

BỘ CÔNG THƯƠNG



BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2021**

PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2021

PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Hà Nội, 2021

MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU	7
CHƯƠNG I: MÔI TRƯỜNG KINH DOANH LOGISTICS	11
1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2021	12
1.1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam năm 2021	12
1.1.2. Tình hình kinh tế Thế giới năm 2021	16
1.2. Logistics thế giới năm 2021 và xu hướng	18
1.2.1. Logistics thế giới chịu tác động mạnh mẽ từ Covid-19	18
1.2.2. Biến động của giá cước vận tải	24
1.2.3. Xu hướng M&A trong lĩnh vực Logistics	25
1.3. Quy định pháp luật cho phát triển logistics	27
1.3.1. Chính sách chung về logistics	27
1.3.2. Chính sách trong lĩnh vực vận tải	34
1.3.3. Chính sách khác liên quan đến logistics	37
CHƯƠNG II: HẠ TẦNG LOGISTICS	39
2.1. Hạ tầng giao thông đường bộ	40
2.2. Hạ tầng giao thông đường sắt	43
2.3. Hạ tầng giao thông đường biển	44
2.3.1. Hạ tầng cảng biển	44
2.3.2. Đội tàu biển Việt Nam	47
2.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	49
2.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không	52
2.6. Trung tâm logistics	55

2.6.1. Quy hoạch trung tâm logistics tại các địa phương	55
2.6.2. Trung tâm logistics đã đi vào hoạt động trong năm 2021	56
2.6.3. Trung tâm logistics đang trong quá trình triển khai xây dựng	59
CHƯƠNG III: DỊCH VỤ LOGISTICS	61
3.1. Dịch vụ vận tải	62
3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải	62
3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ	63
3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt	65
3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển	66
3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa	68
3.1.6. Dịch vụ vận tải hàng không	69
3.2. Dịch vụ kho bãi	71
3.2.1. Dịch vụ kho bãi đông lạnh và chuỗi cung ứng hàng lạnh	71
3.2.2. Dịch vụ kho ngoại quan	72
3.3. Dịch vụ giao nhận	73
3.4. Dịch vụ khác	74
3.4.1. Dịch vụ đại lý hải quan	74
3.4.2. Dịch vụ cảng cạn	75
3.5. Phát triển thị trường dịch vụ logistics	76
3.5.1. Phát triển doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics	76
3.5.2. Phát triển cầu dịch vụ logistics	79
3.5.3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics	80
CHƯƠNG IV: HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT, KINH DOANH	83
4.1. Khái quát xu hướng phát triển doanh nghiệp sản xuất và dịch vụ của Việt Nam	84

4.2. Phát triển logistics tại doanh nghiệp để giảm chi phí, nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh	87
4.2.1. Logistics trong ngành công nghiệp chế biến, chế tạo	88
4.2.2. Logistics trong ngành dệt may, da giày	89
4.2.3. Logistics trong ngành chế biến nông, thủy sản	93
4.2.4. Logistics trong thương mại	94
CHƯƠNG V: HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ LOGISTICS	101
5.1. Ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics	102
5.1.1. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong quản lý nhà nước về logistics	102
5.1.2. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong doanh nghiệp logistics	103
5.1.3. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số tại một số doanh nghiệp logistics	107
5.2. Xây dựng, tiêu chuẩn, quy chuẩn trong logistics	108
5.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics	109
5.3.1. Phổ biến, tuyên truyền về logistics trên phương tiện truyền thông	109
5.3.2. Hoạt động tuyên truyền về logistics năm 2021	112
5.4. Hợp tác quốc tế về logistics	112
5.4.1. Liên kết hợp tác quốc tế	112
5.4.2. Đầu tư ra nước ngoài và đầu tư trực tiếp nước ngoài	114
CHƯƠNG VI : PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS	117
6.1. Khái quát về nhân lực logistics	118
6.2. Thực trạng nhân lực logistics tại Việt Nam	119
6.2.1. Quy mô nhân lực logistics theo loại hình dịch vụ và khu vực địa lý	119
6.2.2. Đánh giá về trình độ và chất lượng nhân lực logistics	121
6.2.3. Tuyển dụng và đào tạo nhân lực logistics của doanh nghiệp	124
6.3. Thực trạng đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam	130
6.3.1. Cơ cấu và đặc điểm của các bậc đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam	130

6.3.2. Hoạt động hỗ trợ đào tạo, phát triển nhân lực logistics	138
6.4. Dự báo nhu cầu nhân lực logistics Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025	146
6.4.1. Dự báo nhu cầu nhân lực tại doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	146
6.4.2. Dự báo nhu cầu nhân lực tại doanh nghiệp sản xuất, thương mại	147
6.5. Giải pháp phát triển nhân lực logistics Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025	147
6.5.1. Giải pháp đối với các cơ sở đào tạo nhân lực logistics	148
6.5.2. Giải pháp đối với doanh nghiệp sử dụng nhân lực logistics	150
6.5.3. Kiến nghị với cơ quan quản lý Nhà nước và các tổ chức liên quan	151
KẾT LUẬN	154
PHỤ LỤC	155
Phụ lục 1. Danh mục văn bản chính sách liên quan đến logistics	155
Phụ lục 2. Danh sách trường đại học đào tạo ngành, chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng trình độ đại học	157
Phụ lục 3. Danh sách trường trung cấp, cao đẳng đào tạo ngành nghề logistics	160
Phụ lục 4. Đặc điểm mẫu khảo sát trong chương VI của Báo cáo	163
DANH MỤC BẢNG	165
DANH MỤC HỘP	165
DANH MỤC HÌNH	166
DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT	168
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	169



LỜI NÓI ĐẦU

Thực hiện Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 2 năm 2017 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 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, 2019, 2020 và trên tinh thần liên tục đổi mới, bám sát những xu hướng và biến động thực tiễn trên thị trường trong nước và quốc tế, Báo cáo Logistics Việt Nam 2021 được kết cấu theo 6 chương, trong đó có một chương chuyên đề. Cụ thể như sau:

- (i) Môi trường kinh doanh logistics;
- (ii) Hạ tầng logistics;
- (iii) Dịch vụ logistics;
- (iv) Hoạt động logistics tại doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh;
- (v) Hoạt động hỗ trợ logistics;
- (vi) Chuyên đề: Phát triển nhân lực logistics.

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

DANH SÁCH THÀNH VIÊN BAN BIÊN TẬP BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2021

*(kèm theo Quyết định số 674/QĐ-BCT ngày 23 tháng 02 năm 2021
của Bộ trưởng Bộ Công Thương)*

1.	ThS. Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	Trưởng Ban Biên tập
2.	TS. Trịnh Thị Thanh Thủy, Phó Viện trưởng Viện nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương, Bộ Công Thương	Chương IV
3.	TS. Đinh Thị Bảo Linh, Phó Giám đốc Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương	Chương I, mục 1.1 và 1.3
4.	Ông Đào Trọng Khoa, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam	Chương III, mục 3.1 đến 3.4
5.	PGS. TS. Hồ Thị Thu Hòa, Viện trưởng Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam; Trưởng Bộ môn Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, Trường Đại học Quốc tế, Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh	Chương III, mục 3.5, Chương V, mục 5.1 và 5.2
6.	PGS. TS. Trịnh Thị Thu Hương, Phó Viện trưởng Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường đại học Ngoại thương	Chương V, mục 5.3 và 5.4
7.	TS. Nguyễn Thị Vân Hà, Phó Trưởng khoa, Khoa Đào tạo quốc tế, Trường đại học Giao thông vận tải	Chương II, mục 2.1 đến 2.5
8.	TS. Trần Thị Thu Hương, Trưởng Bộ môn Logistics Kinh doanh, Khoa Marketing, Trường đại học Thương mại	Chương VI
9.	Ông Nguyễn Tùy Anh, Chuyên gia logistics	Chương I, mục 1.2 và Chương II, mục 2.6
10.	Bà Đặng Hồng Nhung, Chuyên viên, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	Tổng hợp chung

CHƯƠNG I

MÔI TRƯỜNG KINH DOANH

LOGISTICS



1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2021

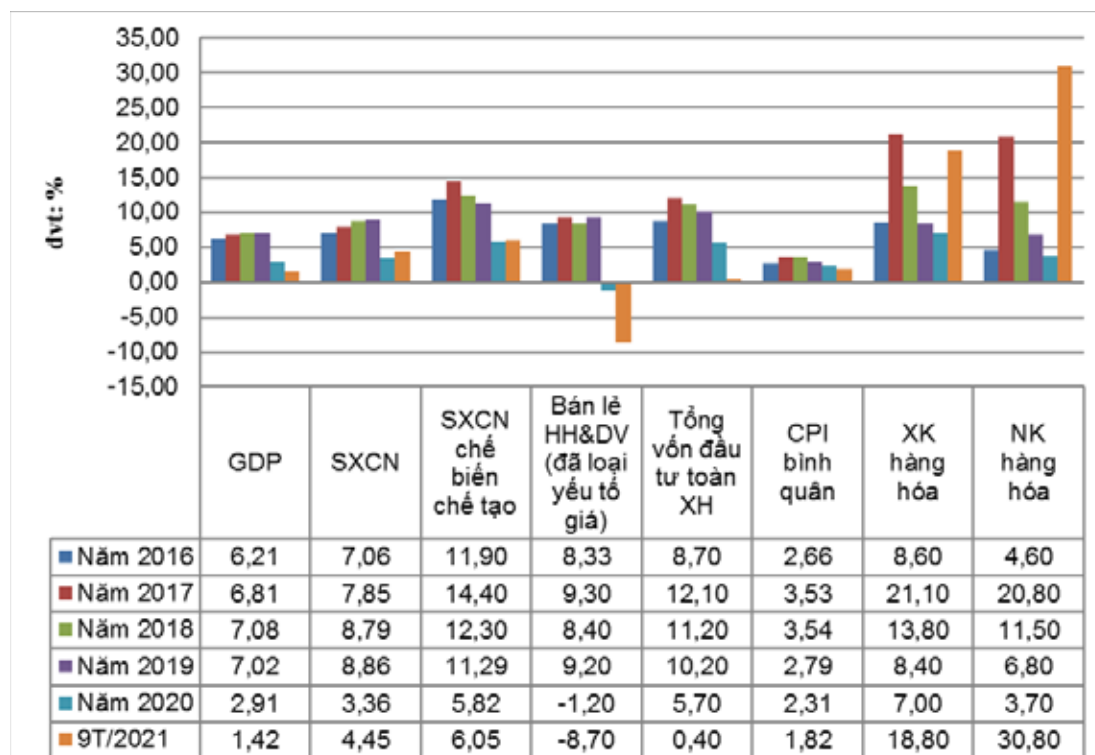
1.1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam năm 2021

1.1.1.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

Sau khi đạt được những kết quả ấn tượng những tháng đầu năm, quý III/2021, Việt Nam bị tác động rất lớn bởi đợt dịch Covid-19 lần thứ 4: Nhiều địa phương, trong đó có hai trung tâm kinh tế lớn của cả nước, phải thực hiện giãn cách xã hội kéo dài để phòng chống dịch, khiến GDP quý III/2021 giảm 6,17% so với cùng kỳ năm trước - đây là mức giảm sâu nhất kể từ khi Việt Nam tính và công bố GDP theo quý đến nay. Kết quả là GDP 9 tháng năm 2021 chỉ tăng 1,42% so với cùng kỳ năm 2020 và cần có những bước phá mạnh mẽ trong quý cuối năm để GDP cả năm 2021 có thể đạt trên 3%.

Trừ nhập khẩu và xuất khẩu hàng hóa vẫn tăng khá so với cùng kỳ năm 2020, phần lớn các chỉ số khác tăng thấp hoặc giảm, đặc biệt doanh thu bán lẻ hàng hóa và dịch vụ (đã loại trừ yếu tố giá) giảm tới 8,7% do thời gian giãn cách xã hội kéo dài, ở cả 3 thành phố lớn là Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và nhiều tỉnh thành phía Nam. Xuất khẩu dịch vụ giảm mạnh trong khi nhập khẩu vẫn tăng, khiến nhập siêu dịch vụ trong 9 tháng đầu năm lên tới 11,69 tỷ USD.

Hình 1: Tăng trưởng số chỉ tiêu kinh tế của Việt Nam giai đoạn 2016-2021



Nguồn: Tổng hợp số liệu của Tổng cục Thống kê
Riêng số liệu xuất nhập khẩu: Tổng cục Hải quan

Trong mức tăng chung của toàn nền kinh tế 9 tháng đầu năm 2021, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 2,74%, đóng góp 23,52%; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 3,57%, đóng góp 98,53%; khu vực dịch vụ giảm 0,69%, làm giảm 22,05%. Về cơ cấu kinh tế 9 tháng năm 2021, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm tỷ trọng 12,79%; khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 38,03%; khu vực dịch vụ chiếm 40,19%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 8,99%.

Hoạt động đầu tư nước ngoài vào Việt Nam cũng bị ảnh hưởng vì dịch bệnh, dẫn đến nguy cơ dòng vốn sẽ không chuyển dịch vào Việt Nam như dự báo vào đầu năm 2021. Theo số liệu của Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ Kế hoạch Đầu tư), tính đến ngày 20/9/2021 tổng vốn đầu tư nước ngoài, bao gồm vốn đăng ký cấp mới, vốn đăng ký điều chỉnh và giá trị góp vốn, mua cổ phần của nhà đầu tư nước ngoài đạt 22,15 tỷ USD, chỉ tăng 4,4% so với cùng kỳ năm trước.

1.1.1.2. Tình hình sản xuất

a) Sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản

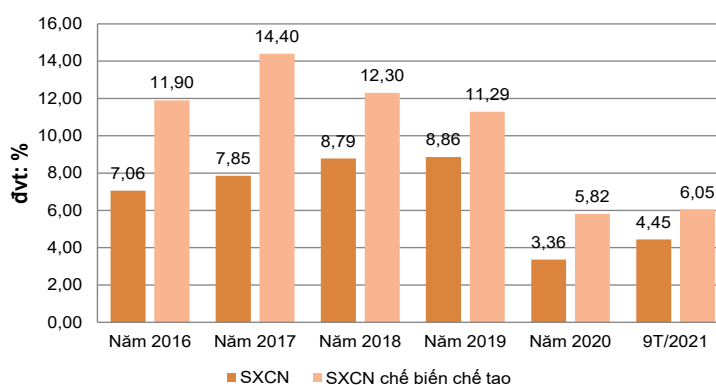
Sản xuất nông, lâm, thủy sản trong 9 tháng đầu năm 2021 có thuận lợi về thời tiết, nhưng từ tháng 7/2021, nhiều địa phương, đặc biệt là khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) - trung tâm sản xuất nông nghiệp lớn nhất của cả nước, bị ảnh hưởng nặng nề bởi dịch bệnh nên lưu thông, tiêu thụ nông, thủy sản đối mặt với những khó khăn rất lớn, khiến lĩnh vực này chỉ tăng trưởng 1,04% so với cùng kỳ. Tính chung 9 tháng năm 2021, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 2,74%, đóng góp 23,52% vào mức tăng GDP cả nước.

b) Sản xuất công nghiệp

Nhiều nhà máy phải ngừng hoạt động hoặc giảm mạnh công suất, lưu thông hàng hóa gặp khó khăn khiến sản xuất công nghiệp trong quý III/2021 giảm mạnh, thậm chí đình trệ ở các địa phương có khu công nghiệp lớn phải thực hiện giãn cách xã hội kéo dài.

Hình 2: Tốc độ tăng giá trị tăng thêm (VA) ngành công nghiệp và công nghiệp chế biến chế tạo giai đoạn 2016-2021

Đơn vị: %

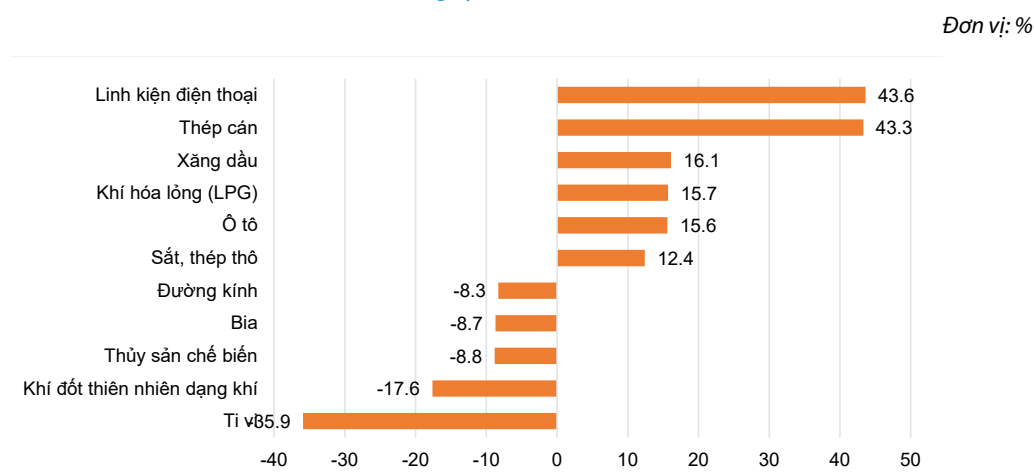


Nguồn: Tổng hợp số liệu của Tổng cục Thống kê

Nhiều doanh nghiệp trong lĩnh vực công nghiệp cho biết phải đối mặt khó khăn lớn nhất trong nhiều năm trở lại đây, nhiều doanh nghiệp đã phải tạm ngừng sản xuất hoặc rút khỏi thị trường. Giá trị tăng thêm ngành công nghiệp quý III/2021 giảm 3,5% so với cùng kỳ năm trước. Tính chung 9 tháng năm 2021, giá trị tăng thêm ngành công nghiệp tăng 4,45% so với cùng kỳ năm 2020, trong đó lĩnh vực chế biến chế tạo tăng 6,05%.

Tổng thể hoạt động sản xuất công nghiệp bị tác động nặng nề bởi dịch bệnh, tuy nhiên vẫn có một số nhóm hàng ghi nhận mức tăng trưởng trong 9 tháng năm 2021 so với cùng kỳ năm 2020, trong đó nổi bật có nhóm linh kiện điện thoại tăng 43,6%, thép cán, ô tô, xăng dầu,... Trong khi đó, sản xuất ti vi sụt giảm mạnh nhất trong tất cả các nhóm hàng, giảm tới 35,9%, khí đốt thiên nhiên dạng khí, thủy hải sản chế biến, bia và đường kính cũng là những nhóm hàng có sản lượng sụt giảm trong 9 tháng đầu năm nay.

Hình 3: Những nhóm hàng có sản lượng sản xuất tăng/giảm mạnh nhất trong 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ năm 2020



Nguồn: Tổng hợp số liệu của Tổng cục Thống kê

1.1.1.3. Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ

a) Xuất nhập khẩu hàng hóa

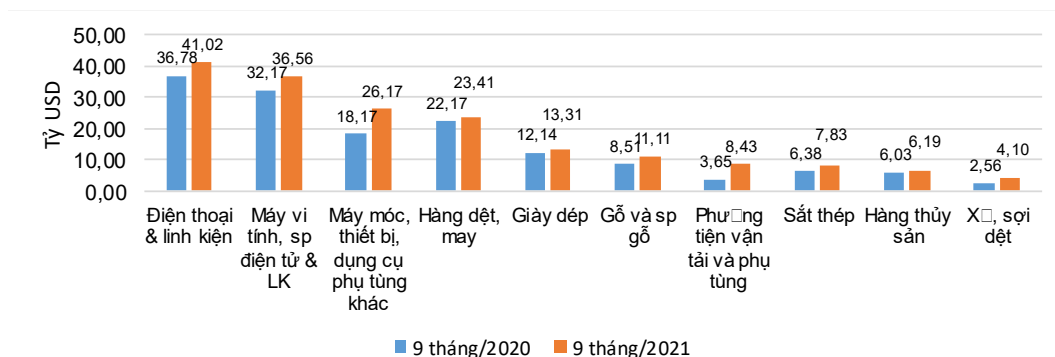
Xuất khẩu hàng hóa

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan (Bộ Tài chính), xuất khẩu hàng hóa 9 tháng năm 2021 đạt 240,63 tỷ USD, tăng 18,8%, tương ứng tăng 38,09 tỷ USD.

Trong số các mặt hàng xuất khẩu, một số mặt hàng vẫn tăng trưởng trong 9 tháng năm 2021 như: máy móc thiết bị, dụng cụ, phụ tùng khác tăng 8 tỷ USD, tương ứng tăng 44,1%; sắt thép các loại tăng 4,78 tỷ USD, tương ứng tăng 130,9%; máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện tăng 4,39 tỷ USD, tương ứng tăng 12,5%; điện thoại các loại & linh kiện tăng 4,24 tỷ USD, tương ứng 11,5%...

Hình 4: Xuất khẩu các nhóm hàng tiêu biểu 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ năm 2020

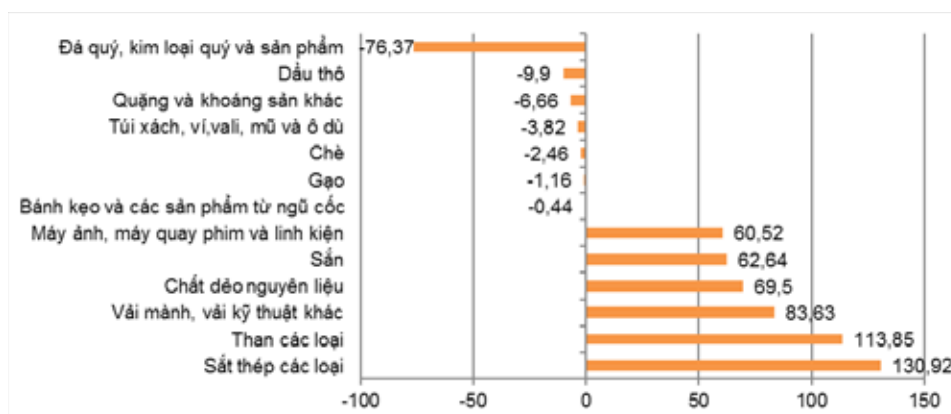
Đơn vị: Tỷ USD



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Hải quan

Hình 5: Những mặt hàng có kim ngạch xuất khẩu biến động mạnh nhất trong 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ năm 2020

Đơn vị: %



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Hải quan

Nhập khẩu hàng hóa

Tính chung 9 tháng năm 2021, kim ngạch nhập khẩu hàng hóa đạt 243,18 tỷ USD, tăng 30,8%, tương ứng tăng 57,3 tỷ USD so với cùng kỳ năm trước. Những nhóm hàng nhập khẩu chính nhìn chung vẫn tăng so với cùng kỳ năm 2020 như: máy vi tính, sản phẩm điện tử & linh kiện tăng 8,7 tỷ USD, tương ứng tăng 19,3%; máy móc, thiết bị, dụng cụ & phụ tùng khác tăng 8,41 tỷ USD, tương ứng tăng 31,8%; điện thoại các loại & linh kiện tăng 4,16 tỷ USD, tương ứng tăng 39,2%.

Cán cân thương mại

Tính chung 9 tháng năm 2021, tổng trị giá xuất nhập khẩu hàng hóa của cả nước đạt 483,82 tỷ USD, tăng 24,6% với cùng kỳ năm trước, tương ứng tăng 95,39 tỷ USD. Cán cân thương mại hàng hóa thâm hụt 2,55 tỷ USD, ngược lại với con số xuất siêu 16,66 tỷ USD của cùng kỳ năm 2020.

b) Xuất nhập khẩu dịch vụ

Trong 9 tháng năm 2021, kim ngạch xuất khẩu dịch vụ tính đạt 2,66 tỷ USD, giảm 59,6% so với cùng kỳ năm trước, trong đó dịch vụ du lịch đạt 107 triệu USD (chiếm 4% tổng kim ngạch), giảm 96,6%; dịch vụ vận tải đạt 266 triệu USD (chiếm 10%), giảm 72,1%.

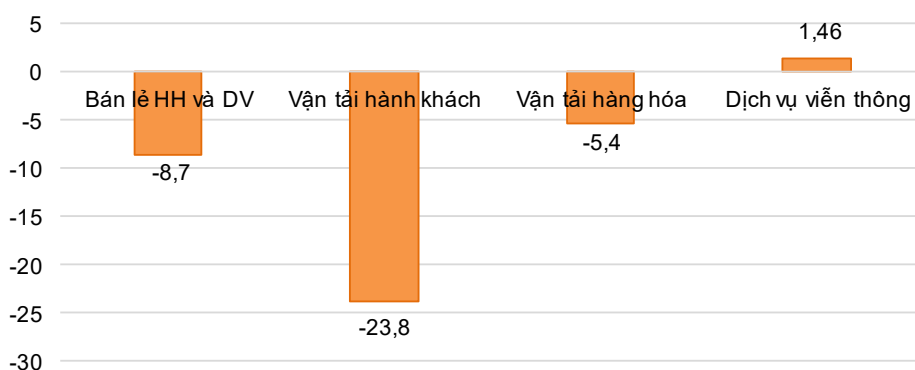
Kim ngạch nhập khẩu dịch vụ 9 tháng năm 2021 đạt 14,35 tỷ USD, tăng 7,2% so với cùng kỳ năm trước, trong đó dịch vụ vận tải đạt 7,4 tỷ USD (chiếm 51,2% tổng kim ngạch), tăng 32,9%; dịch vụ du lịch đạt 2,7 tỷ USD (chiếm 18,7%), giảm 24,1%. Nhập siêu dịch vụ trong 9 tháng năm 2021 là 11,69 tỷ USD

1.1.1.4. Tình hình phát triển một số dịch vụ

Trừ dịch vụ viễn thông, nhìn chung hầu hết các nhóm dịch vụ đều sụt giảm mạnh trong năm 2021 vì dịch bệnh, đặc biệt là nhóm vận tải hành khách, trong khi dịch vụ ăn uống và lưu trú, lữ hành gần như “đóng băng” trong suốt quý III/2021 vì dịch bệnh (Hình 6).

Hình 6: Tăng/giảm doanh thu các nhóm dịch vụ trong 9 tháng năm 2021 so với cùng kỳ năm 2020

Đơn vị: %



Nguồn: Tổng hợp số liệu của Tổng cục Thống kê (29/9/2020)

1.1.2. Tình hình kinh tế Thế giới năm 2021

1.1.2.1. Kinh tế thế giới năm 2021

Theo báo cáo của Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD) phát hành trong tháng 9/2021, tăng trưởng kinh tế nhìn chung chuyển biến tích cực hơn năm 2020, được hỗ trợ bởi

các chính sách kích thích tăng trưởng; hiệu quả từ các chiến dịch tiêm chủng trên diện rộng và nhiều nước bắt đầu nối lại các hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa từ quý III/2021.

GDP toàn cầu hiện đã vượt qua mức trước đại dịch, nhưng khoảng cách về sản lượng và việc làm vẫn còn rất lớn giữa các quốc gia, đặc biệt là ở các thị trường mới nổi và đang phát triển, nơi tỷ lệ tiêm chủng phòng dịch Covid-19 thấp. Biến thể Delta đã làm giảm động lực ngắn hạn ở những nền kinh tế có tỷ lệ lây nhiễm cao, trong đó có Việt Nam và gây thêm áp lực lên chuỗi cung ứng và chi phí toàn cầu.

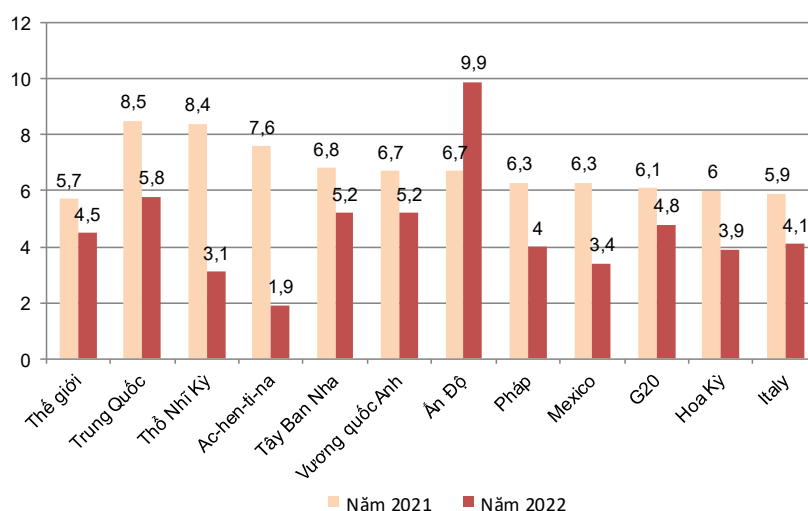
Lạm phát đã tăng mạnh ở Hoa Kỳ, Canada, Vương quốc Anh và một số nền kinh tế mới nổi, nhưng vẫn ở mức tương đối thấp ở nhiều nền kinh tế tiên tiến khác, đặc biệt là ở EU và châu Á. Giá hàng hóa cao hơn và chi phí vận chuyển toàn cầu, đặc biệt là vận chuyển đường biển và đường hàng không tăng mạnh, làm phát sinh thêm 1,5 điểm phần trăm vào lạm phát giá tiêu dùng hàng năm của nhóm các nền kinh tế G20. Chi phí vận chuyển chiếm phần lớn mức tăng lạm phát từ quý IV/2020 đến nay.

1.1.2.2. Một số dự báo về tăng trưởng kinh tế

GDP toàn cầu được OECD dự báo sẽ tăng 5,7% vào năm 2021 và 4,5% vào năm 2022. Sự phục hồi mạnh mẽ ở châu Âu, các gói hỗ trợ tài chính bổ sung ở Hoa Kỳ, tiêu dùng, đầu tư đều tăng lên, dẫn thay thế tâm lý chi tiêu tiết kiệm trong thời đại dịch, tất cả những yếu tố này sẽ thúc đẩy triển vọng tăng trưởng ở các nền kinh tế tiên tiến và các nền kinh tế đang phát triển đã kiểm soát tốt được dịch bệnh.

Hình 7: Dự báo tăng trưởng kinh tế thế giới và các nền kinh tế có mức tăng trưởng GDP cao nhất năm 2021 và 2022

Đơn vị: %



Nguồn: OECD (9/2021)

Theo dự báo của OECD, Trung Quốc sẽ ghi nhận mức tăng trưởng GDP cao nhất toàn cầu trong năm 2021, nhưng Ấn Độ sẽ vươn lên dẫn đầu về mức tăng trưởng trong năm 2022. Như vậy hai nước đông dân nhất châu Á sẽ trở thành những động lực quan trọng cho kinh tế toàn cầu thời kỳ hậu Covid-19.

Trong khi đó, các nền kinh tế Đông Nam Á, trong đó có Thái Lan và Việt Nam bất ngờ bị ảnh hưởng rất lớn bởi biến thể siêu lây nhiễm Delta, khiến việc tìm lại động lực tăng trưởng cho kinh tế khu vực đứng trước những thách thức to lớn.

Ngoài Trung Quốc, các đối tác thương mại quan trọng của Việt Nam tại châu Á dự báo có mức tăng trưởng khiêm tốn trong năm 2021 như Hàn Quốc (4%), Nhật Bản (2,5%), Indonesia (3,7%).

1.2. Logistics thế giới năm 2021 và xu hướng

1.2.1. Logistics thế giới chịu tác động mạnh mẽ từ Covid-19

Khác với năm 2020, khi dịch bệnh Covid-19 lan rộng ở Trung Quốc, các quốc gia châu Âu và Bắc Mỹ làm tê liệt các nền kinh tế này, thì đến năm 2021, khi các nền kinh tế lớn này đang trên đà phục hồi và mở cửa trở lại nhờ chiến dịch tiêm chủng trên diện rộng, thì tại châu Á, làn sóng Covid-19 tái bùng phát mạnh mẽ tại các quốc gia như Thái Lan, Indonesia, Philippines, Malaysia, Việt Nam và Ấn Độ, tạo ra những nút thắt mới trong chuỗi cung ứng toàn cầu, một lần nữa đe dọa và kìm hãm sự phục hồi của nền kinh tế hậu Covid-19.

Bên cạnh Trung Quốc, Ấn Độ là người khổng lồ mới của nền kinh tế thế giới, vốn đã được coi là một trong những mắt xích quan trọng nhất và là lựa chọn hàng đầu trong chiến dịch chuyển hoạt động sản xuất ra khỏi Trung Quốc. Chính vì vậy, biến cố Covid-19 tại Ấn Độ ảnh hưởng không nhỏ tới chuỗi cung ứng toàn cầu và toàn bộ nền kinh tế thế giới, và có khả năng các nhà đầu tư phải một lần nữa cân nhắc lại chuyện di dời hoạt động sản xuất từ Trung Quốc sang Ấn Độ.

Thậm chí, ngành vận tải biển quốc tế vốn phụ thuộc vào lực lượng thuyền viên khổng lồ ở đất nước Nam Á này cũng đang bị đe dọa. Theo số liệu của Văn phòng Vận tải biển quốc tế (ICS), cùng với Philippines và Trung Quốc, Ấn Độ là một trong những nước cung cấp thuyền viên lớn nhất cho thế giới, khoảng 240.000 trong số khoảng 1,6 triệu thuyền viên trên toàn cầu đến từ nước này. Việc các thuyền viên đến từ quốc gia này hay các thuyền viên ghé qua quốc gia này bị nhiễm Covid-19 khiến ngành vận tải biển đối mặt với viễn cảnh toàn bộ thuyền viên trên tàu bị nhiễm bệnh rất nhanh, đồng nghĩa với việc phải dừng hoạt động của những con tàu này. Những hạn chế thay đổi thuyền viên nêu trên có thể gây ra cú sốc cho ngành vận tải biển, vốn vận chuyển 80% giá trị thương mại toàn cầu.

Không chỉ Ấn Độ, các quốc gia tiềm năng trong chiến dịch Trung Quốc + 1 khác như Việt Nam, Indonesia hay Thái Lan đã trải qua một đợt bùng phát dịch mới trên diện rộng, áp dụng

lệnh phong tỏa và ngừng hoạt động tại các khu công nghiệp, ngừng trệ hoạt động sản xuất. Điều này có thể làm chậm lại quá trình chuyển dịch chuỗi cung ứng như đã dự tính từ trước.

Covid-19 và những hệ quả của nó dẫn tới những biến động không thể lường trước đối với các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp ở các nước phát triển. Trong khi chỉ một năm trước, các doanh nghiệp phải đối mặt với nhu cầu hàng hóa giảm đột ngột và nhanh chóng hơn bao giờ hết, thì tính đến quý II/2021, nhu cầu tăng vọt sau một giai đoạn dài bị dồn nén. Tổng cầu gia tăng có thể nói một phần là do chính sách tài khóa và tiền tệ mở rộng được thực hiện bởi các chính phủ nhằm đưa nền kinh tế vượt qua suy thoái. Cũng chính nhờ đó, hoạt động tài chính của doanh nghiệp dần ổn định, thu nhập hộ gia đình tăng lên thúc đẩy tiêu dùng và đầu tư mạnh mẽ, giúp phục hồi tổng cầu. Xu hướng tổng cầu cao này được dự báo sẽ kéo dài trong thời gian tới, đặc biệt là trong bối cảnh hậu Covid-19 với các chương trình tiêm chủng vaccine rộng rãi trên toàn cầu.

Nhưng ngay sau đó, doanh nghiệp phải đối mặt với vấn đề thiếu nguồn cung: bao gồm cả đầu vào nguyên liệu thô và nhân công không đủ đáp ứng. Cầu vừa phục hồi thì cung lại đứt gãy. Thậm chí, vấn đề nguồn cung còn được đánh giá là nghiêm trọng hơn so với vấn đề về cầu mà nền kinh tế toàn cầu phải đối mặt trước đó. Thiếu hụt nguồn cung cùng sự tắc nghẽn lưu chuyển hàng hóa đang phá vỡ hàng loạt chuỗi cung ứng trên toàn cầu.

Covid-19 đang và có nhiều nguy cơ bùng phát trở lại ở các quốc gia được coi là công xưởng sản xuất của thế giới như Trung Quốc, Ấn Độ, Brazil hay các quốc gia Đông Nam Á dẫn tới hệ quả nhiều nhà máy và cơ sở sản xuất phải đóng cửa, áp lực chi phí đối với chuỗi cung ứng buộc doanh nghiệp phải tập trung vào sản xuất tinh gọn hoặc thuê ngoài, nếu có bất kỳ gián đoạn nào ở đầu chuỗi cung ứng (nguồn cung) sẽ gây ra phản ứng dây chuyền, buộc toàn bộ hệ thống phải dừng lại.

Các doanh nghiệp lúc này không chỉ đối mặt với việc làm sao để tìm nguyên liệu kịp thời, đảm bảo hiệu quả chi phí, mà còn cần đảm bảo đáp ứng nhu cầu theo từng mùa đối với sản phẩm cuối cùng.

❖ Thiếu hụt nhân lực trở nên trầm trọng

Thiếu hụt lao động là một bài toán chưa có lời giải với nhiều doanh nghiệp. Lý do của sự thiếu hụt, bên cạnh những nhân công mắc bệnh không thể đi làm hay biện pháp cách ly xã hội được thực hiện để ngăn chặn sự nghiêm trọng của dịch, thì những yếu tố khác cũng phải được nhìn nhận như hệ thống giáo dục ảnh hưởng, không có người nhận trông trẻ, trường học tiếp tục đóng cửa. Hơn nữa, điều kiện cần là có lao động, nhưng điều kiện đủ là kỹ năng và kiến thức của lao động lại không được đáp ứng trong bối cảnh chuỗi cung ứng không ngừng biến chuyển từng ngày. Nên dù một vài doanh nghiệp có áp dụng nhiều chính sách tăng lương hay chính sách phúc lợi xã hội tốt hơn, khả năng tìm được lao động phù hợp cũng không mấy được cải thiện.

❖ **Tình trạng khan hiếm hàng hóa, đặc biệt là nguyên liệu đầu vào**

Khi Trung Quốc - nguồn cung của hầu hết các chuỗi cung ứng trên thế giới ngừng hoạt động, thì việc thiếu nguyên liệu đầu vào là khó có thể nào tránh khỏi.

Trong suốt 50 năm qua kể từ khi khái niệm Just-In-Time (JIT)¹ được áp dụng lần đầu tiên bởi hãng Toyota, khái niệm này đã được sử dụng rộng rãi trên toàn thế giới. Bằng việc giảm hàng tồn kho xuống mức thấp nhất, doanh nghiệp có thể tiết kiệm không gian, chi phí và nguồn lực, để dành đầu tư cho những thứ khác. Phương pháp này đồng thời cho phép các chuỗi cung ứng thay đổi nhanh chóng sản phẩm nhằm thích nghi với biến động thị trường, tạo thêm lợi ích cho công ty. Nhưng khi đại dịch ập đến, việc áp dụng quá mức phương châm này cũng chính là nguyên nhân tạo nên sự khủng hoảng khan hiếm toàn cầu, làm gián đoạn chuỗi cung ứng. Covid-19 làm cho sản xuất không thể Just-In-Time được nữa. Hệ lụy của JIT được nhìn thấy rõ nhất ở chuỗi cung ứng chip điện tử toàn cầu cho chính ngành sản xuất ô tô - cha đẻ của triết lý sản xuất này.

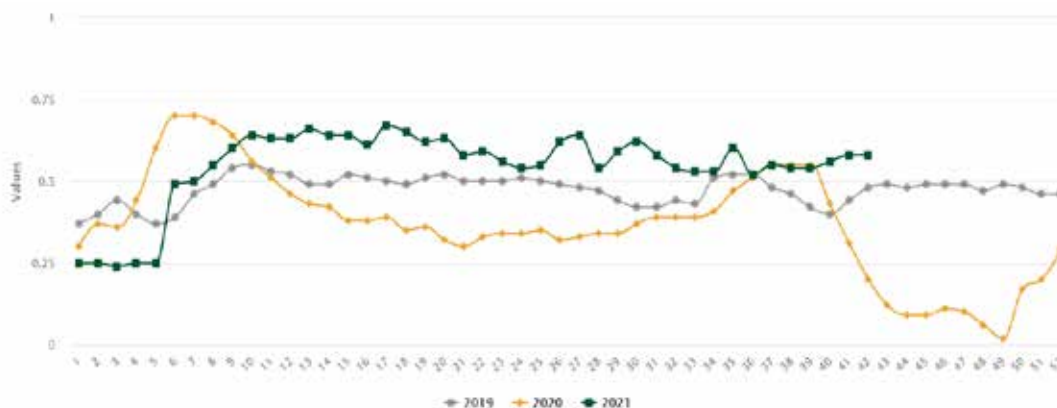
Chuỗi cung ứng toàn cầu được hình thành bởi các điểm và tuyến (nodes and lines), thì giờ đây, các nhà máy hay các cảng biển (điểm - nodes) phải ngừng hoạt động vì những lý do kể trên, còn những tuyến đường biển (lines) cũng ngập trong khủng hoảng không hồi kết.

❖ **Mất cân bằng cung - cầu vỏ container tại Hoa Kỳ, Châu Âu và Châu Á**

Nguyên nhân của tình trạng mất cân bằng vỏ container bắt đầu từ thời điểm cuối năm 2020, khi một số nước trên thế giới dần phục hồi sau cú sốc đại dịch và trùng với một đợt bùng nổ mua hàng chuẩn bị cho mùa lễ hội tại Châu Âu và Bắc Mỹ. Thay vì đi du lịch để tận hưởng kỳ nghỉ như mọi năm, người dân tại các quốc gia này dành nhiều hơn cho việc mua sắm như một sự bù đắp cho cả năm dịch bệnh, làm gia tăng tình trạng nhập siêu so với trước đây. Bên cạnh đó, hiệu suất xử lý hàng tại các cảng đến bị giảm do thiếu hụt lao động bị cách ly vì dịch bệnh, một lượng khổng lồ container bị ứ đọng tại các cảng Bắc Mỹ và Châu Âu không thể lưu chuyển về Châu Á đã làm gia tăng nhu cầu container và đẩy giá cước vận tải biển lên cao. Tại Trung Quốc, tình trạng thiếu hụt container xảy ra nghiêm trọng trong giai đoạn cuối năm 2020 và đầu năm 2021.

Hình 8 thể hiện tình trạng thiếu hụt container tại Thượng Hải, Trung Quốc đối với container 40 feet. Trong đó Giá trị CAX bằng 0,5 có nghĩa là cùng một lượng container rời và vào một cảng trong cùng một tuần. Giá trị CAX > 0,5 có nghĩa là nhiều container hơn vào và giá trị CAX < 0,5 có nghĩa là nhiều container rời khỏi một cảng cụ thể.

¹ **Just-In-Time (JIT)** là một khái niệm trong sản xuất hiện đại: “Đúng sản phẩm - với đúng số lượng - tại đúng nơi - vào đúng thời điểm cần thiết”.

Hình 8: Tình trạng thiếu hụt container tại cảng Thượng Hải, Trung Quốc

Nguồn: <https://container-xchange.com>

Cụ thể, theo tập đoàn Container Hàng hải Quốc tế Trung Quốc - CIMC, sản lượng container 20 feet đã tăng từ 300.000 chiếc vào tháng 9/2020 lên 440.000 chiếc vào tháng 1/2021 nhưng vẫn không đủ để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa khi cần đến 180 triệu vỏ container trên toàn thế giới. Thêm vào đó, thời gian quay vòng của một container đã tăng vọt lên 100 ngày (so với 60 ngày trước đây) càng làm tình trạng khan hiếm container trở nên trầm trọng.

❖ Sự cố, rủi ro trong vận tải đường biển

- Tàu Ever Given trên kênh đào Suez

Đến thời điểm tháng 3/2021, tình trạng thiếu hụt container đã được cải thiện đáng kể, nhưng giá cước vận tải biển không có dấu hiệu hạ nhiệt. Tiếp sau đó, vào ngày 23/3/2021, tàu Ever Given - một trong những con tàu container lớn nhất thế giới bị mắc kẹt ở Kênh đào Suez và chặn đứng tuyến đường giao thương toàn cầu trong gần một tuần. Tàu Ever Given có chiều dài 400 m và có thể chở tới 20.000 TEU. Theo ước tính có khoảng 12% giá trị thương mại toàn cầu đi qua kênh đào Suez, trung bình mỗi ngày có hơn 50 tàu đi qua kênh này. Vụ việc đã gây ra một cuộc khủng hoảng vận tải biển toàn cầu, tính trung bình một ngày kênh đào Suez bị tắc nghẽn đã làm gián đoạn hoạt động thương mại hàng hóa trị giá 9,6 tỷ USD.

Trong 50 năm qua, năng lực chuyên chở container của những con tàu lớn nhất đã tăng 1.500%, và tăng gấp đôi trong thập kỷ qua. Điểm tích cực không thể phủ nhận của xu hướng tăng kích thước và năng lực chuyên chở là tàu container siêu lớn hiệu quả hơn và thân thiện với môi trường hơn khi vận chuyển số lượng lớn hàng hóa trên toàn cầu. Tuy nhiên, kích thước của kênh đào Suez không tăng cùng tốc độ với những con tàu này. Trong những năm gần đây, kênh đào này đã phải tiếp nhận nhiều tàu chở container loại lớn, buộc con kênh phải được mở rộng nhiều lần. Theo S&P Global Panjiva, công suất trung bình của tàu qua kênh đạt 119.000 tấn trong 12 tháng tính đến tháng 2 năm 2020, so với 93.500 tấn vào năm 2015. Kênh đào Suez chỉ là một trong nhiều mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng, nhưng nếu mắt xích này gặp sự cố, thì rất khó để vận hành lại cả chuỗi.

- Rơi container trên biển

Tàu container siêu lớn không chỉ là nguyên nhân của sự cố mắc kẹt tại kênh đào Suez mà còn dẫn tới việc xếp các lô hàng container cao hơn trên những con tàu, đây có thể là một trong những nguyên nhân dẫn đến các sự cố rơi container trong điều kiện thời tiết xấu chỉ trong chưa đầy 12 tháng tính tới thời điểm tháng 6/2021.

Bảng 1: Tổng hợp các tai nạn tàu container giai đoạn tháng 9/2020 đến 9/2021

Hãng tàu	Tên tàu	Khả năng vận chuyển (TEU)	Thời gian xảy ra tai nạn	Địa điểm xảy ra tai nạn	Lộ trình	Số lượng container thiệt hại	Nguyên nhân
ONE	Apus	14.000	30/11/2020	~1.600 dặm phía Tây Bắc đảo Hawaii	Yantian (Trung Quốc) - Long Beach, California (Hoa Kỳ)	1.900	Bão, gió mạnh
Evergreen	Liberal	8.452	4/01/2021		Busan (Hàn Quốc) - Los Angeles (Hoa Kỳ)	36	Gió mạnh
A.P. Moller-Maersk	Essen	13.092	16/01/2021		Xiamen (Trung Quốc) - Los Angeles (Hoa Kỳ)	750	Biến động
MSC	Aires	14.300	29/01/2021		Long Beach, California (Hoa Kỳ) - Ningbo (Trung Quốc)	41	Thời tiết xấu
A.P Moller-Maersk	Aindhoven	13.100	19/02/2021	45 dặm phía Bắc Nhật Bản	Xiamen (Trung Quốc) - Los Angeles (Hoa Kỳ)	260	Thời tiết xấu - Lỗi động cơ

Nguồn: Ban Biên tập tổng hợp

Tai nạn nghiêm trọng nhất phải kể đến 1.900 container bị rơi khỏi tàu ONE Apus vào ngày 30/11/2020. Các tàu Essen và Eindhoven của hãng vận tải Maersk lần lượt bị mất hoặc bị hư hại khoảng 750 và 325 container khi biến động hồi đầu năm nay.

- Dịch bệnh bùng phát ngưng trệ hoạt động của các cảng biển Trung Quốc

Vào tháng 5/2021, một đợt bùng phát dịch Covid-19 tại Quảng Đông, Trung Quốc khiến giới chức trách phải đình chỉ hoạt động vận chuyển tại các cảng và thiết lập các biện pháp nghiêm ngặt để kiểm soát dịch bệnh. Điều này đã làm gián đoạn các dịch vụ cảng và chậm trễ giao hàng, “hiệu ứng domino” đã nhanh chóng lan ra cả các cảng container khác ở Quảng Đông bao gồm Shekou, Chiwan và Nansha. Đây là những cảng quan trọng, đều nằm trong số những cảng lớn nhất toàn cầu. Tình trạng này tạo ra một vấn đề lớn cho ngành vận tải biển thế giới.

Với lượng hàng thông qua Yantian là 13,3 triệu TEU vào năm 2020, Yantian xử lý lượng hàng hóa nhiều hơn gần 50% so với Cảng Los Angeles - cảng container lớn nhất tại Mỹ. Tắc nghẽn ở Yantian khiến nhiều hãng tàu phải đợi ít nhất 14 ngày để nhận hàng, ước tính trung bình mỗi ngày có khoảng 25.500 TEU hàng hóa cảng không thể xử lý và gần 160.000 container đang chờ được bốc dỡ. Cảng đã không thể xử lý khoảng 357.000 container từ cuối tháng 5.

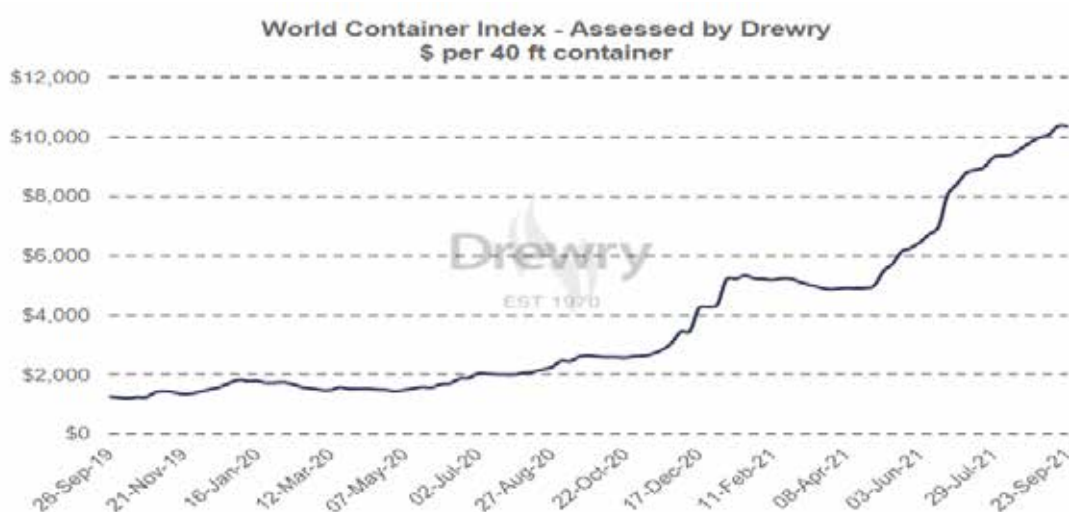
Con số này lớn hơn tổng khối lượng hàng hóa bị ảnh hưởng bởi sự cố tắc nghẽn ở Kênh đào Suez vào tháng 3/2021. Tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng, chi phí vận chuyển tăng cao dẫn tới sự chậm trễ trong việc vận chuyển hàng hóa từ Trung Quốc đến châu Âu và Hoa Kỳ, làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu vốn đã căng thẳng. Theo các chuyên gia, hiện chưa thể ước tính được tác động của cuộc khủng hoảng này đến chuỗi cung ứng toàn cầu.

❖ **Cước vận tải biển tăng cao**

Bên cạnh yếu tố về nguồn cung và thiếu hụt lao động, vận tải toàn cầu - tuyến nối các điểm nút trong chuỗi cung ứng ghi nhận chi phí vận tải biển tăng cao kỷ lục.

Hình 9: Giá cước trung bình một container 40 feet

Đơn vị: USD



Nguồn: Drewry Shipping

Tính đến thời điểm tháng 9/2021 theo dữ liệu thống kê của Drewry Shipping, giá cước trung bình của một container đạt mức trung bình hơn 10.000 USD/container 40 feet, cao gấp gần 5 lần so với 1 năm trước và cao gấp hơn 6 lần so với 2 năm trước (giá cước container trung bình vào thời điểm cuối tháng 9/2019 là 1.700 USD/container 40 feet)

Giá cước tăng chủ yếu trên các tuyến vận tải Đông - Tây, từ Thượng Hải (Trung Quốc) sang các Los Angeles (Mỹ) và Rotterdam (Hà Lan). Cụ thể giá cước vận tải container trên một số tuyến chính được thể hiện ở Bảng 2.

Xu hướng tăng cước vận tải biển không diễn ra ngay khi dịch bệnh Covid-19 bùng phát vào quý I/2020 mà bắt đầu vào tháng 7/2020 và tiếp tục tăng mạnh cho tới tháng 9/2021 và chưa có dấu hiệu dừng lại.

Bảng 2: Giá cước vận chuyển container trên một số tuyến chính

Tuyến đường	9/9/2021	16/9/2021	23/9/2021	Thay đổi theo tuần (%)	Thay đổi theo năm (%)
Trung bình	\$10,084	\$10.375	\$10.377	0%	229%
Thượng Hải - Rotterdam	\$14.287	\$14.294	\$14.356	0%	528%
Rotterdam - Thượng Hải	\$1.626	\$1.628	\$1.626	0%	26%
Thượng Hải - Genoa	\$13.543	\$13.502	\$13.646	1%	389%
Thượng Hải - Los Angeles	\$11.569	\$12.424	\$12.424	0%	217%
Los Angeles - Thượng Hải	\$1.448	\$1.448	\$1.404	-3%	171%
Thượng Hải - New York	\$15.124	\$16.138	\$15.849	-3%	236%
New York - Rotterdam	\$1.118	\$1.198	\$1.107	-8%	101%
Rotterdam - New York	\$6.160	\$6.162	\$6.179	0%	154%

Nguồn: Drewry Shipping

Chỉ trong chưa đầy 1 năm, những yếu tố tiêu cực liên tiếp đã đẩy giá cước vận tải biển lên mức cao nhất mọi thời đại. Tuy nhiên, hầu hết các hãng tàu lớn đã thu về mức lợi nhuận lớn nhất trong ít nhất 1 thập kỷ trở lại đây. Theo báo cáo tài chính của loạt hãng tàu lớn trên thế giới trong quý I/2021 cho thấy, doanh thu và lợi nhuận của các hãng tàu này đều tăng khủng. Cụ thể, hết quý I/2021, hãng tàu Cosco có lợi nhuận tăng 26 lần so cùng kỳ năm ngoái. Maersk dự đoán lợi nhuận ròng cả năm của tập đoàn có thể cao gấp đôi so với ước tính trước đó, đạt khoảng từ 9 - 11 tỷ USD. Và cổ phiếu của công ty này cũng đang ở gần mức cao nhất mọi thời đại. Hãng tàu OOCL có doanh thu tăng đến 96% lên 3,02 tỷ USD. Lợi nhuận ròng của CMA CGM tăng 354%, từ 878 triệu USD lên gần 3,104 tỷ USD; hãng Cosco tăng 221%, từ hơn 960 triệu USD lên 2,122 tỷ USD; hãng Hapag Lloyd tăng 162%, từ 811,4 triệu USD lên hơn 1,315 tỷ USD.

1.2.2. Biến động của giá cước vận tải

Cước vận tải biển tăng cao dẫn tới một xu hướng mới trong vận tải quốc tế: sử dụng vận tải đường không và đường sắt như một giải pháp thay thế.

Nhu cầu vận chuyển hàng không đang duy trì ở mức cao ở khắp các lĩnh vực từ dược phẩm, thương mại điện tử cho đến hàng điện tử và thực phẩm. Nhu cầu vận tải hàng hóa bằng hàng không từ châu Á sang Mỹ trong tháng 4/2021 tăng 44% so với cùng kỳ năm ngoái. Trong khi đó, mức tăng này ở các tuyến bay từ Trung Quốc sang châu Âu là 18% so với tháng 4/2019. DHL Express cuối tháng 6/2021 đã mở 2 tuyến bay thẳng từ trung tâm Trung Á (Central Asia Hub - CAH) đặt tại Đặc khu hành chính Hồng Kông đến Penang (Malaysia) và TP. Hồ Chí Minh với tần suất lần lượt 5 và 6 lần/tuần. Điều này kéo theo xu hướng chuyển đổi các máy bay

vận tải chở khách thành các máy bay chở hàng trong bối cảnh nhu cầu vận tải hàng hóa tăng cao mà nhu cầu vận tải hành khách sụt giảm nghiêm trọng. Vào đầu tháng 8/2021, OOCL Logistics và hãng tàu OOCL cho ra mắt dịch vụ vận chuyển container đa phương thức hoàn toàn mới từ Trung Quốc đến Bồ Đào Nha Kỳ. Đây là sự kết hợp của tuyến tàu «Chang An» Trung Quốc - Châu Âu từ Tây An đến Kaliningrad, Nga, với trung chuyển tiếp theo đến Bremerhaven, và sau đó với các tuyến đường biển OOCL từ Bremerhaven đến các cảng khác nhau trên Bồ Đào Nha Kỳ.

Bên cạnh đó, một số công ty logistics đang vận hành mô hình vận tải đa phương thức và tàu kín. Giải pháp này được triển khai bởi một số công ty logistics lớn như U-Freight Group (Hong Kông), CEVA Logistics (Pháp), DHL Forwarding (Đức), SF Holding (Trung Quốc) hay Nippon Express (Nhật Bản),... Theo Ủy ban Cải cách và phát triển quốc gia Trung Quốc (NDRC), trong tháng 4/2021, số chuyến tàu chở hàng đi qua các nước tham gia dự án “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc tăng lên 1.218, cao hơn 24% so với cùng kỳ năm ngoái và số lượng hàng hóa tính theo đơn vị container 20 feet được vận chuyển trên các chuyến tàu này cũng tăng 33%. Tuy nhiên, vận tải đường sắt xuyên lục địa cũng có điểm hạn chế vì chủ yếu tập trung ở các tuyến Á - Âu, đồng thời, vận tải hàng hóa bằng đường sắt giữa Trung Quốc và châu Âu cũng đang phải đối mặt với áp lực cầu quá lớn từ Trung Quốc sang châu Âu, nhưng chiều ngược lại còn khá nhỏ.

1.2.3. Xu hướng M&A trong lĩnh vực Logistics

Trong năm 2021, một số thương vụ mua bán và sáp nhập được thực hiện bởi những doanh nghiệp hàng đầu trong ngành logistics toàn cầu.

❖ Lĩnh vực giao nhận

Đầu tiên phải kể tới thương vụ DSV Panalpina mua lại đơn vị kinh doanh logistics hợp nhất toàn cầu của Agility (Agility's Global Integrated Logistics - Agility GIL). Agility GIL là đơn vị phụ trách mảng kinh doanh logistics giao nhận, trực thuộc Agility Public Warehousing Company K.S.C.P. Thương vụ trị giá 4,1 tỷ USD, thấp hơn khoảng 500 triệu USD so với thương vụ DSV mua lại Panalpina hơn 2 năm trước. Agility GIL là một trong những doanh nghiệp giao nhận hàng không lớn nhất thế giới với doanh thu năm 2020 đạt 4,0 tỷ USD, trong đó khoảng 80% là liên quan đến vận tải hàng không và đường biển. Sau khi tiếp quản thành công Agility GIL, DSV Panalpina được kỳ vọng sẽ trở thành công ty giao nhận lớn nhất thế giới, vượt qua Kuehne + Nagel (K+N) và DHL Global Forwarding.

Trước đó, vào tháng 5/2021, Kuehne + Nagel đã hoàn tất việc mua lại 88,5% cổ phần của Apex International. Kể từ đầu năm 2021, trong nỗ lực nhằm mở rộng sự hiện diện tại Châu Á - Thái Bình Dương, Kuehne + Nagel đã ký thỏa thuận để mua lại Apex International Corporation. Trị giá giao dịch được ước tính vào khoảng 1,5 tỷ USD - 2 tỷ USD. Đây là thương vụ mua lại lớn nhất trong lịch sử của Kuehne + Nagel với hy vọng sẽ đưa công ty trở thành nhà giao nhận lớn nhất trong thị trường vận tải hàng không. Apex được thành lập tại Trung Quốc vào

năm 2001 và đã mở rộng phát triển mạnh mẽ trên khắp châu Á, đặc biệt với các tuyến xuyên Thái Bình Dương và nội Á. Việc mua lại Apex International tại Trung Quốc theo kế hoạch sẽ bổ sung thêm 9% vào doanh thu của Kuehne + Nagel và tăng tỷ lệ doanh thu tại Châu Á Thái Bình Dương từ 11% lên 19% tổng doanh thu. Tuy nhiên đến tháng 7, Kuehne + Nagel đã đồng ý bán 24,9% cổ phần của Apex International cho công ty cổ phần tư nhân Partners Group nhằm thực hiện “Kế hoạch tạo ra giá trị chuyển đổi”, củng cố vị thế tại thị trường Trung Quốc. Partners Group cũng sẽ tham gia cùng cổ đông lớn Kuehne + Nagel Group với một ghế trong Hội đồng quản trị Apex.

Với nỗ lực hoàn thiện hệ sinh thái logistics với giải pháp tích hợp đầu cuối từ vận tải quốc tế bằng đường biển sang logistics nội địa với hệ thống kho bãi, môi giới hải quan, công nghệ vận tải đường bộ, vào tháng 8/2021, A.P. Moller-Maersk đã mua hai công ty logistics thương mại điện tử với giá trị 924 triệu USD bao gồm: Visible Supply Chain Management LLC (Hoa Kỳ) và công ty B2C Europe (Hà Lan).

Cùng thời điểm, Jas Worldwide đang thực hiện thương vụ mua lại Greencarrier Freight Services (một công ty con của Greencarrier Group, chuyên cung cấp các dịch vụ giao nhận hàng hóa, hậu cần và quản lý chuỗi cung ứng) trong chiến lược nâng cao vị thế của mình tại các khu vực Bắc Âu, Baltic và Đông Âu, đồng thời củng cố các hoạt động hiện có ở Anh và Trung Quốc.

❖ **Lĩnh vực kho bãi**

Lineage Logistics, LLC - công ty hàng đầu trong lĩnh vực chuỗi cung ứng lạnh đã mua lại Hanson Logistics - công ty cung cấp giải pháp logistics lạnh lớn thứ 12 tại Bắc Mỹ - theo Hiệp hội kho hàng lạnh quốc tế (IARW). Trước đó, Lineage đã mua thêm hai nhà cung cấp kho lạnh để tăng cường hoạt động trong nước, bao gồm: Marc Villeneuve (dịch vụ phân phối trực tiếp đến cửa hàng ở Montreal) và Kho lạnh Orefield (bao gồm ba địa điểm ở Đông Pennsylvania). Tính đến thời điểm hiện tại, mạng lưới cơ sở của Lineage ở Bắc Mỹ bao gồm hơn 250 cơ sở ở 35 tiểu bang và hai tỉnh của Canada với thể tích hơn 1,7 tỷ feet khối kho được kiểm soát nhiệt độ.

❖ **Lĩnh vực vận tải biển**

Sau khi thỏa thuận được hoàn tất vào tháng 3/2021, đến tháng 7/2021, hàng tàu Hapag-Lloyd đã chính thức hoàn tất việc mua lại dây chuyền container và dây chuyền công nghệ của NileDutch để đẩy mạnh khai thác thị trường vận tải Tây Phi. Hapag-Lloyd và NileDutch hy vọng sẽ tích hợp hầu hết các hoạt động kinh doanh của họ vào cuối năm nay.

Vào tháng 9/2021, công ty vận tải đa phương thức tập trung vào các chuyến tàu ngắn Châu Âu - Samskip đã mở rộng hoạt động ở Baltic sau khi mua lại hãng vận tải trung chuyển Sea Connect của Lithuania. Sau khi việc mua lại hoàn tất, công ty sẽ được đổi tên thành Samskip Sea Connect và sẽ phát triển các tuyến đường biển ngắn mới kết nối Nga, Lithuania, Đan

Mạch, Đức và Hà Lan bên cạnh tiếp tục vận hành các tuyến trung chuyển. Hành động này của Samskip nhằm củng cố vị thế tại Nga, Hà Lan và các cảng trong khu vực Baltic.

❖ **Lĩnh vực vận tải hàng không**

Bên cạnh các thương vụ M&A đã được hoàn tất, mặc dù đã nhận được sự chấp thuận của Ngân hàng Phát triển Hàn Quốc do chính phủ điều hành, việc sáp nhập của 2 hãng hàng không lớn của Hàn Quốc là Korean Air và Asiana Airlines được công bố từ năm 2020 vẫn còn nhiều thủ tục trước khi chính thức hoàn tất quá trình này. Thời gian hoàn thành dự kiến vào năm 2024. Korean Air và Asiana Airlines chiếm tổng cộng 40% số chỗ cho hàng hóa và hành khách tại Sân bay quốc tế Incheon.

