

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2020

CẮT GIẢM CHI PHÍ LOGISTICS



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2020**

CẮT GIẢM CHI PHÍ LOGISTICS



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Hà Nội, 2020

MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU	7
CHƯƠNG I: MÔI TRƯỜNG KINH DOANH	11
1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2020	12
1.1.1. Kinh tế Việt Nam	12
1.1.2. Kinh tế thế giới	15
1.2. Hoạt động logistics thế giới năm 2020 và xu hướng	17
1.2.1. Hoạt động logistics thế giới năm 2020	17
1.2.2. Triển vọng và các xu hướng chính	20
1.3. Chính sách về logistics	24
1.3.1. Chính sách chung về logistics	24
1.3.2. Một số chính sách trong lĩnh vực vận tải	27
1.3.3. Một số chính sách về hạ tầng logistics	28
CHƯƠNG II: CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS	29
2.1. Hạ tầng giao thông đường bộ	30
2.2. Hạ tầng giao thông đường sắt	32
2.3. Hạ tầng giao thông đường biển	34
2.3.1. Hệ thống hạ tầng cảng biển	34
2.3.2. Đội tàu biển Việt Nam	36
2.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	37
2.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không	39
2.6. Trung tâm logistics	42
2.6.1. Trung tâm logistics hình thành trong năm 2020	42

2.6.2. Mô hình trung tâm logistics ứng dụng công nghệ hiện đại	44
CHƯƠNG III: DỊCH VỤ LOGISTICS	47
3.1. Dịch vụ vận tải	49
3.1.1. Đánh giá chung	49
3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ	50
3.1.3. Dịch vụ vận tải đường biển	51
3.1.4. Dịch vụ vận tải hàng không	52
3.1.5. Dịch vụ vận tải đường sắt	53
3.1.6. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa	55
3.2. Dịch vụ kho bãi	56
3.2.1. Đánh giá chung	56
3.2.2. Logistics dịch vụ kho bãi đông lạnh và dây chuyền cung ứng hàng đông lạnh	56
3.2.3. Dịch vụ kho ngoại quan	58
3.3. Dịch vụ giao nhận	58
3.4. Dịch vụ khác	59
3.4.1. Dịch vụ đại lý hải quan	59
3.4.2. Dịch vụ ICD	59
3.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics	60
3.6. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics	61
3.6.1. Phát triển cung dịch vụ logistics	61
3.6.2. Phát triển cầu dịch vụ logistics	64
3.6.3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics (kết nối cung - cầu)	66
CHƯƠNG IV: HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT KINH DOANH	69
4.1. Khái quát về doanh nghiệp sản xuất kinh doanh năm 2020	70

4.2. Thực trạng hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh	73
4.2.1. Quá trình đáp ứng đơn hàng	75
4.2.2. Dự trữ và kho hàng hóa	77
4.2.3. Vận chuyển hàng hóa	78
4.2.4. Mua hàng	78
4.2.5. Hệ thống thông tin logistics	79
4.2.6. Tổ chức và thuê ngoài hoạt động logistics tại doanh nghiệp	80
4.3. Đánh giá về hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh	82
4.3.1. Chi phí logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh	82
4.3.2. Mức độ cần thiết phải cải tiến hoạt động logistics tại doanh nghiệp	83
CHƯƠNG V: HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ LOGISTICS	85
5.1. Ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics	86
5.1.1. Một số ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý nhà nước về logistics	86
5.1.2. Ứng dụng công nghệ thông tin tại doanh nghiệp	87
5.1.3. Áp dụng blockchain trong logistics và chuỗi cung ứng tại Việt Nam	93
5.2. Đào tạo nhân lực logistics	94
5.2.1. Đào tạo bậc đại học và sau đại học	94
5.2.2. Đào tạo logistics bậc cao đẳng	96
5.2.3. Hoạt động đào tạo nhân lực logistics ngắn hạn	98
5.2.4. Hoạt động tự đào tạo tại các doanh nghiệp	98
5.2.5. Mạng lưới Đào tạo Logistics	99
5.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics	99
5.3.1. Công tác thông tin	99
5.3.2. Một số hội nghị, hội thảo, hoạt động tuyên truyền về logistics trong năm 2020	102

5.4. Hợp tác quốc tế về logistics	105
5.4.1. Các hoạt động trao đổi đoàn	105
5.4.2. Hoạt động liên doanh, liên kết	106
5.4.3. Đầu tư trực tiếp nước ngoài	107
CHƯƠNG VI: CẮT GIẢM CHI PHÍ LOGISTICS	109
6.1. Khái quát	110
6.1.1. Phương pháp tính chi phí logistics trên thế giới	110
6.1.2. Chi phí logistics tại Việt Nam	112
6.2. Các yếu tố làm tăng chi phí logistics ở Việt Nam	116
6.2.1. Chi phí vận tải	116
6.2.2. Chi phí lưu kho	119
6.2.2. Chi phí hành chính	119
6.2.3. Năng lực của doanh nghiệp sản xuất kinh doanh và nhà cung cấp dịch vụ logistics	120
6.3. Đề xuất giải pháp cắt giảm chi phí logistics tại Việt Nam	121
6.3.1. Nhóm giải pháp về phía Nhà nước	121
6.3.2. Nhóm giải pháp về phía doanh nghiệp	127
6.3.3. Các giải pháp khác	129
KẾT LUẬN	130
PHỤ LỤC	131
DANH MỤC BẢNG	134
DANH MỤC HÌNH	134
DANH MỤC HỘP	135



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 trong lĩnh vực logistics xây dựng Báo cáo Logistics Việt Nam thường niên nhằm rà soát, đánh giá, cung cấp thông tin về tình hình, triển vọng logistics Việt Nam và quốc tế và các quy định chính sách liên quan... góp phần phục vụ công tác quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất, kinh doanh, đầu tư của các doanh nghiệp, công tác nghiên cứu khoa học và truyền thông trong lĩnh vực logistics.

Tiếp thu ý kiến của các chuyên gia từ Báo cáo Logistics 2017, 2018, 2019 và trên tinh thần liên tục đổi mới, bám sát những xu hướng và biến động thực tiễn của thị trường trong nước và quốc tế, Báo cáo Logistics Việt Nam 2020 được kết cấu theo 6 chương, trong đó có một chương chuyên đề. Cụ thể như sau:

- (i) Môi trường kinh doanh;
- (ii) Cơ sở 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: Cắt giảm chi phí 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: xnk-tlh@moit.gov.vn

Website: www.logistics.gov.vn

DANH SÁCH THÀNH VIÊN BAN BIÊN TẬP BẢO CẢO LOGISTICS VIỆT NAM 2020

(kèm theo Quyết định số 608/QĐ-BCT ngày 24 tháng 02 năm 2020
của Bộ trưởng Bộ Công Thương)

1	ThS. Trần Thanh Hải	Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	Trưởng ban
2	TS. Trịnh Thị Thanh Thủy	Phó Viện trưởng Viện nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương, Bộ Công Thương	Thành viên
3	TS. Đinh Thị Bảo Linh	Phó Giám đốc Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương	Thành viên
4	Ông Đào Trọng Khoa	Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam	Thành viên
5	Ông Nguyễn Tương	Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam	Thành viên
6	PGS.TS. Hồ Thị Thu Hòa	Trưởng Bộ môn Quản trị Logistics và Vận tải đa phương thức, Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh Viện trưởng Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam	Thành viên
7	PGS.TS. Trịnh Thị Thu Hương	Phó Viện trưởng Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường Đại học Ngoại thương	Thành viên
8	TS. Nguyễn Thị Văn Hà	Phó Trưởng khoa, Khoa Đào tạo quốc tế, Trường Đại học Giao thông vận tải	Thành viên
9	TS. Trần Thị Thu Hương	Giảng viên, Bộ môn Logistics Kinh doanh, Trường Đại học Thương mại	Thành viên
10	Bà Đặng Hồng Nhung	Chuyên viên, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	Thư ký

An aerial photograph of a large container port at sunset. The foreground and middle ground are filled with rows of colorful shipping containers (red, blue, green, yellow) stacked in neat piles. Several yellow gantry cranes are visible, some positioned over the containers and others near the water. In the background, a city skyline is visible across a body of water. The sky is a mix of orange, yellow, and dark clouds. A white network diagram with dots and lines is overlaid on the top right corner of the image.

CHƯƠNG I

MÔI TRƯỜNG KINH DOANH

1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2020

1.1.1. Kinh tế Việt Nam

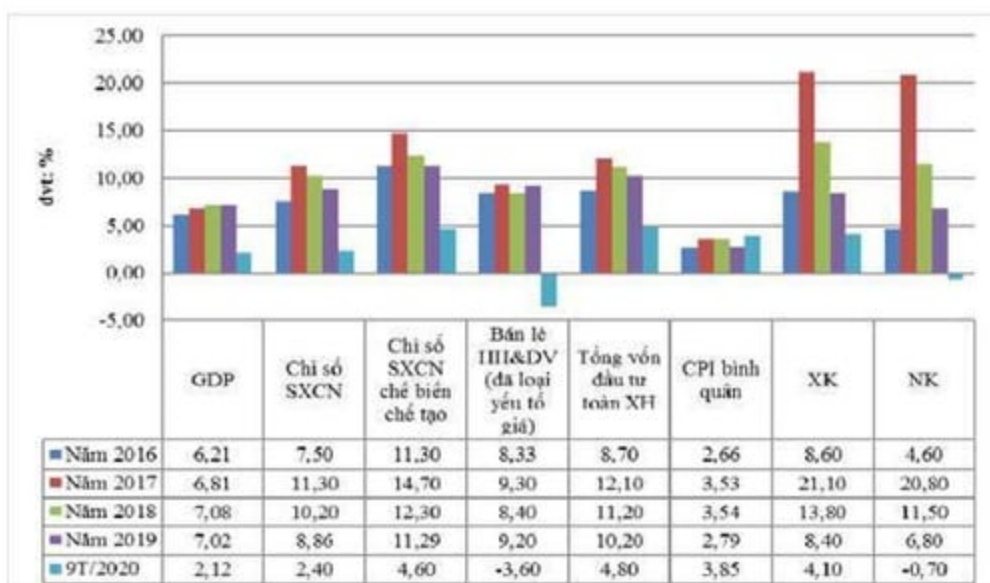
1.1.1.1. Một số chỉ tiêu kinh tế chính

Năm 2020 là một năm đặc biệt khó khăn của kinh tế thế giới nói chung và kinh tế Việt Nam nói riêng do nhiều yếu tố bất lợi như dịch bệnh Covid-19, thiên tai, căng thẳng thương mại và các vấn đề địa chính trị.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, đến tháng 9/2020, hầu hết các chỉ số kinh tế chính đều kém khả quan hơn so với cùng kỳ năm 2019 và mặt bằng chung của 5 năm trở lại đây. Mức tăng trưởng của GDP, chỉ số sản xuất công nghiệp nói chung, tổng vốn đầu tư toàn xã hội, xuất khẩu và ngành công nghiệp chế biến, chế tạo nói riêng đều xuống mức thấp nhất trong 5 năm trở lại đây

Đặc biệt, bán lẻ hàng hóa, dịch vụ (đã loại trừ yếu tố giá) và nhập khẩu đều giảm so với cùng kỳ năm trước (Hình 1).

Hình 1. Các chỉ tiêu kinh tế chính của Việt Nam giai đoạn 2016-2020



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

1.1.1.2. Tình hình sản xuất

a) Sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản

Trong 9 tháng năm 2020, sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản gặp nhiều khó khăn do tác động của thiên tai (hạn hán, xâm nhập mặn); dịch bệnh (dịch tả lợn châu Phi). Đặc biệt dịch Covid-19 gây gián đoạn cả đầu vào và đầu ra cho sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản.

Tuy nhiên, nhờ những nỗ lực của Nhà nước, nhà sản xuất và các doanh nghiệp nên kết quả sản xuất vẫn đạt khá. Theo Tổng cục Thống kê, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản đã thể hiện vai trò bệ đỡ của nền kinh tế trong lúc khó khăn, bảo đảm nguồn cung lương thực, thực phẩm, hàng hóa thiết yếu, là cơ sở quan trọng để an sinh, an dân trong dịch.

b) Sản xuất công nghiệp

Dịch Covid-19 diễn biến phức tạp tại nhiều quốc gia trên thế giới đã làm ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng nguyên liệu nhập khẩu phục vụ cho sản xuất công nghiệp trong năm 2020, đặc biệt đối với ngành chế biến, chế tạo, theo những chiều hướng khác nhau.

Khó khăn ở cả đầu vào và đầu ra đã khiến nhiều ngành cấp hai có giá trị gia tăng của sản xuất sụt giảm, với số liệu thống kê 9 tháng đầu năm như sau: sản xuất xe có động cơ giảm 12,2%; khai thác dầu thô và khí đốt tự nhiên giảm 11,4%; sản xuất mô tô, xe máy giảm 8,9%; sửa chữa, bảo dưỡng và lắp đặt máy móc, thiết bị giảm 7,4%; sản xuất đồ uống giảm 6,6%; chế biến gỗ và sản xuất sản phẩm từ gỗ, tre, nứa giảm 5,8%; sản xuất dệt may giảm 4,4%; sản xuất da và các sản phẩm da giảm 3,8%; sản xuất kim loại giảm 1,1%.

Một số ngành tăng rất thấp như sản xuất thiết bị điện tăng 0,4%; dệt tăng 0,6%; hoạt động thu gom, xử lý và tiêu hủy rác thải, tái chế phế liệu tăng 2,4%.

Một số ngành hàng có sản phẩm được tiêu thụ nhiều hơn trong thời kỳ dịch bệnh, do đó sản xuất công nghiệp 9 tháng năm 2020 cũng tăng cao so với cùng kỳ năm trước và đóng góp lớn vào mức tăng chung của toàn ngành: sản xuất thuốc, hóa dược và dược liệu tăng 34,4%; sản xuất giấy và sản phẩm từ giấy tăng 8,1%; sản xuất hóa chất và sản phẩm hóa chất tăng 7,9%; sản xuất sản phẩm điện tử, máy vi tính và sản phẩm quang học tăng 8,6% (do nhu cầu làm việc trực tuyến hoặc từ xa thông qua các thiết bị điện tử).

Ngoài ra một số ngành khai thác cũng tăng nhẹ như: khai thác quặng kim loại tăng 14,8%; khai thác than cứng và than non tăng 4,9%.

Một tín hiệu tích cực là kết quả điều tra xu hướng kinh doanh của các doanh nghiệp ngành công nghiệp chế biến, chế tạo do Tổng cục Thống kê thực hiện cho thấy doanh nghiệp lạc quan về tình hình sản xuất kinh doanh trong quý IV/2020 với 81% doanh nghiệp đánh giá sẽ ổn định và tốt hơn.

1.1.1.3. Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa

Xuất khẩu hàng hóa

Theo số liệu của Tổng cục Hải quan (công bố ngày 12/10/2020), xuất khẩu hàng hóa của nước ta trong 9 tháng đầu năm 2020 đạt 202,57 tỷ USD, tăng nhẹ 4,1% so với 9 tháng năm 2019. Trong đó, trị giá xuất khẩu hàng hóa của khối doanh nghiệp FDI đạt 129,82 tỷ USD, giảm 2,7% so với cùng kỳ. Tỷ trọng của khối FDI trong tổng kim ngạch xuất khẩu cũng giảm xuống còn 64%. Điểm sáng của xuất khẩu là khối doanh nghiệp trong nước tiếp tục ghi nhận tăng trưởng về trị giá xuất khẩu.

Trị giá xuất khẩu của hầu hết các mặt hàng nông sản, thủy sản đều sụt giảm (trừ gạo và sắn). Ở nhóm ngành công nghiệp nhẹ, xuất khẩu dệt may, da giày, túi xách, ví, va li, ô dù giảm so với cùng kỳ năm 2019, nhưng nhiều sản phẩm công nghiệp chế tạo khác (máy móc, thiết bị điện tử...) vẫn tăng.

Nhập khẩu hàng hóa

Nhập khẩu hàng hóa các loại trong 9 tháng đầu năm 2020 đạt 186,05 tỷ USD, giảm 0,7% so với cùng kỳ năm 2019; trong đó nhập khẩu của khối doanh nghiệp FDI đạt 103,85 tỷ USD, giảm 4,5%. Nhập khẩu giảm mạnh nhất ở nhóm ô tô, xe máy, phương tiện vận tải phụ tùng và rau quả (do đây thường là các mặt hàng không thiết yếu). Nhóm xăng dầu cũng giảm mạnh về trị giá (41,6%) nhưng chủ yếu do yếu tố giá trong khi lượng nhập giảm nhẹ (9,8%). Nhóm nguyên liệu sản xuất và hàng hóa trung gian cũng chứng kiến sự sụt giảm trong năm nay do hoạt động sản xuất hàng xuất khẩu bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid-19, tuy nhiên mức giảm không lớn.

Cán cân thương mại

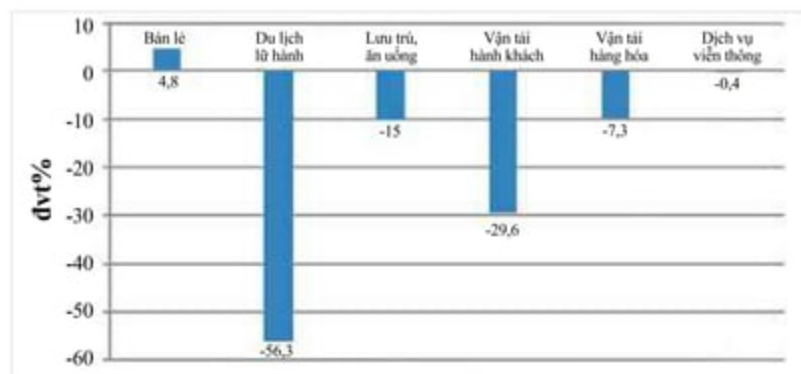
Cán cân thương mại 9 tháng năm 2020 thặng dư 16,52 tỷ USD (gấp hơn 2 lần mức của 9 tháng năm 2019), trong đó khối doanh nghiệp FDI xuất siêu 52,97 tỷ USD, khối doanh nghiệp trong nước tiếp tục nhập siêu.

