là nhà cung cấp vận chuyển được kiểm soát nhiệt độ cho các nhà bán lẻ lớn hiện đại, đã phát triển một đội xe gồm 200 đầu xe tải kiểm soát nhiệt độ và kho lạnh với 22.000 pallet để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng cho thực phẩm lạnh và mát. Công ty có kế hoạch bổ sung thêm 200 xe tải và hai cơ sở lưu trữ lạnh vào năm 2020.

Trong khi đó, SCS Vietnam, sau khi được mua lại bởi Coldent Cold từ John Swire & Sons, đang vận hành một mạng lưới kiểm soát nhiệt độ tại hệ thống nhà kho trải dài khắp Việt Nam, với năng lực khoảng 275.000 pallet không gian lưu trữ lạnh, sử dụng các công nghệ kho và vận chuyển tích hợp tiên tiến.

Thị trường dịch vụ chuỗi cung ứng lạnh trong nước tiềm năng đã thu hút số lượng ngày càng tăng của các công ty logistics đa quốc gia đến Việt Nam, thiết lập các cơ sở như một phần trong chiến lược của họ để mở rộng phạm vi địa lý để hỗ trợ nhu cầu tăng nhanh của khách hàng.

Một doanh nghiệp khác là Carrier, một phần của UTC Climate, Controls & Security, một đơn vị của United Technologies Corp toàn cầu, gần đây đã cam kết hỗ trợ tỉnh Tây Ninh tiếp cận các nguồn tài chính thông qua Quỹ Khí hậu xanh để phát triển chuỗi cung ứng lạnh theo quy định tiêu chuẩn tiên tiến, để cắt giảm tổn thất sau thu hoạch. Nhà cung cấp dịch vụ Transicold cũng đang tìm cách tăng cường cung cấp hệ thống và thiết bị điện lạnh thương mại cho các siêu thị, nhà hàng và cửa hàng tiện lợi tại Việt Nam.

5.3. Logistics tại cửa khẩu biên giới

Năm 2018, thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc đạt 106,69 tỷ USD. Trong đó thương mại các mặt hàng nông sản đạt giá trị 11,12 tỷ USD (XK đạt giá trị 8,64 tỷ USD và NK đạt 2,47 tỷ USD). Riêng mặt hàng rau quả có kim ngạch xuất khẩu đạt trên 2,7 tỷ USD.

- Các sản phẩm nông lâm thủy sản Việt Nam xuất khẩu chính sang Trung Quốc bao gồm rau quả, cao su, thủy sản, gỗ và sản phẩm gỗ, lúa gạo, sắn và sản phẩm từ sắn, điều, cà phê, chè...
- Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn các sản phẩm của Việt Nam đứng thứ 1 đối với cao su, rau quả, sắn; đứng thứ 4 về chè; thứ 5 về thủy sản; thứ 9 về cà phê. Đặc biệt hàng năm khoảng 30 - 40% sản lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam được xuất khẩu vào thị trường Trung Quốc.

Trung Quốc từng được coi là một thị trường nhập khẩu dễ tính và nhập khẩu nhiều nông sản của Việt Nam. Tuy nhiên hiện nay, thị trường Trung Quốc ngày càng khó tính hơn với các quy định mới như sau:

- + Quản lý và đánh giá rủi ro cho một số loại hàng hóa lần đầu tiên nhập khẩu và chưa có trong danh mục (từ 2017);
- + Các loại thực phẩm xuất khẩu vào Trung Quốc đều phải có Giấy chứng nhận an toàn thực phẩm do cơ quan có thẩm quyền của nước xuất khẩu cấp (từ 01/10/2019);
- + Yêu cầu thông tin truy xuất nguồn gốc đối với sản phẩm nông sản thủy sản;
- + Quản lý danh mục hàng hóa thực phẩm được phép xuất khẩu vào Trung Quốc;
- + Quản lý danh sách cơ sở/doanh nghiệp đủ điều kiện xuất khẩu vào Trung Quốc (có chứng thư xuất khẩu);
- + Chỉ định cửa khẩu nhập, ...

Hiện nay, có 14 cửa khẩu giao thương chính giữa Việt Nam - Trung Quốc

Bảng 14. Các cửa khẩu giao thương chính giữa Việt Nam - Trung Quốc

STT	TÊN CỬA KHẨU VIỆT NAM	TÊN CỬA KHẨU TRUNG QUỐC	TỈNH
I	Cửa khẩu quốc tế		
1	Móng Cái	Đông Hưng	Quảng Ninh
2	Hữu Nghị	Hữu Nghị Quan	Lạng Sơn
3	Đồng Đăng	Bằng Tường	Lạng Sơn
4	Lào Cai	Hà Khẩu	Lào Cai
5	Lào Cai/ đường sắt	Sơn Yêu	Lào Cai
6	Kim Thành	Bắc Sơn	Lào Cai
7	Thanh Thủy	Thiên Bảo	Hà Giang
II	Cửa khẩu chính		
1	Tà Lùng	Thủy Khẩu	Cao Bằng
2	Trà Lĩnh	Long Bang	Cao Bằng
3	Sóc Giang	Bình Mãng	Cao Bằng
4	Ma Là Thàng	Kim Thủy Hà	Lai Châu
5	Xín Mần	Đô Long	Hà Giang
6	Chi Ma	Ái Diễm	Lạng Sơn
7	A Pa Chải	Long Phú	Điện Biên

Nguồn: Kết quả tổng hợp của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Logistics phục vụ hàng nông sản tại các cửa khẩu có những thuận lợi sau:

- Việt Nam có đường biên giới dài với Trung Quốc với các cửa khẩu và nhiều đường mòn lối mở ở các tỉnh biên giới nên việc xuất khẩu các mặt hàng nông sản rất thuận lợi.

- Hệ thống đường giao thông bắc nam, đường bộ Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hà Giang, Hà Nội - Cao Bằng đã được đầu tư và nâng cấp, rất thuận tiện cho vận chuyển hàng hóa của Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc và ngược lại.

Đối với thị trường Trung Quốc, hiện nay có một số thuận lợi như sau:

- Ưu đãi thuế quan trong Hiệp định thương mại tự do Trung Quốc - ASEAN (ACFTA);

- Thị trường Trung Quốc có nhu cầu cao về nhập khẩu hàng nông sản từ Việt Nam;

- Hiện nay có 9 loại trái cây của Việt Nam được xuất khẩu chính ngạch sang Trung Quốc: thanh long, dưa hấu, chôm chôm, xoài, vải, nhãn, chuối, mít và măng cụt.

- Việt Nam đang đề xuất mở cửa thị trường xuất khẩu chính ngạch các loại trái cây tươi: sầu riêng, chanh leo, bưởi, bơ, dưa, roi, na, chanh.

Tuy nhiên những tháng đầu năm 2019 xuất khẩu rau quả Việt Nam không khả quan. Trong

nhiều nguyên nhân thì việc Trung Quốc siết chặt quản lý biên mậu, đẩy mạnh việc truy xuất nguồn gốc và tăng cường quản lý chất lượng được đánh giá là có tác động lớn nhất. Do đã quen làm ăn tiểu ngạch nên nhiều doanh nghiệp đã lúng túng trước các tiêu chuẩn, quy chuẩn khi xuất khẩu chính ngạch. Kim ngạch xuất khẩu rau quả sang Trung Quốc quý I năm 2019 giảm gần 18% so với cùng kỳ năm trước đã đặt ra vấn đề lớn đó là nếu chỉ còn con đường xuất khẩu chính ngạch sang Trung Quốc thì nông sản Việt cần có giải pháp gì để thích ứng và phát triển bền vững.

Do Trung Quốc siết chặt tiểu ngạch, từ đầu năm tới nay, một số địa phương thu hoạch khoai lang, dưa đã gặp khó khăn vì thương lái Trung Quốc không thu mua. Gần đây nhất dưa Lào Cai đã không bán được sang Trung Quốc vì mặt hàng này chưa có trong danh sách được nhập khẩu. Một số xe sầu riêng từ Miền Tây sang biên giới phải quay đầu về bán nội địa vì lý do tương tự. Riêng quả vải, theo quy định mới thì trái không được để lẫn lộn với lá và cuống dài không quá 15 cm.

Việc xuất khẩu chính ngạch là cần thiết nhưng phải trải qua thời gian đàm phán lâu dài, điển hình để đàm phán cho một loại trái cây có thể mất cả thập kỷ, bởi đó là sự hội tụ chín muồi của cả hai bên về mặt sản xuất, về mặt canh tác, về mặt điều kiện sản phẩm, về mặt tiêu chuẩn chất lượng để đạt một sự đồng thuận và đồng bộ từ khâu gieo trồng, sản xuất, lưu thông, chế biến và đến tay người tiêu dùng. Do đó, những yêu cầu cơ bản nhất cần lưu ý đó là có truy xuất, đăng ký vùng trồng; có đăng ký các nhà sản xuất bao gói; có ghi nhãn, thậm chí hiện nay một số doanh nghiệp Trung Quốc yêu cầu đóng nhãn vào bao bì.

Hiện nay, với 9 loại trái cây xuất khẩu chính ngạch vào Trung Quốc, đã có 1.200 mã số vùng trồng được cấp, có khoảng 564 cơ sở sản xuất đã được Trung Quốc đồng ý. Cùng với vải, dưa hấu cũng đang được thắt chặt yêu cầu nhập khẩu chính ngạch với quy định cao hơn về bao bì. Từ 1/5/2019 dưa hấu dùng xốp lưới; mít dùng giấy dai Kraft, bao bì có in thông tin truy xuất; chuối dùng thùng giấy, túi nhựa để bọc trái đều phải in truy xuất nguồn gốc.

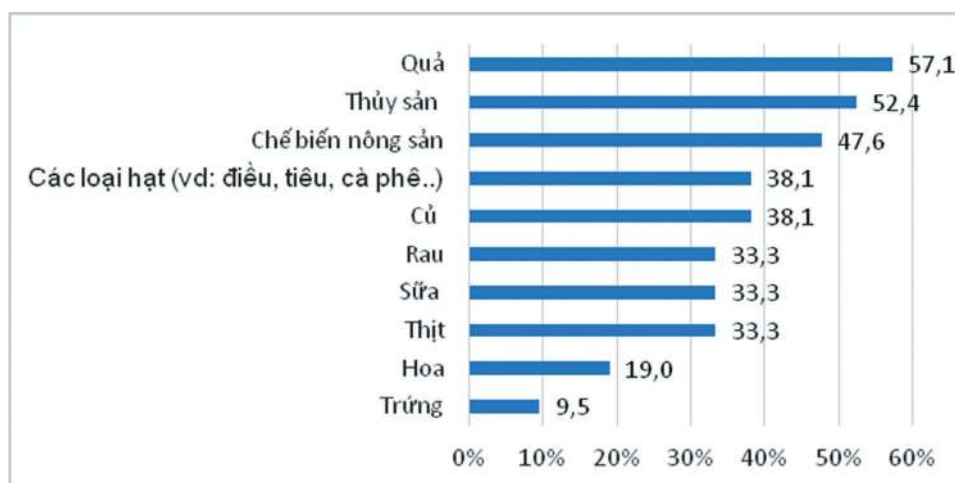
Công nghệ bảo quản trái cây đảm bảo hàng được tươi ngon khi đi đường bộ từ các vùng trồng qua Trung Quốc là vô cùng quan trọng. Trong năm 2018 trong gần 4 tỷ USD giá trị xuất khẩu của ngành rau quả thì Trung Quốc đã đạt 2,8 tỷ USD, chiếm 78% tỷ trọng xuất khẩu. Như vậy, đây vẫn là thị trường rất lớn cho rau quả Việt Nam mở rộng khối lượng và giá trị xuất khẩu. Vì vậy, con đường xuất khẩu chính ngạch sẽ là con đường bền vững để nông sản Việt Nam thay đổi về mọi mặt.

5.4. Tình hình hoạt động logistics phục vụ hàng nông sản

Để đánh giá hiện trạng logistics phục vụ hàng nông sản, nhóm nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) và Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đã thực hiện khảo sát trực tiếp các doanh nghiệp logistics. Phân khúc khách hàng cụ thể mà các doanh nghiệp logistics phục vụ, dẫn đầu là doanh nghiệp kinh doanh mặt hàng quả với 57% số doanh nghiệp logistics trả lời, xếp thứ 2 và 3 là hàng thủy sản và nông sản chế biến với số thống kê 52% và 47% (Hình 28).

Thị trường nông sản Thành phố Hồ Chí Minh là nơi các doanh nghiệp logistics tập trung phục vụ (85% doanh nghiệp tham gia khảo sát), kế đến là Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ với lần lượt 51,9% và 40,7%. Một phần ba số doanh nghiệp trả lời (33,3%) phục vụ cho thị trường miền Bắc, con số doanh nghiệp đáp ứng cho thị trường miền Trung ít nhất với khoảng 1/5 số doanh nghiệp khảo sát trả lời. Rất ít các doanh nghiệp tham gia trả lời (3,7%) hoạt động trên phạm vi toàn quốc. Kết quả khảo sát cũng cho thấy Đông Nam Á, Nhật Bản và Trung Quốc là thị trường xuất nhập khẩu chủ yếu của hàng nông sản do các doanh nghiệp logistics phục vụ.

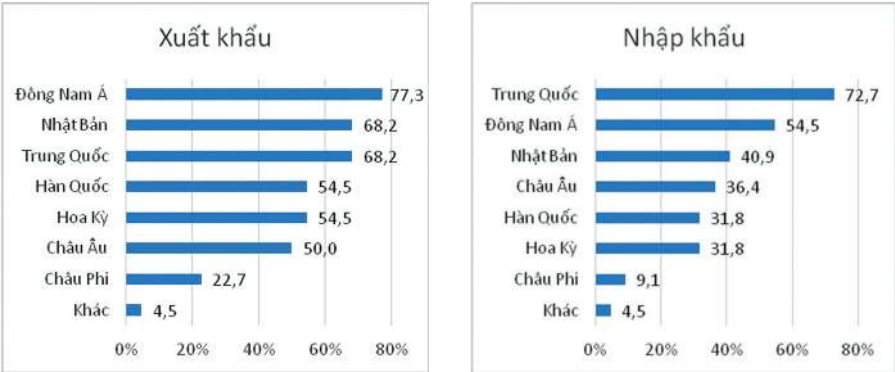
Hình 28. Phân khúc khách hàng của doanh nghiệp logistics



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Các thay đổi chính sách từ thị trường tiêu thụ liên quan đến từng mặt hàng cụ thể cần được các doanh nghiệp logistics chú trọng để tổ chức chuỗi các hoạt động dịch vụ. Năm 2019 đánh dấu thay đổi to lớn về chính sách thị trường của rau quả Việt Nam, đó là việc xuất khẩu chính ngạch theo yêu cầu của Trung Quốc. Các yêu cầu mới về xuất khẩu chính ngạch sang Trung Quốc như: cuống quả phải được cắt sát quả, không để lá, có tem truy xuất nguồn gốc, yêu cầu cần phải có mã *đóng gói* và mã *vùng trồng*. Các yêu cầu và thủ tục liên quan đến kiểm tra dư lượng hóa chất và chứng nhận vùng trồng khi xuất khẩu đi các thị trường khó tính như Mỹ hay châu Âu cũng là những vấn đề yêu cầu thời gian và chi phí với nhà xuất khẩu. Các quốc gia đang có xu hướng ngày càng nâng cao hàng rào kỹ thuật về kiểm dịch thực vật và an toàn vệ sinh thực phẩm, truy xuất nguồn gốc sản phẩm, việc này đòi hỏi doanh nghiệp logistics phải chú trọng đến việc tổ chức các công đoạn liên quan nhằm đáp ứng nhu cầu của đối tác.