1.3. Quy định pháp luật cho phát triển logistics

1.3.1. Chính sách chung về logistics

Năm 2021 có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, là năm đầu tiên thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng cộng sản Việt Nam, năm đầu tiên thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 2021 - 2025 và Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2021 - 2030. Đầu năm 2021, dịch bệnh bùng phát tại Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam cũng ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất, kinh doanh trong nước và giữa Việt Nam với thị trường các nước.

Năm 2021 cũng là năm kinh tế - xã hội Việt Nam chịu tác động nặng nề của đợt dịch Covid-19 lần thứ 4, với những đợt giãn cách xã hội và gián đoạn sản xuất, lưu thông kéo dài. Bối cảnh đó đặt ngành dịch vụ logistics vào thế vừa bị ảnh hưởng trực tiếp nhất, vừa phải thể hiện sức chống chịu bền bỉ để duy trì hoạt động của các chuỗi cung ứng trong nước cũng như xuất nhập khẩu hàng hóa. Đồng thời những xu hướng, mô hình, giao thức mới trong sản xuất, lưu thông và tiêu dùng hàng hóa trên toàn cầu cũng tạo động lực và sức ép đổi mới cả về công nghệ, tư duy, nguồn nhân lực và cơ chế quản lý, nếu không muốn bị tụt hậu trong môi trường hội nhập sâu rộng hiện nay.

Trong bối cảnh đó, Chính phủ và các Bộ ngành, địa phương đã kịp thời ban hành nhiều chính sách liên quan đến logistics, để một mặt vẫn đảm bảo vai trò của logistics trong việc duy trì các chuỗi cung ứng hàng hóa, dịch vụ; mặt khác định hình các hướng đi mới, thậm chí mang tính đột phá cho ngành logistics Việt Nam, góp phần giải tỏa áp lực trong thời kỳ giãn cách xã hội vì dịch bệnh, thúc đẩy phục hồi kinh tế hậu Covid-19 và phục vụ sự phát triển bền vững của đất nước.

1.3.1.1. Định hướng của Đảng về phát triển logistics trong Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII Đảng Cộng sản Việt Nam họp từ ngày 25/01/2021 đến ngày 01/02/2021, tại Thủ đô Hà Nội, sau khi thảo luận các văn kiện do Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII trình.

Theo đó, thông qua Báo cáo chính trị, Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025. Trong đó có nội dung:

“Tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá trên nền tảng của tiến bộ khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo”: Phát triển mạnh khu vực dịch vụ dựa trên nền tảng ứng dụng những thành tựu khoa học và công nghệ hiện đại, nhất là các dịch vụ có giá trị gia tăng cao. Tập trung phát triển mạnh một số ngành dịch vụ như: du lịch, thương mại, viễn thông, công nghệ thông tin, **vận tải, logistics**, dịch vụ kỹ thuật, dịch vụ tư vấn pháp lý... .. Tổ chức cung ứng dịch vụ chuyên nghiệp, văn minh, hiện đại theo các chuẩn mực quốc tế.

Nghị quyết Đại hội XIII cũng thông qua các đột phá chiến lược, trong đó có đột phá: “(3) Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng với biến đổi khí hậu; chú trọng phát triển hạ tầng thông tin, viễn thông, tạo nền tảng chuyển đổi số quốc gia, từng bước phát triển kinh tế số, xã hội số”. Đây cũng là định hướng rất quan trọng đối với phát triển logistics của nước ta trong thời gian tới, cả về hạ tầng phần cứng và phần mềm cho sự phát triển đột phá và bền vững của logistics.

1.3.1.2. Chính sách của Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương

a) Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 22 tháng 02 năm 2021 về sửa đổi, bổ sung một số Điều tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 (gọi tắt là Kế hoạch hành động). Theo đó có một số điều chỉnh, bổ sung đáng chú ý sau đây:

Về mục tiêu: Sửa đổi khoản 1, mục II, Điều 1 như sau: “1. Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của dịch vụ logistics vào GDP đạt 5%-6%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số LPI trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.”

Về lộ trình thực hiện:

- Năm 2020 - 2021: Rà soát tình hình thực hiện và tiếp tục triển khai các nhiệm vụ nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.
- Năm 2022: Tiếp tục triển khai các nhiệm vụ nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.
- Năm 2023: Sơ kết, đánh giá kết quả thực hiện Kế hoạch hành động, chuẩn bị cơ sở lý luận và thực tiễn để nghiên cứu, xây dựng Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2045.

- Năm 2024: Tiếp tục triển khai các nhiệm vụ nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam. Tổ chức xây dựng Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2045.
- Năm 2025: Tổng kết, đánh giá kết quả thực hiện Kế hoạch hành động. Triển khai thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2045."

Về cơ chế phối hợp thực hiện: Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm gửi báo cáo định kỳ tình hình triển khai thực hiện Kế hoạch hành động về Bộ Công Thương vào tuần thứ 3 của tháng 6 và tháng 12 hàng năm để tổng hợp, báo cáo Ủy ban Chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và tạo thuận lợi thương mại.

b) Quyết định số 531/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 01 tháng 4 năm 2021 phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó có những nội dung liên quan đến dịch vụ logistics như sau:

Về mục tiêu và định hướng chung:

Tập trung phát triển một số ngành, sản phẩm dịch vụ có hàm lượng tri thức và công nghệ cao, có lợi thế cạnh tranh trong đó có logistics;

Về định hướng cụ thể với dịch vụ logistics và vận tải:

- + Tăng cường vai trò quản lý Nhà nước theo hướng tích cực tháo gỡ các khó khăn, rào cản, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh làm động lực khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia thị trường vận tải;
- + Sử dụng, đầu tư hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức tuyên truyền khuyến khích các doanh nghiệp nâng cao năng lực, chất lượng dịch vụ logistics. Thiết lập mạng lưới trung tâm phân phối nhiều cấp (cảng cạn, kho, bãi hàng hóa) và các tuyến vận tải thu, gom hàng hóa trong các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm;
- + Chú trọng phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao phục vụ dịch vụ vận tải, logistics đáp ứng được nhu cầu trong nước và quốc tế.

Hộp 1: Các giải pháp cụ thể với dịch vụ logistics và vận tải trong chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050

- + Tiếp tục hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics và vận tải. Theo đó, sửa đổi một số quy định, bổ sung về dịch vụ logistics và vận tải tại Luật Thương mại, tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động Logistics. Sửa đổi, ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới. Bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics...
- + Giảm chi phí logistics thông qua việc xử lý các điểm hạn chế của chuỗi cung ứng như năng suất các cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa, kho bãi và điểm trung chuyển; quy hoạch vận tải đa phương thức thúc đẩy phát triển nhanh các phương thức vận tải hàng hóa chi phí thấp.
- + Đào tạo nguồn nhân lực ngành logistics, vận tải hàng hải một mặt đáp ứng nhanh nhu cầu nhân lực qua đào tạo cho ngành, mặt khác đẩy nhanh chương trình đào tạo các chuyên gia logistics có kỹ năng ứng dụng và triển khai các thực hành quản trị logistics và chuỗi cung ứng theo kịp các nước công nghiệp phát triển.
- + Tái cấu trúc logistics, trong đó thúc đẩy sự phát triển các loại hình logistics (3PL, 4PL, 5PL) trong nước, xem đây là tiền đề phát triển thị trường logistics của Việt Nam.
- + Gắn kết công nghệ thông tin trong logistics, đặc biệt khâu thủ tục hải quan và tại biên giới (tăng cường tổ chức, thúc đẩy tiêu chuẩn hóa trong khai thác như chứng từ, tiêu chuẩn công nghệ..., phát triển các cổng thông tin logistics, EDI, e-logistics...
- + Phát triển đa dạng các trung tâm phân phối tại các thành phố, đô thị lớn trên cả nước nhằm phục vụ thị trường bán lẻ, các trung tâm logistics gần các khu công nghiệp sản xuất, chế biến xuất khẩu.
- + Quy hoạch hệ thống cảng biển, cảng cạn, hàng không, đường sắt, đường bộ đồng bộ. Khuyến khích đầu tư tư nhân, doanh nghiệp và mô hình hợp tác công tư (PPP).
- + Áp dụng rộng rãi quản trị chuỗi cung ứng, quản trị logistics trong các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần, khuyến khích thuê ngoài logistics, điều chỉnh bổ sung luật, chính sách tạo điều kiện phát triển hoạt động dịch vụ logistics cũng như doanh nghiệp logistics trong nước; triển khai các hệ thống EDI và hệ thống giao dịch không giấy tờ tại các điểm hải quan, cửa khẩu, cải cách hành chính và minh bạch các dịch vụ công...

Nguồn: Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

c) Các chính sách do địa phương ban hành

Năm 2021, nhiều tỉnh/thành trên cả nước tiến hành xây dựng Quy hoạch tỉnh, thành tầm nhìn đến năm 2030. Mặc dù đến nay phần lớn các địa phương vẫn trong quá trình xây dựng dự thảo và xin góp ý, nhưng khảo sát sơ bộ của Ban Biên tập cho thấy vai trò nổi bật của logistics trong phát triển địa phương cũng như tạo ra các liên kết vùng cho sự phát triển đồng bộ trong thập kỷ.

❖ Thành phố Hà Nội

Quyết định số 72/KH-UBND ngày 19 tháng 3 năm 2021 của UBND thành phố Hà Nội về Kế hoạch phát triển thương mại điện tử năm 2021, trong đó có nội dung: Phát triển logistics phục vụ hoạt động thương mại điện tử; xây dựng và nâng cao năng lực hệ thống kho bãi, địa điểm lưu giữ hàng hóa tập trung, mạng lưới dịch vụ vận chuyển, giao nhận hàng hóa trên địa bàn Hà Nội, kết nối với các địa phương khác trong cả nước, khu vực và toàn cầu.

❖ Thành phố Hồ Chí Minh

Quyết định phê duyệt Đề án định hướng phát triển hạ tầng dịch vụ TP. Hồ Chí Minh giai đoạn 2020-2025, hướng đến năm 2040. Trong đó, liên quan đến lĩnh vực logistics, UBND TP. Hồ Chí Minh triển khai nghiên cứu khả thi vị trí thành lập Trung tâm logistics Cát Lái, Trung tâm logistics Linh Trung và Trung tâm logistics Củ Chi trong giai đoạn 2021 - 2025 để từng bước hình thành hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn TP. Chương trình “Chuyển đổi số của TP. Hồ Chí Minh” năm 2021; Đề án “Xây dựng TP. Hồ Chí Minh trở thành đô thị thông minh giai đoạn 2017 - 2020, tầm nhìn đến năm 2025”; Chương trình “Nghiên cứu và phát triển ứng dụng trí tuệ nhân tạo tại TP. Hồ Chí Minh giai đoạn 2020 - 2030”; Đề án “Phát triển hạ tầng viễn thông và kế hoạch phát triển hạ tầng số tại TP. Hồ Chí Minh”.

Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh giai đoạn 2020 - 2030. Đề án nhằm đề ra các giải pháp mang tính đột phá và xây dựng lộ trình phù hợp nhằm triển khai đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại, đồng bộ, tính kết nối cao, từ đó giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông và đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, góp phần tạo cảnh quan môi trường đô thị, nâng cao chất lượng cuộc sống người dân Thành phố, đồng thời gắn với nhiệm vụ quốc phòng - an ninh.

Ngoài ra, Đề án cũng đã đề ra các nhóm giải pháp thực hiện bao gồm: nhóm giải pháp về chính sách quản lý; nhóm giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2021 - 2030; nhóm giải pháp về nguyên tắc đề xuất chủ trương đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2021 - 2030 và nhóm giải pháp về nguyên tắc và tiêu chí lựa chọn danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2030.

❖ Tỉnh Thừa Thiên Huế

Kế hoạch số 159/KH-UBND ngày 20/4/2021 của UBND tỉnh Thừa Thiên Huế về phát triển dịch vụ logistics giai đoạn 2021- 2025 trên địa bàn tỉnh.

Kế hoạch nhằm phát triển các trung tâm logistics trở thành trung tâm dịch vụ nòng cốt trong lưu thông và phân phối hàng hóa, phục vụ đắc lực cho sản xuất, tiêu dùng hàng hóa của tỉnh và xuất nhập khẩu hàng hóa góp phần giảm chi phí, thời gian trong việc trung chuyển hàng hóa cho các tổ chức, cá nhân. Qua đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh. Phát triển các trung tâm logistics dựa trên sự huy động mọi nguồn lực xã hội, phát triển theo hướng đồng bộ chuyên nghiệp, tận dụng lợi thế sẵn có về vị trí địa lý, hành lang giao thông để tạo sự phát triển bền vững gắn với đảm bảo an ninh quốc phòng. Đối với Đầu tư hạ tầng logistics sẽ tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, nhất là hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng kho bãi và ứng dụng công nghệ mới trong logistics. Xây dựng các trung tâm logistics tại Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô, các khu, cụm công nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả, tính kết nối giữa tỉnh Thừa Thiên Huế với các tỉnh duyên hải miền Trung, Tây Nguyên và một số tỉnh của Thái Lan, Lào.

❖ **Tỉnh Hậu Giang**

Chương trình 03/CTr-UBND ngày 13/01/2021 của UBND tỉnh Hậu Giang về xây dựng Chương trình phát triển công nghiệp và logistics tỉnh Hậu Giang 5 năm 2021 - 2025. Theo Chương trình này: a) Phấn đấu đến năm 2025 hình thành 05 trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh. b) Phấn đấu hoàn thành 100% các dự án tuyến đường giao thông thủy, bộ và đưa vào vận hành, lưu thông trong trung chuyển hành khách, hàng hóa, đáp ứng nhu cầu của người dân,... góp phần nâng cao hiệu quả trong việc phát triển logistics trên địa bàn tỉnh đến năm 2025.

❖ **Tỉnh Bến Tre**

Đề án đầu tư xây dựng, phát triển hạ tầng giao thông và dịch vụ logistics giai đoạn 2021 - 2025, 2026 - 2030. Đề án chú trọng phát triển hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics thông qua kêu gọi đầu tư khoảng 1.477 tỷ đồng để xây dựng, nâng cấp, cải tạo các công trình hạ tầng như: bến cảng, bến thủy nội địa, bến bãi, kho hàng gần các khu công nghiệp, khu vực sản xuất tập trung để giảm chi phí vận chuyển.

❖ **Tỉnh An Giang**

Kế hoạch số 297/KH-UBND của UBND tỉnh An Giang về Phát triển hệ thống logistics tỉnh An Giang giai đoạn 2021-2025, theo đó đặt ra mục tiêu:

- Phấn đấu đến năm 2025 đưa vào khai thác 01 trung tâm logistics cấp tỉnh; giảm 10% chi phí giao thông vận tải trong tổng chi phí logistics.
- Phấn đấu hoàn thành 100% các dự án tuyến đường giao thông thủy, bộ và đưa vào vận hành, lưu thông trong trung chuyển hành khách, hàng hóa, đáp ứng nhu cầu của người dân,... góp phần nâng cao hiệu quả trong việc phát triển logistics trên địa bàn tỉnh đến năm 2025.

Một số giải pháp được nhấn mạnh nhằm phát triển hệ thống logistics gồm có: Phát triển hoạt động logistics theo chuỗi dịch vụ từ giai đoạn tiền sản xuất đến khi hàng hóa tới tay người tiêu dùng cuối cùng (như: hoạt động vận tải, giao nhận, kho bãi, các thủ tục dịch vụ hành chính, tư vấn hải quan, thuế, bảo hiểm, xuất nhập khẩu, thương mại, kênh phân phối, bán lẻ,...

❖ Tỉnh Thanh Hóa

Quyết định số 2119/QĐ- UBND ngày 09/6/2020, phê duyệt Đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, theo đó khuyến khích, tạo điều kiện thuận lợi trong thu hút đầu tư, giao thương hàng hóa. Sau khi quyết định được ban hành các sở, ngành, địa phương có liên quan đã tích cực triển khai thực hiện, đề xuất nhiều giải pháp phù hợp với ngành và địa phương, tạo sức hấp dẫn thu hút các dự án đầu tư kinh doanh và tạo điều kiện thuận lợi để phát triển hoạt động logistic, phấn đấu đưa Thanh Hóa trở thành trung tâm dịch vụ logistics cấp vùng.

Nghị quyết số 166/2019/NQ-HĐND ngày 04/4/2019 về chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển Container đi quốc tế qua cảng Nghi Sơn; Nghị quyết số 338/2020/NQ-HĐND ngày 06/12/2020 về chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng Container đi qua cảng Nghi Sơn và đã được cụ thể hóa tại các Quyết định của UBND tỉnh. Qua đó, thu hút, khuyến khích các hãng tàu và chủ hàng xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng Nghi Sơn.

❖ Tỉnh Hà Tĩnh

Nghị quyết số 276/2021/NQHĐND ngày 28/4/2021 quy định chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container và đối tượng có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Vũng Áng, tỉnh Hà Tĩnh. Theo đó đưa ra những chính sách hỗ trợ cụ thể đối với các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container qua cảng Vũng Áng và các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân có hàng hóa vận chuyển qua cảng Vũng Áng.

Đề án Đẩy mạnh hoạt động xuất khẩu gắn với phát triển dịch vụ logistics tỉnh Hà Tĩnh giai đoạn 2021-2025: đề án đang trong quá trình xây dựng, sẽ là cơ sở, định hướng để thúc đẩy hoạt động dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh trong giai đoạn tới.

❖ Tỉnh Nghệ An

Kế hoạch số 496/KH-UBND về việc nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn đến năm 2025, theo đó:

- Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, thương mại, xuất nhập khẩu, hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin của tỉnh Nghệ An.
- Phát triển thị trường dịch vụ logistics theo hướng lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Phát huy tiềm năng, lợi thế vị trí địa lý của tỉnh Nghệ An, tăng cường kết nối để đưa Nghệ An trở thành một đầu mối logistics quan trọng của khu vực Bắc Trung bộ và cả nước, nhất là đẩy mạnh kết nối lưu thông hàng hóa tới các tỉnh thuộc hành lang kinh tế Đông - Tây nối liền Việt Nam – Lào – Thái Lan – Myanmar.
- Mục tiêu đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp ngành dịch vụ logistics vào GDRP của Nghệ An ở mức khá trong khu vực Bắc Trung bộ; tăng tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics và giảm chi phí sử dụng các dịch vụ logistics.

1.3.2. Chính sách trong lĩnh vực vận tải

1.3.2.1. Chính sách về vận tải đường bộ

- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050. Đây là quy hoạch ngành quốc gia đầu tiên được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Theo đó, đến năm 2030 hoàn thành khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc và 172 tuyến quốc lộ, tổng chiều dài gần 29.800 km. Đến năm 2050 hình thành 41 tuyến với hơn 9.000 km cao tốc. Quy hoạch đường ven biển vào hệ thống quốc lộ. Về vận tải, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 2.764 triệu tấn (62,80% thị phần); hành khách đạt khoảng 9.430 triệu khách (90,16% thị phần); khối lượng luân chuyển hàng hóa nội địa đạt khoảng 162,7 tỷ tấn.km (30,48% thị phần); hành khách nội địa 283,6 tỷ khách.km đạt khoảng (72,83% thị phần).

Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 sẽ là động lực để thúc đẩy hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đồng bộ, hiện đại góp phần thực hiện thắng lợi mục tiêu mà Đảng, Chính phủ đề ra.

Ngoài ra, năm 2021 có thể coi là năm biến động lớn đối với ngành vận tải đường bộ và những quy định, chính sách liên quan, khi giãn cách xã hội buộc các địa phương trên cả nước phải áp dụng nhiều biện pháp kiểm soát đi lại liên tỉnh. Mặc dù hàng hóa thiết yếu và sau này mở rộng ra nhiều loại hàng hóa khác là nhóm đối tượng được Chính phủ cũng như các Bộ, ngành ưu tiên, đơn đốc việc duy trì vận chuyển để không làm đứt gãy chuỗi cung ứng, đảm bảo nhu cầu dân sinh trong thời gian giãn cách, nhưng trong thực tế, những cách hiểu, vận dụng khác nhau về hàng hóa thiết yếu... đã dẫn đến những "xáo trộn" và bất ổn, bất cập trong chính sách về vận tải đường bộ ở các địa phương. Khi các địa phương trên cả nước và ngay cả TP. Hồ Chí Minh cũng bắt đầu "mở cửa" trở lại từ 1/10/2021, các hoạt động kinh tế trong điều kiện "bình thường mới", vừa sản xuất, kinh doanh vừa chống dịch, những yêu cầu đối với lao động và phương tiện vận tải hàng hóa vẫn chưa có sự thống nhất, ví dụ quy định về tiêm vắc-xin, xét nghiệm Covid-19, cách ly tập trung... Khảo sát thực tế của Ban Biên tập cho thấy, một bộ phận lớn các doanh nghiệp và người lao động trong lĩnh vực đường bộ đang phải "gồng mình" để vừa duy trì hoạt động trong bối cảnh nhiều loại chi phí gia tăng và rủi ro lây nhiễm với người lao động vẫn luôn tiềm ẩn.

Về hội nhập quốc tế trong vận tải đường bộ, quy định về sử dụng giấy phép lái xe quốc tế là điểm nổi bật nhất trong năm 2021 và được hướng dẫn trong Thông tư 01/2021/TT-BGTVT sửa đổi Thông tư 29/2015/TT-BGTVT quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế và Thông tư 12/2017/TT-BGTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ do Bộ Giao thông vận tải ban hành.

1.3.2.2. Chính sách về vận tải đường sắt

- Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19 tháng 10 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Quy hoạch đặt mục tiêu đến năm 2030, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 11,8 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 0,27%; khối lượng vận chuyển hành khách đạt 460 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 4,40% (trong đó, đường sắt quốc gia 21,5 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 1,87%)...

Về kết cấu hạ tầng, sẽ nâng cấp, cải tạo bảo đảm an toàn chạy tàu 7 tuyến đường sắt hiện có với tổng chiều dài 2.440km; quy hoạch 9 tuyến đường sắt mới với tổng chiều dài 2.362km.

Tầm nhìn đến năm 2050, mạng lưới đường sắt quốc gia được quy hoạch bao gồm 25 tuyến với chiều dài 6.354km. Trong đó, sẽ hoàn thành tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; tiếp tục đầu tư hoàn thành các tuyến đường sắt mới tại khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh, đường sắt kết nối các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế, kết nối các tỉnh Tây Nguyên, đường sắt ven biển, đường sắt kết nối quốc tế. Duy trì, cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa.

1.3.1.3. Chính sách về vận tải đường thủy nội địa

- Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ về quản lý hoạt động đường thủy nội địa, quy định chung về đầu tư xây dựng và hoạt động cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu quy định:

Đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu phải thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng và quy định tại Nghị định này.

Vùng nước cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu không được chồng lấn với luồng đường thủy nội địa; chiều dài vùng nước cảng, bến thủy nội địa không vượt quá vùng đạt tiếp giáp với sông, kênh, rạch được cơ quan có thẩm quyền cấp để xây dựng cảng, bến thủy nội địa.

- Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được phê duyệt. Theo đó đặt mục tiêu đến năm 2030, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 715 triệu tấn; khối lượng vận chuyển hành khách đạt khoảng 397 triệu lượt khách; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt khoảng 150 tỷ tấn.km; khối lượng luân chuyển hành khách đạt khoảng 7,7 tỷ khách.km. Quyết định nêu rõ, quy hoạch 9 hành lang vận tải thủy gồm: 1 hành lang

ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang (khu vực miền Trung thuộc hành lang ven biển), 4 hành lang khu vực miền Bắc (Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội, Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình, Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình và Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai) và 4 hành lang khu vực miền Nam (Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau, Thành phố Hồ Chí Minh - An Giang - Kiên Giang, Bà Rịa - Vũng Tàu - Tây Ninh - Thành phố Hồ Chí Minh và hành lang vận tải thủy kết nối với Campuchia qua sông Tiền, sông Hậu). Trên hành lang gồm các tuyến vận tải chính và một số tuyến vận tải nhánh.

1.3.2.4. Chính sách về vận tải đường biển

Năm 2021, vận tải biển bị tác động trực tiếp bởi tình trạng thiếu container rỗng và thiết bị, ách tắc tại các cảng biển khiến chi phí vận tải bằng đường biển tăng cao. Trước tình hình đó, Chính phủ đã chỉ đạo và các Bộ, Ngành đã phối hợp để thực hiện nhiều giải pháp gỡ khó cho ngành vận tải biển cũng như giảm tải áp lực cho các chủ hàng như:

- Kiểm tra tình hình niêm yết giá của các hãng tàu;
- Làm việc với các hãng vận tải lớn về vấn đề cước phí và phụ phí;
- Hoãn lùi thời gian thu phí hạ tầng cảng biển;
- Không thu phí hạ tầng cảng biển với phương tiện vận tải đường thủy.

Bên cạnh đó, nhiều chính sách, quy định về vận tải đường biển cũng được ban hành trong năm 2021, nổi bật như:

- *Nghị định số 76/2021/NĐ-CP ngày 28/7/2021 của Chính phủ về Tiêu chí phân loại cảng biển, với các nhóm tiêu chí chính gồm có phạm vi ảnh hưởng của cảng biển và tiêu chí về quy mô của cảng biển.*
- *Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.*
- *Thông tư số 08/2021/TT-BGTVT ngày 19 tháng 4 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng biển.*

1.3.2.5. Chính sách về vận tải đường hàng không

- *Cắt giảm đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh thuộc lĩnh vực: Tổng số quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh lĩnh vực hàng không dân dụng là 35/125 quy định (trong đó: 23 điều kiện kinh doanh, 102 thủ tục hành chính). Tổng số quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh dự kiến cắt giảm, đơn giản: 35/15 (trong đó: 2 điều kiện kinh doanh, 33 thủ tục hành chính) đạt 28%. Tổng số chi phí tuân thủ quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh dự kiến tiết kiệm là 2.115.269.108 VNĐ/năm.*

- Quyết định số 470/QĐ-TTg ngày 27 tháng 3 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng mở rộng Cảng hàng không Điện Biên.
- Quyết định số 188/QĐ-BGTVT ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch Cảng hàng không Quảng Trị giai đoạn đến năm 2030.
- Văn bản hợp nhất số 01/VBHN-BGTVT ngày 04 tháng 02 năm 2021 của 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.

Theo đó, Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 3 năm 2019 (có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 6 năm 2019) của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam được sửa đổi, bổ sung bởi:

- + Thông tư số 28/2020/TT-BGTVT ngày 02 tháng 11 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực hàng không, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 12 năm 2020;
- + Thông tư số 41/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 3 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.
- Thông tư số 21/2021/TT-BGTVT ngày 29 tháng 9 năm 2021 của Bộ giao thông vận tải quy định mức giá, khung giá một số dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam từ ngày 01 tháng 01 năm 2021 đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2021. Theo đó, mức giá dịch vụ cất cánh, hạ cánh tàu bay đối với các chuyến bay nội địa được thực hiện như sau:

Từ ngày 01 tháng 01 năm 2021 đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2021: áp dụng bằng 50% mức giá cất cánh, hạ cánh tàu bay đối với chuyến bay nội địa quy định tại Thông tư số 53/2019/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định mức giá, khung giá một số dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam. Từ ngày 01 tháng 01 năm 2022 trở đi: tiếp tục thực hiện theo mức giá quy định tại Thông tư số 53/2019/TT-BGTVT.

1.3.3. Chính sách khác liên quan đến logistics

- Nghị Quyết số 34/NQ-CP ngày 25 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ về đảm bảo an ninh lương thực quốc gia đến năm 2030. Trong đó, thực hiện một số nội dung chính về phát triển hạ tầng logistics, đảm bảo an ninh lương thực quốc gia bao gồm: Đầu tư xây dựng, phát triển hệ

thống hạ tầng giao thông đồng bộ; đầu tư, nâng cấp hạ tầng bảo quản, chế biến sau thu hoạch, nhất là các kho dự trữ, bảo quản, kho lạnh, kho chứa lương thực, thực phẩm, đặc biệt là các kho dự trữ lúa gạo quốc gia.

- Quyết định số 174/QĐ-TTg ngày 05/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án thúc đẩy xuất khẩu nông lâm thủy sản đến năm 2030. Trong các nhiệm vụ nhằm thực hiện quyết định, có các nhiệm vụ liên quan đến logistics như sau:
 - + Đầu tư phát triển công nghiệp phụ trợ trong nông nghiệp: công nghệ sau thu hoạch, công nghệ bảo quản, dự trữ... hàng nông, lâm, thủy sản;
 - + Xây dựng chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp chế biến gỗ áp dụng công nghệ cao, số hóa, tự động hóa.
- Quyết định số 259/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt chương trình phát triển hạ tầng thương mại biên giới Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030 có một số nội dung liên quan đến logistics, cụ thể: “Xây dựng và phát triển hệ thống hạ tầng thương mại biên giới bao gồm chợ biên giới, siêu thị, trung tâm thương mại, trung tâm mua sắm, trung tâm logistics, kho hàng hóa, trung tâm hội chợ, triển lãm... theo hướng văn minh, hiện đại phù hợp với điều kiện phát triển từng khu vực biên giới”.
- Quyết định số 417/QĐ-TTg ngày 22 tháng 3 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Phát triển ngành chế biến rau quả giai đoạn 2021-2030. Trong các nhiệm vụ nhằm thực hiện quyết định, có các nhiệm vụ liên quan đến logistics như sau:
 - + Thiết lập trung tâm logistics sản phẩm nông sản tại các vùng, địa phương có các điều kiện về cơ sở hạ tầng, đầu mối giao thông vận tải phát triển để kết nối với các trung tâm sản xuất rau quả nhằm quản lý thống nhất chất lượng sản phẩm và giảm chi phí lưu thông hàng hóa.
 - + Đầu tư phát triển chuỗi cung ứng lạnh và các dịch vụ có liên quan đến xuất nhập khẩu rau quả; trước mắt đầu tư xây dựng các kho lạnh lớn với công nghệ xếp dỡ tiên tiến tại các trung tâm phân phối, các chợ đầu mối rau quả và tại các cửa khẩu biên giới với Trung Quốc, bến cảng và sân bay quốc tế.
- Thông tư số 09/2021/TT-BGTVT ngày 19 tháng 04 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn quốc gia về cảng cạn, QCVN 108: 2021/BGTVT. Theo đó có một số tiêu chuẩn về kho bãi tại các cảng cạn được quy định cụ thể.

CHƯƠNG II: **HẠ TẦNG LOGISTICS**



2.1. Hạ tầng giao thông đường bộ

Mạng lưới đường bộ đã bao phủ khắp lãnh thổ và đóng vai trò kết nối chính cho mạng lưới giao thông vận tải giữa các vùng, miền, các cảng hàng không, các biển, cửa khẩu, đầu mối giao thông quan trọng. Cả nước có tổng chiều dài đường khoảng 595.125 km, trong đó đường bộ quốc gia (quốc lộ, cao tốc) là 25.484 km. Song song với chất lượng hạ tầng được cải thiện, chất lượng vận tải đường bộ được nâng cao, giảm đáng kể thời gian đi lại. Phương tiện vận tải được trẻ hoá, hiện đại, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường².

Bảng 3: Thống kê mật độ hiện trạng hệ thống đường cao tốc và quốc lộ tại Việt Nam

Vùng	Diện tích (km ²)	Dân số (1000 người)	Chiều dài cao tốc (km)	Chiều dài quốc lộ (km)
Trung du và miền núi phía Bắc	95.200	12.569	392	7.256
Đồng bằng sông Hồng	21.259	22.620	468	2.133
Bắc trung Bộ và Duyên hải Miền Trung	95.653	20.220	193	8.366
Tây Nguyên	54.508	5.861	19	3.059
Đông Nam Bộ	23.519	17.930	51	855
Đồng bằng sông Cửu Long	40.816	17.283	40	2.652
Tổng	330.955	96.483	1.163	24.321

Nguồn: Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2021)

Diện tích và dân số theo số liệu Tổng cục Thống kê

Chiều dài tuyến tổng hợp từ các dự án đang triển khai

Tính đến năm 2021, mạng lưới đường cao tốc đã đưa vào khai thác khoảng 21 đoạn tuyến, tương đương với 1.163 km; đang triển khai xây dựng khoảng 17 tuyến, đoạn tuyến, tương đương với 916 km. Ngoài ra, một số tuyến khác cũng đã được đầu tư xây dựng giai đoạn 1 theo hướng tuyến quy hoạch đường cao tốc như một số đoạn đường Hồ Chí Minh từ Cổ Tiết đến Phú Thọ, Chợ Bến đến Hà Tĩnh; đoạn đi trùng cao tốc Bắc Nam phía Đông như tuyến tránh Đèo Con, đoạn từ Bùng đến Cam Lộ, Lộ Tẻ - Rạch Sỏi. Kết quả thực hiện đầu tư xây dựng hệ thống đường cao tốc là tương đối tốt trong điều kiện khó khăn về nguồn lực thực hiện như hiện nay.

Tuy nhiên, một số tuyến đường cao tốc quan trọng có nhu cầu lớn (các tuyến quốc lộ song hành đã quá tải, thường xuyên tắc nghẽn), hiệu quả cao và giải quyết các vấn đề về kinh tế xã hội vẫn chưa được đầu tư như: tuyến đường cao tốc Bắc Nam, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, các đường cao tốc trong khu vực ĐBSCL, các đường vành đai Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh.

² Tổng cục Đường bộ Việt Nam, 2021.

Các tuyến đường cao tốc được đầu tư xây dựng trên các trục giao thông xương sống của khu vực, kết nối liên vùng có sức lan tỏa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của từng vùng miền và cả nước. Tuy nhiên, mạng lưới đường cao tốc của nước ta nói chung còn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển. Chiều dài đường cao tốc còn thấp so với các nước phát triển, mật độ phân bố chưa đồng đều giữa các khu vực, một số trục có nhu cầu vận tải lớn chưa hình thành hệ thống đường cao tốc đặc biệt là trục Bắc - Nam.

Hệ thống quốc lộ được trải mặt nhựa đạt khoảng 62.87%, còn lại là mặt đường bê tông xi măng, láng nhựa và cấp thoi. Chất lượng mặt đường mặc dù đã được cải thiện nhưng vẫn xảy ra tình trạng hư hỏng như hằn lún vệt bánh xe, ổ gà, nứt, vỡ. Đường bộ có quy mô 1 làn xe chiếm 11,04%, đường có quy mô 2 làn xe chiếm khoảng 74,53%, đường có quy mô 4 làn xe chiếm 13,93%, đường từ 6 đến 10 làn xe chiếm 0,5% còn lại là đường xen kẽ với các bề rộng khác nhau. Có thể thấy đường với quy mô 4 làn xe trở lên chiếm tỷ lệ thấp, chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải cần thiết, đặc biệt là các trục có nhu cầu vận tải lớn, nhiều xe tải hạng nặng, xe đầu kéo sơ-mi rơ-mooc, xe khách trên 30 chỗ, xe khách giường nằm.

Bảng 4: Hiện trạng cơ sở hạ tầng đường bộ và mục tiêu quy hoạch đến năm 2030

TT	Hạng mục	Hiện trạng 2020 - 2021	Mục tiêu đến năm 2030
1	Quốc lộ	- Hiện trạng: 25.079 km/125 tuyến - Đường Hồ Chí Minh: 2.657 km - Đường ven biển: 1.259 km	- Tổng chiều dài quy hoạch khoảng 32.000 km/174 tuyến + Nâng cấp, cải tạo đạt cấp khoảng 4.700 km/106 đoạn tuyến + Nối thông tuyến đường HCM + Đầu tư đường ven biển
2	Cao tốc	- Khai thác 1.163 km (951 km đạt chuẩn cao tốc; 212 km phân kỳ) - Đang xây dựng: 916 km	2021-2030: đạt khoảng 5.000 km đường cao tốc
3	Vành đai đô thị	- Hà Nội: Cơ bản nối thông Vành đai 3 - TP. HCM: Cơ bản nối thông Vành đai 2	- Hà Nội: Vành đai 4 (102 km), khởi công xây dựng Vành đai 5 (272 km) - TP. HCM: Vành đai 3 (92 km), khởi công xây dựng Vành đai 4 (200 km)

Nguồn: Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2021)

Theo Bộ Giao thông vận tải, 10 dự án đường bộ quan trọng, cấp bách (tổng mức đầu tư 8.000 tỷ đồng) sẽ hoàn thành trong năm 2021, gồm: Dự án đường bộ nối cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình; Cải tạo, nâng cấp QL53 đoạn Trà Vinh - Long Toàn; QL27 đoạn tránh Liên Khương; Nâng cấp QL30 đoạn Cao Lãnh - Hồng Ngự; Đường nối QL4C và 4D (Km238 - Km414); QL3B (Km0 - Km 66+600); Nâng cấp mặt đường tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp; Cải tạo, nâng cấp các đoạn xung yếu trên QL24; Cải tạo, nâng cấp các đoạn xung yếu trên QL25; Cải tạo, nâng cấp QL57 đoạn từ bến phà Đình Khao đến thị trấn Mỏ Cày.

Trong những năm tới, Hà Nội sẽ cố gắng tối đa cho dự án đường Vành đai 4, TP. Hồ Chí Minh sẽ ưu tiên cho đường Vành đai 3 nhằm kết nối các địa phương xung quanh, giúp vận chuyển hàng hóa đến cảng biển, khu công nghiệp như đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh - Tây Ninh. Riêng với khu vực ĐBSCL, hiện nay, hàng hóa phải vận chuyển đến TP. Hồ Chí Minh để xuất khẩu đi các nước, gây tốn kém, lãng phí. Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Chính phủ để hình thành cảng biển nước sâu ở ĐBSCL với đặc thù là cảng cách xa bờ, có thể tiếp nhận được tàu trọng tải lớn, hạn chế tình trạng phải nạo vét. Khu vực miền Trung ưu tiên khai thác các cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), Vũng Áng (Hà Tĩnh), Quy Nhơn (Bình Định), Đà Nẵng, Vinh Tân (Bình Thuận). Lựa chọn một số cảng lớn để đầu tư nâng cấp tuyến đường kết nối. Từ đó, tạo cơ chế để phát triển hệ thống logistics.

Bảng 5: Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng giao thông đến năm 2030

TT	Hạ tầng	Nhu cầu vốn đầu tư		Nguồn vốn			
		Nhu cầu	Tỷ lệ	NSNN	Tỷ lệ	Ngoài NSNN	Tỷ lệ
1	Đường bộ	900.000	48%	597.413	66%	302.587	34%
2	Đường sắt	239.030	13%	238.107	100%	923	0%
3	Đường thủy nội địa	157.533	8%	28.919	18%	128.614	82%
4	Hàng hải	312.441	17%	15.441	5%	297.000	95%
5	Hàng không	265.150	14%	14.162	5%	250.988	95%
6	Tổng cộng	1.874.154	100%	894.042	48%	980.112	52%

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2021)

Trong giai đoạn 2021 - 2030, hạ tầng giao thông đường bộ với nhiều dự án quan trọng quốc gia và dự án ưu tiên sẽ được đầu tư. Tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Lạng Sơn đến Cà Mau; các tuyến đường cao tốc kết nối liên vùng khu vực phía Bắc, kết nối miền Trung với Tây Nguyên, khu vực Đông Nam Bộ và ĐBSCL. Các tuyến cao tốc vành đai và các tuyến kết nối với Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các Quốc lộ chính yếu có tính chất kết nối quốc tế, kết nối liên vùng cũng được tập trung đầu tư với các nguồn vốn huy động từ vốn nhà nước và ngoài ngân sách nhà nước. Một trong những điểm yếu nhất hiện nay của hệ thống hạ tầng giao thông là kết nối giữa các loại hình vận tải còn kém, dẫn đến khai thác chưa hiệu quả. Ví như Cảng Cái Mép - Thị Vải (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) có thể tiếp nhận tàu trọng tải lớn nhưng hiện mới chỉ khai thác được 50% công suất do giao thông kết nối kém, Quốc lộ 51 thường xuyên ùn tắc, không có đường giao thông thuận lợi để đưa hàng hóa xuống cảng.

Tổng nhu cầu vốn đầu tư trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 khoảng 900.000 tỷ đồng (Bảng 5). Nguồn vốn NSNN dự kiến tiếp tục đầu tư các công trình không đầu tư theo phương thức đối tác công - tư và hỗ trợ cho các dự án đối tác công - tư kém hấp dẫn nhưng

đem lại hiệu quả kinh tế - xã hội cho các khu vực khó khăn. Bộ Giao thông vận tải đã đề xuất nhiều giải pháp thu hút mạnh và sử dụng hiệu quả nguồn vốn ODA, và tiếp tục hoàn thiện cơ chế chính sách nhằm thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế.

2.2. Hạ tầng giao thông đường sắt

Hiện nay, mạng lưới đường sắt quốc gia bao gồm 7 tuyến đi qua địa bàn 34 tỉnh, thành phố gồm 1 trục Bắc - Nam và 6 tuyến ở phía Bắc. Mạng lưới đường sắt quốc gia có tổng chiều dài 3.143 km, trong đó có 2.703 km tuyến chính và có 277 ga, bao gồm 3 loại khổ đường là 1.000 mm, chiếm 85%; 1.435 mm chiếm 6% và khổ đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm chiếm 9%. Mật độ đường sắt hiện nay đạt 9.5 km/1000 km², đạt mức trung bình ASEAN và thế giới, xếp 58/141 về mật độ mạng lưới³.

Trong năm 2021, có 4 dự án đường sắt quan trọng, cấp bách sẽ được hoàn thành (tổng mức đầu tư 7.000 tỷ đồng) gồm: Dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Hà Nội - Vinh; Gia cố các hầm yếu kết hợp mở mới các ga và cải tạo kiến trúc tầng trên đoạn Vinh - Nha Trang; 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 - TP. Hồ Chí Minh. Những 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. Mạng lưới đường sắt hiện tại đã tạo ra sự kết nối 4/6 vùng, 34 tỉnh/thành phố, 3 tuyến trên hai hành lang chủ đạo Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng chiếm 78% mạng lưới, đảm nhận 98% lượng hành khách và 88% lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt. Đường sắt Việt Nam cũng tăng cường sự gia tăng kết nối 2 cảng biển (Cái Lân, Hải Phòng), 2 cảng thủy nội địa (Việt Trì, Ninh Bình), và 1 cảng cạn (Lào Cai).

Hiện nay vẫn tồn tại các hạn chế về cơ sở hạ tầng đường sắt tại các khu vực trọng điểm (Đồng Đăng; Yên Viên - Đông Anh) khi Đường sắt Việt Nam gia tăng vận chuyển đường sắt liên vận quốc tế như năng lực đón, lập và giải thể tàu liên vận quốc tế; hệ thống kho bãi tại các khu vực quá tải gây tắc nghẽn vào một số thời điểm nhất định. Tại các KCN lớn phía Bắc như KCN Bắc Giang, Bắc Ninh, Thái Nguyên không có ga hàng hóa đường sắt hoặc không đủ điều kiện để tổ chức khai thác hàng xuất nhập khẩu dẫn đến việc khách hàng phải tổ chức đưa hàng về xếp dỡ tại bãi hàng ga Đồng Đăng, ga Yên Viên làm phát sinh thêm chi phí cũng như thời gian làm thủ tục xuất nhập hàng hóa. Ngoài ra, hệ thống đường sắt của Trung Quốc và các nước châu Âu được thiết kế theo khổ đường ray tiêu chuẩn 1.435 mm, trong khi đường sắt Việt Nam dùng khổ đường ray là 1.000 mm. Tuy nhiên, riêng đoạn từ Yên Viên đến ga Đồng Đăng là đường lồng, tức là gồm cả khổ đường ray 1.435 mm và 1.000 mm. Do đó, nếu hàng xuất khẩu từ phía Nam đưa về Yên Viên để chuyển sang toa tàu Trung Quốc thì không cần sang tải tại Đồng Đăng mà sẽ chạy thẳng qua Trung Quốc. Còn nếu tàu từ miền Nam chạy thẳng lên Đồng Đăng thì sang tải ở ga Đồng Đăng.

³ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, 2021.

Hiện nay năng lực vận tải liên vận quốc tế của đường sắt Việt Nam mỗi năm khoảng 1 triệu tấn, nếu được đồng bộ hóa khổ đường sắt tiêu chuẩn thì sẽ tăng gấp đôi. Tuy số lượng cũng chưa thể bằng được đường bộ vì đường bộ đi được nhiều cửa khẩu, nhưng vận tải đường sắt có khối lượng lớn và an toàn. Để làm được vấn đề này thì hệ thống logistics của ngành đường sắt phải phát triển đường kết nối, các trung tâm logistics, các cảng cạn để giải quyết vấn đề san hàng, chuyển tải một cách tối ưu nhất.

Trong quy hoạch đến năm 2030, hệ thống đường sắt cơ bản duy trì các tuyến đường hiện có; từng bước đầu tư, nâng cấp hiện đại hóa để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách. Dự kiến đến năm 2030 sẽ xây dựng mới 09 tuyến đường sắt với tổng chiều dài 2.362 km, trong đó có tuyến sắt tốc độ cao Bắc Nam, đường đôi, khổ 1.435 mm, dài khoảng 1.545 km. Lĩnh vực đường sắt sẽ triển khai xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, ưu tiên đoạn Hà Nội - Vinh và TP. Hồ Chí Minh - Nha Trang; hoàn thành xây dựng tuyến Yên Viên - Phả Lại - Cái Lân, đoạn nối giữa đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Cái Lân với cảng Lạch Huyện; nghiên cứu, xây dựng tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (ưu tiên đoạn nối cảng Cái Mép - Thị Vải); xây dựng tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành... Lĩnh vực đường sắt, bên cạnh nghiên cứu triển khai dự án tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam sẽ tiếp tục hoàn thiện kết nối đường sắt tại các khu đầu mối; phát triển các dự án tăng kết nối đường sắt hiện hữu với các cảng biển lớn để hướng đến chuyển công năng sang vận tải hàng hóa; mở rộng các ga đường sắt kết nối với đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị. Đường sắt Việt Nam tiếp tục duy trì và nâng cấp mạng lưới đường sắt Việt Nam kết nối xuyên Á, kết nối Á - Âu thông qua đường sắt Trung Quốc tại cửa khẩu Hữu Nghị và Lào Cai, kết nối với đường sắt ASEAN qua Lào (tại Mụ Giạ, Lao Bảo), qua Campuchia (tại Lộc Ninh).

Tổng nhu cầu vốn đầu tư cho đường sắt tính đến năm 2030 khoảng 240.000 tỷ đồng. Về nguồn lực đầu tư cho đường sắt, ngoài nguồn vốn ngân sách nhà nước cần tiếp tục thu hút và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA, nguồn vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ quốc tế; sử dụng nguồn vốn đầu tư có trọng tâm, trọng điểm vào các công trình đường sắt có tính lan tỏa. Nhà nước cần đẩy mạnh xã hội hóa trong kinh doanh đường sắt, dịch vụ hỗ trợ vận tải; thu hút các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phương tiện vận tải, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải (ke ga, kho, bãi hàng, phương tiện xếp dỡ...); tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt.

2.3. Hạ tầng giao thông đường biển

2.3.1. Hạ tầng cảng biển

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2021, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 535,7 triệu tấn, tăng 3% so với cùng kỳ năm 2020. Khối lượng hàng hóa bằng container thông qua cảng biển đạt 18,6 triệu TEU tăng 15% cùng kỳ năm 2020. Trong đó,

hàng xuất khẩu đạt hơn 6 triệu TEU (tăng 13%), hàng nhập khẩu đạt hơn 6,1 triệu TEU (tăng 18%), hàng nội địa đạt hơn 6,3 triệu TEU (tăng 13%).

Tính đến tháng 6/2021, cả nước có 286 bến cảng với chiều dài khoảng 95 km cầu cảng (gấp hơn 4,5 lần năm 2000). Việt Nam đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam tiếp nhận thành công tàu container đến 132.000 tấn tại khu bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) đến 214.000 tấn tại khu bến cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) và các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn liền với các KCN, liên hợp luyện kim, lọc hoá dầu, trung tâm nhiệt điện than nhận tàu đến 200.000 tấn, hàng lỏng đến 150.000 tấn, dầu thô đến 320.000 tấn. Tổng hợp năng lực hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2021 như sau:

Bảng 6: Tổng hợp năng lực hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

TT	Thông số	Đơn vị	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm 4	Nhóm 5	Nhóm 6	Tổng
1	Số lượng bến cảng	Bến cảng	68	20	25	29	107	37	286
2	Số lượng cầu cảng	Cầu cảng	127	58	55	61	218	69	588
a	Tổng hợp, container	Cầu cảng	72	27	30	30	91	37	287
b	Chuyên dùng	Cầu bến	55	31	25	31	127	32	301
3	Chiều dài	M	19.693	10.962	10.168	10.453	37.357	7.642	96.275
4	Lượng hàng qua cảng năm 2020	Tr.T/năm	196,2	84,2	54,2	36,0	298,8	22,9	692,3

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam (2021)

Về tuyến vận tải biển, Việt Nam đã thiết lập được 32 tuyến, trong đó 25 tuyến vận tải quốc tế và 7 tuyến vận tải nội địa, trong đó ngoài các tuyến nội Á, khu vực phía Bắc đã khai thác 2 tuyến đi Bắc Mỹ; phía Nam đã hình thành được 16 tuyến tàu xa đi Bắc Mỹ và Châu Âu vượt trội hơn các nước khu vực Đông Nam Á (chỉ sau Malaysia và Singapore). Việt Nam đã đưa vào khai thác 44 luồng hàng hải công cộng, 34 luồng hàng hải chuyên dùng, 94 đèn biển trải dài từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, 32 đài thông tin từ Móng Cái đến Hà Tiên cùng hệ thống thu nhận, truyền phát, cung cấp thông tin nhận dạng và theo dõi vị trí tàu, thuyền (LRIT) và hệ thống VTS lắp đặt tại các cảng biển lớn hỗ trợ hiệu quả công tác quản lý giám sát vị trí tàu thuyền, giám sát, quản lý hoạt động hàng hải trong vùng nước cảng biển.⁴

Hầu hết các cảng gắn liền với các trung tâm, các vùng kinh tế lớn của cả nước đã hình thành các cảng biển lớn với vai trò là đầu mối phục vụ xuất nhập khẩu hàng hoá và tạo động lực phát triển toàn vùng, đồng thời cũng tiếp tục gia tăng đầu tư như: Quảng Ninh, Hải Phòng gắn liền với khu kinh tế trọng điểm phía Bắc; Nghi Sơn, Hà Tĩnh, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Quy Nhơn, gắn với vùng kinh tế trọng điểm miền Trung; Khánh Hoà, Bà Rịa

⁴ Cục Hàng hải Việt Nam, 2021

- Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai gắn với vùng kinh tế động lực Đông Nam Bộ; Cần Thơ, Long An, An Giang gắn với kinh tế trọng điểm ĐBSCL.

Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 có nội dung: Đến năm 2030, theo quy mô và chức năng, hệ thống cảng biển Việt Nam gồm 5 nhóm cảng biển với 36 cảng biển, 02 cảng biển đặc biệt (Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu), 15 cảng biển loại I⁵, 06 cảng biển loại II⁶, 13 cảng biển loại III⁷ dự kiến đáp ứng lượng hàng thông qua khoảng 1,14 - 1,42 tỷ tấn. Trong đó, các cảng biển Thanh Hóa, Đà Nẵng, Khánh Hòa, và Sóc Trăng quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt.

Theo quy hoạch, nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030 khoảng 313.000 tỷ đồng (chỉ bao gồm các bến cảng kinh doanh

dịch vụ xếp dỡ hàng hóa), được huy động chủ yếu từ nguồn ngoài ngân sách, vốn doanh nghiệp và các nguồn vốn hợp pháp khác. Nguồn vốn ngân sách Nhà nước tập trung cho hạ tầng hàng hải công cộng; khu vực trọng điểm, tạo sức lan tỏa và thu hút đầu tư. Về định hướng hạ tầng giao thông kết nối, phát triển các tuyến đường sắt kết nối với cảng biển loại đặc biệt và cảng biển loại I trên hành lang Bắc - Nam; hình thành các bến cho phương tiện thủy nội địa trong vùng nước cảng biển; hệ thống đường bộ cao tốc kết nối với các cảng

Theo Quy hoạch đến năm 2030, cảng Vũng Áng giai đoạn hoàn thiện sẽ có 17 bến (11 bến cảng tổng hợp, container; 6 bến chuyên dùng cho nhập than và xuất nhập xăng dầu); cảng Sơn Dương giai đoạn hoàn thiện sẽ có 51 bến chuyên dùng (32 bến của Khu liên hợp gang thép và cảng Sơn Dương Formosa, 13 bến cho khu lọc hóa dầu Formosa, 6 bến tàu cho Nhiệt điện Vũng Áng).

Đến nay, Hà Tĩnh đã, đang và sẽ tập trung huy động nguồn lực đầu tư hạ tầng cảng biển: Cảng Lào - Việt, Hoành Sơn, Vingroup...; hạ tầng giao thông, kho bãi... Đồng thời, ưu tiên nguồn vốn trung hạn đầu tư xây dựng đê chắn sóng cảng Vũng Áng theo quy hoạch gồm đê phía Bắc dài 370m, đê phía Tây dài 1.850m, đại diện ban quản lý KKT tỉnh Hà Tĩnh khẳng định. Từ tháng 4/2021, Cảng Lào - Việt đã định tuyến vận tải container 4 chuyến/tháng giữa cảng Hải Phòng - Hà Tĩnh - TP. Hồ Chí Minh và ngược lại, đã được thực hiện thành công trong thời gian qua với hơn 10 chuyến tàu cập cảng.

Để đón hàng hóa từ cảng biển Vũng Áng, Cửa Lò sang Lào và Thái Lan, Hà Tĩnh cũng đang xúc tiến đầu tư xây dựng 1 cảng cạn ICD tại khu vực cửa khẩu quốc tế Cầu Treo. Theo đó, giai đoạn 2021 - 2025 sẽ xây dựng cảng cạn với quy mô 5 - 10 ha, năng lực thông qua 13.500 - 27.000 TEU/năm

⁵ Cảng biển Quảng Ninh, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Khánh Hòa, Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Cần Thơ, Long An, Trà Vinh.

⁶ Cảng biển Quảng Bình, Quảng Trị, Ninh Thuận, Bình Thuận, Hậu Giang, Đồng Tháp.

⁷ Cảng biển Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Phú Yên, Bình Dương, Vĩnh Long, Tiền Giang, Bến Tre, Sóc Trăng, An Giang, Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau.

biển loại đặc biệt, hệ thống quốc lộ, đường địa phương kết nối trực tiếp đến hệ thống cảng biển. Phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, ưu tiên quy hoạch các vị trí có kết nối thuận lợi bằng vận tải đường thủy nội địa, vận tải sông pha biển, đường bộ cao tốc, đường sắt đến các cảng biển quan trọng trong các nhóm cảng biển⁸.

Hiện nay, nguồn hàng xuất nhập khẩu phân bố không đồng đều giữa các cảng biển. Đặc biệt là tại các cảng khu vực miền Trung như Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh. Qua trao đổi với các đơn vị quản lý cảng, mặc dù các địa phương trên đã có những chính sách để khuyến khích, thu hút các tàu quốc tế, nhiều lô hàng tại tỉnh vẫn phải vận chuyển bằng đường bộ và xuất khẩu qua cảng Hải Phòng dù quãng đường khá dài, tốn kém chi phí và thời gian. Các nguyên nhân được đưa ra bao gồm:

+ Lượng hàng xuất khẩu nhỏ và phân tán, đòi hỏi tính linh hoạt cao. Ví dụ doanh nghiệp và hãng tàu yêu cầu phải có hai chuyến mỗi tuần thì mới xuất khẩu hàng hóa từ cảng Cửa Lò.

+ Hạ tầng cảng chưa đáp ứng được yêu cầu. Như tại Công ty Cổ phần Cảng Nghệ Tĩnh đã có hai năm đàm phán để mời hãng SITC Lines của Trung Quốc vào mở tuyến vận tải tại cảng Cửa Lò nhưng chưa thành công do độ sâu chưa đạt yêu cầu, theo thiết kế cảng có độ sâu 7,2 m nhưng sau 4 năm không nạo vét thì chỉ còn 5,7 m. Tỉnh Nghệ An hiện đang đề xuất Bộ Giao thông vận tải đầu tư nạo vét để đạt độ sâu 9 m để đón các tàu lớn.

+ Chi phí vận chuyển đường biển hàng hóa qua cảng Hải Phòng cộng chi phí vận chuyển đường bộ từ tỉnh ra Hải Phòng vẫn thấp hơn so với chi phí vận chuyển đến cảng khu vực miền Trung (do chi phí vận chuyển container rỗng; chi phí lai dắt, năng lực xếp dỡ hàng hóa và các chi phí dịch vụ khác).

Ngoài ra, một hạn chế khác là quy hoạch giao thông xung quanh cảng rất khó khăn, vì dân cư đông đúc, khó giải tỏa, mở rộng. Việc cân đối giữa các cảng cá để phục vụ hoạt động đánh bắt cá của ngư dân với các cảng phục vụ vận tải biển cũng gặp nhiều khó khăn.

2.3.2. Đội tàu biển Việt Nam

6 tháng đầu năm 2021, dù chịu tác động của dịch Covid-19, tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam vận chuyển vẫn đạt gần 82 triệu tấn, tăng 12% so với cùng kỳ năm 2020⁹. Trong đó, khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu vận tải biển quốc tế của đội tàu biển Việt Nam tăng 54%, chủ yếu vận tải các tuyến gần như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, khu vực Đông Nam Á... Sản lượng hàng container của đội tàu biển Việt Nam đạt 1,48 triệu TEU, tăng tới 21% so với cùng kỳ năm trước. Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện đảm nhận gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời.

Thống kê hết tháng 6 năm 2021, đội tàu biển Việt Nam có hơn 1.576 tàu (đội tàu vận tải biển

⁸ Bộ Giao thông vận tải, 2021

⁹ Cục Hàng hải Việt Nam, 2021

là 1.049 tàu) với tổng trọng tải khoảng 12 triệu DWT, tổng dung tích khoảng 7,6 triệu GT. Trong đó, tàu hàng rời, tổng hợp có 764 tàu (chiếm 72%); tàu chở dầu, hóa chất có 162 tàu (chiếm 15%); tàu chuyên dụng khí hóa lỏng có 19 tàu (chiếm 1,8%); tàu chở khách có 66 tàu (chiếm 6,2%) và đội tàu container được nâng lên 38 tàu (chiếm 3,6%). Tuổi tàu bình quân của đội tàu biển Việt Nam là 16,5 năm. Trong đó, tàu có độ tuổi trung bình cao nhất là tàu khí hóa lỏng là 24,6 năm; tàu container là 18,7 năm; tàu dầu, hóa chất là 20 năm.

Theo số liệu thống kê của Hội nghị Liên Hợp quốc về Thương mại và Phát triển (2020), đội tàu Việt Nam hiện đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 trên thế giới. Đội tàu biển Việt Nam có độ tuổi trẻ hơn so với đội tàu thế giới gần 5 tuổi. Tuy nhiên, Cục Hàng hải Việt Nam đánh giá, sức cạnh tranh trên trường quốc tế của đội tàu Việt còn yếu. Nguyên nhân bởi đa số các chủ tàu biển Việt Nam phát triển nhỏ, trong 1.049 tàu vận tải có đến 550 chủ sở hữu. Trong đó, chỉ có khoảng 30 chủ tàu sở hữu đội tàu trên 10.000 DWT, còn lại bình quân mỗi chủ tàu chỉ sở hữu từ 1 - 2 tàu.

Cơ cấu đội tàu cũng phát triển chưa hợp lý khi xu hướng vận tải hàng hóa trên thế giới theo hướng container hóa, đội tàu container Việt Nam chỉ có 38 tàu, chiếm tỷ trọng nhỏ (3,7%) trong cơ cấu đội tàu vận tải (đội tàu container thế giới chiếm 13% trong tổng cơ cấu đội tàu). Trên thế giới đã phát triển loại tàu container có sức chở trên 20.000 TEU, nhưng doanh nghiệp Việt Nam mới chỉ đầu tư được tàu có sức chở 1.800 TEU. Như vậy, sự phát triển của đội tàu Việt Nam ngày càng cách biệt so với sự phát triển của đội tàu thế giới. Đó là lý do thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam ngày càng giảm, từ 10% (2015) chỉ còn 7% (2021). Hiện có 93% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam phụ thuộc vào 40 hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam. Doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam vì vậy không có cơ hội lựa chọn, buộc phải chấp nhận các điều kiện và chi phí do hãng tàu nước ngoài đưa ra. Vấn đề giá cước vận tải biển và phụ phí liên tục tăng từ trong năm 2021 tạo ra động lực nhiều hơn cho các hãng tàu Việt Nam đầu tư mạnh mẽ hơn để chủ động nguồn container, giảm bớt lệ thuộc và giành lại thị phần từ tay các hãng tàu nước ngoài.

Tình hình thực tế đòi hỏi Việt Nam phải nhanh chóng phát triển đội tàu đủ mạnh và xây dựng nhà máy sản xuất container để đón đầu xu hướng xuất siêu ngày càng tăng trong tương lai. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), Việt Nam cần có đề án phát triển đội tàu container có trọng tải lớn chia làm các giai đoạn. Giai đoạn 1 (2021-2025) có 2-4 tàu container trọng tải lớn bằng cách đóng mới hoặc mua tàu đã qua sử dụng với cỡ tàu 50.000-100.000 DWT, có thể chuyên chở 4.000-8.000 TEU. Các giai đoạn sau sẽ tăng số lượng tàu đủ để duy trì dịch vụ hàng tuần (weekly service). Nếu không có nhiều tàu hơn để duy trì được dịch vụ chuyên tuyến (liner service - fixed sailing day) thì sẽ rất khó cạnh tranh.

Để có thể phát triển đội tàu trong tương lai, cần huy động vốn của các doanh nghiệp tư nhân kết hợp với nguồn vốn đầu tư của Nhà nước, vốn vay; kêu gọi các tập đoàn tư nhân cùng đầu tư lập nhóm khai thác đội tàu container; hoặc xem xét khả năng liên doanh. Trong ngành dịch vụ logistics, có thể kêu gọi các doanh nghiệp lớn như Gemadept, Tân Cảng Sài Gòn,

VIMC,... và cả các doanh nghiệp chủ hàng lớn tham gia. Hiện nay, Việt Nam có nhiều doanh nghiệp tư nhân đầu tư phát triển đội tàu bay hiện đại, phát triển cảng biển, sân bay, đường cao tốc với số vốn rất lớn. Bên cạnh đó, cần cơ chế hỗ trợ tài chính từ nhà nước để phát triển đội tàu biển. Cụ thể, cho phép doanh nghiệp vận tải biển được tiếp cận nguồn vay vốn tín dụng đầu tư tàu biển với lãi suất ưu đãi; điều chỉnh giảm thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp đối với doanh nghiệp vận tải biển từ 20% xuống 15% trong thời gian 03 năm. Đồng thời, miễn, giảm các loại thuế, phí (phí đăng ký trước bạ, thuế VAT,...) khi đóng hoặc mua tàu mới hiện đại, các loại tàu chuyên dụng nhằm khuyến khích chủ tàu loại bỏ tàu cũ khai thác không hiệu quả để đầu tư tàu mới, tàu chuyên dụng. Bên cạnh về cơ chế tài chính mua, đóng mới tàu biển, chính sách tăng mức tiền lương, tiền công phải nộp thuế thu nhập cá nhân đối với thuyền viên tham gia vận tải nội địa nhằm giảm thuế thu nhập cho thuyền viên cũng là một giải pháp để khuyến khích đội ngũ thuyền viên gắn bó lâu dài với nghề, nâng cao sức cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam. Gỡ được nút thắt tài chính đầu tư vẫn là một trong những yếu tố cốt lõi quan trọng để phát triển đội tàu ở Việt Nam.

2.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, tính đến hết tháng 9/2021, tổng chiều dài đường thủy nội địa cả nước đang được quản lý khai thác là 17.253 km, chiếm 41,2% tổng chiều dài sông, kênh cả nước. Trong đó, khu vực miền Bắc đã hình thành 4 tuyến đường thủy nội địa chính¹⁰. Khu vực miền Trung hình thành được 10 tuyến vận tải chính trên các sông¹¹. Hầu hết là các tuyến ngắn (chiều dài từ 19,5 km đến 101 km), trong đó chỉ có tuyến sông Gianh thuộc địa bàn tỉnh Quảng Bình là có hệ thống cảng thủy nội địa phục vụ cho nhà máy xi măng của khu vực. Các tuyến sông khác ở khu vực miền Trung chủ yếu là các bến thủy nội địa nhỏ lẻ, hoạt động vận tải thủy không lớn. Khu vực Phía Nam có hơn 6.500 km sông kênh với 6 tuyến vận tải đường thủy đang được khai thác vận tải¹², vận hành trên hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và sông Cửu Long.