1.1.1.4. Tình hình một số dịch vụ

Dịch vụ bán lẻ, du lịch, ăn uống, lưu trú và cả vận tải hành khách, hàng hóa đều bị ảnh hưởng nặng nề bởi dịch bệnh Covid-19 trong năm 2020. Trong đó giảm mạnh nhất là nhóm dịch vụ du lịch, lữ hành, nhóm vận tải hành khách và sau đó là nhóm lưu trú, ăn uống.

Riêng doanh thu bán lẻ hàng hóa vẫn tăng nhẹ 4,8% do Chính phủ tạo điều kiện để hầu hết các hệ thống siêu thị, các cửa hàng bán thực phẩm và hàng thiết yếu đều duy trì hoạt động trong suốt thời gian giãn cách xã hội để phòng chống dịch.

Hình 2. Tăng/giảm doanh thu các nhóm dịch vụ 9 tháng năm 2020 so cùng kỳ năm 2019 (%)



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

Hoạt động vận tải bị ảnh hưởng nặng nề trong quý I/2020, xuống tới mức thấp nhất vào tháng 4/2020 (chỉ đạt 105,7 triệu tấn hàng hóa so với mức 156,6 triệu tấn vào tháng 1/2020). Tuy nhiên đến tháng 9/2020, vận tải đã khởi sắc trở lại để phục vụ nhu cầu giao thương, tiêu dùng vào dịp cuối năm, với tổng lượng hàng hóa vận chuyển đạt 156,8 triệu tấn.

1.1.2. Kinh tế thế giới

1.1.2.1. Tăng trưởng kinh tế

Nửa đầu năm 2020, kinh tế thế giới chứng kiến sự suy giảm nghiêm trọng do dịch bệnh Covid-19 lan rộng trên quy mô toàn cầu, buộc Chính phủ các nước phải đóng loạt áp dụng các biện pháp kiểm soát nghiêm ngặt việc đi lại, đóng cửa các nhà máy và cơ sở cung cấp dịch vụ không thiết yếu.

Sang quý III/2020, các hạn chế dần được nới lỏng, nhiều lĩnh vực kinh tế hoạt động trở lại, mặc dù dịch bệnh vẫn diễn biến phức tạp và lan rộng. Trong khi sự phục hồi ở Trung Quốc diễn ra nhanh hơn dự kiến, kinh tế toàn cầu vẫn cần nhiều thời gian hơn nữa để trở lại mức hoạt động trước khi dịch bệnh xảy ra, thậm chí triển vọng phục hồi khá thấp khi các đợt bùng phát mới xuất hiện trở lại ở các trung tâm kinh tế quan trọng ở Châu Âu và Châu Mỹ.

Theo báo cáo của Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) công bố vào tháng 10/2020¹, doanh số bán lẻ và chi tiêu của người tiêu dùng đã tăng khi các nền kinh tế mở cửa trở lại. Tuy nhiên, các doanh nghiệp nhìn chung vẫn rất thận trọng do sản xuất công nghiệp ở nhiều nước vẫn thấp hơn nhiều so với mức tháng 12/2019.

¹ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/09/30/world-economic-outlook-october-2020>

Còn theo báo cáo đánh giá triển vọng kinh tế thế giới được Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD)² phát hành ngày 16/9/2020, sản lượng toàn cầu sụt giảm trong nửa đầu năm 2020 do dịch Covid-19, với mức giảm hơn 20% ở một số nền kinh tế phát triển và thị trường mới nổi. Các nền kinh tế chịu ảnh hưởng ở mức độ và thời gian khác nhau, nhưng tất cả đều chứng kiến sự suy giảm mạnh ở hầu hết mọi hoạt động kinh tế khi áp dụng các biện pháp ngăn chặn dịch bệnh nghiêm ngặt chưa từng có.

Nhiều doanh nghiệp phải đóng cửa, cắt giảm sản xuất, tuyên bố phá sản, khoảng 40% lực lượng lao động bị mất việc làm hoặc giảm thời gian làm việc. Đi kèm theo đó là gánh nặng trợ cấp thất nghiệp, an sinh xã hội và nợ công. Chính phủ các quốc gia sẽ đối mặt với một cuộc khủng hoảng nợ công mới khi sử dụng các gói kích thích tăng trưởng kinh tế quy mô lớn để chống lại các tác động tiêu cực từ dịch Covid-19.

Một số động lực cho tăng trưởng đã không đạt như kỳ vọng trong quý II/2020, vì những lý do sau:

- Chi tiêu của các hộ gia đình đối với nhiều hàng hóa lâu bền đã tăng trở lại tương đối nhanh, nhưng chi tiêu cho dịch vụ, đặc biệt là những dịch vụ đòi hỏi sự gần gũi giữa người lao động và người tiêu dùng hoặc du lịch quốc tế vẫn giảm.
- Số giờ làm việc đã giảm đáng kể ở hầu hết các nền kinh tế, do đó Chính phủ các nước buộc phải trợ cấp để duy trì thu nhập hộ gia đình.
- Đầu tư doanh nghiệp và thương mại quốc tế vẫn còn yếu, kìm hãm sự phát triển của sản xuất chế tạo ở nhiều nền kinh tế định hướng xuất khẩu.

1.1.2.2. Thương mại

Các biện pháp tăng cường kiểm soát dịch bệnh bắt đầu được thực hiện tại Trung Quốc và các nước Châu Á láng giềng từ cuối tháng 3/2020 khiến thương mại toàn cầu giảm khoảng 3,5% trong quý I/2020 so với cùng kỳ năm 2019. Sau đó, các quy định về giãn cách xã hội, hạn chế đi lại và vận chuyển có hiệu lực ở hầu hết các quốc gia và vùng lãnh thổ trong tháng 4/2020, thậm chí kéo dài sang tháng 5/2020 ở những nơi dịch bệnh nghiêm trọng đã khiến nhiều chuỗi cung ứng bị gián đoạn và thương mại tiếp tục sụt giảm. Sang tháng 6/2020, trước nguy cơ rơi vào suy thoái kinh tế, nhiều nước đã bắt đầu nới lỏng các biện pháp phong tỏa, giãn cách. Cùng với đó, các chỉ tiêu kinh tế như sản xuất (chỉ số PMI), thương mại (xuất, nhập khẩu) và tiêu dùng dần được cải thiện sau khi gần như chạm đáy vào quý II/2020.

Thương mại toàn cầu giảm hơn 15% trong nửa đầu năm 2020, khiến thị trường lao động bị gián đoạn nghiêm trọng do cắt giảm giờ làm, mất việc làm và nhiều doanh nghiệp buộc phải đóng cửa.

² <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/34ffc900en.pdf?expires=1600307603&id=id&accname=guest&checksum=20818433CA43F0288A097757C8B81140>

Theo báo cáo của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) phát hành ngày 8/10/2020, thương mại toàn cầu có diễn biến tích cực hơn trong quý III/2020 nhưng chưa chắc chắn. Sau khi giảm 14,3% trong quý II/2020 so với quý I/2020, thương mại có dấu hiệu từng bước phục hồi trong quý III/2020. Nếu như trong nửa đầu năm, các hạn chế đi lại làm gián đoạn phía cung, giảm mạnh sản lượng và việc làm thì sang quý III/2020, các chính sách tiền tệ và tài khóa để kích thích tăng trưởng đã được áp dụng đồng loạt ở nhiều nước bắt đầu phát huy tác dụng, giúp bù đắp một phần thu nhập, tạo cơ sở cho tiêu dùng và nhập khẩu phục hồi sau khi các biện pháp giãn cách xã hội được nới lỏng.

Thương mại nông sản giảm ít hơn so với mức trung bình của thế giới trong quý II/2020, giảm 5% so với mức giảm chung là 21% do thực phẩm là nhu cầu thiết yếu tiếp tục được sản xuất và vận chuyển ngay cả trong những điều kiện hạn chế nghiêm ngặt nhất. Trong khi đó, thương mại nhiên liệu và khoáng sản giảm mạnh 38% do giá giảm và người dân tiêu thụ ít hơn khi phải hạn chế đi lại. Thương mại hàng hóa nhóm chế biến chế tạo giảm 19%.

1.1.2.3. Tài chính, tiền tệ

Trong năm 2020, chính sách tiền tệ nới lỏng và tài khóa mở rộng được áp dụng ở nhiều quốc gia, nhằm tránh nguy cơ suy thoái và hỗ trợ phục hồi kinh tế. Bên cạnh việc đưa một lượng tiền lớn vào lưu thông, phần lớn các Ngân hàng Trung ương trên thế giới đều giảm và duy trì lãi suất ở mức thấp kỷ lục để thúc đẩy đầu tư và tiêu dùng.

Thị trường tài chính, tiền tệ bắt đầu ổn định từ cuối quý II/2020 dù dịch bệnh Covid-19 vẫn diễn biến phức tạp và lan rộng và nhiều nền kinh tế suy giảm mạnh trong 2 quý đầu năm 2020. Thị trường tiền tệ tiếp tục ổn định, đồng USD giảm giá nhẹ, tính đến cuối quý III/2020, chỉ số US Dollar Index đã giảm xuống dưới 93,5 điểm, giảm trên 2% so với cuối quý II/2020. So với cùng kỳ 2019, USDollar Index đã giảm 5,3%. Trong đó, giảm 7% so với đồng Euro, giảm 1,9% so với đồng Yên, giảm 19,5% so với đồng Rub của Nga, giảm 5,5% so với NDT của Trung Quốc... USD giảm giá sẽ có tác động tích cực giúp thúc đẩy tăng trưởng của kinh tế Hoa Kỳ trong bối cảnh dư địa cho chính sách kích thích kinh tế của nước này không còn nhiều.

1.2. Hoạt động logistics thế giới năm 2020 và xu hướng

1.2.1. Hoạt động logistics thế giới năm 2020

1.2.1.1. Tình hình chung

Năm 2020, lĩnh vực logistics toàn cầu bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi dịch Covid-19. Mặc dù Chính phủ các nước nỗ lực duy trì chuỗi cung ứng hàng hóa và đặc biệt ưu tiên lưu thông các loại hàng hóa thiết yếu, nhưng do các biện pháp kiểm soát dịch bệnh và nhiều lao động trong lĩnh vực này phải ở nhà, có những thời điểm, toàn bộ hoạt động bị tê liệt... Trong khi một số nơi các hoạt động logistics bị ngưng trệ vì dịch bệnh, một số phân khúc khác như logistics phục vụ thương mại điện tử lại trở nên quá tải vì số lượng người mua hàng và đơn

hàng giao hàng tại nhà tăng đột biến. Trong cả hai trường hợp, nếu không có sự chuẩn bị tốt, các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các khách hàng (chủ hàng của họ) sẽ gặp khó khăn rất lớn để thích nghi với hoàn cảnh mới.

Thị trường logistics toàn cầu nửa cuối năm 2020 chủ yếu được thúc đẩy bởi việc khôi phục dòng chảy thương mại quốc tế sau dịch bệnh. Hơn nữa, các chính sách thuận lợi hóa thương mại, kích thích tăng trưởng kinh tế hậu Covid-19 được thực hiện bởi Chính phủ cũng đang hỗ trợ trong việc mở rộng thị trường.

Các động lực chính của thị trường này trong nửa cuối năm 2020 chính là nỗ lực lớn từ cả phía các Chính phủ, các tổ chức quốc tế và các doanh nghiệp để giúp ổn định chuỗi cung ứng trong bối cảnh dịch Covid-19 vẫn diễn biến phức tạp. Ngược lại, các yếu tố kìm hãm thị trường là thiếu lao động, nhu cầu sụt giảm và thiếu các công cụ giúp phòng chống dịch hiệu quả trong quá trình thực hiện hoạt động logistics.

Bị thiệt hại nặng nề nhất bởi dịch Covid-19 trong năm 2020 là vận tải hàng hóa đường hàng không. So với vận tải hành khách, tác động của Covid-19 đối với vận tải hàng hóa tương đối nhẹ vì các hạn chế về quy định ít nghiêm ngặt hơn. Ví dụ, gần như tất cả các chuyến bay chở khách đã bị hủy trong bối cảnh dịch Covid-19 trên toàn cầu. Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) đã công bố triển vọng tài chính cho ngành vận tải hàng không toàn cầu³ cho thấy các hãng hàng không dự kiến sẽ mất 84,3 tỷ USD vào năm 2020 với tỷ suất lợi nhuận ròng là -20,1%. Doanh thu toàn ngành (gồm cả hành khách và hàng hóa) sẽ giảm 50% xuống còn 419 tỷ USD từ 838 tỷ USD vào năm 2019. Tổng số lượng hàng hóa vận chuyển dự kiến sẽ giảm 10,3 triệu tấn so với năm 2019 xuống còn 51 triệu tấn trong năm 2020. Sự thiếu hụt nghiêm trọng về năng lực vận tải hàng hóa đẩy giá cước tăng trong năm 2020.

Vận tải hàng hóa bằng đường bộ là phân khúc lớn nhất trong thị trường vận tải trên thế giới. So với đường hàng không và đường thủy thì đường bộ ít chịu tác động của Covid-19 hơn. Vận tải đường bộ được coi là một phương thức vận tải quan trọng trong bối cảnh dịch. Tuy nhiên, thách thức hàng đầu của phân khúc vận tải đường bộ là tình trạng thiếu lái xe và năng lực đảm bảo an toàn cho sức khỏe của các tài xế trong điều kiện thiếu hụt nhân lực và dịch bệnh. Trong thời gian diễn ra dịch Covid-19, đường bộ tiếp tục được lựa chọn như là phương thức vận chuyển phù hợp cho các mặt hàng thiết yếu, hỗ trợ cho việc phân phối thực phẩm, thuốc men và các sản phẩm thiết yếu khác.

Vận tải hàng hóa đường sắt ít bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh hơn do có phạm vi vận chuyển riêng. Thậm chí tại một số thị trường lớn như Trung Quốc, tỷ trọng của đường sắt trong tổng vận chuyển hàng hóa đã tăng lên trong thời gian nước này phải áp dụng các biện pháp nghiêm ngặt để phòng chống dịch bệnh. Năm 2020 cũng chứng kiến những nỗ lực chính sách về phát triển cơ sở hạ tầng và mở rộng mạng lưới đường sắt, ứng dụng khoa học công nghệ, "xanh hóa" ngành đường sắt... tại Châu Âu và Bắc Mỹ để hình thành các trung tâm

³ <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-09-01/>, tra cứu ngày 19/10/2020

trung chuyển và xác lập vai trò của đường sắt như một mắt xích quan trọng của vận tải liên phương thức.

Tác động của Covid-19 đối với vận tải hàng hóa bằng đường biển và cảng biển trở nên rõ ràng hơn vào quý II/ 2020.

Khó khăn với ngành vận tải đường biển và cảng biển trong nửa đầu năm 2020 không chỉ do khối lượng thương mại giảm mà còn bởi tình trạng thiếu nhân công và không thể đối thủ thủ đoàn như thường lệ, bởi các quy định hạn chế và cách ly đối với người nhập khẩu tại các nước. Các yêu cầu về giao thức y tế mới trong bối cảnh dịch bệnh và ngay cả khi đã chuyển sang giai đoạn “bình thường mới” dẫn đến nhiều quy trình hơn tại các cảng biển, làm ảnh hưởng đến lộ trình chung của các đội tàu.

Theo số liệu của Diễn đàn Vận tải toàn cầu công bố vào tháng 10/2020, tại EU, khối lượng vận chuyển đường biển đã ổn định và cao hơn mức trước khủng hoảng 2008 trong giai đoạn từ giữa năm 2014 đến tháng 3 năm 2020. Tuy nhiên, từ tháng 4 đến tháng 6 năm 2020, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển của EU27 đã giảm 4% và của Hoa Kỳ giảm 11% so với tháng 6 năm 2008. Vào tháng 5 năm 2020, xuất khẩu bằng đường biển từ EU27 sang khối BRICS (gồm Brazil, Nga, Ấn Độ, Trung Quốc và Nam Phi) chỉ bằng 79% so với đỉnh trước khủng hoảng 2008 và xuất khẩu sang Châu Á chỉ bằng 90%.

Theo quan sát của Global Maritime Hub⁴, sau khi công suất cung cấp trên thị trường vận tải biển giảm khoảng 3% trong nửa đầu năm 2020 so với cùng kỳ năm 2019, trong quý III/2020 các mạng lưới vận tải biển đã tăng cường chào hàng với công suất cao hơn thời điểm này năm 2019. Dựa trên báo cáo về số lượng tàu theo đơn đặt hàng, và báo cáo về số lượt tàu ghé của các cảng lớn, có thể thấy sự sẵn sàng tăng năng lực cung ứng trên thị trường vận tải container. Ước tính tổng công suất đội tàu trên thế giới tính theo TEU sẽ tăng hơn 6% vào cuối năm 2021 và tăng thêm khoảng 2% vào năm 2022. Tỷ lệ các tàu có tải trọng từ 15.000 TEU sẽ đạt 21,8% tổng đội tàu vào năm 2021.

Thị trường kho bãi trong năm 2020 có động lực chính từ phân khúc kho hàng thương mại điện tử và kho lạnh. Đặc biệt, nhu cầu ngày càng cao đối với kho lạnh sẽ tiếp tục thúc đẩy tăng trưởng của thị trường này trong thời gian tới. Các công ty hiện đang có tầm ảnh hưởng lớn nhất trên thị trường kho bãi toàn cầu có thể kể đến: A.P. Moller Maersk AS, C.H. Robinson Worldwide Inc., CEVA Logistics AG, Deutsche Bahn AG, Deutsche Post AG, DSV Panalpina AS, FedEx Corp., Kuehne Nagel International AG, United Parcel Service of America Inc. và XPO Logistics Inc.

1.2.1.2. Hoạt động logistics theo khu vực địa lý

Ngành dịch vụ logistics khu vực Châu Á - Thái Bình Dương đang phát triển nhanh chóng, với tăng trưởng nhanh ở các nước ASEAN và tầm ảnh hưởng của các nền kinh tế lớn như Trung Quốc và Ấn Độ.