Hình 29. Thị trường xuất nhập khẩu của khách hàng DN hàng nông sản

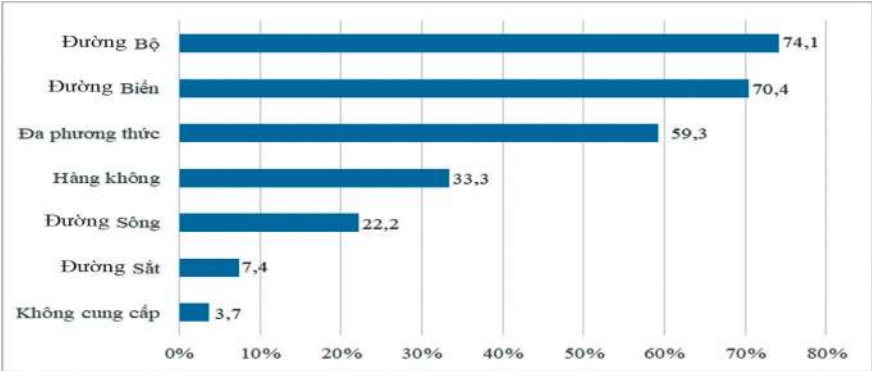


Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Yêu cầu trong bảo quản của mặt hàng nông thủy sản ảnh hưởng lớn đến quyết định lựa chọn loại hình vận chuyển. Đường bộ vẫn là sự lựa chọn hàng đầu đối với các doanh nghiệp chủ hàng khi vận tải đường sắt chậm phát triển và vận tải thủy nội địa tốn thời gian hơn. Yêu cầu này càng cấp bách hơn đối với những loại hàng yêu cầu chạy đua với thời gian như hàng nông sản. Nắm bắt được tình hình này, các công ty vận tải bộ phát triển nhanh chóng với đội xe đáp ứng yêu cầu của khách hàng khi cung cấp nhiều loại xe với trọng tải khác nhau, xe lạnh, có thể đáp ứng nhanh chóng yêu cầu vận chuyển của khách hàng nhờ tính linh động.

Các doanh nghiệp tham gia khảo sát khi được hỏi về phương thức vận tải công ty sử dụng chủ yếu để vận chuyển hàng lạnh, đường bộ và đường biển được chọn làm phương thức chủ yếu với lần lượt 74,1% và 70,4% số doanh nghiệp trả lời. Hơn 20% số doanh nghiệp chọn vận tải thủy nội địa và chỉ có hơn 7% chọn đường sắt làm phương thức vận tải. Số liệu này phản ánh thực tế vận tải thủy nội địa còn nhiều hạn chế và mạng lưới đường sắt chậm phát triển. Tuy nhiên, gần 60% doanh nghiệp trả lời kết hợp các phương thức vận tải khác nhau để phục vụ hàng nông sản.

Hình 30. Phương thức vận tải cung cấp bởi DN logistics phục vụ hàng nông sản

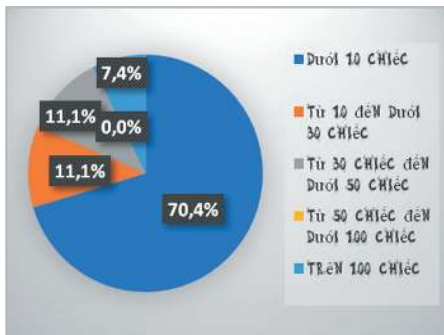


Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Khi được hỏi về cơ sở vật chất của doanh nghiệp logistics phục vụ hàng nông sản, số doanh nghiệp sở hữu đội xe chuyên chở hàng lạnh dưới 10 chiếc chiếm 70,4% cho thấy sự phù hợp với số liệu của các báo cáo trước về số lượng doanh nghiệp logistics quy mô vừa và nhỏ ở nước ta. Số doanh nghiệp sở hữu đội xe từ 10 đến 50 chiếc chiếm 22,2% và 7,4% doanh nghiệp có đội xe trên 100 chiếc.

Số doanh nghiệp sở hữu kho lạnh chiếm gần 45% số doanh nghiệp được khảo sát, trong đó nhiều nhất là sở hữu 1 đến 2 kho chiếm 22,2%. Theo kết quả phỏng vấn sâu doanh nghiệp, nhu cầu về kho lạnh trong chuỗi cung ứng phục vụ thị trường nông và thủy sản của Việt Nam vẫn còn rất tiềm năng. Hiện nay nguồn cung kho lạnh vẫn còn thiếu hụt so với nhu cầu, cước lưu kho cao, có những kho phải đặt trước một năm mới có chỗ gửi hàng.

Hình 31. Số lượng đầu xe vận chuyển hàng lạnh



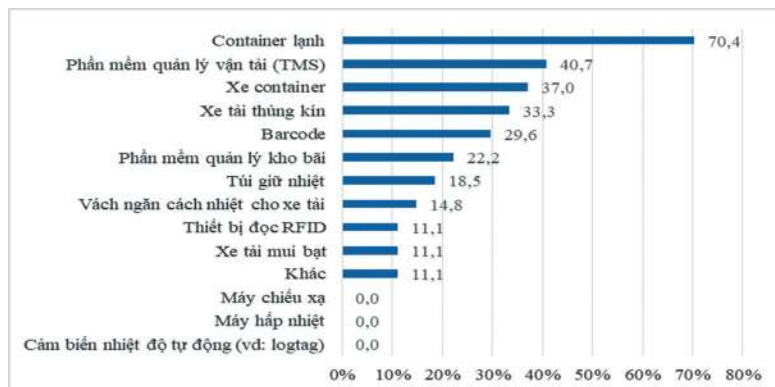
Hình 32. Số kho lạnh của DN logistics



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Khi được khảo sát các trang thiết bị sử dụng cho việc phục vụ nông sản hàng lạnh, container lạnh là thiết bị được trả lời sử dụng nhiều nhất với 70% số doanh nghiệp trả lời, tiếp theo là phần mềm quản lý vận tải, xe container và xe tải thùng kín. Các thiết bị chuyên dụng cho vận tải hàng lạnh như túi giữ nhiệt, vách ngăn cách nhiệt cho xe tải, máy chiếu xạ hay máy hấp nhiệt hiện còn ít chú trọng đầu tư.

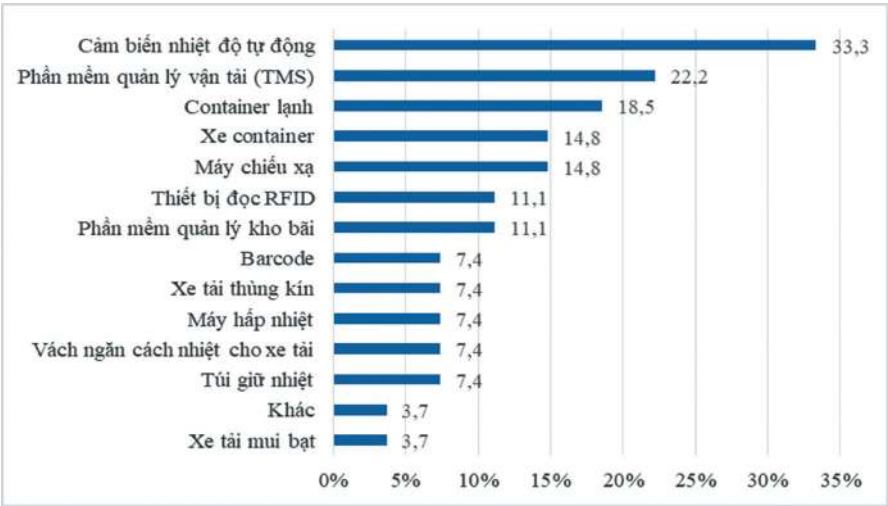
Hình 33. Trang thiết bị đang sử dụng phục vụ hàng lạnh



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Đáp ứng tầm nhìn dài hạn, doanh nghiệp logistics dự định đầu tư cho thiết bị cảm biến nhiệt tự động với số trả lời nhiều nhất chiếm 33%, phần mềm quản lý vận tải (22%), container lạnh (18%). Có thể nhận thấy xu hướng các doanh nghiệp logistics khi lựa chọn đầu tư sẽ tập trung nhiều vào các thiết bị có thể phục vụ cho đa dạng mặt hàng.

Hình 34. Trang thiết bị dự định đầu tư của DN logistics



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

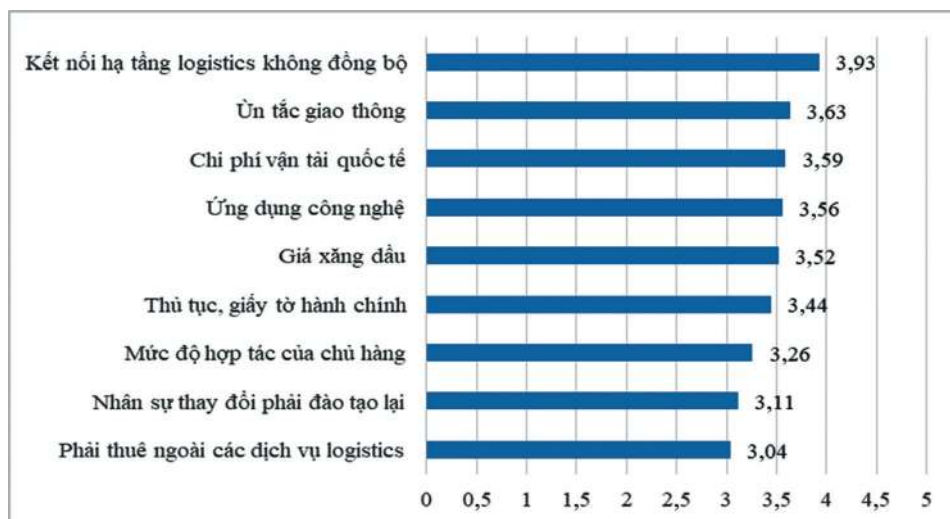
Chi phí logistics biến động nhiều tùy theo giá trị mặt hàng và yêu cầu bảo quản. Phản hồi từ doanh nghiệp, chi phí logistics của hàng hồ tiêu chiếm tỷ trọng thấp (15%), hàng trái cây chế biến dạng khô (15%) đến tỷ trọng khá cao với hàng trái cây tươi (60 - 70%). Khi các nhà xuất khẩu hàng trái cây tươi phải lưu tâm đến chi phí kho lạnh, vận chuyển lạnh, chiếu xạ, cũng như tỷ lệ hao hụt cao hơn. Chi phí vận chuyển luôn được quan tâm trong chi phí các loại cấu thành chi phí logistics. Trong khi giá cước vận tải biển mang tính cạnh tranh, giá cước hàng không được các doanh nghiệp đánh giá cao hơn các nước trong khu vực, cụ thể chênh lệch cao hơn so với Thái Lan 1 USD/kg tại thời điểm khảo sát, bên cạnh đó tình trạng thiếu các chuyến bay thẳng cũng là một trở ngại. Xe chạy rỗng một chiều vẫn đang là thực trạng đáng lưu tâm, gây phát sinh chi phí cho doanh nghiệp logistics và người chịu thiệt thòi là doanh nghiệp khách hàng sử dụng dịch vụ. Đây là mối quan tâm của doanh nghiệp logistics nhằm mục tiêu cắt giảm chi phí và tăng sức cạnh tranh, nhưng luôn đối mặt trước thực trạng không có khách hàng chở hàng chiều về.

Với câu hỏi đánh giá mức độ ảnh hưởng của các yếu tố làm tăng chi phí logistics cho hàng nông sản theo thang điểm 1 - 5 (1- Không ảnh hưởng đến 5- Ảnh hưởng rất nhiều). Ba yếu tố dẫn đầu được đánh giá ảnh hưởng nhiều nhất đến chi phí phục vụ hàng lạnh gồm sự đồng bộ của kết nối hạ tầng, tắc nghẽn giao thông và chi phí vận tải quốc tế.

Qua phỏng vấn trực tiếp các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, kết quả phản hồi cơ sở hạ tầng quá tải vẫn luôn là vấn đề nóng, ảnh hưởng trực tiếp đến chuỗi cung ứng hàng nông sản. Với tình trạng kết nối vận tải đa phương thức vào cảng vẫn còn kém, doanh nghiệp chỉ có duy nhất một lựa chọn đưa hàng đến cảng bằng đường bộ, điều này dẫn đến tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng tại các cửa ngõ cảng và sân bay. Trong khi một số cảng thiếu chân hàng, ví dụ công suất của cụm Cảng Cái Mép trung bình vào khoảng 40 - 50% (tính đến cuối năm 2018, theo Bộ Giao thông vận tải), tuyến đường độc đạo ra cảng Cát Lái luôn trong tình trạng ùn tắc, cả hai thực trạng trái ngược đều do hệ thống giao thông kết nối kém. Thời gian phát sinh thêm do tắc nghẽn làm tổn chi phí lưu kho bãi, gia tăng các rủi ro trong khâu bảo quản lạnh với cả hàng nông sản và thủy sản, cũng như ảnh hưởng đến uy tín và lợi thế cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam.

Một vấn đề bức bách khác với doanh nghiệp là một số bất cập trong các cơ chế chính sách và quy định về phí và lệ phí liên quan đến cơ sở hạ tầng và vận tải bộ. Doanh nghiệp logistics phản hồi giá xăng dầu, phí BOT, phí bảo trì đường bộ, và những chi phí không chính thức đang tạo gánh nặng lớn và cấu thành lớn đến chi phí vận tải mà doanh nghiệp cung cấp nông sản phải chịu khi thống kê cho thấy $\frac{3}{4}$ số doanh nghiệp nông sản được khảo sát thuê ngoài dịch vụ vận chuyển.

Hình 35. Đánh giá yếu tố ảnh hưởng lên chi phí logistics phục vụ hàng lạnh



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Khảo sát cũng cho thấy chi phí cho dịch vụ vận tải biển tăng cao từng năm. Các khoản phụ phí mà các hãng tàu biển áp dụng thu đối với việc vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được các chuyên gia đánh giá chiếm khoảng 1% tổng kim ngạch xuất khẩu của ba ngành dệt may - da giày - thủy sản. Giá các loại phí, phụ phí tăng trung bình 20%/năm. Theo thống kê khảo sát hiện có hơn 20 loại phí và phụ phí mà các hãng tàu đang thu của

các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam. Một số phí thu được đánh giá chưa hợp lý như phí khai báo trọng lượng (VGM), phí truyền dữ liệu,... Một số hãng tàu đưa ra các dạng phí mới: phí dịch vụ vận chuyển nhanh nếu muốn nhận hàng nhanh, phí mất cân bằng container (CIC), phí xà lan, phí nhiên liệu khẩn cấp. Bên cạnh đó, các mức phí của các hãng tàu khác nhau không đồng nhất: phí xếp dỡ hàng hóa (THC) từ 90 - 120 USD, phí Bill, phí D/O từ 750.000 - 1.000.000 VNĐ/bill tùy hãng. Việc tăng cước phí đồng loạt, tăng nhiều lần và chỉ báo trước thời gian ngắn (có khi chỉ 2-3 ngày) khiến các doanh nghiệp xuất nhập khẩu bị động.