Tính đến tháng 9/2021, toàn quốc có 298 cảng tủy nội địa, trong đó có 192 cảng hàng hóa, 9 cảng hành khách, 97 cảng chuyên dùng; 6.899 bến thủy nội địa, trong đó bến đã được cấp phép hoạt động là 5.449 bến, bến không phép là 1.450 bến; 2.526 bến khách ngang sông, trong đó bến có phép là 2.058 (đạt 85%). Vận tải thủy nội địa chủ yếu đảm nhận vận chuyển

¹⁰ 04 tuyến vận tải đường thủy chính khu vực phía Bắc, gồm: (1) Tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì qua sông Đuống dài 205,6 km (Hành lang số 1); (2) Tuyến Hải Phòng - Ninh Bình qua sông Luộc dài 264 km (Hành lang số 2); (3) Tuyến Hà Nội - Lạch Giang dài 194 km (Hành lang số 3); (4) Tuyến Cửa Đáy - Ninh Bình dài 72 km.

¹¹ 10 tuyến vận tải chính trên các sông khu vực miền Trung, gồm: sông Mã, sông Lèn, sông Lam, sông Nghèn, sông Gianh, sông Nhật Lệ, sông Hiếu, sông Hương, tuyến Hội An - Cù Lao Chàm và tuyến cảng sông Hàn.

¹² 06 tuyến vận tải đường thủy chính khu vực miền Nam, gồm: 02 tuyến quốc tế từ biển Đông qua Việt Nam sang Campuchia - Thái Lan (Tuyến sông Tiền từ Cửa Tiểu - Biên giới Campuchia và Tuyến sông Hậu từ Cửa Định An - Biên giới Campuchia) và 04 tuyến từ khu vực Đồng Nam Bộ đi các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long (Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương qua kênh Chợ Gạo - kênh Lấp Vò - Sa Đéc; Tuyến Sài Gòn - Cà Mau - Năm Căn qua kênh Chợ Gạo - kênh Xà No; Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương qua kênh Tháp Mười số 2; Tuyến duyên hải Sài Gòn - Cà Mau - Năm Căn qua kênh Trà Vinh - kênh Bạc Liêu - Cà Mau).

hầu hết các mặt hàng truyền thống có khối lượng lớn, giá trị thấp nhưng đã có một số đột phá đáng kể trong năm vừa qua như phát triển tuyến vận tải ven biển và đội tàu pha sông biển VR-SB đã giảm áp lực cho vận tải đường bộ Bắc - Nam, tham gia hiệu quả cho hoạt động vận chuyển container ở khu vực phía Nam.

Hạn chế rất lớn hiện nay của hệ thống cảng thủy là *đường bộ kết nối với cảng có trọng tải thấp, không thuận lợi để trung chuyển hàng hóa bằng xe ô tô. Điều này xuất phát từ việc cảng, bến do doanh nghiệp đầu tư, còn đường thì Nhà nước đầu tư nhưng ít được quan tâm.* Theo nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới, nếu giảm tỷ trọng đầu tư cho hạ tầng đường bộ 2 - 3%/năm sẽ không gây tác động nhiều đến hiệu quả vận tải. Nhưng nếu tăng đầu tư cho vận tải đường thủy thêm 2 - 3%/năm (trước mắt lên 5 - 7%/năm) sẽ tác động tăng trưởng vận tải đường thủy rất mạnh, mang lại lợi ích kinh tế rất lớn cho quốc gia, bởi chi phí trung bình/tấn-km của vận tải đường bộ cao gấp từ 3 - 5 lần so với vận tải bằng đường thủy nội địa. Do đó, cần có cơ chế, chính sách ưu đãi đầu tư cảng thủy gắn với cảng cạn ICD và ưu tiên nguồn vốn, hình thức đầu tư cụ thể để tạo kết nối thuận lợi giữa cảng bến thủy với đường bộ.

Về số lượng phương tiện, theo Cục Đăng kiểm Việt Nam, tính tới tháng 6/2021 cả nước có tổng số 235.000 phương tiện thủy nội địa, tổng trọng tải khoảng 19,6 triệu tấn, tổng sức chở hơn 515 nghìn người, tổng công suất hơn 15,4 triệu sức ngựa, độ tuổi bình quân 14 năm. Những năm gần đây, tỷ trọng các tàu lớn hơn và chuyên dùng đang có xu hướng gia tăng, khoảng 71% phương tiện là phương tiện chở hàng khô, tải trọng trung bình của phương tiện chở hàng khô là hơn 100 tấn, phương tiện container là hơn 1.600 tấn và phương tiện VR-SB là gần 2.300 tấn.

Đối với vận tải tuyến ven biển, tổng số hiện có 2.058 phương tiện hoạt động với 1.224 tàu chuyên chở hàng hóa, gồm 50 phương tiện chở container được cấp chứng nhận đăng kiểm để hoạt động trên các tuyến vận tải ven biển đã được công bố¹³. Trong 6 tháng đầu năm 2021, có hơn 30.000 lượt phương tiện thủy mang cấp VR-SB vào, rời cảng biển và cảng, bến thủy nội địa, tăng 134% so với cùng kỳ năm 2020. Sản lượng hàng hóa thông qua đạt gần 30 triệu tấn, tăng 116% so với cùng kỳ năm 2020. Như vậy, 6 tháng đầu năm 2021, đội tàu sông pha biển VR-SB vận chuyển trung bình gần 5 triệu tấn hàng/tháng, tăng gấp đôi so với trung bình các năm trước. Tuy nhiên, trong quý III/2021, hàng chục tàu pha sông biển cấp VR-SB chạy tuyến Bắc Nam rời bỏ tuyến, thực hiện cải tạo và chuyển đổi sang tàu biển. Nguyên nhân là do tuyến vận tải Bắc - Nam bằng tàu biển lẫn tàu VR-SB hiện đang ít hàng do ảnh hưởng của dịch Covid-19, thị trường vận tải biển đang tăng trưởng tích cực trở lại, và hoạt động của tàu VR-SB không còn nhiều lợi thế như trước (do quy định mới phải trang bị thêm thiết bị hàng hải nên chi phí đầu tư, vận hành sẽ cao hơn tàu VR - SB cao hơn).

Tại Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, phương thức kết nối đường thủy nội địa với hệ thống cảng biển được

¹³ Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

hết sức quan tâm. Việt Nam sẽ đẩy mạnh quy hoạch các tuyến vận tải và cảng thủy container kết nối cảng biển Quảng Ninh, Hải Phòng đi theo ven biển để nối với cảng thủy tại Nam Định, Ninh Bình; kết nối với các cảng thủy container theo hành lang vận tải số 1 tại khu vực: Bắc Ninh, Hà Nội, Vĩnh Phúc, Hưng. Đồng thời, đề xuất các tuyến vận tải container kết nối cảng biển Cái Mép - Thị Vải theo ven biển với cảng thủy ở Cà Mau, Kiên Giang; từ khu vực Cái Mép - Thị Vải - TP. Hồ Chí Minh đi Campuchia qua trục sông Tiền, kết nối với trục sông Hậu đến Cần Thơ, phát triển lên đến An Giang; hướng tuyến từ Cái Mép - Thị Vải lên Đồng Nai, Bình Dương và Tây Ninh,...

Tại khu vực miền Bắc, các tuyến kết nối được đề xuất ưu tiên đầu tư gồm: Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì (qua sông Đuống); Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình (qua sông Luộc); Hà Nội - Lạch Giang; tuyến vận tải Hải Phòng - Hà Nội (qua cửa Văn Úc). Trong 5 năm tới, tỉnh không cầu Đuống được nâng cấp, tuyến hành lang số 1 sẽ lấy được nhiều hàng hóa từ khu vực Tây Bắc, đặc biệt là ở Việt Trì (Phú Thọ). Việc luân chuyển hàng hóa đi/đến cảng biển Hải Phòng sẽ thuận lợi hơn với sà lan chở 3 - 4 lớp container. Khu vực Bắc Ninh nằm trên tuyến hành lang số 1 cũng nhiều tiềm năng về hàng hóa bởi trong tương lai, nguồn hàng tại chỗ ở Bắc Giang, Vĩnh Phúc sẽ được vận chuyển đến Bắc Ninh, đưa xuống đường thủy để về Hải Phòng. Đối với tuyến Hà Nội - Lạch Giang, khi dự án kênh đào nối sông Đáy - Ninh Cơ được khơi thông (dự kiến trong khoảng 2 năm nữa), tuyến kết nối giữa cảng biển Hải Phòng với Ninh Bình, Nam Định bằng tàu SB (2.000 - 3.000 tấn) trở nên dễ dàng, tiết kiệm thời gian, chi phí hơn.

Tại khu vực phía Nam có các tuyến như: Vũng Tàu - Thị Vải - Sài Gòn - Mỹ Tho - Cần Thơ (hành lang logistics phía Nam); các tuyến VR-SB đi chung luồng hàng hải qua cửa Cái Mép, Ngã Bảy, Soài Rạp, Cửa Tiểu, cửa Định An, Trần Đề; các tuyến qua cửa Hàm Luông, Cổ Chiên; tuyến kênh Mương Khai - Đốc Phủ Hiền kết nối Đồng Tháp Mười - Cần Thơ - Cà Mau. Đây là tuyến hành trình ngắn nhất từ biên giới Campuchia về khu vực TP. Hồ Chí Minh. Sau khi được nâng cấp, tuyến kênh này sẽ đáp ứng cho sà lan từ 300 - 600 tấn, đoàn lái 2x400 tấn và sà lan chở 3 lớp container lưu thông. Phương tiện từ sông Tiền sang sông Hậu sẽ rút ngắn 37km so với hiện nay và rút ngắn 45km quãng đường từ TP. Hồ Chí Minh đến các tỉnh ĐBSCL. Chi phí vận chuyển hàng container từ TP. Hồ Chí Minh đến Phnom Penh (Campuchia) sẽ tiết kiệm được 3 - 5 lần so với phí vận chuyển đường bộ (1.000 - 1.500 USD/cont).

Đường thủy cũng cần ưu tiên phát triển ở khu vực miền Trung gồm: Tuyến sông Lam từ cửa Hội đến Đô Lương (Nghệ An); Tuyến vận tải sông Gianh cửa Gianh đến Đồng Lào (Quảng Bình). Để thu hút vận chuyển bằng đường thủy nội địa cần tăng ngân sách đầu tư, giảm phí cơ sở hạ tầng. Theo số liệu thống kê của WB, giai đoạn 2011 - 2015, lĩnh vực đường thủy chiếm từ 2 - 3% ngân sách hàng năm đầu tư cho giao thông. Nhưng giai đoạn 2016 - 2020, tỷ lệ này giảm xuống còn 1,5 - 1,8%. Mức độ đầu tư như vậy sẽ không đủ để đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng và duy tu bảo dưỡng của hệ thống, đồng nghĩa sẽ khó thu hút đầu tư và phát triển các tuyến vận tải thủy nói chung, tuyến đường thủy kết nối đến cảng biển nói riêng. Đến giai đoạn năm 2030, đường thủy nội địa cần 35.200 tỷ đồng để ưu tiên đầu

tư nâng cấp 19 tuyến, hành lang đường thủy, trong đó chủ yếu là vốn ngân sách nhà nước chiếm hơn 2/3, còn lại vốn vay nước ngoài và xã hội hóa.

Liên quan đến vấn đề hút vốn tư nhân phát triển các tuyến dịch vụ đường thủy - cảng biển, bất cập trong vận hành tuyến dịch vụ đường thủy hiện nay là giá cước vốn chưa được tối ưu do hàng thường chỉ được một chiều lại mất thêm lợi thế cạnh tranh khi các địa phương (Hải Phòng và tới đây là TP. Hồ Chí Minh) thu phí cơ sở hạ tầng cảng biển với cả hàng hóa đi đường thủy. Chi phí kém cạnh tranh, thời gian vận chuyển dài, sản lượng vận chuyển ít là những lý do các doanh nghiệp còn thờ ơ với vận tải đường thủy. Hàng hóa đi bằng phương tiện thủy chỉ sử dụng luồng đường thủy quốc gia do Trung ương đầu tư, không sử dụng công trình, hạ tầng đường bộ nên việc thu phí hạ tầng đối với hàng hóa đi đường thủy là thiếu thực tế. Chính sách này cần được cải bỏ để tạo động lực thu hút hàng hóa cho các tuyến đường thủy. Hạ tầng ổn định, nguồn hàng dồi dào, các nhà đầu tư mới mặn mà khai thác.

Các Bộ, ngành và cơ quan liên quan cũng cần tạo điều kiện cho doanh nghiệp có điều kiện tiếp cận các nguồn vốn vay tín dụng để có cơ sở đầu tư hạ tầng, đội tàu chuyên dụng vừa phù hợp với hạ tầng của đường thủy, vừa đáp ứng được tốc độ vận chuyển hàng hóa đi/đến cảng biển. Sự gia tăng nhanh chóng của các phương tiện cỡ lớn, phương tiện chở hàng container góp phần giảm chi phí vận tải đường thủy nhưng đòi hỏi hệ thống luồng, tuyến (độ sâu, bề rộng, tĩnh không cầu...) và cảng, bến (khả năng tiếp nhận phương tiện, thiết bị xếp dỡ...) cần được cải thiện để đáp ứng các phương tiện này hoạt động hiệu quả.

2.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không

Tính đến năm 2021, cả nước có 22 cảng hàng không, sân bay với tổng diện tích khoảng 12.409 ha; trong đó có 9 cảng hàng không quốc tế¹⁴ và 13 cảng hàng không, sân bay nội địa¹⁵ được phân chia theo khu vực. Phần lớn cảng có khả năng đón A320/A321, một số cảng khác như Điện Biên, Rạch Giá, Côn Đảo và Cà Mau chỉ khai thác được ATR72 hoặc tương đương.

- Khu vực miền Bắc: có 07 cảng hàng không là Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Thọ Xuân, Vinh, Điện Biên và Đồng Hới.
- Khu vực miền Trung: có 07 cảng hàng không là Đà Nẵng, Cam Ranh, Phù Cát, Phú Cát, Tuy Hòa, Pleiku, và Chu Lai, Đồng Hới.
- Khu vực miền Nam: có 08 cảng hàng không là Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Côn Đảo, Cà Mau.

Giai đoạn 2012-2019 đã ghi nhận sự bùng nổ tăng trưởng của thị trường vận tải hàng không từ cơ sở hạ tầng cảng hàng không đến đội tàu bay và mạng đường bay. Trong hai năm

¹⁴ 9 Cảng hàng không quốc tế: Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Vinh, Cát Bi, Phú Bài, Cam Ranh, Phú Quốc, Cần Thơ, Vân Đồn

¹⁵ 13 Cảng hàng không nội địa: Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, Phù Cát, Pleiku, Tuy Hòa, Chu Lai, Đồng Hới, Nà Sản, Điện Biên và Thọ Xuân

2020 - 2021, do ảnh hưởng đại dịch Covid-19, toàn bộ nền kinh tế trong đó ngành hàng không chịu thiệt hại nặng nề. Mức sản lượng vận chuyển hành khách năm 2020 giảm 54,1% so với năm 2019 (quốc tế giảm 82,7%; nội địa giảm 22,3%) và giảm 39% về lượng hàng hóa vận chuyển. Sản lượng vận chuyển hành khách 6 tháng đầu năm 2021 giảm 32,2% so với cùng kỳ năm 2020 (quốc tế giảm 97,9% và nội địa tăng 1,4%). Điều này cũng dẫn đến việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng hàng không trong năm 2021 cũng chứng lại một phần vì do dịch Covid-19 nhưng phần lớn là do nguồn vốn đầu tư hạn chế.

Đầu tư cơ sở hạ tầng hàng không cần tầm nhìn trung và dài hạn. Việc lỡ hay lãi không đặt riêng ở từng sân bay mà phải có cái nhìn tổng thể trong phát triển kinh tế. Mạng lưới cảng hàng không được quy hoạch trên quan điểm lấy mô hình kết cấu trục nan làm cơ sở chính với Hà Nội, Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh là 3 điểm gom lưu lượng hành khách, hàng hóa để nối với các đường bay nội địa và quốc tế. Thực tế hiện nay sản lượng vận tải hàng không chủ yếu thông qua các cảng với vai trò cửa ngõ như Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh và Tân Sơn Nhất. Nhưng các cảng hàng không này đều đang ở trong tình trạng khai thác vượt quá công suất thiết kế. Một trong những điểm nghẽn lớn nhất của ngành hàng không hiện nay phải giải quyết là nâng cấp, mở rộng, phát triển cơ sở hạ tầng.

Theo Cục Hàng không Việt Nam, ngoài việc triển khai các đề án quy hoạch, đề án khác được giao, năm 2021 tiếp tục tập trung đầu tư mới, nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không quốc tế Vinh, Cát Bi, Phú Bài, Cam Ranh, Đà Nẵng, Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Long Thành. Tháng 9 năm 2021, Cục Hàng không Việt Nam đã quyết định đưa vào khai thác các đường lãn S7, S8 sau khi cải tạo, nâng cấp các nút đường lãn thuộc bước 2 của Dự án "Cải tạo nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lãn Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Cũng trong tháng 9/2021, dự án Cảng hàng không Phan Thiết có tổng vốn đầu tư trên 3.800 tỷ đồng theo hình thức hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT) đã được tỉnh Bình Thuận phê duyệt. Tháng 10/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 1773/QĐ-TTg về chủ trương đầu tư dự án Đầu tư xây dựng Cảng hàng không Sa Pa, tỉnh Lào Cai theo hình thức đối tác công tư (PPP) với tổng mức đầu tư của dự án gần 7.000 tỷ đồng, trong đó giai đoạn 1 gần 4.200 tỷ đồng, giai đoạn 2 gần 2.800 tỷ đồng.

Năm 2021 cũng là năm có sự dịch chuyển đầu tư nhiều hơn vào hạ tầng phương tiện cho vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không do sụt giảm sản lượng vận chuyển hành khách dưới động của dịch Covid-19. Hiện nay, hơn 80% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không đang được thực hiện bởi các hãng hàng không vận tải hàng hóa nước ngoài. Chính vì vậy, nhiều tên tuổi lớn như hãng hàng không quốc gia Vietnam Airlines, Vietjet Air, và Bamboo Airline đều đã có kế hoạch phát triển chuyên biệt mảng vận chuyển hàng hóa. Theo Cục Hàng không Việt Nam, các hãng hàng không Việt Nam đều đang thực hiện các chuyến bay chuyên chở hàng hóa, bao gồm cả việc chở hàng trên khoang hành khách nhằm tăng thêm năng lực vận chuyển hàng hóa, có thêm nguồn thu để bù đắp thiệt hại do dịch Covid-19. Tính đến tháng 7/2021, các hãng hàng không Việt Nam đã hoán đổi 9 máy bay sang chở hàng theo hình thức tháo ghế hành khách để chở hàng trên khoang. Trong đó,

Vietnam Airlines có 5 chiếc (2 Airbus A321 và 3 Airbus A350), Vietjet có 4 chiếc (Airbus 321). Tháng 3/2021, Công ty cổ phần Asean Cargo Gateway (ACG) chính thức mở đường bay vận chuyển hàng hóa từ TP. Hồ Chí Minh (Việt Nam) đến Thủ đô Jakarta (Indonesia). Chuyến bay khai trương được thực hiện bằng tàu bay Airbus A321 CEO với tải trọng thương mại hàng hóa (cargo capacity) tương đương 11.000 kg trong khoang hàng hóa và hơn 9.000 kg chất xếp trên khoang hành khách. Khối lượng hàng hóa tương ứng 36 CBM trong khoang hàng và hơn 55 CBM trên khoang hành khách.¹⁶

Theo Dự thảo Đề án quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc giai đoạn đến năm 2030, định hướng đến 2050 đã được Cục Hàng không Việt Nam hoàn tất, trong giai đoạn 2021-2030 sẽ tập trung đầu tư xây mới các sân bay Long Thành, Quảng Trị, Phan Thiết, Sapa... Một số sân bay được mở rộng tăng công suất như Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh. Dự kiến năm 2030 quy hoạch 28 cảng hàng không bao gồm 14 cảng hàng không quốc tế, 14 cảng hàng không nội địa. Giai đoạn 2030-2050 đầu tư thêm các sân bay mới Lai Châu, Nà Sản (Sơn La), Cao Bằng, sân bay thứ hai Hà Nội và mở rộng nhiều sân bay địa phương khác để nâng công suất lên 2-3 lần hiện nay.

Cục Hàng không Việt Nam dự kiến tổng chi phí đầu tư xây dựng sân bay toàn quốc giai đoạn 2021-2030 ước tính 365.100 tỷ đồng, giai đoạn 2030-2050 khoảng 866.360 tỷ đồng. Nguồn vốn thực hiện các dự án sẽ được huy động từ các nguồn như vốn vay ODA, vốn ngân sách nhà nước, vốn vay thương mại, vốn xã hội hóa theo hình thức PPP (đối tác công - tư). Ngoài ra, Chính phủ cần tạo điều kiện để các doanh nghiệp hàng không liên kết đầu tư ngoài ngành, sử dụng nguồn vốn huy động của địa phương nơi có sân bay như là hình thức huy động vốn.

Cơ sở hạ tầng phục vụ khai thác hàng hóa hiện nay chỉ có Cảng hàng không quốc tế Nội Bài và Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất là có nhà ga hàng hóa chuyên biệt, tại các Cảng còn lại đã được triển khai đầu tư hoàn thiện khu xử lý hàng hóa riêng tách biệt dây chuyền vận tải hành khách nhằm tạo điều kiện thuận lợi trong việc đóng, dỡ hàng. Đây có thể xem là một giải pháp ngắn hạn để giải quyết nhu cầu về hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không, mang lại hiệu quả khai thác trong điều kiện quy mô sản lượng chưa cao. Vì vậy trong dài hạn, việc đầu tư hoàn thiện, phát triển trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại các cảng có nhu cầu hàng hóa lớn cũng như có tiềm năng tăng trưởng trong thời gian tới như Cảng hàng không quốc tế Long Thành, Đà Nẵng, Cam Ranh, Chu Lai, Cần Thơ, Cát Bi, Liên Khương, Phú Quốc là hết sức cần thiết.

Để làm được điều đó, cần thực hiện đầu tư đồng bộ để đảm bảo kết nối giao thông thuận tiện đến các cảng hàng không, đặc biệt là với các trung tâm logistics; sớm hoàn thành quy hoạch Nhà ga hàng hóa; ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi để huy động và sử dụng vốn có hiệu quả cho đầu tư phát triển logistic hàng không tại một số cảng hàng không có sản lượng chưa cao; dành quỹ đất phát triển kết cấu hạ tầng hàng không theo chiến lược, quy hoạch, đặc biệt quỹ đất cho đầu tư phát triển hệ thống nhà ga hàng hóa, các kho hàng không kéo dài.

¹⁶ VLA, 2021

Tháng 8/2021, Bộ Giao thông vận tải đã tham vấn ý kiến của 28 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương về Đề án Định hướng huy động các nguồn lực xã hội đầu tư kết cấu hạ tầng hàng không. Trong đó, Bộ Giao thông vận tải sẽ từng bước phân cấp quản lý các sân bay cho chính quyền địa phương, để tạo sự chủ động trong việc xã hội hóa đầu tư, qua đó giảm áp lực về nguồn vốn đầu tư của Nhà nước, doanh nghiệp nhà nước đối với đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng không. Bộ Giao thông vận tải đề xuất phân cấp quản lý các cảng hàng không thành 3 nhóm theo mức độ quan trọng của từng sân bay. Cụ thể, (i) Nhóm 1 - các cảng hàng không quốc tế quan trọng quốc gia, vùng, gồm Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Long Thành. Đối với các cảng hàng không này, Chính phủ sẽ thông qua Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp tiếp tục sở hữu và giao doanh nghiệp nhà nước là Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) quản lý, khai thác, huy động nguồn lực để đầu tư. (ii) Nhóm 2 - các cảng hàng không đang hoạt động hỗn hợp hàng không dân dụng và quân sự với vai trò quân sự quan trọng, gồm Thọ Xuân, Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa. Đối với nhóm này, Chính phủ sẽ thông qua Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp, Bộ Quốc phòng tiếp tục sở hữu và giao ACV quản lý, khai thác, huy động nguồn lực để đầu tư. (iii) Nhóm 3 - các cảng hàng không còn lại, gồm Điện Biên, Nà Sản, Cát Bi, Vinh, Phú Bài, Đồng Hới, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Cần Thơ, Rạch Giá, Cà Mau và Côn Đảo. Bộ Giao thông vận tải dự kiến phân cấp cho UBND các tỉnh quản lý các cảng hàng không này, thông qua việc chuyển quyền sử dụng đất đai, quyền sở hữu các công trình tại các cảng hàng không từ cơ quan trung ương cho UBND các tỉnh, nhằm phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của chính quyền địa phương, khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế, nguồn lực của các địa phương để đầu tư phát triển các cảng hàng không.

2.6. Trung tâm logistics

2.6.1. Quy hoạch trung tâm logistics tại các địa phương

Các địa phương đã đưa ra các phương án thực hiện quy hoạch, triển khai và xây dựng trung tâm logistics, hoàn thiện cơ sở hạ tầng nhằm thu hút đầu tư và đẩy mạnh phát triển kinh tế.

Tỉnh Hà Tĩnh: Trung tâm logistics tại Khu kinh tế Vũng Áng có quy mô diện tích lập quy hoạch 133,32 ha nằm trên địa bàn xã Kỳ Lợi (thị xã Kỳ Anh, Hà Tĩnh) đã được ký thông qua Quyết định phê duyệt Đồ án quy hoạch chi tiết xây dựng, tỷ lệ 1/500 (Quyết định số 1734/QĐ-UBND) vào ngày 8/4/2021, hợp tác với Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn; trung tâm logistics cảng Liên Chiểu; trung tâm logistics ga Kim Liên mới; trung tâm logistics Khu Công nghệ cao; trung tâm logistics Hòa Nhơn; trung tâm logistics cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng; các trung tâm logistics nhỏ lẻ và kho bãi khác tại Đà Nẵng.

Thành phố Cần Thơ: cuối tháng 6, dự án khu Logistics và công nghiệp hàng không Cần Thơ tại đường Võ Văn Kiệt, quận Bình Thủy (quy mô khoảng 1.650 ha, giai đoạn 1 khoảng 350 ha) đang trong giai đoạn thực hiện khảo sát và nghiên cứu, được thực hiện bởi Công ty Cổ phần Tập đoàn Sovico.

Tỉnh Long An đã quy hoạch 6 trung tâm logistics tại các khu vực khác nhau trên địa bàn. Theo đó, tại huyện Bến Lức sẽ có 3 trung tâm logistics đặt tại các xã: Thanh Phú, Thanh Lợi và Lương Hòa với tổng diện tích khoảng 110 ha; trung tâm logistics tại Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp có diện tích 10 ha; trung tâm logistics tại cửa khẩu Mỹ Quý Tây có diện tích 10 ha và trung tâm logistics tại Cảng Long An. Đến nay, đã có 2 trung tâm đi vào hoạt động tại xã Thanh Phú (huyện Bến Lức) và tại Cảng quốc tế Long An (huyện Cần Giuộc).

Tỉnh Hậu Giang: Dự án Trung tâm Logistics Nông sản xuất khẩu Hậu Giang (tiêu biểu là trung tâm logistics Hạnh Nguyên) được chủ trương thực hiện theo mô hình trung tâm logistics “Tất cả trong một” phục vụ xuất khẩu nông sản, tạo cầu nối cho nông sản Việt Nam vươn ra thế giới. Dự án được quy hoạch trên diện tích 10,64 ha với kinh phí dự tính 275 tỷ đồng. Trung tâm này có khả năng thực hiện khép kín tất cả các quy trình phục vụ xuất khẩu nông sản, đảm bảo lưu trữ nông sản sau thu hoạch lên tới 90 ngày.

Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu: Trong Thông báo 61/TB-VPCP ngày 25/3/2021, Thủ tướng chính phủ đã chỉ đạo sớm thúc đẩy, hình thành trung tâm Logistics Cái Mép Hạ và hệ thống cảng cạn/kho bãi/ICD phục trợ cho khu cảng Cái Mép - Thị Vải.

Thành phố Hồ Chí Minh: Đề xuất triển khai nghiên cứu khả thi vị trí thành lập: Trung tâm logistics Cát Lái, trung tâm logistics Linh Trung và trung tâm logistics Củ Chi trong giai đoạn 2021-2025 để từng bước hình thành hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn thành phố. Các trung tâm logistics ở Long Bình, cụm Cát Lái - Phú Hữu, Linh Trung và Khu công nghệ cao được đặt tại thành phố Thủ Đức.

Tỉnh Đồng Nai cũng sẽ sớm triển khai hệ thống trung tâm logistics tại khu dịch vụ hậu cần cảng Phước An, kết nối sân bay Long Thành và cảng Phước An.

1.6.2. Trung tâm logistics đã đi vào hoạt động trong năm 2021

Trong năm 2021, một số trung tâm logistics hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và được tiêu chuẩn hóa đã đi vào hoạt động, góp phần giảm gánh nặng cơ sở hạ tầng logistics.

Một số kho hóa chất mới, hiện đại, đáp ứng đủ các tiêu chuẩn về an toàn cháy nổ, an toàn lao động, v.v được xây dựng và đưa vào hoạt động, đảm bảo an toàn cho công tác lưu trữ và sử dụng hóa chất ngày một tăng cao: Kho hóa chất ASG Yên Phong (Bắc Ninh), Kho hóa chất MVG Hải Phòng hay Kho hóa chất Tra-SAS Đồng Nai.

❖ Trung tâm chia chọn cho thương mại điện tử

Sự phát triển bùng nổ của thương mại điện tử trong những năm gần đây với những cái tên lớn như Shopee, Lazada hay Tiki, Sendo đã tạo ra nhu cầu lớn đối với giao hàng chặng cuối và các trung tâm logistics chuyên thực hiện chức năng chia chọn, phân tách đơn hàng. Theo SSI, trong 5 năm qua (2016 - 2020), quy mô thị trường thương mại điện tử Việt Nam đã ghi nhận tốc độ tăng trưởng hàng năm kép (CAGR) là 25%, đưa quy mô thị trường này tăng gấp ba lần lên 12 tỷ USD trong năm 2020.

Hình 10: Thị trường thương mại điện tử Việt Nam

Nguồn: IDEA, Google & Temasek, SSI Research ước tính

Ước tính trong 5 năm tới, quy mô thị trường thương mại điện tử tiếp tục tăng trưởng với tốc độ CAGR là 20% so với cùng kỳ để đạt 30 tỷ USD trong năm 2025. Tất cả những các công ty trong thị trường này, và các ngành công nghiệp hỗ trợ như chuyển phát nhanh và thanh toán sẽ có tốc độ tăng trưởng nhanh như nhau, kéo theo sự ra đời của hệ thống trung tâm xử lý đơn hàng thông minh chuyên phục vụ cho thương mại điện tử.

Những dự án lớn phải kể đến bao gồm: Trung tâm khai thác chia chọn hàng hóa Văn Giang - Nhất Tín Logistics (20.000 m² +), Hệ thống chia chọn tự động tại trung tâm vận chuyển và kho vận miền Trung đặt tại Khu Công nghiệp Hòa Khánh mở rộng (TP Đà Nẵng) thuộc Tổng Công ty Bưu điện Việt Nam; Trung tâm chia chọn của BEST Inc. được xây dựng trên diện tích gần 40.000m² ở Khu công nghiệp Tân Phú Trung (Củ Chi, TP. Hồ Chí Minh) với vốn đầu tư hơn 8 triệu USD.

Hộp 2: Trung tâm logistics Miền Nam Viettel Post

Một mô hình trung tâm logistics thành công tiêu biểu trong năm qua là Trung tâm Logistics miền Nam tự động nằm tại Quận 12, TP. Hồ Chí Minh, được khai trương và đi vào hoạt động vào ngày 24/1/2021; trực thuộc Tổng công ty cổ phần Bưu chính Viettel - Viettel Post. Trung tâm Logistics miền Nam được ứng dụng nhiều công nghệ hiện đại trong vận hành và giám sát với hai trung tâm chính là trung tâm chia chọn và trung tâm fulfillment (Trung tâm hoàn tất đơn hàng).

Các dịch vụ được cung cấp trong trung tâm fulfillment, gồm: nhập hàng vào kho, lưu kho, xử lý đơn hàng, dán nhãn, xuất hàng, chia chọn, vận chuyển bằng việc ứng dụng công nghệ robot AGV vận chuyển hàng hóa và lưu trữ tự động, sắp xếp hàng hóa và điều phối đơn một cách ngẫu nhiên dựa theo tối ưu đường đi. Trung tâm Fulfillment được thiết kế đặc biệt phục vụ khách hàng kinh doanh thương mại điện tử.

Tại trung tâm chia chọn, hệ thống băng chuyền chia chọn tự động có công suất 42.000 bưu phẩm/giờ. Đây là hệ thống duy nhất tại Việt Nam tích hợp được chia tự động hàng nặng đến 50kg và hàng nhỏ trên cùng một kích bản chia do Viettel Post làm chủ sáng kiến và công nghệ. Hàng hóa sau khi được chia chọn qua trung tâm logistics này sẽ được kết nối đến khách hàng hoàn toàn tự động.

Bên cạnh đó, việc kiểm soát an ninh và giám sát tại trung tâm logistics miền Nam cũng được ứng dụng công nghệ AI để giám sát luồng vận hành vào - ra duy nhất, nhận diện người vào, xe vào; tự động cảnh báo khói, cháy nổ trong kho.

Những điểm đặc biệt của Trung tâm Logistics Miền Nam:

- Công nghệ IoT kết hợp AI Camera tại cổng vào, tính toán căn cứ vào thông tin xe (kích thước, tuyến xe) kết hợp vị trí xe trống và lượng hàng hóa để chỉ hướng cổng vào và vị trí chính xác cho xe.
- Máy quét đo thân nhiệt cùng camera dò kim loại - Camera tự động nhận diện
- Hệ thống băng tải Cross Belt hoạt động tin cậy và ít tổn điện năng
- Hệ thống máng trượt không cần động cơ để dẫn hàng nặng thẳng vào thùng xe tải
- Công nghệ nhận dạng mã vạch tự động và phân tích hình ảnh với tốc độ nhanh, giúp tỷ lệ đọc mã vạch và chia chọn chính xác gần như tuyệt đối, áp dụng trong việc chia chọn đơn hàng, bưu phẩm được chia tự động đến từng quận/huyện
- Robot AGV vận chuyển hàng hóa đã được chia chọn ra khu vực tập kết xe tải
- Hệ thống biển LED chỉ dẫn thông tin cho lái xe về tuyến đường và cung cấp trọng lượng thực tế trên xe chờ lấy hàng theo thời gian thực.
- Hệ thống camera cảnh báo sự cố liên quan đến khói, cháy 24/24.
- Khu vực lấy hàng (picking) sử dụng thuật toán tối ưu quãng đường, tối ưu hóa quá trình lấy hàng nhờ sử dụng robot nâng kệ. Trung bình 1 robot có thể thay thế 5 - 10 công nhân trong kho.
- Khu vực đóng gói sử dụng công nghệ toàn bộ, tự động lựa chọn loại hộp vỏ phù hợp

Theo ông Trần Trung Hưng, Tổng Giám đốc Viettel Post, trung tâm logistics miền Nam của ViettelPost giúp giảm thời gian toàn trình kết nối bưu phẩm đến 6 giờ, tỷ lệ sai sót trong chia chọn gần như bằng không, đồng thời hỗ trợ tiết kiệm 91% nhân lực và cung cấp giải pháp hoàn tất đơn hàng tự động cho khách hàng.

❖ *Trung tâm phân phối*

Các trung tâm kho vận đa năng cũng được hình thành nhằm cung cấp giải pháp lưu kho hàng hóa cùng các dịch vụ phụ trợ đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa ngày càng cao của chuỗi cung ứng.

Trung tâm Tiếp vận Yusen Logistics Tân Đông (thuộc Yusen Logistics) chính thức khai trương vào đầu tháng 4 tại Khu công nghiệp Tân Đông Hiệp B, thành phố Dĩ An, tỉnh Bình Dương, khai thác trên diện tích 21.000m² với 10.000m² kho tiêu chuẩn, được trang bị đầy đủ hệ thống giá kệ công nghiệp được lắp dựng cao, 13 cầu dỡ hàng tiêu chuẩn, tải trọng sàn kho đạt 5.000kg/m², trang bị hệ thống đèn LED tiết kiệm năng lượng, hệ thống an ninh tiêu chuẩn cao và hệ thống phần mềm quản lý kho tiên tiến. Cùng thời điểm, Trung tâm kho vận đa năng DAMCO tại phường Bình Thắng, thị xã Dĩ An, tỉnh Bình Dương do nhà cung cấp giải pháp về quản trị chuỗi cung ứng và giao nhận vận tải hàng đầu thế giới DAMCO (Singapore) đầu tư xây dựng với tổng số vốn trên 4 triệu đô la Mỹ cho giai đoạn 1.

ICD Quế Võ: Trong bối cảnh dịch Covid-19 hoành hành vào giai đoạn đầu năm 2021 khiến tỉnh Hải Dương bị phong tỏa, gián đoạn việc vận chuyển hàng hóa của doanh nghiệp bằng đường bộ, nhiều doanh nghiệp đã phải đối mặt với thách thức chi phí tăng cao, hơn nữa, có thể không thể giao hàng được cho khách hàng. ICD Quế Võ nằm trên trục sông Đuống, thuộc xã Châu Phong, huyện Quế Võ, tỉnh Bắc Ninh, được vận hành bởi Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn. Hàng hóa sẽ được vận chuyển từ Hải Phòng, theo sông Cấm, sông Kinh Thầy và sông Đuống về ICD Quế Võ, sau đó được vận tải bộ đến các nhà máy ở tỉnh lân cận như Vĩnh Phúc, Thái Nguyên, Bắc Giang, Hà Nội và Hưng Yên. Giải pháp này sẽ là một bước tiến lớn trong việc tận dụng vận tải thủy nội địa trong vận chuyển hàng hóa tại miền Bắc, góp phần giảm chi phí cho doanh nghiệp, hạn chế các giao dịch mà vẫn có thể đảm bảo kiểm soát thời gian, bên cạnh những lợi ích xã hội khác như giải thải CO₂ hay giảm ùn tắc giao thông.

2.6.3. Trung tâm logistics đang trong quá trình triển khai xây dựng

Dự án Trung tâm logistics Bắc Trung bộ tại khu kinh tế Nghi Sơn, thuộc tổ hợp chung với dự án hạ tầng KCN số 6 - Khu Kinh tế Nghi Sơn. Tổ hợp dự án được triển khai trên diện tích 395 ha (370 ha đất KCN số 6 và 25 ha đất thuộc quy hoạch cảng biển). Hiện tại, dự án đang nhận được sự quan tâm của 3 doanh nghiệp lớn gồm Công ty Cổ phần Đầu tư và Quản lý Tài sản Á Châu (ASHICO), Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn - Công ty CP dịch vụ biển Tân cảng (SNP-TCO) và Công ty CP Hàng hải Tân Cảng miền Bắc (TCM). Trung tâm logistics ngoài đáp ứng toàn bộ nhu cầu trên địa bàn tỉnh, còn vươn ra khu vực các tỉnh khác, như: Ninh Bình, Hà Nam, Nghệ An và Bắc Hà Tĩnh. Hình thành trung tâm dịch vụ logistics đạt tiêu chí hạng II - cấp vùng, vị trí gần với Cảng biển Nghi Sơn.

Dự án Trung tâm Logistics ECPVN Bình Dương 2 của Công ty Emergent Việt Nam Logistics Development Pte, Singapore, vốn đầu tư 34,4 triệu USD tại Khu công nghiệp Tân Đông Hiệp B, TP. Dĩ An.

Trung tâm Logistics Vinatrans Đà Nẵng: đã được khởi công vào sáng ngày 29/3, tại Khu công nghiệp Hòa Cẩm (TP. Đà Nẵng), chủ đầu tư là Công ty CP Giao nhận vận tải Miền Trung. Dự án có tổng diện tích hơn 1 ha, hệ thống kho có chức năng phân phối, lưu trữ hàng thủy hải sản, hàng hóa thực phẩm tiêu dùng nhanh (FMCG), hàng thực phẩm tươi sống, trái cây nhập khẩu, hàng hóa nguyên vật liệu, v.v, phục vụ cho các công ty xuất nhập khẩu thủy sản, sản xuất xuất khẩu, kinh doanh thương mại trong lĩnh vực thực phẩm đông lạnh và mát tại TP. Đà Nẵng, khu vực miền Trung và Tây Nguyên. Trung tâm này sẽ tập trung phát triển dịch vụ logistics cho hàng hóa có yêu cầu bảo quản nhiệt độ từ -25 độ C đến các nhiệt độ từ 0 độ C trở lên. Dự kiến, dự án sẽ được hoàn thành đưa vào sử dụng từ tháng 9/2021.

Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc do Liên danh Tập đoàn T&T Group (Việt Nam) - Tập đoàn YCH Holdings (Singapore) làm chủ đầu tư có tổng vốn đầu tư gần 200 triệu USD đã được đề xuất triển khai trên địa bàn thị trấn Hương Canh và xã Sơn Lôi, huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc. Hiện, nhà đầu tư đã hoàn thành những thủ tục pháp lý cuối cùng tiến hành khởi công dự án. Trung tâm logistics ICD Vĩnh Phúc được hy vọng sẽ là điểm kết nối chính trong chuỗi cung ứng và thương mại toàn cầu và khu vực giữa Trung Quốc, Việt Nam, ASEAN, Ấn Độ và các thị trường quốc tế khác.

Những dự án trên được ra đời đáp ứng nhu cầu kết nối toàn hệ thống, giảm thiểu chi phí logistics, là lời giải cho bài toán gia tăng đầu tư công nghiệp nhưng hệ thống cơ sở hạ tầng kho bãi kết nối và vận tải hàng hóa chưa kịp đáp ứng. Sau hàng loạt các chính sách của chính phủ nhằm thu hút đầu tư nước ngoài vào Việt Nam, tiến tới công nghiệp hóa, hiện đại hóa nền kinh tế, có thể thấy, bất động sản logistics Việt Nam còn nhiều tiềm năng phát triển bởi nhu cầu mở rộng thị phần tại Việt Nam của các doanh nghiệp sản xuất trong và ngoài nước. Các nhà đầu tư hiện đang cố gắng tìm kiếm và phát triển quỹ đất, xây dựng dựng nhà kho ở các vị trí thuận lợi, có kết nối hạ tầng tốt, thuận lợi đi vào các thành phố trung tâm, cảng biển. Theo công ty môi giới và tư vấn đầu tư bất động sản CBRE, dự báo nhu cầu về nhà kho tại Việt Nam sẽ tăng 4-11% trong năm tới sau khi đại dịch kết thúc. Việc triển khai xây dựng các trung tâm logistics trong những năm tới sẽ từng bước thực hiện Quyết định 1012/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với mục tiêu phát triển: Các trung tâm logistics hạng I, hạng II và chuyên dùng trên toàn quốc. Từ hiện trạng đầu tư trung tâm Logistics cũng như các kế hoạch sắp được triển khai, điển hình như ICD Vĩnh Phúc hay trung tâm logistics Cát Lái mới được đề xuất thực hiện, có thể thấy, hình thành các trung tâm lớn tích hợp đầy đủ chức năng và kết nối nhiều phương thức vận tải sẽ là xu hướng trong thời gian tới.

Bên cạnh các trung tâm logistics với quy mô lớn, tích hợp nhiều chức năng; nhiều kho siêu nhỏ chuyên phục vụ thương mại điện tử có thể sẽ là xu hướng trong năm 2022, hình thành nhiều điểm trong mạng lưới logistics, đưa hàng hóa tới gần khách hàng hơn, rút ngắn thời gian giao hàng, thuận lợi hóa quá trình giao hàng chặng cuối.

CHƯƠNG III: **DỊCH VỤ LOGISTICS**



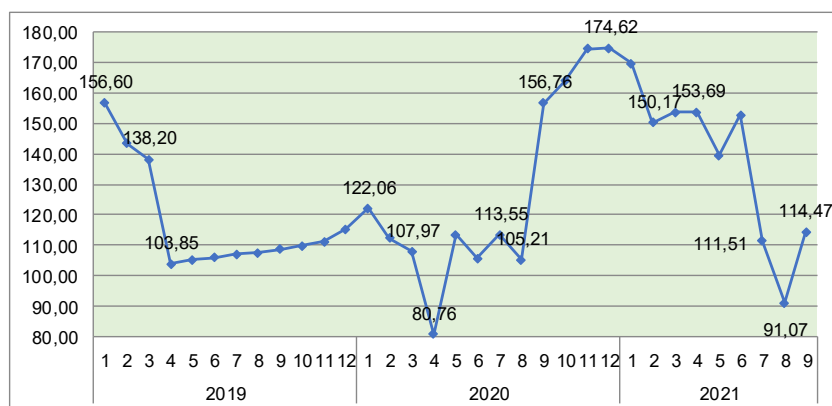
3.1. Dịch vụ vận tải

3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tính chung 9 tháng năm 2021, khối lượng vận chuyển hàng hóa của nước ta ước đạt 1,19 tỷ tấn giảm 5,6% so với 9 tháng năm 2020. Luân chuyển đạt 242,81 tỷ tấn.km, giảm 0,3% so với cùng kỳ năm trước.

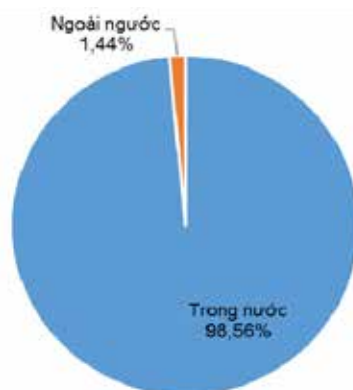
Hình 11: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam các tháng giai đoạn 2019-2021

Đơn vị: triệu tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Hình 12: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa trong nước và ngoài nước 9 tháng năm 2021



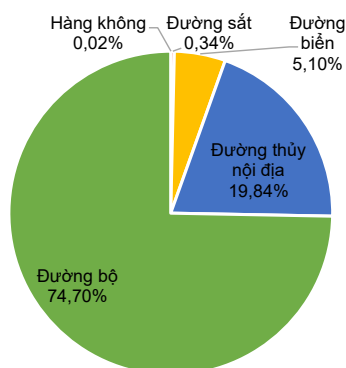
Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Xét theo cơ cấu vận tải trong nước và ngoài nước, 9 tháng năm 2021, vận tải trong nước đạt 1,17 tỷ tấn giảm 5,6% so với cùng kỳ năm trước. Luân chuyển hàng hóa trong nước đạt 143,87 triệu tấn.km, tăng 12,8% so với cùng kỳ năm trước. Vận tải hàng hóa ngoài nước đạt 19,94 triệu tấn, giảm 18,9%; luân chuyển đạt 98,94 triệu tấn.km, giảm 14,7% so với cùng kỳ năm 2020. Như vậy, vận chuyển hàng hóa trong nước vẫn chiếm tỷ trọng chính (98,56%) trong khi vận tải ngoài nước chỉ chiếm một phần rất nhỏ (1,44%) (hình 12).

Xét theo phương thức vận chuyển, đường bộ vẫn là phương thức chiếm ưu thế khi chiếm 74,7% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa trong 9 tháng năm 2021, tiếp theo là đường thủy nội địa, chiếm 19,84%, đường biển chiếm 5,10%. Khối lượng vận chuyển bằng đường sắt và đường hàng không còn rất hạn chế, chiếm lần lượt 0,34% và 0,02% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển trong 9 tháng năm 2021 (hình 13).

So với cùng kỳ năm 2020, 9 tháng năm 2021, vận chuyển đường sắt và đường biển tăng lần lượt 10% và 3,6% ngược lại vận chuyển đường thủy nội địa, đường bộ và đường hàng không giảm lần lượt 1%, 7,4% và 9,7%

Hình 13: Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam 9 tháng năm 2021



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

3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ

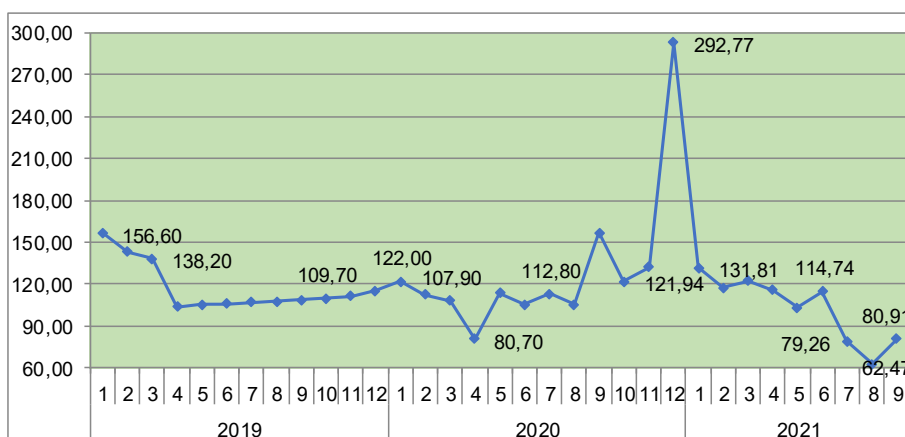
Dịch bệnh Covid-19 diễn ra ngày càng phức tạp hơn so với năm 2020, bùng phát ở các thành phố lớn, các KCN ở các vùng kinh tế trọng điểm ở cả phía Bắc và phía Nam; ở phía Bắc tập trung chủ yếu ở 2 tỉnh Bắc Ninh và Bắc Giang, ở phía Nam tập trung chủ yếu TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai nơi có rất nhiều doanh nghiệp có vốn đầu tư FDI nên khi các địa phương này trở thành tâm dịch đã khiến cho rất nhiều doanh nghiệp logistics vận tải gặp khó khăn, nhất là tình trạng bị lây nhiễm dịch của lái xe và nhân viên làm hàng.

Đối với hoạt động vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu: Do lưu lượng hàng hóa không đều, cũng như do tình hình dịch bệnh phức tạp nên việc vận hành gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt là diễn ra không liên tục, các chi phí phát sinh như xét nghiệm, cách ly, hoặc các phụ yếu phẩm hoàn toàn do doanh nghiệp tự chi trả. Ví dụ một chiếc xe container một tháng không hoạt động sẽ mất những chi phí cố định như sau: 1,5 triệu phí bảo trì đường bộ, 1,2 triệu tiền gửi xe, 100.000 đồng tiền giám sát hành trình và 100.000 đồng tiền camera giám sát, tổng là 2,9 triệu chưa kể các chi phí khác. Khối lượng hàng hóa vận tải qua biên giới giảm mạnh, phải cách ly lái xe, hoặc đổi lái xe, đổi đầu kéo là những khó khăn rất lớn cho dịch vụ vận tải đường bộ.

Sau khi đạt đỉnh vào tháng 12/2020, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ giảm mạnh vào các tháng quý III/2021, đỉnh điểm là tháng 8/2021 khi cả nước và đặc biệt là TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh miền Nam thực hiện các biện pháp phong tỏa, giãn cách nghiêm ngặt để phòng chống dịch. Tính chung 9 tháng năm 2021, vận tải hàng hóa đường bộ đạt hơn 892,59 triệu tấn, giảm 7,4% so với cùng kỳ năm 2020. Luân chuyển hàng hóa đường bộ đạt 61,85 tỷ tấn.km, giảm 5,2% so với cùng kỳ năm trước.

Hình 14: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam

Đơn vị: triệu tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Bộ Giao thông vận tải chính thức ban hành kế hoạch khôi phục hoạt động vận tải hành khách trong 5 lĩnh vực (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không) sau khi các địa phương nới lỏng giãn cách xã hội.

Kế hoạch khôi phục hoạt động vận tải hành khách của Bộ Giao thông vận tải đưa ra các yêu cầu, điều kiện mới khi đi lại giữa các địa phương nới lỏng giãn cách xã hội. Điểm mới trong kế hoạch lần này, được Bộ Giao thông vận tải đưa ra áp dụng theo quy mô, mức đánh giá nguy cơ và cấp độ áp dụng. Quy mô đánh giá cấp độ dịch áp dụng trong hoạt động vận tải hành khách được áp dụng đến cấp xã và có thể ở quy mô như tổ/đội, khu dân cư, xóm/ấp, thôn/xóm.

Theo kế hoạch, tại các địa phương/vùng có nguy cơ rất cao (cấp 4), dừng hoạt động vận chuyển hành khách bằng phương tiện giao thông công cộng (trừ xe taxi, xe công nghệ dưới 9 chỗ có vách ngăn với khách, thanh toán điện tử). Trường hợp phương tiện vận tải hành khách có hành trình bắt buộc phải đi qua thì không được dừng, đỗ.

Vận tải đường bộ dự kiến sẽ phát triển mạnh trong những năm tới. Vận tải đường bộ được kỳ vọng sẽ được hưởng lợi nhiều từ sự phát triển không ngừng của Việt Nam, với tư cách là một trung tâm sản xuất của khu vực.

Các doanh nghiệp vận tải đường bộ được dự báo sẽ vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng số các doanh nghiệp logistics vận tải của Việt Nam. Lĩnh vực này dễ thâm nhập hơn so với vận tải đường sắt, đường hàng không hay đường biển. Ngoài ra, vận tải hiện đóng vai trò quan trọng tại Việt Nam, phục vụ trên 70% tổng lượng vận tải hàng hóa.

Các doanh nghiệp vận tải đường bộ đi lên từ quy mô các hộ gia đình với 2-3 xe tải và tăng dần số lượng xe sẽ tham gia vào thị trường, tạo ra sự cạnh tranh gay gắt hơn đặc biệt là ở những phân khúc hàng hóa thông thường. Xe tải lạnh được nhập khẩu vào Việt Nam nhiều hơn và dễ dàng hơn khi đất nước mở cửa thị trường cũng tạo điều kiện cho các doanh nghiệp với quy mô nhỏ thâm nhập thị trường.

Trong khi đó, phân khúc vận tải siêu trường siêu trọng, vận tải hàng chuyên dụng, hàng nguy hiểm (hóa chất), hàng đông lạnh cũng được dự báo có triển vọng tốt để phục vụ các dự án cơ sở hạ tầng, xây dựng nhà máy, khu công nghiệp... sẽ rất sôi động trong thời gian tới.

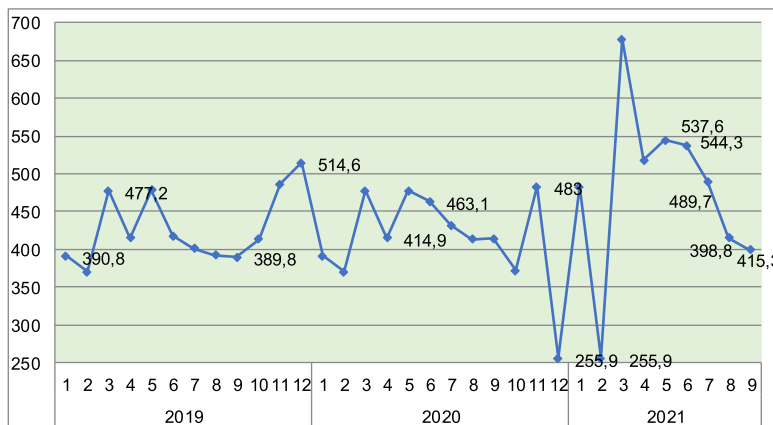
Tuy nhiên, tăng trưởng nhanh nhất sẽ là vận chuyển hàng hóa chặng ngắn, phục vụ giao hàng dặm cuối trong nội đô, đặc biệt cho phân khúc giao hàng thương mại điện tử do ngành này được đánh giá sẽ tăng trưởng mạnh tại Việt Nam trong thời gian tới.

3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt

Tính chung 9 tháng năm 2021, tổng lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt đạt 4,1 triệu tấn, tăng 10% so với cùng kỳ năm 2020. Luân chuyển hàng hóa đường sắt đạt 2,72 tỷ tấn km, tăng 1,2% so với cùng kỳ năm trước.

Hình 15: Vận tải hàng hóa bằng đường sắt

Đơn vị: nghìn tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Trong bối cảnh hệ quả của dịch Covid-19, kéo dài hơn 1 năm qua, Tổng Công ty đường sắt Việt Nam đã rất nỗ lực giảm lỗ khi chủ động chuyển đổi sang vận tải hàng hoá bằng cách đầu tư thêm cơ sở hạ tầng và kết nối cho vận chuyển đường sắt như sử dụng các toa xe chuyên

dụng và container lạnh bảo ôn vận chuyển hàng nông sản để đảm bảo chất lượng hàng hóa. Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội và Sài Gòn tập trung đẩy mạnh vận tải hàng hóa, khai thác đoàn tàu hàng chuyên tuyến, phát triển dịch vụ vận tải từ kho đến kho và dịch vụ vận chuyển hành lý từ nhà đến nhà thông qua đặt hàng online trên mạng. Đặc biệt, chung tay với người nông dân trong việc tiêu thụ nông sản, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã hỗ trợ bà con nông dân các tỉnh Bắc Giang, Bắc Ninh, Vĩnh Phúc, Hải Dương, Hưng Yên vận chuyển nông sản đi các tỉnh miền Trung, miền Nam bằng tàu hỏa. Đây là các tỉnh nằm trong vùng dịch mà bà con đang gặp nhiều khó khăn trong việc vận chuyển, lưu thông các mặt hàng nông sản. Kết quả vận tải hàng hóa tăng trưởng tốt, doanh thu vận tải 6 tháng thực hiện được 1.249 tỷ đồng, bằng 79,4% so với cùng kỳ năm 2020 và bằng 53,9% so với năm 2019 khi chưa có dịch Covid-19

Năm 2021, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã bắt đầu khai thác các tuyến tàu liên vận, vận chuyển hàng hóa qua Trung Quốc để đi đến Nga và một số nước EU. Tháng 7 năm 2021, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tổ chức chạy chuyến tàu chuyên chở container đầu tiên xuất phát từ Ga Yên Viên (Việt Nam) đến thành phố Liege (Bỉ) qua hub tại TP. Trịnh Châu - Hà Nam (Trung Quốc), sau đó tiếp chuyển đường bộ đi đến điểm đích là thành phố Rotterdam của Hà Lan. Tuyến 2 qua hub tại Trùng Khánh (Trung Quốc) kết nối đi Humburg (Đức). Nhờ đó, lượng hàng vận chuyển hàng hóa liên vận quốc tế bằng đường sắt năm 2021 gia tăng đáng kể.

Từ tháng 1 đến tháng 7/2021, Công ty cổ phần thương mại và đường sắt (Ratracco) đã tổ chức được 400 đoàn tàu chuyên container xuất nhập qua cặp cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường. Trong đó từ Việt Nam sang Trung Quốc là 215 đoàn, từ Trung Quốc sang Việt Nam là 185 đoàn với tổng khối lượng vận chuyển đạt 9.724 TEU, tăng 80,2% so cùng kỳ (Trong đó tuyến Việt Nam - Trung Quốc đạt 8.200 TEU, tuyến Việt Nam qua cảnh Trung Quốc đi Nga và EU đạt 1.524 TEU). Cho đến nay, Ratracco đã hợp tác với các đại lý; đối tác tại Trung Quốc tổ chức vận chuyển hàng hóa bằng tàu chuyên container lên đến trên 10 tuyến cố định. Từ cuối tháng 7/2021, Ratracco đã tổ chức phối hợp với các đại lý; đối tác tổ chức vận chuyển hàng hóa từ Việt Nam đi EU theo hình thức tàu chuyên container (Hiện tại tần suất chạy bình quân tuyến Việt Nam - EU là 7 ngày/chuyến) với các mặt hàng chủ yếu là điện tử, dệt may, nội thất... được gom từ các khu công nghiệp lớn của cả nước như KCN Bình Dương, Đồng Nai, Quảng Nam, Thừa Thiên Huế, Hải Phòng, Bắc Ninh, Bắc Giang được vận chuyển về khu vực Đông Anh - Yên Viên lập tàu liên vận quốc tế.

3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển

Mặc dù chịu nhiều tác động của dịch Covid-19 nhưng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu vận tải biển quốc tế tăng trưởng rất tốt trong năm 2021. Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2021, tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam ước đạt 535,7 triệu tấn tăng 3% so với cùng kỳ năm 2020. Tuy thời gian qua, hàng hóa thông qua một số cảng biển lớn khu vực phía Nam chịu tác động mạnh của dịch bệnh, nhiều

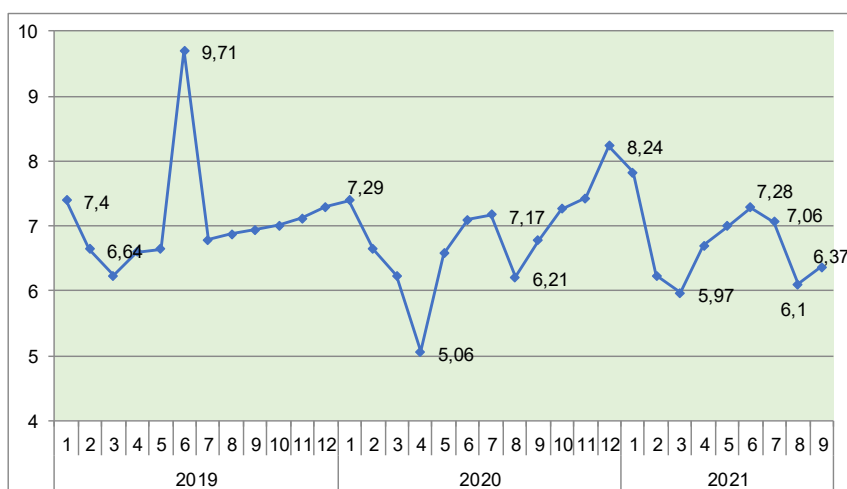
nhà máy, cảng tại TP. Hồ Chí Minh bị phong tỏa, giãn cách nhưng tổng khối lượng hàng container qua cảng biển cả nước vẫn tăng trưởng hai con số, ước đạt gần 18,6% triệu TEU tăng 15% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó hàng xuất khẩu ước đạt hơn 6 triệu TEU (tăng 13%), hàng nhập khẩu ước đạt hơn 6,1 triệu TEU (tăng 18%), hàng nội địa ước đạt hơn 6,3 triệu TEU (tăng 13%).

Các cảng biển có khối lượng hàng container thông quan lớn có mức tăng trưởng như sau: Khu vực Vũng Tàu tăng 28%, Khu vực Đồng Nai tăng 17%, Khu vực TP. Hồ Chí Minh tăng 11%, Khu vực Hải Phòng tăng hơn 15%.

Xét theo khối lượng hàng hóa vận chuyển, 9 tháng năm 2021, tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển đạt 60,54 triệu tấn, tăng 3,6% so với cùng kỳ năm 2020. Đây được xem là mức tăng khá tích cực trong bối cảnh vận tải biển gặp nhiều khó khăn do dịch bệnh Covid-19.

Hình 16: Vận tải hàng hóa bằng đường biển

Đơn vị: triệu tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Giá cước vận tải thế giới tăng cao kéo theo chi phí vận tải biển của Việt Nam cũng tăng cao kỷ lục trong năm 2021. Ví dụ, thời điểm trước lúc leo thang, mức cước vận tải trung bình cho một container 40feet từ Việt Nam vào khoảng 1.500 - 1.800 USD đi đến các cảng bờ Tây nước Mỹ; và khoảng 2.200 - 2.500 USD để đi đến các cảng chính phía bờ Đông. Mức giá cước đã tăng vọt một cách nhanh chóng vào tháng 2 ở mức 3.000 - 4.000 USD (cảng chính bờ Tây); 5.000 - 6.000 USD (cho các cảng bờ Đông), tháng 3 ở mức 5.000 - 6.000 USD (cảng chính bờ Tây); 8000 - 9.000 USD (cho các cảng bờ Đông). Đến tháng 9/2021 đã giữ mức kỷ lục 11.000 - 17.000 USD (cảng chính bờ Tây); 18.000 - 22.000 USD (cho các cảng bờ Đông).

Tình hình giá cước biến động và tình trạng thiếu hụt tải trọng hiện chưa có tín hiệu giảm do tình trạng tắc nghẽn cảng diễn ra khắp nơi trên thế giới. Các cảng ở Mỹ vẫn tắc nghẽn trầm trọng, theo số liệu của cảng Los Angeles, đến ngày 30/9/2021 vẫn còn hơn 200.000 TEU cập cảng và tàu cập cảng chưa được khai thác gây ra tình trạng mắc kẹt tàu cho các tuyến đường vận chuyển khác.