⁴ <https://globalmaritimehub.com/container-trade-faces-challenges-beyond-pandemic.html>, tra cứu ngày 20/10/2020

Ngoài ra, sự hỗ trợ cao của Chính phủ các nước đối với logistics trong khu vực cũng là một yếu tố thúc đẩy tăng trưởng của ngành. Trung Quốc đã bắt đầu phục hồi sau dịch Covid-19 nhanh hơn bất kỳ quốc gia nào khác và do đó, thị trường này đang chứng kiến sự tiến triển của ngành logistics, đặc biệt là logistics phục vụ thương mại điện tử.

Các nước ASEAN cũng đã cơ bản kiểm soát được làn sóng dịch bệnh thứ 2 và thứ 3. Điều này đã cho phép các công ty logistics và chuỗi cung ứng đáp ứng nhu cầu của người tiêu dùng trong tình hình dịch bệnh.

Thương mại nội Á ngày càng tăng, cùng với sự gia tăng nhập khẩu không chỉ đối với đầu vào sản xuất mà còn cả các sản phẩm tiêu dùng đang là động lực quan trọng cho lĩnh vực logistics Châu Á. Chiến lược Vành đai và Con đường của Trung Quốc đã dẫn đến việc đầu tư rất lớn vào cơ sở hạ tầng giao thông tại Châu Á khi nước này tìm cách hội nhập với các thị trường Châu Á và Châu Âu.

Đến nay, hầu hết hàng hóa được vận chuyển đến Hoa Kỳ và Châu Âu thông qua các tuyến thương mại Đông - Tây. Tuy nhiên, xu hướng trong vài năm gần đây là sự nổi lên của thương mại nội Á. Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc hiện đã có các cảng container hiện đại, quy mô lớn trong các quốc gia Châu Á - Thái Bình Dương khác đang đầu tư hàng tỷ USD để nâng cấp cơ sở hạ tầng logistics để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa container.

Riêng với thị trường chuỗi lạnh (gồm cả lưu trữ lạnh và vận chuyển lạnh), khu vực Châu Mỹ dự kiến sẽ chiếm thị phần lớn nhất trong giai đoạn 2020-2025.

Nhu cầu ngày càng tăng đối với các sản phẩm thực phẩm mát và đông lạnh ở các nước Bắc Mỹ. Trong kịch bản dịch bệnh Covid-19 có tác động nghiêm trọng và kéo dài, thị trường giao nhận hàng không và đường biển Bắc Mỹ dự kiến sẽ giảm lần lượt 12,1% và 9,5% vào năm 2020 so với năm trước. Covid-19 cũng ảnh hưởng đến lưu lượng vận chuyển hàng hóa đường sắt Hoa Kỳ, và ảnh hưởng nặng nề nhất vào tháng 4 năm 2020, với tải trọng giảm hơn 25,2% so với tháng 4/2019.

1.2.2. Triển vọng và các xu hướng chính

1.2.2.1. Triển vọng

Theo báo cáo "Tác động của Covid-19 đến thị trường chuỗi cung ứng và logistics theo ngành dọc (ô tô, sản phẩm tiêu dùng nhanh, y tế, năng lượng và tiện ích, máy móc và thiết bị công nghiệp), phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, hàng không, hàng hải), khu vực - Dự báo toàn cầu đến năm 2021" của ResearchAndMmarket.com⁵, quy mô thị trường logistics toàn cầu được ước đạt 2.734 tỷ USD vào năm 2020 sau đó tăng 17,6% lên 3.215 tỷ USD vào năm 2021.

⁵ <https://www.globenewswire.com/news-release/2020/05/11/2031082/0/en/Global-Logistics-Supply-Chain-Industry-Market-Post-COVID-19-the-Market-is-Projected-to-Grow-from-USD-2-734-Billion-in-2020-to-USD-3-215-Billion-by-2021.html>

Theo nghiên cứu thị trường của Technavio⁶, thị trường dịch vụ logistics 3PL của thế giới sẽ tăng khoảng 76,28 tỷ USD trong giai đoạn 2020-2024, với mức tăng trưởng trung bình 6%/năm. Đóng góp 37% cho sự tăng trưởng là từ khu vực Bắc Mỹ. Động lực chính cho tăng trưởng là nhu cầu đối với vận tải đa phương thức. Thị trường vận tải hàng hóa đa phương thức sẽ tăng trưởng trung bình 7%/năm trong giai đoạn 2020-2024, đạt quy mô khoảng 49,84 tỷ USD.

1.2.2.2. Các xu hướng chính⁷

Thương mại thế giới bị ảnh hưởng và có nguy cơ gián đoạn bất ngờ do dịch bệnh Covid-19, thiên tai (lũ lụt tại Châu Á) và căng thẳng thương mại giữa các nền kinh tế lớn sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến các xu hướng logistics toàn cầu trong thời gian tới. Ngoài ra, những tác động lớn khác cũng có thể đến từ Brexit, vai trò của WTO đối với thương mại toàn cầu, cuộc bầu cử Tổng thống Hoa Kỳ hoặc việc làm thế nào để thu thuế đối với các sản phẩm và dịch vụ số.

- Các thách thức từ dịch bệnh Covid-19 đang thúc đẩy quá trình tự động hóa trong lĩnh vực logistics (từ vận chuyển, dịch vụ cảng, kho bãi, vận tải...) và sẽ trở thành xu hướng chính trong thời gian tới. Các tác nhân trong toàn bộ chuỗi giá trị sẽ ưu tiên nâng cao hiệu quả hoạt động bằng cách đầu tư vào công nghệ.
- Thương mại điện tử nở rộ trong bối cảnh người dân tăng cường mua hàng trực tuyến vì Covid-19 cũng là một yếu tố đáng chú ý giúp thị trường phục vụ thương mại điện tử phát triển mạnh. Hành vi mua hàng và kỳ vọng của người tiêu dùng thay đổi với những yêu cầu cao hơn về hàng nhanh, miễn phí giao hàng với cước ngắn, giá cả cạnh tranh và "logistics thu hồi" thuận tiện. Lịch trình giao hàng khắt khe thách thức các mô hình chuỗi cung ứng và logistics truyền thống, buộc các công ty hiện phải điều chỉnh chiến lược của mình để cung cấp dịch vụ giao hàng theo yêu cầu với chi phí thấp. Thị phần của thương mại điện tử trong thị trường bán lẻ ngày càng tăng, thậm chí là theo cấp số nhân.
- Các giải pháp trực tuyến sáng tạo, tùy chỉnh, đáp ứng yêu cầu đặc thù của khách hàng... sẽ hình thành phân khúc dịch vụ logistics cao cấp.

⁶ <https://www.businesswire.com/news/home/20200610005631/en/COVID-19-Impact-Recovery-Analysis--Inter-modal-Freight-Transportation>

⁷ Tham khảo: <https://www.prnewswire.com/news-releases/global-freight-and-logistics-market-report-2020-top-5-companies-command-more-than-50-market-share---forecast-to-2025-301152090.html>, và <https://globalmaritimehub.com/container-trade-faces-challenges-beyond-pandemic.html> tra cứu ngày 20/10/2020

Hộp 1: Dịch vụ logistics trước tác động của Covid-19: Bối cảnh mới, dịch vụ mới

Các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL) thường nằm trong nhóm tiên phong đổi mới dịch vụ, bởi để trụ vững, họ buộc phải điều chỉnh liên tục để theo kịp, thậm chí đón bắt trước nhu cầu của các doanh nghiệp chủ hàng.

Trong bối cảnh thế giới vẫn còn phải đối mặt với những thách thức lớn từ các yếu tố ngoại cảnh bất ngờ như thiên tai, dịch bệnh, một dịch vụ đặc biệt phát triển là quản lý rủi ro và lập kế hoạch dự phòng và ứng phó với khủng hoảng.

Vào năm 2019, 33% trong số 3PL được khảo sát bởi Inbound Logistics cho biết họ đã cung cấp dịch vụ quản lý rủi ro, đến năm 2020 tỷ lệ này tăng mạnh lên mức 46%. Với những rủi ro mà Covid-19 đã gây ra cho các chủ hàng trên khắp thế giới, từ việc đóng cửa nhà máy ở Trung Quốc đến tê liệt nhiều cảng biển, các chuyến tàu biển và chuyến bay chở hàng bị ngưng trệ, nhu cầu về các dịch vụ quản trị rủi ro và ứng phó với khủng hoảng đã tăng mạnh ở nhiều thị trường.

Cùng với các dịch vụ điển hình để lập kế hoạch và thực hiện các quy trình logistics và các giải pháp công nghệ, nhiều 3PL cũng cung cấp các dịch vụ đặc biệt liên quan đến chuỗi cung ứng. Ví dụ: hầu hết các 3PL trong cuộc khảo sát của Inbound Logistics trong năm 2020 có thể đóng vai trò là nhà tư vấn, giúp chủ hàng thiết kế và/hoặc thực hiện các chiến lược logistics.

Ba phần tư số người được hỏi giúp khách hàng giao sản phẩm trực tiếp đến các cửa hàng bán lẻ, thay vì đến các trung tâm phân phối của nhà bán lẻ. Một bộ phận lớn người được hỏi (68%) cung cấp dịch vụ hậu cần ngược hoặc quản lý vòng đời sản phẩm và 62% giúp các chủ hàng nhập khẩu, xuất khẩu và thông quan.

Một dịch vụ phi truyền thống mà số lượng các 3PL cung ứng ngày càng tăng là các dịch vụ liên quan đến công nghệ thông tin. Vào năm 2020, 72% chủ hàng cho biết họ sử dụng các dịch vụ công nghệ logistics do các 3PL cung cấp (tỷ lệ này chỉ là 56% vào năm 2019).

Riêng đối với phân khúc vận tải, trong khi đa phần các 3PL đa dạng hóa các loại hình dịch vụ vận tải mà họ cung cấp cho khách hàng, một số nhỏ lại chuyên tâm vào các dịch vụ vận tải chuyên biệt.

Các chủ hàng có xu hướng tìm một đối tác 3PL có thể quán xuyến toàn bộ lịch trình cho họ, bao gồm cả việc nhập hàng và chuyển tải ở các địa điểm, hoàn cảnh khác nhau. Một 3PL năng động và không muốn mất khách hàng buộc phải đa dạng hóa mạng lưới các đối tác vận tải để chu toàn cho chủ hàng của mình.

Về việc đánh giá dịch vụ của các 3PL, 75% số chủ hàng cho rằng chất lượng dịch vụ còn quan trọng hơn cả giá cả và là tiêu chí để họ lựa chọn đối tác 3PL trong bối cảnh đầy rủi ro như hiện nay. Khi được yêu cầu nêu tên 3 doanh nghiệp 3PL hàng đầu và giải thích vì sao họ lựa chọn 3 doanh nghiệp đó, nhiều chủ hàng cho rằng có 3 tiêu chí quan trọng ở

khía cạnh chất lượng dịch vụ gồm: (i) đáp ứng yêu cầu của chủ hàng; (ii) sẵn sàng cung cấp các dịch vụ gia tăng khi được yêu cầu và (iii) đổi mới trong giao tiếp với khách hàng.

Về câu hỏi tại sao không lựa chọn hoặc chấm dứt hợp đồng với một 3PL, 85% số chủ hàng trả lời rằng do dịch vụ không đáp ứng được yêu cầu, trong đó 62% cho rằng dịch vụ khách hàng kém và 23% lưu ý rằng quan hệ đối tác sẽ chấm dứt khi doanh nghiệp 3PL không đáp ứng được kỳ vọng của chủ hàng. Chỉ có 20% số chủ hàng cho rằng giá cả là yếu tố quyết định có sử dụng dịch vụ hay không, nhất là khi thị trường ngày càng cạnh tranh hơn.

Nguồn: Tham khảo kết quả khảo sát của Inbound Logistics (thực hiện năm 2020)

Ngành kho bãi dự kiến sẽ chuyển đổi đáng kể với quá trình tự động hóa để đáp ứng sự phát triển nhanh chóng của thương mại điện tử xuyên biên giới và nhu cầu ngày càng tăng về các giải pháp chuỗi cung ứng tích hợp.

- Để hỗ trợ các doanh nghiệp trong ngành đổi mới bắt kịp xu hướng chung, thị trường phát triển và ứng dụng các phần mềm logistics sẽ là một trong những điểm sáng của lĩnh vực logistics toàn cầu trong thời gian tới.
- Đặc biệt, xu hướng logistics “xanh” tiếp tục là điểm nhấn quan trọng. Thiên tai và dịch bệnh trong những năm gần đây và đặc biệt là năm 2020 không chỉ còn là hồi chuông cảnh báo mà như sự khẳng định cho việc thế giới phải quyết tâm hơn nữa trong bảo vệ môi trường và phát triển bền vững. Là một trong những lĩnh vực gây ô nhiễm lớn (bên cạnh sản xuất công nghiệp), ngành logistics nói chung và vận tải nói riêng sẽ bị siết chặt hơn các quy định về bảo vệ môi trường và an toàn lao động trong thời gian tới.

Với các xu hướng nêu trên, để tận dụng tối đa các cơ hội, các nhà cung cấp dịch vụ logistics nên tập trung nhiều hơn vào các phân khúc tăng trưởng nhanh như vận tải đa phương thức, logistics trong thương mại điện tử, logistics chuỗi lạnh..., đồng thời hợp tác chặt chẽ hơn để đảm bảo các mục tiêu về “xanh hóa” theo các quy định, cam kết quốc tế cũng như vì sự phát triển bền vững của chính mình.

Hộp 2: Xu hướng phát triển của logistics trong dịch vụ chuỗi lạnh toàn cầu

Theo Prnewswire¹, thị trường chuỗi lạnh toàn cầu được định giá 4,7 tỷ USD vào năm 2019 và dự kiến sẽ đạt mức 8,2 tỷ USD vào năm 2025; tăng trưởng với tốc độ trung bình năm là 12,5% trong giai đoạn 2020-2025.

Các yếu tố chính thúc đẩy sự tăng trưởng của thị trường chuỗi lạnh là nhu cầu về các sản phẩm nhạy cảm với nhiệt độ (dược phẩm, vắc-xin, hóa mỹ phẩm, thực phẩm). Do đó, từ

¹ <https://www.prnewswire.com/news-releases/global-cold-chain-monitoring-market-2020-to-2025---availability-of-cold-chain-logistics-in-developing-countries-presents-opportunities-301081927.html>

đầu năm 2020 đến nay, các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuỗi lạnh đã liên tục phải cải tiến quy trình, công nghệ để đáp ứng các yêu cầu của Nhà nước và người tiêu dùng trong điều kiện “bình thường mới”.

Dược phẩm và sản phẩm chăm sóc sức khỏe dự kiến sẽ là những phân khúc nổi bật trong thị trường này giai đoạn 2020-2025.

Yêu cầu về nhiệt độ thay đổi theo các sản phẩm cụ thể buộc các công ty logistics luôn phải sẵn sàng với các tùy chọn mới cho khách hàng hoặc để đáp ứng các tiêu chuẩn mới theo quy định pháp luật. Trước mắt trong năm 2021, nếu vắc-xin phòng ngừa Covid-19 được đưa vào các chương trình tiêm chủng rộng rãi, việc vận chuyển, bảo quản vắc-xin sẽ trở thành nhu cầu cấp bách ở tất cả các quốc gia. Đảm bảo chất lượng của thuốc hoặc vắc-xin trong suốt chuỗi cung ứng là yếu tố chính thúc đẩy nhu cầu về các giải pháp chuỗi lạnh trong năm 2021.

Hơn nữa, dịch bệnh Covid-19 sẽ tiếp tục thúc đẩy Chính phủ các nước đưa ra các quy định mới, tác động đến ngành dược phẩm và chăm sóc sức khỏe, một mặt tạo điều kiện tăng trưởng mạnh, mặt khác đặt ra những yêu cầu cao hơn với dịch vụ chuỗi lạnh.

Ngoài ra, nhu cầu gia tăng đối với các sản phẩm sữa, rau và trái cây, cùng với việc tăng xuất nhập khẩu rau và trái cây, cũng đang thúc đẩy nhu cầu về các giải pháp chuỗi lạnh trong thời gian tới.

1.3. Chính sách về logistics

1.3.1. Chính sách chung về logistics

Năm 2020 có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, là năm cuối của Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 2016-2020, tạo đà cho việc thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 2021-2025 và Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2021-2030. Năm 2020 cũng chứng kiến những tác động đa diện của dịch Covid-19 tại Việt Nam và trên toàn cầu. 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 bút phá cho ngành logistics Việt Nam, góp phần cho sự phát triển bền vững của đất nước.

Các mục tiêu đặt ra với dịch vụ logistics và vận tải theo Đề án “Kế hoạch cơ cấu lại ngành dịch vụ đến năm 2020, định hướng đến năm 2025”:

Ngày 19/02/2020, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 283/QĐ-TTg phê duyệt Đề án “Kế hoạch cơ cấu lại ngành dịch vụ đến năm 2020, định hướng đến năm 2025”. Theo đó, đối với dịch vụ logistics và vận tải, mục tiêu đặt ra là:

- Đến năm 2020, tổng sản lượng vận tải toàn ngành khoảng 1.300 tỷ tấn.km (tương đương 2,2 tỷ tấn hàng hóa), 340 tỷ hành khách.km (tương đương 6,3 tỷ lượt khách) với tốc độ tăng

trường bình quân hàng năm sản lượng vận tải hàng hóa, hành khách giai đoạn 2013-2020 từ 8% đến 10%.

- Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8% - 10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15% - 20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50% - 60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 10% - 15% GDP, xếp hạng theo Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

Để thực hiện được các mục tiêu trên, các nhiệm vụ chính được đặt ra đối với lĩnh vực logistics và vận tải gồm có:

- Kiện toàn Ủy ban 1899 và Cơ quan thường trực theo hướng tích hợp nhiệm vụ điều phối phát triển logistics đảm bảo mô hình gọn nhẹ, tinh gọn, phát huy vai trò của các Bộ, ngành.
- Sửa đổi Luật Giao thông đường bộ; xây dựng và ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt.
- Xây dựng đề án cải cách thể chế để khuyến khích các mô hình ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics như các nền tảng giao dịch dịch vụ vận tải hàng hóa, vận tải hành khách, v.v...