Mạng lưới kết nối cung cầu là bài toán cần được giải một cách hiệu quả nhằm mang lại lợi ích chung. Ví dụ điển hình mùa cao điểm thu hoạch của nông sản như hồ tiêu rơi vào tháng 1 đến tháng 3 hay cà phê là giai đoạn tháng 12 và tháng 1 - giai đoạn quanh thời gian Tết, doanh nghiệp đối mặt với khó khăn không có nhà cung cấp xe chuyên chở. Do đó, cần cải thiện hơn nữa tính liên kết giữa người cung cấp dịch vụ vận tải và khách hàng, và liên kết giữa người cung cấp dịch vụ vận tải với nhau với mục tiêu cùng có lợi đó là giảm tình trạng xe chạy rỗng một chiều và san sẻ thị trường hàng phục vụ trong những mùa cao điểm khi thu hoạch nông sản không có đủ đầu xe cung cấp dịch vụ.

Hộp 7: Công ty Vina T&T - “Cạnh tranh là phải đảm bảo lợi ích của khách hàng”

Thành lập năm 2014, Vina T&T Group hiện gồm bảy công ty con kinh doanh tập trung vào lĩnh vực xuất khẩu trái cây Việt Nam. Hiện nay, công ty đang xây dựng nhà máy dứa tươi Kim Thanh lớn nhất tỉnh Bến Tre với công suất dự kiến là 25 triệu trái mỗi năm nằm ngay cạnh vùng nguyên liệu 200 héc ta theo các tiêu chuẩn quốc tế như HACCP, ISO; dự kiến đưa vào hoạt động vào cuối năm 2019.

Trái cây là một ngành nông nghiệp gặp nhiều rủi ro do điều kiện khí hậu, trái cây dễ chứa sinh vật ngoại lai, ... Thêm vào đó, chuỗi giá trị ngành phải đảm bảo sự khép kín với nhiều mắt xích quan trọng từ khâu làm sạch đất, nguồn nước, chọn giống tốt, nguồn phân bón an toàn, thuốc trừ sâu cho đến qui trình thu hoạch, bảo quản, vệ sinh, đóng gói và xuất khẩu. Việc kết nối giữa Vina T&T Group với bốn (04) nhà: nhà quản lý, nhà đầu tư, nhà khoa học và nhà nông nhằm phát triển chuỗi giá trị đạt hiệu quả cao dựa trên cơ chế chia sẻ lợi nhuận và san sẻ trách nhiệm. Nhờ vậy, qua qui trình xử lý, trái dứa tươi xuất khẩu của Vina T&T Group sẽ bảo quản được tới 80 ngày, nhãn 45 - 60 ngày, thanh long 30 ngày và xoài 30 ngày.

Năm 2018, doanh thu Vina T&T Group đạt 30 triệu USD và là đơn vị dẫn đầu xuất khẩu vào Hoa Kỳ, chiếm 50% số lượng trong khoảng 15 doanh nghiệp Việt Nam xuất khẩu trái cây tươi vào thị trường khó tính này.

Hiện nay, Vina T&T Group là doanh nghiệp tiên phong thực hiện việc truy xuất nguồn gốc trái cây với việc cung cấp công nghệ từ Tập đoàn Bưu chính Viễn thông - VNPT. Trên mỗi loại trái cây của Vina T&T Group sẽ có các mã số để khách hàng có thể kiểm tra và truy xuất nguồn gốc sản phẩm, độ đáp ứng yêu cầu về vùng trồng, giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật của Cục Bảo vệ thực vật và Cục Kiểm dịch động thực vật Hoa Kỳ (APHIS) cùng các chỉ số, bón phân cách 30 ngày thu hoạch... nhằm đảm bảo sự cam kết của Vina T&T Group về việc cung cấp đến khách hàng trái cây sạch, tươi và ngon nhất.



Thành công của Vina T&T Group trên chặng đường xuất khẩu hàng trái cây ra thế giới có sự góp phần của hợp tác bền vững giữa công ty và các DN logistics trong đó CMU Logistics là một điển hình. Vina T&T Group hiện nay là một trong những doanh nghiệp chế biến xuất khẩu nông sản hàng đầu tại Việt Nam với sự cam kết luôn mang đến những sản phẩm và dịch vụ tốt nhất cho khách hàng. Trên chặng đường phát triển cùng với những thách thức lớn của thị trường trong nước và thế giới, Vina T&T Group cam kết sẽ giữ vững thương hiệu nhằm hướng đến sự phát triển bền vững và nâng tầm, đưa thương hiệu nông sản Việt Nam vươn xa thế giới.

Nguồn: Vina T&T Group và tổng hợp của nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

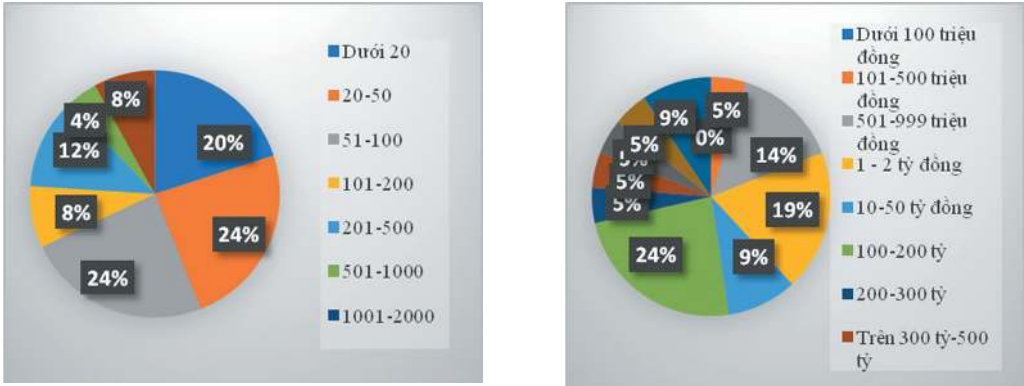
5.5. Tình hình sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp nông sản

5.5.1. Hiện trạng

Để đánh giá hiện trạng sử dụng dịch vụ logistics phục vụ hàng nông sản, nhóm nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) và Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đã thực hiện khảo sát và phỏng vấn trực tiếp các doanh nghiệp nông sản ở Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng bằng sông Cửu Long, Đắk Lắk, Lâm Đồng, Bình Dương, Đồng Nai,... Trong số các công ty chuyên về hàng nông sản được khảo sát có 72,7% công ty có hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá, còn lại là các công ty hoạt động như các thương lái và doanh nghiệp bán lẻ tương đương nhau (36,4%), công ty chế biến nông sản (31,8%) và chuyên phân phối hàng nông sản ra thị trường (27,3%).

Quy mô nhân sự và doanh thu của các doanh nghiệp tham gia khảo sát cũng bao gồm từ doanh nghiệp vừa và nhỏ đến doanh nghiệp lớn. Có những doanh nghiệp có doanh thu cao trên 4.000 tỷ đồng nhưng cũng có một số doanh nghiệp được khảo sát với kết quả kinh doanh dưới 2 tỷ đồng. Về nhân sự cũng ghi nhận sự đa dạng trong quy mô, trong đó có 8% doanh nghiệp có trên 2000 nhân viên, nhưng cũng có 20% doanh nghiệp có quy mô dưới 20 nhân viên.

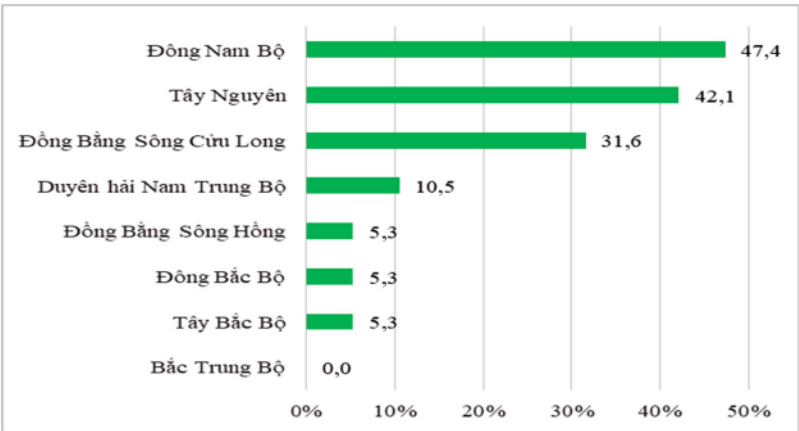
Hình 36. Quy mô nhân sự và doanh thu các DN tham gia khảo sát



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Các công ty tham gia khảo sát có nguồn thu mua nguyên vật liệu trải khắp Việt Nam, tùy thuộc vào từng loại mặt hàng, trong đó vùng Đông Nam Bộ là nơi có nhiều công ty thu mua nhất (47,4%), sau đó đến Tây Nguyên (42,1%) với các mặt hàng như cà phê, tiêu.

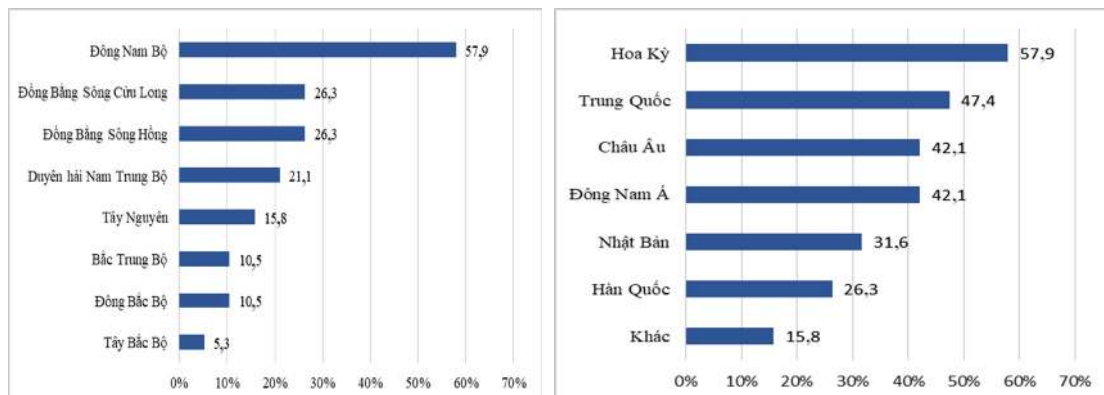
Hình 37. Vùng thu mua nguyên vật liệu của công ty



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

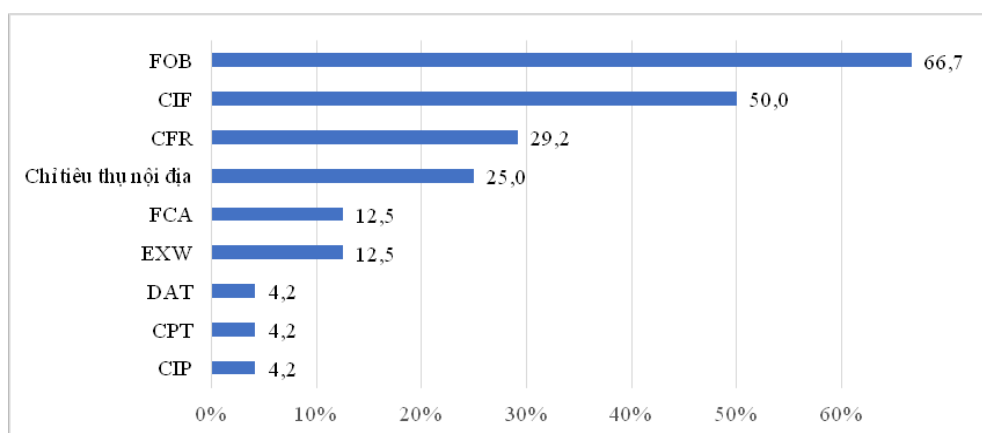
Đồng bằng sông Cửu Long cũng là nơi thu mua nhiều nguyên liệu và được coi là nguồn cung chủ yếu nông sản cho Thành phố Hồ Chí Minh. Kết quả này cũng là căn cứ gợi ý cho phát triển logistics nông sản hướng tới các vùng trồng và thu mua chính.

Về thị trường tiêu thụ, trong nội địa, khu vực Đông Nam Bộ là khu vực tiêu thụ nhiều nhất trong phạm vi khảo sát (57,9%), Đồng bằng Sông Cửu Long, Đồng bằng Sông Hồng cũng là hai khu vực tiêu thụ lớn có cùng phần trăm tiêu thụ là 26,3%.

Hình 38. Thị trường tiêu thụ chính của các công ty

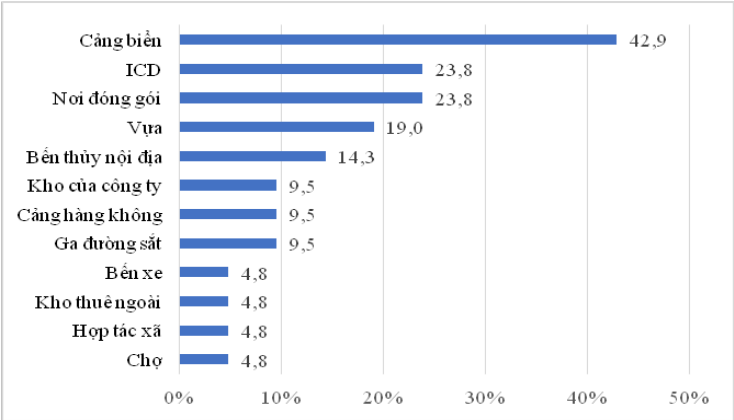
Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Đối với hoạt động xuất khẩu của các doanh nghiệp tham gia khảo sát, Hoa Kỳ là quốc gia nhập khẩu cao nhất chiếm trên 57%, Trung Quốc là quốc gia nhập khẩu các mặt hàng của Việt Nam tương đối nhiều với hơn 47%. Ngoài ra nhiều doanh nghiệp cũng đã xuất khẩu các mặt hàng đến thị trường tương đối khó tính như châu Âu và Nhật Bản. Việc lựa chọn điều kiện thương mại Incoterms (khảo sát tập trung vào Incoterms 2010) cũng ảnh hưởng đến phạm vi sử dụng dịch vụ logistics. Theo khảo sát thì đối với hàng xuất chủ yếu tập trung 2 điều kiện FOB (66,7%) và CIF (50%), ngoài ra do đặc thù hàng rau quả nên đa phần sử dụng điều kiện nhóm C (cụ thể là CFR, hoặc CIF). Riêng đối với thị trường Trung Quốc, người mua có thể đến tận vườn (chẳng hạn ở Phan Thiết hoặc Long An) thu mua tại chỗ, chất lên xe tải và trả tiền tại chỗ theo điều khoản EXW.