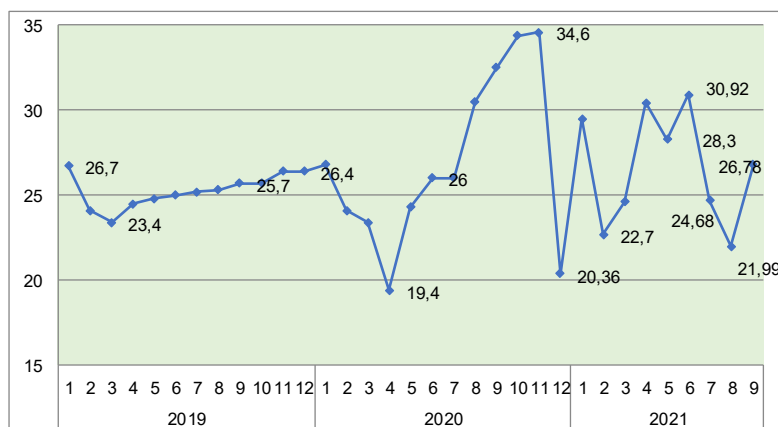
Giá cước vận tải biển cao cùng sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu tăng mạnh khiến lợi nhuận của nhiều công ty logistics kinh doanh dịch vụ vận tải biển tăng đột biến trong năm 2021, nhưng đồng thời cũng gây khó khăn và gánh nặng chi phí rất lớn cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa. Bên cạnh đó, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng trưởng mạnh cũng giúp các công ty khai thác cảng đạt được lợi nhuận tích cực bất chấp khó khăn do dịch Covid-19. Theo đại diện Công ty Cổ phần Cảng Nghệ Tĩnh, năm 2020, mặc dù gặp nhiều khó khăn, đặc biệt là ảnh hưởng của dịch Covid-19, Cảng Nghệ Tĩnh đã nỗ lực vượt qua, đẩy mạnh hoạt động sản xuất, kinh doanh, đạt được nhiều kết quả khả quan. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng năm 2020 đạt khoảng 4.224.375 tấn, tăng 11,72% so với năm 2019 và tăng 11,17% so với kế hoạch. Doanh thu từ hoạt động khai thác cảng năm 2020 đạt 197 tỷ 686 triệu đồng, tăng 8,06% so với năm 2019 và tăng 6,86% so với kế hoạch năm.

3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa

Tính chung 9 tháng năm 2021, vận tải thủy nội địa đạt 237,13 triệu tấn giảm 1% và luân chuyển đạt 50,13 tỷ tấn.km tăng 2,9% so với cùng kỳ năm 2020.

Hình 17: Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa

Đơn vị: triệu tấn



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

Trong quý II và quý III/2021, nhiều phương tiện thủy, thuyền viên khu vực phía Nam phải dừng hoạt động để tránh dịch Covid-19. Nhiều cảng, bến thủy cũng dừng hoạt động nên phương tiện không thể hoạt động. Nguyên nhân là do các địa phương yêu cầu phương tiện vận tải phải có giấy đi đường còn nhân viên thì phải có giấy xét nghiệm âm tính với Covid-19,

nhưng thời hạn hiệu lực của giấy xét nghiệm là 3 ngày, trong khi có chuyến đi dài hơn 3 ngày, đến nơi giấy xét nghiệm đã hết hạn mà tại cảng, bến không có chỗ xét nghiệm. Muốn lên bờ để xét nghiệm thì không có giấy tờ để đi qua chốt kiểm dịch.

Lượt phương tiện và tổng lượng hàng hóa vận chuyển bằng phương tiện thủy nội địa giảm mạnh còn do một số địa phương thực hiện giãn cách xã hội đã khiến việc sản xuất, kinh doanh của nhiều nhà máy, xí nghiệp bị chững lại hoặc tạm thời gián đoạn. Do đó, nhu cầu vận chuyển hàng hóa cũng sụt giảm theo.

Ngoài khó khăn vì dịch bệnh, Theo Hiệp hội Vận tải thủy nội địa Việt Nam, hiện có đến 98% phương tiện thủy vận tải hàng hóa dùng động cơ cũ của nước ngoài nên hiệu quả khai thác không cao, vận hành dựa vào thủ công.

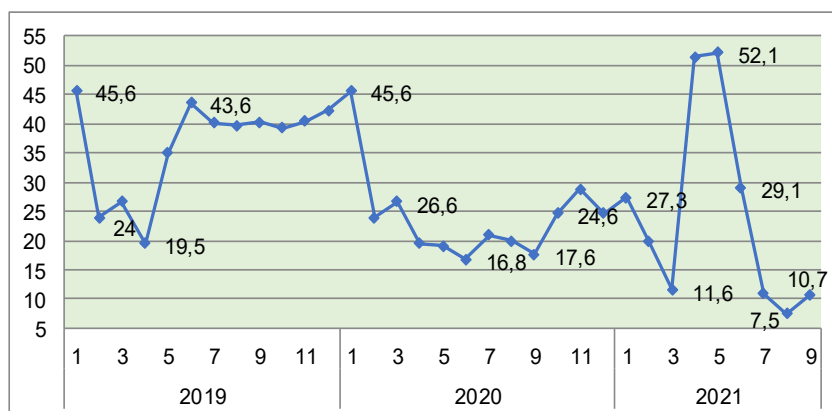
3.1.6. Dịch vụ vận tải hàng không

Tính chung 9 tháng năm 2021, vận tải hàng hóa bằng đường hàng không đạt 179,9 nghìn tấn, giảm 9,7% so với cùng kỳ năm trước và luân chuyển hàng hóa đạt 3,34 tỷ tấn.km, tăng 24,9% so với cùng kỳ năm 2020 (Hình 18).

Một số hãng bay như Vietnam Airlines, Vietjet Air, Bamboo Airways đã chủ động chuyển máy bay chở khách sang chở hàng hóa bằng cách tháo ghế trong khoang chở khách để chở hàng hóa đáp ứng sự phát triển tất yếu của thương mại điện tử xuyên biên giới.

Hình 18: Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không

Đơn vị: nghìn tấn



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

Hiện chỉ còn khoảng 30 hãng hàng không nước ngoài từ các nước Đông Bắc Á, Đông Nam Á, Trung Đông và Pháp khai thác các chuyến bay chở hàng hóa, nhà ngoại giao, chuyên gia, nhà đầu tư, người lao động tay nghề cao, sinh viên nước ngoài... đi/đến Việt Nam. Trong điều kiện các đường bay quốc tế chở khách chưa thể khai thác trở lại, các hãng hàng không Việt Nam đã dùng phần lớn nguồn lực đội tàu bay vào khai thác các đường bay nội địa với năng

lực tăng vọt cả về tần suất và số lượng đường bay. Theo đó, số lượng đường bay nội địa của các hãng hàng không Việt Nam có thời điểm đạt 62 đường bay.

Dù vậy, có tới 88% thị phần vận tải hàng không nằm trong tay các hãng quốc tế như KE, QR, CI, CX, UPS, DHL, FedEx. “Cuộc đua” vận tải hàng không thời gian gần đây chứng kiến sự tham gia sâu hơn của các doanh nghiệp chuyên về vận tải hành khách hàng không thông qua việc cho thuê nguyên chuyến cho các công ty logistics. Không chỉ tận dụng việc cho thuê chuyến, các hãng hàng không cũng thể hiện tham vọng lấn sân lĩnh vực vận tải hàng không. Vietjet Air và UPS (Hoa Kỳ) đã ký một thỏa thuận gia tăng năng lực khai thác vận tải hàng hóa trong nước và quốc tế. Theo đó, Vietjet Air có quyền tiếp cận các chuyến bay trên mạng lưới vận chuyển hàng hóa quốc tế của UPS từ châu Á, trong khi hãng chuyển phát nhanh của Hoa Kỳ sẽ có thể sử dụng các dịch vụ của Vietjet Air tại Việt Nam, Thái Lan và khu vực châu Á. Hãng hàng không Bamboo cũng cho biết có kế hoạch phát triển Bamboo Airways Cargo. Hãng này trước đó cũng đã triển khai và xây dựng bộ tiêu chuẩn vận chuyển hàng hóa theo tiêu chuẩn của IATA, phát triển các đường bay chở hàng định kỳ như tuyến Hà Nội - Incheon (Hàn Quốc).

Một điểm sáng của hoạt động dịch vụ logistics bằng đường hàng không là thực hiện sự chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại công văn số 7709/VPCP-CN, ngày 15/9/2020 về yêu cầu “phải có một hãng hàng không (Cargo Airlines) với đội bay chuyên chở hàng hóa riêng biệt phục vụ cho các sản phẩm nông nghiệp Việt Nam, cho các tuyến đường riêng biệt”, một số doanh nghiệp thuộc VLA đã góp vốn thành lập Công ty CP Asean Cargo Gateway (ACG), có chuyến bay đầu tiên ngày 6/3/2021, cung cấp dịch vụ vận tải hàng hoá bằng đường không cố định hàng tuần cho các tuyến TP. Hồ Chí Minh - Jakarta, TP. Hồ Chí Minh - Bangkok, TP. Hồ Chí Minh - Incheon và Hà Nội - Incheon với giá cước ưu đãi hơn giá thị trường 10%-20%.



Ảnh: Chuyến bay charter đầu tiên của công ty ACG

Nguồn: <https://vlr.vn>

Việt Nam cũng có điều kiện để trở thành trung tâm vận tải hàng hoá bằng đường hàng không của khu vực và thế giới, nhưng chưa được đầu tư phát triển thích đáng, một trong những nguyên nhân là chưa có định hướng phát triển và thiếu nguồn vốn đầu tư. Dù vận chuyển hàng không chỉ chiếm một phần nhỏ trong tổng khối lượng hàng hoá vận chuyển của Việt Nam nhưng chiếm đến 25% tổng giá trị xuất khẩu của cả nước. Đây là một đặc điểm cần được chú ý khi sớm hoạch định phát triển.

Cùng với sự hồi phục của khu vực châu Âu và Hoa Kỳ khi các chiến dịch tiêm chủng vắc-xin đã bắt đầu có hiệu quả và các nước mở cửa lại nền kinh tế cũng như khuyến khích du lịch, thương mại đối với những người đã tiêm chủng đủ các liều vắc-xin, ngành hàng không dự báo sẽ phục hồi từ cuối năm 2021 hoặc năm 2022.

Vận chuyển hàng hóa trong bụng các máy bay chở khách dự báo sẽ dần hồi phục sau thời gian đóng băng từ đầu năm 2020 đến nay. Ngoài ra, phần khúc vận chuyển hàng không cho hàng thương mại điện tử xuyên biên giới và hàng dược phẩm, đặc biệt là vắc-xin được dự báo sẽ có nhiều triển vọng nhất trong số các phân khúc vận tải hàng không.

3.2. Dịch vụ kho bãi

3.2.1. Dịch vụ kho bãi đông lạnh và chuỗi cung ứng hàng lạnh

Hiện nay, 53,7% doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cung cấp dịch vụ kho bãi. Dịch vụ kho bãi tiếp tục là một trong những dịch vụ cung cấp chính của các doanh nghiệp logistics Việt Nam. Vấn đề được quan tâm hiện nay là công nghệ quản lý kho và vốn đầu tư phát triển kho bãi nhằm đáp ứng kịp thời yêu cầu của sản xuất và xuất nhập khẩu, nhất là kho đông lạnh và dây chuyền cung ứng hàng đông lạnh.

Năm 2021, hàng loạt chuỗi cung ứng lạnh mở thêm cơ sở tại các quốc gia, cũng như chú trọng nhiều hơn đến mức độ an toàn và khả năng thích ứng trong bối cảnh mới. Đây là lĩnh vực mà các doanh nghiệp logistics cần tập trung phát triển với sự hỗ trợ của Nhà nước.

Đối với Việt Nam, ngành thủy sản đang được hầu hết các công ty lớn có quy mô cấp vùng chú trọng đến việc đầu tư vào chuỗi cung ứng lạnh. Xuất khẩu thủy sản của Việt Nam là lĩnh vực lớn thứ 3 trên thế giới, là ngành chiếm nhiều diện tích kho lạnh nhất. Trong giai đoạn đỉnh dịch, 30 - 50% đơn hàng xuất khẩu thủy sản đã bị hủy, dẫn đến tồn kho leo thang và các kho lạnh phải hoạt động tối đa công suất.

Hầu hết chuỗi cung ứng lạnh tại Việt Nam hiện được điều hành bởi các nhà cung cấp vừa và nhỏ, cũng như không tập trung. Do vậy, đầu tư vào trung tâm kho lạnh vẫn là một lĩnh vực có dư địa lớn. Hơn nữa, mảng logistics lạnh (trong đó có kho lạnh) ở Việt Nam là phân khúc ngách của ngành logistics, nhưng đang phát triển “nóng” nhất. Trước khi có dịch Covid-19, tốc độ tăng trưởng hằng năm ở mảng này đã ở mức 11%-12%. Thực tế, nguồn cung kho lạnh chủ yếu tập trung ở khu vực phía nam do nhu cầu lớn, với khoảng 60% thị phần được

nắm giữ bởi các nhà đầu tư nước ngoài. Nguồn cung bị hạn chế. Nhất là yêu cầu kho lạnh trong khi vận tải biển gặp khó khăn. Nhu cầu tăng đột biến đồng nghĩa với việc nhiều doanh nghiệp logistics phải tăng tốc đổi mới, ứng dụng công nghệ mới để bắt kịp các xu hướng và yêu cầu của khách hàng. Logistics chuỗi lạnh đặc biệt phải tìm cách để tăng hiệu quả trong quá trình vận chuyển.

Nhu cầu ngày càng tăng đối với dịch vụ logistics chuỗi lạnh trong ngắn hạn sẽ tập trung vào nhóm dự trữ thực phẩm, dược phẩm và vắc-xin Covid-19. Với vai trò đặc biệt quan trọng của vắc-xin, logistics chuỗi lạnh sẽ là một phần quan trọng để đưa cuộc sống trở lại bình thường.

Tính đến tháng 9/2021, cả nước có 48 kho lạnh với công suất 600.000 pallets. Trong đó miền Nam có 36 kho lạnh với công suất 526.364 pallets. Miền Trung có 1 kho lạnh với công suất 21.000 pallets và miền Bắc có 11 kho lạnh với công suất 54.780 pallets. Khoảng 80% kho lạnh có tỷ lệ sử dụng cao. Tỷ lệ sử dụng kho mát thấp.

Xe lạnh: Cả nước có hơn 700 xe lạnh và 450 toa xe lửa chuyên chở container chở hàng lạnh.

Công ty Ratraco hiện có 300 container lạnh, vận chuyển đa phương thức container lạnh trong nước và quá cảnh Trung Quốc đi nước thứ ba (Mông Cổ, Kazakhstan, Uzbekistan, Nga, Tjikistan, Ba Lan, Đức, Anh). Ratraco có thể cung cấp container lạnh chạy dầu diesel đưa đến tận nơi sản xuất của nông sản.

3.2.2. Dịch vụ kho ngoại quan

Kho ngoại quan là một trung tâm trung chuyển, một đầu cầu để tiếp cận thị trường trước khi đưa hàng hóa vào thị trường chính thức. Tuy nhiên, vai trò các kho ngoại quan tại Việt Nam chưa thật sự được phát huy. Số lượng các kho ngoại quan trên cả nước không nhỏ, nhưng lại chưa thật sự đáp ứng được nhu cầu của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Phần lớn các kho ngoại quan đã lạc hậu, các kho được nâng cấp lại từ các cơ sở trước đây thì vốn không phải là kho chứa hàng.

Thực tế, hiện nay nhu cầu về kho ngoại quan được đầu tư các hệ thống hiện đại, có chiều sâu, chất lượng đang gia tăng, đa số đến từ các khách hàng nước ngoài. Tận dụng giá dịch vụ 3PL (ngoại trừ giá thuê kho) vẫn còn khá cạnh tranh ở thị trường Việt Nam, các khách hàng nước ngoài thường thuê kho ngoại quan để làm trung tâm phân phối đối với hàng xuất khẩu nhờ vào tính linh động của loại hình kho này. Đây là cơ hội tốt cho các doanh nghiệp kinh doanh kho ngoại quan có chính sách phát triển bền vững, có khả năng thỏa mãn tốt nhu cầu của khách hàng.

Mặt khác, đây cũng là điều kiện cho các kho nâng cao chất lượng dịch vụ, tạo sự đồng bộ với xu hướng chung nhằm tạo ra một thị trường kho ngoại quan đồng đều, có tính cạnh tranh nhất định trong khu vực.

Nhận thấy sự phát triển vượt bậc của lĩnh vực kinh doanh kho ngoại quan và nhu cầu ngày càng cao của thị trường về loại hình này, ngành hải quan đã và đang tập trung cải tiến nhiều

vấn đề liên quan đến quy trình giám sát quản lý, từng bước áp dụng công nghệ thông tin để đơn giản hóa thủ tục. Điều này góp phần nâng cao giá trị dịch vụ của loại hình kho ngoại quan, đồng thời cũng tạo ấn tượng tốt về sự thay đổi tích cực, qua đánh giá của các khách hàng nước ngoài.

Tính đến tháng 12/2020, Tổng cục Hải quan đã ban hành quyết định công nhận đối với 180 kho ngoại quan trên toàn quốc, do 22 Cục Hải quan tỉnh, thành phố quản lý và thực hiện thủ tục hải quan cho hàng hóa đưa vào, đưa ra kho ngoại quan.

Về tình hình chung các kho ngoại quan hoạt động tốt tại các tuyến, địa điểm có lưu lượng hàng hóa qua lại nhiều như cảng biển (Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh...), cửa khẩu biên giới (Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng, Tây Ninh, Bình Phước...) có lượng giao thương lớn với nước giáp biên giới; một số kho ngoại quan trong nội địa phục vụ hoạt động lưu giữ hàng hóa của doanh nghiệp chế xuất, khu công nghiệp (Bắc Ninh, Ninh Bình, Bình Dương, Đồng Nai...).

3.3. Dịch vụ giao nhận

Báo cáo Chỉ số Logistics thị trường mới nổi 2021 do hãng Agility công bố cho thấy Việt Nam đã tăng 3 bậc xếp hạng so với năm 2020, đứng ở vị trí thứ 8 trong top 10 quốc gia đứng đầu năm 2021, đồng nghĩa với dịch vụ giao nhận cũng có rất nhiều tiến bộ.

Tuy bị ảnh hưởng do Đại dịch Covid-19 nhưng 9 tháng năm 2021, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao nhận hàng hóa bằng đường biển vẫn giữ được mức hoạt động tương đối tốt khi hàng hóa vận chuyển tăng 14.6% so với cùng kỳ năm 2020.

Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao nhận, vận tải đang tích cực công tác chuyển đổi số ứng dụng các công nghệ tiên tiến như blockchain, điện toán đám mây, trí tuệ nhân tạo... vào công việc hàng ngày cùng với nâng cao chất lượng nguồn nhân lực để nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ logistics, hạ thấp chi phí logistics, qua đó nâng cao một bước năng lực cạnh tranh, đáp ứng yêu cầu của các nhà xuất nhập khẩu trong và sau dịch Covid-19. Đây cũng là mục tiêu hiện nay là nâng cao chất lượng dịch vụ gia tăng cao của dịch vụ 3PL mà các doanh nghiệp giao nhận vận tải đang cung cấp.

Dịch vụ chuyển phát nhanh và giao hàng chặng cuối

Theo báo cáo do Allied Market Research phát hành năm 2021, thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh Việt Nam có doanh thu 632,6 triệu USD vào năm 2019 và ước tính đạt 2,19 tỷ USD vào năm 2027, với tốc độ CAGR là 22,4% trong giai đoạn 2020 - 2027.

Phân khúc B2C chiếm hơn 3/5 tổng thị phần vào năm 2019 và được dự báo sẽ duy trì tỷ trọng lớn nhất về doanh thu trong giai đoạn dự báo. Tuy nhiên, phân khúc B2B được dự báo sẽ chứng kiến tốc độ tăng trưởng trung bình năm lớn nhất là 23,8% trong giai đoạn 2020 - 2027.

Xét theo mục đích sử dụng cuối cùng, phân khúc thương mại điện tử chiếm thị phần lớn nhất trong năm 2019, đóng góp hơn 4/5 doanh thu thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh Việt Nam và được dự báo sẽ duy trì vị thế dẫn đầu trong giai đoạn dự báo.

Phân khúc nội địa đóng góp tỷ trọng lớn nhất về mặt doanh thu, chiếm hơn 3/5 tổng thị phần vào năm 2019 và được dự báo sẽ tiếp tục vị trí dẫn đầu trong giai đoạn dự báo. Tuy nhiên, phân khúc quốc tế dự kiến sẽ đạt tốc độ CAGR là 23,7% nhanh nhất từ năm 2020 đến năm 2027.

Trên thế giới, mô hình nhượng quyền bưu cục trong xu hướng phát triển cùng với sự bùng nổ của thương mại điện tử. Tại Việt Nam, hình thức này xuất hiện từ năm 2019, nở rộ từ năm 2020 và đến nay đã có sự tham gia của nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics cả trong và ngoài nước như J&T Express, BEST Express, ZTO Express, SuperShip...

Trong quý II và quý III/2021, hoạt động giao nhận, chuyển phát ở khu vực phía Nam và các tỉnh/thành thực hiện Chỉ thị 16 gặp nhiều khó khăn, một phần do nhiều lao động trong ngành đã về địa phương, phần khác do các biện pháp hạn chế hoạt động của các nhân viên giao hàng tại các địa phương. Trong tháng 9/2021, hoạt động giao nhận trên phạm vi cả nước, đặc biệt là tại các địa phương đang giãn cách xã hội vẫn gặp nhiều khó khăn, chi phí giao nhận cao, rủi ro lớn nhưng việc Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh cho phép các nhân viên giao hàng (shipper) hoạt động trở lại với điều kiện an toàn dịch bệnh đã giảm bớt căng thẳng về nguồn cung dịch vụ trong bối cảnh nhu cầu tăng cao và bị kìm nén trong thời gian dài. Mặc dù đã có nhiều giải pháp rất đa dạng để xử lý, nhưng để giải quyết một cách căn cơ, cần đến phương án tổng thể, thống nhất trên toàn quốc về quản lý hoạt động giao nhận hàng hóa theo các cấp độ dịch bệnh khác nhau, hạn chế rủi ro nhưng không gây tê liệt. Giữa các địa phương cũng cần xây dựng các kịch bản, phương án liên kết, hỗ trợ nhau trong quá trình giao nhận khi xảy ra các sự cố về dịch bệnh hoặc thiên tai, để sự cố ở mỗi địa phương không làm đứt gãy hoàn toàn chuỗi cung ứng liên tỉnh, liên vùng.

3.4. Dịch vụ khác

3.4.1. Dịch vụ đại lý hải quan

Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan, hay còn gọi là đại lý hải quan là loại hình dịch vụ nằm trong chuỗi dịch vụ được cung ứng cho hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa. Đây là loại hình dịch vụ logistics chính mà hiện nay được gần 90% các doanh nghiệp dịch vụ logistics của Việt Nam cung cấp và mức độ áp dụng công nghệ thông tin cao nhất trong các loại hình dịch vụ logistics.

Đại lý hải quan là một trong những dịch vụ logistics được điều chỉnh bởi Luật Hải quan và nhiều văn bản dưới luật. Có thể nói, hệ thống văn bản pháp luật này bước đầu đã tạo cơ sở pháp lý cho đại lý hải quan phát triển, hoạt động có hiệu quả và có tính chuyên nghiệp. Tuy nhiên, tỷ lệ hàng hóa được thông quan thông qua doanh nghiệp đại lý hải quan hiện còn thấp. Một trong các nguyên nhân là do:

- Chưa có sự khác biệt khi làm thủ tục hải quan thông qua đại lý hải quan. Doanh nghiệp xuất nhập khẩu với doanh nghiệp thông qua đại lý hải quan khi thực hiện thông quan cho hàng hóa xuất nhập khẩu là như nhau, thậm chí về thủ tục giấy tờ cần xuất trình cho cơ quan hải quan còn nhiều hơn doanh nghiệp xuất nhập khẩu bình thường khác: Ví dụ phải xuất trình thêm trong bộ hồ sơ hải quan gồm hợp đồng đại lý hải quan, thẻ nhân viên đại lý hải quan, quyết định công nhận đại lý hải quan.

- Chưa có chế độ ưu tiên, ưu đãi riêng khi doanh nghiệp thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua đại lý hải quan.

- Các đơn vị kiểm tra chuyên ngành chưa chấp nhận chữ ký số đại lý hải quan để thực hiện thủ tục kiểm tra chuyên ngành.

Tính đến ngày 30/09/2021 đã có 1.369 đại lý hải quan với khoảng hơn 3.000 đại lý viên được cấp phép trong cả nước. Đa phần đại lý hải quan chưa hoạt động đúng như tên gọi. Đại lý hải quan vẫn chưa được phép thay mặt chủ hàng (các doanh nghiệp xuất nhập khẩu) tham gia vào kiểm tra chuyên ngành. Hiện tại, chữ ký số của đại lý hải quan vẫn chưa được chấp nhận trong việc ký giấy tờ phục vụ kiểm tra chuyên ngành trên Cơ chế một cửa quốc gia.

Theo số liệu của Tổng cục Hải quan, tính đến hết ngày 15/6/2021, toàn ngành đã giải quyết thủ tục đối với 6,82 triệu tờ khai xuất nhập khẩu, tăng 20,6% so với cùng kỳ năm 2020. Trong đó, số tờ khai xuất khẩu đạt 3,59 triệu tờ khai, tăng 24,2% và nhập khẩu đạt 3,23 triệu tờ khai, tăng 16,9%.

Hiện nay vẫn tồn tại song song hai hình thức làm dịch vụ hải quan là “khai thuê” hải quan và đại lý hải quan.

- Đại lý thủ tục hải quan phải đứng tên trên tờ khai, với vai trò đại lý, họ dùng chữ ký và dấu pháp nhân của mình để làm tờ khai.

- Trong khi đó, người khai thuê dùng chữ ký số của chủ hàng, giấy giới thiệu của chủ hàng để làm thủ tục hải quan. Họ không xuất hiện trên bất kỳ chứng từ nào của bộ hồ sơ khai quan. Với cơ quan hải quan, họ chính là người của chủ hàng.

Đây là những nội dung cần quan tâm hoàn thiện để nâng cao năng lực cung cấp dịch vụ chất lượng cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

3.4.2. Dịch vụ cảng cạn

Tính đến thời điểm hiện tại, Việt Nam có 10 cảng cạn đã được Bộ Giao thông vận tải cấp phép và 16 điểm thông quan hàng hóa (có chức năng như cảng cạn).

Trong đó, khu vực phía Bắc có 7 cảng cạn, gồm: ICD Hải Linh, ICD Km3+4 Móng Cái (Quảng Ninh), ICD Tân Cảng Hải Phòng, ICD Đình Vũ - Quảng Bình, ICD Hoàng Thành (Hải Phòng), ICD Long Biên (Hà Nội), ICD Tân Cảng (Hà Nam), ICD Phúc Lộc (Ninh Bình), ICD Tân Cảng Quế Võ và 7 cảng thông quan nội địa.

Khu vực phía Nam có ICD Tân Cảng Nhơn Trạch (Đồng Nai) và 9 điểm thông quan nội địa. Miền Trung chưa có ICD nào.

Nổi bật là dự án Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc (SuperPort) do Liên danh Tập đoàn T&T Group (Việt Nam) và Tập đoàn YCH Holdings (Singapore) làm chủ đầu tư, là trung tâm logistics đa phương thức tích hợp cảng cạn, ứng dụng công nghệ tiên tiến bậc nhất châu Á. Dự án có tổng vốn đầu tư hơn 3.800 tỷ đồng, được triển khai trên tổng diện tích 83 ha tại tỉnh Vĩnh Phúc. ICD này được hy vọng là đầu mối cho hàng xuyên biên giới giữa Việt Nam với Trung Quốc và các nước ASEAN.

Mặc dù được đánh giá là “cánh tay nối dài”, san sẻ áp lực, giúp cảng biển gia tăng tốc độ giải phóng hàng hóa nhưng theo đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam, hiện, các cảng cạn vẫn còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng được kỳ vọng. Trong đó, các cảng cạn, điểm thông quan nội địa khu vực phía Bắc quy mô khai thác còn nhỏ (chủ yếu dưới 10ha), đa phần kết nối bằng đường bộ, chỉ có một khu vực kết nối đường sắt (Lào Cai) và một cảng cạn kết nối đường sông (ICD Phúc Lộc). Các cảng cạn phía Nam được đánh giá hoạt động hiệu quả hơn khi các cảng cạn, cảng thông quan nội địa đều nằm gần cảng biển (khoảng cách từ 20 - 70km), 7/10 cảng cạn kết nối được đường thủy, phát huy được ưu thế vận tải thủy nội địa (30 - 35%), hỗ trợ tốt cho cảng biển trong việc trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container, giảm sự ùn tắc tại cảng biển và giao thông đô thị TP. Hồ Chí Minh.

Riêng kết nối cảng cạn với đường sắt còn gặp nhiều thách thức do việc triển khai đầu tư các dự án đường sắt chậm chạp, không huy động được nguồn vốn đầu tư.

Mặt khác, cơ sở pháp lý cho việc kết nối từ cảng cạn vào tuyến đường sắt quốc gia cũng chưa phù hợp. Theo quy định, việc kết nối đường sắt chuyên dùng (bao gồm cả cảng cạn) phải kết nối vào ga trên đường sắt quốc gia, gây tổn kém chi phí khi phải đầu tư đường sắt chuyên dùng.

3.5. Phát triển thị trường dịch vụ logistics

3.5.1. Phát triển doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics

Trong 9 tháng năm 2021, số doanh nghiệp vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới tăng 4,61%, số vốn tăng 43% so với cùng kỳ năm 2020. Tuy nhiên, số lao động giảm 6%, phản ánh xu hướng giảm phụ thuộc vào nguồn lao động trong bối cảnh tổ chức hoạt động có tập trung đông người hoặc tiếp xúc trực tiếp gặp khó khăn vì dịch bệnh (Bảng 7).

Tỉ lệ số doanh nghiệp lĩnh vực vận, tải kho bãi đăng ký thành lập mới so với tổng số doanh nghiệp cả nước vẫn còn khá khiêm tốn, chỉ chiếm khoảng 4,08%, với số vốn chiếm 1,88% và số lao động chiếm 3,04%. Điều này cho thấy quy mô vốn của các doanh nghiệp trong ngành vẫn còn hạn chế.

**Bảng 7: Số lượng, vốn, lao động của doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi
đăng ký thành lập mới 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ 2020**

Doanh nghiệp thành lập mới	9 tháng năm 2021			9T/2021 so 9T/2020 (9T/2020 = 100%)		
	Số doanh nghiệp	Vốn đăng ký (tỷ đồng)	Số lao động (người)	Số doanh nghiệp	Vốn	Số lao động
Tổng số doanh nghiệp cả nước	98.954	1.428.482	777.892	86	84	83
Doanh nghiệp Vận tải kho bãi	4.033	26.809	23.683	104,61	143	94
Tỷ trọng của doanh nghiệp Vận tải, kho bãi/tổng số doanh nghiệp cả nước (%)	4,08	1,88	3,04			

Nguồn: Tính toán từ số liệu khảo sát doanh nghiệp của Tổng cục Thống kê

Trong 9 tháng năm 2021, có 2.509 doanh nghiệp vận tải kho bãi phải tạm ngừng hoạt động, tăng 14,1% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 5,56% tổng số doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động của cả nước. Đồng thời có 571 số doanh nghiệp hoàn tất thủ tục giải thể, tăng 17,7% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 4,46% tổng số doanh nghiệp giải thể của cả nước (Bảng 8).

**Bảng 8: Biến động doanh nghiệp lĩnh vực vận tải kho bãi (ngừng hoạt động, giải thể)
trong 9 tháng 2021**

Doanh nghiệp	9T/2020 (DN)	9T/2021 (DN)	9T2021 so cùng kỳ (%)
Doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh có thời hạn			
Tổng số DN cả nước	38.629	45.091	116,7
DN vận tải kho bãi	2.198	2.509	114,1
Tỷ trọng của DN vận tải, kho bãi/tổng số doanh nghiệp cả nước (%)	5,69	5,56	
Doanh nghiệp hoàn tất thủ tục giải thể			
Tổng số DN cả nước	12.089	12.802	105,9
DN vận tải kho bãi	485	571	117,7
Tỷ trọng của DN vận tải, kho bãi/tổng số DN cả nước (%)	4,01	4,46	

Nguồn: Tính toán từ số liệu khảo sát doanh nghiệp của Tổng cục Thống kê

Hiện có hơn 4.000 doanh nghiệp logistics hoạt động chuyên nghiệp cung cấp dịch vụ logistics quốc tế. Chất lượng dịch vụ của các doanh nghiệp ngày càng được nâng cao nhờ tăng cường ứng dụng chuyển đổi số, cải tiến quy trình nghiệp vụ, đặc biệt là các doanh nghiệp logistics cung cấp dịch vụ cho thị trường Châu Âu, Mỹ và Trung Quốc. Bên cạnh đó, số hội viên của VLA cũng gia tăng và đến hết tháng 9/2021 đạt gần 500 hội viên. Một số doanh nghiệp logistics cũng đã tham gia chương trình Hộ chiếu logistics thế giới (WLP) và nâng cao chất lượng cải thiện mối quan hệ với khách hàng quốc tế.

Các doanh nghiệp logistics Việt Nam tiếp tục phải đối mặt với việc cạnh tranh gay gắt với các doanh nghiệp logistics nước ngoài. Mặc dù doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam chiếm tỷ trọng lớn, khoảng 95%, nhưng đa số là các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ cung cấp các dịch vụ chưa có giá trị gia tăng cao, vì vậy doanh thu của các doanh nghiệp logistics nước ngoài luôn chiếm thị phần logistics cao hơn. Để góp phần quan trọng vào nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế nói chung và hoạt động thương mại nói riêng, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần chú trọng tập trung vào việc cung cấp các dịch vụ có giá trị gia tăng cao như 3PL và 4PL, dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế, dịch vụ logistics xuyên biên giới...

Hoạt động M&A tại Việt Nam đang diễn ra sôi động hơn trong thời gian gần đây và được dự báo sẽ tiếp tục diễn ra cùng với xu hướng dịch chuyển hoặc mở rộng sản xuất từ Trung Quốc sang ASEAN, trong đó có Việt Nam. Tuy nhiên, hạn chế của các doanh nghiệp logistics Việt Nam là các doanh nghiệp nhỏ và vừa (SME) nên hoạt động M&A chủ yếu tập trung vào một số doanh nghiệp có khả năng cung cấp dịch vụ tốt hơn.

Mặc dù đối mặt với rất nhiều khó khăn do dịch Covid-19, các doanh nghiệp logistic Việt Nam đã có nhiều nỗ lực để duy trì và phát triển hoạt động sản xuất, kinh doanh. Theo kết quả Top 10 Công ty uy tín ngành Logistics theo từng nhóm ngành năm 2020 do Công ty cổ phần Báo cáo Đánh giá Việt Nam (Vietnam Report) công bố ngày 24/11/2020, phần lớn các công ty trong top 10 của Vietnam Report 2019 vẫn tiếp tục duy trì vị thế trong bảng công bố của Vietnam Report 2020.

Bảng 9: TOP 10 công ty uy tín ngành logistics năm 2020

STT	Nhóm ngành: Giao nhận vận tải quốc tế, Kho bãi, Dịch vụ logistics bên thứ 3, thứ 4	Nhóm ngành: Vận tải hàng hóa
1	Công ty Cổ phần Gemadept	Tổng công ty CP Vận tải dầu khí
2	Công ty CP Giao nhận và Vận chuyển Indo Trần	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam
3	Công ty CP Giao nhận toàn cầu DHL (Việt Nam)	Tổng công ty Vận tải thủy Petrolimex
4	Công ty CP Transimex	Công ty CP Vận tải sản phẩm khí quốc tế
5	Công ty TNHH Expeditors Việt Nam	Công ty CP Vận tải thủy Tân Cảng
6	Công ty TNHH Schenker Việt Nam	Công ty Vận tải dầu khí Thái Bình Dương
7	Công ty TNHH Kuehne + Nagel	Công ty CP Vinafco
8	Công ty CP giao nhận vận tải Con Ong (Bee Logistics)	Công ty TNHH vận tải Việt Thuận
9	Công ty CP Kho vận miền Nam	Công ty CP Vận tải 1 Traco
10	Công ty CP Vinafreight	Công ty CP Vận tải xăng dầu Vipco

Nguồn: Báo cáo của Công ty CP Báo cáo Đánh giá Việt Nam (Vietnam Report) công bố tháng 11/2020

Bảng 10: TOP 5 công ty uy tín ngành logistics năm 2020

STT	Nhóm ngành: Khai thác cảng	Nhóm ngành: Chuyển phát nhanh, giao hàng chặng cuối
1	Công ty TNHH MTV Tân Cảng Sài Gòn	Tổng Công ty CP Bưu chính Viettel
2	Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam	Tổng Công ty Bưu điện Việt Nam
3	Công ty CP Cảng Hải Phòng	Công ty CP Hợp nhất quốc tế
4	Công ty CP Cảng Đà Nẵng	Công ty CP dịch vụ Giao hàng nhanh
5	Công ty CP Đầu tư và phát triển cảng Đình Vũ	Công ty CP dịch vụ chuyển phát nhanh Phương Trang Futa

Nguồn: Báo cáo của Công ty CP Báo cáo Đánh giá Việt Nam (Vietnam Report)
công bố tháng 11/2020

Các công ty logistics trong Vietnam Report được đánh giá, xếp hạng dựa trên ba tiêu chí chính: (1) Năng lực tài chính thể hiện trên báo cáo tài chính năm gần nhất; (2) Uy tín truyền thông được đánh giá bằng phương pháp Media Coding - mã hóa các bài viết về công ty trên các kênh truyền thông có ảnh hưởng; (3) Khảo sát đối tượng nghiên cứu và các bên liên quan được thực hiện trong tháng 10-11/2020.

3.5.2. Phát triển cầu dịch vụ logistics

Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá tiếp tục tăng trưởng tạo nên nguồn cầu dịch vụ logistics phục vụ xuất nhập khẩu. Cụ thể, theo Tổng cục Hải quan, trong 9 tháng đầu năm 2021, tổng trị giá xuất khẩu tăng 18,8% và tổng trị giá nhập khẩu tăng 30,5%. Kim ngạch xuất khẩu tăng đặc biệt đối với các mặt hàng như gỗ và sản phẩm gỗ, nguyên phụ liệu dệt may - da giày và clanke, xi măng và tương ứng kim ngạch nhập khẩu gia tăng với các mặt hàng như máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện. Kết quả khả quan đạt được của nền kinh tế nói chung và hoạt động xuất nhập khẩu nói riêng tạo động lực kích cầu cho ngành logistics Việt Nam trong năm 2021, vượt qua những khó khăn từ đại dịch Covid-19. Ở thị trường trong nước, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng gia tăng cùng với sự tăng trưởng của lĩnh vực thương mại điện tử cũng tạo nên cú hích quan trọng cho nguồn cầu logistics nội địa.

Nhằm hỗ trợ các địa phương tiêu thụ nông sản trong vùng dịch, Bộ Công Thương đã kết nối với các doanh nghiệp phân phối lớn như Sài Gòn Co.op (chuỗi siêu thị Co.op Mart, Co.op Food, Co.op Extra), Vincommerce (chuỗi Vinmart và Vinmart +); BRG Retail (chuỗi Hapro Mart, Intimex, Fuji Mart, Seika Mart), Central Group (chuỗi Big C; Go!; Lan Chi Mart), Bách Hóa Xanh... để thúc đẩy tiêu thụ nông sản và đảm bảo nguồn hàng tiêu dùng thiết yếu phục vụ nhu cầu người dân, qua đó tạo nguồn cầu cho logistics nội địa bao gồm từ khâu vận tải liên vùng đến xử lý, bảo quản hàng hóa tại các trung tâm phân phối, kho hàng và vận chuyển tiêu thụ tại thị trường cũng như phục vụ giao hàng chặng cuối qua các nền tảng thương mại

điện tử như Lazada, Sendo, Voso, Tiki, Shopee, và Postmart. Ngoài ra, sàn thương mại điện tử Vở Sò (Viettel Port) còn nỗ lực vận hành hệ thống logistics để có thể đưa sản phẩm về thiếu Bắc Giang đến người tiêu dùng cuối cùng trong từ 6h - 48h sau thu hoạch thông qua mạng lưới chuyển phát nhanh phủ sóng 63 tỉnh thành. Bên cạnh đó, hoạt động xuất khẩu hàng nông sản Việt Nam ra thị trường quốc tế được đẩy mạnh cũng tạo ra nguồn cung cho dịch vụ logistics phục vụ hàng nông sản. Điển hình là 3 tấn về thiếu Bắc Giang đạt tiêu chuẩn xuất khẩu GlobalGAP đã được sàn Thương mại điện tử Vở Sò xuất khẩu và thông quan thuận lợi tại cảng sân bay Frankfurt (CHLB Đức) mở ra tiềm năng nhu cầu dịch vụ logistics từ vùng trồng đến thị trường tiêu thụ hướng tới hệ thống dịch vụ logistics tích hợp bên cạnh đó cũng mở ra cơ hội hướng đến sự phát triển logistics nông thôn hướng tới nông thôn xanh bền vững.

Có thể nói, năm 2021 chứng kiến sự tăng trưởng vượt bậc của lĩnh vực thương mại điện tử. Tác động của đại dịch Covid-19 đã tạo ra sự thay đổi đáng kể trong hành vi và xu hướng mua sắm của người tiêu dùng từ hình thức mua hàng truyền thống sang các kênh mua hàng hiện đại với các ứng dụng đặt hàng trực tuyến và các sàn thương mại điện tử.

Báo cáo Chỉ số thương mại điện tử Việt Nam 2021 của Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam (VECOM) cũng dẫn báo cáo Thương mại điện tử Đông Nam Á 2020 của Google, Temasek và Bain&Company, thương mại điện tử Việt Nam năm 2020 tăng 16% và đạt quy mô trên 14 tỷ USD. Trong đó, lĩnh vực bán lẻ hàng hóa trực tuyến tăng 46%, gọi xe và đồ ăn công nghệ tăng 34%. Những doanh nghiệp chuyển phát hàng đầu có mức tăng trưởng bư kiện gửi từ 30% tới 60%.¹⁷

3.5.3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics

Trong năm 2021, mặc dù chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19, Việt Nam đã chủ động thực hiện nhiều biện pháp để hỗ trợ, mở rộng thị trường cho doanh nghiệp dịch vụ logistics. Có thể tổng hợp một số sự kiện tiêu biểu như sau:

- *Hội thảo “Phát triển thị trường dịch vụ logistics cho doanh nghiệp”* do Bộ Công Thương phối hợp với Bộ Khoa học và Công nghệ tổ chức vào ngày 20/04/2021 nhằm đánh giá và đề xuất các giải pháp, tạo điều kiện kết nối cung - cầu dịch vụ logistics cho doanh nghiệp khởi nghiệp đổi mới sáng tạo; phát triển logistics có giá trị gia tăng cao gắn với sản xuất, xuất nhập khẩu hàng hóa và thương mại trong nước; liên kết logistics và thương mại điện tử cùng phát triển. Hội thảo cũng đặt ra vấn đề cần chú trọng liên kết các doanh nghiệp logistics để hướng tới sức mạnh cộng hưởng nắm bắt cơ hội từ các chính sách thuận lợi hóa thương mại, kích thích tăng trưởng kinh tế hậu Covid-19 được thực hiện bởi Chính phủ để có thể nâng cao năng lực cạnh tranh, mở rộng thị trường dịch vụ và đa dạng loại hình dịch vụ logistics cung cấp cho thị trường.

¹⁷ <https://dangcongsan.vn/kinh-te/thuong-mai-dien-tu-viet-nam-tang-nhanh-578878.html>, truy cập ngày 10/10/2021

- Hội nghị “Liên kết phát triển dịch vụ logistics Hải Phòng” tổ chức vào ngày 23/4/2021 do VLA phối hợp với UBND TP. Hải Phòng, Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp - Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) tổ chức với mục tiêu hướng đến đột phá thể chế cho sự phát triển ngành logistics Hải Phòng và tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp logistics.

- Hội thảo trực tuyến “Cơ hội xuất nhập khẩu hàng hóa đến Hoa Kỳ” do VLA phối hợp cùng Liên minh cảng biển khu vực Tây Bắc Hoa Kỳ (The Northwest Seaport Alliance - NWSA), World Trade Center Tacoma và World Trade Center Binh Duong New City tổ chức ngày 6/5/2021 với mục đích chia sẻ về mối quan hệ thương mại Việt - Mỹ trong tương lai và khai thác những cơ hội thương mại, trong đó chú trọng tiềm năng kết nối vận tải biển - vận tải đường sắt, dịch vụ giao nhận hàng hóa và thủ tục hải quan tại Hoa Kỳ. Đại diện của NWSA cho biết các cảng thuộc Liên minh là những cảng biển lớn nhất tại khu vực Bắc Mỹ với nhiều điều kiện thuận lợi để hàng hóa đi từ Việt Nam đến các nơi khác trên thế giới với kết nối vận tải thông qua Hoa Kỳ. Qua đó, NWSA cũng thể hiện mong muốn hợp tác với các doanh nghiệp logistics Việt Nam trong việc kết nối dòng hàng hóa xuất nhập khẩu và quá cảnh của 2 quốc gia.

- Hội thảo trực tuyến dành cho các doanh nghiệp logistics với chủ đề “Các FTA - Cơ hội hợp tác, đầu tư cho doanh nghiệp logistics” được VLA và Trung tâm WTO và Hội nhập (thuộc VCCI) tổ chức vào ngày 17/6/2021. Tại hội thảo, các thông tin chuyên sâu đã được cung cấp cho doanh nghiệp bao gồm: cơ hội từ các cam kết mở cửa thị trường dịch vụ logistics của Việt Nam cho đối tác và của đối tác cho Việt Nam; cơ hội từ các cam kết tạo thuận lợi thương mại và các cam kết mở cửa dịch vụ khác (bảo hiểm, tài chính...). Qua đó, các doanh nghiệp logistics Việt Nam có thêm thông tin hữu ích phục vụ cho công tác phân tích, nghiên cứu và mở rộng thị trường.

- Trong khuôn khổ thực hiện nhiệm vụ “Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về logistics”, với sự hỗ trợ của Bộ Công Thương, Đại sứ quán Việt Nam tại Các tiểu Vương quốc Ả rập Thống nhất (UAE), VLA đã đăng ký trở thành thành viên của Chương trình World Logistics Passport (Hộ chiếu Logistics Toàn cầu - WLP). Tại Việt Nam, VLA là bên điều phối của Chương trình WLP, đại diện cho khu vực tư nhân. Các hội viên VLA sẽ được miễn phí tham gia WLP với mạng lưới toàn cầu của các thành viên WLP để hưởng mọi lợi ích của WLP. Mục tiêu của việc hợp tác giữa VLA và WLP là nhằm giúp các doanh nghiệp logistics Việt Nam giảm chi phí logistics và góp phần vào việc nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam qua việc tăng cường hơn cơ hội xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam trong khu vực châu Á và toàn cầu, trước hết là khu vực Trung Cận Đông, Nam Mỹ và châu Phi. Tham gia sáng kiến WLP, các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ của doanh nghiệp Việt Nam qua Dubai và các hub trong hệ thống WLP đều được tạo thuận lợi và hỗ trợ về thông quan, miễn thuế hàng không, giảm thời gian kiểm tra và đưa lên phương tiện vận tải nhanh chóng, miễn phí, giảm thời gian lưu kho lên tới 48 giờ. Bên cạnh đó, hàng hóa có thể được thông quan trước khi đến cảng, nhờ đó dự kiến sẽ tiết kiệm thời gian và chi phí cho mỗi lần thông quan và rút ngắn thời gian vận hành.

- *ASEAN smart logistics & warehouse 2021 - smart robots & systems, e-commerce* do VLA phối hợp cùng Elite Robot tổ chức ngày 30/6/2021. Chương trình hội thảo tập trung giới thiệu về Smart Logistics and Warehouse, xu hướng thị trường và cơ hội trong ngành thương mại điện tử cũng như những ảnh hưởng sau đại dịch Covid-19 tại khu vực ASEAN. Diễn giả tham gia chương trình đến từ lãnh đạo hàng đầu của các công ty như Lazada, DHL, OAS và Elite Robot.
- *Webinar Giải pháp kết nối hàng hóa với khu vực Cái Mép* ngày 07/9/2021 do Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn tổ chức với mục tiêu kết nối chủ hàng và doanh nghiệp logistics nhằm khắc phục khó khăn từ diễn biến phức tạp của dịch Covid-19 cùng những biến cố trong ngành hàng hải, đã và đang tác động mạnh mẽ đến chuỗi cung ứng toàn cầu. Hàng loạt vấn đề như: biến động giá cước vận chuyển, thiếu hụt container rỗng, gián đoạn chuỗi cung ứng tạm thời đã được phân tích để tìm ra những giải pháp hỗ trợ và kết nối doanh nghiệp cung - cầu logistics.
- *Tọa đàm "Logistics Hà Lan - Việt Nam: Xác định cơ hội và Kết nối đối tác"* diễn ra ngày 28/10/2021, do Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) phối hợp với Đại sứ quán Việt Nam tại Hà Lan tổ chức.
- *Hội thảo về bất động sản logistics* do JLL tổ chức ngày 13/4/2021 tại Hà Nội cũng đã thu hút sự tham gia của nhiều bên.

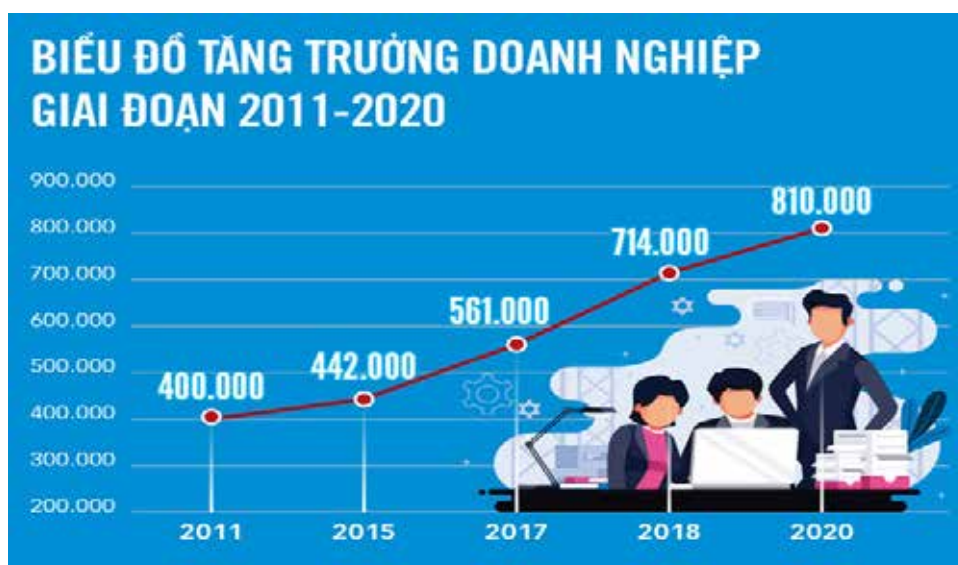
CHƯƠNG IV: **HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT, KINH DOANH**



4.1. Khái quát xu hướng phát triển doanh nghiệp sản xuất và dịch vụ của Việt Nam

Số lượng doanh nghiệp sản xuất và dịch vụ của Việt Nam có xu hướng tăng cả về số lượng và vốn đăng ký hoạt động, tuy nhiên có sự biến động qua các năm, có doanh nghiệp thành lập mới, doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động, doanh nghiệp giải thể và doanh nghiệp quay trở lại hoạt động, hay sáp nhập và mua lại doanh nghiệp (M&A). Trong giai đoạn 2016 - 2019, tốc độ tăng số lượng doanh nghiệp bình quân cả nước đạt 10,5%/năm, gấp hai lần giai đoạn 2011 - 2015. Đến cuối năm 2020, cả nước có khoảng 810.000 doanh nghiệp đang hoạt động. Các địa phương được ghi nhận có số doanh nghiệp tăng nhanh nhất cả nước là An Giang (tăng 55%), Kiên Giang (tăng 80%), Bạc Liêu (tăng 105%), TP. Hồ Chí Minh (tăng 53%)...¹⁸

Hình 19: Tăng trưởng doanh nghiệp giai đoạn 2011 - 2020

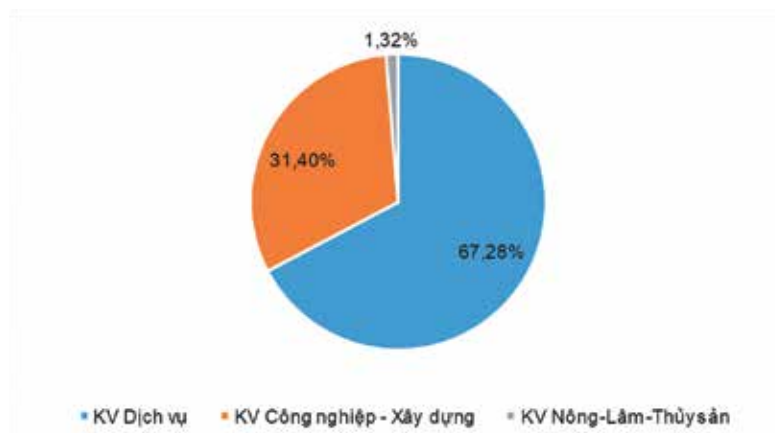


Nguồn: tuoitre.vn

Theo Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam 2020, cả nước có tổng cộng gần 760 nghìn doanh nghiệp. Theo lĩnh vực hoạt động, chiếm tỷ trọng lớn nhất và có xu hướng tăng là doanh nghiệp dịch vụ, chiếm 67,7% tổng số doanh nghiệp, tiếp theo là doanh nghiệp công nghiệp và xây dựng 31,6%, còn lại là doanh nghiệp nông, lâm nghiệp và thủy sản chỉ chiếm 1,33% và có xu hướng giảm dần.

Trong lĩnh vực dịch vụ, chiếm tỷ trọng lớn nhất là doanh nghiệp thương mại, với 262.776 doanh nghiệp, chiếm 34,64% tổng số doanh nghiệp cả nước, doanh nghiệp dịch vụ lưu trú và ăn uống chiếm 3,93%, còn lại là dịch vụ khác.

¹⁸ <https://tuoitre.vn/viet-nam-se-co-1-5-trieu-doanh-nghiep-vao-2025-20210216221611747.html>, truy cập ngày 01/10/2021.

Hình 20: Cơ cấu doanh nghiệp phân theo khu vực kinh tế

Nguồn: Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam (2020)

Trong lĩnh vực công nghiệp và xây dựng, doanh nghiệp công nghiệp chế biến, chế tạo chiếm số lượng lớn nhất, với 115.548 doanh nghiệp, chiếm 15,23% tổng số doanh nghiệp cả nước. Doanh nghiệp công nghiệp chế biến chế tạo bao gồm doanh nghiệp sản xuất linh kiện dệt may, da giày và chế biến nông sản. Đến năm 2020, Việt Nam có khoảng 1.800 doanh nghiệp sản xuất phụ tùng linh kiện và hơn 1.500 doanh nghiệp sản xuất nguyên vật liệu ngành dệt may, da giày (chiếm gần 4,5% tổng số doanh nghiệp ngành chế biến, chế tạo).

Bảng 11: Xu hướng thành lập mới doanh nghiệp giai đoạn 2018-2020

Lĩnh vực \ Năm	2018	2019	2020
Doanh nghiệp thành lập mới	131.275	138.139	134.941
- Lĩnh vực Nông nghiệp	1.844	2.029	2.640
- Lĩnh vực Công nghiệp - Xây dựng	34.718	36.562	39.201
- Lĩnh vực Dịch vụ	94.713	99.548	92.176

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Cục Đăng ký kinh doanh, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Trong năm 2020¹⁹, có sự giảm sút nhẹ về số lượng doanh nghiệp thành lập mới với 134.941 doanh nghiệp, giảm 2,3% so với năm 2019. Trong đó, lĩnh vực công nghiệp và xây dựng, nông, lâm nghiệp và thủy sản đều có xu hướng tăng (tương ứng là 10,2% và 30,1%), lĩnh vực dịch vụ giảm mạnh, tới 6,6% so với năm 2019. Mặc dù vậy, đây cũng là kết quả đáng ghi nhận trong bối cảnh dịch bệnh Covid-19 ảnh hưởng toàn diện đến đời sống kinh tế xã hội.

¹⁹ <https://dangkykinhdoanh.gov.vn/vn/tin-tuc/598/5275/infographic-ve-tinh-hinh-dang-ky-doanh-nghiep-nam-2020.aspx>, truy cập ngày 30/9/2021.

Tính chung 6 tháng đầu năm 2021²⁰, cả nước có gần 67,1 nghìn doanh nghiệp đăng ký thành lập mới với tổng số vốn đăng ký là 942,6 nghìn tỉ đồng và tổng số lao động đăng ký là 484,3 nghìn lao động, tăng 8,1% về số doanh nghiệp, tăng 34,3% về vốn đăng ký và giảm 4,5% về số lao động so với cùng kỳ năm trước, nâng tổng số doanh nghiệp thành lập mới và doanh nghiệp quay trở lại hoạt động trong 6 tháng đầu năm 2021 lên 93,2 nghìn doanh nghiệp, trung bình mỗi tháng có 15,5 nghìn doanh nghiệp thành lập mới và quay trở lại hoạt động.

Phân theo lĩnh vực kinh tế, 4 tháng đầu năm 2021, lĩnh vực dịch vụ có số doanh nghiệp thành lập mới đạt cao nhất với 31.314 doanh nghiệp, chiếm 70,9% số doanh nghiệp thành lập mới, tăng 18,2% so với cùng kỳ năm trước; số vốn đăng ký là 388,8 nghìn tỷ đồng, chiếm 61,9% tổng số vốn đăng ký và tăng 24,3%. Lĩnh vực công nghiệp và xây dựng có 12.152 doanh nghiệp, chiếm 27,5% và tăng 15,2%; số vốn đăng ký là 225,2 nghìn tỷ đồng, chiếm 35,9% và tăng 83,1%. Lĩnh vực nông lâm, nghiệp và thủy sản có 694 doanh nghiệp, chiếm 1,6%, tăng 24,4%; số vốn đăng ký gần 13,7 nghìn tỷ đồng, chiếm 2,1% và tăng 44,2%.

Sự tăng trưởng với tỉ lệ cao của số lượng doanh nghiệp đăng ký thành lập ở các ngành kinh doanh một phần là do ngành nghề kinh doanh hàng hoá và dịch vụ thiết yếu. Thêm vào đó là sự chuyển dịch xu hướng kinh doanh trong thời điểm hiện tại từ các ngành bị ảnh hưởng nhiều do dịch bệnh sang những ngành nghề kinh doanh chịu ít rủi ro hơn, đồng thời ngành nghề xây dựng có chiều hướng gia tăng khi giải ngân vốn đầu tư công được đẩy mạnh. Bên cạnh đó, trong bối cảnh khó khăn do đại dịch Covid-19, nông nghiệp tiếp tục khẳng định vai trò trụ đỡ của nền kinh tế, nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, nông nghiệp sạch, hữu cơ được tập trung phát triển, doanh nghiệp nông nghiệp phát triển mạnh.

Một điểm đặc biệt là, trong 6 tháng đầu năm 2021, các địa phương chịu ảnh hưởng nặng nề nhất từ các đợt bùng phát dịch lần này vẫn có sự gia tăng về số doanh nghiệp gia nhập thị trường so với cùng kỳ năm 2020. Điển hình như Bắc Giang (tăng 11,82%), TP. Hồ Chí Minh (tăng 5,34%), Bắc Ninh (tăng 1,06%)²¹.

Bên cạnh đó là tín hiệu tích cực từ số lượng doanh nghiệp trở lại hoạt động, với 44.096 doanh nghiệp năm 2020, tăng 11,9% so năm 2019 và 29,7% so với năm 2018. 6 tháng đầu năm 2021, có 26,1 nghìn doanh nghiệp quay trở lại hoạt động, tăng 3,9% so với cùng kỳ năm trước.

Điều này thể hiện sự nỗ lực và tinh thần khởi nghiệp của cộng đồng doanh nghiệp trong bối cảnh dịch bệnh đang diễn biến phức tạp. Bên cạnh nỗ lực của cộng đồng doanh nghiệp, những kết quả trên có được là nhờ các biện pháp cải thiện môi trường kinh doanh và hỗ trợ doanh nghiệp được thực hiện mạnh mẽ trong thời gian qua. Tuy nhiên, dịch bệnh đang tác

²⁰ <https://laodong.vn/kinh-te/6-thang-dau-nam-tren-67000-doanh-nghiep-thanh-lap-moi-tang-81-925308.laodong.vn>, truy cập ngày 30/9/2021.

²¹ <http://baohinhphu.vn/Thi-truong/Vuot-bao-Covid-19-cong-dong-doanh-nghiep-lap-ky-luc-dac-biet/436259.vgp>, truy cập ngày 30/9/2021.

động rất lớn tới hoạt động sản xuất - kinh doanh của nhiều doanh nghiệp, nhất là doanh nghiệp hoạt động trong những ngành chịu tác động trực tiếp, như thương mại, dịch vụ, các doanh nghiệp quy mô nhỏ... Phần lớn doanh nghiệp phải tạm ngừng kinh doanh và giải thể là những doanh nghiệp mới thành lập dưới 5 năm, quy mô nhỏ, tập trung chủ yếu ở lĩnh vực thương mại, dịch vụ, liên tiếp chịu tác động từ những đợt bùng phát dịch thời gian qua.

Với xu hướng tăng trưởng và phát triển cả về số lượng và loại hình doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, đặc biệt là trong bối cảnh hội nhập, chuyển đổi số, tác động mạnh mẽ của Cách mạng Công nghiệp lần thứ Tư, đặc biệt là Đại dịch Covid 19, khiến cho nhu cầu của các doanh nghiệp về các hoạt động và dịch vụ logistics cũng tăng nhanh, đa dạng trên cơ sở hướng tới ứng dụng nhiều hơn, nhanh hơn công nghệ và thành tựu của khoa học công nghệ.

4.2. Phát triển logistics tại doanh nghiệp để giảm chi phí, nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh

Từ đầu năm 2020 đến nay, do tác động của đại dịch Covid-19, nhiều doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh phải tạm dừng hoạt động hoặc giải thể. Những doanh nghiệp đang tiếp tục hoạt động thì gặp rất nhiều khó khăn liên quan đến chuỗi cung ứng nguyên liệu và sản phẩm trung gian, cũng như vận chuyển, tiêu thụ và đưa sản phẩm hàng hoá đến khách hàng. Không chỉ nhu cầu của sản xuất, kinh doanh mà nhu cầu tiêu dùng của xã hội giảm, các chuỗi cung ứng bị đứt gãy cũng làm trầm trọng thêm những thách thức, khó khăn mà các nhà sản xuất, kinh doanh phải đối mặt.

Khó khăn lớn nhất của các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh là không bảo đảm được quá trình lưu thông, vận chuyển hàng hóa phục vụ sản xuất, kinh doanh, do các quy định về phòng, chống dịch phức tạp và không thống nhất giữa nhiều địa phương. Đặc trưng của ngành công nghiệp là tính kết nối sản xuất theo chuỗi không phân biệt địa giới hành chính, do đó, các khó khăn về lưu thông, vận chuyển hàng hóa do yêu cầu phòng dịch dẫn đến nguy cơ làm đứt gãy chuỗi cung ứng - trong đó đặc biệt là chuỗi cung ứng lao động, ảnh hưởng nghiêm trọng đến đầu vào sản xuất của doanh nghiệp.

Do ảnh hưởng của dịch bệnh và các quy định của nhiều địa phương về giãn cách xã hội, đơn hàng trong nước của nhiều ngành sản xuất công nghiệp như ô tô, cơ khí, thép... sụt giảm nghiêm trọng. Đối với các mặt hàng xuất khẩu chủ đạo như điện tử, dệt may và da - giày, các doanh nghiệp có thể có thêm các đơn hàng xuất khẩu mới. Tuy nhiên, nếu không sớm có các giải pháp giúp doanh nghiệp khắc phục tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng trong nước, sớm quay trở lại sản xuất, doanh nghiệp sẽ phải đối mặt với nguy cơ khách hàng quốc tế dừng, huỷ đơn hàng để chuyển sang nước khác, đến khi dịch được kiểm soát, doanh nghiệp khó có thể nối lại các mối quan hệ kinh doanh.

Trong hoàn cảnh mới, với nhiều bất trắc, khó đoán định diễn biến dịch bệnh, một trong những giải pháp giúp doanh nghiệp tiết giảm chi phí, nâng cao hiệu quả và chủ động trong

sản xuất, kinh doanh đó là phát triển hoạt động logistics trên cơ sở phát triển nguồn nhân lực cho hoạt động logistics tại doanh nghiệp của mình. Thậm chí còn phát triển một số hoạt động và dịch vụ logistics vốn vẫn được thuê ngoài trước khi đại dịch Covid-19 xảy ra.