Một số nội dung đáng lưu ý về hoạt động logistics và vận tải trong Nghị quyết số 136/NQ-CP ngày 25/9/2020 của Chính phủ về phát triển bền vững:

Chính phủ ban hành Nghị quyết 136/NQ-CP để thúc đẩy việc thực hiện các mục tiêu phát triển bền vững trong các ngành, các cấp và các địa phương từ nay đến năm 2030, trong đó có một số nội dung liên quan đến giao thông vận tải và logistics như:

- Tiếp tục triển khai hiệu quả công tác tái cơ cấu thị trường vận tải một cách hợp lý, sắp xếp, đổi mới, nâng cao hiệu quả hoạt động khai thác của hệ thống giao thông vận tải và thúc đẩy vận tải hàng hóa từ đường bộ sang các phương thức vận tải khác nhằm giảm áp lực cho vận tải đường bộ, bảo đảm tiết kiệm nhiên liệu hơn, có mức phát thải thấp hơn (đường thủy và đường sắt).
- Tiếp tục thúc đẩy phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại các đô thị; đẩy nhanh tiến độ đầu tư và đưa vào khai thác các tuyến xe buýt nhanh, đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.
- Xây dựng, ban hành và áp dụng mức tiêu thụ nhiên liệu cho một số loại phương tiện phù hợp với điều kiện thực tế. Đẩy mạnh sử dụng nhiên liệu sinh học, nhiên liệu sạch (CNG, LPG,...) đối với phương tiện giao thông cơ giới.
- Thực hiện đề án phát triển dịch vụ logistics nhằm tối ưu hóa thời gian và chi phí vận tải, giảm tiêu hao nhiên liệu; phát triển hoạt động của các sàn giao dịch vận tải nhằm kết nối mạng lưới vận tải; tiếp cận, ứng dụng công nghệ giao thông thông minh, công nghệ vận tải xanh, giảm phát thải khí nhà kính trong lưu thông và vận chuyển hàng hóa.

- Đầu tư phát triển hệ thống giao thông có chú ý đến điều kiện của người khuyết tật, người cao tuổi, phụ nữ và trẻ em; thực hiện chính sách miễn giảm giá vé, giá dịch vụ giao thông công cộng đối với người khuyết tật, trẻ em theo quy định.

Các chính sách của Chính phủ và các bộ ngành liên quan nhằm tạo điều kiện cho lĩnh vực logistics vượt qua khó khăn do dịch bệnh Covid-19, góp phần duy trì các chuỗi cung ứng, ổn định hoạt động sản xuất, kinh doanh, cụ thể như sau:

Ngày trong tháng 01/2020, để thực hiện hiệu quả các giải pháp phòng, chống dịch Covid-19, Thủ tướng Chính phủ chỉ thị: Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tiếp tục quán triệt sâu sắc tinh thần "chống dịch như chống giặc", đề cao cảnh giác, không lơ là, chủ quan, thực hiện nghiêm các giải pháp phòng, chống dịch theo đúng Chỉ thị 05/CT-TTg ngày 28/01/2020 và Chỉ thị 06/CT-TTg ngày 31/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ; tiếp tục kiểm soát chặt chẽ người qua lại đường mòn, lối mở tại các tỉnh biên giới; thực hiện nghiêm các giải pháp về quản lý, kiểm soát phòng, chống dịch trong các hoạt động hàng không, du lịch, vận chuyển hàng hóa qua biên giới.

Đến tháng 2/2020, nhận thấy tình hình dịch Covid-19 diễn biến rất phức tạp, các cấp, các ngành, địa phương, doanh nghiệp đang vào cuộc quyết liệt để phòng chống dịch và giảm thiệt hại do dịch gây ra, đặc biệt là giải quyết các nút thắt về logistics để tạo điều kiện cho sản xuất, kinh doanh.

Ngày 05/02/2020, Bộ Công Thương có văn bản số 709/BCT-XNK đề nghị Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam khuyến nghị các hội viên, doanh nghiệp logistics cùng chung tay góp sức, có biện pháp hỗ trợ như: giảm chi phí lưu kho lưu bãi, giảm phí vận chuyển, bốc xếp hàng hóa để các doanh nghiệp phân phối, trung tâm thương mại, siêu thị có thể tăng cường thu mua nông sản cho nông dân.

Bộ Công Thương đã có văn bản gửi Sở Công Thương các tỉnh, thành phố, các hiệp hội, doanh nghiệp xuất khẩu nông sản, thực phẩm và trái cây sang thị trường Trung Quốc để cập nhật thông tin, phối hợp triển khai một số công việc về xuất nhập khẩu, vận chuyển hàng hóa qua biên giới đất liền; có kế hoạch bảo đảm nguồn cung các mặt hàng thiết yếu trong hệ thống phân phối của mình phục vụ nhu cầu tiêu dùng của người dân trong mọi tình huống.

Tại phiên họp thứ 6 của Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại (Ủy ban 1899), Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cho biết sẽ vận động các doanh nghiệp hội viên giảm 10-20% phí lưu kho lưu bãi, đặc biệt là kho lạnh, để hỗ trợ cho các trung tâm thương mại, hệ thống siêu thị thu mua nông sản cho nông dân.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, đảm bảo mục tiêu kép vừa chống dịch Covid-19, vừa không gây gián đoạn quá mức cần thiết cho hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa, Bộ Công Thương đã có các Công văn số 708/BCT-XNK ngày 05/02/2020 gửi Bộ Y tế và số 725/BCT-XNK ngày 06/02/2020 gửi Ban Chỉ đạo Quốc gia phòng, chống dịch bệnh viêm đường hô hấp cấp do chủng mới của vi rút Corona gây ra về việc xây dựng quy trình thống

nhất áp dụng cho phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia hoạt động xuất nhập khẩu, vận chuyển hàng hóa qua các cảng biển và cửa khẩu biên giới.

Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 46/2020/TT-BTC ngày 27/05/2020 quy định mức thu, nộp phí, lệ phí trong lĩnh vực hàng không (có hiệu lực đến 31/12/2020), theo đó kể từ ngày 27/5/2020 đến hết ngày 31/12/2020, chỉ nộp phí bằng 90% mức thu quy định tại Điều 4 Thông tư số 247/2016/TT-BTC.

Cục Hàng hải (Bộ Giao thông vận tải) đã làm việc với Hiệp hội Hoa tiêu hàng hải Việt Nam và các công ty hoa tiêu đưa ra các giải pháp để tiết giảm chi phí hoạt động, thống nhất với đề xuất của Hiệp hội Chủ tàu trong việc giảm giá hoa tiêu đối với tàu hoạt động nội địa. Theo đó, từ ngày 01/5/2020, các doanh nghiệp vận tải đã được áp dụng mức giá tối thiểu (giảm 10% so với mức giá hiện hành) dịch vụ hoa tiêu đối với tàu thuyền Việt Nam hoạt động tuyến nội địa (bao gồm cả tàu biển và phương tiện VR-SB). Thời gian áp dụng 3 tháng. Giá dịch vụ lai dắt cho tàu thuyền Việt Nam hoạt động nội địa (bao gồm cả tàu biển và phương tiện VR-SB) cũng được đưa về mức giá dịch vụ tối thiểu.

1.3.2. Một số chính sách trong lĩnh vực vận tải

Năm 2020, hoạt động vận tải hành khách bị tác động lớn bởi dịch bệnh Covid-19 nhưng Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương đã quyết tâm chỉ đạo để duy trì hoạt động vận tải hàng hóa, đảm bảo cung-cầu trong nước, đồng thời áp dụng các quy định mới để phòng chống dịch trong hoạt động vận tải.

Một số chính sách tiêu biểu về vận tải trong năm 2020 gồm có:

- Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và việc cấp, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu, biển hiệu; quy định về công bố bến xe. Trong đó điều số 9 quy định chi tiết về kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô. Nghị định này có hiệu lực từ ngày 01/4/2020.
- Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 17/6/2020 về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng.
- Chỉ thị số 37/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 29/9/2020 về thúc đẩy phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa. Trong đó có nhiệm vụ "Tập trung nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện các quy hoạch ngành quốc gia, vùng, tỉnh và các quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành có liên quan đến vận tải thủy nội địa, trong đó lưu ý tăng cường kết nối đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics". Đặc biệt trong Chỉ thị cũng nêu rõ cần "Khuyến khích các doanh nghiệp vận tải và chủ hàng sử dụng sản phẩm dịch vụ vận tải để tối ưu hóa vận tải hai chiều hàng hóa thông thường và hàng công-ten-nơ; tiếp tục tăng cường hoạt động của tuyến vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa".

- Thông tư số 21/2020/TT-BGTVT Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung, Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT ngày 27/4/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không và Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

1.3.3. Một số chính sách về hạ tầng logistics

Phát triển hạ tầng logistics, cải thiện môi trường kinh doanh là một trong những chìa khóa quan trọng cho cuộc đua của các nước trong bối cảnh các chuỗi cung ứng quốc tế có sự dịch chuyển, mở rộng ra ngoài thị trường Trung Quốc sau dịch Covid-19. Do đó, chính sách về hạ tầng logistics được coi là một mắt xích quan trọng để tạo ra sự đột phá cho lĩnh vực logistics nói chung và môi trường kinh doanh, đầu tư của Việt Nam nói chung.

Ngày 01/01/2020, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 01/NQ-CP về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội và dự toán ngân sách Nhà nước năm 2020, trong đó có các chính sách về hạ tầng logistics như sau:

- Đẩy nhanh tiến độ dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam, sớm quyết định đầu tư dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành và tổ chức thực hiện các dự án quan trọng, cấp bách, có tính kết nối và lan tỏa vùng, miền. Làm tốt công tác quản lý, sửa chữa, duy tu, bảo trì thường xuyên hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt.

- Phát huy vai trò đô thị lớn, tháo gỡ những điểm nghẽn, thu hút các nguồn lực cho phát triển đô thị hiện đại, gắn kết với phát triển khu vực nông thôn, phù hợp với tiềm năng, lợi thế, điều kiện thực tế của vùng và của mỗi đô thị.

- Đổi mới và hoàn thiện cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin, phát triển hạ tầng số đồng bộ, hiện đại. Phát triển mạnh mẽ hệ sinh thái số Việt với các nền tảng dùng chung, các dịch vụ, mô hình kinh doanh mới; từng bước tiến đến làm chủ công nghệ nền tảng tạo đột phá cho chuyển đổi sang nền kinh tế số.

Nghị định số 67/2020/NĐ-CP của Chính phủ ban hành ngày 16/6/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh hàng miễn thuế, kho bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan, đã bổ sung nhiều nội dung mới có thể thúc đẩy sự phát triển của hạ tầng logistics. Ví dụ, các quy định về kho ngoại quan, về kho hàng không kéo dài, hay Điều 36 quy định về điều kiện công nhận địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu tập trung; địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ở khu vực biên giới; địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát tập trung đối với hàng bưu chính, chuyển phát nhanh...

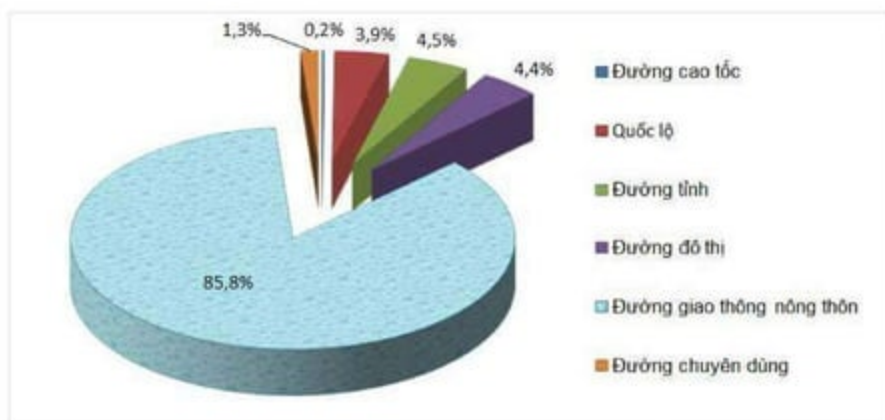
CHƯƠNG II: **CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS**



2.1. Hạ tầng giao thông đường bộ

Theo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, cả nước đến nay đã có hơn 1.000 km đường cao tốc được đưa vào khai thác; gần 600.000 km đường quốc lộ, đường giao thông nông thôn được đầu tư xây dựng, nâng cấp mở rộng; hàng nghìn cây cầu từ thô sơ đến hiện đại đã hiện diện dọc ngang khắp mọi miền đất nước.

Hình 3. Tỷ trọng chiều dài các loại đường bộ trong tổng hệ thống đường bộ Việt Nam



Nguồn: Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2020)

10 dự án đường bộ quan trọng, cấp bách sẽ hoàn thành cơ bản trong năm 2020 (tổng mức đầu tư 8.000 tỷ đồng) 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 năm 2020, Bộ Giao thông vận tải dự kiến khởi công xây dựng 19 công trình giao thông đường bộ sử dụng nhiều nguồn vốn khác nhau (ngân sách, ODA, PPP). Ba dự án cao tốc Bắc Nam (Vinh Hào - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây, Mai Sơn - Quốc lộ 45) trong số 8 dự án trên cả nước chuyển từ hình thức PPP sang đầu tư công nhằm sớm giải quyết nhu cầu giao thông lớn, do kết nối với cửa ngõ các trung tâm kinh tế, chính trị lớn nhất của cả nước (Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh). Thiết kế kỹ thuật, dự toán của các dự án cao tốc đã cơ bản hoàn thành, công tác giải phóng mặt bằng tại các tỉnh đạt trên 70% khối lượng, đảm bảo khởi công năm 2020, và hoàn thành năm 2022. Tháng 2/2020, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai thi công gói thầu đầu tiên của cầu Mỹ Thuận 2 là đường dẫn phía Tiến Giang. Ngoài ra, dự án nâng cấp mặt đường tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp đi xuyên 4 tỉnh miền Tây (Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu và Cà Mau) được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt dự án đầu tư từ tháng

3/2019 (tổng mức đầu tư 900 tỷ đồng) với mục tiêu cải tạo, tăng cường kết cấu mặt đường toàn bộ 112 km bằng bê tông nhựa nóng, đầu tư thêm một đơn nguyên cầu Cẩ Nhúc đoạn qua nội đô Thành phố Cà Mau.

Một dự án giao thông đường bộ quan trọng cấp bách khác là công trình cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 53 đoạn Trà Vinh - Long Toàn dài 52 km (tổng mức đầu tư 1.202 tỷ đồng) cũng đang được Ban QLDA 7 đẩy nhanh tiến độ thực hiện. Trong quý I/2020, Ban QLDA 7 sẽ triển khai thi công toàn bộ 4 gói thầu còn lại của dự án và phần đấu hoàn thành công tác xây lắp vào cuối năm 2020. Ở miền Bắc, tuyến đường nối Quốc lộ 4C - 4D (Hà Giang - Lào Cai) đoạn Km238 - Km414 cũng đang được Ban QLDA 6 tổ chức triển khai thi công đồng bộ và đảm bảo hoàn thành trong năm 2020 theo đúng yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải.

Trong năm 2020, Bộ Giao thông vận tải thống nhất bổ sung một số tuyến đường vào tuyến đường vận chuyển quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam để tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh qua Cảng quốc tế Nghi Sơn, góp phần phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Thanh Hóa. Các tuyến đường bao gồm: Tuyến cửa khẩu Na Mèo đến Cảng quốc

tế Nghi Sơn, qua các tuyến như QL217 - ĐT530 - QL15 - đường Hồ Chí Minh - QL47 - ĐT506 - QL1A - ĐT513; (2) Cửa khẩu Nậm Cắn đến Cảng quốc tế Nghi Sơn qua các tuyến đường như QL7 - đường Hồ Chí Minh - QL36 - QL1A - ĐT513; (3) Cửa khẩu Cầu Treo đến Cảng quốc tế Nghi Sơn, qua các tuyến đường như QL18 - đường Hồ Chí Minh - QL36 - QL1A - ĐT537 - ĐT513.

Ngày 17/6/2020, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 19/QĐ-TTg về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng (ETC). Theo đó, đối với các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ đã lắp đặt hệ thống thu phí điện tử không dừng phải vận hành ngay. Hiện nay đã có 40 trạm thu phí có ETC trên toàn quốc. Tuyến huyết mạch chính QL1 đã thông được từ Lạng Sơn tới Quy Nhơn; đoạn từ Quy Nhơn tới Cà Mau thì còn bị đứt đoạn ở một số trạm.

Hộp 3: Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Linh

Tháng 8/2020, Chính phủ đã phê duyệt chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Linh (tỉnh Cao Bằng) dài 115 km, tổng mức đầu tư gần 21.000 tỷ, theo hình thức đối tác công tư. Dự án có mục tiêu đáp ứng nhu cầu vận tải kết nối trung tâm kinh tế, chính trị với các tỉnh miền núi phía Đông Bắc, các khu kinh tế, khu du lịch quốc gia, khu công nghiệp, phục vụ cho mục tiêu thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh và giữ vững chủ quyền biên giới quốc gia. Bên cạnh đó, tạo ra một tuyến cao tốc đối ngoại huyết mạch mới kết nối giao thương hàng hóa từ cảng quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) đi Trùng Khánh - Urumqi (Trung Quốc) - Khorgos (Kazakhstan) sang các nước Châu Âu, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Lạng Sơn và tỉnh Cao Bằng; thay đổi tình trạng Quốc lộ 4A là đường độc đạo nối giữa hai tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng.

Với hình thức thu phí điện tử không dừng sử dụng một thẻ một tài khoản cho tất cả các trạm thu phí trên toàn quốc; lái xe có thể dán thẻ mở tài khoản ở tất cả các trạm thu phí, có thể nạp tiền vào tài khoản qua app VETC trên điện thoại, hoặc nạp tiền qua các ví điện tử, mobile banking, internet banking. Thực hiện thu phí ETC liên thông có ý nghĩa rất lớn nhằm giảm ùn ứ ở trạm thu phí trên tuyến đường có lưu lượng xe lớn ở cửa ngõ vào các thành phố lớn. (Bộ Giao thông vận tải, 2020).