Hình 39. Các điều khoản Incoterms sử dụng trong xuất khẩu

Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

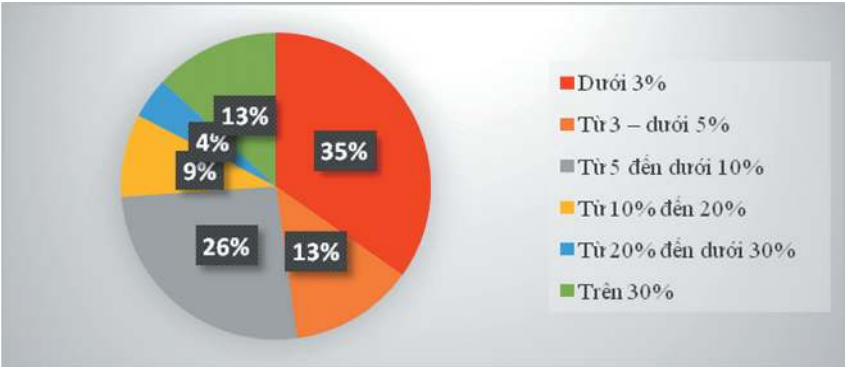
Hình 40. Địa điểm tập kết hàng trước khi đưa ra thị trường



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Điểm tập kết hàng đóng vai trò quan trọng trong việc tạo kết nối giữa vùng sản xuất và vùng tiêu thụ, do đó khả năng kết nối giao thông và hạ tầng là những điểm then chốt để doanh nghiệp nông sản quyết định lựa chọn vị trí tập kết phù hợp. Kết quả khảo sát tổng cộng hơn 76,2% doanh nghiệp tập kết hàng tại cảng biển (42,9%), ICD (23,8%) và cảng hàng không (9,5%) cho thấy lượng hàng nông sản chủ yếu tập trung cho xuất khẩu và sử dụng phương thức vận tải biển là chủ yếu do giá cước vận tải hàng không cao vì vậy chỉ phù hợp đối với hàng rau quả tươi có yêu cầu bảo quản đặc biệt và thời gian bảo quản sau thu hoạch ngắn. Còn lại là các điểm tập kết hàng phục vụ cho thị trường nội địa và xuất khẩu qua biên giới. Một điểm lưu ý nữa, theo các chuyên gia logistics hàng nông sản, xu thế thế giới sử dụng phương thức vận tải chi phí thấp như đường sắt, đường thủy trong vận tải nội địa hàng nông sản từ các điểm tập kết đến cảng xuất để phù hợp cấu trúc giá thành hàng hóa. Tuy nhiên ở Việt Nam, việc sử dụng vận tải bộ là chủ yếu trong vận tải hàng nông sản nội địa đã đẩy chi phí lên và tác động đến hạ tầng giao thông đường bộ.

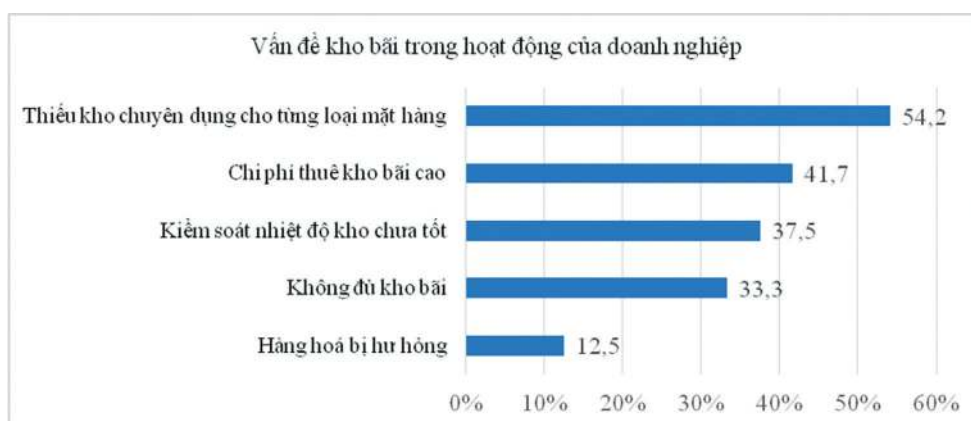
Hình 41. Chi phí logistics trong tổng chi phí của doanh nghiệp



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Tuy nhiên cũng có những dấu hiệu đáng mừng khi đánh giá về chi phí logistics trong tổng chi phí doanh nghiệp, 48% doanh nghiệp trả lời chi phí logistics cho hàng nông sản của họ chỉ dưới 5%, chỉ có khoảng 17% doanh nghiệp trả lời chi phí của họ từ 20% trở lên. Bên cạnh đó cũng cần phải xem xét lại yếu tố này, do các công ty có thể không thuê ngoài dịch vụ logistics nên chi phí này được tính vào chi phí sản xuất, một số tận dụng nhà máy làm nhà kho nên không bóc tách được chi phí lưu kho. Chính vì vậy con số ở đây có thể khả quan nhưng cũng phản ánh một thực tế là nhiều doanh nghiệp trong ngành nông sản tự làm khá nhiều dịch vụ trong khi mức độ thuê ngoài chưa cao, đặc biệt với dịch vụ kho hàng. Kết quả khảo sát cho thấy một trong những lý do khiến các doanh nghiệp nông sản tự đầu tư và khai thác kho hàng là do đặc thù của hàng nông sản, chẳng hạn về yêu cầu bảo quản ở nhiệt độ khác nhau đối với từng loại trái cây do đó doanh nghiệp nông sản có đủ năng lực tài chính sẽ chủ động đầu tư kho phục vụ cho phù hợp nhu cầu hàng hóa của doanh nghiệp. Điều đó, cũng cho thấy khó khăn đối với doanh nghiệp không có khả năng đầu tư kho, việc đi thuê ngoài là đương nhiên tuy nhiên vẫn đề tìm được đối tác doanh nghiệp logistics đáp ứng được yêu cầu là rất quan trọng. Kết quả khảo sát cho thấy có tới 54,2% doanh nghiệp nông sản cho rằng khó khăn đến từ việc thiếu kho chuyên dụng cho từng loại mặt hàng hay chi phí thuê kho bãi cao (41,7%).

Hình 42. Những khó khăn của doanh nghiệp liên quan đến kho bãi



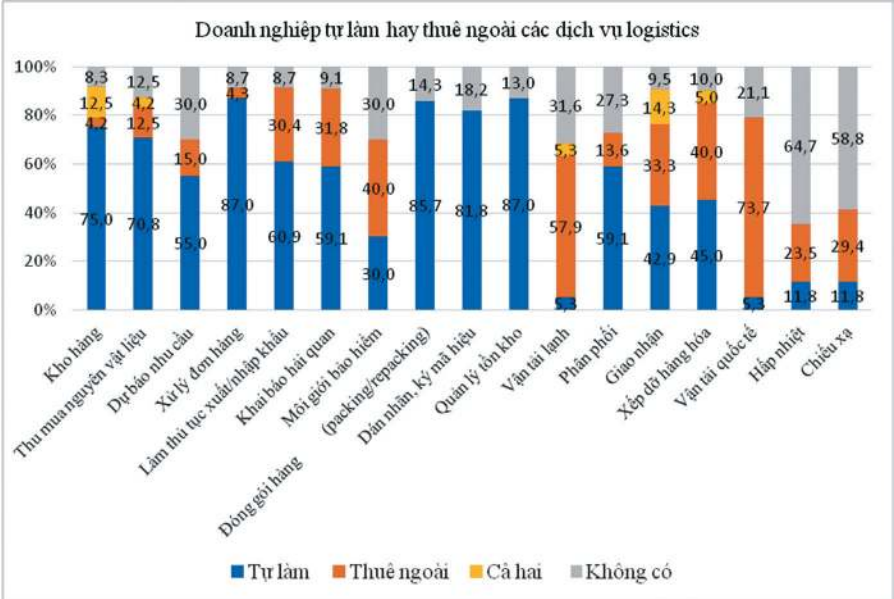
Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Bên cạnh đó, vấn đề kiểm soát nhiệt độ là vấn đề quan trọng đối với một số mặt hàng nông sản như rau, hoa và quả nên doanh nghiệp muốn chủ động kiểm soát để an tâm về chất lượng hàng hoá của mình. Ngoài ra, doanh nghiệp cũng cho rằng nếu thuê ngoài kho thì dễ bị rò rỉ thông tin khách hàng và làm mất khách hàng, nên họ tự làm để bảo mật thông tin.

Kết quả ở Hình 43 mô tả hoạt động tự làm hay thuê ngoài các dịch vụ logistics của doanh nghiệp chủ hàng nông sản. Trong đó có thể thấy những hoạt động kho hàng, thu mua nguyên vật liệu chiếm đến trên 70%. Đóng gói hàng, dán nhãn, ký mã hiệu, quản lý tồn kho, xử lý đơn hàng đều tự làm đến hơn 80%. Tỷ lệ tự làm khai báo thủ tục xuất nhập khẩu - hải

quan khoảng 60%. Riêng đối với vận tải hàng lạnh, vận tải quốc tế hầu hết doanh nghiệp thuê ngoài nhiều vì liên quan vấn đề kỹ thuật.

Hình 43. Tỷ lệ tự làm/thuê ngoài dịch vụ logistics của các công ty chế biến nông sản



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Vấn đề hao hụt trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ của hàng nông sản cũng là một lưu ý đối với hoạt động logistics. Bên cạnh sự hao hụt tự nhiên (vật lý), cũng có nguyên nhân từ khâu sơ chế, vận chuyển và bảo quản. Kết quả khảo sát và phỏng vấn thực tế các doanh nghiệp nông sản cho thấy chi phí logistics cao không đồng nghĩa với việc giảm hao hụt (do hao hụt tự nhiên) nhưng phản ánh ở góc độ nếu hoạt động logistics thực hiện tốt sẽ góp phần rất lớn để giảm hao hụt do các nguyên nhân phát sinh thực tế gây ra. Bảng 15 cho thấy tình hình chi phí logistics và tỷ lệ hao hụt trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ của các công ty chế biến nông sản.

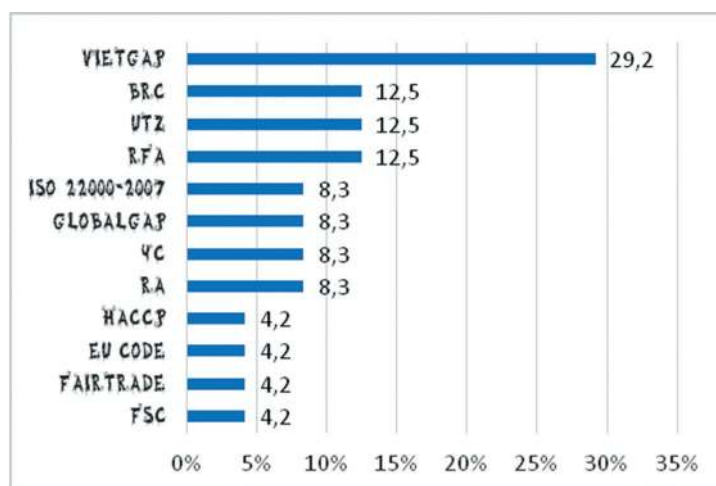
Bảng 15. Chi phí và tỷ lệ hao hụt trong các công ty chế biến nông sản

Stt	Lĩnh vực nông sản	Tỷ lệ chi phí logistics trên tổng chi phí	Tỷ lệ hao hụt trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ
1	Xuất khẩu chè	3 - 5%	<5%
2	Rau, quả	3 - 5%	5 - 10%
3	Chế biến nông sản	5 - 10%	5 - 10%
4	Xuất khẩu trái cây	trên 30%	dưới 5%
5	Hoa	trên 30%	dưới 5%

Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Để đạt tiêu chuẩn xuất khẩu hàng vào các thị trường quan trọng như Hoa Kỳ, châu Âu, Nhật Bản, Australia... chứng nhận về quy trình sản xuất an toàn đóng vai trò quan trọng. Kết quả khảo sát cho thấy tỷ lệ rất ít doanh nghiệp đạt tiêu chuẩn quốc tế như UTZ, Global GAP hay 4C.

Hình 44. Khảo sát doanh nghiệp đã có chứng nhận về quy trình sản xuất an toàn



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM
và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Việc lựa chọn doanh nghiệp logistics cũng được các doanh nghiệp nông sản chú trọng các tiêu chí chủ yếu như an toàn, có phương tiện định vị và gắn hộp đen (với vận tải bộ), chính xác về chứng từ, năng lực phải được kiểm chứng, khả năng kết nối mạng lưới của doanh nghiệp logistics cũng là một trong các tiêu chí quan trọng trong lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ của chủ hàng để cung cấp đầy đủ một chuỗi dịch vụ logistics tích hợp để đảm bảo chuỗi giá trị hàng nông sản có chất lượng.

5.5.2. Khó khăn

+ Về vị trí kho hàng, nhà máy chế biến:

Bên cạnh quan điểm truyền thống cho rằng nhà máy chế biến gần nguồn nguyên liệu sẽ thuận lợi hơn cho quá trình đóng hàng, tránh hao hụt trong quá trình vận chuyển, và dễ thu mua, các doanh nghiệp nông sản hiện nay cho rằng rất cần các kho hàng logistics dành cho hàng nông sản được xây dựng ở những vị trí kết nối trực tiếp với ga, cảng xuất để là nơi tập trung hàng thu mua từ nhiều nguồn và tiến hành xử lý, sơ chế và đóng gói trước khi xuất đi. Do vậy, ngày càng có nhiều nhà máy chế biến nông sản tập trung tại các cửa khẩu hoặc gần cửa khẩu. Đơn cử như hiện nay nếu tính vị trí thuận lợi gần cảng Cát Lái thì nhiều doanh nghiệp chọn xây dựng nhà máy sơ chế và kho hàng bảo quản ở Bình Dương vì tại đây xây nhiều khu công nghiệp, mời gọi đầu tư và có thủ tục hành chính thông thoáng.

+ Về chi phí logistics:

Ngoài chi phí vận tải, các loại phí kiểm tra chuyên ngành khá cao, chẳng hạn phí giám định, kiểm vi sinh đối với hàng cà phê: khoảng 30 USD/container, với hàng hạt điều: khoảng 300 - 350 USD/container. Bên cạnh đó thời gian kiểm tra chuyên ngành cũng khá lâu mất từ 1 đến 2 ngày làm phát sinh chi phí giám sát, lưu container, lưu bãi từ đó tăng chi phí logistics. Doanh nghiệp cũng nêu khó khăn về việc quá nhiều khoản chi phí phát sinh từ vận tải quốc tế như phí mất cân bằng container, phí vệ sinh container, phí lệnh giao hàng (Delivery Order - D/O) và phí xăng dầu; phí vận chuyển nội địa có thời điểm còn cao hơn cả chi phí vận tải quốc tế, ví dụ như 1 container xuất cảng Hải Phòng đi Thành phố Hồ Chí Minh giá ngang bằng giá đi từ Hải Phòng đến Singapore hoặc Thái Lan. Chưa kể ở Hải Phòng còn phát sinh khoản phí hạ tầng từ 250.000 - 500.000 VNĐ/container.