Hoạt động và dịch vụ quan trọng hàng đầu của các doanh nghiệp trong bối cảnh dịch bệnh hiện nay là thực thi và nâng cao năng lực thực thi các biện pháp đảm bảo phòng, chống dịch Covid-19 và phản ứng nhanh, linh hoạt trong mọi tình huống phát sinh tại doanh nghiệp. Tùy theo đặc thù và điều kiện cơ sở vật chất, trang thiết bị của từng doanh nghiệp để triển khai thực hiện các hoạt động liên quan đến biện pháp “3 tại chỗ”, “1 cung đường, 2 điểm đến”. Có thể coi đây là loại hình “logistics mới” tại doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong mùa dịch, đặc biệt là tại các doanh nghiệp quy mô lớn có nhiều lao động.

Bên cạnh những hoạt động logistics “truyền thống” tại doanh nghiệp, các hoạt động “logistics mới” này cũng đòi hỏi doanh nghiệp phải có tiềm lực tài chính, đầu tư trang thiết bị, cơ sở vật chất, công nghệ và đặc biệt là nguồn nhân lực, với mục tiêu là bảo vệ nguồn nhân lực, đội ngũ lao động của doanh nghiệp để đảm bảo sản xuất, kinh doanh được diễn ra bình thường, liên tục.

4.2.1. Logistics trong ngành công nghiệp chế biến, chế tạo

Ảnh hưởng lớn nhất của dịch Covid-19 đến chuỗi cung ứng trong một số lĩnh vực là thể mạnh xuất khẩu của Việt Nam như sản xuất linh kiện điện tử, dệt may, nông sản, thủy sản... Đây là những ngành tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu, khi nguồn nguyên liệu đầu vào chủ yếu nhập từ Trung Quốc, Hàn Quốc, còn sản phẩm đầu ra được xuất khẩu sang Hoa Kỳ và châu Âu. Giá trị nguyên liệu được Việt Nam nhập khẩu từ Trung Quốc chiếm đến 30% tổng kim ngạch nhập khẩu, chủ yếu là các nguyên liệu đầu vào sản xuất và máy móc, thiết bị linh kiện từ Trung Quốc. Nhập khẩu máy vi tính, linh kiện điện tử từ Hàn Quốc chiếm thị phần cao nhất, gần 35%. Vì vậy tình trạng đình trệ sản xuất tại Trung Quốc và Hàn Quốc, cùng sự hạn chế giao thương giữa Việt Nam và hai quốc gia này trong những tháng đầu năm khi Covid-19 bùng phát đã làm đứt đoạn khâu sản xuất trong chuỗi giá trị tại Việt Nam. Bên cạnh đó, thượng nguồn của chuỗi giá trị mà Việt Nam tham gia là Hoa Kỳ và EU cũng đã bị ảnh hưởng nặng nề bởi Covid-19 khiến việc xuất khẩu sang các thị trường gặp khó khăn. Như vậy, cả thượng nguồn và hạ nguồn của chuỗi giá trị mà Việt Nam tham gia đều bị ảnh hưởng nặng nề.

Đối với doanh nghiệp sản xuất, tình trạng phong tỏa đối với các nhà cung cấp ở nước ngoài do đại dịch Covid-19, đã ảnh hưởng đến đầu vào cả về nguyên liệu và linh kiện từ các nhà cung cấp nước ngoài, khiến chuỗi giá trị hàng điện tử của Việt Nam chịu tác động, cùng với đó làm gián đoạn dịch vụ kho vận, ảnh hưởng đến cả việc vận chuyển nguyên vật liệu thô và linh kiện điện tử và phân phối sản phẩm cuối cùng đến tay người tiêu dùng.

Trong ngành sản xuất linh kiện điện tử, do giá trị hàng hoá khá cao, sản phẩm có hàm lượng chất xám cao và bản quyền, nên trong các hoạt động logistics, kho vận và quản trị hàng tồn

tại doanh nghiệp đóng vai trò then chốt sẽ tiếp tục được duy trì, thực hiện kết nối các doanh nghiệp ngành này sẽ là nền tảng, giúp doanh nghiệp đầu chuỗi tìm kiếm nguồn cung ứng trong nước. Ngành công nghiệp điện tử có thể được hệ thống thành 3 nhóm: 3C (máy tính, truyền thông và điện tử tiêu dùng), các cụm lắp ráp con và các thành phần bao gồm các thành phần điện tử.

Đến nay, các doanh nghiệp Việt Nam trong ngành sản xuất linh kiện và công nghiệp hỗ trợ được đánh giá là đủ khả năng và tiềm năng để tham gia vào chuỗi cung ứng của các công ty, tập đoàn lớn trên thế giới. Đối với các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ, với lợi thế có nguồn nhân có tay nghề cao, giá cả hợp lý và công nghệ hiện đại, Việt Nam có thể đáp ứng được những yêu cầu khắt khe về chất lượng, sự chính xác, hiện đại trong công nghệ và tiến độ giao hàng, thậm chí cả những đơn hàng lớn. Tuy nhiên, để trở thành đối tác chiến lược và là nhà cung cấp nguyên vật liệu cho các doanh nghiệp nước ngoài, các doanh nghiệp Việt Nam phải đáp ứng được những tiêu chuẩn khắt khe của nhà nhập khẩu, không chỉ về giá, mà còn về chất lượng sản phẩm, tiêu chuẩn môi trường, đi kèm đó là dịch vụ logistics tốt, về hậu mãi, năng lực quản trị, năng lực thiết kế của nhà cung ứng...

4.2.2. Logistics trong ngành dệt may, da giày

Cũng như ngành khác, ngành dệt may, da giày chịu tác động sớm và kéo dài của đại dịch Covid-19. Mặc dù được xếp ở vị trí top 3 những quốc gia xuất khẩu dệt may hàng đầu thế giới, nhưng giá trị mang lại của ngành dệt may Việt Nam khá thấp. Điều này là do Việt Nam chưa chủ động được nguồn nguyên liệu, phụ liệu trong nước và phụ thuộc vào nguồn nhập khẩu nước ngoài²². Sự gián đoạn cả cung (do đứt gãy chuỗi cung ứng) lẫn cầu (do không xuất khẩu được và nhu cầu thị trường suy giảm), tình hình hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp bị tác động tiêu cực, không chỉ sản xuất bị gián đoạn do phụ thuộc đầu vào nguyên, phụ liệu nhập khẩu, mà khâu tiêu thụ, đầu ra tại nhiều thị trường lớn cũng gặp khó khăn. Bên cạnh đó, doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn do các nhân hàng hoãn, hủy đơn, chậm thanh toán.

Báo cáo đánh giá của Tổ chức Lao động Thế giới (ILO, 2020) về tác động của đại dịch Covid-19 đối với các chuỗi cung ứng cho thấy, các nhà máy và người lao động tại 10 nước sản xuất hàng dệt may lớn nhất trong khu vực, trong đó bao gồm Việt Nam đều bị ảnh hưởng. Nguyên nhân bắt nguồn từ việc các khách hàng lớn của các nước xuất khẩu hàng dệt may ở châu Á, trong đó có Việt Nam đã giảm đến 70% trong nửa đầu năm 2020, do nhu cầu của người tiêu dùng giảm mạnh khi mà các biện pháp phong tỏa được Chính phủ các nước áp dụng, từ đó làm gián đoạn chuỗi cung ứng, cung cấp nguyên liệu thô phục vụ sản xuất hàng dệt may.

Nhiều doanh nghiệp phải dừng hoạt động. Với doanh nghiệp còn duy trì hoạt động, phải giảm sản lượng do phải giảm số lao động làm việc để thực hiện giãn cách, đồng thời phát

²² Nhập khẩu trên 60% nguyên vật liệu và xuất khẩu trên 90% sản lượng

sinh nhiều chi phí do đứt gãy chuỗi cung nguyên phụ liệu, chi phí phòng chống Covid-19 (xét nghiệm, tiêm chủng, chi phí ăn, ở thực hiện 3 tại chỗ cho người lao động). Tình trạng thiếu lao động do nhiều lao động phải rời doanh nghiệp về quê tránh lây lan dịch bệnh và khó khăn trong việc đi lại, di chuyển giữa các địa phương do phong tỏa, giãn cách xã hội. Cùng với đó, tình trạng thiếu container rỗng, chi phí logistics và vận chuyển tàu biển quốc tế tăng cao (gấp 5-10 lần) xảy ra từ năm 2020 chưa trở về bình thường, cùng với chi phí nhiên liệu và giá nguyên phụ liệu nhập khẩu tăng cao đã ảnh hưởng nhiều tới sản xuất, gây nhiều khó khăn cho các doanh nghiệp xuất khẩu.

Đứt gãy chuỗi cung ứng, sức cầu sụt giảm đang gây tác động cực kỳ nghiêm trọng đến các doanh nghiệp trong ngành, nhưng họ đã chống đỡ một cách bền bỉ và linh hoạt nhất có thể ở cả ở khâu cung ứng nguyên vật liệu lẫn đầu ra cho sản phẩm. Trong bối cảnh khó khăn chung do dịch Covid-19, ngành dệt may và da giày Việt Nam đã vượt qua những khó khăn và phục hồi mạnh mẽ, khả năng liên kết để hình thành chuỗi cung ứng nội địa tốt hơn, tạo cơ hội cho ngành dệt may, da giày đột phá vào những năm tới.

Tác động của Covid-19 đến các nhãn hàng thời trang là không giống nhau. Những nhãn hàng phụ thuộc vào hệ thống cửa hàng bán lẻ hoặc tập trung vào thời trang nhanh gặp khó khăn nhất, khi các nước đóng cửa các cửa hàng bán lẻ không thiết yếu và áp dụng giãn cách xã hội trong nhiều tháng. Trong khi đó, các chuỗi siêu thị (vẫn được mở cửa trong thời gian phong tỏa), các nhãn hàng thời trang cơ bản và đồ thể thao lại có doanh số tăng mạnh. Trong phạm vi chuỗi cung ứng có sự thay đổi mạnh mẽ, khi các doanh nghiệp dệt may và doanh nghiệp bán lẻ đẩy mạnh bán hàng trực tuyến với các đơn hàng sẽ nhỏ hơn, thời gian giao hàng ngắn hơn và xu hướng cá nhân hóa đơn hàng nhiều hơn (nhiều kích cỡ hơn), tỷ lệ lỗi của sản phẩm cũng được giảm thiểu để đảm bảo hài lòng của khách hàng và giảm tỷ lệ khách trả lại hàng. Các nhãn hàng ưu tiên khá rõ ràng với các nhà cung ứng tuân thủ các tiêu chuẩn về lao động và môi trường, phát triển kỹ năng lao động và chấp nhận đơn hàng nhỏ. Đồng thời, các nhãn hàng cũng mong muốn nhà cung ứng đầu tư vào tự động hóa và giảm chi phí, thời gian sản xuất.

Như vậy, có thể thấy, bên cạnh việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài, các doanh nghiệp cũng dần chủ động phát triển một số hoạt động logistics tại doanh nghiệp để phục vụ cho chuỗi cung ứng sản phẩm từ khâu đầu vào, đến tiêu thụ sản phẩm, thậm chí lên kế hoạch để đáp ứng yêu cầu của khách hàng ngày càng khắt khe hơn, vừa đòi hỏi giảm chi phí và thời gian sản xuất, vừa yêu cầu đáp ứng các tiêu chí về phát triển bền vững, năng suất và chất lượng lao động.

Khi đối mặt với tác động từ khủng hoảng Covid-19, các doanh nghiệp dệt may, da giày đã có những biện pháp ứng phó tức thời để phòng dịch, giảm thiệt hại và duy trì hoạt động. Các biện pháp như triển khai các biện pháp an toàn phòng dịch để duy trì sản xuất, tổ chức lại sản xuất, chủ động đàm phán với khách hàng để giảm thiểu thiệt hại và phát triển thị trường nội địa, tìm kiếm khách hàng thay thế để bù đắp thị trường xuất khẩu truyền thống bị giảm sút.

Khảo sát của Trung tâm Nghiên cứu Quan hệ lao động cho thấy, dịch Covid-19 đã khiến cho các doanh nghiệp tăng mạnh nhu cầu liên kết với các doanh nghiệp khác tại Việt Nam để đảm bảo chuỗi cung ứng giảm phụ thuộc vào nguyên vật liệu nhập khẩu, 46,6% doanh nghiệp đã thực hiện việc liên kết với doanh nghiệp khác và 39,5% dự định thực hiện việc liên kết trong thời gian từ 1-3 năm tới²³.

Trong ngành, một xu hướng tích cực là các doanh nghiệp tăng cường liên kết với nhau, như (i) doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp dệt may kết hợp chặt chẽ với nhau để giảm thời gian vận chuyển hàng hoá, giảm thiểu những thủ tục rườm rà trong xuất, nhập khẩu; (ii) các doanh nghiệp liên kết để mua bán nguyên liệu trong nước, thay thế nguồn cung nhập khẩu bị gián đoạn hoặc tăng giá; (iii) các doanh nghiệp liên kết để chia sẻ đơn hàng; (iv) liên kết để học hỏi kinh nghiệm của nhau. Tuy nhiên, các doanh nghiệp còn đang thiếu các kênh thông tin và cơ chế hỗ trợ để liên kết, chưa có một cổng thông tin toàn diện về ngành để doanh nghiệp tìm kiếm đối tác hợp tác hiệu quả.

Doanh nghiệp dệt may, da giày quan tâm đầu tư trang thiết bị hiện đại và nâng cao hiệu quả quản trị thông qua áp dụng các tiêu chuẩn quản lý. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp chủ động phát triển, ứng dụng các giải pháp logistics nâng cao hiệu quả quản trị doanh nghiệp trong tình hình mới, nhằm tối ưu hóa chi phí, tăng sức cạnh tranh cho sản phẩm.

Hộp 3: Mô hình vận hành logistics của Tổng công ty May Nhà Bè

Đại diện Tổng công ty cổ phần May Nhà Bè cho biết Tổng công ty đã thành lập Công ty NBC Logistics để tự vận chuyển, bốc dỡ và làm các thủ tục xuất nhập khẩu cho sản phẩm của doanh nghiệp. Công ty NBC Logistics đã mang lại hiệu quả lớn, giúp tiến gần hơn mục tiêu phát triển toàn diện của Tổng công ty cổ phần May Nhà Bè.

Để thuận tiện cho việc giao dịch các thủ tục, NBC Logistics mở văn phòng đại diện ở Thượng Hải (Trung Quốc), nhiều doanh nghiệp dệt may khác đã tìm đến để thuê làm dịch vụ xuất nhập khẩu. Đến nay, việc tự làm dịch vụ logistics cho khoảng 70% hàng hóa đã giúp Tổng công ty cổ phần May Nhà Bè tiết kiệm được nhiều chi phí. Nếu chi phí cho việc xuất nhập khẩu trước đây công ty mất khoảng 6 tỷ đồng thì nay chỉ mất dưới 4 tỷ đồng mỗi năm.

Theo đại diện doanh nghiệp này, nhiều hãng tàu làm dịch vụ thu phụ phí cao, theo cách của họ thì một lô hàng có thể mất đến 100 USD/khối cho hàng hóa gom về từ Hong Kong, Trung Quốc, Ấn Độ, nhưng sau khi thành lập bộ phận chuyên về logistics, hàng hóa từ các thị trường này được gom lại thành từng container và đưa về. Như vậy, thay vì phải trả 1.000 USD cho 10 lô hàng, hiện Nhà Bè chỉ mất từ 160 - 170 USD cho 10 lô. Sau 5 năm thành lập, bộ phận logistics đã giúp công ty tiết kiệm được từ 12 - 14 tỷ đồng mỗi năm.

Nguồn: <http://www.gatexo20.com.vn/tin-tuc/nganh-det-may-bat-tay-voi-logistics-de-nang-cao-suc-canhh-tranh-2>

²³ <https://thitruongtaichinhthiente.vn/det-may-da-giay-sau-1-nam-Covid-19-huong-toi-hinh-thanh-chuoi-cung-ung-giam-phu-thuoc-nhap-khau-32818.html>, truy cập ngày 10/11/2021

Khảo sát ngành cho thấy hầu hết các doanh nghiệp trong ngành dệt may đã áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001- 2000; hệ thống quản lý môi trường ISO 14000; hệ thống trách nhiệm xã hội SA8000, quản lý phòng thí nghiệm ISO/IEC 17025... Gần đây, nhiều doanh nghiệp thành công trong áp dụng tích hợp 3 hệ thống: ISO 9001-2000, ISO 14000, SA 8000, như: May Đức Giang, Hưng Yên, Thăng Lợi... Việc áp dụng hệ thống quản lý đã giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí hàng chục tỷ đồng mỗi năm.

Đối với hệ thống tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm và phương pháp thử, phần lớn doanh nghiệp dệt may xuất khẩu sử dụng tiêu chuẩn theo yêu cầu của khách hàng. Đó là các tiêu chuẩn quốc tế đang được sử dụng rộng rãi trên thế giới: tiêu chuẩn châu Âu (EN); tiêu chuẩn Hoa Kỳ (ASTM và AATCC); tiêu chuẩn Nhật Bản (JIS)... Việc áp dụng các hệ thống tiêu chuẩn trên đã giúp cho công tác quản lý chất lượng tại các đơn vị đi vào nền nếp, cải thiện năng suất, chất lượng sản phẩm. Ngoài ra, doanh nghiệp không ngừng đầu tư trang thiết bị, máy móc hiện đại, như dây chuyền sản xuất vải denim của Tổng công ty Dệt may Hà Nội; dây chuyền kéo sợi của Công ty Cổ phần Sợi Phú Bài; dây chuyền may comple của Tổng công ty May Nhà Bè... Các dây chuyền, nhà máy sau khi đi vào hoạt động đã sản xuất ra những sản phẩm chất lượng cao, đáp ứng yêu cầu xuất khẩu. Thêm nữa, nhiều phần mềm phục vụ công tác thiết kế sản phẩm như Gerber, Lectra, Nedgraphics, EAT... đã được mua và phát triển để phục vụ công tác thiết kế, quản lý.

Các doanh nghiệp tối ưu hóa chuỗi cung ứng thông qua đầu tư vào logistics, áp dụng mô hình sản xuất tinh gọn, giúp tiết kiệm chi phí, tăng năng lực cạnh tranh cho hàng hóa xuất khẩu. Hàm lượng giá trị gia tăng trong sản phẩm dệt may xuất khẩu của Việt Nam hiện nay đã ngày càng gia tăng, đồng thời giảm chi phí logistics đóng vai trò quan trọng giúp tăng khả năng cạnh tranh cho hàng xuất khẩu. Ngoài mở rộng quy mô sản xuất trên cơ sở áp dụng công nghệ tiên tiến, các doanh nghiệp dệt may còn quan tâm đến quản lý chi phí logistics vận chuyển thông qua sử dụng dịch vụ logistics trọn gói chủ động trong quản lý cung ứng nguồn nguyên liệu, kiểm soát được thời gian giao-nhận hàng, làm chủ được thị trường và tăng sức cạnh tranh trên thị trường.

Để nâng cao hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng, nhất là giảm bớt chi phí trong hoạt động logistics, trên thực tế, đã có những doanh nghiệp dệt may lớn chủ động tìm giải pháp và đã thành công trong tiết giảm chi phí logistics. Trong đó, một số doanh nghiệp dệt may đã quay sang hướng “tự thực hiện” bằng cách thành lập bộ phận, công ty con hoạt động logistics để thực hiện các hoạt động vận chuyển, bốc dỡ và làm các thủ tục xuất nhập khẩu cho sản phẩm của doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, ứng dụng và thực hiện hoạt động logistics ngược nhằm phát triển bền vững trong sản xuất được doanh nghiệp ngành dệt may, da giày thực hiện khá phổ biến để quản lý dòng chảy của hàng hóa từ người tiêu thụ cuối cùng trở về nơi sản xuất. Đó là quá trình các doanh nghiệp thu hồi hàng hóa bị trả lại, tận dụng phế liệu, phế phẩm từ vật liệu đóng gói, vận chuyển, nguyên vật liệu tái chế thu được từ người tiêu thụ cuối cùng. Hoạt động logistics

ngược mang đến nhiều lợi ích cho sự phát triển bền vững của doanh nghiệp và cũng là trách nhiệm với xã hội của doanh nghiệp. Trong chuỗi hoạt động logistics ngược, có nhiều hoạt động doanh nghiệp chủ động tổ chức và thực hiện thay vì thuê ngoài nhằm tiết kiệm chi phí vật chất và thời gian.

4.2.3. Logistics trong ngành chế biến nông, thủy sản

Doanh nghiệp chế biến nông sản Việt Nam được xem là đầu tàu trong dẫn dắt chuỗi giá trị nông sản phát triển theo hướng sản xuất hàng hóa quy mô lớn, ứng dụng khoa học công nghệ, nâng cao hiệu quả, năng lực cạnh tranh và phát triển thương hiệu nông sản Việt Nam.

Nhiều ngành hàng đã hình thành được nền tảng công nghiệp chế biến, như rau quả có trên 150 cơ sở với tổng công suất thiết kế trên 1 triệu tấn sản phẩm/năm, cùng với hàng ngàn cơ sở sơ chế/chế biến quy mô nhỏ... Đối với lúa gạo, trừ một phần được sơ chế, chế biến nhỏ lẻ, phân tán, phục vụ tiêu dùng trong dân, thì đa phần (trên 60%) sản lượng được chế biến tại gần 600 cơ sở xay xát công nghiệp. Hầu như toàn bộ sản lượng lúa (khoảng 21 triệu tấn, trừ lượng nhỏ lúa thực phẩm và lúa chế biến trong các lò mật thủ công) đều được chế biến tại hơn 40 nhà máy đường công nghiệp, hàng năm sản xuất trên 1,5 triệu tấn đường. Lĩnh vực cà phê có 239 doanh nghiệp chế biến công nghiệp, hàng năm thu mua hầu hết sản lượng khoảng 2 triệu tấn/năm của toàn bộ gần 700 nghìn ha cà phê. Lĩnh vực thủy sản có 636 cơ sở chế biến, xử lý hầu hết sản lượng thủy sản hàng năm trên 8 triệu tấn, sản xuất trên 3 triệu tấn sản phẩm chế biến. Ngành chế biến gỗ có 4.500 cơ sở công nghiệp, mỗi năm tiêu thụ 40 triệu m³ gỗ...

Từ năm 2016 đến 2020, công nghiệp chế biến nông lâm thủy sản phát triển nhanh cùng với ứng dụng công nghệ cao để giảm chi phí, nâng cao giá trị gia tăng. Đồng thời, thực hiện các giải pháp đẩy mạnh áp dụng cơ giới hóa, giảm tổn thất trong nông nghiệp. Phát triển công nghiệp chế biến không đơn thuần là phát triển dây chuyền sấy, ép nước mà còn phải đầu tư công nghệ xử lý, bảo quản sau thu hoạch và phát triển logistics, phục vụ vận chuyển rau quả.

Công nghiệp chế biến đã tạo ra nhiều sản phẩm mới, chất lượng và an toàn cho người sử dụng, đặc biệt là thời hạn sử dụng lâu nên không bị ảnh hưởng nhiều khi chuỗi cung ứng bị đứt gãy. Tuy nhiên, trên thực tế, ngành chế biến chỉ mới đáp ứng sơ chế 8 - 10% sản lượng rau quả sản xuất ra hàng năm. Đến nay, hơn 85% rau quả xuất khẩu chưa qua chế biến; sản phẩm được tiêu thụ vẫn ở dạng tươi hoặc sơ chế là chủ yếu, tổn thất sau thu hoạch còn quá cao khoảng trên 20%.

Logistics giữ vai trò kết nối các khâu trong chuỗi giá trị hàng hóa nói chung và càng trở nên quan trọng trong chuỗi giá trị nông sản, bởi việc đảm bảo chất lượng sản phẩm đến tay người tiêu dùng cuối cùng phụ thuộc vào sự phối kết hợp nhuần nhuyễn giữa các khâu, các mắt xích trong chuỗi.

Việt Nam là quốc gia có thế mạnh về sản xuất nông sản, nhưng đa phần hàng nông sản mang tính thời vụ. Nếu không có kho bảo quản phù hợp hoặc qua sơ chế, chế biến, sản

phẩm sẽ rất mau hỏng, vì vậy, rất cần kho bãi bảo quản tốt. Đồng thời, nông sản tươi cũng cần một hệ thống logistics có chuỗi cung ứng, vận chuyển lạnh để giúp các sản phẩm như rau quả, thịt, cá tươi, hoa tươi, trái cây tươi giữ nguyên giá trị. Như vậy, thách thức lớn đặt ra cho các doanh nghiệp là phải phát triển có hiệu quả các hoạt động logistics tại doanh nghiệp từ khâu thu hoạch, gom hàng, vận chuyển, bảo quản, kho hàng và trong chế biến.

Dịch Covid-19 diễn biến khó lường đang tác động tiêu cực đến sản xuất nông nghiệp và chuỗi cung ứng nông sản. Các khó khăn trong lưu thông, chế biến đều tác động đến đầu ra của sản phẩm, giảm giá thành sản phẩm. Nguồn cung các sản phẩm nông, lâm, thủy sản đã tác động đến hoạt động sản xuất, thậm chí khó khăn cho các doanh nghiệp chế biến, xuất khẩu. Nhu cầu thị trường vẫn lớn nhưng do dịch bệnh phức tạp, nhiều vùng nguyên liệu bị phong tỏa, giãn cách, việc thu hoạch, sản xuất bị ảnh hưởng nên công suất tại các nhà máy chế biến nông, thủy sản giảm còn 50%. Dự báo, xuất khẩu các mặt hàng chủ lực như rau quả, thủy sản, gạo... trong nửa cuối năm sẽ tiếp tục giảm mạnh do vùng nguyên liệu không được chăm sóc.

Trong bối cảnh dịch bệnh, ngoài kênh truyền thống, địa phương và ngành chức năng cũng đã đẩy mạnh kết nối tiêu thụ sản phẩm qua các sàn thương mại điện tử. Một số mặt hàng nông sản khác của địa phương đã được giao dịch mua bán trực tuyến. Cơ quan chức năng hướng dẫn doanh nghiệp, cơ sở sản xuất xây dựng quy trình đóng gói - kết nối - giao nhận và kỹ thuật tác nghiệp cho chủ thể khi giao dịch mua-bán trên sàn điện tử; thống nhất cách thức đóng gói, bảo quản, giao - nhận và bán hàng để đảm bảo chất lượng và minh bạch hóa các thông tin sản phẩm²⁴.

Bản thân nhiều doanh nghiệp chế biến nông sản đã tham gia sâu vào chuỗi sản xuất và ý thức được tầm quan trọng của bảo đảm chất lượng sản phẩm nên tập trung cải tiến sản xuất, nâng cao chất lượng, áp dụng công nghệ cao trong sản xuất, chế biến, bảo quản, đóng gói, vận chuyển, tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu, đáp ứng được yêu cầu ngày càng khắt khe của các thị trường xuất khẩu cũng như cạnh tranh ở thị trường nội địa. Bên cạnh đó, chuyển đổi số trong chế biến nông sản là hết sức quan trọng nhằm mang đến những giá trị mới và bền vững, đối mặt với thách thức từ dịch bệnh và biến đổi khí hậu. Ví dụ như bằng cảm biến và hệ thống quản trị dữ liệu lớn, Internet vạn vật và trí tuệ nhân tạo, việc thu thập, kiểm tra và phân phối tài nguyên nông nghiệp được đơn giản hóa.

4.2.4. Logistics trong thương mại

❖ Đối với bán lẻ trực tiếp

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, thị trường bán lẻ Việt Nam đã có bước tiến lớn với doanh thu bán lẻ và dịch vụ tiêu dùng liên tục tăng trưởng với mức hai con số qua các năm. Trong lĩnh vực bán lẻ, các doanh nghiệp sử dụng nhiều dịch vụ logistics cũng như thực hiện

²⁴ <https://bnews.vn/dut-gay-chuoi-cung-ung-lam-gi-de-khac-phuc/207495.html>, truy cập ngày 01/10/2021

các hoạt động logistics tại doanh nghiệp. Do đặc thù nổi bật nhất của bán lẻ là số lượng và chủng loại hàng hóa được phân phối rất lớn và đa dạng, người tiêu dùng đòi hỏi sản phẩm không chỉ đạt được kì vọng về giá cả và chất lượng mà còn phải sẵn có tại đúng nơi và đúng lúc mà họ cần.

Hiện nay, thách thức đối với các doanh nghiệp bán lẻ không chỉ là thu hút được nhiều khách hàng mà còn là cung cấp dịch vụ hàng đầu cho các khách hàng hiện tại. Điều này đã tạo ra áp lực và gia tăng mức độ phức tạp đối với hoạt động logistics tại các doanh nghiệp bán lẻ. Việc chủ động trong khâu vận chuyển, lựa chọn nhà cung cấp... vẫn còn nhiều hạn chế dẫn tới tỷ lệ hao hụt hàng hóa cao, chi phí cao làm giá bán bị đội lên ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh. Chi phí logistics tại các doanh nghiệp bán lẻ chiếm tỷ trọng khá lớn trong giá thành, dao động từ 10% đến 20%. Trong chi phí logistics, chi phí vận chuyển có tỷ lệ đóng góp cao nhất khoảng từ 60% đến 80%, ngoài ra các thành phần khác như chi phí xếp dỡ và lưu kho, chia đơn hàng.... Bên cạnh việc quyết định thuê ngoài một số dịch vụ logistics như vận tải hay xếp dỡ, phần lớn các công ty vẫn tự thực hiện các dịch vụ có ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh chính, trong khâu thu mua, kho hàng, khai báo hải quan và đóng gói hàng. Để tối ưu hoá trong phát triển và sử dụng các hoạt động và dịch vụ logistics, nhiều doanh nghiệp duy trì cả 2 hình thức là thuê ngoài một số dịch vụ và tự làm một số hoạt động logistics cơ bản không có yêu cầu cao và phức tạp trong điều kiện cụ thể của doanh nghiệp mình.

❖ Hoạt động logistics tại doanh nghiệp bán lẻ trực tiếp

Hoạt động mua, với doanh nghiệp bán lẻ, sự đa dạng về mặt hàng kinh doanh đóng vai trò quan trọng. Chính vì vậy, bên cạnh các sản phẩm trong nước, các doanh nghiệp bán lẻ còn phân phối rất nhiều sản phẩm có nguồn gốc từ nước ngoài. Với các sản phẩm mua từ nước ngoài, cần phải đặt lịch tàu hoặc máy bay để vận chuyển hàng hóa nên thời gian quay vòng thường khá dài. Còn với các sản phẩm mua trong nước, các doanh nghiệp bán lẻ thường có bộ phận thu mua riêng và các tiêu chí đánh giá nhà cung cấp phải đảm bảo cung cấp đầy đủ các giấy tờ chứng nhận, chất lượng hàng hóa, giao hàng đúng thời gian, giá cả hợp lý, thời gian công nợ dài. Ví dụ, đối với mặt hàng thực phẩm tươi sống, chuỗi cung ứng thực phẩm tươi sống cho các siêu thị đang trong giai đoạn phát triển mạnh mẽ, thu hút được nhiều khách hàng từ chuỗi truyền thống bằng khả năng đáp ứng nhu cầu mua sắm đồng bộ tốt hơn, đồng thời đảm bảo tính tiện lợi cao hơn. Các nguồn cung thực phẩm tươi sống cho siêu thị rất đa dạng, từ nhà nhập khẩu, nhà sản xuất, nông hộ, người gom hàng.

Hoạt động vận chuyển, tại các doanh nghiệp bán lẻ, hoạt động vận chuyển được thực hiện để cung cấp hàng hóa cho các nhà kho/trung tâm phân phối và bổ sung hàng hóa cho các cửa hàng/cơ sở bán lẻ trong mạng lưới logistics của doanh nghiệp. Hoạt động vận chuyển tại các doanh nghiệp bán lẻ được tổ chức theo 2 hình thức cơ bản: vận chuyển tập trung và vận chuyển trực tiếp đến cửa hàng. Với hình thức tập trung, nhà cung cấp cung cấp số lượng lớn hàng hóa cho trung tâm phân phối của nhà bán lẻ. Tùy thuộc vào quy mô, hình thức vận chuyển này có thể chiếm tỷ lệ từ 50-80% tại các doanh nghiệp bán lẻ, thậm chí có thể lên tới

hơn 90% đối với các doanh nghiệp có quy mô lớn. Ngoài việc tập trung hóa, các sản phẩm có thể được chuyển đến các cửa hàng trực tiếp từ các nhà cung cấp. Tại một số doanh nghiệp bán lẻ, hình thức này có thể chiếm tới 30% tổng lượng hàng hóa.

Hoạt động dự trữ, do phải đảm bảo lượng hàng hóa lớn và đa dạng, đảm bảo tính sẵn có của hàng hóa trong cung ứng nên chính sách dự trữ và tồn kho mang ý nghĩa rất lớn với doanh nghiệp. Quản lý dự trữ theo chủng loại hàng hóa, theo thời gian và áp dụng mô hình JIT (đúng thời điểm - just in time) đã nâng cao hiệu quả quản lý kho hàng lên nhiều lần.

Hoạt động kho hàng, xu hướng chung của các doanh nghiệp bán lẻ hiện nay là hệ thống quản lý và tác nghiệp trong kho được xây dựng càng đơn giản càng tốt, giúp nhân viên dễ dàng thao tác lấy hàng, sắp xếp hàng và giao hàng mà không tốn nhiều thời gian đào tạo. Các áp dụng tính toán vòng quay hàng tồn kho cũng không áp đặt theo công thức chung mà tùy thuộc vào từng doanh nghiệp để có cách tính thay đổi cho phù hợp.

Hoạt động logistics tại cửa hàng, các doanh nghiệp bán lẻ có các phương tiện vật chất hữu hình và dịch vụ tiện ích nên đã đáp ứng được độ tin cậy của khách hàng. Điểm mạnh này được thể hiện rõ ràng nhất trong hệ thống phương tiện, thiết bị hỗ trợ hoạt động cung ứng hàng hóa tại các cửa hàng/điểm bán lẻ. Hoạt động logistics tại cửa hàng được đặc trưng bởi hệ thống nội bộ của một doanh nghiệp bán lẻ ở cấp cửa hàng. Tỷ lệ chi phí của hoạt động logistics tại cửa hàng trên tổng chi phí của doanh nghiệp bán lẻ có thể lên tới 50%, đó là lý do vì sao logistics tại cửa hàng có thể được coi là một động lực lợi nhuận chính cho các nhà bán lẻ hiện nay

❖ **Đối với thương mại điện tử**

Hình thức mua sắm trực tuyến có 2 nhóm sản phẩm trao đổi được phân chia cụ thể. Nhóm thứ nhất là các sản phẩm vô hình có thể số hóa, chuyển giao trên nền tảng Internet như các sản phẩm nhạc, phần mềm máy tính, trò chơi và các tiện ích của trò chơi trực tuyến... Nhóm thứ hai là các sản phẩm hữu hình, có trọng lượng, thể tích, không thể số hóa được như quần áo, dụng cụ, thiết bị gia đình, thiết bị điện tử, điện lạnh...

Thời gian qua, nhờ sự phát triển bùng nổ của nền tảng số và tác động của các hoạt động chống dịch như giãn cách, thói quen tiêu dùng và mua sắm của người tiêu dùng từ mua hàng trực tiếp sang mua hàng trực tuyến đã có sự chuyển biến mạnh mẽ. Các trang thương mại điện tử như Tiki, Sendo, Lazada, Shopee... hoạt động sôi nổi. Quá trình giao dịch mua bán trên mạng với các mặt hàng thiết bị y tế, khẩu trang, nước rửa tay, thực phẩm... được ghi nhận mức tăng rất mạnh. Điều đó đã góp phần giúp một bộ phận logistics đang bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19 không bị thiệt hại quá sâu.

Bên cạnh sự phát triển bùng nổ của thương mại điện tử, vận tải và logistics trong thương mại điện tử của Việt Nam cũng có bước chuyển mình mạnh mẽ. Sự gia tăng lưu lượng hàng hóa giao dịch qua các kênh trực tuyến khiến nhu cầu vận tải, logistics và giao hàng tăng cao. Trong thương mại điện tử, dù giao dịch được thực hiện trên môi trường mạng nhưng dịch

vụ logistics và chuyển phát chính là mắt xích không thể thiếu để hoàn thành các đơn hàng thương mại điện tử của nhóm sản phẩm hữu hình. Hệ thống logistics giữ vai trò quan trọng giúp liên kết và tối ưu toàn bộ quá trình sản xuất và lưu thông trên phạm vi rộng, xuyên biên giới, từ trong quốc gia, trong khu vực và đến toàn thế giới. Đối với toàn bộ quá trình lưu thông, phân phối hàng hóa, việc ứng dụng hệ thống logistics là một bước phát triển cao hơn của dịch vụ giao nhận kho vận, dịch vụ vận tải đa phương thức. Vận tải đa phương thức đã liên kết được tất cả các phương thức vận tải với nhau để phục vụ cho nhu cầu cung ứng và tiêu thụ của nhà sản xuất, nhà phân phối cũng như nhu cầu đối với sản phẩm của người tiêu dùng. Với các doanh nghiệp thương mại điện tử, giao nhận do doanh nghiệp đảm nhận giúp tiết giảm thời gian xử lý đơn hàng, giảm chi phí vận hành và tạo nên sự khác biệt trong dịch vụ cung ứng.

Nhiều tập đoàn và doanh nghiệp bán lẻ như Vincommerce, Thế giới di động, FPT, Lotte, Aeon... đang định hướng phát triển E-commerce. Với tiềm năng đầy triển vọng, thương mại điện tử Việt Nam cũng thu hút các đại gia đầu ngành của thế giới như Alibaba, Amazon... gia nhập vào thị trường, điều này cũng khiến cho lĩnh vực logistics trở nên sôi động hơn.

Hiện nay, tỷ lệ chi phí dành cho dịch vụ logistics và chuyển phát tại Việt Nam còn khá cao trong các giao dịch sản phẩm hữu hình của thương mại điện tử; mặt khác, người tiêu dùng ít nhiều còn e ngại về thời gian giao hàng không đúng cam kết, khó truy vết người bán hay khâu trả lại hàng còn nhiều phức tạp, dẫn đến giá mua hàng trực tuyến không thấp hơn nhiều so với mua hàng theo phương thức truyền thống. Giao hàng chặng cuối là cực kỳ quan trọng đối với các doanh nghiệp thương mại điện tử do khách hàng luôn mong đợi giao hàng nhanh chóng và đáng tin cậy. Hiện tại, một số nền tảng thương mại điện tử đã phát triển hoạt động logistics riêng bao gồm kho bãi, bao gói hàng hoá và vận chuyển. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp tham gia vào thương mại điện tử không thể tự phát triển toàn bộ các hoạt động logistics cho doanh nghiệp mình, tạo ra nhu cầu cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL. Các doanh nghiệp như Shopee và Sendo sử dụng các đối tác 3PL như Giao hàng tiết kiệm, giao hàng nhanh v.v.

Tuy là một lĩnh vực đang phát triển, dịch vụ logistics ở Việt Nam cũng có nhiều thách thức phải đối mặt. Một số doanh nghiệp (như Lazada) có mạng lưới giao hàng riêng, nhưng cũng có những hạn chế. Ngay cả khi có mạng lưới logistics của riêng mình, doanh nghiệp vẫn phải dựa vào các đối tác 3PL để thực hiện các đơn đặt hàng của thương mại điện tử. Bên cạnh đó, Việt Nam chủ yếu là nền kinh tế dựa trên tiền mặt, với hầu hết các giao dịch được thực hiện bằng tiền mặt để thanh toán. Các doanh nghiệp thương mại điện tử buộc phải dựa vào tiền mặt khi giao hàng, dẫn đến chi phí hoạt động cao hơn.

Trên nền tảng giao dịch thương mại điện tử, các hãng cũng phải đối mặt với tình trạng sản phẩm bị trả lại, đổi, hỏng. Ngoài ra, 75% đơn hàng thương mại điện tử hàng ngày được giao dịch ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, những nơi có lượng truy cập lớn, làm tăng chi phí. Hơn nữa, khung pháp lý và các quy định liên quan đến lĩnh vực logistics vẫn còn nhiều khó khăn và

phức tạp. Các vấn đề chẳng cuối phải được giải quyết và việc vận chuyển hàng hóa đến các vùng xa, nông thôn cũng là một thách thức. Những vấn đề này trở nên rõ ràng hơn khi các doanh nghiệp bán lẻ tìm cách giành được chỗ đứng bên ngoài các thành phố lớn có trình độ mua sắm và tiêu dùng cao như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng...

Trong bán lẻ truyền thống, giới hạn bán kính phục vụ của nhà bán lẻ là nhân tố quyết định đặc điểm khách hàng và các nỗ lực cung ứng dịch vụ, thì trong thương mại điện tử, thị trường được mở rộng không giới hạn. Khách hàng tại một quốc gia có thể đặt mua một sản phẩm hàng hoá bất kỳ tại quốc gia khác qua website, thông tin đơn hàng sẽ được truyền đi và chấp nhận với tốc độ gần như tức thời. Tuy nhiên, hàng hóa không thể đến khách hàng ngay lập tức mà vẫn cần vượt qua khoảng cách địa lý nhất định để đến tay khách hàng. Toàn bộ các hoạt động nhằm hỗ trợ việc di chuyển hàng hóa từ nơi cung ứng đến nơi tiêu dùng qua các giao dịch mua bán điện tử được gọi là hoạt động e-logistics.

Đặc thù của thương mại điện tử là có độ phủ thị trường rộng, độ phân tán hàng hóa cao, quy mô nhỏ lẻ, tần suất mua lớn, mặt hàng đa dạng, thường yêu cầu thời gian giao hàng nhanh chóng, miễn phí và thu tiền tận nơi. Các dòng di chuyển hàng hóa lúc này mở rộng đáng kể về phạm vi, khoảng cách, tính phức tạp, nên e-logistics có những khác biệt rất lớn với logistics truyền thống, nếu không được tổ chức tốt thì hiệu quả của mô hình này sẽ giảm đáng kể.

Với lợi ích của phân phối trực tuyến là không phụ thuộc vào thời gian và địa điểm cung cấp, do khách hàng có thể truy cập các thông tin về hàng hóa và kết nối giao dịch thông qua mọi thiết bị di động như máy tính cầm tay, sách điện tử, điện thoại di động... có khả năng truy cập Internet. Điều này giúp nhà bán lẻ hoặc nhà sản xuất liên hệ trực tiếp với khách hàng và đáp ứng mong muốn mua hàng của khách ngay lập tức và vào bất kỳ thời điểm nào. Đồng thời tạo ưu thế về giá và chi phí từ việc sản xuất, lưu kho, và phân phối ở mức chi phí thấp hơn. Chính vì vậy trong thương mại điện tử B2C các hoạt động e-logistics sẽ trở nên rất quan trọng

Lưu kho, quản lý và duy trì dự trữ cần đảm bảo chính xác, linh hoạt, yêu cầu cao trong áp dụng các loại máy móc thiết bị tự động và sử dụng các hệ thống phần mềm quản lý kho. Nhằm hỗ trợ tối đa cho các hoạt động nhận hàng, kiểm tra hàng hóa, gắn nhãn/mã vạch, phân loại, thiết lập danh mục hàng đảm bảo về thời gian, tốc độ.

Chuẩn bị đơn hàng, mức độ ứng dụng công nghệ cơ giới hóa và tự động hóa vào khâu này hết sức quan trọng vì sẽ cho phép tăng năng suất cung ứng, nâng cao tính chính xác, giảm thời gian chờ đợi của khách, nâng cao hiệu quả bán hàng.

Giao hàng, gồm điều phối đơn hàng, xuất hàng từ kho cho khách hàng hoặc bên chuyển phát, cập nhật thông tin tới khách hàng. Các doanh nghiệp bán lẻ B2C có thể tự tiến hành hoạt động giao hàng nếu có đủ chi phí và kinh nghiệm để xây dựng, đào tạo và quản lý đội ngũ giao hàng. Nhưng các doanh nghiệp nhỏ thì thường thiếu năng lực này nên sẽ phải thuê

các dịch vụ giao nhận từ các công ty logistics bên thứ ba. Khi giao hàng, doanh nghiệp bán lẻ B2C thường sử dụng một số phương thức giao hàng khác nhau, các phương thức này quyết định số lượng dịch vụ logistics và mức độ tham gia ít hay nhiều của doanh nghiệp vào các giao dịch điện tử.

Giao hàng tại kho của người bán, buy online, pick-up in-store hay mua hàng online, khách đến lấy hàng tại cửa hàng. Cách này khách hàng đến tận kho, cửa hàng của nhà cung cấp để thanh toán và nhận hàng. Đây là phương thức sơ khai nhất của thương mại điện tử và không thuận tiện cho khách hàng. Tuy nhiên các khách hàng không có khả năng cung ứng dịch vụ logistics vẫn có thể sử dụng.

Giao hàng tại địa chỉ người mua, buy online, ship to store hay mua hàng online, giao hàng tận nhà. Cho phép hàng hóa được giao đến vị trí khách hàng yêu cầu, tạo thuận lợi cho khách hàng nhưng lại làm tăng chi phí và nguồn lực logistics đáng kể. Lúc này nhà bán lẻ B2C sẽ phải chịu toàn bộ chi phí vận chuyển và giao hàng, trong trường hợp còn hạn chế về vốn và năng lực giao nhận vận chuyển thì rất khó thực hiện.

Dropshipping, giao hàng bỏ qua khâu vận chuyển là mô hình rất tối ưu, cho phép doanh nghiệp mua sản phẩm cá biệt từ người bán buôn và chuyển trực tiếp đến khách hàng của doanh nghiệp. Doanh nghiệp bán lẻ B2C chỉ đơn giản là hợp tác với nhà cung cấp có khả năng vận chuyển và liệt kê danh mục hàng hóa của họ có để bán. Sau đó, khi nhận được đơn đặt hàng, đơn này sẽ được chuyển tiếp tới các nhà cung cấp để thực hiện. Các nhà cung cấp sẽ xuất xưởng sản phẩm trực tiếp từ nhà kho của họ tới khách hàng của doanh nghiệp và doanh nghiệp chỉ trả phí vận chuyển cho đơn hàng. Lợi ích của dropshipping là không cần nhiều vốn, không tồn kho, quay vòng vốn nhanh, không có áp lực về thời gian. Đặc biệt nó phù hợp với các doanh nghiệp bán lẻ B2C hoàn toàn thiếu mạng lưới nhà kho, phương tiện vận tải, đội ngũ giao hàng vì đã tận dụng được toàn bộ năng lực logistics của nhà cung ứng.

Tuỳ theo quy mô, trình độ và đặc điểm của doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong từng lĩnh vực, có thể phát triển các hoạt động logistics tại doanh nghiệp của mình để chủ động và nâng cao hiệu quả, nhưng điểm mấu chốt và tiên quyết là phải phát triển nguồn nhân lực logistics và nâng cao năng lực ứng dụng khoa học và công nghệ vào các hoạt động logistics tại doanh nghiệp. Tuy nhiên, lựa chọn thực hiện giải pháp phát triển hoạt động logistics của doanh nghiệp hay thuê ngoài dịch vụ logistics hoàn toàn phụ thuộc vào khả năng, năng lực tài chính, chuyên môn, nguồn nhân lực hay chiến lược phát triển của doanh nghiệp, trong bối cảnh đại dịch Covid-19 đã và đang tác động phá vỡ các cấu trúc chiến lược của phân công lao động, chuyên môn hoá và hợp tác trên các cấp độ địa phương, khu vực, quốc gia và quốc tế.

CHƯƠNG V: **HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ LOGISTICS**



5.1. Ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics

5.1.1. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong quản lý nhà nước về logistics

Quyết định 749/QĐ-TTg ban hành ngày 03/6/2020 phê duyệt “Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030” với các mục tiêu cơ bản đến năm 2025, trong đó định hướng Việt Nam thuộc nhóm 50 nước dẫn đầu về công nghệ thông tin (IDI) và thuộc nhóm 35 nước dẫn đầu về đổi mới sáng tạo (GII). Qua hơn 1 năm thực hiện, chương trình chuyển đổi số quốc gia đã có nhiều tác động tích cực đến các cơ quan quản lý nhà nước của các Bộ, ngành và địa phương nói chung và trong lĩnh vực logistics nói riêng.

- **Bộ Công Thương:** triển khai hoạt động nâng cấp Cổng thông tin điện tử về FTA. Ngày 14/05/2021, Bộ Công Thương đã ký kết thỏa thuận hợp tác về chuyển đổi số giữa Bộ Công Thương và Tập đoàn Viettel.

- **Bộ Giao thông vận tải:** ban hành Quyết định số 2269/QĐ-BGTVT ngày 8/12/2020 phê duyệt “Chương trình Chuyển đổi số Bộ Giao thông vận tải đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”. Theo đó, mục tiêu đến năm 2025 sẽ hình thành được cơ sở hạ tầng dữ liệu của ngành Giao thông vận tải, cụ thể:

- + Cơ sở dữ liệu nền tảng dùng chung được kết nối, tích hợp dữ liệu từ các hệ thống nghiệp vụ chuyên dùng nhằm cung cấp thông tin phục vụ quản lý, điều hành giao thông vận tải tới được người ra quyết định đầy đủ, kịp thời và chính xác.
- + 100% hồ sơ thủ tục hành chính giải quyết thuộc thẩm quyền giải quyết của Bộ Giao thông vận tải được quản lý theo dõi tiến độ xử lý trên Cổng dịch vụ công và hệ thống một cửa điện tử; tất cả các dịch vụ công phổ biến liên quan tới nhiều người dân và doanh nghiệp được thực hiện trực tuyến mức độ 3, 4 và được tích hợp lên Cổng dịch vụ công quốc gia; tối thiểu 50% số lượng bộ hồ sơ thực hiện tại Bộ Giao thông vận tải được nộp trực tuyến mức độ 3, 4.
- + 100% các tuyến đường bộ cao tốc có triển khai lắp đặt hệ thống quản lý, điều hành giao thông thông minh (ITS); hình thành được các trung tâm tích hợp quản lý, điều hành giao thông của đô thị thông minh tại các thành phố trực thuộc Trung ương và địa phương có nhu cầu.
- + Hệ thống thu phí điện tử không dừng (ETC) được triển khai đồng bộ tại tất cả các trạm thu phí trên toàn quốc, tiến tới xóa bỏ tất cả các làn thu phí sử dụng tiền mặt.
- + Tạo ra các nền tảng số kết nối dịch vụ vận tải đa phương thức, xây dựng chuỗi cung ứng logistics được làm chủ bởi doanh nghiệp của Việt Nam.
- + Nền kinh tế vận tải được vận hành chủ yếu trên phương thức số; mô hình kinh tế chia sẻ được triển khai rộng khắp trên tất cả các lĩnh vực vận tải.

+ Hệ thống giao thông thông minh được triển khai rộng khắp trên mạng lưới giao thông toàn quốc; có sự kết nối đồng bộ, liên thông kết cấu hạ tầng giao thông các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, hàng hải, đường thủy nội địa và hàng không.

- **Bộ Tài chính:** Ngày 26/01/2021, Bộ trưởng Bộ Tài chính đã ký Quyết định số 97/QĐ-BTC về phê duyệt chủ trương “Thuê dịch vụ công nghệ thông tin thực hiện Hải quan số”. Đây là chủ trương lớn để góp phần sớm hiện thực hóa mục tiêu xây dựng Hải quan Việt Nam hiện đại ngang tầm Hải quan các nước phát triển hàng đầu thế giới. Bên cạnh đó, Tổng cục Hải quan tiếp tục triển khai Cơ chế một cửa ASEAN và đang tiếp tục trao đổi thông tin chứng nhận xuất xứ (C/O) mẫu D điện tử với tất cả 9 nước ASEAN gồm: Singapore, Malaysia, Indonesia, Thái Lan, Brunei, Campuchia, Myanmar, Lào và Philippines thông qua Cơ chế một cửa ASEAN. Đồng thời, Tổng cục Hải quan cũng đẩy mạnh cải cách ứng dụng CNTT với việc xử lý hồ sơ trên Cổng Thông tin một cửa quốc gia (Theo Tổng cục Hải quan, từ 15/6-15/7/2021, số hồ sơ được xử lý trên Cổng Thông tin một cửa quốc gia xấp xỉ 80.000 bộ với khoảng gần 800 doanh nghiệp tham gia).

Có thể thấy, chuyển đổi số chính là cơ hội cho mỗi người Việt Nam và đất nước Việt Nam có được những sự phát triển đột phá. Tuy nhiên, chuyển đổi số muốn thành công cần xuất phát từ sự thay đổi về nhận thức và vai trò của người lãnh đạo tổ chức, doanh nghiệp cùng với chủ trương, chính sách từ cơ quan quản lý nhà nước để phát triển mạnh mẽ hệ sinh thái chuyển đổi số.

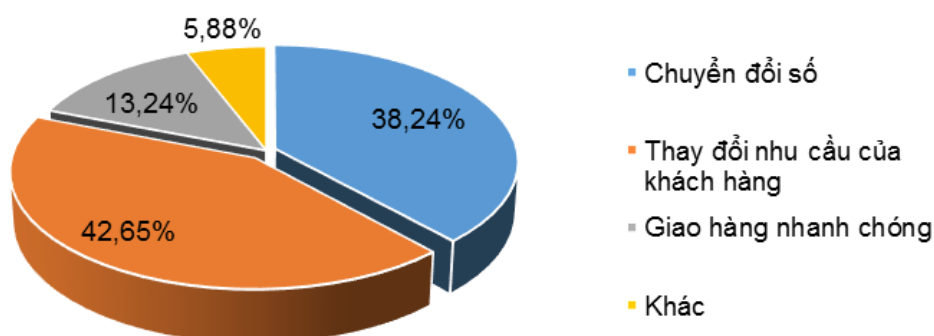
5.1.2. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong doanh nghiệp logistics

Xu hướng thúc đẩy chuyển đổi số cũng là mục tiêu của Đại hội Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam VLA nhiệm kỳ VIII (2021-2024): Hướng tới mục tiêu chuyển đổi số - sáng tạo - đổi mới. Với chủ trương này, VLA đã thành lập ban chuyên môn với tên gọi Ban Chuyển đổi số với định hướng xây dựng chiến lược và lập kế hoạch hành động hướng tới chuyển đổi số cho các doanh nghiệp hội viên.

Đại dịch Covid-19 cũng tạo ra động lực để các doanh nghiệp logistics thúc đẩy mạnh mẽ hơn nữa ứng dụng công nghệ thông tin và quá trình chuyển đổi số. Nhằm đánh giá tình hình ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số hiện nay của các doanh nghiệp logistics đặc biệt trong bối cảnh Covid-19, Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam (VLI) đã thực hiện khảo sát và phỏng vấn chuyên sâu với các nhóm doanh nghiệp logistics cung cấp các lĩnh vực dịch vụ logistics khác nhau: vận tải, kho bãi, trung tâm phân phối, giao hàng chặng cuối, chuyển phát nhanh, nền tảng giao hàng thông minh...Kết quả khảo sát cho thấy 38,24% doanh nghiệp cho rằng Covid-19 đã hình thành nhu cầu chuyển đổi số của các doanh nghiệp logistics, trong khi 42,65% doanh nghiệp cho rằng tác động của Covid-19 chính là làm thay đổi nhu cầu của khách hàng (chẳng hạn sử dụng giao dịch điện tử nhiều hơn, dịch vụ giao hàng thương mại điện tử...), ngoài ra còn có những xu hướng khác được

hình thành như thay đổi quan niệm điều hành doanh nghiệp logistics nhất là các công ty giao nhận nước ngoài; khả năng làm việc từ xa.

Hình 21: Đại dịch Covid-19 đã hình thành những xu hướng mới trên thị trường dịch vụ logistics



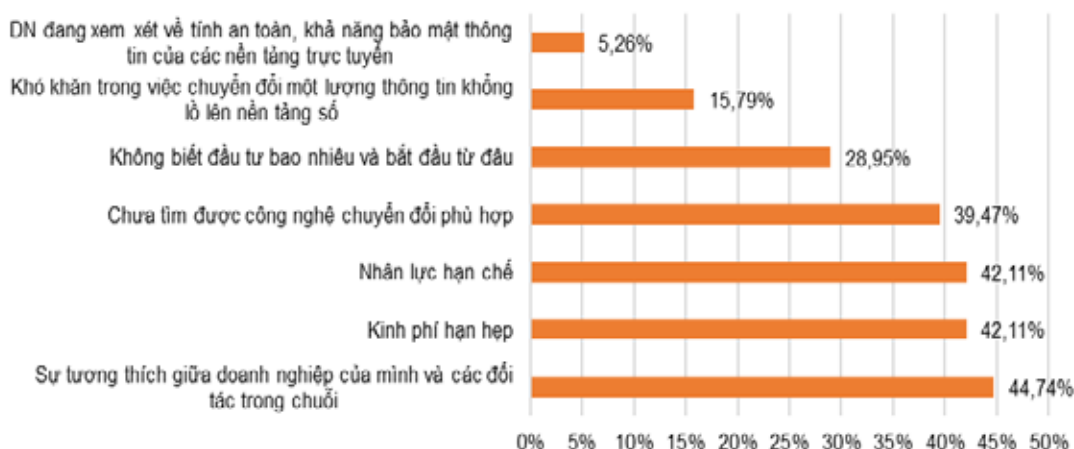
Nguồn: Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam - VLI (2021)

Các doanh nghiệp tham gia khảo sát thể hiện sự quan tâm và đánh giá vai trò quan trọng của chuyển đổi số, tuy nhiên, rào cản lớn nhất thúc đẩy doanh nghiệp thực hiện chuyển đổi số phát sinh từ những khó khăn sau đây: sự tương thích về công nghệ giữa doanh nghiệp của mình và các đối tác trong chuỗi dịch vụ logistics (44,74% doanh nghiệp), kinh phí hạn hẹp và nhân lực hạn chế (42,11%), chưa tìm được công nghệ chuyển đổi phù hợp (39,47%) và có 28,95% doanh nghiệp băn khoăn không biết nên dành kinh phí đầu tư như thế nào cho phù hợp và nên khởi đầu như thế nào. Ngoài ra, việc chuyển đổi lượng thông tin hiện hữu với khối lượng khổng lồ lên nền tảng số cũng là trở ngại cho 15,97% doanh nghiệp. Trong khi đó, các doanh nghiệp lại không chú trọng đến tính an toàn và khả năng bảo mật thông tin của các nền tảng trực tuyến khi chỉ có 5,26% doanh nghiệp cho rằng đây là cản trở cho quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp.

Kết quả khảo sát nêu trên cho thấy để thúc đẩy quá trình chuyển đổi số mạnh mẽ, cần có sự hợp tác chặt chẽ các doanh nghiệp với các đối tác trong mạng lưới toàn chuỗi dịch vụ để có thể có sự quyết định đúng đắn trong việc lựa chọn ứng dụng hay nền tảng phù hợp không chỉ cho việc vận hành doanh nghiệp mà còn tương thích với hệ thống của đối tác để có thể đảm bảo tính hiệu quả và thành công của chuyển đổi số. Kết quả phỏng vấn sâu cho thấy chuyển đổi số phụ thuộc rất nhiều vào tư duy của người lãnh đạo doanh nghiệp, và phải được xem như là chiến lược của các doanh nghiệp bao gồm cả doanh nghiệp vừa và nhỏ. Thực tế cho thấy, các doanh nghiệp có đặc điểm vận hành với số lượng dữ liệu quy mô lớn (big data) với số lượng đơn hàng có thể lên đến từ vài trăm ngàn đến 1 triệu đơn hàng/1 ngày trên địa bàn cả nước thì nhu cầu chuyển đổi số trở thành một vấn đề cấp thiết và là

điều kiện tiên quyết để thực hiện hoạt động vận hành, chẳng hạn như các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ chuyển phát hoặc giao hàng chặng cuối để đảm bảo đáp ứng nhu cầu giao hàng nhanh chóng và kịp thời.

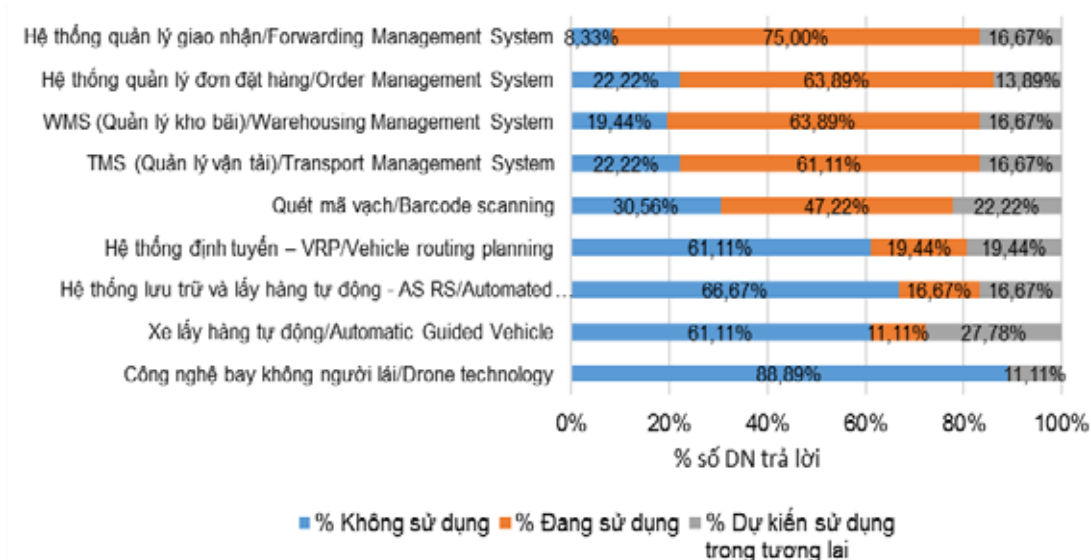
Hình 22: Những khó khăn đang gặp phải khi áp dụng chuyển đổi số tại doanh nghiệp



Nguồn: Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam - VLI (2021)

Mặc dù có rất nhiều khó khăn tác động đến việc ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số của các doanh nghiệp logistics Việt Nam, tuy nhiên kết quả khảo sát cho thấy các doanh nghiệp đã rất nỗ lực đầu tư và ứng dụng công nghệ thông tin cần thiết trong thực hiện dịch vụ logistics chủ yếu. Cụ thể như sau: 75% doanh nghiệp đang sử dụng FMS (phần mềm quản lý giao nhận); 63,89% doanh nghiệp đang sử dụng phần mềm OMS và WMS (phần mềm quản lý đơn hàng, phần mềm quản lý kho hàng); 61,11% doanh nghiệp đang sử dụng TMS (phần mềm quản lý vận tải). Tuy nhiên, những ứng dụng có thể tối ưu hóa công tác vận hành như VRP (hệ thống định tuyến phương tiện) hay hệ thống lưu trữ và lấy hàng tự động AS/RS hay xe lấy hàng tự động (Automatic guided vehicle) thì còn rất ít doanh nghiệp sử dụng với tỉ lệ tương ứng là 19,4%, 16,67% và 11,11% (Hình 23).

**Hình 23: Các ứng dụng công nghệ thông tin và xu hướng phát triển
mà các doanh nghiệp đang hoặc dự kiến cung cấp cho khách hàng sử dụng dịch vụ logistics**



Nguồn: Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam - VLI (2021)

Đặc biệt, ứng dụng công nghệ bay không người lái (Drone) hoàn toàn chưa được sử dụng tuy nhiên có 11,11% doanh nghiệp có kế hoạch sẽ sử dụng trong tương lai. Drone là thiết bị bay tự động đang được ứng dụng để giao hàng tại các thành phố lớn có mật độ dân cư cao phục vụ cho logistics đô thị. Ngoài ra, nhu cầu nâng cao hiệu suất xử lý hàng hóa tại các trung tâm phân phối và kho hàng nhằm giảm leadtime và tối ưu hóa thời gian và nhân lực cũng là động lực thúc đẩy 27,78% doanh nghiệp sẽ đầu tư sử dụng ứng dụng xe lấy hàng tự động như là một giải pháp giảm bớt phụ thuộc nhân lực và tăng cường tự động hóa.

Để nâng cao hiệu quả ứng dụng công nghệ thông tin và thúc đẩy quá trình chuyển đổi số thì doanh nghiệp logistics cần có những kế hoạch hành động và chiến lược phù hợp, hiệu quả và nhanh chóng. Kết quả phỏng vấn sâu các doanh nghiệp cho thấy một số giải pháp như sau được đề xuất:

- Cần có sự hỗ trợ từ Cơ quan quản lý Nhà nước và Hiệp hội;
- Doanh nghiệp phải có quy trình vận hành chuẩn; quyết tâm của ban lãnh đạo; giải pháp công nghệ phù hợp;
- Cần có sự thay đổi đồng bộ và có sự tư vấn của chuyên gia và nhận thức của doanh nghiệp (thay đổi tư duy logic);
- Cần chuyên môn hóa và tạo ra sân chơi chung cho ngành logistics;

- Cần có sự thống nhất cao trong ban lãnh đạo doanh nghiệp, cần đầu tư đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu chuyển đổi số và lựa chọn được lộ trình (roadmap) phù hợp với doanh nghiệp;
- Cần lựa chọn công nghệ phù hợp với nguồn lực và yêu cầu vận hành.