2.2. Hạ tầng giao thông đường sắt

Mạng lưới đường sắt quốc gia Việt Nam được xây dựng và khai thác đã hơn 1 thế kỷ. Toàn mạng lưới đường sắt quốc gia bao gồm 7 tuyến chính và 12 tuyến nhánh với tổng chiều dài 3.143 km (trong đó đường chính tuyến 2.703 km và 612 km đường ga và đường nhánh), trải dài trên địa bàn của 34 tỉnh, thành phố (Bộ Giao thông vận tải, 2020). Hệ thống đường sắt quốc gia có 277 ga; bao gồm 03 loại khổ đường: khổ đường 1.000 mm (chiếm 85%), khổ đường 1.435 mm (chiếm 6%), khổ đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm (chiếm 9%). Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9 km/1000 km². Hiện nay, có 02 tuyến kết nối với đường sắt Trung Quốc: tại Đồng Đăng (tuyến Hà Nội - Đồng Đăng) và tại Lào Cai (tuyến Hà Nội - Lào Cai). Về cơ bản, ngành đường sắt định hướng tập trung khai thác các phân khúc ngắn từ 800 - 1200 km và những nơi có lợi thế hơn so với đường biển.

Trong năm 2020, trong khi chờ Đề án quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư theo Nghị định số 46/2018/NĐ-CP được phê duyệt, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã phối hợp cùng các công ty vận tải cân đối nguồn để sửa chữa, nâng cấp kho bãi phục vụ vận tải kịp thời. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp tục thương thảo ký kết các hợp đồng thuê, mượn nhánh đường sắt chuyên dụng với các đơn vị quản lý (Đường sắt Việt Nam, 2020).

Năm 2020, Đường sắt Việt Nam cũng bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19 đến hoạt động sản xuất kinh doanh rất nghiêm trọng nên các công ty vận tải đường sắt đã thường xuyên theo dõi sát sao luồng hàng để điều tiết cất/nổ thêm toa xe cho phù hợp thực tế; phối hợp tốt với UBND các tỉnh Lào Cai, Lạng Sơn trong việc phòng chống dịch Covid-19, tổ chức chạy tàu hàng liên vận quốc tế qua các cửa khẩu Lào Cai, Đồng Đăng đảm bảo an toàn, đồng thời áp dụng nhiều biện pháp để phòng chống dịch tại các nhà ga và trên các đoàn tàu, vì vậy đến thời điểm hiện nay việc phòng chống dịch vẫn đang trong tầm kiểm soát. Tuy nhiên doanh thu sụt giảm, vận tải hàng hóa nội địa toàn bộ các nguồn hàng tiêu dùng, công nghiệp giảm 50% và giá cước hàng hóa giảm từ 2% đến 17% giá cước hiện hành tùy theo mặt hàng, cự ly và thời điểm vận chuyển (Đường sắt Việt Nam, 2020).

Trong năm 2020, Đường sắt Việt Nam đã khai thông được tuyến vận chuyển hàng nông sản từ Miền Tây, Bình Thuận xuất khẩu qua Trung Quốc bằng đường sắt liên vận (không phải trung chuyển đường bộ như trước đây tại ga Đồng Đăng). Sản lượng có tăng cao so với trước, nhưng giá trị tuyệt đối mới dừng ở trên 200 container 40"/tháng. Năm 2020, Công

ty Cổ phần Vận tải và Thương mại đường sắt (Ratrac) kết hợp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Tổng cục Hải quan cho phép mở thêm 1 ga đường sắt tại khu vực từ Vinh, Đồng Hà hoặc Đồng Hới để làm ga Liên vận quốc tế, Hải quan giám sát hàng xuất nhập khẩu trên đường sắt. Việc này sẽ thu hút nguồn hàng trái cây từ Thái Lan, trung chuyển đường bộ qua Lào đến Việt Nam, rồi xuất đi Trung Quốc qua cửa khẩu Đồng Đăng. Sản lượng vận chuyển nếu tổ chức tốt ước tính 100 container RF 40"/tuần.

Về kho bãi hàng, Đường sắt Việt Nam xây dựng thêm 1 kho tạm sức chứa 2.000 m² tại ga Sóng Thần, tiêu chuẩn xếp dỡ hàng rời, thông thường, chưa đạt chuẩn làm hàng phân phối, chuyển phát nhanh hoặc thương mại điện tử. Trong năm 2020, Đường sắt Việt Nam đã xây dựng 1 bãi hàng đủ điều kiện xếp dỡ container bằng đường sắt tại khu vực Kim Liên, quy mô giai đoạn 1 là 3.000 m²; giai đoạn 2 là 16.000 m². Xây dựng kho làm hàng thương mại điện tử và hàng lạnh tại ga Đông Anh và Trảng Bom, diện tích mỗi kho 1.000 m² (Ratrac, 2020).

Tuy nhiên, vận chuyển đường sắt hiện đang thiếu quy hoạch đồng bộ về hạ tầng phục vụ vận chuyển một số hàng chuyên dụng như hàng nông sản; thiếu kết nối giữa đường sắt và các cảng sông, cảng biển, nơi tập kết nông sản. Hiện nay, Đường sắt Việt Nam có bốn ga liên vận quốc tế vận chuyển nông sản là Lào Cai, Yên Viên, Đồng Đăng, Hải Phòng thì đều tập trung ở khu vực phía Bắc. Do đó, cần phải quy hoạch một số ga đường sắt thuộc khu vực miền Trung và miền Nam thành ga liên vận quốc tế.

Về đầu tư và xây dựng liên quan đến hạ tầng cơ sở đường sắt, có 4 dự án đường sắt dự kiến hoàn thành trong năm 2021 (tổng mức đầu tư 7.000 tỷ đồng) đã dẫn được khởi công trong năm 2020. Các dự án đó bao gồm Dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Hà Nội - Vinh; Dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Nha Trang - Sài Gòn và dự án cải tạo, nâng cấp các cầu yếu và gia cố trụ chống và xô trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh do Ban QLDA Đường sắt triển khai; Dự án gia cố các hầm yếu kết hợp mở mới các ga và cải tạo kiến trúc tầng trên đoạn Vinh - Nha Trang do Ban QLDA 85 đảm nhiệm (Đường sắt Việt Nam, 2020).

Đây là các dự án có mục tiêu từng bước thay thế các cầu yếu; đồng nhất tải trọng khai thác 4,2T/m trên toàn tuyến nhằm bảo đảm an toàn giao thông, nâng cao sản lượng và năng lực vận tải đường sắt; góp phần cải tạo hệ thống hạ tầng của ngành đường sắt, nâng cao tốc độ chạy tàu trên tuyến đường sắt Bắc - Nam và bảo đảm an toàn chạy tàu nói chung. Đồng thời, các dự án này còn tập trung xây dựng một số trụ chống và xô nhằm hạn chế thấp nhất những tổn thất về người và tài sản do va chạm của các phương tiện vận tải đường thủy nội địa đối với các công trình cầu đường sắt trên tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh (Đường sắt Việt Nam, 2020). Theo Bộ Giao thông vận tải, mặc dù có quy mô vốn đầu tư không lớn nhưng việc triển khai các dự án gặp rất nhiều khó khăn đối với đơn vị QLDA và nhà thầu do các dự án trải dài trên toàn tuyến đường sắt Thống Nhất với chiều dài hơn 1.000 km, lại vừa phải thi công, vừa phải bảo đảm an toàn chạy tàu, hạn chế tối đa những tác động bất lợi đối với quá trình vận hành khai thác tuyến đường sắt Thống Nhất (Bộ Giao thông vận tải, 2020).

Trong năm 2020, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã phối hợp với FPT và các công ty vận tải đường sắt thống nhất phương pháp thống kê và bổ sung tính năng trên hệ thống phần mềm quản trị hàng hóa đảm bảo thống kê số liệu vận tải hàng nội địa và liên vận quốc tế chính xác.

Trong giai đoạn 2015-2020, một số dự án đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt được hoàn thành đưa vào sử dụng đã từng bước nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng; tốc độ chạy tàu và an toàn đường sắt được cải thiện. Tuy nhiên, do xây dựng từ lâu, khổ đường đơn với tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (kể cả hai tuyến chủ đạo có lượng vận tải lớn là tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh và tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai cũng có tiêu chuẩn kỹ thuật rất hạn chế), hạ tầng tuyến chưa đồng bộ (còn nhiều cầu yếu, hầm yếu, độ dốc cao, bán kính nhỏ; ray, tà vẹt nhiều chủng loại; hệ thống thông tin tín hiệu lạc hậu; còn nhiều điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt...) nên hạn chế tốc độ chạy tàu, năng lực thông qua thấp, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Chưa có sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác; một số khu vực kinh tế quan trọng như Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt. Hệ thống đường sắt nối vào khu vực cảng biển còn hạn chế (một số nhánh đường sắt kết nối với các cảng biển, cảng sông trước đây đã bị tháo dỡ và chưa được khôi phục lại như cảng: Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn...).

Đầu tư phát triển lĩnh vực đường sắt đòi hỏi tính đồng bộ cao từ kết cấu hạ tầng, phương tiện đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin tín hiệu, điều hành chạy tàu, cơ sở sửa chữa, chỉnh bị, duy tu bảo dưỡng... nên suất đầu tư đường sắt lớn, lợi thế thương mại thấp so với các loại hình đầu tư khác, thời gian hoàn vốn dài, tính khả thi trong việc kêu gọi xã hội hóa đầu tư không cao, không hấp dẫn các nhà đầu tư. Chính vì vậy bài toán bố trí nguồn lực đầu tư cho lĩnh vực đường sắt vẫn là vấn đề cần tập trung và tháo gỡ trong thời gian tới để đẩy mạnh phát triển giao thông vận tải đường sắt.

2.3. Hạ tầng giao thông đường biển

2.3.1. Hệ thống hạ tầng cảng biển

Sau gần 20 năm triển khai thực hiện các quy hoạch phát triển cảng biển, Việt Nam đã hình thành được một hệ thống cảng biển hoàn chỉnh từ Bắc vào Nam với 45 cảng biển, chia thành 6 nhóm cảng. Quy mô chiều dài cầu, bến cảng khoảng 82,6 km, tổng công suất thông qua đạt khoảng 600 - 650 triệu tấn, đáp ứng đầy đủ yêu cầu về vận tải biển trong nước và quốc tế. Hạ tầng cảng một số khu vực như: Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện đủ khả năng tiếp nhận các tàu mẹ có trọng tải lớn từ 100 - 200 nghìn tấn, góp phần đưa cảng biển Việt Nam thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu (Cục Hàng hải Việt Nam, 2020).

Cũng theo Cục Hàng hải Việt Nam, 7 luồng hàng hải đang được tiếp tục duy tu, nạo vét và hoàn thành trong năm 2020 và 8 tuyến khác sẽ được duy tu trong giai đoạn 2020 - 2021. Tổng ngân sách cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải là hơn 1.223 tỷ đồng. Tại Thanh

Hóa, các doanh nghiệp khai thác cảng cũng đang trông chờ tuyến luồng hàng hải Nghi Sơn sớm được khơi thông để đón cơ hội phát triển các tuyến dịch vụ vận tải container. Năm 2019, Tập đoàn CMA CGM mở tuyến vận tải container đến cảng quốc tế Nghi Sơn. Đây là tuyến container quốc tế đầu tiên được mở đến khu vực Bắc Trung Bộ. Với gần 400 doanh nghiệp tham gia thị trường xuất khẩu tại Thanh Hóa và các tỉnh lân cận, cảng biển Nghi Sơn được dự báo sẽ là “thời nam châm” hút thêm nhiều tuyến container đến khai thác. Tuy nhiên, sự chậm trễ trong công tác nạo vét luồng thời gian qua có thể sẽ ảnh hưởng đến việc lựa chọn điểm đến của các hãng tàu.

Tại phía Bắc, tổng khối lượng nạo vét đối với 5 tuyến luồng đã được giao kế hoạch hoàn thành trong năm 2020 (Hải Phòng (trừ Lạch Huyện), Cửa Gianh, Cửa Việt, Thuận An, Hải Thịnh) vào khoảng 1,5 triệu m³. Với 6 tuyến luồng còn lại gồm: Hải Phòng (đoạn Lạch Huyện), Cửa Hội - Bến Thủy, Đà Nẵng, Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng hiện chưa tìm được phương án đổ vật liệu lên bờ phù hợp, dự kiến phải thực hiện thủ tục để đổ chất nạo vét ra biển, do đó kế hoạch đề ra phải kéo dài thời gian thực hiện sang năm 2021.

Công tác nạo vét duy tu khu vực phía Nam được thực hiện tại 04 tuyến luồng, bao gồm: Sài Gòn - Vũng Tàu, Rạch Giá, Vũng Tàu - Thị Vải (bao gồm luồng hàng hải Sông Dinh) và luồng hàng hải cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu. Trong đó, luồng Vũng Tàu - Thị Vải có khối lượng nạo vét khoảng 620.000 m³, luồng Rạch Giá có khối lượng nạo vét khoảng 110.000 m³. Công trình nạo vét duy tu luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu có khối lượng nạo vét dự kiến khoảng 450.000 m³ và chất nạo vét dự kiến đổ trên bờ. Dự kiến công trình sẽ khởi công trong tháng 11/2020 và hoàn thành trong tháng 2/2021 (Cục Hàng hải Việt Nam, 2020).

Tuy nhiên, theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, với hơn 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam thông qua cảng biển, việc phân bổ cảng biển vẫn có tình trạng “chỗ thừa, chỗ thiếu”. Ví dụ, tại Đồng bằng sông Cửu Long đang có khoảng 65% hàng nông sản, 70% hàng hoa quả xuất khẩu, tuy nhiên, do khu vực này thiếu cảng nước sâu nên hàng hóa xuất nhập khẩu đều phải qua các cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu. Nếu cảng nước sâu được hình thành tại Đồng bằng sông Cửu Long, hàng hóa được xuất khẩu trực tiếp, chi phí logistics phát sinh trong vận chuyển hàng hóa sẽ được kéo giảm đáng kể. Đơn cử, giá cước vận chuyển gạo sẽ giảm khoảng 10 USD/tấn so với việc phải chuyển từ Đồng bằng sông Cửu Long về Thành phố Hồ Chí Minh bằng đường bộ.

Theo Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, hiện nay, ngoài cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện), cảng biển Việt Nam đang dần “lạc hậu” với xu thế container hóa của thế giới bởi tình trạng phân mảnh, các bến cảng thiếu sự liên thông. Điển hình nhất là tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Các cảng container quốc tế khu vực Cái Mép - Thị Vải hiện chỉ có chiều dài cầu cảng khoảng 600m. Theo nghiên cứu của hãng tư vấn Alphaliner, dự kiến đến năm 2021, những tàu container sức chở đến 18.000 TEU sẽ chiếm khoảng 70% lượng tàu hoạt động trên tuyến Á - Âu. Với quy mô cỡ tàu ngày càng lớn, các cầu cảng ở Cái Mép - Thị Vải sẽ khó có thể đón 2 tàu mẹ cùng một lúc nếu các doanh nghiệp không liên kết với nhau, mở rộng chiều dài bến.

Ngoài ra, kết nối giao thông cũng là “điểm nghẽn” phát triển cảng biển. Hầu hết các trục đường kết nối đến cảng các khu vực như Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh có quy mô chưa tương xứng với năng lực cảng biển. Các cụm cảng Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải dù được quy hoạch là cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế nhưng lại chưa có kết nối đường sắt, kết nối đường thủy còn yếu, dẫn tới hàng hóa chủ yếu thông thương bằng đường bộ, các trục đường dẫn tới cảng thường xuyên tắc nghẽn.

Bộ Giao thông vận tải đã giao Cục Hàng hải là cơ quan lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Quy hoạch sẽ tập trung xây dựng các giải pháp phát triển hạ tầng nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển cảng tại Việt Nam đảm bảo sự đồng bộ giữa phát triển hạ tầng cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối, giữa khai thác cảng biển và các dịch vụ sau cảng, tăng tính liên kết ngành, liên kết vùng trong phát triển cảng biển để góp phần sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên quốc gia, giảm chi phí logistics.

Bên cạnh đầu tư khai thác các bến “cảng cứng”, các “bến mềm” - bến phao cũng được sử dụng hiệu quả để thực hiện các dịch vụ xếp dỡ, chuyển tải hàng hóa khi hệ thống “cảng cứng” không đáp ứng được nhu cầu. Tuy nhiên, “bến mềm” thời gian qua chủ yếu được xem như giải pháp tạm thời để giải quyết các nhu cầu bức thiết phát sinh trong vận tải hàng hóa bằng đường thủy - đường biển.

2.3.2. Đội tàu biển Việt Nam

Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện vẫn đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như nhiên liệu hóa lỏng, xi măng rời... Hàng hóa vận chuyển nội địa chủ yếu là các mặt hàng gia dụng, lương thực, than, vật liệu xây dựng, thiết bị máy móc, container, xăng dầu, hàng hóa tổng hợp...

Về vận tải biển quốc tế, hiện nay, đội tàu biển Việt Nam đang đảm nhận vận chuyển khoảng 10% thị phần và chủ yếu vận tải các tuyến gần như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và khu vực Đông Nam Á. Đội tàu container Việt Nam hoạt động chủ yếu trên các tuyến vận tải ngắn như Đông Nam Á và Đông Bắc Á; một số tàu hàng rời đã vận tải hàng hóa trên các tuyến Châu Âu.

Theo số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và phát triển Liên hợp quốc (UNCTAD), đội tàu Việt Nam đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 trên thế giới. Trong đó, số lượng tàu hàng rời, tổng hợp có 757 tàu, chiếm tỷ trọng hơn 72,9%; tàu chở dầu, hóa chất có 159 tàu, chiếm 15%; tàu chuyên dụng khí hóa lỏng có 19, tàu chiếm 1,8%; đội tàu container có 38 tàu, chiếm 3,66%; tàu chở khách có 65 tàu, chiếm 6,2% đội tàu vận tải.

Hình 4. Thống kê số lượng đội tàu của Việt Nam năm 2020



Nguồn: Diễn đàn Thương mại và phát triển Liên hợp quốc (UNCTAD)

Tuy nhiên, vẫn còn khoảng 40% đội tàu Việt Nam phải sửa chữa ở các cơ sở công nghiệp tàu thủy nước ngoài. Do chưa được bổ sung về vốn, hạ tầng cơ sở và thiết bị của doanh nghiệp đóng tàu nên chưa thể thực hiện chiến lược phát triển ngành công nghiệp đóng tàu với các mục tiêu của quy hoạch; chưa cạnh tranh được với các nước trong khu vực ASEAN và Châu Á - Thái Bình Dương.