Có doanh nghiệp cho rằng, chi phí logistics phần lớn cũng dựa vào độ chuyên nghiệp của các công ty. Ví dụ như 1 container hàng đi từ Bình Thuận về Cát Lái với doanh nghiệp chuyên nghiệp thu đến 18 triệu VNĐ/container, trong khi nếu sử dụng dịch vụ của các công ty ít chuyên nghiệp hơn thì khoảng 15 triệu VNĐ/container. Như vậy, việc sử dụng doanh nghiệp logistics chuyên nghiệp có thể làm chi phí logistics cao hơn nhưng uy tín về chất lượng dịch vụ và độ tin cậy là ưu thế cạnh tranh.

Doanh nghiệp cũng mong muốn ổn định chi phí vận chuyển, đặc biệt khi trong thời gian rộ mùa, thường thiếu xe để vận chuyển.

+ Về hạ tầng và thời gian vận chuyển:

Mặc dù là loại hàng khá khắt khe trong quá trình bảo quản, nhưng rau, quả và hoa tươi xuất khẩu hiện nay vẫn được các doanh nghiệp sử dụng phương thức vận tải biển để vận chuyển hàng hoá thay vì đường hàng không để tiết kiệm chi phí (hơn 90% hàng được vận chuyển bằng đường biển, chỉ khoảng chưa đến 10% hàng vận chuyển đường hàng không). Thời gian vận chuyển đến một số thị trường lớn bằng đường biển như sau: Đài Loan (8 ngày), đi Australia (25 ngày), Hoa Kỳ khoảng 40 - 45 ngày, EU khoảng 30 - 35 ngày.

Tuy nhiên, tình trạng cấm giờ và giao thông tắc nghẽn gây khó khăn cho quá trình thông quan, xuất khẩu. Cơ sở hạ tầng giao thông kém phát triển làm thời gian hàng hoá chạy trên đường tăng lên. Doanh nghiệp logistics hiện nay thiếu tiếng nói với hãng tàu, năng lực giải quyết vấn đề còn hạn chế, nên bị hãng tàu kiểm soát về giá dẫn đến tình trạng lưu container, lưu bãi ở cảng không trong tầm kiểm soát. Riêng tại cảng Cát Lái cần nâng sàn lên cao hơn vì hiện nay nếu gửi hàng hàng nông sản vào mùa mưa rất hay xảy ra tình trạng ngập úng vào sàn container.

Kết nối đường thủy nội địa hạn chế, mùa cao điểm thường xảy ra tắc nghẽn trên bộ và tại cảng thủy nội địa. Tính không cầu không đủ cao để sà lan đi qua, chi phí bốc xếp tại cảng thủy nội địa cao khoảng 1,8 triệu VNĐ/container.

Thiếu vỏ container để có thể thực hiện việc đóng hàng dẫn đến chờ ở bãi. Riêng đối với khu

vực Đồng bằng sông Cửu Long, xe container vẫn chưa vào được tận vùng nguyên vật liệu, nên các doanh nghiệp phải chia nhỏ xe ra để vào lấy hàng ở các vựa, hợp tác xã hay hộ nông dân dẫn đến thời gian đưa hàng từ vùng trồng đến điểm tập kết, sơ chế tăng lên.

Vấn đề thiếu container rỗng cũng là một vấn đề rất lớn đối với các doanh nghiệp có năng lực sản xuất lớn. Do vậy, doanh nghiệp cũng đề xuất vị trí nên đặt các depot cho hợp lý để thuận tiện nhận và trả container rỗng. Ví dụ như: ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long nên đặt depot tại khu vực Sa Đéc, Vĩnh Long, Cần Thơ tránh tình trạng thiếu depot chứa container rỗng như hiện nay sẽ ảnh hưởng đến thời gian do phải lấy container rỗng về đóng hàng tại kho hoặc phải vận chuyển lên cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh để đóng hàng vào container rồi mới tiến hành làm thủ tục liên quan để xuất đi.

Đối với doanh nghiệp xuất khẩu mặt hàng hoa tươi hiện nay: phải vận chuyển hàng tới cảng hàng không và cảng biển theo khung giờ được phép lưu thông, phải chạy từ 10h đêm - 6h sáng đến Thành phố Hồ Chí Minh. Vì vậy rất hay xảy ra tình trạng bị rớt hàng không lên kịp máy bay. Năng lực của cảng biển quá tải, đặc biệt hạ tầng xung quanh xuống cấp, tắc nghẽn kẹt cảng. Cảng hàng không không đủ năng lực kho bãi để xử lý đơn hàng lớn vào mùa cao điểm dẫn đến thời gian bị kéo dài. Doanh nghiệp khai báo hải quan ở Đà Lạt một cách thuận lợi tuy nhiên còn gặp khó khăn khi xuống cảng biển và hàng không, đặc biệt là cảng hàng không Tân Sơn Nhất.

+ Về các quy định nhập khẩu:

Hàng xuất khẩu sang Thái Lan đang vướng vấn đề là trong chậu hoa có dính xơ dừa bị cấm nhập khẩu (Thái Lan áp dụng từ tháng 4/2019). Tương tự, dưa hấu xuất khẩu sang Trung Quốc không được có lẫn rơm. Do đó, các doanh nghiệp logistics cần chú ý cập nhật các quy định mới từ tất cả các thị trường nhập khẩu nông sản để thực hiện và tư vấn cho khách hàng cập nhật kịp thời, tránh rủi ro bị từ chối làm thủ tục nhập khẩu dẫn đến tổn thất chi phí và thời gian.

5.5.3. Đề xuất

+ Đối với Nhà nước:

Hiện nay, cơ sở hạ tầng của Việt Nam hiện chưa đáp ứng yêu cầu của doanh nghiệp logistics và chủ hàng khiến chi phí tăng cao do phải chờ kẹt xe, kẹt cầu, kẹt cảng. Mở rộng và nâng cấp kho hàng sân bay Tân Sơn Nhất, sử dụng hiệu quả năng lực của cảng nước sâu Cái Mép cần được chú trọng đầu tư. Ngoài ra cần xem xét gỡ bỏ bớt các phụ phí. Hiện tại các doanh nghiệp mất rất nhiều cho chi phí vận chuyển với lý do phí cầu đường, BOT và giá xăng dầu không ổn định.

Đối với doanh nghiệp nông sản, Nhà nước nên có các chính sách hỗ trợ, khuyến khích về giá để các doanh nghiệp nhỏ và hộ kinh doanh có lợi thế hơn về giá. Thực tế cho thấy nhiều hộ kinh doanh ở các vùng trồng không thu được kết quả khả quan, sau nhiều năm thua lỗ đã phá sản, do đó rất cần Nhà nước có biện pháp hỗ trợ hàng nông sản Việt Nam.

Các cơ quan Hải quan, các cơ quan có thẩm quyền liên quan đến xuất nhập khẩu (kiểm dịch, cấp chứng nhận xuất xứ, lấy mẫu kiểm tra chất lượng lô hàng...) cần bố trí làm việc cả ngày thứ bảy (hiện nay vẫn có làm nhưng chỉ theo nhu cầu khi cần thiết), để giải quyết kịp thời cho doanh nghiệp xuất hàng đi.

Nhà nước cần chú trọng đầu tư những nghiên cứu giúp người nông dân tìm ra giải pháp kết nối rộng hơn để không chỉ được mùa, được giá mà còn được xuất khẩu sản phẩm nông sản chất lượng tốt đến các thị trường quốc tế.

+ Đối với doanh nghiệp logistics

Doanh nghiệp logistics Việt Nam cần chú ý cải thiện hệ thống dịch vụ, hầu hết các doanh nghiệp có kinh nghiệm xuất khẩu được phỏng vấn đều cho rằng họ rất thích làm với doanh nghiệp logistics nước ngoài vì tính chuyên nghiệp cao và khả năng cung cấp dịch vụ tích hợp, mặc dù chi phí cao hơn nhưng hiệu quả hơn. Do vậy, cần phát huy mạnh hơn nữa tiếng nói của các công ty logistics Việt Nam trong sân chơi chung với các doanh nghiệp logistics nước ngoài (phần lớn là công ty con của các hãng tàu).

Cần có sàn giao dịch các dịch vụ logistics: tập trung các công ty cung cấp dịch vụ logistics, cảng và cơ quan chuyên ngành. Cần minh bạch thông tin về cảng, tàu, về điều kiện cơ sở hạ tầng để doanh nghiệp chủ động trong lập kế hoạch vận chuyển giao hàng. Cần có thêm nhiều hệ thống phần mềm, công cụ hỗ trợ doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng.

Các doanh nghiệp về bao bì, nhãn mác cần có chính sách giá hợp lý hơn, bảo đảm giá ổn định cả năm để tạo mối quan hệ bền chắc, lâu dài với doanh nghiệp chủ hàng nông sản. Đặc biệt cần áp dụng các ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại giúp chủ hàng có thể theo dõi hàng trình chuyển hàng và tình trạng hàng hoá của mình.

+ Đối với nông dân:

Kho bảo quản sau thu hoạch cần được chú trọng ngay tại vùng trồng và tại trang trại. Kho bảo quản hàng sau thu hoạch cũng là vấn đề lớn, khi phần lớn người nông dân có tập quán tận dụng nhà để làm kho, nên sẽ gặp nhiều vấn đề như ẩm, mốc, côn trùng gây ảnh hưởng đến chất lượng.

Người nông dân muốn giá trị hàng hoá được công nhận và bán giá cao thì nên cam kết giao đúng, đủ số lượng và chất lượng như đã cam kết với thương lái để có thể gắn bó lâu dài, đảm bảo đầu ra ổn định. Vấn đề vệ sinh an toàn thực phẩm cũng cần phải được đặt lên hàng đầu, cần cung cấp nguyên liệu sạch, bảo quản tốt nguyên liệu sau thu hoạch, có hồ sơ đầy đủ để truy xuất nguồn gốc nguyên liệu.

Hộp 8: Hoàng Hà International Logistics

Vào những năm 2000, cái tên Hoàng Hà gắn liền với ngành vận tải hàng không như một đơn vị chuyên vận chuyển cá ngừ đại dương từ Việt Nam đi Nhật và Hoa Kỳ với số lượng lớn và trở thành một trong những đại lý đầu tiên của các hãng hàng không quốc tế tại Việt Nam.

Hiểu được tầm quan trọng của việc bảo quản hàng hóa trong chuỗi giá trị sản phẩm và vai trò của logistics trong chuỗi cung ứng lạnh, từ năm 2001 đơn vị đã cho phát triển và đưa vào hoạt động phân xưởng đông lạnh và chế biến hàng thủy sản, xưởng bao bì (năm 2012), hệ thống bảo quản lạnh (năm 2014) và đội xe chuyên dụng để phục vụ khách hàng trọn gói như một 3PL chuyên nghiệp. Bên cạnh đó xưởng gia công đóng gói cá ngừ đại dương xuất khẩu theo tiêu chuẩn HACCP cũng được đưa vào khai thác nhằm tăng trị giá sản phẩm cho những thị trường có yêu cầu cao.

Từ những năm 2010, với sự phát triển vượt bậc của ngành nông nghiệp Việt Nam, Hoàng Hà là một trong những đơn vị vận tải tiên phong đồng hành cùng nông dân và nhà xuất khẩu lần lượt đưa những mặt hàng nông sản Việt vào các thị trường có điều kiện cao về an toàn vệ sinh thực phẩm như EU, Nhật Bản, Hàn Quốc và đặc biệt là thị trường Hoa Kỳ với 6 loại trái cây: thanh long, nhãn, chôm chôm, vải, vú sữa, xoài.

Với tầm nhìn “Vươn tới sự hoàn thiện dịch vụ Logistics toàn cầu trong chuỗi cung ứng lạnh”, mang trên mình sứ mệnh “Tạo ra những giải pháp tối ưu trong vận chuyển và phân phối hàng nông sản tươi từ Việt Nam đến thị trường quốc tế”, Hoàng Hà đang từng bước khẳng định vị thế của mình là một trong những nhà cung cấp dịch vụ logistics theo tiêu chuẩn quốc tế.



Đầu năm 2019, Hoàng Hà đã tiến hành xây dựng kho lạnh hiện đại với vai trò Trung tâm Bảo quản & Phân phối hàng tươi sống tại khu công nghiệp Tân Bình, Thành phố Hồ Chí Minh.

Tháng 8/2019 giai đoạn 1 kho lạnh đã hoàn thành và đưa vào hoạt động với 9.400 pallets trong đó có 2.512 pallets kho đông (-18° C) và 6.888 pallets kho mát (từ 0° đến 10° C) phục vụ các dịch vụ quản lý hàng, phân loại, đóng gói, dán nhãn, cấp đông, sản xuất và cung cấp nguyên liệu trữ lạnh. Kho được trang bị giá kệ double deep, bottom beam tân tiến và những thiết bị hiện đại RFID; hệ thống quản lý kho lạnh Infolog. Tọa lạc tại vị trí thuận lợi các nút giao thông, Trung tâm của Hoàng Hà có 10 dock hàng thích hợp cho các dịch vụ cross-docking, dán nhãn, đóng gói lại bao bì, tiết kiệm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp khách hàng.

Nguồn: Hoang Ha International Logistics và tổng hợp của nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

5.6. Tình hình logistics nông sản qua kết quả phỏng vấn trực tiếp các Hiệp hội ngành hàng

5.6.1. Tình hình ngành hàng và logistics hàng nông sản

Để đánh giá tổng thể về hiện trạng và nhu cầu logistics phục vụ hàng nông sản, nhóm nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) và Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đã thực hiện phỏng vấn trực tiếp đại diện Ban Chấp hành của các Hiệp hội ngành hàng như Hiệp hội Rau quả, Hiệp hội Hồ tiêu, Hiệp hội Điều, Hiệp hội Gỗ và Lâm sản, Hiệp hội Chè...

Nhìn chung, các công ty tham gia thành viên của các Hiệp hội sẽ có những lợi thế như: được giới thiệu đầu mối, kết nối các hội viên, dự các cuộc họp, tham gia các chương trình xúc tiến thương mại, khảo sát thị trường và tham gia các đợt khảo sát vùng trồng trọng điểm do Hiệp hội tổ chức. Ngoài ra, có một số Hiệp hội có hỗ trợ hướng dẫn hội viên thay đổi điều kiện thương mại, hỗ trợ phần nào về công tác kết nối với doanh nghiệp logistics. Bên cạnh đó, Hiệp hội còn bảo vệ quyền lợi, phản ánh khó khăn vướng mắc của doanh nghiệp để trình chính phủ xem xét giải quyết. Các Hiệp hội cũng kết nối các thành viên tham dự hội thảo trong và ngoài nước, tham gia các lớp tập huấn, đào tạo chuyển giao công nghệ mới và giao lưu với các đối tác trên thế giới.