5.1.3. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số tại một số doanh nghiệp logistics

❖ Hãng Hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines)

Nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ theo xu hướng ứng dụng công nghệ số, từ ngày 15/7/2021, Vietnam Airlines chính thức giới thiệu phiên bản nâng cấp ứng dụng di động Vietnam Airlines với nhiều tính năng ưu việt hơn, tối ưu hóa trải nghiệm bay cho hành khách. Điểm khác biệt lớn nhất của phiên bản hiện tại so với các phiên bản cũ là việc nâng cấp giao diện hoàn toàn mới, hiện đại nhằm tối ưu hóa trải nghiệm người dùng; tốc độ xử lý và tính ổn định được cải thiện tối đa, cùng nhiều tính năng mới hỗ trợ khách hàng mọi lúc mọi nơi.

Hiện nay, ứng dụng Vietnam Airlines đã đạt 3 triệu lượt tải. Hành khách có thể tải ứng dụng về thiết bị di động cá nhân thông qua App Store (iOS) hoặc Google Play Store (Android), hoặc đồng ý cập nhật phiên bản mới nhất. Cách thức hiển thị nội dung kiểu mới của các chức năng hiển thị thông báo sẽ thân thiện, bắt mắt hơn. Các chương trình bán, quảng cáo được tùy chọn hiện theo vị trí của khách với 9 ngôn ngữ. Đặc biệt giao diện ứng dụng có thể được tùy chỉnh theo mong muốn của khách hàng, từ màu sắc cho đến sắp xếp lại thứ tự các mục trong thanh menu.

Với ứng dụng Vietnam Airlines, hành khách có thể tra cứu và đặt vé hiển thị dễ dàng hơn khi giao diện được sắp xếp theo thẻ màu thông minh, hiển thị những ưu đãi khách hàng sẽ được hưởng lên trước. Ngoài ra khách hàng có thể vượt ngang, dọc để so sánh các mức giá. Vietnam Airlines sẽ tiếp tục cập nhật, đổi mới các sản phẩm số, bắt kịp với xu hướng hàng không thế giới để mang lại hành trình thuận tiện và liền mạch nhất cho hành khách, tiến tới mục tiêu trở thành hãng hàng không số trong tương lai gần.²⁵

❖ Công ty Cổ phần Gemadept

Công ty Cổ phần Gemadept chính thức triển khai ứng dụng Cảng thông minh SmartPort từ 12/05/2021. Gemadept Corporation luôn định hướng đi đầu trong việc cải tiến, cập nhật các công nghệ mới nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, hỗ trợ nhiều tiện ích cho khách hàng. Smart Port là phần mềm đầu tiên hướng tới việc áp dụng công nghệ hiện đại trong việc đồng bộ hóa các tác vụ giữa các bộ phận trong cảng và kết nối giữa các Cảng, ICD, Depot, kết nối giữa hãng tàu, cảng và hải quan v.v... Điều này sẽ giúp cho việc thực hiện các tác vụ của khách hàng được đồng bộ giữa các bộ phận, nhanh hơn và chính xác hơn.

²⁵ <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/74541/vietnam-airlines-nang-cap-ung-dung-di-dong-day-manh-chuyen-doi-so.aspx>, truy cập ngày 01/10/2021

Điểm nổi bật nhất của Smartport chính là sự kết nối giữa các hệ thống Cảng biển, Depot, ICD, cùng với đó là tính tương tác cao với người dùng. Khách hàng hoàn toàn có thể chủ động kiểm soát hàng hóa của mình, tương tác với bất kỳ cảng, depot, ICD nào và ở bất cứ đâu. Việc kết nối cụm cảng lên một hệ sinh thái chung cũng sẽ giúp cho tập đoàn có thể kiểm soát các chi nhánh dễ dàng, nhanh chóng và hiệu quả hơn.²⁶

❖ Công ty Cổ phần giải pháp chuỗi cung ứng Smartlog

Năm 2021, Smartlog được nhận giải thưởng Sao Khuê cho giải pháp nền tảng tối ưu container - Container Optimization Solutions (COS). COS là nền tảng kết nối các nhà cung cấp dịch vụ logistics và các hãng tàu tại Việt Nam với mục tiêu thay đổi cách sử dụng container để tối ưu hóa container rỗng. Nền tảng COS cung cấp các giải pháp tối ưu hóa việc sử dụng container rỗng thông qua 3 sản phẩm chính: MT - REUSE, MT - MOVE, và MT - RENTAL, giúp giảm thiểu các lãng phí trong vận tải, đặc biệt là trong vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu.

MT - REUSE: giúp khách hàng tiết kiệm thời gian, chi phí di chuyển và nâng/hạ rỗng bằng việc tái sử dụng các container nhập khẩu rỗng để tiếp tục xuất khẩu.

MT - MOVE: khách hàng có thể yêu cầu đổi depot lấy/trả rỗng phù hợp với nhu cầu; qua đó, tiết kiệm chi phí, giảm thời gian kẹt xe và tránh các khung giờ cao điểm.

MT - RENTAL, khách hàng có thể tăng khả năng vận chuyển hàng hóa bằng container rỗng bằng việc thuê container với chi phí cạnh tranh trên nền tảng sàn giao dịch.²⁷

Giải pháp COS được triển khai giai đoạn 1 trên cơ sở hợp tác với hãng tàu CMA CGM và đã cho ra những kết quả đáng ghi nhận. Bên cạnh đó, Công ty Smartlog cũng chính thức hợp tác với Tập đoàn VNPT trong lĩnh vực chuyển đổi số.²⁸

5.2. Xây dựng, tiêu chuẩn, quy chuẩn trong logistics

Để hướng tới sự phát triển bền vững của ngành logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế, các tiêu chuẩn trong ngành logistics (chẳng hạn bao bì, đóng gói, kho hàng, xếp dỡ, giao hàng chặng cuối...) cần hướng đến sự chuẩn hóa ở phạm vi quốc gia cũng như quốc tế. Việc đưa ra các tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật mang tính chuẩn hóa trong dịch vụ logistics không những góp phần tạo thuận lợi cho sự di chuyển của hàng hóa mà còn đảm bảo chất lượng hàng hóa; đảm bảo an toàn; nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu; phục vụ cho việc quản lý hàng hóa; tạo thuận lợi trong việc số hóa và lưu trữ thông tin; tăng cường ứng dụng công nghệ hiện đại nhờ việc chuẩn hóa dữ liệu thông tin về hàng hóa.

²⁶ <https://www.cehsoft.com/du-an/du-an-smartport-cho-he-thong-cang-depot-icd-cua-tap-doan-ge-madept/>, truy cập ngày 01/10/2021

²⁷ <https://gosmartlog.com/nen-tang-toi-uu-container-cos-dat-danh-hieu-sao-khue-nam-2021/>, truy cập ngày 01/10/2021

²⁸ <https://gosmartlog.com/vnpt-va-smartlog-chinh-thuc-hop-tac-nham-thuc-day-chuyen-doi-so-trong-linh-vuc-logistics/>, truy cập ngày 01/10/2021

Từ vai trò quan trọng như vậy của việc tiêu chuẩn hóa trong ngành logistics, năm 2020, Bộ Khoa học và Công nghệ đã công bố tiêu chuẩn quốc gia bao gồm:

- i) TCVN 13196-2020, DV Vận tải - Chuỗi vận tải - Hệ thống khai báo (hoàn toàn tương đương BS EN 13011:2001);
- ii) TCVN 13197-1-2020, Đơn vị vận tải đa phương thức - Ghi nhãn (hoàn toàn tương đương BS EN 13044-1:2011);
- iii) TCVN 13198-2020, Chuỗi vận tải - Quy tắc thực hành cung cấp DV vận tải (hoàn toàn tương đương BS EN 13876:2002)
- iv) TCVN 13199-2020, Khai báo về hoạt động môi trường trong chuỗi vận tải (tham khảo CEN/TR 14310:2002);
- v) TCVN 13200_2020, Thuật ngữ và định nghĩa (hoàn toàn tương đương BS EN 14943:2020).

Các bộ tiêu chuẩn đã được công bố áp dụng cho ngành logistics thể hiện sự nhanh nhạy, nghiên cứu vận dụng theo xu hướng hội nhập quốc tế của Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng Việt Nam. Tuy nhiên, số lượng các tiêu chuẩn quốc gia của Việt Nam đối với dịch vụ logistics vẫn còn khiêm tốn, mới chỉ đáp ứng được phần nào nhu cầu phát triển của thương mại hàng hóa ngày càng tăng nhanh của hội nhập kinh tế quốc tế và các yêu cầu về quản lý hàng hóa.

5.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics

5.3.1. Phổ biến, tuyên truyền về logistics trên phương tiện truyền thông

Hoạt động phổ biến tuyên truyền về logistics vẫn được phát huy mạnh mẽ thông qua nhiều phương thức khác nhau. Đặc biệt, trong thời gian tới với sự ra đời của VALOMA năm 2021 thì đây sẽ được kỳ vọng là một kênh thông tin hữu hiệu về logistics cũng như phát triển logistics và chuỗi cung ứng. Các hoạt động phổ biến, tuyên truyền về logistics trong năm qua vẫn được thể hiện cụ thể qua các kênh như sau:

❖ Website logistics Việt Nam của Bộ Công Thương <http://logistics.gov.vn/>

Trang thông tin điện tử về logistics của Bộ Công Thương ngày càng thu hút được sự quan tâm của nhiều độc giả, đặc biệt các nhà nghiên cứu, các doanh nghiệp cũng như sinh viên theo học ngành này cũng như các ngành gần với logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Tính đến ngày 10/10/2021, đã có 1.822.875 lượt truy cập. Các chuyên mục luôn được đổi mới, bổ sung, thông tin rất đa dạng và cập nhật.

Năm 2021, ngoài các thông tin về logistics, trang web đã bổ sung các thông tin, chính sách về hội nhập kinh tế, tình hình hoạt động của các ngành hàng, lĩnh vực có tác động đến logistics Việt Nam.

Trang tin đã tổ chức thực hiện và đăng tải các báo cáo nghiên cứu thị trường chuyên sâu hàng tháng về:

- Thị trường logistics Trung Quốc
- Thị trường logistics Hoa Kỳ
- Thị trường logistics châu Âu (trong đó bổ sung thị trường Nga)
- Thị trường logistics ASEAN
- Thị trường logistics Nhật Bản và Hàn Quốc (bắt đầu thực hiện từ đầu năm 2021)
- Thị trường logistics Australia và New Zealand (bắt đầu thực hiện từ đầu năm 2021)
- Quy định, chính sách về logistics của Việt Nam và nước ngoài.

Bên cạnh đó, trang tin thực hiện cấp tài khoản truy cập cơ sở dữ liệu về logistics kết nối trang web cho các doanh nghiệp, cơ sở nghiên cứu, đào tạo (theo đơn đăng ký). Về hoạt động tuyên truyền, trang tin hỗ trợ các doanh nghiệp, hiệp hội, viện nghiên cứu quảng bá, chia sẻ cơ hội giao thương miễn phí.

❖ **Tạp chí Vietnam Logistics Review (VLR) <http://vlr.vn/>**

Tạp chí Vietnam Logistics Review (VLR) là tạp chí chuyên ngành, chính thống duy nhất hiện nay về logistics được Bộ Thông tin và Truyền thông cấp giấy phép hoạt động báo chí. VLR có số lượng ấn bản phát hành lớn và đều đặn hàng tháng, tuy nhiên bản online của Tạp chí chưa được thông dụng và cập nhật như bản giấy. Các bài viết chủ yếu tập trung vào vấn đề thực tiễn, các hoạt động, xu hướng phát triển trong ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Trang tin điện tử VLR cung cấp thông tin cập nhật, phong phú, lượng người truy cập lớn, kênh kết nối toàn cầu.

Trang tin điện tử VLR cung cấp 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 2021 xoay quanh các vấn đề thực tế và phát triển ngành, có thể kể đến như:

- *Về pháp luật - chính sách*: thông tin kịp thời các chính sách, quyết tâm của Chính phủ trong việc đảm bảo an sinh xã hội, duy trì hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, đảm bảo công tác phòng chống dịch Covid-19; phân tích rà soát chính sách phát triển dịch vụ logistics trong 10 năm tới. Bên cạnh đó, Tạp chí còn có các bài viết về nghiệp vụ trong ngành: các vụ kiện tụng, giải quyết tranh chấp,...
- *Về cập nhật xu hướng mới của ngành logistics (logistics xanh, chuỗi cung ứng bền vững,...), chuỗi cung ứng toàn cầu trước ảnh hưởng của dịch Covid-19*
- *Về chuyển đổi số trong hoạt động của doanh nghiệp, của Chính phủ*
- *Các bài viết, thông tin về kết nối, phát triển thương hiệu logistics*

❖ **Chương trình Việt Nam Logistics trên kênh truyền hình VTV9 <https://vtv.vn/truyen-hinh-truc-tuyen/vtv9/viet-nam-logistic-0.htm>**

Kênh thông tin hình trực tuyến này được quan tâm ngày càng nhiều bởi cộng đồng doanh nghiệp cũng như giới học thuật và các nhà hoạch định chính sách. VTV9 tiếp tục có rất nhiều phóng sự, thông tin rất cập nhật về phát triển ngành, tập trung vào vấn đề chi phí logistics, logistics cho hàng nông sản,... Bất động sản logistics là một chủ đề mới của phát triển ngành năm nay cũng được chương trình đề cập. Cụ thể, một số phóng sự nổi bật của VTV9 có thể kể đến trong năm 2021 như sau:

- Nhân lực ngành logistics thích ứng với biến động rủi ro
- Sàn TMĐT Việt với sứ mệnh giao thương quốc tế
- Duy trì chuỗi cung ứng trong tâm dịch
- Áp lực giữ giá dịch vụ logistics
- Logistics cho điện gió miền Tây
- Bệ đỡ cho thương mại điện tử
- Giảm chi phí logistics cho trái cây Việt Nam
- Sôi động thị trường bất động sản logistics
- Xuân mới - vận hội mới cho cảng biển Việt Nam
- Năm 2020, ngành logistics tối ưu hóa chi phí
- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực
- Doanh nghiệp logistics với công tác quản trị rủi ro
- Thiếu container rỗng mùa cao điểm
- Doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa quá cảnh lại gặp khó
- Tăng phí bốc dỡ và câu chuyện chi phí logistics
- Tháo gỡ khó khăn cho hàng chuyển cảnh

❖ **Các báo, tạp chí khác viết về logistics**

Năm 2021, báo chí viết về logistics tập trung ở các mảng chính sau đây:

- Phát triển cảng biển, cảng biển nước sâu, phát triển khu công nghiệp cảng, phát triển cảng cạn;
- Phát triển sân bay;
- Điểm nóng tại các cửa khẩu xuất khẩu nông sản;
- Vấn đề giải cứu nông sản, logistics tại các vùng dịch Covid-19 (cách ly xã hội, giãn cách xã hội);

- Các ứng dụng IT, chuyển đổi số trong logistics, trong chuỗi cung ứng;
- Xây dựng các trung tâm logistics;
- Chiến lược phát triển dịch vụ logistics.

5.3.2. Hoạt động tuyên truyền về logistics năm 2021

- *Diễn đàn Logistics Việt Nam (VLF - Vietnam Logistics Forum)*

VLF2021 do Bộ Công Thương phối hợp với UBND thành phố Hải Phòng và Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam từ ngày 15 đến ngày 16 tháng 12 năm 2021 với chủ đề “Phát triển nhân lực logistics”. Một trong các lý do mà vấn đề phát triển nguồn nhân lực được lựa chọn năm nay là Bộ Nội vụ cho phép thành lập Hiệp hội phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tại Quyết định số 568/QĐ-BNV ngày 30/4/2021. Phát triển nhân lực logistics Việt Nam cũng chính là chủ đề của Báo cáo Logistics Việt Nam 2021.

Để chuẩn bị cho Báo cáo logistics Việt Nam 2021, Ban Biên tập đã có nhiều chuyến khảo sát tới các địa phương như Lạng Sơn, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình. Đoàn đã thăm và làm việc tại các cảng biển, các khu công nghiệp, các trường đại học, cũng như làm việc với các cơ quản lý nhà nước tại địa phương về đào tạo và phát triển logistics.

- *Đoàn khảo sát thực tế của Bộ Công Thương phối hợp với Mạng lưới đào tạo logistics* (tiền thân của VALOMA) thực hiện các chuyến đi thực tế tại Ninh Bình (Hyundai Ninh Bình), cảng Cái Mép, tỉnh Lạng Sơn tháng 1 và tháng 3/2021.

- *Đoàn công tác của Bộ Công Thương đã khảo sát các tỉnh miền Trung vào tháng 4/2021* với mục đích khảo sát thực trạng phát triển logistics, thực trạng cơ sở hạ tầng logistics, đào tạo logistics của vùng.

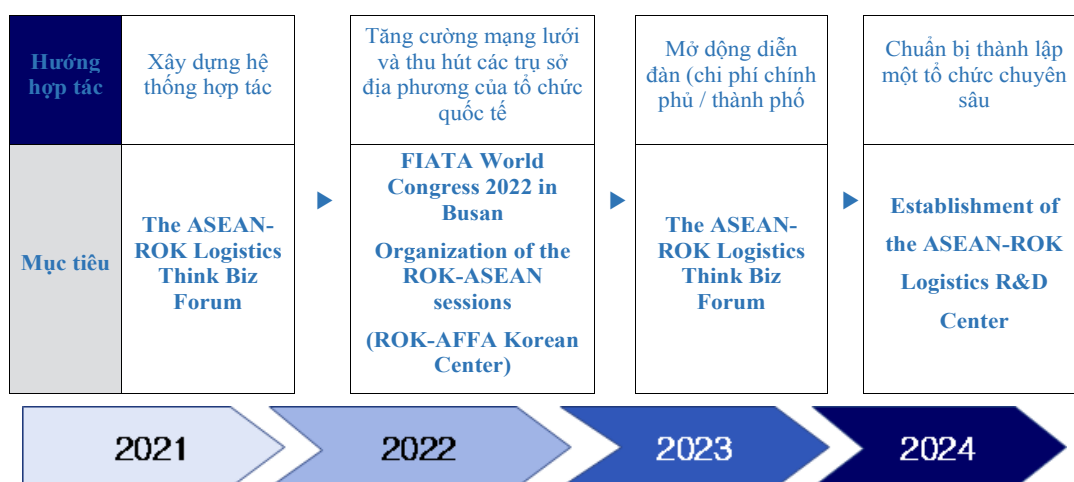
5.4. Hợp tác quốc tế về logistics

5.4.1. Liên kết hợp tác quốc tế

Trong bối cảnh dịch bệnh, VLA vẫn duy trì các hoạt động trực tuyến trong FIATA, AFFA, WLP tại Dubai và các hợp tác đa phương thông qua AFFA với CIFA và KIFFA, tham gia hội thảo với UNESCAP.

Tiếp tục năm thứ 2 chịu ảnh hưởng của Covid-19, các hoạt động đi lại hợp tác quốc tế tiếp tục bị ngừng trệ. Do Covid-19, FIATA đã lùi Đại hội 2021 ở Bỉ sang năm 2023. Kỳ đại hội năm 2022 sẽ được tổ chức tại Busan (Hàn Quốc), tại đây Việt Nam sẽ đăng cai tổ chức Đại hội FIATA năm 2025. Là một thành viên của AFFA, Việt Nam đã tham gia các hoạt động trước thềm đại hội 2022, đó là dự án giữa ASEAN và Hàn Quốc “*The ASEAN-ROK Logistics Think Biz Network*”. Dự án kéo dài tới năm 2024 với các mục tiêu chiến lược như sau:

- Năm 2021: Liên kết với một dự án được tổ chức bởi Diễn đàn Hàn Quốc toàn cầu (Global Korea Convention), xây dựng *The ASEAN-ROK Logistics Think Biz Network* và ra mắt diễn đàn.
- Năm 2022: Đại hội FIATA 2022 tại Busan, tổ chức các phiên họp Hàn Quốc-ASEAN, phát triển các kế hoạch phản ánh nhu cầu của ngành, trình bày và thu thập ý kiến trên các giai đoạn toàn cầu.
- Năm 2023: Mở rộng diễn đàn *Think Biz Logistics ASEAN-ROK*, mở rộng phạm vi hợp tác từ ASEAN-Hàn Quốc sang châu Á, khẳng định chủ đề của diễn đàn và lĩnh vực nghiên cứu.
- Năm 2024: Dựa trên kết quả của đại hội FIATA 2022, duy trì mạng lưới toàn cầu trong lĩnh vực logistics và thành lập trung tâm R&D.

Hình 24: Dự án “The ASEAN-ROK Logistics Think Biz Network”

VLA đã tham gia Hội nghị thường niên vùng của UNESCAP về các doanh nghiệp logistics, dưới hình thức trực tuyến ngày 30/6/2021. Hội nghị thường niên này, năm nay cũng được tổ chức cùng với hội nghị Châu Á Thái Bình Dương của FIATA (*RAP - Region of Asia Pacific*).

Cuộc họp lần thứ nhất của Ủy ban hợp tác công nghiệp RCEP đã diễn ra theo hình thức trực tuyến - trực tiếp ngày 18/5/2021. Với sự nhất trí đạt được tại cuộc họp, cộng đồng doanh nghiệp của các quốc gia thành viên RCEP cần tích cực thúc đẩy và tham gia vào việc xây dựng RCEP để cùng nhau thực hiện các mục tiêu mong đợi của việc xây dựng RCEP. Trong diễn đàn này, VLA đã tham Ủy ban hợp tác phát triển logistics của RCEP.

Bên cạnh đó, VLA còn phát triển hợp tác chuỗi cung ứng lạnh (cold chain) với Đài Loan. Đây là hợp tác trên cơ sở trao đổi đoàn công tác của VLA với đối tác về công nghệ và kinh nghiệm phát triển cold chain, các trao đổi và hợp tác thể hiện qua các hội thảo trực tuyến trong 2021.

Trong nước, Amcharm (AmCham Logistics & Supply Chain Committee Meeting) đã có buổi làm việc với VALOMA ngày 26/5/2021 để tìm hiểu cơ hội hợp tác giữa hai bên. Mục đích của buổi trao đổi tập trung vào việc phát triển nhân tài trong lĩnh vực logistics.

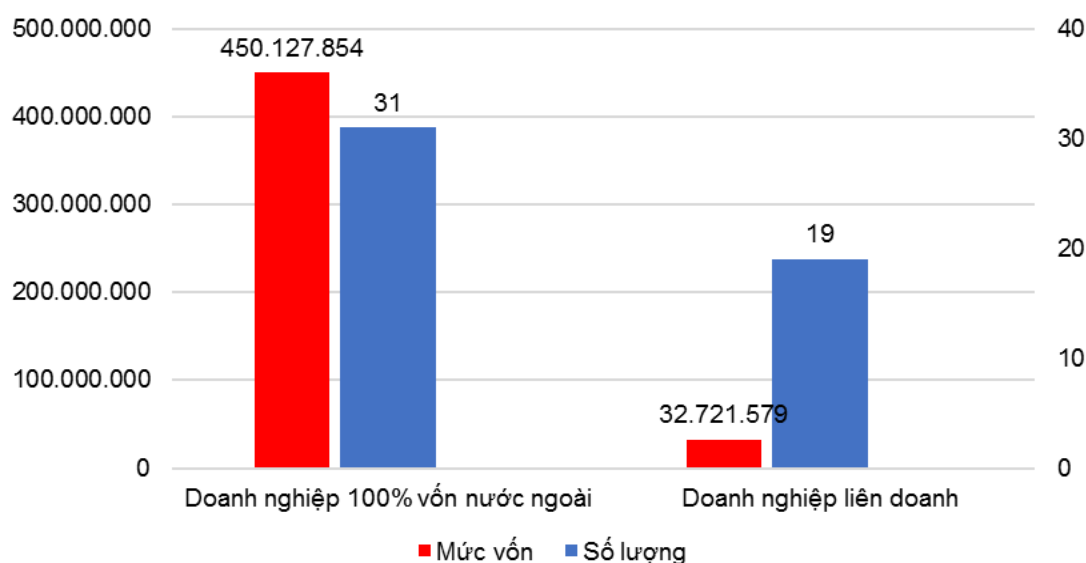
5.4.2. Đầu tư ra nước ngoài và đầu tư trực tiếp nước ngoài

Doanh nhân Johnathan Hạnh Nguyễn đã xin lập hãng hàng không vận tải hàng hóa với tổng vốn đầu tư 2.400 tỷ đồng. Theo đó, dự án thành lập hãng hàng không IPP Air Cargo do Công ty cổ phần IPP Air Cargo làm chủ đầu tư. Đây là doanh nghiệp thành viên của Tập đoàn Liên Thái Bình Dương. Nếu được chấp thuận, hãng hàng không của ông Johnathan Hạnh Nguyễn sẽ tham gia vào thị trường vận tải hàng hóa vốn đang được các hãng nước ngoài nắm giữ.

Trong số các dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam năm qua thì đầu tư trong lĩnh vực vận tải, kho bãi tính đến tháng 7/2021 như sau:

Hình 25: Các dự án đầu tư trong lĩnh vực logistics từ 2/7/2020 đến 2/7/2021

Đơn vị: USD



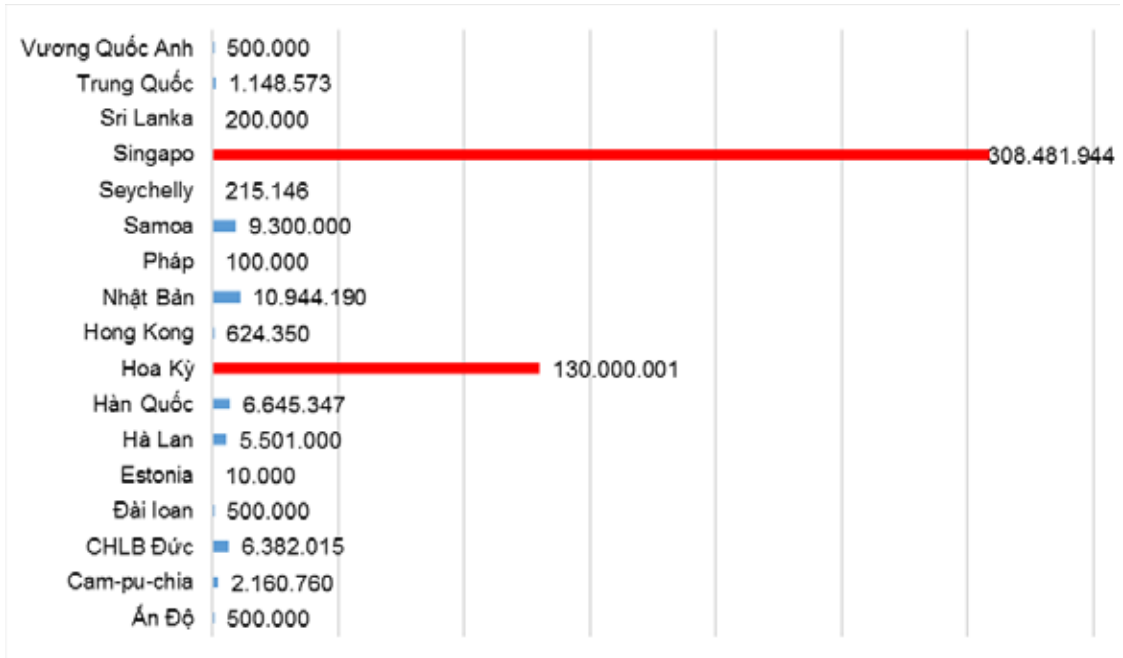
Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Cục Đầu tư nước ngoài,
Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Trong giai đoạn 2/7/2020 - 2/7/2021, cả nước có 50 dự án đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics, trong đó có 32 dự án 100% vốn đầu tư nước ngoài (tổng vốn là gần 450 triệu USD), 18 dự án là liên doanh (hơn 40 triệu USD).

Tính theo nước đầu tư thì Singapore là quốc gia có tổng vốn đầu tư lớn nhất, hơn 308 triệu USD, với 12 dự án đầu tư (trong đó có 11 dự án là 100% vốn nước ngoài). Tiếp đến là Mỹ với duy nhất một dự án đầu tư 100% vốn nước ngoài, trị giá 130 triệu USD, đầu tư vào tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (Hình 26).

Hình 26: Tổng vốn đầu tư nước ngoài giai đoạn 7/2020-7/2021 theo quốc gia

Đơn vị: USD



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Cục Đầu tư nước ngoài,
Bộ Kế hoạch và Đầu tư

CHƯƠNG VI: **PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS**



6.1. Khái quát về nhân lực logistics

Trong phạm vi báo cáo này, nhân lực logistics tại các doanh nghiệp (bao gồm cả doanh nghiệp dịch vụ logistics và doanh nghiệp sản xuất thương mại) được chia thành 4 loại hình cơ bản bao gồm:

(1) *Nhân sự quản trị - điều hành* là nhà quản trị cấp cao tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics như giám đốc điều hành, giám đốc kinh doanh, giám đốc vận hành, giám đốc công nghệ, nhân sự, tài chính... hoặc nhà quản trị tại các phòng ban liên quan đến logistics ở các doanh nghiệp sản xuất thương mại như trưởng phòng logistics/quản lý chuỗi cung ứng, trưởng phòng xuất nhập khẩu, trưởng phòng vật tư/mua hàng, giám đốc trung tâm phân phối...

(2) *Nhân sự điều phối - giám sát* là nhà lãnh đạo cấp trung thực hiện các chức năng như: quản lý kinh doanh, quản lý dịch vụ khách hàng, quản lý/giám sát kho hàng, điều hành xếp dỡ hàng hoá, điều phối vận tải, quản lý công nghệ...

(3) *Nhân viên hành chính - văn phòng* bao gồm nhân viên hành chính pháp lý, khai báo hải quan, nhân viên chứng từ, nhân viên dịch vụ khách hàng, nhân viên kinh doanh, nhân viên công nghệ thông tin logistics, nhân viên phân tích dữ liệu...

(4) *Nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường* bao gồm nhân viên vận hành kho (kiểm đếm, xếp dỡ, soạn hàng, giao nhận...), nhân viên đóng gói và dán nhãn hàng hoá, nhân viên xếp dỡ hàng hoá (lái cầu, xe nâng, xe kéo trong kho bãi...), nhân viên điều khiển phương tiện vận tải (lái xe tải, xe container...), nhân viên giao nhận tổng hợp...

Hộp 4: Phương pháp thu thập dữ liệu trong chương VI

Nhằm đảm bảo tính toàn diện, khách quan và chính xác trong việc phân tích thực trạng nhân lực logistics Việt Nam, Báo cáo sử dụng cả hai nhóm phương pháp nghiên cứu dữ liệu thứ cấp và dữ liệu sơ cấp. Trong đó:

Dữ liệu thứ cấp liên quan đến đào tạo và phát triển nhân lực logistics tại Việt Nam được cung cấp bởi các tổ chức bao gồm: Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương); Tổng cục Thống kê (Bộ Kế hoạch và Đầu tư); Tổng cục Giáo dục nghề nghiệp (Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội); Vụ Giáo dục Đại học (Bộ Giáo dục và Đào tạo); Cổng thông tin tuyển sinh điện tử của các cơ sở đào tạo trong cả nước.

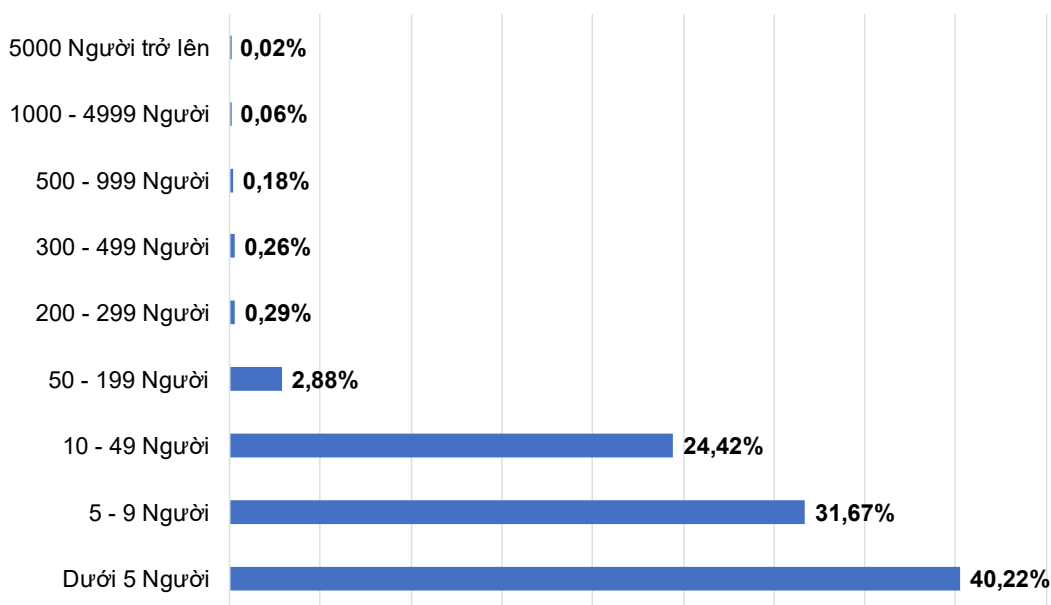
Dữ liệu sơ cấp được Ban biên tập Báo cáo và Cục Xuất nhập khẩu thu thập thông qua hai cuộc khảo sát trực tuyến bằng phiếu điều tra đối với hai nhóm đối tượng, bao gồm: 128 doanh nghiệp sử dụng nhân lực logistics và 63 trường đại học, cao đẳng có đào tạo ngành/chuyên ngành/ngề logistics trong cả nước. Cuộc khảo sát được tiến hành trong tháng 8/2021. Đặc điểm về doanh nghiệp và các trường đại học, cao đẳng trong mẫu khảo sát được trình bày tại phần phụ lục của Báo cáo này. Thang đo trong phiếu khảo sát được thiết kế theo thang Likert với 1 là mức thấp nhất và 5 là mức cao nhất.

6.2. Thực trạng nhân lực logistics tại Việt Nam

6.2.1. Quy mô nhân lực logistics theo loại hình dịch vụ và khu vực địa lý

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, xét về quy mô nhân lực, các doanh nghiệp logistics Việt Nam đại đa số có quy mô siêu nhỏ và nhỏ với 40,22% số doanh nghiệp có quy mô dưới 5 lao động; 31,67% số doanh nghiệp có quy mô 5 - 9 lao động; 24,42% số doanh nghiệp có quy mô 10 - 49 lao động và 3,17% số doanh nghiệp có quy mô 50 - dưới 300 lao động. Số doanh nghiệp có quy mô lớn chỉ chiếm 0,52% trong tổng số hơn 29.694 doanh nghiệp trong ngành (Hình 27).

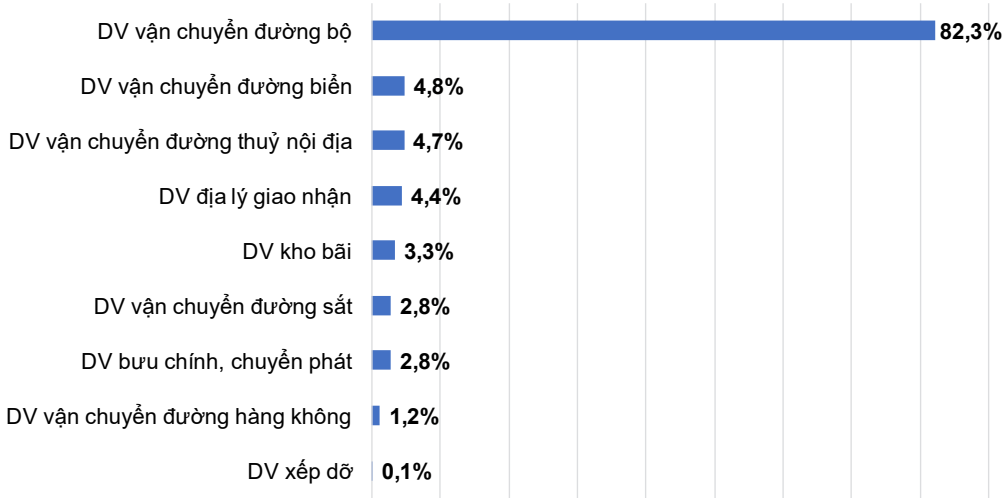
Hình 27: Phân bố doanh nghiệp logistics theo quy mô nhân lực



Nguồn: Minh hoạ của Ban Biên tập theo số liệu của Tổng cục Thống kê (2019)

Xét theo loại hình dịch vụ, nhân lực logistics đang tập trung chủ yếu trong lĩnh vực vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ với 82,3% số lượng doanh nghiệp đăng ký kinh doanh. Số doanh nghiệp đang cung cấp các loại hình dịch vụ logistics khác chiếm tỷ trọng nhỏ hơn rất nhiều, tương ứng với số lượng nhân lực logistics hoạt động trong các lĩnh vực này cũng chiếm tỷ trọng không cao, cụ thể như sau: 4,8% số doanh nghiệp đăng ký kinh doanh dịch vụ vận chuyển đường biển; 4,7% dịch vụ vận chuyển thủy nội địa; 2,8% dịch vụ vận chuyển đường sắt và 1,2% dịch vụ vận chuyển đường hàng không. Số doanh nghiệp đăng ký dịch vụ đại lý giao nhận chiếm 4,4%; dịch vụ kho bãi chiếm 3,3% và dịch vụ bưu chính, chuyển phát chiếm 2,8%. Số doanh nghiệp đăng ký kinh doanh và nhân lực thực hiện dịch vụ xếp dỡ chỉ chiếm 0,1% (Hình 28).

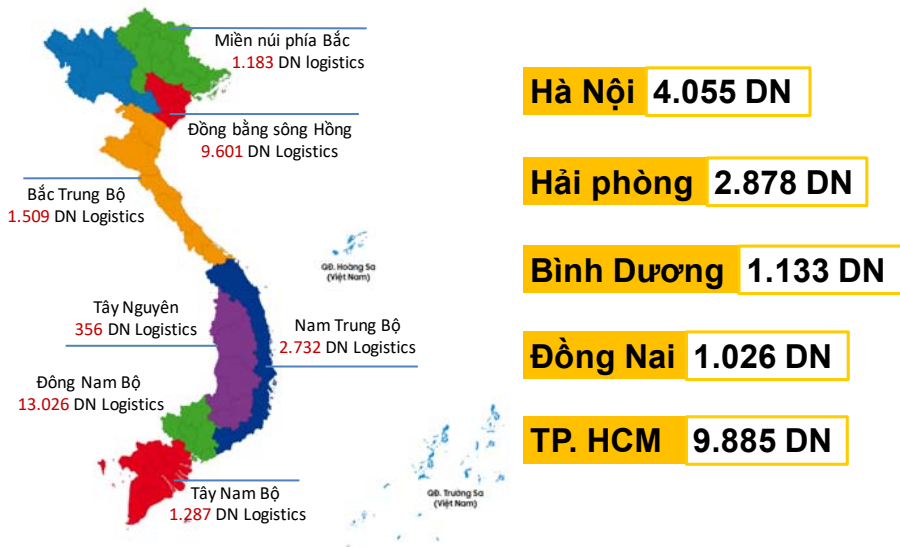
Hình 28: Phân bố doanh nghiệp logistics theo loại hình dịch vụ



Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập theo số liệu của Tổng cục Thống kê (2019)

Xét theo khu vực địa lý, nhân lực logistics đang tập trung chủ yếu tại khu vực Đồng bằng sông Hồng và khu vực Đông Nam Bộ - nơi có mật độ doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn nhất cả nước, tương ứng lần lượt là 9.601 và 13.026 doanh nghiệp, chiếm 76,2% số doanh nghiệp logistics của cả nước. Trong đó, 5 tỉnh/thành phố là Hà Nội, Hải Phòng, Bình Dương, Đồng Nai và TP. Hồ Chí Minh là những địa phương tập trung số lượng doanh nghiệp logistics cao nhất (Hình 29).

Hình 29: Phân bố doanh nghiệp và nhân lực logistics theo vùng địa lý



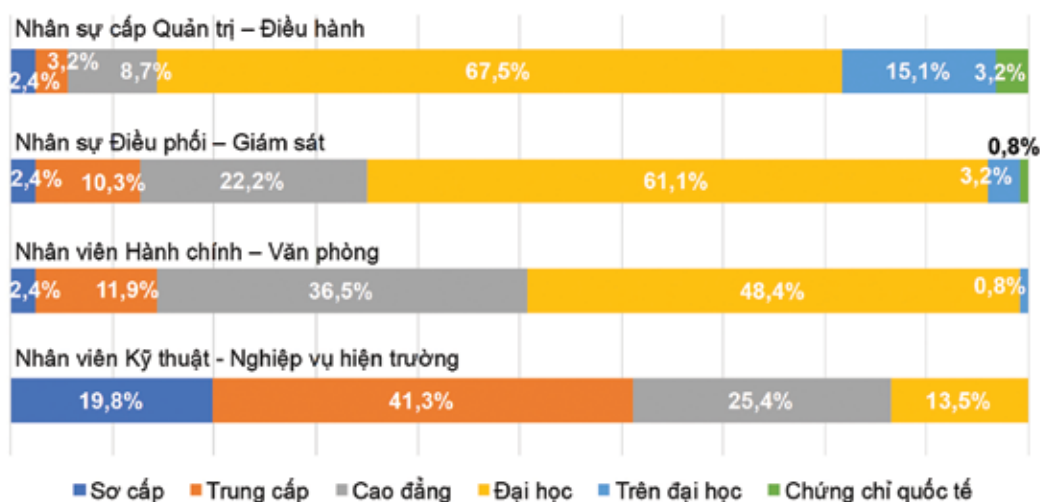
Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập theo số liệu của Tổng cục Thống kê (2019)

Tiếp theo đó là hai khu vực Bắc và Nam Trung Bộ với lợi thế về vị trí địa lý và nằm trên trục giao thương Bắc - Nam nên có tiềm năng phát triển lĩnh vực logistics với tương ứng có 1.509 và 2.732 doanh nghiệp logistics. Các khu vực kinh tế khác do hạn chế về điều kiện kinh tế và kém lợi thế hơn trong phát triển lĩnh vực logistics nên không thu hút nhiều doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực này. Do đó, khả năng thu hút nhân lực logistics tại những khu vực kinh tế này cũng không cao.

6.2.2. Đánh giá về trình độ và chất lượng nhân lực logistics

Kết quả khảo sát cho thấy, *trình độ nhân lực logistics* hiện nay được phân bố theo xu hướng những nhân sự cấp cao luôn đòi hỏi trình độ chuyên môn, nghiệp vụ cao hơn nhằm đáp ứng được yêu cầu công việc (Hình 30). Cụ thể, *đối với nhân sự quản trị - điều hành*, có tới 67,5% số nhân sự có trình độ đại học; 15,1% có trình độ trên đại học; đồng thời có 3,2% nhân sự của cấp này đạt được chứng chỉ nghề nghiệp quốc tế. Tuy nhiên, cũng có 14,3% số nhân sự quản trị điều hành có trình độ từ cao đẳng trở xuống. Phần lớn họ là chủ các doanh nghiệp tư nhân hoặc có thăng tiến nhờ bề dày kinh nghiệm trong nghề. *Đối với nhân sự điều phối - giám sát*, đa số được đào tạo từ trình độ đại học trở lên với 61,1% trình độ đại học và 3,2% trình độ sau đại học. Có 0,8% số nhân sự điều phối giám sát tại các doanh nghiệp khảo sát đạt được các chứng chỉ quốc tế trong nghề. Số lượng nhân sự điều phối giám sát có trình độ từ cao đẳng trở xuống lớn hơn nhiều so với nhân sự quản trị điều hành với 34,9%. *Nhân viên hành chính - văn phòng* tại các doanh nghiệp logistics hiện nay phân bố đều ở trình độ trung cấp, cao đẳng và trình độ đại học với 48,4%. Một số ít có trình độ sơ cấp (2,4%) và trình độ sau đại học (0,8%). *Nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường* chủ yếu có trình độ trung cấp (41,3%) và cao đẳng (25,4%); số còn lại có trình độ sơ cấp (19,8%) và trình độ đại học (13,5%).

Hình 30: Trình độ nhân lực logistics tại các doanh nghiệp hiện nay

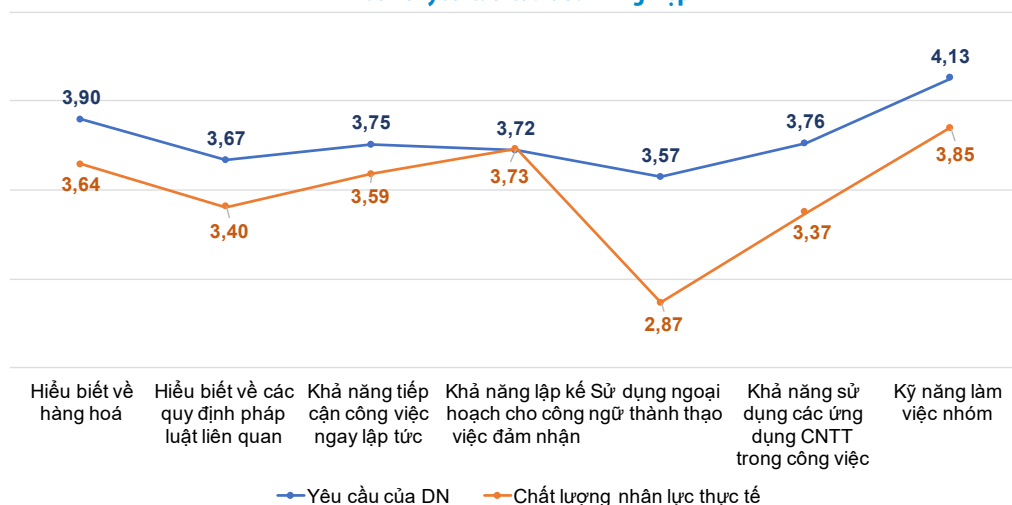


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (8/2021)

Khi được đề nghị đánh giá về *chất lượng nhân lực logistics* so với yêu cầu của doanh nghiệp, câu trả lời của các doanh nghiệp phản ánh một thực tế không khả quan về chất lượng của tất cả các loại hình nhân lực logistics tại Việt Nam hiện nay. Trong các Hình 33, 34, 35, có thể dễ dàng nhận thấy đồ thị phản ánh chất lượng của các loại hình nhân lực logistics trên thực tế đều thấp hơn so với đồ thị phản ánh yêu cầu của doanh nghiệp. Điều này đồng nghĩa là chất lượng nhân lực logistics hiện nay chưa đáp ứng được yêu cầu và đòi hỏi của doanh nghiệp. Cụ thể, thực trạng chất lượng các loại hình nhân lực logistics như sau:

Đối với *nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường* (Hình 31), tiêu chí bị đánh giá thấp nhất so với yêu cầu của doanh nghiệp là khả năng sử dụng thành thạo ngoại ngữ với số điểm là 2,87 (trên thang điểm 5), trong khi kỳ vọng của doanh nghiệp là 3,57 điểm. Tiếp theo đó là khả năng sử dụng các ứng dụng CNTT trong công việc của nhóm nhân lực này chỉ đạt mức 3,37 trong khi yêu cầu của doanh nghiệp là 3,76. Yêu cầu về khả năng làm việc nhóm đối với loại hình nhân sự này được doanh nghiệp đặt ra cao nhất trong tất cả các tiêu chí với mức 4,13 điểm nhưng thực tế kỹ năng này của nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường chỉ được đánh giá 3,85 điểm. Các yêu cầu về hiểu biết hàng hoá, khả năng tiếp cận công việc ngay lập tức, khả năng lập kế hoạch cho công việc đảm nhận cũng không đáp ứng được kỳ vọng của doanh nghiệp với lần lượt 3,64; 3,59 và 3,4 điểm. Chỉ duy nhất yêu cầu về khả năng lập kế hoạch cho công việc đang đảm nhận của loại hình nhân lực này là đúng như kỳ vọng của doanh nghiệp với 3,73 điểm.

Hình 31: Đánh giá về chất lượng nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường so với yêu cầu của doanh nghiệp

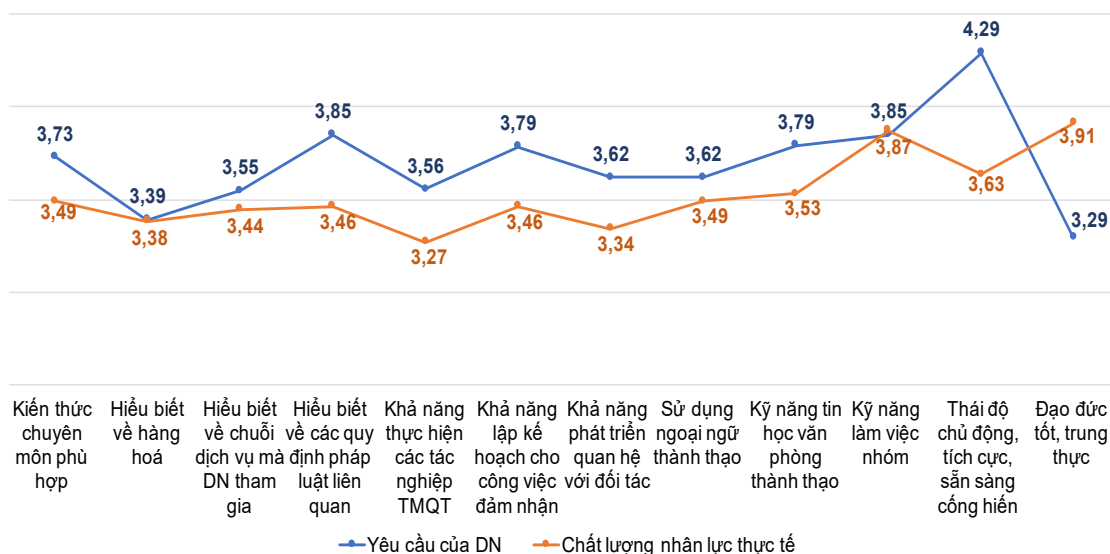


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (8/2021)

Đánh giá về chất lượng *nhân lực logistics hành chính - văn phòng*, kết quả khảo sát cho thấy chất lượng nhân lực thực tế vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp, bởi phần lớn các tiêu chí đều bị đánh giá thấp hơn so với kỳ vọng (Hình 32). Trong đó, các tiêu chí về

khả năng thực hiện các tác nghiệp thương mại quốc tế, khả năng phát triển quan hệ với đối tác và hiểu biết về hàng hoá bị đánh giá thấp nhất với lần lượt là 3,27; 3,34 và 3,38 điểm. Tuy nhiên, tiêu chí về thái độ làm việc, sự hiểu biết về các quy định pháp luật liên quan và khả năng lập kế hoạch cho công việc của nhân viên hành chính - văn phòng mới là những tiêu chí bị doanh nghiệp đánh giá thấp hơn nhiều so với kỳ vọng với lần lượt số điểm là 3,63 và 3,46, trong khi yêu cầu của doanh nghiệp tương ứng là 4,29 và 3,85. Đặc biệt, dữ liệu khảo sát còn cho thấy rằng, các doanh nghiệp không hài lòng về thái độ của nhân viên hành chính - văn phòng (sự chủ động tích cực trong công việc, tinh thần sẵn sàng cống hiến cho doanh nghiệp) so với mong muốn của họ khi khoảng cách giữa đánh giá thực tế và kỳ vọng mà doanh nghiệp là rất lớn. Các tiêu chí sự hiểu biết về chuỗi dịch vụ của doanh nghiệp, kiến thức chuyên môn, khả năng sử dụng ngoại ngữ, kỹ năng tin học văn phòng mặc dù bị doanh nghiệp đánh giá với mức thấp hơn so với yêu cầu nhưng mức độ chênh lệch giữa chất lượng nhân lực thực tế của những tiêu chí này không quá lớn so với yêu cầu của doanh nghiệp. Riêng 2 tiêu chí về đạo đức và kỹ năng làm việc nhóm của nhân viên hành chính - văn phòng được doanh nghiệp đánh giá cao hơn so với yêu cầu với mức điểm tương ứng là 3,91 và 3,87; trong khi yêu cầu chỉ là 3,29 và 3,85 điểm.

Hình 32: Đánh giá về chất lượng nhân viên hành chính - văn phòng so với yêu cầu của doanh nghiệp



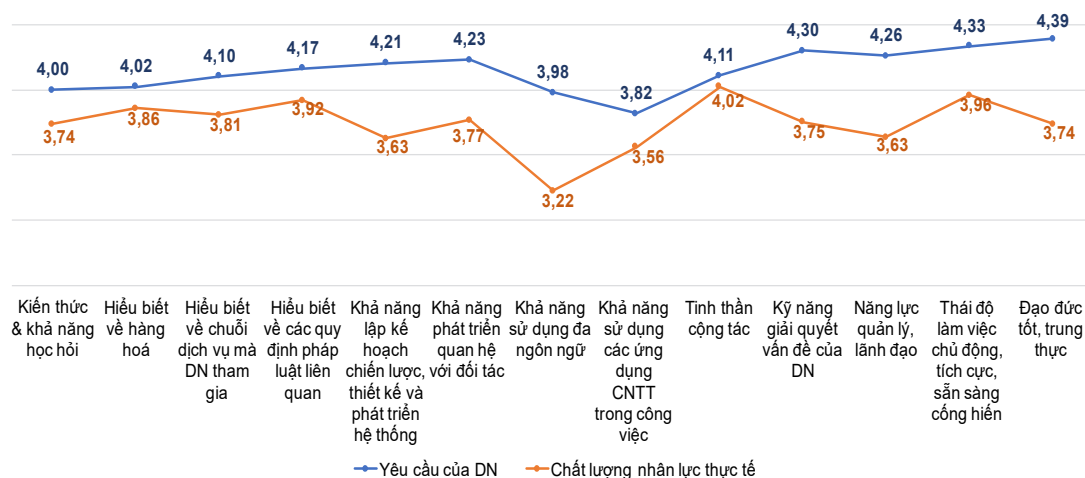
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (8/2021)

Kết quả khảo sát cũng cho thấy, yêu cầu của doanh nghiệp đối với *nhân sự điều phối giám sát và nhân sự quản lý điều hành* là rất cao ở hầu hết các tiêu chí với thang điểm chủ yếu từ 4,0 trên thang điểm 5,0 trở lên. Tuy nhiên, chất lượng nhân lực điều phối giám sát và quản lý điều hành đều không đáp ứng được yêu cầu hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Trong đó, các tiêu chí về khả năng sử dụng đa ngôn ngữ (3,22 điểm) và năng lực lãnh đạo

điều hành (gồm: Năng lực quản lý; Khả năng lập kế hoạch chiến lược, thiết kế và phát triển hệ thống cùng đạt 3,63 điểm và Kỹ năng giải quyết các vấn đề của doanh nghiệp 3,75 điểm) đều có khoảng cách rất lớn giữa thực tế đáp ứng của nhân sự với yêu cầu của doanh nghiệp (Hình 33).

Thái độ làm việc chủ động tích cực và tinh thần cống hiến (3,96 điểm); Khả năng phát triển quan hệ với đối tác (3,77 điểm); Kiến thức và khả năng học hỏi (3,74 điểm) cũng là những vấn đề mà nhân lực logistics ở cấp điều phối giám sát và cấp quản lý điều hành cần cải thiện nhiều để đáp ứng được yêu cầu quản lý công việc tại các doanh nghiệp logistics hiện nay. Các tiêu chí khác đánh giá nhân lực logistics cấp điều phối giám sát và quản lý điều hành như: Tinh thần cộng tác (4,02 điểm); Hiểu biết về các quy định pháp luật (3,92); Hiểu biết về hàng hoá (3,86); Hiểu biết về chuỗi dịch vụ mà doanh nghiệp tham gia (3,81); Kiến thức và khả năng học hỏi (3,74) dù thấp hơn so với yêu cầu của doanh nghiệp nhưng mức chênh lệch không quá lớn, chỉ từ 0,16 đến 0,28 điểm nên đáp ứng được phần nào yêu cầu của doanh nghiệp.

Hình 33: Đánh giá về chất lượng nhân sự Điều phối - Giám sát và nhân sự Quản lý - Điều hành so với yêu cầu của doanh nghiệp



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (8/2021)

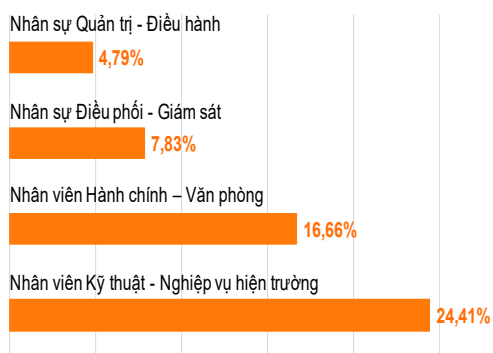
6.2.3. Tuyển dụng và đào tạo nhân lực logistics của doanh nghiệp

Kết quả khảo sát nhu cầu *tuyển dụng nhân lực logistics* cho thấy doanh nghiệp có nhu cầu tuyển dụng đối với cả 4 loại hình nhân lực logistics, trong đó nhu cầu tuyển dụng đối với nhân lực ở bậc tác nghiệp (nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường và nhân viên hành chính - văn phòng) cao hơn nhiều so với nhân lực bậc quản lý (Hình 34). Cụ thể, mỗi năm các doanh nghiệp có nhu cầu tuyển dụng thêm trung bình khoảng 24,41% nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường so với tổng số nhân viên hiện có của doanh nghiệp. Nhu cầu tuyển

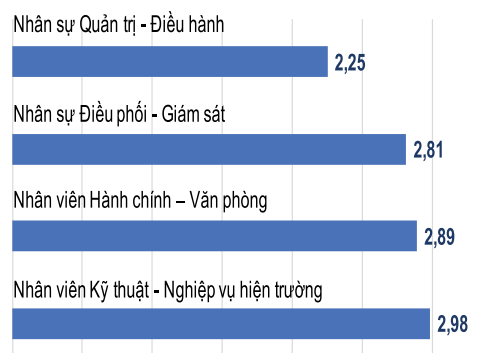
dụng nhân viên logistics hành chính - văn phòng tại các doanh nghiệp tăng bình quân mỗi năm khoảng 16,66%. Đối với nhân sự điều phối - giám sát và nhân sự quản trị - điều hành, nhu cầu tuyển dụng tăng bình quân mỗi năm ở mức thấp hơn nhiều với tương ứng là 7,83% và 4,79% chủ yếu nhằm mục đích bổ sung cho những nhân sự nghỉ việc và mở rộng hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Khi được hỏi về mức độ sẵn có của các loại hình nhân lực logistics trên thị trường lao động, các doanh nghiệp đều cho biết ở mức dưới trung bình (dưới 3 điểm trên thang điểm 5). Điều này có nghĩa là doanh nghiệp sẽ gặp khó khăn đối với công tác tuyển dụng nhân lực logistics. Trong đó, mức độ sẵn có của nhân sự quản trị - điều hành được đánh giá là thấp nhất với 2,25 điểm (khó tuyển dụng). Các nhân sự ở bậc tác nghiệp như nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường và nhân viên hành chính - văn phòng có mức độ sẵn có trên thị trường lao động cao hơn với tương ứng 2,98 và 2,89 điểm. Mức độ sẵn có trên thị trường lao động của nhân sự điều phối - giám sát logistics thấp hơn với 2,81 điểm.

Hình 34: Tỷ lệ nhân sự tuyển dụng trung bình một năm của doanh nghiệp



Hình 35: Mức độ sẵn có của nhân lực logistics trên thị trường lao động

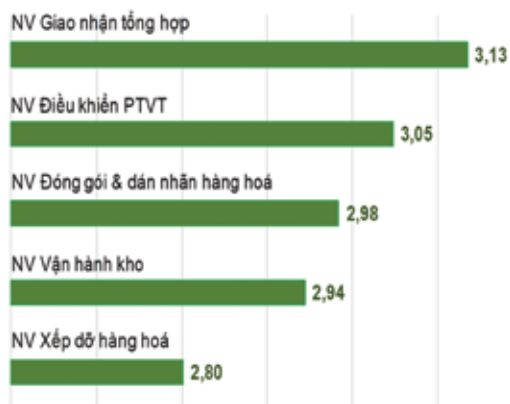


Trong đó: 1 = không có; 2 = mức độ sẵn có thấp; 3 = mức độ sẵn có trung bình; 4 = mức độ sẵn có cao; 5 = mức độ sẵn có rất cao

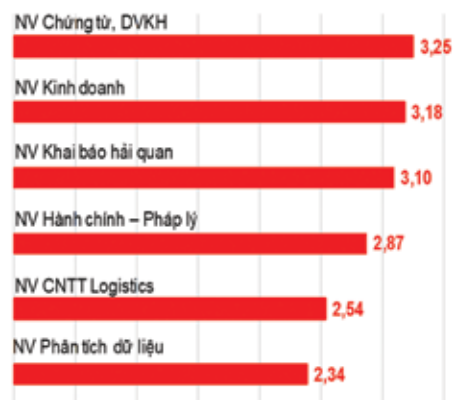
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

Ngoài ra, kết quả khảo sát cũng phản ánh mức độ sẵn có của những vị trí công việc cụ thể thuộc 4 loại hình nhân sự kể trên. Trong đó, đối với nhóm nhân sự Kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường các vị trí công việc của nhân viên xếp dỡ hàng hoá và nhân viên vận hành kho mức độ sẵn có tương đối thấp (2,80 và 2,94 điểm) (Hình 36). Các vị trí công việc của nhân viên CNTT logistics (2,54 điểm) và nhân viên phân tích dữ liệu (2,34 điểm) thuộc nhóm nhân sự hành chính - văn phòng cũng tương đối khó tuyển dụng (Hình 37).

**Hình 36: Mức độ sẵn có của nhân sự
Kỹ thuật - Nghiệp vụ hiện trường**



**Hình 37: Mức độ sẵn có của nhân sự
Hành chính - Văn phòng**

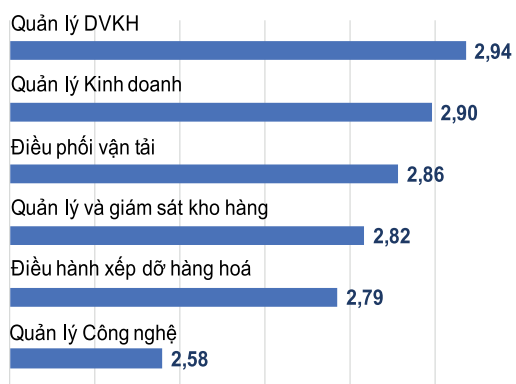


Trong đó: 1 = không có; 2 = mức độ sẵn có thấp; 3 = mức độ sẵn có trung bình; 4 = mức độ sẵn có cao; 5 = mức độ sẵn có rất cao

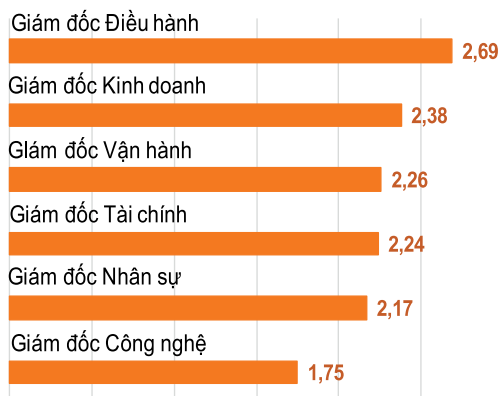
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

Tất cả các vị trí công việc trong 2 nhóm nhân sự Điều phối - giám sát và nhân sự Quản trị - điều hành đều có mức độ sẵn có trên thị trường thấp (Hình 38 và 39). Đặc biệt, đối với vị trí Quản trị công nghệ và Giám đốc công nghệ có mức độ sẵn có thấp nhất chỉ đạt 2,58 và 1,75 một lần nữa cho thấy sự khó khăn khi tuyển dụng những nhân sự này trong bối cảnh cách mạng công nghệ 4.0 và chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics hiện nay.