Đối với dịch vụ hàng hải và logistics, hiện các dịch vụ hàng hải tại một số bến cảng tiếp tục gặp những khó khăn nhất định. Nhiều bến cảng nhỏ, hoạt động chưa hiệu quả, thiếu các trang thiết bị bốc dỡ hàng hóa hiện đại, năng suất khai thác thấp.

2.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, năm 2019 vận chuyển hàng hóa đường thủy nội địa đạt 303,4 triệu tấn, tăng 5,6%. Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 63,4 tỷ tấn.km, chiếm 19,66% toàn ngành, tăng 6,4% so với cùng kỳ năm trước. Trong 9 tháng đầu năm 2020, vận chuyển hàng hóa đường thủy nội địa đạt 238,1 triệu tấn, giảm 7,6% so với cùng kỳ năm 2019; luân chuyển đạt 48,2 tỷ tấn.km, giảm 5,7%.

Sau 4 năm mở tuyến ven biển, tính đến năm 2020, có tổng số 1.786 phương tiện mang cấp VR-SB đang hoạt động, trong đó phương tiện chở hàng 839 chiếc với trọng tải 1.742.834 tấn và chiếm 0,5% so với phương tiện thủy nội địa. Trong số 839 phương tiện chở hàng có: 210 phương tiện hạ cấp từ tàu biển; 279 phương tiện được nâng cấp từ phương tiện thủy nội địa cấp VR-SI, VR-SII và 350 phương tiện được đóng mới. Theo thống kê của Cục Đường thủy nội địa, từ khi triển khai tuyến vận tải thủy (tháng 7/2014) đến nửa đầu những năm 2020, tổng khối lượng vận chuyển đạt 144.055.314 tấn, tính bình quân số hàng hóa đã vận chuyển đạt 2,182 triệu tấn/tháng (tương đương 72,76 nghìn xe ô tô loại 30 tấn/xe). Ngoài ra, đã có 131.498 lượt tàu pha sông biển vào, rời các cảng, bến thủy nội địa, cảng biển. Riêng năm 2019, khối lượng vận chuyển đạt 49.265.641 tấn hàng hóa; đã có 43.150 lượt tàu pha sông biển vào, rời các cảng biển, cảng và bến thủy nội địa; tốc độ tăng trưởng bình quân hàng hóa năm 204% (tính từ tháng 7/2014 đến 2019).

Tính đến năm 2020, việc đầu tư cho đường thủy nội địa chủ yếu tập trung vào một số tuyến chính thuộc khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và Đồng bằng sông Hồng. Miền Bắc đã cải tạo và nâng cấp được 7/17 tuyến với chiều dài tương ứng là 949,5/2.265,5 km (đạt 41%). Miền Trung đã cải tạo và nâng cấp được 1/10 tuyến với chiều dài tương ứng là 63,5/480,5 km (đạt 13%). Miền Nam đã cải tạo và nâng cấp được 9/18 tuyến với chiều dài tương ứng là 2.303,9 km/3.426,4 km (đạt 67%).⁸

Dự án phát triển giao thông vận tải khu vực Đồng bằng Bắc bộ (WB6) năm 2020 sẽ khởi công hạng mục kênh đào nối hai tuyến sông Đáy - Ninh Cơ (tỉnh Nam Định), với tổng đầu tư hơn 1.800 tỷ đồng, để phát triển vận tải thủy ven biển trục Bắc - Nam. Tháng 3/2020, thiết kế kỹ thuật và dự toán của công trình đã hoàn thành, công tác giải phóng mặt bằng đã cơ bản xong phần đất nông nghiệp, trong tháng 6/2020 đã tổ chức lựa chọn nhà thầu.⁹

Trong thời gian qua, đầu tư phát triển vận tải thủy nội địa vẫn còn khá hạn chế mặc dù giá thị trường và giá trị đóng góp của vận tải thủy nội địa là khá lớn. Với tổng số hơn 3.000 con sông, hơn 80.000 km gồm năm cấp (đặc biệt, 1, 2, 3, 4) có thể lưu thông phương tiện trọng tải từ 40 tấn đến 3.000 tấn; nếu tính ra giá trị con số lên tới hàng nghìn tỷ đồng. Hiện nay các công trình đã xây dựng trên sông phục vụ cho vận tải thủy nội địa gồm cảng, bến, kè, thiết bị bốc xếp, kho bãi, đường dẫn,... còn đang hoạt động có giá trị ước tính hơn chục tỷ USD. Vận tải thủy nội địa với nguồn lực có giá trị lớn, nhưng thực tế hiện nay chỉ mới khai thác ước tính khoảng 55% đến 65% công suất của phương tiện và chưa đến 40% hạ tầng luồng tàu, hơn 60% cảng bến đang có.

Có một số vấn đề hạn chế vận tải thủy nội địa phát triển hiện nay. Thứ nhất, hệ thống tuyến, luồng tàu đang vận chuyển do thiên nhiên và nhân tạo đủ phong phú nhưng không hoàn hảo. Do đó cần phải đầu tư đúng mức cho việc nạo vét thông thoáng luồng. Trang bị đủ hệ thống chiếu sáng ban đêm nhằm khai thác hết công suất luồng chạy tàu khi thời tiết xấu. Cần sớm giải quyết các nút thắt trên hệ thống như chiều cao tĩnh không của 3 cây cầu: Cầu Đuống, Nặng Hai, Măng Thít. Luồng tàu trên các kênh: Chợ Gạo, Mương Khai, Đốc Phú Hải,... cần được ưu tiên nạo vét, sau đó là các tuyến chạy dọc Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau, Rạch Giá, từ Quảng Ninh đi Hải Phòng, Hà Nội.

Thứ hai, tại các cảng, bến, năng suất bốc xếp còn thấp, phức tạp và chi phí cao. Số lượng cảng, bến (chủ yếu là bến) thủy nội địa, nhất là tại Đồng bằng sông Cửu Long còn quá nhiều, vừa nhỏ, hẹp, ngăn lại vừa phân tán. Kho bãi cũ kỹ, thiết bị bốc xếp cơ khí lạc hậu dẫn đến năng suất thấp. Vì vậy, các công ty quản lý cần có định kỳ đầu tư, mở mới hệ thống cảng quy mô, tập trung, hiện đại, khu vực hậu cần ICD... Cần có đường dẫn tới khu công nghiệp, đường cao tốc, sân bay, nhà ga,... mới khai thác có hiệu quả năng suất tàu, sà lan hiện có.

⁸ Cục Đường thủy nội địa, 2020

⁹ Bộ Giao thông vận tải, 2020

Thứ ba, đầu tư đóng phương tiện đều phải vay ngân hàng thương mại với lãi suất vẫn còn cao và không ổn định. Thời gian vay thường chỉ kéo dài khoảng 5 năm, gây áp lực cho doanh nghiệp trong vấn đề trả nợ ngân hàng. Động cơ mới trang bị cho tàu thủy phải nhập khẩu 100%, chịu thuế suất cao, giá quá đắt, nên người dân và doanh nghiệp phải mua động cơ đã qua sử dụng của Nhật Bản, Hoa Kỳ giá rẻ, kinh doanh mới có lãi nhưng làm tăng ô nhiễm môi trường và thường bị hư hỏng.

Thứ tư, số lượng tàu thủy nội địa nhiều, tổng trọng tải lớn; nhưng chủ sở hữu phần lớn là hộ tư nhân, hoạt động phân tán; chỉ khoảng 1/3 là thành viên hợp tác xã, một phần là công ty tư nhân, công ty TNHH, với quy mô nhỏ và siêu nhỏ. Số hợp tác xã, tổng công ty có quy mô tổng trọng tải trên 60.000 tấn chỉ vài ba đơn vị, nên khả năng tiếp nhận đầu tư, trang bị công nghệ, chuyên nghiệp hóa còn rất thấp, không đảm nhận hết những đơn hàng có khối lượng tập trung lớn đang hình thành trên thị trường.

Căn cứ vào chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, đường thủy nội địa Việt Nam phải đạt thị phần 20%, tương ứng sản lượng hàng hóa 400 triệu tấn, lượng hàng hóa liên tỉnh vận tải 32%, hiện mới được 26%. Trong năm 2020, vốn cho đường thủy nội địa cần 30.000 tỷ đồng, trong đó 40% nguồn vốn huy động từ nguồn xã hội hóa để đầu tư cho hệ thống cảng bến, còn lại luồng tuyến dùng nguồn ngân sách nhà nước, nhưng đến nay tình hình đầu tư cho đường thủy nội địa không được nhiều.

Để phát triển vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa, cần tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics. Việc kêu gọi đầu tư phát triển các cảng thủy nội địa khai thác hàng container có chức năng đầu mối tại khu vực phía Bắc và Đồng bằng sông Cửu Long với cơ sở vật chất, trang thiết bị bốc xếp đồng bộ, hiện đại nhằm gia tăng nhanh thị phần vận tải container bằng đường thủy nội địa là hết sức cần thiết. Cần có các giải pháp kết nối đường thủy nội địa với cảng biển trên cơ sở đầu tư xây dựng bến thủy nội địa, bến phao neo trong vùng nước cảng biển (Hải Phòng, Nghi Sơn; Bà Rịa - Vũng Tàu; Thành phố Hồ Chí Minh ...) nhằm khai thác hiệu quả hạ tầng cảng biển tại khu vực, giảm thiểu tình trạng phương tiện thủy nội địa phải chờ làm hàng, bốc xếp hàng hóa do thiếu cảng, bến; từ đó tạo điều kiện kết nối tốt các cảng biển với các khu vực hậu phương, vùng sản xuất hàng hóa tập trung trong nội địa bằng đường thủy nội địa¹⁰.

2.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không

Tính đến năm 2020, tại Việt Nam có tổng cộng 22 cảng hàng không có hoạt động bay dân sự, trong đó có 11 cảng hàng không quốc tế và 11 cảng hàng không nội địa. Việt Nam hiện có các hãng hàng không trong nước khai thác thương mại như Vietnam Airlines, Vietjet Air, Jetstar Pacific, Vasco, Bamboo Airways... và khoảng 70 hãng hàng không quốc tế đang khai thác thương mại đi và đến Việt Nam. Một số pháp nhân khác đã đăng ký doanh nghiệp

¹⁰ Bộ Giao thông vận tải, 2020

và đang thực hiện thủ tục được cấp phép khai thác hàng không như Thiên Minh, Vietravel Airlines,... Theo Cục Hàng không Việt Nam, tính đến quý I/2020, Việt Nam có 235 máy bay dân dụng và 32 trực thăng đăng ký quốc tịch Việt Nam. Trong số 235 máy bay dân dụng, Vietnam Airlines có 106 chiếc (trong đó có 28 chiếc thân rộng), Vietjet Air có 75 chiếc, Bamboo Airways có 22 chiếc (gồm 3 chiếc thân rộng), Jetstar Pacific có 18 chiếc. Số máy bay còn lại thuộc sở hữu của Công ty Bay dịch vụ hàng không, Công ty CP Hàng không Hải Âu, Công ty TNHH Công nghệ Hành Tinh Xanh, Công ty CP Hàng không lưỡng dụng Ngôi Sao Việt và Công ty CP Dịch vụ Kỹ thuật hàng không.

Tổng số tiền đầu tư cho hạ tầng hàng không trong 20 năm qua lên tới chục tỷ USD. Giai đoạn đầu, vốn đầu tư hạ tầng hàng không đều là từ ngân sách nhà nước. Dần dần, từ năm 2010, chủ yếu là vốn của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam và các doanh nghiệp nhà nước khác. Tuy nhiên, 5 năm tới sẽ chứng kiến nguồn vốn đầu tư từ xã hội, từ khối tư nhân tiếp tục ồ ạt đổ vào hạ tầng hàng không. Các sân bay được nâng cấp, đầu tư mới, cụ thể là Vân Đồn, Phú Quốc. Những sân bay được đầu tư nâng cấp, mở rộng, chỉnh trang trải dài từ Bắc vào Nam, cụ thể là: Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Phú Bài, Cát Bi, Phù Cát, Đà Nẵng, Tuy Hoà, Cam Ranh... Công nghệ áp dụng tại các sân bay cũng tương đối hiện đại. Các đường băng mới ở Cam Ranh, Vân Đồn, Phú Quốc hay các đường băng đang được sửa chữa nâng cấp tại Nội Bài và Tân Sơn Nhất đều được thiết kế theo các tiêu chuẩn mới nhất hiện nay.

Tính đến năm 2025, nhu cầu đầu tư phát triển hạ tầng hàng không vẫn rất lớn. Đó là nhu cầu đầu tư cho sân bay Long Thành, Sa Pa, Chu Lai, Điện Biên, Phan Thiết... Dự kiến khoảng 10 tỷ USD nữa sẽ tiếp tục đổ vào hạ tầng hàng không, trong đó riêng Long Thành đã chiếm khoảng 5 - 6 tỷ USD. Hạ tầng hàng không đủ sức hấp dẫn để thu hút đầu tư từ nhiều nguồn khác nhau. ACV cũng đã lên kế hoạch đầu tư, nâng cấp hàng loạt cảng hàng không với tổng số tiền lên tới hơn 66,6 nghìn tỷ đồng (tương đương khoảng 3 tỷ USD) trong giai đoạn 2021 - 2025. Những dự án lớn của ACV bao gồm: Đầu tư gần 12 nghìn tỷ đồng xây mới nhà ga T3 công suất 20 triệu khách/năm, mở rộng nhà ga T1 tại Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất; gần 10 nghìn tỷ đồng cho việc mở rộng nhà ga hành khách T2 và xây mới nhà ga hành khách T3 công suất 10 triệu khách/năm tại Nội Bài; hơn 5.600 tỷ đồng xây thêm 1 nhà ga hành khách công suất 10 triệu khách/năm cùng một nhà ga hàng hóa mới tại Cảng hàng không Đà Nẵng. Tại Cảng hàng không quốc tế Cam Ranh, ngoài việc xây thêm một nhà ga công suất 10 triệu khách/năm, ACV còn lên kế hoạch cải tạo, nâng cấp mở rộng sân đỗ máy bay, xây dựng ga hàng hóa với tổng vốn đầu tư hơn 6.400 tỷ đồng. Gần 4.000 tỷ đồng khác sẽ được ACV dùng để chi cho Cảng Hàng không Phú Quốc để xây thêm nhà ga và mở rộng sân đỗ. Những cảng hàng không khác như: Cát Bi, Thọ Xuân, Đồng Hới, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Mê Thuột, Liên Khương, Côn Đảo... cũng đều có mặt trong danh sách đầu tư, nâng cấp, mở rộng của ACV trong 5 năm tới với số tiền dành cho mỗi sân bay khoảng vài nghìn tỷ đồng (ACV, 2020).

Tuy nhiên, từ tháng 12/2019, dịch Covid-19 bùng phát tại Trung Quốc và nhanh chóng lan rộng ra các quốc gia trên thế giới. Nhiều ngành nghề bị ảnh hưởng nghiêm trọng, đặc biệt là

ngành vận tải hàng không do việc hạn chế đi lại cũng như hoạt động sản xuất, kinh doanh bị gián đoạn. Nhiều kế hoạch đầu tư mới máy bay của các hãng hàng không đã bị dừng lại. Các hãng hàng không Việt Nam cũng chịu ảnh hưởng rất nặng nề bởi trong dịch Covid-19, chỉ khai thác 1 - 2% đội bay. Trong thời gian dịch bệnh, sau khi phải cắt, giảm các đường bay vận tải hành khách, Vietnam Airlines đã chuyển hướng đẩy mạnh vận tải hàng hóa. Theo đó, hãng đã tăng cường khai thác các chuyến bay chuyên chở hàng hóa trong nước và quốc tế để giảm thua lỗ tại mảng vận chuyển hành khách. Trong năm 2020, Vietnam Airlines có các chuyến bay chỉ chở hàng từ Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đi Châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Hong Kong, Singapore, Malaysia và Thái Lan. Vietnam Airlines đã đưa vào sử dụng 12 máy bay thân rộng Boeing 787 và Airbus A350 để chuyên chở hàng hóa thuận tiện trên khoang khách (cabin) và khoang bụng (belly). Doanh thu vận chuyển hàng hóa của Vietnam Airlines đã đạt 1.330 tỉ đồng, riêng tháng 5/2020 đạt 840 tỉ đồng, tăng tới 45% so với cùng kỳ, với sản lượng đạt 20-25 tấn mỗi chiều, hệ số sử dụng tải đạt 95-100%. (Vietnam Airlines, 2020). Vietjet Air có kế hoạch đầu tư vào máy bay chuyên chở hàng kết hợp với một hãng hàng không của Hoa Kỳ mở đường bay thẳng từ Hà Nội đi Chicago và Los Angeles trong năm 2020 (Vietjet Air, 2020). Bamboo Airways cũng sẽ phát triển những máy bay chuyên dụng chở hàng hoá và cho ra đời Bamboo Airways Cargo trong năm 2020 (Bamboo Airways, 2020).



Máy bay chở khách của Vietnam Airlines được điều chỉnh để chuyển sang chở hàng trong mùa dịch Covid-19

Bên cạnh đó, về mặt cơ sở hạ tầng, Chính phủ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tập trung chỉ đạo, tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giải ngân các dự án, công trình giao thông trọng điểm; phối hợp với UBND Thành phố Hồ Chí Minh và các bộ, ngành liên quan đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án nhà ga hành khách T3 - cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Theo Quyết định số 657/QĐ-TTg ngày 19/5/2020 của Thủ tướng Chính phủ, Tổng công

ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) sẽ đầu tư Dự án xây dựng nhà ga hành khách T3 Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Tổng vốn đầu tư của dự án khoảng 10.990 tỷ đồng bằng nguồn vốn của ACV (không sử dụng vốn ngân sách nhà nước).

2.6. Trung tâm logistics

2.6.1. Trung tâm logistics hình thành trong năm 2020

Tiếp tục xu hướng phát triển các trung tâm logistics ở Việt Nam, trong năm 2020 trên cả nước nhiều trung tâm logistics được khởi công xây dựng và vận hành. Trong đó có những trung tâm được xây dựng và phát triển theo quy hoạch đã được phê duyệt ở cấp quốc gia, vùng lãnh thổ hay địa phương.