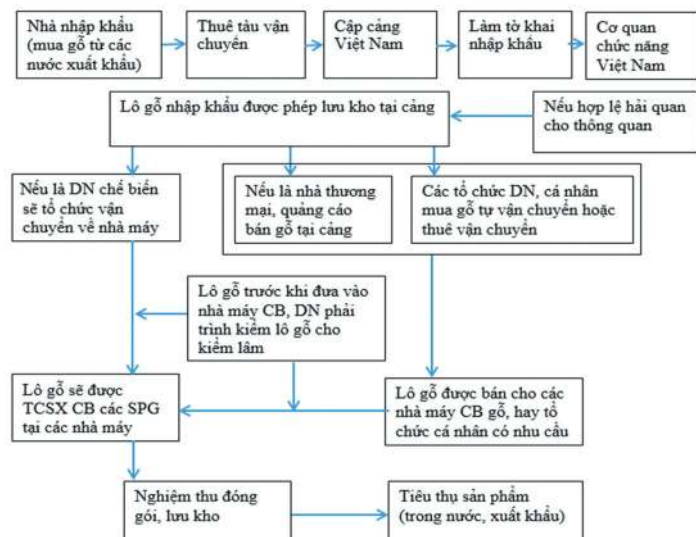
Stt	Hiệp hội	Thông tin chung về ngành hàng	Tình hình về logistics đối với ngành hàng	Các khó khăn về logistics của các ngành hàng
1	Hiệp hội Rau quả	+ Loại trái cây chủ yếu được xuất khẩu của Việt Nam là thanh long, sau đó đến xoài, vải, nhãn, sầu riêng, măng cụt, rau ăn lá. Thị trường xuất khẩu chủ yếu là Trung Quốc (khoảng 75%). Các thị trường khó tính sẽ có kỹ sư của nước nhập khẩu qua giám sát tất cả các khâu từ khâu trồng trọt đến khi xuất khẩu ra nước ngoài. + Hầu hết các DN xuất khẩu rau quả hay chọn điều kiện thương mại CFR xuất đi châu Âu hoặc châu Mỹ, do khách hàng không có mặt tại Việt Nam để kiểm tra tình trạng hàng hoá nên nhà nhập khẩu chọn CFR để khi kiểm tra hàng không đáp ứng thì trả về. + DN chỉ chọn FOB khi có mặt khách hàng tại Việt Nam, hoặc đi các thị trường gần như Trung Quốc, Singapore.	Thường đi xa thì vận chuyển bằng đường hàng không cho mặt hàng nhanh hỏng như xoài (thời gian bảo quản không quá 20 - 25 ngày), tuy nhiên đi hàng không thì cước của Việt Nam không cạnh tranh (chẳng hạn cước của Thái Lan thấp hơn và có nhiều chuyến bay thẳng) nên làm giảm lợi thế cạnh tranh. Đi đường biển đối với container hàng thanh long (bảo quản được 40 ngày ở nhiệt độ 4 - 5°C, nếu dưới 4°C trái thanh long sẽ bị phỏng lạnh). + Chi phí logistics: 15% trên tổng chi phí DN	Chưa có Ban Pháp chế. Từ 1/12/2018: EU yêu cầu hàng VN xuất đi EU phải có "Health Certificate" nhưng hiện nay các Bộ: Bộ Y tế, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn hay Cục Bảo vệ thực vật chưa thống nhất xem cơ quan nào có thẩm quyền cấp chứng chỉ này (tính đến thời điểm phỏng vấn vào tháng 7/2019). DN sản xuất mong có công nghệ bảo quản một số loại trái cây trên 1 tháng, cần cải thiện công nghệ sau thu hoạch, cần xe lạnh vận chuyển tận vườn từ lúc hái

Stt	Hiệp hội	Thông tin chung về ngành hàng	Tình hình về logistics đối với ngành hàng	Các khó khăn về logistics của các ngành hàng
2	Hiệp hội Hồ tiêu	Diện tích Hồ tiêu Việt Nam tập trung chính tại 6 tỉnh trọng điểm: Đắk Lắk (38.616 ha), Đắk Nông (36.300 ha), Đồng Nai (19.022 ha), Bình Phước (17.178 ha), Gia Lai (16.267 ha) và Bà Rịa - Vũng Tàu (13.161 ha). Ngoài ra, còn có ở một số tỉnh khác nhưng diện tích nhỏ như Quảng Trị, Kiên Giang (Phước Quốc). Tổng diện tích 2019 khoảng 149.000 ha, sản lượng đạt 250.000 tấn, năng suất bình quân 2,5 tấn/ha. Sản lượng Hồ tiêu năm 2017 đạt 200.000 tấn, năm 2018 đạt 230.000 tấn. Trong đó Đắk Lắk chiếm 31,1% tổng sản lượng, Đắk Nông chiếm 18,7%, Đồng Nai chiếm 11,5%, Bình Phước chiếm 9,7%, Gia Lai chiếm 17,7%, Bà Rịa - Vũng Tàu chiếm 8,1%, các tỉnh thành còn lại chiếm 3,2% sản lượng Hồ tiêu Việt Nam 2019. + Xuất khẩu: tháng 5/2019: 148.555 tấn bao gồm 133.273 tấn tiêu đen chiếm 89,7%, trị giá đạt 338,1 triệu USD chiếm 87,5%, tiêu trắng xuất khẩu 15.242 tấn chiếm 10,3%, trị giá đạt 48,4 triệu USD chiếm 12,5%.	+ Bán ra nội địa: khoảng 7.000 tấn/năm. Tỷ trọng tiêu thụ nội địa chủ yếu tập trung ở các thành phố lớn, nhưng chỉ chiếm khoảng 3%, còn lại 97% là xuất khẩu. Các thị trường xuất khẩu chủ yếu là châu Á: 59,2%, châu Âu: 17,2%, châu Phi: 6,9% + 70% DN xuất khẩu theo hình thức FOB và 30% xuất khẩu theo hình thức CIF. Do đa phần các DN Việt Nam vừa và nhỏ nên chỉ muốn giao hàng lên đến tàu (FOB) để hạn chế rủi ro. + Nhu cầu Hồ tiêu thế giới hàng năm tăng 2-3%/năm trong khi đó sản lượng Hồ tiêu thế giới lại tăng 8-10%/năm dẫn đến cung vượt cầu, kéo theo giá Hồ tiêu sụt xuống mức thấp nhất trong nhiều năm qua. Các DN Hội viên Hiệp hội xuất khẩu trực tiếp tới các nhà nhập khẩu. + Chuỗi cung ứng Hồ tiêu: Người nông dân → Thương lái → Đại lý cung ứng → DN chế biến, xuất khẩu → Nhà nhập khẩu + Chi phí logistics: ngành hồ tiêu: khoảng 15% trên giá thành	Chi phí logistics quá cao so với giá trị hàng xuất khẩu

Stt	Hiệp hội	Thông tin chung về ngành hàng	Tình hình về logistics đối với ngành hàng	Các khó khăn về logistics của các ngành hàng
3	Hiệp hội Điều	Vùng sản xuất hạt điều chính của cả nước tập trung ở Đông nam Bộ với hơn 50% diện tích là tại Bình Phước. Sau đó đến trung tâm chế biến tại Long An, Phú Yên. + Đây được coi là mặt hàng xuất khẩu chủ lực, vào năm 2018, kim ngạch xuất khẩu vào khoảng 3.52 tỷ USD xếp vị trí số 1 tính về kim ngạch trong các mặt hàng nông sản của Việt Nam. Một con số đáng tự hào là Việt Nam hiện đang chiếm tổng sản lượng xuất khẩu lên đến trên 60% của toàn cầu, mặc dù sản lượng thu hoạch đứng thứ 3 sau Ấn Độ và Bờ Biển Ngà. Việt Nam xuất khẩu 390,000 tấn điều nhân, do vậy vẫn có thực trạng, Việt Nam phải nhập nguyên liệu từ châu Phi (80%), Campuchia, Indonesia về để chế biến sau đó xuất khẩu hạt điều nhân. + Thị trường xuất khẩu chính là Mỹ (32%), EU: 25% (Hà Lan, Anh, Đức là các quốc gia nhập khẩu chính), Trung Quốc: 13%. Trong khi đó tiêu thụ nội địa chỉ chủ yếu trong dịp lễ tết và làm quà tặng.	Trước đây khi xuất khẩu, các DN thường lựa chọn mua CIF và bán FOB, nhưng hiện nay có nhiều thay đổi, hiệp hội khuyến khích nên nhập khẩu FOB, yêu cầu nên có người ở nước xuất khẩu, có đơn vị hỗ trợ logistics ở nước xuất khẩu. Bán CIF thì DN Việt Nam sẽ chủ động hơn nhưng do DN thiếu thông tin, cơ sở hạ tầng kho bãi chưa đầy đủ nên phải thay đổi cho phù hợp. Chuỗi giá trị ngành nghề: cũng thông qua những đầu mối trung gian (Trader), Xuất khẩu trực tiếp và cả qua thương lái và môi giới, Hiệp hội hỗ trợ về thông tin, tạo cơ hội để kết nối hội viên hội nghị giao thương hội nghị khách hàng. + Chi phí logistics: ngành Điều: khoảng 5% giá trị hàng	+Điều thường được bảo quản trong vòng từ 6 tháng-1 năm, do số lượng nguyên vật liệu lớn nên DN phải đưa về kho riêng của mình để xử lý, cũng có hình thức kho liên kết, kho thuê dịch vụ bên ngoài. Có một vài kho của nhà đầu tư nước ngoài đầu tư hệ thống kho bài bản bao gồm cả kho ngoại quan tại Bình Dương, Đồng Nai. Đặc biệt năm 2018 có nhiều biến động nên hàng nhập khẩu phải đưa vào kho ngoại quan để xử lý hay tạm thời tìm kiếm khách hàng. Đây cũng là một dịch vụ có nhu cầu khá cao mà nhà nước nên quan tâm vì hiện nay để lập kho ngoại quan thì thủ tục tương đối phức tạp. Hiệp hội đề xuất nên có những ưu đãi về thuế, điều kiện bảo quản xử lý kho chuyên nghiệp hơn, đảm bảo chất lượng hàng hoá, đối với điều vì có lớp vỏ cứng nên chỉ yêu cầu thông thoáng, nhiệt độ phòng, điều nhập khẩu dưới hình thức container thường, có lỗ thoáng khí, điều nhân xuất khẩu thường yêu cầu hút chân không.

Stt	Hiệp hội	Thông tin chung về ngành hàng	Tình hình về logistics đối với ngành hàng	Các khó khăn về logistics của các ngành hàng
4	Hiệp hội Gỗ và Lâm sản	+Các vùng sản xuất trọng tâm của ngành gỗ: Trồng rừng: tập trung ở các tỉnh phía bắc chiếm 38%; Bắc trung bộ: chiếm 20%; Duyên hải trung bộ: 25%; các vùng còn lại: 17%. +Hiện tại, Việt Nam khai thác bình quân với sản lượng 20 triệu m³ gỗ/năm với giá trị khoảng 2 tỷ USD. Theo số liệu năm 2018, chế biến và thương mại gỗ có giá trị 12 tỷ USD/năm.	+ Các sản phẩm gỗ xuất khẩu của Việt nam chủ yếu bán theo giá FOB, các DN nước ngoài tự vận chuyển vì Việt Nam hiện chưa bán trực tiếp tại các thị trường ở nước ngoài. + Chuỗi cung ứng gỗ xuất khẩu (Hình 44) + Chuỗi cung ứng gỗ trong nước chủ yếu đối với gỗ rừng trồng (Hình 45): Gỗ được khai thác sau khi hoàn tất các thủ tục pháp lý - Cách thức vận chuyển gỗ và sản phẩm gỗ: + Gỗ và sản phẩm gỗ xuất khẩu: vận chuyển bằng container đến cảng xuất khẩu của Việt Nam; Thuê tàu vận chuyển đến các nước nhập khẩu (do đối tác nước ngoài thuê) + Gỗ và sản phẩm gỗ nội địa: Vận chuyển bằng đường bộ: bằng ô tô hoặc xe container; vận chuyển bằng đường thủy hay bằng đường sắt.	
5	Hiệp hội Chè	200.000 tấn và 210.000 tấn chè khô. Tỷ trọng sản lượng % giữa các vùng sản xuất chính của ngành: Trung du miền núi phía Bắc: 75.5%, Trung Bộ 5%, Tây nguyên: 20%. Về tình hình xuất khẩu chè thì 98% là xuất khẩu, trong đó sản lượng chè đen chiếm 55%, giá bình quân xuất khẩu là 1,500 USD/tấn. Chè xanh và các loại khác: tiêu thụ nội địa 35%, xuất khẩu 65%. Tiêu thụ nội địa khoảng 45.000 tấn, tổng giá trị khoảng 50%.		Một số địa phương cho xây dựng quá nhiều cơ sở chế biến, cạnh tranh nội bộ khốc liệt và không lành mạnh, nhà máy không kiểm soát được chất lượng và an toàn thực phẩm. Nhiều quy định kiểm tra chuyên ngành còn chưa phù hợp; hệ thống VNACCS/VCIS chưa kết nối với hệ thống một cửa QG/ một cửa ASEAN làm kéo dài thêm thủ tục thông quan và Kiểm tra chuyên ngành tại cảng. Hệ thống kho bảo quản còn hạn chế, vốn ít, phải tiêu thụ nhanh để quay vòng vốn; chi phí vận tải cao. Nhiều cơ sở chế biến không có vùng nguyên liệu cụ thể, tranh mua tranh bán nguyên liệu, không kiểm soát được số lượng, chất lượng và an toàn thực phẩm.

Hình 45. Chuỗi cung ứng gỗ xuất khẩu



(TCSXCB-tổ chức sản xuất chế biến, SPG: sản phẩm gỗ, CBG: chế biến gỗ)

Nguồn: Hiệp hội Gỗ và lâm sản Việt Nam và Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

5.6.2. Nhật xét của các Hiệp hội ngành hàng nông sản về tình hình logistics

Thiếu phương tiện, thiếu kỹ thuật và kho lạnh không đủ đáp ứng nhu cầu: Những nước khác có xe lạnh phục vụ tận vườn, còn tại Việt Nam, sau khi thu hoạch thì vận tải bằng các phương tiện thô sơ như xe ba gác, xe máy hoặc ghe đổ lên xuống rồi chở tới khu tập kết, đổ xuống sàn, xuống đất mới đưa vào kho lạnh. Bên cạnh đó, kho lạnh nhưng không lạnh, công nghệ bảo quản sau thu hoạch có kỹ thuật còn yếu, cước phí tàu, hàng không còn cao so với khu vực. Do vậy, các doanh nghiệp Việt Nam có kim ngạch xuất khẩu hàng năm trên 40 triệu USD đều chủ động thực hiện các hoạt động logistics, còn lại các doanh nghiệp khác không đủ năng lực thì phải thuê ngoài.

Vấn đề thiếu cơ sở hạ tầng logistics, hoặc không gần khu nguyên liệu xuất khẩu, đặc biệt là khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long nếu có hệ thống logistics thì tiết kiệm được nhiều chi phí vận chuyển. Tuy nhiên hiện nay, đa phần doanh nghiệp phải thuê xe container, xe này chạy lên Thành phố Hồ Chí Minh để ra cảng, nếu tàu chưa vào thì phải hạ bãi tại Cát Lái, chạy điện 1 đến 2 ngày trước khi xếp lên tàu.