**Hình 38: Mức độ sẵn có của nhân sự
Điều phối - Giám sát**



**Hình 39: Mức độ sẵn có của nhân sự
Quản trị - Điều hành**

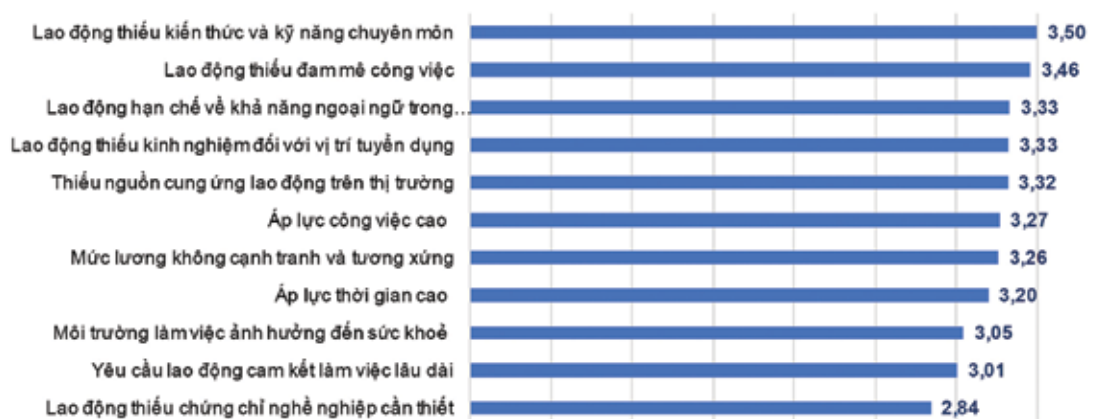


Trong đó: 1 = không có; 2 = mức độ sẵn có thấp; 3 = mức độ sẵn có trung bình; 4 = mức độ sẵn có cao; 5 = mức độ sẵn có rất cao

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

Khi được hỏi về những nguyên nhân cơ bản dẫn đến việc khó tuyển dụng nhân lực logistics, các doanh nghiệp đã chỉ ra 3 nhóm nguyên nhân từ cả phía thị trường lao động, phía doanh nghiệp và cả người lao động (Hình 40). Trong đó, nhóm nguyên nhân từ phía người lao động có tác động mạnh nhất do không đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp về kiến thức và kỹ năng chuyên môn (3,50 điểm), thiếu đam mê công việc (3,46), khả năng ngoại ngữ hạn chế (3,33), thiếu kinh nghiệm làm việc (3,33) và thiếu chứng chỉ nghề nghiệp cần thiết (2,84). Kết quả khảo sát này hoàn toàn phù hợp với những đánh giá về chất lượng nhân lực logistics đã trình bày ở phần trên.

Hình 40: Mức độ tác động của các yếu tố tới việc khó tuyển dụng nhân lực logistics



Trong đó: 1 = không tác động; 2 = tác động ít; 3 = tác động trung bình; 4 = tác động mạnh; 5 = tác động rất mạnh

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

Các nguyên nhân từ phía doanh nghiệp dẫn đến khó tuyển dụng nhân lực logistics bao gồm: doanh nghiệp tạo áp lực công việc và áp lực thời gian cao cho ứng viên dự tuyển (tương ứng 3,27 và 3,20 điểm); mức lương không cạnh tranh, không tương xứng (3,26); môi trường làm việc ảnh hưởng đến sức khỏe (3,05); yêu cầu lao động cam kết làm việc lâu dài (3,01). Nguyên nhân từ việc thiếu hụt nguồn cung ứng nhân lực logistics trên thị trường lao động cũng tác động ở mức 3,32 điểm.

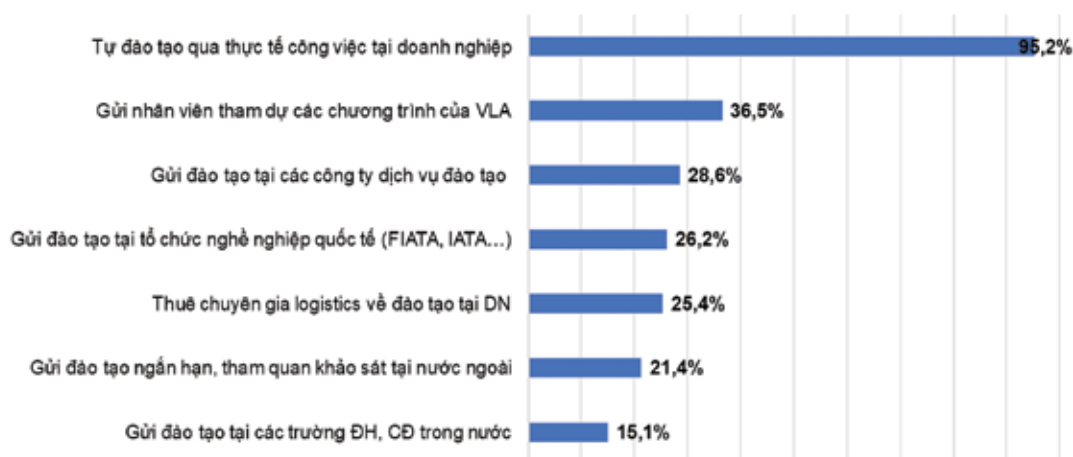
Đối với công tác *đào tạo nhân lực logistics của doanh nghiệp*, hầu hết doanh nghiệp tham gia khảo sát (95,2%) phải tự đào tạo, bồi dưỡng nhân lực logistics thông qua thực tế công việc (Hình 41). Đặc biệt, một số doanh nghiệp logistics quy mô lớn đã tự đầu tư trung tâm đào tạo nhân lực logistics riêng để đảm bảo mục tiêu phát triển của doanh nghiệp như Tân Cảng Sài Gòn, ALS, U&I Logistics...

Bên cạnh đó, các chương trình đào tạo của VLA là lựa chọn hàng đầu của các doanh nghiệp (36,5%) khi có nhu cầu đào tạo nhân lực logistics trong ngắn hạn. Doanh nghiệp cũng thường gửi nhân viên đào tạo tại các công ty cung cấp dịch vụ đào tạo nhân lực logistics (28,6%). Việc đưa nhân viên tham gia các chương trình đào tạo lấy chứng chỉ nghề nghiệp

quốc tế của FIATA, IATA... cũng được các doanh nghiệp quan tâm trong thời gian gần đây với 26,2% số doanh nghiệp lựa chọn hình thức này.

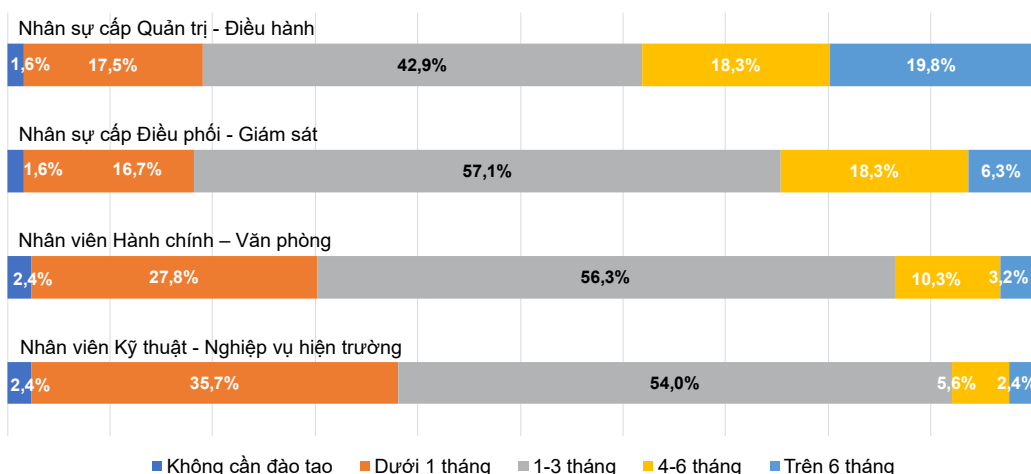
Việc mời chuyên gia về đào tạo ngay tại doanh nghiệp để đảm bảo chương trình đào tạo bám sát nhu cầu thực tế được hơn 1/4 số doanh nghiệp tham gia khảo sát lựa chọn. Đặc biệt, cử nhân sự logistics đi đào tạo ngắn hạn hoặc tham quan, khảo sát tại nước ngoài cũng đã được tới 21,4% quan tâm triển khai. Việc cử nhân lực logistics tham gia các chương trình đào tạo tại các trường cao đẳng và đại học là lựa chọn cuối cùng với chỉ 15,1% số doanh nghiệp lựa chọn. Điều này có thể do chương trình đào tạo tại các trường này luôn là các khóa học dài, nội dung giảng dạy thường bị đánh giá là chưa theo kịp thực tiễn tại doanh nghiệp, chưa đào tạo được các kỹ năng nghề nghiệp cần thiết cho người học.

Hình 41: Các hình thức đào tạo nhân lực logistics của doanh nghiệp



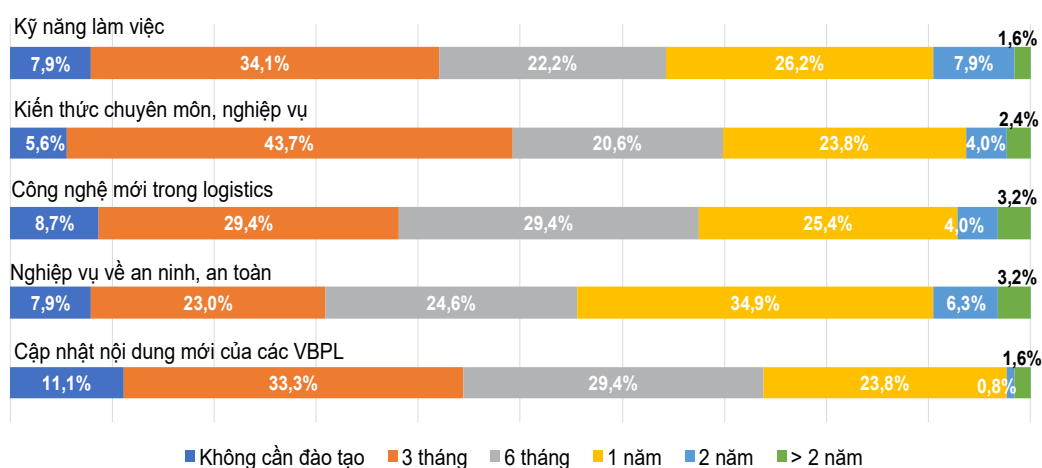
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

Liên quan đến *thời gian cần đào tạo* cho từng loại hình nhân sự logistics ngay sau khi tuyển dụng được thể hiện trong Hình 42. Kết quả khảo sát này cho thấy, khoảng 42,9% đến 57,1% số doanh nghiệp tham gia khảo sát phải mất từ 1-3 tháng để đào tạo lại nhân sự được tuyển dụng. Số doanh nghiệp lựa chọn phương án phải đào tạo dưới 1 tháng đối với nhân sự logistics ở bậc tác nghiệp (nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường và hành chính - văn phòng) nhiều hơn so với nhân sự quản lý (điều phối - giám sát và quản trị - điều hành) do tính chất công việc đơn giản, không yêu cầu cao. Ngược lại, đối với nhân sự quản lý yêu cầu về thời gian đào tạo từ 4-6 tháng hoặc 6 tháng trở lên được gần 40% số doanh nghiệp lựa chọn để có thể đáp ứng yêu cầu cao trong công việc.

Hình 42: Thời gian đào tạo sau tuyển dụng nhân sự logistics tại doanh nghiệp

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

Trong tương lai, để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics, các doanh nghiệp cho biết họ sẽ tăng cường đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực trên các nội dung như: kỹ năng làm việc, kiến thức chuyên môn nghiệp vụ, công nghệ mới trong logistics, nghiệp vụ về an ninh an toàn và cập nhật nội dung mới của các văn bản pháp luật. Trong đó, phần lớn các doanh nghiệp đều cho rằng các nội dung này cần được đào tạo định kỳ từ 3 tháng đến 1 năm một lần (Hình 43). Những số liệu thống kê này chính là căn cứ quan trọng giúp các cơ sở đào tạo xây dựng và phát triển chương trình đào tạo và các khoá đào tạo về logistics đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp.

Hình 43: Nội dung và thời gian đào tạo định kỳ đối với nhân sự logistics tại doanh nghiệp

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

Theo nhận định của các chuyên gia quốc tế, dưới tác động của cách mạng công nghệ 4.0, hoạt động logistics ở thập niên thứ ba của thế kỷ 21 sẽ có những bước phát triển mạnh mẽ hơn nữa, đặc biệt sẽ tập trung vào một số xu thế như big data, blockchain, logistics đô thị, trung tâm logistics, chuỗi cung ứng toàn cầu, trung tâm logistics, dịch vụ giá trị gia tăng (VAS - Valued Added Service) ... Cuộc cách mạng này sẽ dẫn tới những thay đổi rất lớn trong cơ cấu việc làm của lĩnh vực logistics, đòi hỏi nhân lực logistics cần đáp ứng được những yêu cầu mới của doanh nghiệp. Trong đó, nhóm các yêu cầu có mức độ quan trọng cao nhất bao gồm: Khả năng thích nghi với sự thay đổi (4,05 điểm), khả năng chịu được áp lực công việc cao (4,03) và khả năng học tập suốt đời (4,02). Đây là những yêu cầu đối với nhân lực logistics nhằm giúp doanh nghiệp có thể linh hoạt và vững vàng hơn trước những biến động và rủi ro trong kinh doanh.

Mức độ quan trọng của các yêu cầu mới liên quan đến công nghệ hiện đại cũng được đánh giá khá cao, bao gồm: Hiểu biết về an ninh và bảo mật dữ liệu (3,90); Khả năng xử lý và phân tích dữ liệu, thông tin trên máy tính (3,85); Kiến thức về thương mại điện tử (3,79); Kiến thức về tự động hoá, trí tuệ nhân tạo (3,72) và khả năng giao tiếp với các thiết bị thông minh như robot, drone... Ngoài ra, khả năng giao tiếp với các thiết bị thông minh như robot, drone và các kiến thức thống kê cơ bản cũng nên được quan tâm hơn (Hình 44).

Hình 44: Mức độ quan trọng của những yêu cầu mới đối với nhân lực logistics



Trong đó: 1 = không quan trọng; 2 = ít quan trọng; 3 = quan trọng trung bình; 4 = quan trọng; 5 = rất quan trọng

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

6.3. Thực trạng đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam

6.3.1. Cơ cấu và đặc điểm của các bậc đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam

Đào tạo nhân lực logistics Việt Nam hiện nay bao gồm nhiều bậc/trình độ đào tạo, từ đào tạo ngắn hạn đến trình độ sơ cấp, trung cấp, cao đẳng, đại học, sau đại học và các chương trình đào tạo theo tiêu chuẩn quốc tế (Hình 45). Ở mỗi bậc/trình độ đào tạo, Báo cáo sẽ phân tích kỹ lưỡng về mã ngành đào tạo, hình thức đào tạo, loại hình cơ sở đào tạo, chương trình, quy mô và chất lượng đào tạo.

Hình 45: Các bậc đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam



Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập (10/2021)

6.3.1.1. Các chương trình đào tạo logistics ngắn hạn

Chương trình đào tạo ngắn hạn cho nhân lực logistics tại Việt Nam hiện nay chủ yếu được cung cấp bởi các đơn vị kinh doanh dịch vụ đào tạo; 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 Việt Nam (VPA), Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (VATA) hoặc một số doanh nghiệp logistics tự mở trung tâm đào tạo ngắn hạn như Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, Công ty Cổ phần Logistics U&I, Công ty Cổ phần Logistics Hàng không (ALS)... nhằm đáp ứng nhu cầu đào tạo nhân lực logistics của bản thân doanh nghiệp cũng như cung cấp dịch vụ đào tạo và các chứng chỉ, chứng nhận nghề nghiệp cho cá nhân, tổ chức khác có nhu cầu. Ngoài ra, các trường đại học, cao đẳng, trung cấp hiện nay cũng thường xuyên tổ chức những khóa đào tạo ngắn hạn để bồi dưỡng kiến thức, nâng cao kỹ năng cho đa dạng các đối tượng ở tất cả các cấp từ công nhân kỹ thuật, nghiệp vụ; hành chính, văn phòng đến giám sát, quản lý, lãnh đạo.

Chương trình đào tạo logistics ngắn hạn của những cơ sở này thường được chia thành hai nhóm theo nội dung đào tạo, bao gồm: (1) Các khóa học ngắn hạn tập trung đào tạo kiến thức logistics tổng quan hoặc nghiệp vụ, tác nghiệp logistics chuyên biệt cho một công việc cụ thể, giúp học viên áp dụng kiến thức ngay vào công việc đang đảm nhiệm nên 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 đang/hoặc mong muốn cung cấp, từ đó có các biện pháp nâng cao chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp.

Điểm mạnh của các cơ sở đào tạo ngắn hạn là cung cấp những khoá học mang tính thực tiễn cao, 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 đảm bảo nguồn lực lớn để phát triển quy mô; đội ngũ 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.

Mặc dù chưa có một thống kê chính xác nào nhưng nhìn chung số lượng học viên tham gia chương trình đào tạo ngắn hạn này ngày một tăng. Cụ thể, số lượng học viên được cấp chứng chỉ, chứng nhận mỗi năm tại một số cơ sở đào tạo lớn như sau: Viện Nghiên cứu và phát triển Logistics Việt Nam (VLI) khoảng 1.250 học viên/năm; Trường Logistics và Hàng không Việt Nam (VILAS) 1.000 học viên/năm; Tân Cảng Sài Gòn và Công ty ALS đào tạo lần lượt cho hơn 1.000 và hơn 500 lượt học viên/năm; Viện Logistics Việt Nam (VIL) với 600 học viên/năm; Viện Quản trị Logistics và Chuỗi cung ứng (EDINS) 400 học viên/năm...

Bên cạnh các chương trình đào tạo ngắn hạn trong nước, tại Việt Nam hiện nay, VLI là đơn vị được Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Quốc tế (FIATA) ủy quyền đào tạo chứng chỉ quốc tế về Logistics có giá trị toàn cầu. FIATA là tổ chức giao nhận vận tải lớn nhất thế giới với trên 150 quốc gia thành viên. Chứng chỉ quốc tế về logistics của FIATA có giá trị toàn cầu và không xác định thời hạn. VLI đã phụ trách đào tạo, cung cấp nguồn nhân lực logistics bằng 2 chương trình chương trình FIATA Diploma in Freight Forwarding (FD) và FIATA Higher Diploma in Supply Chain Management (FHD). Đối với các chương trình này, FIATA cung cấp hướng dẫn và hỗ trợ cho VLI phát triển các khóa đào tạo riêng. Các tài liệu đào tạo và giáo trình sẽ được phát triển bởi các thành viên tại khu vực để vừa đáp ứng được yêu cầu chung của thị trường quốc tế, vừa đáp ứng các nhu cầu cụ thể của thị trường trong nước.

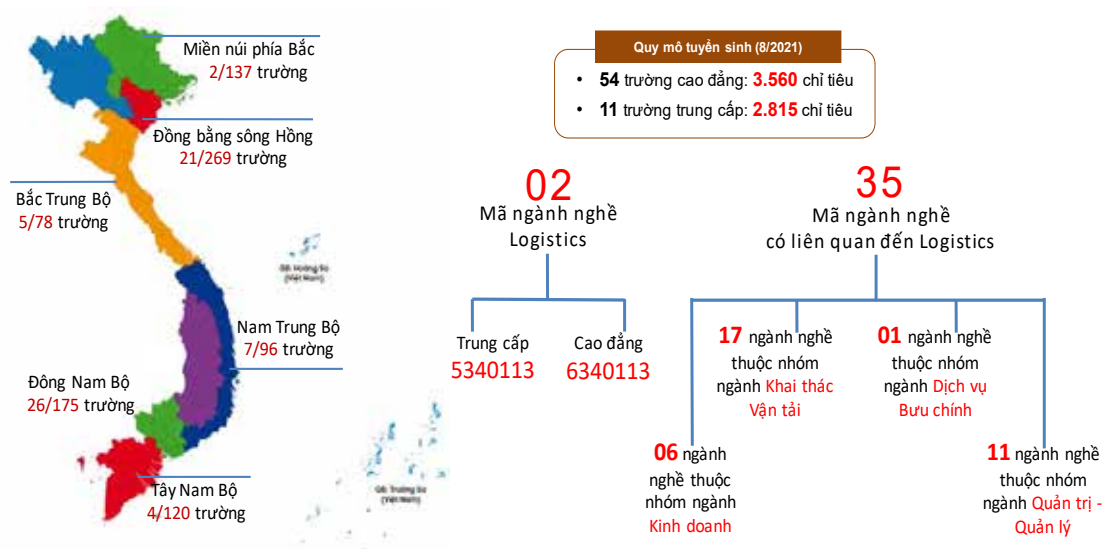
Đối với chương trình FD, VLI đã và đang đào tạo hơn 1.200 học viên tham gia với số lượng học viên đã tốt nghiệp lên đến 359 học viên. Đối với chương trình FHD, VLI đã và đang đào tạo hơn 400 học viên tham gia với số lượng học viên đã tốt nghiệp là 44 học viên. Trong năm 2021 này, VLI dự kiến sẽ đào tạo 12 khóa học dành riêng cho doanh nghiệp nhỏ và vừa với số lượng dự kiến là 240 học viên.

6.3.1.2. Đào tạo nhân lực logistics bậc sơ cấp, trung cấp và cao đẳng

Trước năm 2017, đào tạo trình độ trung cấp và cao đẳng được chia thành hai khối rõ rệt, đó là: trung cấp, cao đẳng nghề (do Tổng cục Giáo dục nghề nghiệp - Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội quản lý) và trung cấp, cao đẳng chuyên nghiệp (do Bộ Giáo dục và Đào tạo quản lý). Tuy nhiên, từ ngày 01/01/2017 khi Luật Giáo dục nghề nghiệp có hiệu lực, tất cả các trường trung cấp, cao đẳng đều được chuyển cho Tổng cục Giáo dục nghề nghiệp thuộc Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội quản lý tập trung. Đây là các bậc đào tạo chủ yếu dành cho nhân lực logistics ở cấp kỹ thuật, nghiệp vụ như lái xe nâng hạ hàng hoá, lái xe đầu kéo, tác nghiệp kho hàng hoặc nhân viên hành chính - văn phòng.

Ngày 30/12/2020, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội đã ban hành Thông tư số 26/2020/TT-BLĐTBXH về Danh mục mã ngành, nghề đào tạo cấp IV trình độ trung cấp và cao đẳng (thay thế Thông tư 04/2017/TT-BLĐTBXH ban hành ngày 02/3/2017 và Thông tư 06/2019/TT-BLĐTBXH ban hành ngày 28/1/2019). Trong đó, mã ngành nghề Logistics trình độ trung cấp là 5340113 và trình độ cao đẳng là 6340113; đồng thời có 35 mã ngành, nghề khác được xem là có liên quan đến logistics (Hình 46), bao gồm: 06 ngành nghề thuộc nhóm ngành Kinh doanh (mã 53401 và 63401); 11 ngành nghề thuộc nhóm ngành Quản trị - Quản lý (mã 53404 và 63404); 17 ngành nghề thuộc nhóm ngành Khai thác Vận tải (mã 58401 và 68401) 01 ngành nghề thuộc nhóm ngành Dịch vụ bưu chính (mã 5840201).

Hình 46: Thông tin tuyển sinh và đào tạo ngành logistics bậc cao đẳng, trung cấp

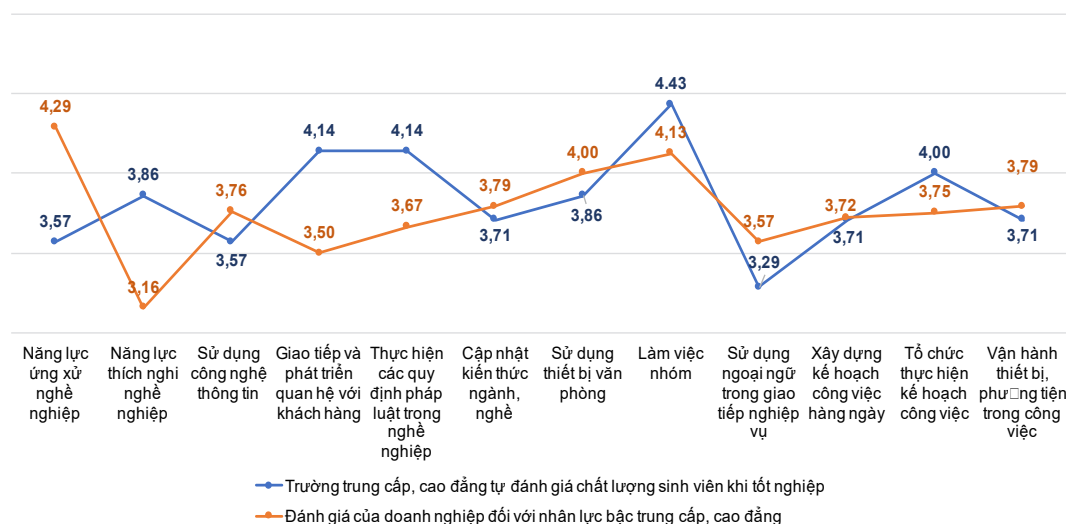


Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập theo cổng thông tin tuyển sinh (10/2021)

Theo dữ liệu cung cấp bởi Tổng cục Giáo dục nghề nghiệp và kết quả rà soát các cổng thông tin tuyển sinh của Ban biên tập (Hình 46), tính đến tháng 10/2021, cả nước có 936 trường cao đẳng và trung cấp. Trong số đó, có 54 trường cao đẳng và 11 trường trung cấp đào tạo nghề logistics với chỉ tiêu tuyển sinh tương ứng là 3.560 sinh viên cao đẳng và 2.815 học sinh trung cấp; gấp gần 2 lần số trường năm 2019 (37 trường và tổng 3.280 chỉ tiêu tuyển sinh) và gấp 3 lần số trường cao đẳng, trung cấp có đào tạo về logistics năm 2017 (22 trường với tổng hơn 2.000 chỉ tiêu tuyển sinh). Các trường này tập trung chủ yếu ở khu vực Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Hồng - những nơi có nhu cầu cao về nhân lực logistics phục vụ cho phát triển sản xuất, kinh doanh của địa phương với tương ứng 26 và 21 trường. Khu vực Tây Nguyên có điều kiện phát triển kinh tế kém hơn chưa có trường nào đào tạo nghề logistics trong số 61 trường cao đẳng, trung cấp trên địa bàn.

Khi so sánh giữa kết quả tự đánh giá của các trường cao đẳng, trung cấp đối với việc đảm bảo chuẩn đầu ra của sinh viên và đánh giá của doanh nghiệp đối với nhân lực tuyển dụng ở bậc trung cấp và cao đẳng có thể nhận thấy, những tiêu chí như năng lực ứng xử nghề nghiệp; năng lực liên quan đến CNTT; khả năng sử dụng thiết bị văn phòng, vận hành thiết bị, phương tiện thiết bị và sử dụng ngoại ngữ trong công việc của lao động tốt nghiệp bậc trung cấp, cao đẳng đều được doanh nghiệp đánh giá cao hơn so với chuẩn đầu ra các trường (Hình 47). Đây là một tín hiệu đáng mừng cho thấy các trường trung cấp, cao đẳng đã có sự chuyển biến nhất định nhằm giúp người học có thể đáp ứng được yêu cầu nghề nghiệp của doanh nghiệp sử dụng lao động.

Hình 47: Đánh giá của cơ sở đào tạo và của doanh nghiệp đối với nhân lực logistics bậc trung cấp, cao đẳng



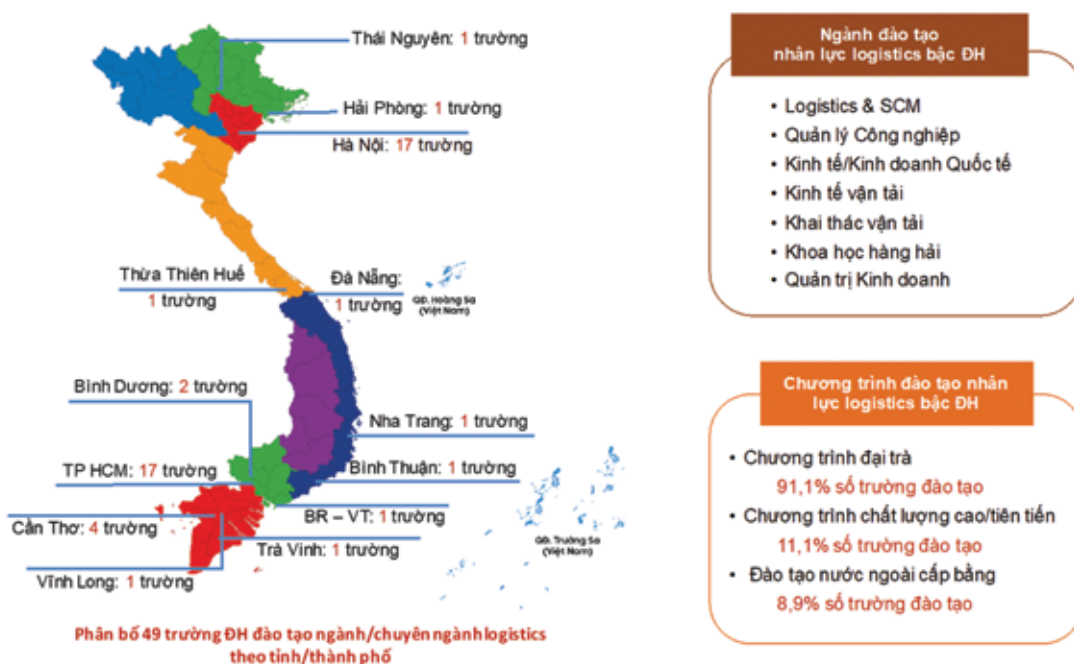
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

6.3.1.3. Đào tạo nhân lực logistics ở bậc đại học

Năm 2017 đã đánh dấu bước ngoặt trong đào tạo trình độ đại học đối với lĩnh vực logistics khi Bộ Giáo dục và Đào tạo ban hành Thông tư 24/2017/TT-BGDĐT ngày 10/10/2017 công bố Danh mục giáo dục, đào tạo cấp IV trình độ đại học. Theo đó, ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng có mã ngành riêng là 7510605 thuộc nhóm ngành Quản lý công nghiệp (mã 75106). Điều này đã thúc đẩy các cơ sở đào tạo trong cả nước xây dựng và phát triển chương trình đào tạo ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng ở bậc đại học. Bên cạnh đó, nhiều trường đại học cũng đồng thời tuyển sinh và đào tạo chuyên ngành liên quan đến logistics thuộc 07 mã ngành sau đây (Hình 48): Quản lý công nghiệp (mã 7510601), Kinh tế quốc tế (mã 7310106); Kinh doanh quốc tế (mã 7340120), Quản trị kinh doanh (7340101), Khai thác vận tải (mã 7840101), Kinh tế vận tải (mã 7840104), Khoa học hàng hải (mã 7840106) ...

Trong hơn 10 năm qua (2008 - 2021), số lượng trường và quy mô tuyển sinh bậc đại học đối với ngành/chuyên ngành logistics tại Việt Nam tăng lên nhanh chóng. Năm 2008, Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh là trường đầu tiên tuyển sinh và đào tạo chuyên ngành “Logistics và vận tải đa phương thức” tại Việt Nam. Phải 4 năm sau đó (2012), cả nước mới có trường đại học thứ hai mở chuyên ngành logistics là Trường Đại học Hàng hải Việt Nam với tổng quy mô tuyển sinh của cả hai trường chỉ đạt 171 chỉ tiêu. Tuy nhiên, giai đoạn 5 năm tiếp theo 2013 - 2018, đã có 15 trường đại học đào tạo về logistics với tổng quy mô tuyển sinh tăng gần 9 lần, đạt 1.533 sinh viên/năm. Đặc biệt, 3 năm trở lại đây được xem là giai đoạn bùng nổ trong đào tạo nhân lực ngành/chuyên ngành logistics. Tính đến tháng 10/2021, Việt Nam đã có 49 trường đại học trong tổng số 286 trường đại học trên phạm vi cả nước tuyển sinh và đào tạo ngành/chuyên ngành logistics với tổng quy mô tuyển sinh là 4.100 chỉ tiêu và tổng số lượng đang theo học tại trường khoảng 7.000 sinh viên (Hình 49).

Hình 48: Thông tin về đào tạo ngành logistics bậc đại học



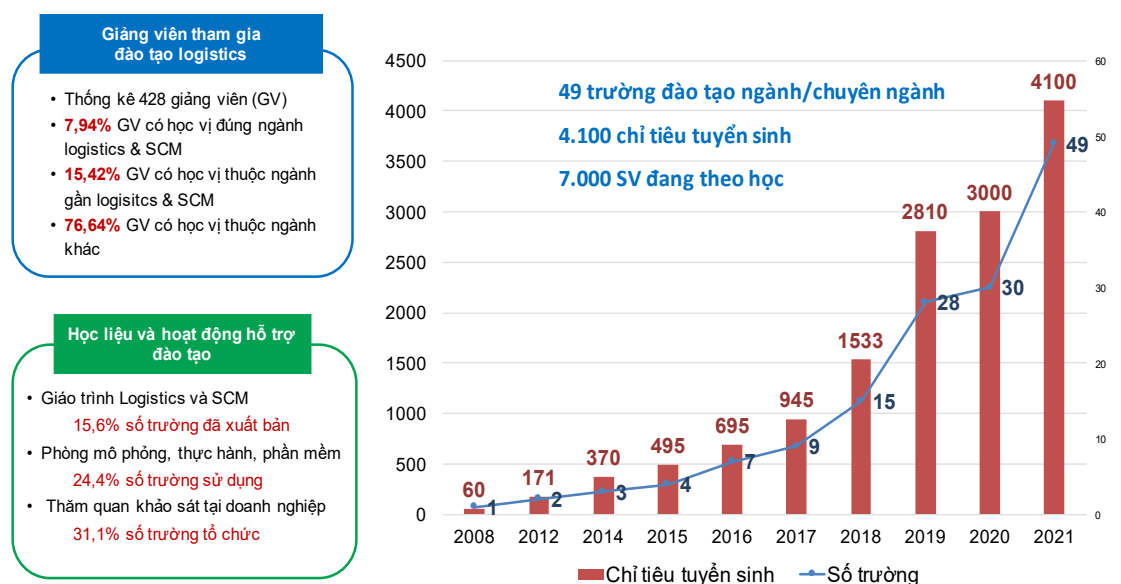
Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập theo cổng thông tin tuyển sinh (10/2021)

Tại các trường đại học hiện nay, đào tạo ngành/chuyên ngành logistics đang được triển khai theo nhiều hình thức từ Chương trình đào tạo đại trà (chương trình tiêu chuẩn theo quy định về mức trần học phí đối với trường công lập); chương trình chất lượng cao (có điều kiện đảm bảo chất lượng và chuẩn đầu ra cao hơn chương trình đại trà tương ứng) hoặc chương trình tiên tiến (giảng dạy bằng tiếng Anh, có thể tích hợp chứng chỉ quốc tế trong lĩnh vực logistics & quản lý chuỗi cung ứng); Chương trình tài năng (dành cho những sinh viên có kết quả tuyển sinh và học tập xuất sắc); Chương trình tích hợp do trường đại học nước ngoài cấp

bằng (đào tạo trong nước nhưng bằng đại học do trường đại học tại Việt Nam và trường đại học nước ngoài đồng thời cấp hoặc chỉ do trường đại học nước ngoài cấp bằng).

Kết quả khảo sát cho thấy 91,1% số trường đào tạo theo chương trình đại trà; khoảng 11,1% số trường đào tạo chương trình chất lượng cao tích hợp chứng chỉ nghề quốc tế FIATA hoặc chương trình tiên tiến đào tạo bằng tiếng Anh (như Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Trường Đại học Ngoại thương, Trường Đại học Tôn Đức Thắng, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Học viện Tài chính...); khoảng 8,9% số trường có chương trình đào tạo do đại học nước ngoài cấp bằng (như Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh; Trường Đại học RMIT, Trường Đại học Thương mại...)

Hình 49: Thông tin tuyển sinh và đào tạo ngành/chuyên ngành logistics bậc đại học



Nguồn: Tổng hợp và khảo sát của Ban Biên tập (10/2021)

Theo kết quả khảo sát các trường đại học, cao đẳng đang đào tạo ngành/chuyên ngành logistics hiện nay, hệ thống các học phần giảng dạy cho sinh viên, học viên tại các trường này được chia thành 2 nhóm:

(1) Các học phần về logistics và chuỗi cung ứng như: Tổng quan về logistics, Quản trị logistics, Quản trị chuỗi cung ứng, Quản trị chiến lược logistics và chuỗi cung ứng, Quản trị mua hàng; Quản trị kho hàng, Quản trị vận tải, Quản trị doanh nghiệp dịch vụ logistics, Cơ sở hạ tầng logistics, Hệ thống thông tin logistics, Pháp luật liên quan đến logistics...

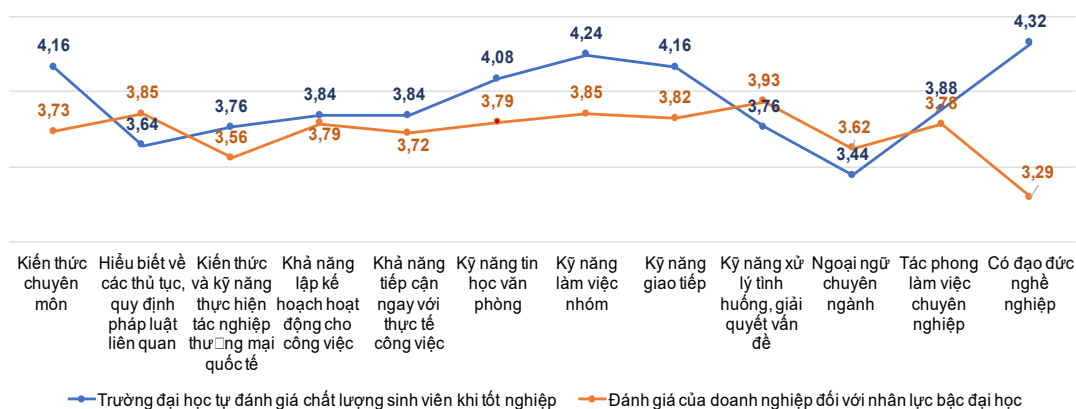
(2) Các học phần khác có liên quan như Nghiệp vụ ngoại thương, Vận tải và bảo hiểm ngoại thương, Đại lý giao nhận và khai báo hải quan, Thanh toán quốc tế, Kinh doanh quốc tế, Tiếng Anh chuyên ngành logistics... Các học phần về logistics cũng được giảng dạy cho 2 nhóm đối tượng, đó là: sinh viên theo học đúng ngành/chuyên ngành logistics và sinh viên

thuộc các ngành/chuyên ngành đào tạo khác nhưng được học các học phần liên quan đến logistics trong chương trình đào tạo.

Hệ thống học liệu phục vụ đào tạo ngành logistics tại các trường đại học hiện nay khá phong phú và đa dạng do hầu hết các trường đều đã sử dụng thư viện mã nguồn mở. Tuy nhiên, chỉ có 15,6% số trường đang đào tạo ngành/chuyên ngành logistics tham gia khảo sát đã biên soạn và xuất bản được ít nhất 01 giáo trình phục vụ yêu cầu giảng dạy và học tập các học phần logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Bên cạnh đó, 24,4% số trường đại học đang đào tạo ngành/chuyên ngành logistics đã đầu tư phòng mô phỏng hoặc phòng thực hành (máy tính) hoặc phần mềm quản lý kho, quản lý vận tải, phần mềm mô phỏng khác... để phục vụ công tác đào tạo và tăng cường tính thực tế cho sinh viên. Đồng thời, trong thời gian gần đây, có 31,1% số trường đại học đã chú trọng tăng cường hoạt động tham quan, khảo sát tại doanh nghiệp cho sinh viên trong quá trình đào tạo với khoảng từ 02 -10 lượt doanh nghiệp mỗi năm nhằm giúp sinh viên có thể tiếp cận ngay với thực tế hoạt động logistics tại doanh nghiệp sau khi tốt nghiệp (Hình 49).

Số liệu khảo sát 428 giảng viên tham gia đào tạo ngành/chuyên ngành logistics tại các trường đại học cho thấy chỉ có 7,94% số lượng giảng viên có học vị đúng ngành/chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng; trong số đó có tới 94,12% giảng viên có trình độ thạc sĩ và chỉ có 5,88% có trình độ tiến sĩ. Đồng thời có 15,42% số giảng viên đang tham gia đào tạo ngành/chuyên ngành về logistics có học vị thuộc những ngành gần như Tổ chức và quản lý vận tải, kinh tế vận tải, kinh tế và kinh doanh quốc tế... Còn lại 76,64% giảng viên tham gia chương trình đào tạo về logistics và quản lý chuỗi cung ứng tại các trường đại học hiện nay chủ yếu chuyển từ các ngành/chuyên ngành khác.

Hình 50: Đánh giá của cơ sở đào tạo và của doanh nghiệp đối với nhân lực logistics bậc đại học



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập (8/2021)

So sánh giữa kết quả tự đánh giá của các trường đại học đối với việc đảm bảo chuẩn đầu ra của sinh viên và đánh giá của doanh nghiệp đối với nhân lực tuyển dụng trình độ đại học có thể nhận thấy, đánh giá của doanh nghiệp chỉ cao hơn so với chuẩn đầu ra sinh viên do các

trường đại học tự đánh giá ở 3 tiêu chí là: Hiểu biết về thủ tục, quy định pháp luật liên quan; Kỹ năng xử lý tình huống và giải quyết vấn đề; ngoại ngữ chuyên ngành (Hình 50). Điều này cho thấy những tiêu chí vốn bị doanh nghiệp đánh thấp trước đây đã bắt đầu được cải thiện dù chưa nhiều. Đối với các tiêu chí còn lại, đánh giá của doanh nghiệp đều thấp hơn so với tự đánh giá của các trường đại học. Đặc biệt, các tiêu chí liên quan đến kỹ năng (kỹ năng làm việc nhóm, kỹ năng giao tiếp, kỹ năng tin học văn phòng) và đạo đức nghề nghiệp đang có khoảng cách rất lớn giữa đánh giá của doanh nghiệp và của các trường đại học. Đây chính là những tiêu chí mà các trường đại học cần cải thiện trong quá trình đào tạo của mình nhằm đáp ứng yêu cầu của doanh nghiệp.

6.3.1.4. Đào tạo nhân lực logistics ở bậc sau đại học

Đối với đào tạo sau đại học, ngày 10/10/2017, Bộ trưởng Bộ Giáo dục và Đào tạo cũng đã ban hành Thông tư 25/2017/TT-BGDĐT công bố Danh mục giáo dục, đào tạo cấp IV trình độ thạc sĩ (mã 8510605) và trình độ tiến sĩ (mã 9510605) thuộc nhóm ngành Quản lý công nghiệp (với mã tương ứng ở 2 trình độ đào tạo là 85106 và 95106). Hiện nay chỉ có một số ít trường như Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Trường Đại học giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh, Trường Đại học Bách khoa TP. Hồ Chí Minh, Trường Đại học Quốc tế Hồng Bàng, Trường Đại học FPT... có đào tạo trình độ thạc sĩ chuyên ngành Logistics và/hoặc Quản lý chuỗi cung ứng theo các chương trình liên kết. Ngoài ra, một vài năm trở lại đây có nhiều đề tài luận văn thạc sĩ và luận án tiến sĩ liên quan đến lĩnh vực logistics đã bắt đầu được quan tâm nghiên cứu tại các cơ sở đào tạo trong cả nước. Đây là một tín hiệu đáng mừng đối với đào tạo và nghiên cứu bậc cao thuộc lĩnh vực này, góp phần nâng cao trình độ và phát triển nhân lực logistics tại Việt Nam.

6.3.2. Hoạt động hỗ trợ đào tạo, phát triển nhân lực logistics

6.3.2.1. Thành lập Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam

Mạng lưới Đào tạo logistics Việt Nam được hình thành từ cuối năm 2017 nhằm đẩy mạnh liên kết giữa các trường đại học, cao đẳng và các cơ sở đào tạo ngắn hạn có liên quan trong lĩnh vực logistics trên cả nước. Trong quá trình hoạt động, Mạng lưới đã tổ chức được một số buổi hội thảo, tọa đàm, các chuyến khảo sát thực tế tại doanh nghiệp. Đặc biệt, Cuộc thi Tài năng trẻ logistics Việt Nam do Mạng lưới chủ trì tổ chức hàng năm đã trở thành sự kiện được sinh viên các trường quan tâm, nhiệt tình hưởng ứng tham gia, qua đó góp phần nâng cao nhận thức chung của xã hội về ngành học này. Song hoạt động của Mạng lưới Đào tạo logistics Việt Nam cũng có một số điểm bất cập, trong đó bất cập lớn nhất là Mạng lưới thiếu tư cách pháp nhân, không có bộ máy, nhân sự để có thể phối hợp các cơ sở đào tạo với nhau cũng như liên kết các cơ sở đào tạo với doanh nghiệp sử dụng nhân lực.

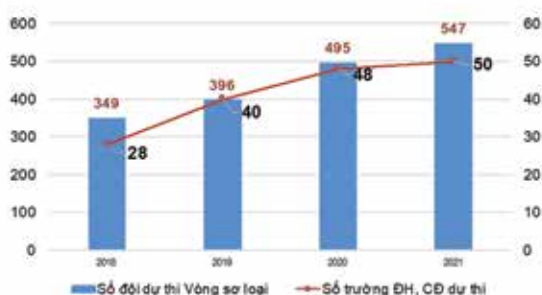
Để khắc phục những bất cập trên, tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho hoạt động phát triển nhân lực logistics nói chung và đào tạo logistics nói riêng, ngày 07/10/2019, Bộ Giáo dục và Đào tạo đã ra quyết định 3567/QĐ-BGDĐT công nhận Ban Vận động thành lập Hiệp hội Đào tạo Logistics Việt Nam. Ban Vận động có nhiệm vụ vận động công dân, tổ chức đăng ký tham gia Hiệp hội,

Tầm nhìn của VALOMA là hội tụ và kết nối nâng cao hiệu quả và mở rộng phạm vi công tác đào tạo, phát triển nhân lực chất lượng cao nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển và hội nhập quốc tế của ngành logistics Việt Nam.

Về sứ mệnh, VALOMA tập hợp đoàn kết và phát huy sức mạnh của tổ chức và cá nhân có chung khát vọng phát triển nhân lực logistics Việt Nam bằng quản trị sáng tạo, dịch vụ khác biệt và hiệu quả chuyên môn cao - lấy hội viên làm trung tâm và nâng cao chất lượng nhân lực làm mục tiêu.

Sau gần 3 tháng có Quyết định thành lập chính thức, VALOMA đã thu hút được sự tham gia của 265 hội viên. Trong đó, hội viên cá nhân chiếm 74%, hội viên tổ chức là cơ sở đào tạo chiếm 14%, và hội viên tổ chức là các doanh nghiệp dịch vụ logistics chiếm 12%. Các hội viên tổ chức là cơ sở đào tạo ở khu vực phía Nam chiếm 50%, cơ sở đào tạo ở khu vực phía Bắc chiếm 47% trong tổng số hội viên. VALOMA chưa có hội viên là doanh nghiệp ở khu vực miền Trung, các doanh nghiệp ở khu vực phía Bắc đang chiếm 65% tổng số hội viên doanh nghiệp của Hiệp hội.

Hình 52: Các hoạt động do VALOMA tổ chức thực hiện



Nguồn: Ban Biên tập tổng hợp (8/2021)

Hy vọng cùng với các hiệp hội khác trong lĩnh vực logistics như Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam, Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam, Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam... Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam sẽ cùng chung tay đóng góp để thực hiện mục tiêu đưa ngành logistics Việt Nam phát triển nhanh, vững chắc hơn nữa trong giai đoạn tới.

6.3.2.2. Hình thành Mạng lưới Câu lạc bộ Logistics Sinh viên Việt Nam

Mạng lưới Câu lạc bộ (CLB) Logistics Sinh viên Việt Nam (Vietnam Student Logistics Club Network - LCN) được thành lập vào ngày 10/7/2021 dưới sự bảo trợ của VALOMA, là nơi hội tụ, gắn kết những sinh viên có chung niềm đam mê về logistics và chuỗi cung ứng; nhằm mục đích giao lưu, chia sẻ kiến thức chuyên môn nghiệp vụ, kiến thức thực tiễn trong ngành logistics cũng như rèn luyện kỹ năng nghề nghiệp cần thiết để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thị trường lao động. Tính đến nay, Mạng lưới CLB Logistics Sinh viên Việt Nam đã thu hút sự tham gia của 27 trường đại học, cao đẳng trong cả nước, trong đó có 14 trường đại học khu vực phía Bắc và 13 trường đại học, cao đẳng khu vực phía Nam với tổng cộng 876 sinh viên là thành viên các câu lạc bộ.

Bảng 12: Danh sách các trường tham gia Mạng lưới CLB Logistics Sinh viên Việt Nam

TT	Miền Bắc	TT	Miền Nam
1	Trường Đại học Bách Khoa Hà Nội	15	Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu
2	Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải	16	Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh
3	Trường Đại học Điện Lực	17	Trường Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh
4	Trường Đại học Giao thông vận tải	18	Trường Đại học Mở TP. Hồ Chí Minh
5	Trường Đại học Hà Nội	19	Trường Đại học Ngân hàng TP. Hồ Chí Minh
6	Trường Đại học Hàng hải Việt Nam	20	Trường Đại học Nguyễn Tất Thành
7	Trường Đại học Kinh doanh và Công nghệ Hà Nội	21	Trường Đại học Quốc tế Hồng Bàng
8	Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội	22	Trường Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh
9	Trường Đại học Kinh tế quốc dân	23	Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh
10	Trường Đại học Ngoại thương	24	Trường Đại học Tài chính - Marketing
11	Trường Đại học Thăng Long	25	Trường Đại học Tôn Đức Thắng
12	Trường Đại học Thủ đô Hà Nội	26	Trường Đại học Văn Lang
13	Trường Đại học Thương mại	27	Trường Cao đẳng Công nghệ Thủ Đức
14	Học viện Ngân hàng		

Nguồn: Mạng lưới CLB Logistics Sinh viên (10/2021)

Sự ra đời của VALOMA và tiếp theo đó là sự hình thành Mạng lưới CLB Logistics Sinh viên Việt Nam đã tạo ra một mô hình kết nối đồng bộ giữa doanh nghiệp với các cơ sở đào tạo, giữa các cơ sở đào tạo với nhau, giữa giảng viên, sinh viên và nhân lực thực tế tại các doanh nghiệp logistics nhằm đạt được mục tiêu phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế sâu rộng của Việt Nam.

6.3.2.3. Cuộc thi Tài năng trẻ logistics Việt Nam

Tài năng trẻ Logistics Việt Nam (Viet Nam Young Logistics Talents - VNYLT) là cuộc thi thường niên do Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam chủ trì tổ chức với sự hỗ trợ của Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) và sự tham gia của các trường đại học, cao đẳng; viện, trung tâm, cơ sở đào tạo ngắn hạn trên cả nước. Đây là một sân chơi bổ ích, thiết thực cho sinh viên; 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.

Trong năm đầu tiên tổ chức 2018, Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam đã thu hút 349 đội thi đến từ 28 trường đại học, cao đẳng trong cả nước. Tiếp nối thành công của mùa đầu tiên, 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. Năm 2020, cuộc thi đã thu hút 495 đội thi đến từ 48 trường đại học, cao đẳng và các cơ sở đào tạo trong nước, tăng 99 đội và 8 trường so với cuộc thi năm 2019. Năm 2021, mặc dù chịu ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch Covid-19, cuộc thi vẫn nhận được sự quan tâm đặc biệt của sinh viên từ 50 trường đại học, cao đẳng trên mọi miền tổ quốc với 549 đội tham gia dự thi ở Vòng Sơ tuyển.

6.3.2.4. Tọa đàm “Khởi nghiệp cùng Logistics”

Tọa đàm “Khởi nghiệp cùng Logistics” là dịp mà sinh viên các trường đại học, cao đẳng tại Việt Nam được giao lưu, trò chuyện và lắng nghe những câu chuyện khởi nghiệp từ các diễn giả là những người sáng lập hoặc điều hành doanh nghiệp dịch vụ logistics, từ đó giúp các bạn sinh viên có định hướng tốt hơn trong việc lựa chọn nghề nghiệp liên quan đến logistics.

Cho đến nay, đã có 3 tọa đàm “Khởi nghiệp cùng Logistics” được VALOMA tổ chức tại Trường Đại học Bách Khoa Hà Nội ngày 16/3/2019; Trường Đại học Quốc tế Hồng Bàng (TP. Hồ Chí Minh) ngày 23/3/2019 và Trường Đại học Hàng hải Việt Nam (Hải Phòng) ngày 6/6/2020.

Năm 2021, tọa đàm “Khởi nghiệp cùng Logistics” được lựa chọn là sự kiện đầu tiên tổ chức vào ngày 02/11/2021 để khởi đầu cho chuỗi sự kiện chuyên môn lớn của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam VALOMA CONFEST.

6.3.2.5. VALOMA CONFEST

VALOMA CONFEST bao gồm các tọa đàm, hội thảo, hoạt động cộng đồng nhằm lan tỏa giá trị của Hiệp hội tới gần 300 hội viên là các trường đại học, cao đẳng, cơ sở đào tạo hàng đầu của cả nước cùng các doanh nghiệp tiêu biểu của cộng đồng logistics Việt Nam. Không chỉ trao đổi những vấn đề học thuật và thực tiễn cập nhật nhất trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng, VALOMA CONFEST đồng thời xác lập kênh thông tin tham vấn đến các cơ quan quản lý nhà nước khi xây dựng chính sách hỗ trợ phát triển ngành logistics Việt Nam. Bên cạnh tọa đàm “Khởi nghiệp cùng Logistics”, hội thảo “Đào tạo thực hành theo mô hình

COE - Center of Excellence" được tổ chức ngày 16/11/2021 cũng được xem là sự kiện quan trọng của Confest có tác động tích cực đến các cơ sở đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam.

6.3.2.6. Hoạt động khảo sát thực tế cho giảng viên và sinh viên

Kết quả khảo sát các trường đại học, cao đẳng cho thấy 31,1% số trường có tổ chức hoạt động tham quan khảo sát tại ít nhất từ 2 - 10 doanh nghiệp cho sinh viên mỗi năm. Đây là một nỗ lực rất lớn của các trường dưới sự hỗ trợ của doanh nghiệp nhằm giúp giảng viên, sinh viên ngành/chuyên ngành logistics có cơ hội tiếp cận thực tế. Bên cạnh đó, VALOMA cũng đã tổ chức nhiều chuyến tham quan, khảo sát tại doanh nghiệp, cơ sở hạ tầng logistics như cảng biển, ga hàng không, cửa khẩu quốc gia, quốc tế... cho giảng viên, sinh viên nhằm gắn lý thuyết với thực tiễn, tăng cường kết nối giữa các doanh nghiệp và các đơn vị đào tạo. Trong năm 2021, mặc dù chịu ảnh hưởng nặng nề của đại dịch Covid-19, Hiệp hội vẫn cố gắng tổ chức nhiều chuyến đi bổ ích, lý thú cho giảng viên và sinh viên các trường đại học.

Ngày 9/1/2021, giảng viên và sinh viên các trường hội viên Hiệp hội khảo sát tại Trung tâm logistics MVG và cảng Đình Vũ (Hải Phòng).

Ngày 16/01/2021, giảng viên và sinh viên của các trường hội viên Hiệp hội tham quan Công ty Hyundai Thành Công Việt Nam (KCN Gián Khẩu, Ninh Bình) và Khu công nghiệp Bảo Minh (Nam Định).

Ngày 13/3/2021, 30 giảng viên và sinh viên đến từ 14 trường đại học khu vực phía Bắc tham gia chuyến khảo sát tại cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị, cửa khẩu Tân Thanh, Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng.

Ngày 27/3/2021, giảng viên và sinh viên đến từ các trường đại học, cao đẳng trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận tham gia chuyến khảo sát tại Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT), Công ty Cổ phần LEC Group, Công ty Cổ phần Tập đoàn Tôn Hoa Sen.

6.3.2.7. Hội nghị, hội thảo, nghiên cứu về phát triển nhân lực logistics Việt Nam

Ngày 19/3/2021, tại TP. Hồ Chí Minh, Chương trình Úc cùng Việt Nam phát triển nguồn nhân lực Aus4skill đã tổ chức Hội thảo trực tuyến hướng dẫn cách sử dụng Bộ tài liệu giảng viên và tài liệu học tập ngành logistics với mục đích nhằm chia sẻ một số kiến thức nền tảng và thống nhất trong việc phát triển các tài liệu dạy và học theo năng lực; đồng thời, giới thiệu khuôn khổ và kiến trúc làm nền tảng cho tài liệu hướng dẫn dạy và học theo năng lực trong đào tạo ngành logistics tại Việt Nam được xây dựng trong thời gian gần đây. Ngoài ra, hội thảo còn cung cấp hướng dẫn về cách sử dụng tài liệu giảng viên đánh giá và hướng dẫn học tập. Bộ sách gồm 6 cuốn tài liệu nhằm cung cấp kiến thức và kỹ năng để sinh viên phát triển những năng lực cần thiết.

Hội thảo xây dựng Bộ tiêu chuẩn nghề (OS-OSS) do Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) tổ chức ngày 6/5/2021 nhằm phân tích những vấn đề còn tồn tại nhiều năm

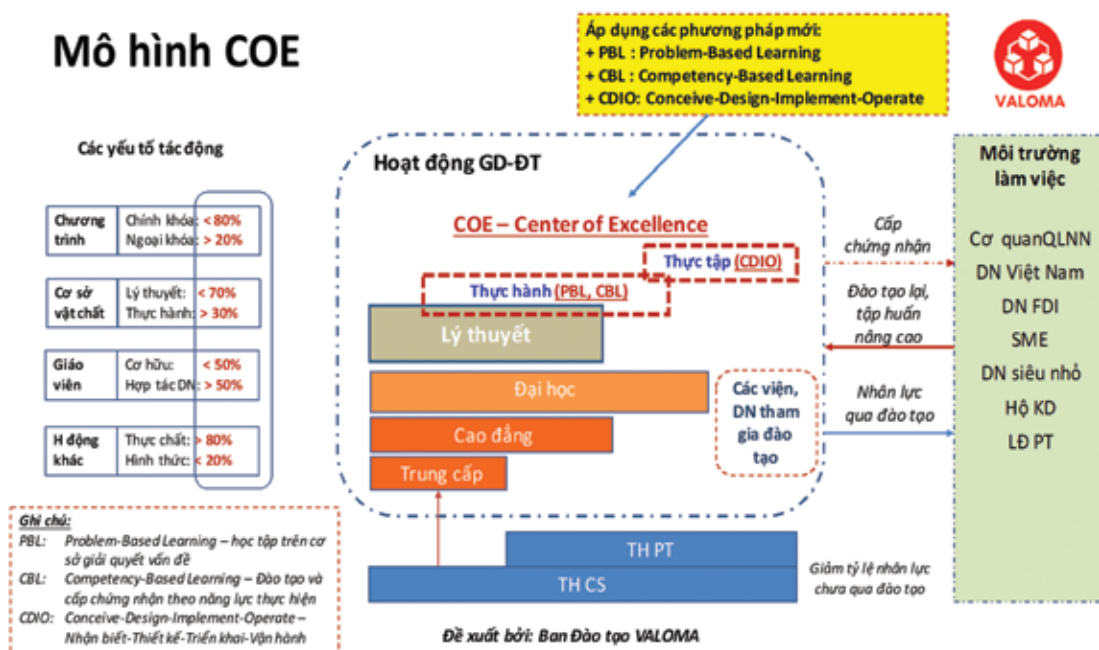
qua của ngành logistics như sinh viên mới tốt nghiệp vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu của nhà tuyển dụng hay các vị trí quan trọng trong thực tế lại không có chương trình đào tạo; thiết lập mã định danh cho từng loại vị trí liên quan đến logistics...

Ngày 25/8/2021, Chương trình Úc cùng Việt Nam phát triển nguồn nhân lực (Aus4Skills) phối hợp với VLA và VLI tổ chức Hội thảo Quốc tế trực tuyến “Chiến lược phát triển nguồn nhân lực ngành Logistics Việt Nam hướng đến sự thích ứng trước những biến động và rủi ro”. Hội thảo có sự tham gia của các giáo sư hàng đầu đến từ Đức, Úc, Canada; các nhà khoa học, các chuyên gia kinh tế, đại diện các cơ sở đào tạo, các doanh nghiệp logistics. Mục đích của hội thảo là nhằm định hướng phát triển nguồn nhân lực cho ngành logistics để thích ứng trước những biến động và rủi ro của môi trường hoạt động trong nước và quốc tế; nâng cao nhận thức của doanh nghiệp về sự cấp thiết của việc xây dựng chiến lược nguồn nhân lực nhằm phát triển hướng tới sự phát triển bền vững; tăng cường tính kết nối giữa nhà trường, Nhà nước và doanh nghiệp trong hoạt động phát triển và đào tạo nguồn nhân lực cho ngành logistics.

Ngày 15/10/2021, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam chi nhánh TP. Hồ Chí Minh (VCCI) phối hợp với Australia Aid tổ chức Diễn đàn và công bố Báo cáo Dự báo kỹ năng cho lao động ngành logistics giai đoạn 2021 - 2023 do Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề ngành logistics thực hiện. Báo cáo đã chỉ ra các vị trí công việc đang thiếu nhân lực logistics vì khó tuyển dụng; những kiến thức và kỹ năng mà nhân sự logistics Việt Nam đang sở hữu và đóng vai trò quan trọng nhất đối với thành công trong công việc của nhân sự logistics; các xu hướng xã hội, kinh doanh và công nghệ tiêu biểu tác động đến nhu cầu nhân sự logistics. Trên cơ sở đó, Báo cáo đưa ra một số đề xuất và kiến nghị cho đào tạo nguồn nhân lực logistics tại Việt Nam một cách thực tế và hiệu quả.

Ngày 16/11/2021, trong khuôn khổ chuỗi sự kiện thường niên VALOMA CONFEST'21, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam đã tổ chức hội thảo chuyên đề “Đào tạo logistics theo Mô hình COE - Center of Excellence” nhằm giới thiệu về mô hình COE cũng như chia sẻ kinh nghiệm của nhà trường (Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Trường Đại học Thăng Long, Trường Đại học Thủ đô Hà Nội) và doanh nghiệp (Smartlog, Atalink, Logistics DTK) về các phần mềm ứng dụng, thực hành trong đào tạo nhân lực logistics. Tại hội thảo, Ban Đào tạo của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam cũng đã đề xuất mô hình VALOMA COE nhằm tăng cường hoạt động thực hành, thực tập trong đào tạo nhân lực logistics.

Hình 53: Mô hình VALOMA COE trong đào tạo nhân lực logistics



Nguồn: Ban Đào tạo, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (11/2021)

Theo đó, Ban Đào tạo VALOMA nhận định, đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam đang có hạn chế rất lớn là thiên về đào tạo lý thuyết, chưa chú trọng hoạt động thực hành, thực tập; thể hiện trên một số khía cạnh như sau: chương trình đào tạo chính khoá chiếm tỷ trọng lớn trên 90%, trong khi hoạt động thực tế, hoạt động ngoại khoá chỉ chiếm dưới 10%; cơ sở vật chất phục vụ cho việc học tập lý thuyết chiếm hơn 90%, trong khi cơ sở vật chất để thực hành chỉ chiếm dưới 10%; giáo viên cơ hữu của trường chiếm tới hơn 70 - 80%, trong khi giảng viên từ doanh nghiệp dưới 20 - 30%. Vì vậy, để đáp ứng yêu cầu của doanh nghiệp, giúp người học sau khi tốt nghiệp có thể hoà nhập ngay vào môi trường thực tế, các cơ sở đào tạo logistics cần ứng dụng mô hình COE - hình thành một nhóm các chuyên gia có kiến thức vững vàng và cập nhật, kinh nghiệm thực tế phong phú, kỹ năng mô hình hoá và chuyển giao thông qua đào tạo, tập huấn, huấn luyện để tập trung vào việc thiết kế các tiêu chuẩn nghề nghiệp, chuẩn đầu ra theo thông lệ quốc gia/quốc tế; chuyển giao giải pháp ứng dụng thực tế trong đào tạo cũng như vận hành thực tiễn tại doanh nghiệp. Dưới sự dẫn dắt của nhóm COE này, hoạt động đào tạo nhân lực logistics sẽ áp dụng một số phương pháp mới như phương pháp học tập trên cơ sở giải quyết vấn đề (PBL - Problem Based Learning); đào tạo cấp chứng nhận theo năng lực thực hiện (CBL - Competency Based Learning) và đào tạo theo quá trình Nhận biết - Thiết kế - Triển khai - Vận hành; từ đó nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics cung cấp cho thị trường lao động.

Để triển khai được mô hình COE, các cơ sở đào tạo phải xây dựng chuẩn đầu ra của chương trình đào tạo phù hợp các tiêu chuẩn nghề nghiệp; tăng cường đầu tư cơ sở vật chất phục vụ hoạt động thực hành, thực tế tại trường; phát triển nhân lực nòng cốt cho mô hình COE thông qua tập huấn chuyên gia; đưa thực tế sản xuất, kinh doanh vào nhà trường thông qua thoả thuận hợp tác với doanh nghiệp...