- *Trung tâm Vận chuyển và Kho vận khu vực Bắc miền Trung thuộc Tổng công ty Bưu điện Việt Nam (Vietnam Post), đặt tại Nghệ An, chính thức đưa vào vận hành ngày 16/5/2020.*

Tổng diện tích trung tâm là 21.600 m², với hệ thống dây chuyền chia chọn tự động công suất 12.000 kiện/giờ, độ chính xác cao, nhiều chế độ chia chọn, có thể chia chọn chi tiết đến từng bưu cục. Trung tâm được trang bị các dụng cụ tối ưu cho hoạt động sản xuất như xe lồng lưới, xe nâng, ... các thiết bị phục vụ công tác giám sát, điều hành sản xuất như hệ thống camera giám sát, hệ thống âm thanh thông báo, hệ thống thiết bị hỗ trợ đảm bảo an toàn, an ninh cho sản xuất và công tác chia chọn, lưu thoát sản phẩm.

Cùng với đầu tư hệ thống công nghệ thông tin, chuẩn hóa quy trình tổ chức sản xuất, Trung tâm Vận chuyển và Kho vận khu vực Bắc miền Trung dự tính sẽ đáp ứng được tốc độ tăng trưởng bình quân về sản lượng trên 30%/năm và giảm 50% chi phí nhân công. Các hoạt động giao nhận, vận chuyển được thực hiện thông qua phương thức giao nhận bằng xe lồng lưới cũng giảm thời gian giao nhận, nâng cao hiệu suất của phương tiện, giảm tỷ lệ hàng hóa hư hỏng¹¹.

- *Trung tâm dịch vụ hậu cần và logistics Khu kinh tế Đông Nam đặt tại xã Hải Quế, huyện Hải Lăng, tỉnh Quảng Trị, được UBND tỉnh Quảng Trị cấp chủ trương đầu tư ngày 6/5/2020 và BQL Khu kinh tế trao giấy Chứng nhận đầu tư dự án ngày 15/5/2020. Chủ đầu tư là Công ty Cổ phần ICD Đông Nam.*

Dự án có tổng vốn đầu tư hơn 2.000 tỷ đồng, diện tích dự kiến gần 72 ha. Thời hạn hoạt động của dự án là 50 năm, kể từ ngày quyết định chủ trương đầu tư; Dự kiến quý IV/2020 khởi công, tháng 01/2023 đưa các công trình giai đoạn 1 vào hoạt động, năm 2025 đầu tư xây dựng hoàn thiện và đưa toàn bộ dự án vào hoạt động khai thác¹². Trung tâm với hệ thống

¹¹ <https://ictnews.vietnamnet.vn/khoi-nghiep/trung-tam-kho-van-moi-cua-vietnampost-se-giup-giam-50-chi-phi-nhan-cong-252969.html>

¹² <https://baotainguyenmoitruong.vn/quang-tri-se-co-trung-tam-dich-vu-hau-can-va-logistics-khu-kinh-te-dong-nam-303986.html>; <http://bqlkkt.quangtri.gov.vn/vi/news/tin-hoat-dong-ban/trao-giay-chung-nhan-dang-ky-dau-tu-du-an-trung-tam-dich-vu-hau-can-va-logistics-khu-kinh-te-dong-nam-253.html>

kho, kho ngoại quan, kho bảo thuế và các công trình phụ trợ khác đáp ứng giao nhận, lưu kho, xuất nhập, bốc xếp, vận chuyển,... hàng hóa thông qua Trung tâm khoảng 10 đến 12 triệu tấn/năm, trong đó giai đoạn 1 khoảng 2 đến 2,5 triệu tấn/năm; Diện tích mặt đất dự kiến sử dụng 71,77 ha,

Bên cạnh đó, có những dự án đầu tư Trung tâm logistics chưa thực hiện được do ảnh hưởng của dịch Covid-19 đến vốn và tiến độ thực hiện dự án. Ví dụ như Trung tâm logistics quốc tế tại Bắc Giang¹³.

Tại Hà Nội, thành phố dự kiến đầu tư xây dựng mới Cảng cạn Hoài Đức quy mô 17,75 ha; Cảng cạn Gia Lâm quy mô 47,2 ha; Trung tâm logistics hạng I quy mô 50 ha tại huyện Sóc Sơn và Trung tâm logistics hạng II quy mô 22 ha tại huyện Phú Xuyên. Bên cạnh đó, UBND thành phố đã xem xét, định hướng phát triển cảng cạn kết hợp Cảng đường thủy Khuyến Lương; chấp thuận chủ trương đầu tư 3 dự án (quy mô 46 ha); 9 dự án khác cũng đang được nhà đầu tư nghiên cứu, với tổng diện tích 160 ha...¹⁴

Tại Bình Thuận, UBND tỉnh thống nhất chủ trương lập quy hoạch, đề nghị bổ sung Trung tâm logistics hạng II. Theo dự kiến, Trung tâm có quy mô hoạt động là 20 ha vào năm 2020, mở rộng hơn 120 ha vào năm 2030, đồng thời có bán kính phục vụ tối thiểu trên 50 km. Với hiện trạng cơ sở hạ tầng hỗ trợ dịch vụ logistics tại Cảng quốc tế Vĩnh Tân, nơi đây có vị trí thuận lợi trong việc kết nối liên vùng cho hoạt động vận tải, giao thông và liên vùng trong nước cả về đường biển, đường bộ lẫn đường sắt. Đây cũng được xem là cửa ngõ quan trọng tiếp chuyển hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu¹⁵.

Tại Hà Tĩnh, với việc xác định dịch vụ cảng biển và logistics là một trong 4 trụ cột phát triển kinh tế trọng điểm, UBND tỉnh Hà Tĩnh phê duyệt nhiệm vụ lập đồ án quy hoạch chi tiết hai trung tâm logistics lớn, đó là Trung tâm logistics và dịch vụ hậu cảng Sơn Dương và Trung tâm logistics và dịch vụ hậu cảng Vũng Áng đều đặt tại Khu kinh tế Vũng Áng. Đây sẽ là hai trung tâm logistics của Tỉnh, đảm bảo vai trò là trung tâm logistics phục vụ không chỉ trong phạm vi Hà Tĩnh, khu vực miền Trung mà còn kết nối với hành lang kinh tế Đông - Tây và phục vụ các hoạt động giao thương quốc tế.

Trung tâm logistics và dịch vụ hậu cảng Sơn Dương có diện tích 159,84 ha. Vị trí được quy hoạch tại khu phát triển logistics và dịch vụ hậu cảng (lô CN2A) thuộc quy hoạch chung thị xã Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh. Mục tiêu tạo thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng kết nối cụm cảng Sơn Dương - Vũng Áng với các vùng khác¹⁶.

¹³ <https://ncov.vnnet.vn/tin-tuc/dich-covid-19-thao-go-kho-khan-dam-bao-tien-do-cac-du-an-trong-diem/ab-f9c672-2ad3-4b38-9acb-dac0c0bb9ba1>.

¹⁴ <http://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Kinh-te/967117/khoi-thong-dong-chay-de-logistics-tro-thanh-nganh-kinh-te-mui-nhon-cua-thu-do>

¹⁵ <http://www.baobinhthuan.com.vn/kinh-te/trung-tam-logistics-co-hoi-phat-trien-nganh-thuong-mai-hien-dai-124946.html>;

¹⁶ <https://khoaocdoisong.vn/quy-hoach-chi-tiet-trung-tam-logistics-va-dich-vu-hau-cang-son-duong-145078.html>

Trung tâm logistics và dịch vụ hậu cảng Vũng Áng có diện tích 133,32 ha, sẽ phục vụ toàn bộ cụm cảng Vũng Áng bao gồm 11 cụm cảng, dự kiến đầu tư 3 giai đoạn, đến năm 2025, 2025-2035 và sau năm 2035¹⁷.

Tại Bà Rịa - Vũng Tàu, Trung tâm logistics Cái Mép Hạ được quy hoạch với tổng diện tích 1.763 ha, gồm các phân khu chính: Trung tâm logistics và bến cảng Cái Mép Hạ hạ lưu 984,24 ha; khu nước lợ, khu nước trước bến 455,77 ha; khu năng lượng sạch 197,65 ha; khu nước bến cảng tiềm năng 125,34 ha. Khái toán chi phí đầu tư xây dựng hạ tầng và bến cảng dự kiến khoảng 19.336 tỉ đồng. Phân kỳ đầu tư khu logistics đầu tư hạ tầng từ năm 2021-2030; khu bến cảng Cái Mép Hạ hạ lưu từ 2021-2040¹⁸.

2.6.2. Mô hình trung tâm logistics ứng dụng công nghệ hiện đại

Mặc dù hầu hết các doanh nghiệp logistics chú trọng ứng dụng công nghệ thông tin, tuy nhiên mức độ và trình độ còn hạn chế, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam ứng dụng công nghệ còn ở mức độ thấp, đặc biệt là gặp nhiều rào cản trong chuyển đổi số.

Thực tế cho thấy, tại Việt Nam, tiếp tục có sự chuyển đổi từ trung tâm logistics truyền thống sang trung tâm logistics thế hệ mới, áp dụng công nghệ 4.0. Với sự gia tăng mạnh của số lượng các doanh nghiệp thương mại điện tử, cùng với nhu cầu thuê mặt bằng phục vụ lưu giữ, phân loại hàng hóa, hoàn tất đơn hàng..., nhiều doanh nghiệp đã nắm bắt xu thế, xây dựng và đầu tư hệ thống kho, trung tâm logistics với chức năng cung ứng dịch vụ vận tải, hoàn tất đơn hàng, phân phối... theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại với chất lượng cao. Trong đó, hai mô hình trung tâm logistics điển hình về ứng dụng công nghệ là: Trung tâm Logistics và cảng cạn quốc tế ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và kết nối công nghệ 4.0; và Trung tâm logistics phục vụ nông nghiệp.

Cuối năm 2019, Tập đoàn T&T Group đã quyết định hợp tác với Tập đoàn YCH (Singapore) để đầu tư phát triển *Trung tâm Logistics và cảng cạn quốc tế ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và kết nối công nghệ 4.0* tại Việt Nam. Đây không chỉ là cảng cạn, mà sau khi hoàn thành, Trung tâm Logistics và cảng cạn quốc tế sẽ cung cấp toàn bộ giải pháp chuỗi cung ứng cho khách hàng, doanh nghiệp có nhà máy sản xuất tại Việt Nam. Tại Trung tâm Logistics và cảng cạn quốc tế, sẽ có giải pháp toàn diện, từ khi hàng hoá được tháo dỡ tại container, chuyển đến các nhà kho và sau đó được chuyển đến tận tay của khách hàng, để đảm bảo có thể truy xuất được xuất xứ hàng hoá từ điểm xuất phát đến điểm kết thúc của chuỗi cung ứng, giúp cho các công việc tại cảng cạn trở nên hiệu quả hơn trong quá trình vận hành. Tất cả mọi hoạt động sẽ diễn ra tại trung tâm này, bao gồm cả hải quan, giám sát, thông quan, tương tự như quy trình từ cảng đến trung tâm ICD và các chuỗi cung ứng. Công nghệ 4.0 được kết nối vào chuỗi cung ứng, bao gồm cả thiết bị bay không người lái để kiểm đếm hàng hoá, từ

¹⁷ <https://vietnamfinance.vn/ha-tinh-quy-hoach-133ha-xay-dung-trung-tam-logistics-va-dich-vu-hau-cang-vung-ang-20180504224241072.html>, tra cứu ngày 20/10/2020

¹⁸ <https://cafeland.vn/tin-tuc/ba-ria-vung-tau-hon-19300-ti-dong-dau-tu-trung-tam-logistics-cai-mep-ha-88872.html>, tra cứu ngày 20/10/2020

đó, đẩy nhanh quy trình kiểm hàng. Tại đây, cũng sử dụng AGV - xe tự động không người lái trong nhà kho, giúp việc nâng đỡ các pallet để hàng hóa và tự động hóa toàn bộ quy trình mà không cần đến sức người.

Ứng dụng công nghệ phát triển chuỗi logistics chuyên dụng (đặc biệt là chuỗi lạnh) phục vụ nông nghiệp tại Chu Lai Logistics

Chu Lai Logistics đang từng bước hoàn thiện toàn bộ hệ thống kinh doanh theo định hướng mô hình *giao nhận - vận chuyển thông minh* đảm bảo đồng bộ với hệ thống quản trị số hóa của sản xuất - kinh doanh ô tô, thương mại điện tử, phù hợp với xu thế công nghệ mới, với tầm nhìn trở thành Trung tâm dịch vụ Logistics hàng đầu miền Trung và sứ mệnh cung cấp dịch vụ logistics trọn gói với giải pháp tối ưu, chi phí hợp lý cho khách hàng.

Năm 2019, thực hiện chiến lược phát triển sang lĩnh vực nông nghiệp, Thaco đầu tư với chuỗi giá trị xuyên suốt từ nghiên cứu phát triển giống cây trồng; công nghệ và kỹ thuật canh tác; thu hoạch, chế biến và phân phối, qua đó phát triển vùng trồng nguyên liệu cho khu vực miền Trung, Tây Nguyên, Lào và Campuchia. Để hoàn thiện chuỗi giá trị này, Chu Lai Logistics đã phát triển dịch vụ vận tải nông nghiệp và hàng lạnh, trước mắt là logistics chuyên dụng phục vụ xuất khẩu trái cây.

Hộp 4: Chu Lai Logistics chuyên dụng phục vụ xuất khẩu trái cây¹⁹

Để chủ động trong cung ứng dịch vụ vận chuyển nông sản, đáp ứng các tiêu chuẩn xuất khẩu, Chu Lai Logistics đã chuyên biệt hoạt động vận tải nông nghiệp từ khâu vận chuyển đầu vào gồm: vận chuyển thiết bị, vật tư, bao bì, phân bón và cây trồng cho đến vận chuyển đầu ra gồm vận chuyển trái cây đến các kho lạnh, cảng và cửa khẩu xuất khẩu,... để nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo chất lượng, hình thức nông sản và thời gian vận chuyển. Do đặc thù của hoạt động vận chuyển nông sản đòi hỏi phải tuân thủ một cách nghiêm ngặt các quy định về nhiệt độ bảo quản sản phẩm cũng như thời gian vận chuyển, Chu Lai Logistics đã xây dựng quy trình bảo quản và vận chuyển khoa học, chặt chẽ. Đặc biệt, đã đầu tư xây dựng kho lạnh trái cây có diện tích gần 5.000m² và bãi container lạnh hơn 10.000m²; đồng thời đầu tư mới các trang thiết bị hiện đại, phương tiện vận chuyển chuyên dụng, đồng bộ theo từng loại sản phẩm như đội xe 85 đầu kéo sômi rơmoóc lạnh, container lạnh 45' (feet), giúp nông sản, trái cây và các mặt hàng đông lạnh khác được bảo quản nguyên vẹn, đảm bảo các tiêu chuẩn về vệ sinh an toàn thực phẩm và đạt chất lượng cao nhất khi đến tay khách hàng. Cùng với đó, đội ngũ nhân viên được đào tạo kỹ lưỡng về kỹ thuật vận hành kho lạnh, cách bảo quản hàng hóa nông sản tại kho và trong quá trình vận chuyển. Quy trình vận chuyển được kiểm soát trên nền tảng số hóa, giúp khách hàng có thể cập nhật thông tin hàng hóa nhanh chóng và chính xác.

¹⁹ <http://www.thacogroup.vn/vi/truyen-thong/tin-tuc-hoat-dong/0B121C/chu-lai-logistics-phat-trien-van-tai-nong-nghiep.aspx>, tra cứu ngày 20/10/2020

Đến nay, Chu Lai Logistics đã và đang hoàn thiện dịch vụ logistics trọn gói với mô hình dịch vụ kết hợp giữa các phương thức chuyên biệt bao gồm: Dịch vụ cảng biển; Dịch vụ vận tải đường bộ (bao gồm vận chuyển hàng container, vận chuyển xe thành phẩm & vận chuyển hàng lạnh); Dịch vụ vận tải đường biển; Dịch vụ kho bãi, kho lạnh; Dịch vụ giá trị gia tăng khác. Với nhiều năm kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics, Chu Lai Logistics còn cung cấp các giải pháp quản trị chuỗi cung ứng trọn gói như tư vấn, thiết kế và quản lý chuỗi cung ứng.

Chu Lai Logistics quản lý chuỗi cung ứng bằng hệ thống công nghệ thông tin tích hợp với thông tin của các hãng tàu, cảng biển, cảng hàng không, hải quan và hệ thống phương tiện vận tải kết nối, giúp khách hàng cập nhật thông tin hàng hóa nhanh chóng và chính xác.

Trong thời gian tới, khu công nghiệp Nông - Lâm nghiệp Thaco Chu Lai sẽ phát triển trở thành Trung tâm xuất khẩu trái cây tươi và các sản phẩm trái cây sau chế biến đến thị trường quốc tế và tiêu thụ trong nước. Để đáp ứng chiến lược trên và nâng cao năng lực logistics nông nghiệp, Chu Lai Logistics sẽ mở thêm các tuyến hàng hải quốc tế, trước mắt là Chu Lai - Khâm Châu (Trung Quốc) với tần suất ít nhất 5 chuyến/tháng, để vận chuyển trái cây xuất khẩu đến Trung Quốc. Đồng thời đầu tư, nâng cấp hạ tầng, phương tiện, thiết bị và gia tăng sản lượng vận chuyển từ Nam Lào, Bắc Campuchia, Tây Nguyên về cảng để từng bước hình thành trung tâm giao nhận - vận chuyển, xuất khẩu trái cây hàng đầu Việt Nam. Đặc biệt, ứng dụng công nghệ thông tin thế hệ mới vào quản lý khai thác các dịch vụ logistics (phần mềm quản lý container và khai thác cảng; ứng dụng chia sẻ nguồn hàng và khai thác phương tiện vận chuyển; kiểm soát xuất nhập hàng hóa tại kho bằng mã vạch) hình thành nền tảng giao nhận - vận chuyển thông minh. Cùng với việc rà soát sản lượng, nhu cầu vận chuyển nông sản từ các nông trường về cảng, cửa khẩu xuất khẩu, Chu Lai Logistics sẽ đẩy mạnh phát triển vận chuyển hàng lạnh, đồng lạnh để khai thác tối đa năng lực các phương tiện vận chuyển.