Riêng đối với hàng trái cây đi Mỹ phải chiếu xạ, phí chiếu xạ tại Việt Nam cũng cao hơn so với Thái Lan. Ở Việt Nam hiện nay chỉ có một công ty cung cấp dịch vụ chiếu xạ là công ty Sơn Sơn (Thành phố Hồ Chí Minh) nên doanh nghiệp phải đưa hàng nông sản lên Thành phố Hồ Chí Minh thì mới được cung cấp dịch vụ này để đảm bảo cho việc xuất khẩu, các yêu cầu khác gồm xác nhận vùng trồng, kiểm tra dư lượng và phải có code đóng gói của đơn vị sản

xuất hoặc vận chuyển. Năm 2018, Việt Nam bị trả về nhiều mẫu hàng nông sản do dư lượng chất bảo quản quá biên độ cho phép, và lý do hàng không lấy cùng một nơi, nguồn thu mua đa phần là từ các hộ gia đình, nhỏ lẻ. Do vậy, các doanh nghiệp phải tìm hiểu kỹ về vùng trồng riêng, an toàn thì mới chọn thu mua để xuất đi.

Vấn đề tăng cước phí đồng loạt, tăng nhiều lần và chỉ báo trước thời gian ngắn (có khi chỉ 2 - 3 ngày) khiến cho doanh nghiệp sản xuất bị động. Một số cảng cũng áp thêm các phí dịch vụ mới (cảng Cát Lái từ 1/7/2018 thêm: điều chỉnh bước lũy tiến giá nâng tại bãi đối với container hàng thông thường và bổ sung phụ thu giá giao container hàng nhập tàu cảng khách về cảng Cát Lái).

Các cảng biển tại Đồng bằng sông Cửu Long còn thiếu, nhất là các cảng nước sâu đủ khả năng phục vụ tàu vận chuyển container xuất khẩu trực tiếp.

Tình trạng kẹt cảng, quá tải tại một số cảng trọng điểm (cảng Cát Lái, ...) diễn ra thường xuyên: tạo điều kiện cho các hãng tàu tăng phí dịch vụ và do giải phóng hàng chậm nên doanh nghiệp tốn chi phí lưu kho bãi, thời gian chờ đợi.

Hệ thống cầu đường còn thiếu, đặc biệt khu vực Đồng bằng sông Cửu Long ít đường cao tốc, nhiều cầu - cống trong khi quy định kiểm soát trọng tải gắt gao.

Hệ thống giao thông thiếu kết nối (giữa vận chuyển đường bộ với các phương thức khác, kết nối khu vực cảng Cái Mép với khu vực Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh).

Phí cầu đường cao và quá nhiều trạm BOT trên đường quốc lộ, khoảng cách giữa các trạm BOT nhiều khi quá gần. Chi phí nhiên liệu (chiếm tỷ trọng lớn nhất trong giá thành vận tải), chi phí bốc xếp tại cảng, chi phí phát sinh do tắc nghẽn giao thông đường bộ, chi phí không chính thức... đều có chiều hướng tăng qua các năm.

5.6.3. Đề xuất của các Hiệp hội ngành hàng về logistics nông sản

Nhu cầu về hình thành trung tâm chế biến sau thu hoạch:

Theo ý kiến của Hiệp hội Rau quả: nên đặt gần nguồn sản xuất và xuất khẩu. Tỷ lệ hao hụt hiện nay khoảng 35% đối với quả và 40% đối với rau do thiếu công nghệ sau thu hoạch, thiếu nhà máy chế biến và vấn đề logistics gây ra, thống kê về ngành có tổng cộng 140 nhà máy chế biến trên toàn quốc trong đó miền Bắc ít hơn miền Nam.

Hiệp hội Hồ tiêu đề xuất nên xây dựng kho lớn gần cảng, có trung tâm kiểm nghiệm, giám định chất lượng quốc tế gần kho.

Hiệp hội Chè đề xuất nên có Trung tâm vùng sản xuất.

Hiệp hội Gỗ đề xuất hình thành Trung tâm giao dịch về chế biến gỗ (Chợ gỗ), ngành gỗ đã hình thành các trung tâm này từ nhiều năm nay như ở Đồng Nai (Chợ gỗ Long Bình, Nhơn Trạch); Hải Phòng...

Bảng 16. Đề xuất của các Hiệp hội ngành hàng về vấn đề logistics phục vụ hàng nông sản

Stt	Hiệp hội	Đề xuất về logistics	Đề xuất khác
1	Hiệp hội Rau quả	Nên tăng số lượng công ty chiếu xạ, giảm giá thành logistics, công nghệ sau thu hoạch nên cải tiến, kiểm soát giá cước hàng không và vận tải biển.	Cho phép các DN sản xuất với quy mô lớn hơn. Quy hoạch đất đai dành cho nông nghiệp
2	Hiệp hội Hồ tiêu	Hỗ trợ các chương trình XTMM Quốc gia, khảo sát thị trường.	Hỗ trợ vốn vay ưu đãi cho các DN
3	Hiệp hội Điều	Kiểm soát những đơn vị cung cấp tàu biển do phí tàu biển chưa được minh bạch, nhiều chi phí bòn nhiều nhưng chưa giảm (ví dụ: THC). Vấn đề liên quan đến hàng hóa và xử lý sau thông quan: cũng cần phải hỗ trợ để DN giải phóng hàng nhanh, liên quan đến kiểm hóa và kiểm định thực vật.	Quy trình thủ tục cũng có thời điểm gây khó khăn cho DN: cục bảo vệ thực vật xem xét điều chỉnh quy trình kiểm dịch thực vật tại cảng, cho phép kiểm dịch tại kho như trước, còn hiện nay lại yêu cầu kiểm dịch tại cảng như vậy tăng thêm chi phí vận tải
4	Hiệp hội Chè	Tạo ra mối liên kết chặt chẽ giữa nông nghiệp với công nghiệp chế biến và tiêu thụ trên từng địa bàn	Thực hiện nghiêm luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật, mỗi nhà máy phải gắn bó chặt chẽ với một vùng nguyên liệu

Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Bên cạnh đó, các Hiệp hội ngành hàng nông sản cũng có những đề xuất tương đồng với nhau về các vấn đề chính sau:

- + Đối với các công ty dịch vụ logistics:
 - Tăng cường hợp tác giữa các công ty logistics như chia sẻ hàng hóa, qua đó cân đối luồng hàng vận chuyển hai chiều nhằm nỗ lực tiết kiệm chi phí logistics cho khách hàng;
 - Các công ty logistics trong nước cần nâng cao năng lực chuyên môn xây dựng liên minh chiến lược với các công ty logistics nước ngoài, từ đó tạo dựng mối quan hệ cùng có lợi để có thể trực tiếp cung cấp các dịch vụ logistics quốc tế;
 - Tận dụng và khai thác vận tải thủy nội địa nhằm giảm ách tắc tại các khu vực trọng điểm và giảm chi phí vận tải.
- + Đối với các Cơ quan quản lý Nhà nước:
 - Nhà nước xem xét để giảm giá phí cầu đường, phí BOT, tăng cự ly các trạm BOT để phù hợp với khả năng của doanh nghiệp;
 - Minh bạch trong vấn đề thủ tục hải quan và vận tải đường bộ để chi phí không chính thức không còn là gánh nặng cho hoạt động logistics;
 - Cần thiết lập trung tâm logistics cho Đồng bằng sông Cửu Long để đáp ứng nhu cầu sản

xuất, lưu thông hàng hóa trong nước và xuất khẩu để kết nối với các “vệ tinh” của các tỉnh trong vùng nhằm giảm chi phí và quản lý thống nhất chất lượng hàng nông sản;

- Tăng cường đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, quan trọng nhất là xây dựng thêm các cảng nước sâu ở Đồng bằng sông Cửu Long để doanh nghiệp có thể xuất khẩu trực tiếp, đỡ tốn thời gian và giảm chi phí vận chuyển cho doanh nghiệp;

- Tăng cường các hệ thống giao thông kết nối giữa các cảng biển để tránh việc quá tải tại một số cảng;

- Thúc đẩy việc kết nối hệ thống VNACCS/VCIS với hệ thống một cửa quốc gia/ một cửa ASEAN;

- Giảm thiểu thủ tục thông quan, kiểm tra tại khâu nhập khẩu, tăng cường hậu kiểm, giảm các mức phí và lệ phí trong xuất nhập khẩu cho doanh nghiệp.

KẾT LUẬN

Những biến động trong thương mại quốc tế, với tác động đan xen của các FTA thế hệ mới và các rào cản thương mại, những bước tiến lớn về công nghệ, những xu hướng mới trong thương mại điện tử cùng các yêu cầu mới về bảo vệ môi trường, phòng chống biến đổi khí hậu trong logistics đang định hình lại các chuỗi cung ứng và dòng đầu tư quốc tế. Cuộc 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 thay đổi toàn bộ viễn cảnh ngành logistics toàn cầu. Đầu tư vào công nghệ và con người sẽ là yếu tố quyết định sự phát triển của lĩnh vực logistics trong tương lai.

Những nỗ lực trong triển khai các nhiệm vụ nâng cao năng lực cạnh tranh về logistics, hoàn thiện kết cấu hạ tầng, cải cách hành chính, cắt giảm và đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành... đã cho thấy những kết quả tích cực, thể hiện rõ nhất qua kết quả bảng xếp hạng Chỉ số năng lực logistics mà Ngân hàng Thế giới đánh giá khi Việt Nam được đánh giá ở vị trí 39/160 (tăng 25 bậc so với năm 2016), đứng đầu trong nhóm nước có thu nhập trung bình thấp.

Bước sang năm 2020, các cơ quan quản lý nhà nước và hiệp hội, doanh nghiệp cần tiếp tục chú ý tập trung vào một số hoạt động sau:

- Tiếp tục triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ nêu trong Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 và Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019 tại các Bộ ngành, địa phương và hiệp hội.
- Các Bộ ngành tiếp tục 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; rà soát, sửa đổi những quy định còn chồng chéo, vướng mắc.
- Đẩy nhanh tiến độ triển khai các công trình hạ tầng logistics trọng điểm.
- Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại, thu hút đầu tư và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics.
- Theo dõi chặt chẽ, bám sát những diễn biến của thị trường thế giới, tận dụng làn sóng chuyển dịch đầu tư để thu hút đầu tư phát triển logistics, đặc biệt là logistics ứng dụng công nghệ cao.
- Mở rộng mạng lưới đào tạo về logistics, đẩy mạnh tuyên truyền về logistics cho các cấp, các ngành và các doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1: Danh mục các văn bản chính sách quan trọng

Số hiệu	Cơ quan ban hành	Nội dung chính	Ngày ban hành	Ngày có hiệu lực
I. Cấp Bộ Chính trị				
Nghị quyết số 43-NQ/TW	Bộ Chính trị	Xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045	24/01/2019	24/01/2019
Nghị quyết số 45-NQ/TW	Bộ Chính trị	Về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045	24/01/2019	24/01/2019
II. Cấp Chính phủ, Thủ tướng chính phủ				
Nghị định số 07/2019/NĐ-CP	Chính phủ	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay	23/01/2019	11/3/2019
Nghị định số 33/2019/NĐ-CP	Chính phủ	Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.	23/4/2019	17/6/2019
Nghị định số 56/2019/NĐ-CP	Chính phủ	Quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải trong Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch	24/6/2019	24/6/2019
Quyết định số 105/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Đề án “Tăng cường kết nối hàng không với các thị trường nguồn khách du lịch”	22/01/2019	22/01/2019
Quyết định số 684/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Sửa đổi, bổ sung Quyết định số 1899/QĐ-TTg ngày 4/10/2016 về việc thành lập Ủy Ban chỉ đạo quốc gia về cơ chế một cửa ASEAN, cơ chế một cửa Quốc gia và Tạo thuận lợi Thương mại, gọi tắt là Ủy ban 1899 với các nhiệm vụ quan trọng liên quan đến lĩnh vực logistics	4/6/2019	4/6/2019
Quyết định số 703/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Đề án “Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp”	7/6/2019	7/6/2019
Quyết định số 23/2019/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Quyết định về Danh mục hàng hóa nhập khẩu phải làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập (trong đó Quy định về hàng hóa làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu đối với từng hình thức vận tải)	27/6/2019	01/9/2019

III. Cấp Bộ, ngành				
Quyết định số 708/QĐ-BCT	Bộ Công Thương	Phê duyệt Kế hoạch cải thiện chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam.	26/3/2019	26/3/2019
Quyết định số 616/QĐ-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Công bố danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam	9/4/2019	9/4/2019
Quyết định số 954/QĐ-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Công bố danh mục cảng cạn (ICD) Việt Nam	16/5/2019	16/5/2019
Quyết định số 876/QĐ-BTC	Bộ Tài chính	Kế hoạch triển khai các giải pháp nâng cao xếp hạng chỉ số Giao dịch thương mại qua biên giới của Việt Nam giai đoạn 2019-2021.	27/5/2019	27/5/2019
Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam	29/03/2019	01/6/2019
Thông tư số 08/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa theo chất lượng thực hiện	28/02/2019	01/6/2019
Thông tư số 05/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu dịch vụ công ích thông tin duyên hải	29/01/2019	15/3/2019
Thông tư số 02/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng	11/01/2019	01/4/2019
Thông tư số 09/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu	01/3/2019	01/9/2019
Thông tư số 21/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bình Thuận, vùng nước cảng biển Bình Thuận - Ninh Thuận tại khu vực Vĩnh Tân - Cà Ná và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Bình Thuận	12/06/2019	01/8/2019
Thông tư số 34/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về vận tải đường thủy nội địa	6/9/2019	01/11/2019
Thông tư số 36/2019/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam	12/9/2019	01/11/2019

IV. Cấp địa phương				
Kế hoạch số 08/KH-UBND	UBND thành phố Hà Nội	Kế hoạch đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố.	8/1/2019	8/1/2019
Quyết định số 549/QĐ-UBND	UBND thành phố Hải Phòng	Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030.	14/3/2019	14/3/2019
Quyết định số 23/2019/QĐ-UBND	UBND thành phố Hồ Chí Minh	Sửa đổi, bổ sung tên gọi và một số điều của Quyết định số 23/2018/QĐ-UBND ngày 19 tháng 7 năm 2018 của Ủy ban nhân dân thành phố ban hành quy định về hạn chế và cấp phép ô tô chở hàng, ô tô tải lưu thông trong khu vực nội đô thành phố Hồ Chí Minh	16/9/2019	26/9/2019

**Phụ lục 2: Thống kê các trường đại học
có đào tạo chuyên ngành logistics tại Việt Nam**

TT	Tên trường	Tên ngành/chuyên ngành	Hệ đào tạo	Quy mô tuyển sinh 2019
1	ĐH Bà Rịa - Vũng Tàu	Ngành Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng (4 chuyên ngành)	Đại học chính quy	150
2	ĐH Bách Khoa - ĐH Quốc gia TP HCM	Ngành Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	130
3	ĐH Công nghệ và Quản lý Hữu Nghị	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	50
4	ĐH Công nghệ Giao thông Vận tải	- Ngành Khai thác vận tải/ chuyên ngành Logistics và Vận tải đa phương thức - Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	150 100
5	ĐH Công nghệ TP HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	50
6	ĐH Duy Tân	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	50
7	ĐH Điện Lực	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		60
8	ĐH Giao thông Vận tải (Hà Nội)	- Ngành Quản trị Kinh doanh/ chuyên ngành Quản trị logistics - Ngành Khai thác Vận tải/ chuyên ngành Logistics		100
9	ĐH Giao thông Vận tải TP HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng/ chuyên ngành Quản trị Logistics và Vận tải đa phương thức	- Đại học hệ đại trà, CLC - Đại học liên kết quốc tế	350 50
10	ĐH Hàng hải	- Chuyên ngành Logistics và Chuỗi cung ứng - Chuyên ngành Kinh doanh quốc tế và Logistics	- Đại học chính quy - ĐH chương trình tiên tiến	135 80
11	ĐH Hoa Sen	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	50
12	ĐH Kinh tế Quốc dân	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	60
13	ĐH Kinh tế & QTKD - ĐH Thái Nguyên	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	60
14	ĐH Kinh tế - Tài chính TP HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	60