6.4. Dự báo nhu cầu nhân lực logistics Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025

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

$$Dlog = N \times n \times (1 + d)^t$$

Trong đó, Dlog: là nhu cầu nhân lực logistics trong một giai đoạn

N : là số doanh nghiệp trong ngành

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

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

t : thời gian của một giai đoạn

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

6.4.1. Dự báo nhu cầu nhân lực tại doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam

Theo số liệu công bố của Tổng cục Thống kê, hiện Việt Nam có khoảng 29.694 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh các loại hình dịch vụ logistics, bao gồm: dịch vụ vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải, kho bãi, bốc xếp bưu chính chuyển phát... Trong đó, hiện có 11.942 doanh nghiệp logistics có quy mô dưới 5 người (chiếm 40,22%); 9.403 doanh nghiệp có từ 5 - 9 người (31,67%); 7.252 doanh nghiệp có từ 10 - 49 người (24,42%); 856 doanh nghiệp có từ 50 - 199 người (2,88%); 86 doanh nghiệp có từ 200 - 299 người (0,29%); 77 doanh nghiệp có từ 300 - 499 người (0,26%); 53 doanh nghiệp có từ 500 - 999 người (0,18%); 18 doanh nghiệp có từ 1.000 - 4.999 người (0,06%) và 7 doanh nghiệp có trên 5000 người (0,02%). Trên cơ sở số liệu thống kê này có thể ước tính quy mô nhân lực trung bình tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam khoảng 20 người/doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, căn cứ vào kết quả khảo sát của Ban biên tập về nhu cầu tuyển dụng nhân lực logistics trong 3 năm qua, có thể ước tính mức tăng trưởng nhân lực bình quân tại các doanh nghiệp logistics Việt Nam khoảng 7,5%; thấp hơn mức tăng trưởng chung của ngành 14% - 16% do đã loại trừ khả năng ứng dụng công nghệ cũng như nâng cao hiệu quả quản lý của các doanh nghiệp. Do đó, với:

- Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam là $N = 29.694$
- Quy mô nhân lực trung bình là $n = 20$
- Mức tăng trưởng về nhân lực $d = 7,5\%$ trong thời gian $t = 5$ năm

Thì nhu cầu nhân lực của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trong giai đoạn từ năm 2021 đến năm 2025 sẽ là:

$$29.694 \times 20 \times (1 + 0.075)^5 = 852.592 \text{ (người) (*)}$$

6.4.2. Dự báo nhu cầu nhân lực tại doanh nghiệp sản xuất, thương mại

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tổng số doanh nghiệp thực tế đang hoạt động trên phạm vi cả nước tính đến thời điểm 31/12/2020 là $N = 810.000$ doanh nghiệp với 16,6 triệu lao động đang làm việc. Nhìn chung, nếu các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh có quy mô trung bình 100 lao động thì cần có ít nhất 4 lao động logistics (quản lý xuất nhập khẩu, mua hàng, kho hàng, vận tải và phân phối). Nói cách khác, tỷ lệ nhân lực logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh là 4%. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, quy mô trung bình của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh của Việt Nam đạt 20,5 người/1 doanh nghiệp. Tỷ lệ qua đào tạo logistics (hoặc gần với logistics) là 20% thì số lao động logistics cần đào tạo hiện nay là:

$$N \times n = 810.000 \times (20,5 \times 0,04 \times 0,2) = 132.840 \text{ (người).}$$

Với mục tiêu tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50 - 60% trong thời gian tới (theo Quyết định 221/QĐ-TTg) thì mức tăng trưởng nhân lực logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh sẽ không cao, ước đạt khoảng 5%/năm thì trong giai đoạn 2021 - 2025 (5 năm) các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh của Việt Nam cần thêm số nhân lực logistics là:

$$132.840 \times (1 + 0,05)^5 = 169.541 \text{ (người) (**)}$$

Như vậy, ước tính trong giai đoạn 2021 - 2025, tổng nhu cầu nhân lực logistics của các doanh nghiệp Việt Nam (bao gồm cả doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và doanh nghiệp sản xuất kinh doanh) là:

$$D_{\log} = (*) + (**) = 852.592 + 169.541 = 1.022.133 \text{ (người)}$$

6.5. Giải pháp phát triển nhân lực logistics Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025

Thực tế cho thấy, trong những năm gần đây, Nhà nước và Chính phủ đặc biệt quan tâm đến sự phát triển của ngành logistics nói chung và nguồn nhân lực logistics nói riêng nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển và hội nhập kinh tế quốc tế của đất nước. Điều này thể hiện qua một loạt các chính sách mà Chính phủ đã ban hành thời gian qua. Trong đó, nổi bật là Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 và Quyết định 221/QĐ-TTg ngày 22/2/2021 của Thủ tướng

Chính phủ sửa đổi bổ sung một số điều trong Quyết định 200/QĐ-TTg. Các Quyết định này đã đề ra 6 nhóm nhiệm vụ trong đó có nhiệm vụ “đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực”, chú trọng vào đẩy mạnh đào tạo logistics ở bậc đại học, nâng cao số lượng và chất lượng giảng viên về logistics và kết nối các tổ chức đào tạo, doanh nghiệp logistics Việt Nam với các tổ chức đào tạo nước ngoài. Để thực hiện được nhiệm vụ này và phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao cho đất nước, đòi hỏi sự phối hợp và nỗ lực của nhiều bên từ các cơ sở đào tạo nhân lực logistics (các trường đại học, cao đẳng, trung cấp, cơ sở đào tạo ngắn hạn), doanh nghiệp sử dụng nhân lực logistics (VLA, các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sản xuất thương mại), cơ quan quản lý nhà nước (ở đây là Bộ Giáo dục và Đào tạo; Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội; Bộ Công Thương).

6.5.1. Giải pháp đối với các cơ sở đào tạo nhân lực logistics

Trong giai đoạn tới, các cơ sở đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam cần triển khai một số giải pháp quan trọng sau đây:

- Logistics là lĩnh vực có mức độ hội nhập rất cao nên nguồn nhân lực logistics phải được đào tạo để không chỉ đáp ứng yêu cầu của các doanh nghiệp trong nước mà còn làm việc được trong môi trường quốc tế, đặc biệt là trong Cộng đồng Kinh tế Asean. Do đó, các cơ sở đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam cần đổi mới chương trình, nội dung đào tạo theo chuẩn của những chương trình đào tạo quốc tế (chẳng hạn chương trình đào tạo của FIATA, chương trình AFFTA - ASEAN, chương trình đào tạo nghề Au4Skills Úc - Việt Nam). Trong các chương trình này, cần kết hợp giữa đào tạo kiến thức chuyên môn với kỹ năng nghề nghiệp; đào tạo tiếng Anh chuyên ngành logistics với kỹ năng tin học theo yêu cầu của cách mạng công nghệ 4.0.
- Phát triển các chương trình đào tạo thích hợp cho từng nhóm đối tượng người học, bao gồm cả người học là cán bộ ở các cơ quan quản lý nhà nước, sở ngành địa phương tham gia vào việc hoạch định chính sách và quản lý trực tiếp lĩnh vực logistics tại địa bàn; cán bộ thừa hành công việc tại công sở và cán bộ làm công tác hiện trường; cán bộ lãnh đạo quản lý doanh nghiệp. Đồng thời, phát triển các chương trình đào tạo logistics cho từng ngành hàng khác nhau (da giày, dệt may, điện tử...).
- Gia tăng số lượng giảng viên được đào tạo bài bản, đúng ngành/chuyên ngành logistics; tạo điều kiện để giảng viên bổ sung kiến và thực hành các kỹ năng chuyên môn thông qua đồng hành cùng công việc thực tế tại doanh nghiệp; Khuyến khích giảng viên đạt chứng chỉ quốc tế trong lĩnh vực logistics. Từ đó nâng cao năng lực giảng viên; tiến tới đưa giảng viên đạt tầm chuyên gia, có thể phân tích, đánh giá, tư vấn, định hướng cho doanh nghiệp. Ngoài ra, các cơ sở đào tạo có thể thu hút giảng viên thực tế trong lĩnh vực logistics; xây dựng tiêu chuẩn kiến thức và bồi dưỡng nâng cao trình độ cho các giảng viên này.
- Các cơ sở đào tạo cần đẩy mạnh đầu tư phát triển hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ nhu cầu đào tạo nhân lực logistics như đảm bảo đầy đủ hệ thống giáo trình, tài liệu tham

khảo; các điều kiện học tập, thực hành, thiết bị máy móc, hệ thống phần mềm mô phỏng hỗ trợ học tập bám sát thực tế kinh doanh.

- Phải thay thế phương pháp đào tạo cũ, thiếu tính tương tác, thiếu thực tiễn, làm tăng nguy cơ tụt hậu và phải đào tạo lại, thậm chí đào thải ngay sau khi tốt nghiệp bằng việc đa dạng hoá phương thức đào tạo, kết hợp giữa đào tạo chính quy tập trung với đào tạo từ xa, đào tạo dài hạn với ngắn hạn, đào tạo tại trường kết hợp với đào tạo thực tế tại các doanh nghiệp. Đưa các chương trình khoa học công nghệ cao về logistics vào đào tạo tại các trường đại học nhằm phù hợp với yêu cầu thực tế.
- Các trường đại học ở Việt Nam cần học tập, kinh nghiệm đào tạo logistics của các trường đại học ở nước ngoài trong việc xây dựng các trung tâm đổi mới sáng tạo gắn rất chặt với doanh nghiệp. Nhờ những trung tâm đó, bản thân các trường đại học cũng như doanh nghiệp đều thu được lợi ích. Về phía các trường, sinh viên sẽ được học tập ở môi trường sát với thực tế; về phía doanh nghiệp sẽ tìm nguồn nhân lực chất lượng cao trong tương lai.
- Bên cạnh đó, trong bối cảnh nguồn lực đào tạo còn thiếu (đặc biệt là đội ngũ giảng viên tại các trường, nhân sự hướng dẫn thực tập tại doanh nghiệp) và chỉ tập trung ở các thành phố lớn; trong khi nhu cầu được học tập và đào tạo thì phổ biến trên địa bàn cả nước nên rất cần quan tâm đầu tư xây dựng nền tảng đào tạo logistics trực tuyến (E-platform) là nơi chia sẻ tài liệu học tập, giảng dạy, mạng lưới kết nối giảng viên và người học, e-learning, kết nối cơ sở đào tạo và doanh nghiệp tuyển dụng theo đúng xu thế của nền kinh tế chia sẻ (sharing economy).
- Tăng cường hợp tác giữa nhà trường với nhà trường, nhà trường với doanh nghiệp; đẩy mạnh kết nối giữa khối đại học, cao đẳng nghề với khối bồi dưỡng ngắn hạn; khuyến khích việc đào tạo liên thông và công nhận tín chỉ lẫn nhau. Hợp tác chặt chẽ với doanh nghiệp trong quá trình đào tạo thông qua việc mời doanh nghiệp tham gia góp ý xây dựng và chỉnh sửa chương trình đào tạo, tham gia giảng dạy các học phần thực hành thực tế trong chương trình đào tạo, tham gia nghiên cứu và đánh giá các công trình nghiên cứu của nhà trường; thực hiện các gói tư vấn về hoạt động logistics cho doanh nghiệp; kêu gọi hỗ trợ địa điểm thực tế, thực tập cho sinh viên.
- Bên cạnh việc chú trọng nâng cao kiến thức và kỹ năng nghề ở giai đoạn hiện tại, các cơ sở đào tạo cũng cần đánh giá đúng tác động của các xu hướng xã hội, kinh doanh và công nghệ đến nhu cầu nhân lực logistics để xây dựng và phát triển các chương trình đào tạo đáp ứng yêu cầu trong tương lai.
- Tăng cường tư vấn nghề nghiệp để hướng sinh viên thêm yêu nghề logistics, thực hiện đam mê của mình đối với ngành logistics theo lĩnh vực phù hợp. Đẩy mạnh công tác truyền thông, hỗ trợ, giáo dục hướng nghiệp, xây dựng nhiều hình thức động viên khuyến khích như cấp học bổng, hỗ trợ phương tiện giảng dạy, học tập... để thu hút người học có chất lượng vào ngành logistics.

6.5.2. Giải pháp đối với doanh nghiệp sử dụng nhân lực logistics

6.5.2.1. Đối với công tác tuyển dụng nhân lực logistics

- Để nâng cao hiệu quả trong công tác tuyển dụng nhân lực logistics, các doanh nghiệp cần phải thường xuyên dự báo xu hướng phát triển của ngành dịch vụ logistics nhằm xác định nhu cầu tuyển dụng và xây dựng chiến lược phát triển nhân sự phù hợp. Những dự báo này nếu được chia sẻ với các cơ sở đào tạo nhân lực logistics cũng sẽ giúp các cơ sở đào tạo có căn cứ thực tiễn quan trọng trong việc tuyển sinh và xây dựng các chương trình đào tạo đáp ứng được thị trường lao động.
- Doanh nghiệp cần đẩy mạnh các chương trình thực tập sinh dành cho sinh viên năm thứ ba hoặc năm cuối chuyên ngành logistics từ các trường đại học, cao đẳng nhằm tìm kiếm những nhân lực phù hợp và đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp; đồng thời rút ngắn được thời gian đào tạo hoà nhập, đào tạo lại tại doanh nghiệp sau khi tuyển dụng chính thức.
- Doanh nghiệp tăng cường ký kết những chương trình hợp tác chính thức và dài hạn với các trường đại học, cao đẳng trong đào tạo và tuyển dụng nhân lực logistics. Cung cấp các hỗ trợ tài chính và phi tài chính đối với những sinh viên có kết quả học tập xuất sắc nhằm thu hút nhân sự giỏi sau khi tốt nghiệp về làm việc tại doanh nghiệp. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng có thể đồng hành với tư cách là nhà tài trợ cho các cuộc thi về logistics và quản lý chuỗi cung ứng do các cơ sở đào tạo, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam hoặc các đơn vị khác có liên quan tổ chức để lựa chọn được những tài năng trẻ tuyển dụng cho doanh nghiệp.
- Doanh nghiệp cần xây dựng chính sách tuyển dụng và chính sách đãi ngộ rõ ràng, phù hợp để thu hút lao động hiện có trong ngành về làm việc tại doanh nghiệp nhằm tăng cường nhân sự có trình độ chuyên môn và kinh nghiệm thực tế, bổ sung cho lực lượng lao động hiện có của doanh nghiệp; giảm chi phí và thời gian đào tạo nhân sự mới.

6.5.2.2 Đối với công tác đào tạo nhân lực logistics tại doanh nghiệp

- Thường xuyên tổ chức đào tạo định kỳ cho nhân sự logistics của doanh nghiệp về các nội dung như: những thay đổi về chính sách pháp luật liên quan đến logistics, công nghệ mới ứng dụng trong hoạt động logistics, kiến thức chuyên môn nghiệp vụ chuyên sâu, kỹ năng làm việc và các kỹ năng cần thiết khác.
- Đa dạng hoá các hình thức đào tạo nhân sự logistics của doanh nghiệp cho phù hợp với từng vị trí công việc và chức danh nghề nghiệp. Các hình thức đào tạo mà doanh nghiệp có thể triển khai bao gồm: sử dụng nhân sự có trình độ chuyên môn và kinh nghiệm làm việc tốt để đào tạo cho nhân sự mới, nhân sự thiếu kinh nghiệm; mời các chuyên gia logistics về đào tạo cho nhân viên tại doanh nghiệp; hỗ trợ nhân viên về tài chính, thời gian để tham gia các chương trình đào tạo nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ tại các cơ sở đào tạo chính quy hoặc các hiệp hội nghề nghiệp logistics trong nước và quốc

tế; thường xuyên tổ chức các chương trình tham quan, học tập kinh nghiệm trong nước và ở nước ngoài cho nhân lực logistics của doanh nghiệp.

- Xây dựng tài liệu đào tạo logistics riêng của doanh nghiệp nhằm phù hợp nhất với đặc thù công việc của từng chức năng nhiệm vụ tại mỗi vị trí công tác trong doanh nghiệp. Tài liệu này có thể được sử dụng để đào tạo cho nhân viên mới, nhân viên thiếu kinh nghiệm nhằm giúp các nhân viên này nhanh chóng nắm bắt công việc được giao, chuẩn hoá quy trình nghiệp vụ, tác phong làm việc cho tất cả nhân lực logistics của doanh nghiệp; đồng thời hình thành văn hoá doanh nghiệp.
- Liên kết chặt chẽ với các trường đại học, cao đẳng trong đào tạo và phát triển nhân lực logistics thông qua việc kết nối cán bộ thực tế của doanh nghiệp tham gia vào công tác giảng dạy tại nhà trường; điều chỉnh khung thời gian thực tập phù hợp với doanh nghiệp; chủ động thiết kế khoá học theo nhu cầu doanh nghiệp để đặt hàng các cơ sở đào tạo nhân lực logistics nhằm đáp ứng tốt nhất với thực tế tại doanh nghiệp.
- Đẩy mạnh liên kết với các cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu về logistics để triển khai các dự án nghiên cứu ứng dụng nhằm cải tiến, nâng cao hiệu quả hoạt động logistics tại doanh nghiệp. Trong quá trình nghiên cứu, triển khai các dự án ứng dụng này, doanh nghiệp cần yêu cầu nhân lực logistics tham gia phối hợp với các cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu để tăng cường kiến thức chuyên môn và chuyển giao tri thức từ các cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu này.

6.5.3. Kiến nghị với cơ quan quản lý Nhà nước và các tổ chức liên quan

- Chính phủ xây dựng và ban hành Chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam đến năm 2030 và định hướng đến năm 2050, trong đó nội dung liên quan đến đào tạo, phát triển nhân lực cả về kiến thức chuyên môn, kỹ năng lao động ngành logistics; xem đây là một trong những giải pháp đột phá trong phát triển ngành logistics Việt Nam thời gian tới. Đồng thời, Chính phủ cần xây dựng và ban hành Nghị quyết về khuyến khích doanh nghiệp và các bên liên quan tham gia vào hoạt động giáo dục đại học, giáo dục nghề nghiệp; trong đó có quy định về cơ chế hợp tác giữa doanh nghiệp và cơ sở giáo dục đại học, giáo dục nghề nghiệp. Chính phủ cũng cần trao đổi và mở rộng cơ hội hợp tác đào tạo quốc tế cho các cơ sở đào tạo nhân lực logistics; tạo môi trường thuận lợi cho việc đầu tư vào lĩnh vực đào tạo nhân lực logistics; tăng cơ hội học bổng cho sinh viên, giảng viên, cán bộ ngành logistics trong nước đi đào tạo tại nước ngoài.
- Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội xem xét đưa nội dung về đào tạo, đào tạo lại, đào tạo kỹ năng về logistics đáp ứng yêu cầu của cuộc cách mạng công nghệ 4.0 trong quá trình xây dựng và thực hiện Đề án nâng tầm kỹ năng lao động Việt Nam; sớm xây dựng và ban hành bộ tiêu chuẩn nghề và khung trình độ quốc gia đào tạo nghề về logistics tương thích với trình độ chung của ASEAN và quốc tế.

- *Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội* phối hợp chặt chẽ với các Bộ, ngành liên quan nhằm xác định chính xác nhu cầu nhân lực logistics trong thời gian tới; từ đó có quy hoạch đào tạo ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng hợp lý, tránh tình trạng đào tạo tràn lan hoặc phát triển nóng trong đào tạo nhân lực logistics khi mà nguồn lực của các cơ sở đào tạo chưa đáp ứng được yêu cầu; dẫn đến chất lượng đào tạo không đảm bảo. Đồng thời, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội cần khuyến khích các cơ sở đào tạo cân nhắc phát triển đào tạo những ngành nghề có vị trí việc làm mà xã hội đang thiếu hụt như kinh doanh logistics, CNTT logistics, các vị trí việc làm khác mà doanh nghiệp có nhu cầu tuyển dụng cao.
- *Bộ Công Thương* xem xét, chủ trì phối hợp với các bên liên quan như Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội, Hiệp hội doanh nghiệp liên quan; Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam... để thiết kế các chương trình, hỗ trợ việc đánh giá nhu cầu việc làm ngành logistics; đồng thời đưa các thông tin này vào Báo cáo Logistics hàng năm làm thông tin tham khảo, định hướng đào tạo, tuyển dụng nhân lực logistics cho phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước và của từng vùng, địa phương. Việc đào tạo cho cán bộ của các cơ quan quản lý nhà nước từ trung ương đến địa phương về lĩnh vực logistics để qua đó góp phần nâng cao chất lượng quản lý nhà nước đối với ngành logistics cũng là một giải pháp cần lưu ý.
- *Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và các tổ chức xã hội nghề nghiệp khác trong lĩnh vực logistics như VLA, VISABA, VPA, VSA, VATA* phát huy vai trò của mình, là “cầu nối” của cộng đồng doanh nghiệp, phối hợp chặt chẽ với các cơ quan quản lý nhà nước, các cơ sở đào tạo để có đánh giá, nhận định chính xác về thực trạng nguồn nhân lực logistics Việt Nam cũng như nhu cầu của các doanh nghiệp đối với nhân lực logistics - cả về số lượng và chất lượng, kiến thức và kỹ năng cần thiết.
- *Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam VALOMA* tập trung hỗ trợ, kết nối các cơ sở đào tạo và doanh nghiệp trên cơ sở thực hiện một số nhiệm vụ quan trọng sau đây:
 - + Xây dựng Bộ tiêu chuẩn nghề nghiệp đối với Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, trước mắt là cho 4 lĩnh vực (kho hàng, vận tải, giao nhận và quản lý chuỗi cung ứng) với 3 cấp độ nhân lực (nhân viên kỹ thuật nghiệp vụ hiện trường; nhân sự điều phối giám sát; nhân sự quản lý điều hành).
 - + Tổ chức mô hình thực hành, thực tế khai thác chung trên cơ sở huy động tối ưu nguồn lực và liên kết giữa các trường cũng như doanh nghiệp nhằm đảm bảo năng lực thực hành cho toàn hệ thống hội viên và các đối tác chiến lược của VALOMA.
 - + Huy động và tranh thủ sự hỗ trợ của các chuyên gia logistics trong nước, khu vực và quốc tế tham gia Mô hình “Trung tâm Đào tạo xuất sắc VALOMA COE” để tổ chức các hoạt động chuyên môn đạt chất lượng vượt trội với kinh phí thấp cho hội viên.

- + Hỗ trợ các trường hội viên trong xây dựng và phát triển chương trình đào tạo như: thiết kế chương trình và các chứng chỉ chuyên môn theo tiêu chuẩn của VALOMA; xây dựng bộ tài liệu tham khảo chung, đánh giá chương trình đào tạo theo yêu cầu của trường...
- + Hỗ trợ các trường hội viên bồi dưỡng, tập huấn cho giảng viên về kinh nghiệm giảng dạy, chuyên môn nghiệp vụ, cách thức sử dụng các công cụ thực hành, mô hình mô phỏng giải quyết các tình huống thực tế.
- + Tiếp tục kết hợp chặt chẽ với các đối tác chiến lược và tiềm năng của VALOMA như VLA, VISABA, VATA, VPA, VSA, FIATA, AFFA, IATA, CSCMP, APICS, AMCHAM, Aus4Skills, GIZ, JAICA, SCE/TF (Singapore)

Với sự nỗ lực, chung tay của các cơ sở đào tạo, doanh nghiệp cùng sự hỗ trợ của các cơ quan quản lý Nhà nước, tổ chức xã hội nghề nghiệp có liên quan, Việt Nam được kỳ vọng sẽ nhanh chóng xây dựng và phát triển lực lượng lao động trong ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng chất lượng cao, đáp ứng được sự phát triển mạnh mẽ và hội nhập quốc tế của ngành.

KẾT LUẬN

Bối cảnh thế giới vẫn còn những rủi ro tiềm tàng do căng thẳng thương mại và xung đột chính trị đã tác động tiêu cực đến cả thương mại, sản xuất, đầu tư. Dịch bệnh Covid-19 với tốc độ lây nhiễm và quy mô chưa từng có trong lịch sử đã ảnh hưởng đến mọi khía cạnh của nền kinh tế thế giới. Đặc biệt, các quy định về giãn cách xã hội, hạn chế đi lại và vận chuyển có hiệu lực ở nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ đã khiến chuỗi cung ứng bị gián đoạn, chi phí vận tải biển tăng cao và trực tiếp khiến logistics toàn cầu bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Bên cạnh tác động tiêu cực, dịch Covid-19 cũng góp phần thúc đẩy cách mạng công nghiệp và quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp diễn ra nhanh chóng hơn bao giờ hết, đặc biệt với những đột phá công nghệ trong các lĩnh vực như trí tuệ nhân tạo, robots, internet kết nối vạn vật... Sự bùng nổ của thương mại điện tử và xu hướng thanh toán trực tuyến trên phạm vi toàn cầu với một số doanh nghiệp dẫn đầu như Alibaba, Amazon và e-Bay, đã cho phép các doanh nghiệp với quy mô nhỏ tại các thị trường mới nổi tiếp cận người tiêu dùng trên toàn thế giới.

Bước sang năm 2022, 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 tại Quyết định số 200/QĐTTg ngày 14/02/2017, Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 và Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019.
- Các Bộ, ngành, địa phương tiếp tục đẩy mạnh công tác cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đặc biệt là thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành.
- Thực hiện đồng bộ các giải pháp nhằm hoàn thiện, nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng logistics bao gồm hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông và trung tâm logistics.
- Đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành dịch vụ logistics nhằm thay đổi sự trì trệ, tạo sự đột phá để nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí logistics, tăng cường thương mại điện tử, sàn giao dịch trực tuyến, thanh toán trực tuyến.
- Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại, thu hút đầu tư và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics, tận dụng cơ hội mang lại từ các FTA thế hệ mới, đặc biệt là EVFTA, CPTPP và RCEP; 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.
- Tập trung phát triển nguồn nhân lực logistics cả về số lượng và chất lượng, có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ, công nghệ thông tin... Tăng cường quảng bá, khuyến khích và hỗ trợ hoạt động khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo, nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ phục vụ phát triển dịch vụ logistics.
- Tăng cường khả năng thích ứng với rủi ro của chuỗi cung ứng. Theo dõi chặt chẽ, bám sát những diễn biến của thị trường thế giới và tình hình dịch bệnh để có những giải pháp ứng phó phù hợp, kịp thời.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1. Danh mục văn bản chính sách liên quan đến logistics

Số hiệu	Cơ quan ban hành	Nội dung chính	Ngày ban hành	Ngày có hiệu lực
I. Định hướng của Đảng về phát triển logistics trong Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII				
Báo cáo chính trị, Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025	Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII Đảng Cộng sản Việt Nam	Tập trung phát triển mạnh một số ngành dịch vụ như: du lịch, thương mại, viễn thông, công nghệ thông tin, vận tải, logistics, dịch vụ kỹ thuật, dịch vụ tư vấn pháp lý... Tổ chức cung ứng dịch vụ chuyên nghiệp, văn minh, hiện đại theo các chuẩn mực quốc tế.		
II. Văn bản cấp Chính phủ, Thủ tướng chính phủ				
Nghị định số 03/2021/NĐ-CP	Chính phủ	Quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Nghị định có nhiều điểm mới mà chủ xe cơ giới	15/01/2021	01/3/2021
Nghị định số 05/2021/NĐ-CP	Chính phủ	Quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay. Nghị định này có hiệu lực từ ngày 10 tháng 3 năm 2021 và thay thế Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20 tháng 10 năm 2015 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.	25/01/2021	10/3/2021
Nghị định số 08/2021/NĐ-CP	Chính phủ	Quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa (Bãi bỏ Điều 3, Điều 4, Điều 5, Điều 10 Nghị định số 24/2015/NĐ)	28/01/2021	15/3/2021
Nghị định số 11/2021/NĐ-CP	Chính phủ	Quy định việc giao các khu vực biển nhất định cho tổ chức, cá nhân khai thác, sử dụng tài nguyên biển	10/02/2021	30/03/2021
Nghị định số 76/2021/NĐ-CP	Chính phủ	Quy định tiêu chí phân loại cảng biển Việt Nam.	28/7/2021	10/9/2021
Quyết định số 221/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Sửa đổi, bổ sung một số Điều tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 (gọi tắt là Kế hoạch hành động)	22/2/2021	22/2/2021
Quyết định số 531/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050	1/4/2021	1/4/2021
Quyết định số 1454/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050	01/9/2021	01/9/2021

Số hiệu	Cơ quan ban hành	Nội dung chính	Ngày ban hành	Ngày có hiệu lực
Quyết định số 1579/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050	22/9/2021	22/9/2021
Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.	19/10/2021	19/10/2021
III. Văn bản cấp Bộ, ngành				
Quyết định số 152/QĐ-BGTVT	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải	Kế hoạch triển khai thực hiện Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01 tháng 01 năm 2021 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 2021.	15/01/2021	15/01/2021
Quyết định số 887/QĐ-BGTVT	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải	Ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22 tháng 02 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung 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.	20/5/2021	20/5/2021
Thông tư số 08/2021/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng biển	19/4/2021	01/11/2021
Thông tư số 09/2021/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng cạn - Mã số đăng ký: QCVN 108:2021/BGTVT.	19/4/2021	1/11/2021
Thông tư 21/2021/TT-BGTVT	Bộ Giao thông vận tải	Quy định mức giá, khung giá một số dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam từ ngày 01 tháng 01 năm 2021 đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2021.	26/9/2021	26/9/2021
Quyết định số 568/QĐ-BNV	Bộ trưởng Bộ Nội vụ	Cho phép thành lập Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam.	30/4/2021	30/4/2021
IV. Văn bản của các địa phương				
	UBND TP. Hồ Chí Minh	Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh giai đoạn 2020 - 2030.		
	UBND TP. Hồ Chí Minh	Đề án định hướng phát triển hạ tầng dịch vụ TP. Hồ Chí Minh giai đoạn 2020-2025, hướng đến năm 2040.		
Kế hoạch số 159/KH-UBND	UBND tỉnh Thừa Thiên Huế	Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics giai đoạn 2021- 2025 trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế	20/4/2021	20/4/2021
Chương trình 03/CTr-UBND năm 2021	UBND tỉnh Hậu Giang	Chương trình phát triển công nghiệp và logistics tỉnh Hậu Giang 5 năm 2021-2025		

Phụ lục 2. Danh sách trường đại học đào tạo ngành, chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng trình độ đại học

STT	Tên cơ sở đào tạo	Tên ngành	Tên chuyên ngành	Năm bắt đầu tuyển sinh
1	Trường Đại học Giao thông Vận tải TP. Hồ Chí Minh	Khai thác vận tải	Quản trị logistics và vận tải đa phương thức	2008
			Quản lý Cảng và Logistics	2021
			Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	2021
		Logistics và quản lý chuỗi cung ứng	Quản trị logistics và vận tải đa phương thức	2019
			Logistics và quản lý chuỗi cung ứng	2019
2	Trường ĐH Hàng hải Việt Nam		Logistics và chuỗi cung ứng	2012
			Kinh doanh quốc tế và logistics	2014
3	Trường Đại học Bách Khoa - ĐH Quốc gia TP. Hồ Chí Minh	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2014
4	Trường Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2014
5	Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2016
6	Trường Đại học Bách Khoa Hà Nội	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng (Chương trình tiên tiến)		2016
7	Trường Đại học Thủ Đô Hà Nội	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2017
8	Trường Đại học Công nghệ Giao thông Vận tải	Khai thác vận tải	Logistics và Vận tải đa phương thức	2018
9	Trường Đại học Ngoại thương	Kinh doanh Quốc tế	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	2018
10	Trường Đại học Tài Chính - Marketing	Kinh doanh Quốc tế	Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng toàn cầu	2018
11	Học viện Tài chính	Tài chính Ngân hàng	Hải quan & Logistics	2018
12	Trường Đại học Điện Lực	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2018
13	Trường Đại học Kinh tế Quốc dân	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng (tiếng Việt)	2018
			Logistics và quản lý chuỗi cung ứng (tiếng Anh)	2020
			Quản lý chuỗi cung ứng (tiếng Anh, liên kết quốc tế)	2021

STT	Tên cơ sở đào tạo	Tên ngành	Tên chuyên ngành	Năm bắt đầu tuyển sinh
14	Trường Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh (UEH)	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng (tự chủ QĐ)		2019
15	Trường Đại học Kinh tế và Quản trị kinh doanh - Đại học Thái Nguyên	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2019
16	Trường Đại học Kỹ thuật - Công nghệ Cần Thơ	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2019
17	Trường Đại học Quốc tế Hồng Bàng	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2019
18	Trường Đại học Nguyễn Tất Thành	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2019
19	Trường Đại học Thăng Long	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2019
20	Trường Đại học Thủ Dầu Một	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2019
21	Trường Đại học Thương mại	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng	2019
22	Trường Đại học Công nghệ TP. Hồ Chí Minh	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2019
23	Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	2019
			Tổ chức quản lý cảng - Xuất nhập khẩu - Giao nhận vận tải quốc tế	
			Kinh tế vận tải (Bắt đầu tuyển sinh 2021)	
24	Trường Đại học Hoa Sen	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2019
25	Trường Đại học Công nghệ và Quản lý Hữu Nghị	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2019
26	Trường Đại học Văn Hiến	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng, 3 chuyên ngành	Quản lý phân phối - bán lẻ - tồn kho	2019
			Hệ thống vận tải	
			Hậu cần quốc tế	
27	Trường Đại học Kinh tế - Tài chính TP. Hồ Chí Minh	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		2019
28	Trường Đại học Văn Lang	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2020
29	Trường Đại học Giao thông Vận tải (Hà Nội)	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2020
30	Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2020
31	Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2020
32	Trường Đại học Phan Thiết	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2020
33	Trường Đại học Mở TP. Hồ Chí Minh	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2020

STT	Tên cơ sở đào tạo	Tên ngành	Tên chuyên ngành	Năm bắt đầu tuyển sinh
34	Trường Đại học Kinh tế - Đại học Huế	Kinh tế	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng	2020
35	Học viện Nông nghiệp Việt Nam	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng	2020
36	Trường Đại học Nha Trang	Khoa học hàng hải	Quản lý hàng hải và Logistics	2020
37	Trường Đại học Cửu Long (Vĩnh Long)	Kinh doanh thương mại	Logistics và Quản lý Chuỗi cung ứng toàn cầu	2020
38	Trường Đại học Nam Cần Thơ	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	2021
39	Trường Đại học Đồng Á	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2021
40	Trường Đại học Duy Tân	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2021
41	Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2021
42	Trường Đại học Thủy Lợi	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng		2021
43	Trường Đại học Tư thục Quốc tế Sài Gòn	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2021
44	Trường Đại học Xây dựng	Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng		2021
45	Trường ĐH RMIT Việt Nam	Quản lý chuỗi cung ứng & logistics		2021
46	Học viện Chính sách & phát triển	Kinh tế quốc tế	Thương mại quốc tế và Logistics	2019
47	Trường Đại học Trà Vinh	Kinh tế	Quản lý dịch vụ logistics	2021
48	Trường Đại học Tây Đô (Cần Thơ)	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	2021
49	Trường Đại học Bình Dương	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	2021

Phụ lục 3. Danh sách trường trung cấp, cao đẳng đào tạo ngành nghề logistics

STT	Tên cơ sở đào tạo	Tỉnh	Tên ngành nghề đào tạo
1	Trường Trung cấp nghề Thái Hà	Thái Nguyên	Logistics
2	Trường Trung Cấp Kỹ thuật- Nghiệp vụ sông Hồng	Phú Thọ	Xếp dỡ cơ giới tổng hợp
3	Trường Cao đẳng Đường sắt	Hà Nội	Lái tàu đường sắt quốc gia Điều hành chạy tàu đường sắt quốc gia
4	Trường Cao đẳng nghề GTVT Trung Ương I	Hà Nội	Khai thác vận tải đường bộ
5	Trường Trung Cấp nghề Giao thông công chính Hà Nội	Hà Nội	Xếp dỡ cơ giới tổng hợp
6	Trường Cao đẳng Kinh tế Công nghiệp Hà Nội	Hà Nội	Logistics
7	Trường Cao đẳng Nghề LICOGI	Hải Dương	Lái xe chuyên dụng
8	Trường Cao đẳng GTVT Đường thủy I	Hải Dương	Logistics Điều khiển phương tiện thủy nội địa Khai thác vận tải thủy nội địa
9	Trường Trung cấp Nghề Công nghiệp Du Lịch Thăng Long	Hải Phòng	Vận hành xe nâng hàng
10	Trường Cao đẳng Hàng hải I	Hải Phòng	Điều khiển tàu biển Logistic Quản lý hàng hải Khai thác vận tải Quản lý vận tải và dịch vụ logistics
11	Trường Cao đẳng VMU	Hải Phòng	Kinh tế vận tải biển Logistics
12	Trường Cao đẳng nghề GTVT Trung ương II	Hải Phòng	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ Logistics
13	Trường Cao đẳng Duyên Hải	Hải Phòng	Điều khiển tàu biển Khai thác máy tàu biển Quản trị kinh doanh vận tải biển
14	Trường Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng	Hải Phòng	Điều khiển tàu biển Khai thác máy tàu biển Quản trị kinh doanh vận tải biển
15	Trường Cao đẳng Công nghệ, Kinh tế và Thủy sản	Hải Phòng	Khai thác máy tàu thủy
16	Trường Cao đẳng Lao động- Xã hội Hải Phòng	Hải Phòng	Xếp dỡ cơ giới tổng hợp
17	Trường Cao đẳng Giao thông Quảng Ninh	Quảng Ninh	Điều khiển phương tiện thủy nội địa
18	Trường Trung cấp nghề Giao thông vận tải Hưng Yên		Logistics

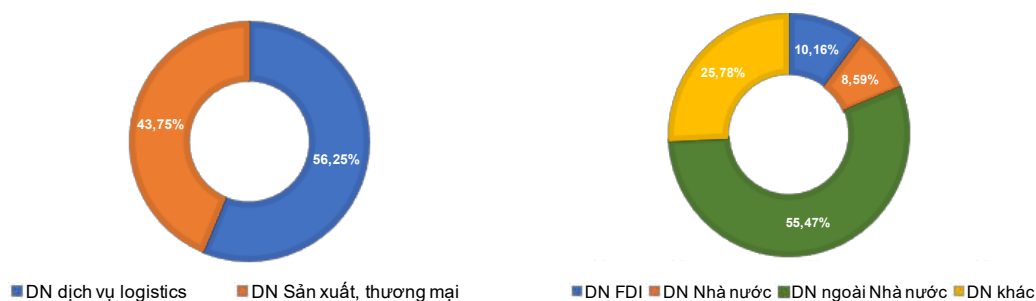
STT	Tên cơ sở đào tạo	Tỉnh	Tên ngành nghề đào tạo
19	Trường Cao đẳng cơ giới nông nghiệp	Vinh Phúc	Xếp dỡ cơ giới tổng hợp (máy nâng) Logistics
20	Trường Cao đẳng nghề Xây dựng	Quảng Ninh	Xếp dỡ cơ giới tổng hợp
21	Trường Cao đẳng nghề số 20- BQP	Nam Định	Điều khiển phương tiện thủy nội địa
22	Trường Cao đẳng nghề số 13-BQP		Logistics
23	Trường Cao đẳng Cơ giới Ninh Bình	Ninh Bình	Lái xe chuyên dụng
24	Trường Cao đẳng Nghề Nông nghiệp và phát triển nông thôn Thanh Hóa	Thanh Hóa	Khai thác máy tàu thủy Điều khiển tàu biển
25	Trường Cao đẳng Kỹ thuật Công- Nông nghiệp Quảng Bình	Quảng Bình	Khai thác vận tải đường bộ
26	Trường Cao đẳng nghề Quảng Bình	Quảng Bình	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
27	Trường Trung cấp nghề Giao thông vận tải Quảng Trị	Quảng Trị	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
28	Trường Cao đẳng giao thông Huế	Thừa Thiên - Huế	Kinh doanh vận tải đường bộ
29	Trường Cao đẳng Giao thông Vận tải Trung Ương V	Đà Nẵng	Logistics Quản trị Kinh doanh Vận tải đường bộ Kinh doanh Vận tải đường bộ Quản lý kho hàng Quản lý kho bãi
30	Cao đẳng Lương thực Thực phẩm	Đà Nẵng	Kinh doanh xuất nhập khẩu
31	Cao đẳng nghề Đà Nẵng	Đà Nẵng	Logistics
32	Cao đẳng Thương Mại	Đà Nẵng	Logistics Kinh doanh Xuất nhập khẩu
33	Cao đẳng Hoa Sen	Đà Nẵng	Logistics
34	Trường Trung Cấp nghề giao thông công chính TP. Đà Nẵng	Đà Nẵng	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
35	Cao đẳng Đại Việt Đà Nẵng	Đà Nẵng	Logistics
36	Trường cao đẳng Cơ giới và Thủy lợi	Đồng Nai	Quản lý kho hàng
37	Trường Cao đẳng Công nghệ Quốc tế LILAMA 2	Đồng Nai	Quản lý kho hàng
38	Trường Cao đẳng Thống kê II	Đồng Nai	Logistics trong vận tải hàng không
39	Trường Cao đẳng Quốc tế Tuệ Đức VABIS	Bà Rịa - Vũng Tàu	Logistics
40	Trường Cao đẳng Công nghệ thông tin TP.HCM	TP.HCM	Logistics
41	Trường Cao đẳng Công nghệ Thủ Đức	TP.HCM	Logistics
42	Trường Cao đẳng Kinh tế- Kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh	TP.HCM	Logistics (Hải quan xuất nhập khẩu)
43	Trường Cao đẳng Hàng Hải II	TP.HCM	Logistics
44	Trường Cao đẳng GTVT Trung Ương III	TP.HCM	Logistics

STT	Tên cơ sở đào tạo	Tỉnh	Tên ngành nghề đào tạo
45	Trường Cao đẳng Đại Việt Sài Gòn	TP.HCM	Điều khiển tàu biển
36	Trường cao đẳng Cơ giới và Thủy lợi	TP.HCM	Khai thác máy tàu thủy
37	Trường Cao đẳng Công nghệ Quốc tế LILAMA 2	TP.HCM	Quản trị kinh doanh vận tải biển
38	Trường Cao đẳng Thống kê II	TP.HCM	Điều khiển phương tiện thủy nội địa
39	Trường Cao đẳng Quốc tế Tuệ Đức VABIS	Bà Rịa - Vũng Tàu	Logistics
40	Trường Cao đẳng Công nghệ thông tin TP.HCM	TP.HCM	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
41	Trường Cao đẳng Công nghệ Thủ Đức	TP.HCM	Logistics
42	Trường Cao đẳng Kinh tế- Kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh	TP.HCM	Logistics
43	Trường Cao đẳng Hàng Hải II	TP.HCM	Điều khiển tàu biển
44	Trường Cao đẳng GTVT Trung Ương III		Điều khiển phương tiện thủy nội địa
45	Trường Cao đẳng Đại Việt Sài Gòn	TP.HCM	Logistics
46	Trường Cao đẳng Giao thông vận tải Đường thủy II	TP.HCM	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
47	Trường Cao đẳng Giao thông Vận tải Trung ương VI	TP.HCM	Khai thác vận tải
48	Trường Cao đẳng Giao thông Vận tải TP. Hồ Chí Minh	TP.HCM	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
49	Trường Cao đẳng nghề Vĩnh Long	Vĩnh Long	Khai thác vận tải
50	Trường Cao đẳng Kinh tế Đối ngoại	TP.HCM	Logistics
51	Trường Cao đẳng Kinh tế TP.HCM	TP.HCM	Khai thác vận tải
52	Trường Cao đẳng Kỹ nghệ II	TP.HCM	Quản lý vận tải và dịch vụ logistics
53	Trường Cao đẳng Kỹ thuật Nguyễn Trường Tộ	TP.HCM	Điều khiển phương tiện thủy nội địa
54	Trường Cao đẳng Lý Tự Trọng TP. Hồ Chí Minh	TP.HCM	Logistics
55	Trường Cao đẳng Quốc tế KENT	TP.HCM	Logistics
56	Trường Cao đẳng Sài Gòn	TP.HCM	Logistics
57	Trường Cao đẳng Văn Lang Sài Gòn	TP.HCM	Logistics (Quản trị chuỗi cung ứng)
58	Trường Cao đẳng Viễn Đông	TP.HCM	Logistics
59	Trường Trung cấp nghề Giao thông vận tải	Đồng Nai	Logistics
60	Trường Trung cấp nghề Giao thông vận tải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	Bà Rịa- Vũng tàu	Quản trị kinh doanh vận tải hàng không (CT cử nhân thực hành quốc tế)
61	Trường Trung cấp Kinh tế Kỹ thuật Nguyễn Hữu Cánh	TP.HCM	Quản trị kinh doanh vận tải hàng không (CT cử nhân thực hành CLC)
62	Trường Trung cấp Quốc tế Mekong	Cần Thơ	Logistics
63	Trường TC Nghề & đào tạo CB HTX miền Nam	Long An	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
64	Trường Cao đẳng Kinh tế- Kỹ thuật Cần Thơ	Long An	Quản trị và kinh doanh vận tải đường bộ
65	Trường Cao đẳng Kinh tế- Kỹ thuật Cần Thơ	Cần Thơ	Quản lý vận tải và dịch vụ Logistics

Phụ lục 4. Đặc điểm mẫu khảo sát trong chương VI của Báo cáo

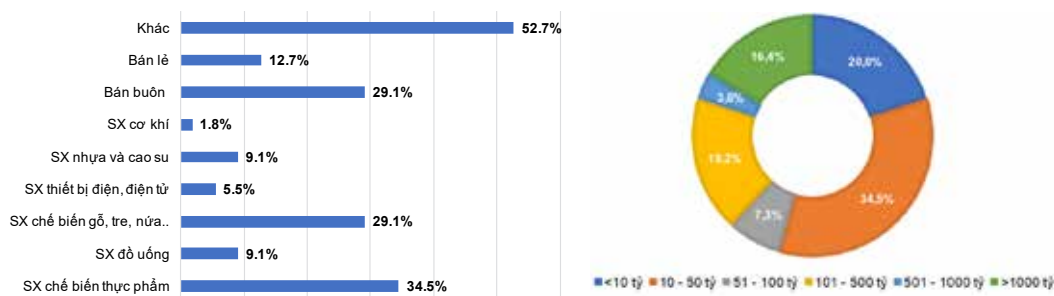
1. Mẫu khảo sát là doanh nghiệp

Hình 54: Đặc điểm mẫu khảo sát theo loại hình doanh nghiệp



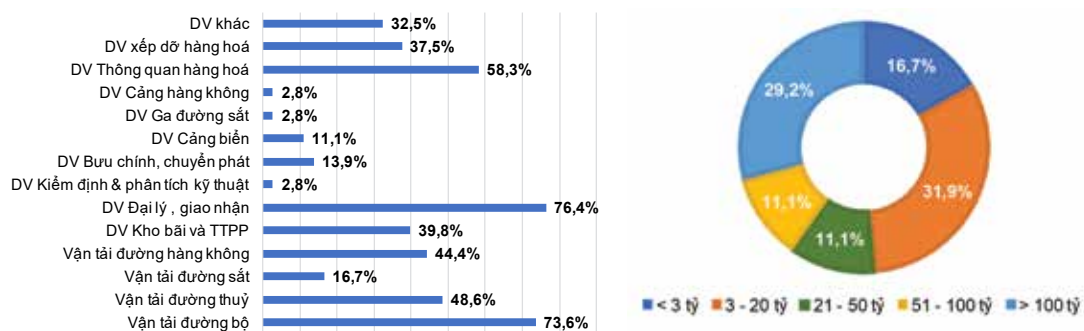
Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo (8/2021)

Hình 55: Đặc điểm mẫu là DN sản xuất, thương mại theo lĩnh vực kinh doanh và doanh thu năm 2020



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo (8/2021)

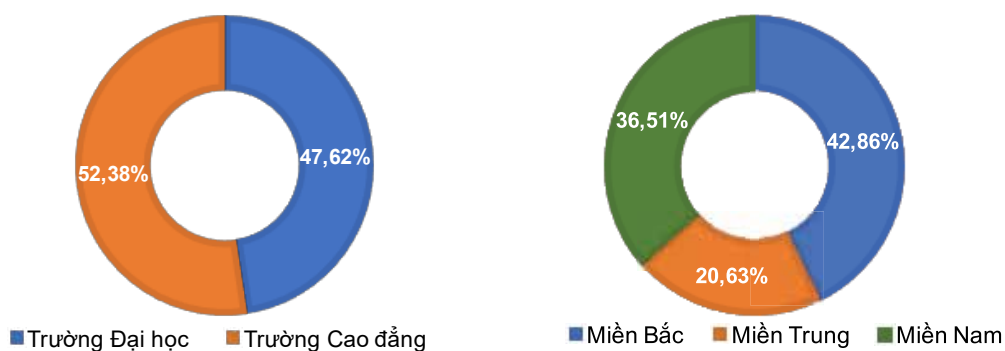
Hình 56: Đặc điểm mẫu là DN dịch vụ logistics theo loại hình dịch vụ và lợi nhuận năm 2020



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo (8/2021)

2. Mẫu khảo sát là cơ sở đào tạo

Hình 57: Đặc điểm mẫu là cơ sở đào tạo theo loại hình và theo khu vực địa lý



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo (10/2021)

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1	Tổng hợp các tai nạn tàu container giai đoạn tháng 9/2020 đến 9/2021	22
Bảng 2	Giá cước vận chuyển container trên một số tuyến chính	24
Bảng 3	Thống kê mật độ hiện trạng hệ thống đường cao tốc và quốc lộ tại Việt Nam	40
Bảng 4	Hiện trạng cơ sở hạ tầng đường bộ và mục tiêu quy hoạch đến năm 2030	41
Bảng 5	Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng giao thông đến năm 2030	42
Bảng 6	Tổng hợp năng lực hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam	45
Bảng 7	Số lượng, vốn, lao động của doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ 2020	77
Bảng 8	Biến động doanh nghiệp lĩnh vực vận tải kho bãi (ngừng hoạt động, giải thể) trong 9 tháng 2021	77
Bảng 9	TOP 10 công ty uy tín ngành logistics năm 2020	78
Bảng 10	TOP 5 công ty uy tín ngành logistics năm 2020	79
Bảng 11	Xu hướng thành lập mới doanh nghiệp giai đoạn 2018-2020	85
Bảng 12	Danh sách các trường tham gia Mạng lưới CLB Logistics Sinh viên Việt Nam	141

DANH MỤC HỘP

Hộp 1	Các giải pháp cụ thể với dịch vụ logistics và vận tải trong chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050	30
Hộp 2	Trung tâm logistics Miền Nam Viettel Post	57
Hộp 3	Mô hình vận hành logistics của Tổng công ty May Nhà Bè	91
Hộp 4	Phương pháp thu thập dữ liệu trong chương VI	118

DANH MỤC HÌNH

Hình 1	Tăng trưởng số chỉ tiêu kinh tế của Việt Nam giai đoạn 2016-2021	12
Hình 2	Tốc độ tăng giá trị tăng thêm (VA) ngành công nghiệp và công nghiệp chế biến chế tạo giai đoạn 2016-2021	23
Hình 3	Những nhóm hàng có sản lượng sản xuất tăng/giảm mạnh nhất trong 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ năm 2020	14
Hình 4	Xuất khẩu các nhóm hàng tiêu biểu 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ năm 2020	15
Hình 5	Những mặt hàng có kim ngạch xuất khẩu biến động mạnh nhất trong 9 tháng năm 2021 so cùng kỳ năm 2020	15
Hình 6	Tăng/giảm doanh thu các nhóm dịch vụ trong 9 tháng năm 2021 so với cùng kỳ năm 2020	16
Hình 7	Dự báo tăng trưởng kinh tế thế giới và các nền kinh tế có mức tăng trưởng GDP cao nhất năm 2021 và 2022	17
Hình 8	Tình trạng thiếu hụt container tại cảng Thượng Hải, Trung Quốc	21
Hình 9	Giá cước trung bình một container 40 feet	23
Hình 10	Thị trường thương mại điện tử Việt Nam	57
Hình 11	Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam các tháng giai đoạn 2019-2021	62
Hình 12	Cơ cấu vận chuyển hàng hóa trong nước và ngoài nước 9 tháng năm 2021	62
Hình 13	Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam 9 tháng năm 2021	63
Hình 14	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam	64
Hình 15	Vận tải hàng hóa bằng đường sắt	65
Hình 16	Vận tải hàng hóa bằng đường biển	67
Hình 17	Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa	68
Hình 18	Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không	69
Hình 19	Tăng trưởng doanh nghiệp giai đoạn 2011 - 2020	84
Hình 20	Cơ cấu doanh nghiệp phân theo khu vực kinh tế	85
Hình 21	Đại dịch Covid-19 đã hình thành những xu hướng mới trên thị trường dịch vụ logistics	104
Hình 22	Những khó khăn đang gặp phải khi áp dụng chuyển đổi số tại doanh nghiệp	105
Hình 23	Các ứng dụng công nghệ thông tin và xu hướng phát triển mà các doanh nghiệp đang hoặc dự kiến cung cấp cho khách hàng sử dụng dịch vụ logistics	106
Hình 24	Dự án "The ASEAN-ROK Logistics Think Biz Network"	113
Hình 25	Các dự án đầu tư trong lĩnh vực logistics từ 2/7/2020 đến 2/7/2021	114
Hình 26	Tổng vốn đầu tư nước ngoài giai đoạn 7/2020-7/2021 theo quốc gia	115
Hình 27	Phân bố doanh nghiệp logistics theo quy mô nhân lực	119

Hình 28	Phân bố doanh nghiệp logistics theo loại hình dịch vụ	120
Hình 29	Phân bố doanh nghiệp và nhân lực logistics theo vùng địa lý	120
Hình 30	Trình độ nhân lực logistics tại các doanh nghiệp hiện nay	121
Hình 31	Đánh giá về chất lượng nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường so với yêu cầu của doanh nghiệp	122
Hình 32	Đánh giá về chất lượng nhân viên hành chính - văn phòng so với yêu cầu của doanh nghiệp	123
Hình 33	Đánh giá về chất lượng nhân sự Điều phối - Giám sát và nhân sự Quản lý - Điều hành so với yêu cầu của doanh nghiệp	124
Hình 34	Tỷ lệ nhân sự tuyển dụng trung bình một năm của doanh nghiệp	125
Hình 35	Mức độ sẵn có của nhân lực logistics trên thị trường lao động	125
Hình 36	Mức độ sẵn có của nhân sự Kỹ thuật - Nghiệp vụ hiện trường	126
Hình 37	Mức độ sẵn có của nhân sự Hành chính - Văn phòng	126
Hình 38	Mức độ sẵn có của nhân sự điều phối - giám sát	126
Hình 39	Mức độ sẵn có của nhân sự quản trị - điều hành	126
Hình 40	Mức độ tác động của các yếu tố tới việc khó tuyển dụng nhân lực logistics	127
Hình 41	Các hình thức đào tạo nhân lực logistics của doanh nghiệp	128
Hình 42	Thời gian đào tạo sau tuyển dụng nhân sự logistics tại doanh nghiệp	129
Hình 43	Nội dung và thời gian đào tạo định kỳ đối với nhân sự logistics tại doanh nghiệp	129
Hình 44	Mức độ quan trọng của những yêu cầu mới đối với nhân lực logistics	130
Hình 45	Các bậc đào tạo nhân lực logistics tại Việt Nam	131
Hình 46	Thông tin tuyển sinh và đào tạo ngành logistics bậc cao đẳng, trung cấp	133
Hình 47	Đánh giá của cơ sở đào tạo và của doanh nghiệp đối với nhân lực logistics bậc trung cấp, cao đẳng	134
Hình 48	Thông tin về đào tạo ngành logistics bậc đại học	135
Hình 49	Thông tin tuyển sinh và đào tạo ngành/chuyên ngành logistics bậc đại học	136
Hình 50	Đánh giá của cơ sở đào tạo và của doanh nghiệp đối với nhân lực logistics bậc đại học	137
Hình 51	Cơ cấu tổ chức và các nhân sự chủ chốt của VALOMA	139
Hình 52	Các hoạt động do VALOMA tổ chức thực hiện	140
Hình 53	Mô hình VALOMA COE trong đào tạo nhân lực logistics	145
Hình 54	Đặc điểm mẫu khảo sát theo loại hình doanh nghiệp	163
Hình 55	Đặc điểm mẫu là DN sản xuất, thương mại theo lĩnh vực kinh doanh và doanh thu năm 2020	163
Hình 56	Đặc điểm mẫu là DN dịch vụ logistics theo loại hình dịch vụ và lợi nhuận năm 2020	164
Hình 57	Đặc điểm mẫu là cơ sở đào tạo theo loại hình và theo khu vực địa lý	164

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

TIẾNG VIỆT

CNTT	Công nghệ thông tin
DN	Doanh nghiệp
DV	Dịch vụ
ĐBSCL	Đồng bằng Sông Cửu Long
KCN	Khu công nghiệp
NSNN	Ngân sách nhà nước
UBND	Ủy ban nhân dân

TIẾNG ANH

2PL	Second-party logistics (logistics bên thứ hai)
3PL	Third-party logistics (logistics bên thứ ba)
4PL	Fourth-party logistics (logistics bên thứ tư)
5PL	Fifth-party logistics (logistics bên thứ năm)
EDI	Electronic Data Interchange (trao đổi dữ liệu điện tử)
GDP	Gross National Product (Tổng sản phẩm quốc nội)
M&A	Mergers and Acquisitions (mua bán và sáp nhập)
ODA	Official Development Assistance (Hỗ trợ phát triển chính thức)
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Tổ chức Hợp tác Kinh tế và Phát triển)
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership (Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện khu vực)
TEU	Twenty-foot equivalent unit (đơn vị vận tải tương đương một container 20")
VALOMA	Viet Nam Association for Logistics Manpower Development (Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam)
VECOM	Vietnam E-Commerce Association (Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam)
VLA	Viet Nam Logistics Business Association (Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam)
VLI	Viet Nam Logistics Research and Development Institute (Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam)
WLP	World Logistics Passport (Hộ chiếu Logistics toàn cầu)
VNACCS	Viet Nam Automated Customs Clearance System (Hệ thống Thông quan tự động Việt Nam)

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Agility (2021). Báo cáo Chỉ số Logistics thị trường mới nổi 2021.
2. Báo Tuổi trẻ (2021). Cả nước 7.940 ca COVID-19 mới, thấp nhất 2 tháng qua. <https://tuoitre.vn/tin-Covid-19-ngay-30-9-ca-nuoc-7-940-ca-Covid-19-moi-thap-nhat-2-thang-qua-20210930161659126.html> (truy cập ngày 30/9/2021).
3. Blancas, Luis C., John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, and Wendy Tao (2014). Efficient Logistics: A Key to Vietnam's Competitiveness. Directions in Development. Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/978-1-4648-0103-7. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0.
4. Bộ Công Thương (2021), Tin tức và thông tin từ Trang thông tin điện tử Logistics Việt Nam <https://logistics.gov.vn>
5. Bộ Giao thông vận tải (2021), Quy hoạch mạng lưới đường sắt Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, và tầm nhìn đến năm 2050.
6. Cehsoft (2021). Dự án Smart Port cho hệ thống Cảng, Depot, ICD của Tập đoàn
7. Công ty CP Báo cáo Đánh giá Việt Nam (2020). Vietnam Report.
8. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (2021), Báo cáo Hội nghị phát triển logistics vận tải đường thủy nội địa và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa.
9. Cục Hàng hải Việt Nam (2021), Báo cáo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050.
10. Cục Hàng không Việt Nam (2021), Đề án quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc giai đoạn đến năm 2030, định hướng đến 2050.
11. David Hanson (2010). Limit to Free trade: Non-tariff Barriers in the European Union, Japan and United States. London: Edward Elgar Publishing.
12. Dorsati Madani and Jacques Morriset (2021). Digital Viet Nam: the Path for tomorrow. Washington, DC: World Bank.
13. Duc Minh Pham, Claire Honore Hollweg, Brian Mtonya, Deborah Elisabeth Winkler and Thuy Nguyen (2019). Viet Nam: Connecting Value chain for trade competitiveness. Washington, DC: World Bank.
14. GEMADEPT. <https://www.cehsoft.com/du-an/du-an-smartport-cho-he-thong-cang-depot-icd-cua-tap-doan-gemadept/>. truy cập ngày 15/09/2021.
15. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (2021), Tin chuyên ngành và sự kiện từ trang website của Hiệp hội VLA <https://www.vla.com.vn>.
16. Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (2021), Tin tức và thông tin từ trang website của Hiệp hội Valoma <https://valoma.vn>.
17. KA (2021). Vietnam Airlines nâng cấp ứng dụng di động đẩy mạnh chuyển đổi số. <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/74541/vietnam-airlines-nang-cap-ung-dung-di-dong-day-manh-chuyen-doi-so.aspx> truy cập ngày 30/09/2021.

18. KD (2021). Thương mại điện tử Việt Nam tăng nhanh. <https://dangcongsan.vn/kinh-te/thuong-mai-dien-tu-viet-nam-tang-nhanh-578878.html> truy cập ngày 10/10/2021.
19. Logistics industry of Germany: advantages and challenges in development (2015). Researchgermany.com, 10/7/2021.
20. Mark Solomon and Toby Gooley (2016). State of Report: A tale of transition. <https://www.supplychainquarterly.com/articles/1208-a-tale-of-transition>. 01/07/2021.
21. Quyết định 749/QĐ-TTG ban hành ngày 03/06/2020 Phê duyệt “Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”.
22. Smartlog (2021). Nền tảng tối ưu container (COS) đạt danh hiệu Sao Khuê năm 2021. <https://gosmartlog.com/nen-tang-toi-uu-container-cos-dat-danh-hieu-sao-khue-nam-2021/> truy cập ngày 25/09/2021.
23. Smartlog (2021). VNPT và Smartlog chính thức hợp tác nhằm thúc đẩy chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics. <https://gosmartlog.com/vnpt-va-smartlog-chinh-thuc-hop-tac-nham-thuc-day-chuyen-doi-so-trong-linh-vuc-logistics/> truy cập ngày 25/10/2021.
24. Su, S.-I. I., Ke, J.-Y. F., & Lim, P. (2011). The Development of Transportation and Logistics in Asia: An Overview. Pennsylvania: Penn State University Press.
25. Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2021), Báo cáo chi tiết Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050.
26. Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (2020). TCVN 13196-2020, Dịch vụ Vận tải - Chuỗi vận tải - Hệ thống khai báo.
27. Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (2020). TCVN 13197-1-2020, Đơn vị vận tải đa phương thức - Ghi nhận.
28. Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (2020). TCVN 13198-2020, Chuỗi vận tải - Quy tắc thực hành cung cấp dịch vụ vận tải.
29. Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (2020). TCVN 13199-2020, Khai báo về hoạt động môi trường trong chuỗi vận tải.
30. Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (2020). TCVN 13200_2020, Thuật ngữ và định nghĩa.
31. UNCTAD (2020). Handbook of Statistics 2020. New York: United Nations Publications.
32. UNCTAD (2020). Review of Maritime transport 2019. New York: United Nations Publications.
33. USAID (2021). A better port: Improving Trade Logistics in and around Cat Lai Terminal in Ho Chi Minh City.
34. VECOM (2021). Báo cáo chỉ số thương mại điện tử Việt Nam 2021.
35. WLP Global Summit (2021). The logistics of the United Arab Emirates and World Logistics Passport.



DIỄN ĐÀN LOGISTICS VIỆT NAM 2021

HÀ NỘI, THÁNG 12 NĂM 2021

ĐỐI TÁC
CHIẾN LƯỢC



TÀI TRỢ
KIM CƯƠNG



TÀI TRỢ
BẠCH KIM



TÀI TRỢ
VÀNG



TÀI TRỢ
BẠC



TÀI TRỢ
ĐỒNG



ĐỐI TÁC
TRUYỀN THÔNG



BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2021**

PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS >>>

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: 024 3 934 1562 * **Fax:** 024 3 938 7164

Website: <http://nhaxuatbanconghuong.com>

Email: nxbct@moit.gov.vn

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc - Tổng Biên tập

Nguyễn Minh Huệ

Biên tập:

Đồng Thị Thu Thủy

Tôn Nữ Thanh Bình

Lương Thị Ngọc Bích

Trình bày:

Vương Nguyễn

In 750 cuốn, khổ 19x27 cm Công ty TNHH In và Thương mại Trần Gia.
Địa chỉ: Số 43 ngõ 406 đường Âu Cơ, Phường Nhật Tân, Tây Hồ, Hà Nội
Số xác nhận đăng kí xuất bản: 3534-2021/CXBIPH/01-172/CT
Số Quyết định xuất bản: 60A/QĐ - NXBCT 03 tháng 12 năm 2021
Mã số ISBN: 978-604-311-774-5
In xong và nộp lưu chiểu Quý IV năm 2021.



BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2021
PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS

ISBN: 978-604-311-774-5



SÁCH KHÔNG BÁN