15	ĐH Kỹ Thuật - Công nghệ Cần Thơ	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	40
16	ĐH Ngoại Thương	Ngành Kinh doanh quốc tế/ chuyên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học dạy bằng tiếng Anh	100
17	ĐH Nguyễn Tất Thành	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	50
18	ĐH RMIT Việt Nam	Quản lý chuỗi cung ứng và Logistics	Đại học dạy bằng tiếng Anh	50
19	ĐH Sư phạm Kỹ thuật TP HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	100
20	ĐH Quốc tế - ĐH Quốc gia TP HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	155
21	ĐH Quốc tế Hồng Bàng	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	110
22	ĐH Thăng Long	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	50
23	ĐH Thủ Dầu Một	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	80
24	ĐH Thủ đô Hà Nội	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	70
25	ĐH Thương Mại	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	100
26	ĐH Văn Hiến	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	100
27	HV Chính sách & phát triển	Ngành Kinh tế Quốc tế/chuyên ngành Thương mại Quốc tế và Logistics	Đại học chính quy	70
28	HV Tài chính	Chuyên ngành Hải quan và Logistics	Đại học chính quy	50
Tổng cộng				2.810

Nguồn: Nhóm nghiên cứu Trường ĐH Thương mại tổng hợp theo thông tin tuyển sinh của các trường năm 2019

**Phụ lục 3: Thống kê các trường cao đẳng, trung cấp
đào tạo nghề logistics tại Việt Nam**

TT	Tên cơ sở đào tạo	Quy mô tuyển sinh			
		Cao đẳng	Trung cấp	Sơ cấp	Tổng
	TRUNG DU MIỀN NÚI BẮC BỘ (0/137 trường)	Chưa có trường đào tạo			
	ĐỒNG BẰNG SÔNG HỒNG (9/269 trường)				
1	Trường Cao đẳng Đường sắt	35	70		105
2	Trường Cao đẳng nghề GTVT Trung ương I		25		25
3	Trường Cao đẳng nghề LICOGI			180	180
4	Trường Cao đẳng GTVT Đường thủy I		35		35
5	Trường TC Nghề Công nghiệp Du lịch Thăng Long			35	35
6	Trường Cao đẳng Hàng hải I	60	50	50	160
7	Trường Cao đẳng VMU			50	50
8	Trường Cao đẳng nghề GTVT Trung ương II		25		25
9	Trường Cao đẳng Cơ giới Ninh Bình			50	50
	BẮC TRUNG BỘ				
10	Trường trung cấp nghề GTVT Quảng Trị		70		70
11	Trường cao đẳng giao thông Huế		50		50
12	Trường Cao đẳng Công nghiệp Huế		50		50
	NAM TRUNG BỘ (4/96 Trường)				
13	Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương V	100	80		180
14	Trường Cao đẳng Bách Khoa Đà Nẵng		20		20
15	Trường Cao đẳng nghề Đà Nẵng	35			35
16	Trường Cao đẳng giao thông vận tải II	70	90		160
	TÂY NGUYÊN (2/61 Trường)				
17	Trường Trung cấp Kinh tế - Kỹ thuật Đắk Lắk		70		70
18	Trung tâm GDNN- GDTX Đắk Song			50	50
	ĐÔNG NAM BỘ (14/175 Trường)				
20	Trường Cao đẳng Công nghệ Thủ Đức	80	20		100
21	Trường TC Kinh tế - Kỹ thuật Nguyễn Hữu Cánh		70		70
22	Trường Cao đẳng Viễn Đông	70			70

23	Trường Cao đẳng Lý Tự Trọng TPHCM	30	60		90
24	Trường Cao đẳng Kỹ thuật Nguyễn Trường Tộ	20			20
25	Trường Cao đẳng Công nghệ Thông tin TPHCM	40			40
26	Trường Cao đẳng GTVT Trung ương III		60	90	150
27	Trường Cao đẳng Kinh tế TPHCM	90	25		115
28	Trường Cao đẳng GTVT Trung ương VI	60	20		80
29	Trường Cao đẳng Kinh tế Đối ngoại	300			300
30	Trường Cao đẳng Giao thông vận tải	100			100
31	Phân hiệu Cao đẳng Đường sắt Phía Nam	25			25
32	Trường Cao đẳng Cơ giới và Thủy lợi	40			40
33	Trường Cao đẳng Thống kê II		25		25
	ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG (5/120 Trường)				
34	Trường TC Nghề & đào tạo CB HTX miền Nam		40		40
35	Trường trung cấp giao thông vận tải miền Nam		100	100	200
36	Trường trung cấp Tây Đô		100	200	300
37	Trường cao đẳng kinh tế - kỹ thuật Cần Thơ		40		40
38	Trường cao đẳng kinh tế - kỹ thuật Long An			120	120
	TỔNG	1.195	1.260	825	3.280

Nguồn: Nhóm nghiên cứu Trường ĐH Thương mại tổng hợp theo thông tin tuyển sinh của các Trường năm 2019

Phụ lục 4: Thống kê về năng lực chứa hàng của một số kho lạnh mới được xây dựng và đang được khai thác

Stt	Kho lạnh	Công ty	Vị trí	Năng lực	
				m ²	Pallet
1	Thăng Long Logistics	Công ty CP Transimex	Hưng Yên	5 100	12 000
2	Kho lạnh SK	Công ty cổ phần đầu tư kho vận SK logistics	Hưng Yên	8 000	10 000
3	Kho lạnh Transimex	Tập Đoàn Transimex	Thành Phố Hồ Chí Minh	9 000	15 000
4	Kho lạnh Meito	Công ty TNHH Meito Việt Nam	Khu CN Sóng Thần 2 - Bình Dương	26 000	30 000
5	Kho lạnh PK	Công Ty TNHH Thực Phẩm & Kho Lạnh PK Viet Food	Long An	-	5 200
6	Ryobi	Tập đoàn Ryobi Holdings (RYOBI) Ryobi Việt Nam	Quận 9 - TPHCM	24 000	8 000
7	CLK	Công ty TNHH Kho lạnh CLK	Bình Dương	6 321	15 000
8	Newland VJ	Công ty TNHH Ministop Việt Nam	Bình Dương	20 000	15 000
9	Emergent cold	Emergent Cold	Bình Dương Bắc Ninh	42 500 22 000	36 650 20 000
10	Perferred Freezer	Công ty TNHH Ministop Việt Nam	Quận 7 - TPHCM	1 600	-
11	Minh Phú Gemadept	Công ty Cổ phần Mekong Logistics	Hậu Giang	15 000	50 000
12	Hoàng Phi Quân	Hoàng Lai Group	Thủ Đức	-	20 000 MT
13	Hoàng Lai 1 Hoàng Lai 2 Hoàng Lai	Hoàng Lai Group	Thủ Đức Thủ Đức Long An	 8 334	3 480 MT 1 002 MT 15 000 MT
14	ABA	ABA coltrans	Hà Nội TPHCM	-	15 000 25 000
15	Alfa	Công ty Cổ Phần ANPHA-AG	Long An	10 000	20 000
16	Satra	Chi Nhánh Tổng Công Ty Thương Mại Sài Gòn - TNHH Một Thành Viên - Kho Lạnh Satra	Quận 8 - TPHCM	-	22 000
17	Konoike	Công Ty TNHH Vận Tải Việt Nhật	Quận 7 - TPHCM	3 000	1 000

Nguồn: Kết quả tổng hợp của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1. Nhóm 20 công ty 3PL lớn nhất thế giới	21
Bảng 2. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển giai đoạn 2012 - 2019	27
Bảng 3. Hạ tầng giao thông đường bộ	30
Bảng 4. Một số Trung tâm logistics lớn khánh thành và đi vào hoạt động	42
Bảng 5. Tỷ trọng thuê ngoài dịch vụ của doanh nghiệp	76
Bảng 6. Chi phí logistics của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh	78
Bảng 7. Đánh giá của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh về năng lực logistics quốc tế của Việt Nam	80
Bảng 8. Đánh giá của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh về năng lực logistics nội địa	81
Bảng 9. Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics theo quy mô lao động	84
Bảng 10. Sự sẵn có của nhân lực logistics lành nghề tại Việt Nam	86
Bảng 11. Thu nhập trung bình hàng tháng của nhân lực logistics tại TPHCM	87
Bảng 12. Một số chương trình đào tạo ngắn về logistics tại Việt Nam	91
Bảng 13. Một số hoạt động trao đổi đoàn năm 2019	102
Bảng 14. Các cửa khẩu giao thương chính giữa Việt Nam - Trung Quốc	115
Bảng 15. Chi phí và tỷ lệ hao hụt trong các công ty chế biến nông sản	128
Bảng 16. Đề xuất của các Hiệp hội ngành hàng về vấn đề logistics phục vụ hàng nông sản	140

DANH MỤC HÌNH

Hình 1. Một số chỉ tiêu kinh tế trong 9 tháng năm 2019 so cùng kỳ năm trước	11
Hình 2. Kim ngạch, tốc độ tăng xuất khẩu, nhập khẩu và cán cân thương mại trong 9 tháng đầu năm, giai đoạn 2011-2019	13
Hình 3. Hệ thống phân loại tự động của GHN	41
Hình 4. Dropshipping	47
Hình 5. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ	52
Hình 6. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường hàng không	54
Hình 7. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường sắt	55
Hình 8. Top 10 Công ty uy tín ngành Vận tải và Logistics năm 2018	60
Hình 9. Thống kê doanh nghiệp Việt Nam theo ngành nghề	71
Hình 10. Phân bố doanh nghiệp theo địa phương	72
Hình 11. Thành phần các doanh nghiệp tham gia điều tra	73
Hình 12. Vị trí địa lý và lĩnh vực hoạt động của các doanh nghiệp tham gia khảo sát	73
Hình 13. Kênh phân phối của doanh nghiệp	74
Hình 14. Phương thức vận tải được sử dụng	75
Hình 15. Phương thức vận tải doanh nghiệp sử dụng	75
Hình 16. Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực logistics	76
Hình 17. Thống kê về hoạt động đánh giá nhà cung cấp dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh	77
Hình 18. Tình hình xây dựng chiến lược/kế hoạch hoạt động logistics của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh	79
Hình 19. Các hoạt động hỗ trợ tại doanh nghiệp	79
Hình 20. Tỷ trọng lao động làm việc theo các loại hình dịch vụ logistics	85
Hình 21. Các loại hình đào tạo nhân lực logistics phổ biến tại doanh nghiệp Việt Nam	92
Hình 22. Cơ cấu xuất khẩu trái cây Việt Nam 2018	106

Hình 23. Các vấn đề đối với hàng thực phẩm hiện nay	109
Hình 24. Các địa điểm mua thực phẩm của người tiêu dùng	110
Hình 25. Đề xuất của người tiêu dùng	110
Hình 26. Thị phần của các kho lạnh cho thuê ngoài của Việt Nam	112
Hình 27. Thị phần vận tải lạnh của Việt Nam năm 2018	113
Hình 28. Phân khúc khách hàng của doanh nghiệp logistics	117
Hình 29. Thị trường xuất nhập khẩu của khách hàng DN hàng nông sản	118
Hình 30. Phương thức vận tải cung cấp bởi DN logistics phục vụ hàng nông sản	118
Hình 31: Số lượng đầu xe vận chuyển	119
Hình 32: Số kho lạnh của DN logistics	119
Hình 33. Trang thiết bị đang sử dụng phục vụ hàng lạnh	119
Hình 34. Trang thiết bị dự định đầu tư của DN logistics	120
Hình 35. Đánh giá yếu tố ảnh hưởng lên chi phí logistics phục vụ hàng lạnh	121
Hình 36. Quy mô nhân sự và doanh thu các DN tham gia khảo sát	124
Hình 37. Vùng thu mua nguyên vật liệu của công ty	124
Hình 38. Thị trường tiêu thụ chính của các công ty	125
Hình 39. Các điều khoản Incoterms DN sử dụng trong xuất khẩu	125
Hình 40. Địa điểm tập kết hàng trước khi đưa ra thị trường	126
Hình 41. Chi phí logistics trong tổng chi phí của doanh nghiệp	126
Hình 42. Những khó khăn của doanh nghiệp liên quan đến kho bãi	127
Hình 43. Tỷ lệ tự làm/thuê ngoài dịch vụ logistics của các công ty chế biến nông sản	128
Hình 44. Khảo sát doanh nghiệp đã có chứng nhận về quy trình sản xuất an toàn	129
Hình 45. Chuỗi cung ứng gỗ xuất khẩu	138

DANH MỤC HỘP

Hộp 1: Nghiên cứu điển hình: Logistics Thái Lan và cơ hội phát triển từ chương trình Thái Lan 4.0	20
Hộp 2: Hệ thống cảng biển Nghi Sơn	27
Hộp 3: Tuyến cao tốc Cam Lộ - La Sơn	31
Hộp 4: Tàu container nhanh Yên Viên - Sóng Thần	33
Hộp 5: Trung tâm Logistics Hateco - mô hình trung tâm logistics tích hợp	46
Hộp 6: Đào tạo nhân lực logistics tại Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh	90
Hộp 7: Công ty Vina T&T - “Cạnh tranh là phải đảm bảo lợi ích của khách hàng”	122
Hộp 8: Hoàng Hà International Logistics	133

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2019**

LOGISTICS NÂNG CAO
GIÁ TRỊ NÔNG SẢN



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://nhaxuatbancongtuong.com.vn>

Email: nxbct@moit.gov.vn

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc - Tổng Biên tập

Nguyễn Minh Huệ

Biên tập:

Tôn Nữ Thanh Bình - Đồng Thị Thu Thủy

Trình bày:

Vương Nguyễn

In 750 cuốn, khổ 19x27cm tại Công ty TNHH In và Thương mại Trần Gia

Địa chỉ: Số 14, ngõ 464 đường Âu Cơ, P.Nhật Tân, Q. Tây Hồ, Hà Nội

Số xác nhận đăng kí xuất bản: 3903-2009/CXBIPH/02-159/CT

Số Quyết định xuất bản: 290/QĐ - NXBCT ngày 11 tháng 11 năm 2019

Mã số ISBN: 978-604-931-966-2

In xong và nộp lưu chiểu Quý 4/2019.



BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2019

LOGISTICS NÂNG CAO GIÁ TRỊ NÔNG SẢN

ISBN: 978-604-931-966-2



9 786049 319662

SÁCH KHÔNG BÁN