CHƯƠNG III: **DỊCH VỤ LOGISTICS**



Dịch Covid-19 bùng phát từ cuối tháng 1/2020 và đã tác động trải rộng trên 215 quốc gia và vùng lãnh thổ, gây thiệt hại nặng nề về kinh tế, văn hóa xã hội và đời sống con người. Dịch bệnh khiến kinh tế thế giới bị ảnh hưởng tiêu cực, dự báo sẽ rơi vào suy thoái sâu -5% trong năm 2020. *Chuỗi cung ứng đã bị đứt gãy và đảo lộn, trong đó có các hoạt động logistics - xương sống của chuỗi cung ứng.* Các dịch vụ vận tải hàng không, vận tải đường bộ và vận tải đường sắt bị tác động nặng nề nhất. Vận tải biển ít bị ảnh hưởng hơn với cước phí vẫn giữ vững mặc dù yêu cầu chuyên chở có giảm sút. Các đặc điểm này của chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics thế giới đã thể hiện đầy đủ trong ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

Đối với Việt Nam, từ khi dịch Covid-19 bùng phát, cuộc khủng hoảng này tác động mạnh mẽ lên ngành vận tải, logistics và tìm nguồn cung ứng chiến lược trọng yếu. Các ngành sản xuất, như dệt may, dựa chủ yếu vào việc nhập khẩu nguyên liệu từ Trung Quốc, nơi xảy ra dịch bị tác động nhất, đã ngưng trệ sản xuất. Chiến dịch giải cứu hàng hóa bị ách tắc ở biên giới với Trung Quốc giai đoạn đầu của dịch bệnh và đặc biệt là thời gian giãn cách xã hội trong tháng 4/2020 đã làm cho hoạt động sản xuất, logistics, vận tải bị gián đoạn, tắc nghẽn. Hoạt động mua sắm trực tuyến phát triển. Từ tháng 5, kinh tế bắt đầu phục hồi nhưng dịch Covid-19 tiếp tục diễn biến phức tạp tại các thị trường là đối tác thương mại chính của Việt Nam gây ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động xuất, nhập khẩu và logistics. Từ giữa tháng 7/2020, sau 99 ngày không có ca nhiễm tại cộng đồng, dịch bùng phát đợt 2 với tốc độ nhanh tại thành phố Đà Nẵng, lại tiếp tục gây ảnh hưởng nặng nề cho nền kinh tế và phục hồi hoạt động dịch vụ logistics nước ta.

Theo khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (VLA), trong Quý I/2020, 15-50% hoạt động của các hội viên bị ảnh hưởng (giảm về hoạt động và doanh thu) tùy theo loại hình dịch vụ cung cấp. Khoảng 80% hội viên VLA là doanh nghiệp vừa và nhỏ nên bị tác động nặng nề. Từ tháng 5/2020, hoạt động logistics có được phục hồi theo nền kinh tế, nhưng hiện nay nhìn chung khoảng 20% doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics vẫn còn suy giảm về hoạt động. So với trước dịch, lượng hàng hóa vận tải qua biên giới giảm đi nhiều, phải đổi lái xe, đổi đầu kéo là những khó khăn hiện hữu. Nền kinh tế Việt Nam là một nền kinh tế mở, phụ thuộc vào xuất khẩu và đầu tư FDI với hơn 70% kim ngạch hàng hóa xuất khẩu là thuộc khu vực này. Theo đó, ngành dịch vụ logistics Việt Nam cũng chịu tác động của khoảng hơn 30 doanh nghiệp cung cấp logistics xuyên quốc gia có quan hệ mật thiết với các chủ hàng và hãng tàu biển lớn của thế giới. Nhu cầu quốc tế giảm sút đưa đến đơn hàng xuất khẩu giảm, nhiều công ty phải cho công nhân nghỉ việc. Doanh nghiệp dịch vụ logistics bị tác động, ảnh hưởng theo, giảm sút đáng kể về năng lực kinh doanh và diện hoạt động. Doanh thu bị giảm mạnh.

Qua dịch bệnh, ngành dịch vụ logistics Việt Nam đã nhận thức sâu sắc vấn đề tồn kho (inventory) cần được quan tâm hơn trong hoạt động logistics đối với doanh nghiệp sản xuất phụ thuộc vào nguyên liệu nhập ngoại. Đồng thời, dịch bệnh là chất xúc tác thúc đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành dịch vụ logistics, trong điều kiện Cách mạng Công nghiệp 4.0. Vì vậy, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics

đã nhận thức cần thiết phải chuyển đổi số nhằm thay đổi sự trì trệ, tạo sự đột phá để nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí logistics, tăng trưởng, có thêm khách hàng và đạt lợi nhuận tối đa vượt trội so với trước khi chuyển đổi số. Theo Hiệp hội Giao nhận vận tải quốc tế (FIATA), hiện nay việc sử dụng chứng từ điện tử đang rất phổ biến trong ngành dịch vụ vận tải, logistics thế giới, nhất là trong thời gian Đại dịch. Tại Tân Cảng Sài Gòn, hãng tàu Maesk Lines đã cho thực hiện thành công e-DO - Lệnh giao hàng (Delivery Order) điện tử và đang tiếp tục áp dụng ở Cảng Hải Phòng. VLA đang xúc tiến thực hiện e-DO bằng công nghệ blockchain đối với lô hàng lẻ (LCL), dự kiến mỗi năm có thể tiết kiệm hàng trăm tỷ đồng Việt Nam; phối hợp với Hiệp hội Nông nghiệp số (VIDA) và Tập đoàn FPT thành lập một công ty công nghệ cộng đồng phát triển một nền tảng số trực để kết nối các ứng dụng công nghệ có sẵn kết nối vào nhằm phục vụ chung cho cả cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics và cộng đồng chủ hàng.

Dịch Covid-19 đã làm thay đổi cách tiêu dùng, phương thức hoạt động, trao đổi thương mại. Thương mại điện tử của nước ta đã phát triển mạnh mẽ, kéo theo các hoạt động logistics. Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam (VECOM) cho biết hoạt động thương mại điện tử Việt Nam đang tăng trưởng 30%/năm với quy mô thị trường 2019 đạt 12,5 tỷ USD. Dự kiến 2020 đạt 15 tỷ USD. Theo công ty nghiên cứu thị trường Nielsen, trong thời gian đại dịch, nhu cầu mua hàng trực tuyến để tiêu dùng của Việt Nam tăng 25%. Theo một nghiên cứu của công ty tư vấn chiến lược toàn cầu McKinsey, quá trình chuyển đổi số đáng lẽ cần 5 năm để áp dụng vào doanh nghiệp và người tiêu dùng, thì nay chỉ mất 8 tuần nhờ cú hích từ đại dịch. Covid-19 đã làm cho chuyển dịch sản xuất và chuyển đổi nguồn cung để đảm bảo việc cung cấp nguyên liệu an toàn và chuẩn bị cho dài hạn. Vấn đề cải thiện tính cạnh tranh của chuỗi cung ứng và logistics như *chi phí, chất lượng và giao hàng* đang được đặt lên hàng đầu. Các vấn đề trên đang ảnh hưởng mạnh mẽ tới việc phát triển của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới.

Các hoạt động logistics mới xuất hiện, như vận tải đường sắt tàu container lạnh liên vận quốc tế vận chuyển hàng hóa trọn gói sang Trung Quốc, mở ra hướng xuất khẩu chính ngạch hàng trái cây và nông sản đông lạnh bằng đường sắt sang Trung Quốc và từ đó đi Trung Á, Châu Âu. Vận chuyển vải tươi xuất khẩu trước đây bằng đường hàng không thì nay được vận chuyển bằng đường biển với những lô hàng vải tươi đầu tiên xuất sang Singapore, Hoa Kỳ và Nhật Bản trong tháng 6/2020, với giá cước vận tải chỉ bằng 1/3 giá cước vận chuyển bằng đường hàng không.

3.1. Dịch vụ vận tải

3.1.1. Đánh giá chung

Hoạt động dịch vụ vận tải trong năm 2020 chịu tác động nặng nề nhất, trước hết là vận tải hàng không, đường sắt và đường bộ. Theo VLA (Sách trắng 2018), 78,2% doanh nghiệp logistics Việt Nam cung cấp dịch vụ vận tải nội địa, 67,3% dịch vụ vận tải quốc tế và 83,0%

dịch vụ giao nhận. Khoảng 75% doanh nghiệp đang cung cấp dịch vụ logistics hàng xuất khẩu và gần 82% hàng nhập khẩu của Việt Nam với thị trường Trung Quốc. Vận tải quá cảnh hàng hóa Trung Quốc và các nước ASEAN đều giảm khoảng trên 20%. Mức tăng trưởng của hoạt động vận tải nói chung trong năm 2020 dự kiến thấp hơn so với 2019. Chi phí vận tải, nhất là đường bộ còn cao, mặc dù giá xăng dầu có giảm, do lượng hàng thuê chở giảm.

Theo "Báo cáo Thị trường Logistics Việt Nam 9 tháng đầu năm 2020" của Bộ Công Thương: 9 tháng đầu năm 2020, vận tải hàng hóa đạt 1.264,6 triệu tấn hàng, giảm 7,3% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2019 tăng 8,9%). Luân chuyển đạt 242,5 tỷ tấn.km, giảm 8,2% (cùng kỳ năm trước tăng 7,5%). Trong đó:

* Vận tải hàng hóa đường bộ đạt 963,9 triệu tấn, giảm 7,4% so với cùng kỳ năm trước. Luân chuyển hàng hóa đường bộ đạt 65,2 tỷ tấn.km, giảm 14,2%.

* Vận tải đường sắt, tổng lượng hàng hóa vận chuyển đạt 3,7 triệu tấn, giảm 1,4%. Luân chuyển hàng hóa đường sắt đạt 2,7 tỷ tấn.km, giảm 0,4%.

* Vận tải hàng không đạt 196,6 nghìn tấn, giảm 39,4%; luân chuyển hàng hóa đạt 2,6 tỷ tấn.km, giảm 54,2% so với cùng kỳ năm 2019.

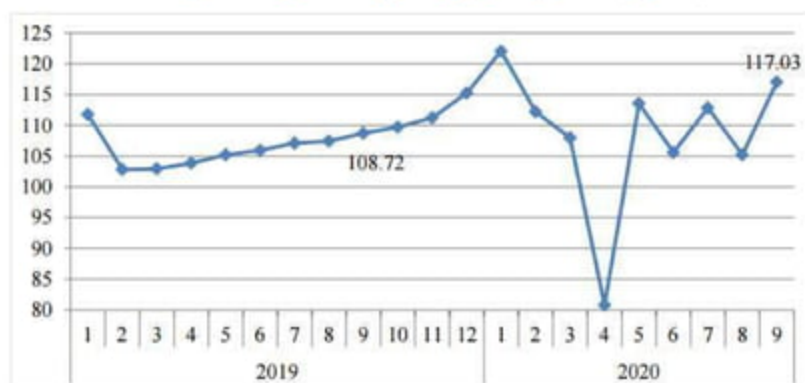
* Vận tải thủy nội địa đạt 238,1 triệu tấn giảm 7,6% so với cùng kỳ năm 2019; luân chuyển đạt 48,2 tỷ tấn.km, giảm 5,7%.

* Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đạt 58,7 triệu tấn, giảm 4,9%; luân chuyển đạt 123,8 tỷ tấn.km, giảm 3,8% so với 9 tháng năm 2019. Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đạt gần 519 triệu tấn, trong đó lượng hàng container đạt hơn 15,9 triệu TEU, tăng 7% và 12% so với cùng kỳ năm 2019.

3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ

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. Vận tải nội địa gặp nhiều khó khăn do giãn cách xã hội trong tháng 4/2020 khi thực hiện Chỉ thị 16/CT-TTg ngày 31/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ về các biện pháp cấp bách phòng, chống dịch Covid-19. Khoảng 50-60% doanh nghiệp vận tải đường bộ giảm hoạt động và doanh thu trong thời gian đình dịch.

Hình 5. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam (triệu tấn)



Nguồn: Báo cáo Thị trường Logistics Việt Nam, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại (Bộ Công Thương)

Nhìn chung trong năm 2020, do tác động của dịch Covid-19 nên số lượng các doanh nghiệp vận tải đường bộ và phương tiện không tăng so với 2019 khi phương tiện xe tải các loại khoảng 202.765 xe, trong đó có 47.878 xe container, 8.291 xe đầu kéo và 146.596 xe tải.

Vận tải hàng hóa nội địa bằng đường bộ vẫn chiếm tỷ lệ cao nhất trong các loại hình vận tải, năm 2019 là 76,8%. Chi phí vận tải hàng hóa bằng đường bộ còn cao do khoảng 70%-75% xe vận chuyển chỉ có hàng hóa một chiều và chi phí cầu đường, chi phí không chính thức vẫn còn ở mức cao.

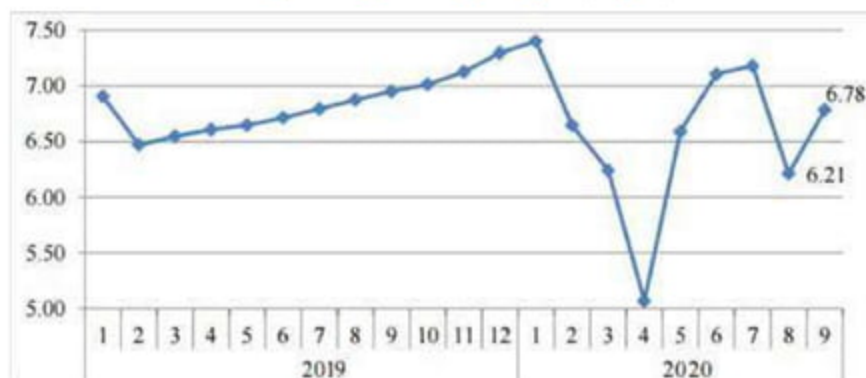
3.1.3. Dịch vụ vận tải đường biển

Sau khi liên tục sụt giảm trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa bằng đường biển bắt đầu tăng trở lại từ tháng 5/2020 và có sự tăng trưởng khá tốt vào cuối quý II/2020 khi các đợt dịch bệnh lắng xuống. Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong tháng 9/2020 đạt 6,78 triệu tấn, tăng 9,23% so với tháng 8/2020 nhưng giảm 2,39% so với tháng 9/2019. Tính chung 9 tháng năm 2020 đạt 58,7 triệu tấn, giảm 4,9%; luân chuyển đạt 123,8 tỷ tấn.km, giảm 3,8% so với 9 tháng năm 2019.

Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển 9 tháng đầu năm 2020 đạt gần 519 triệu tấn. Lượng hàng container thông qua cảng biển đạt hơn 15,9 triệu TEU, tăng 7% và 12% so với cùng kỳ năm 2019. Trong đó, các khu vực cảng biển có hàng container tăng mạnh gồm có: Mỹ Tho tăng 268%, Thanh Hóa tăng 60% (chủ yếu là hàng container nội địa), Quy Nhơn tăng 28%, Đà Nẵng tăng hơn 19%, Bà Rịa - Vũng Tàu tăng 18% và Thành phố Hồ Chí Minh tăng 16% so với cùng kỳ năm trước. So với các loại hình dịch vụ vận tải khác, dịch vụ vận tải biển ít bị tác động của dịch Covid-19 hơn²⁰.

²⁰ Báo cáo thị trường logistic Việt Nam: số tháng 9/2020, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương

Hình 6. Vận tải hàng hóa bằng đường biển (triệu tấn)



Nguồn: Báo cáo Thị trường Logistics Việt Nam, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại (Bộ Công Thương)

Vận tải biển của đội tàu biển Việt Nam 6 tháng đạt 73,3 triệu tấn, giảm 10% so cùng kỳ 2019, trong đó có 1,2 triệu TEU. Vận tải biển quốc tế chỉ chiếm 10% thị phần (trước đây là 12%)²¹.

3.1.4. Dịch vụ vận tải hàng không

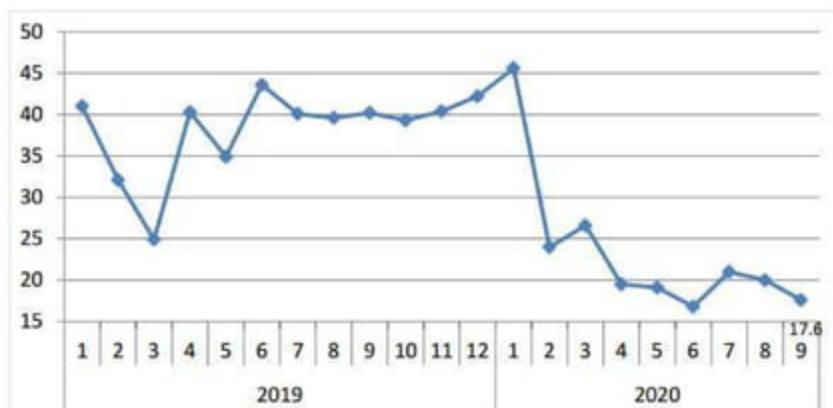
Trong tháng 9/2020 vận tải hàng hóa bằng đường hàng không chỉ đạt 17,6 nghìn tấn, giảm 12% so với tháng 8/2020 và 56,2% so với tháng 9/2019. 9 tháng năm 2020 đạt 196,6 nghìn tấn, giảm 39,4% so với cùng kỳ năm 2019; luân chuyển hàng hóa đạt 2,6 tỷ tấn.km, giảm 54,2% so với cùng kỳ năm 2019. Như vậy, trong số các phương thức vận tải thì hàng không ghi nhận mức giảm mạnh nhất, do bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi các biện pháp hạn chế đi lại giữa các quốc gia trong bối cảnh dịch Covid-19 vẫn diễn biến phức tạp²².

Chỉ 0,23% hàng hoá được vận chuyển bằng hàng không. Theo số liệu của Cục Hàng không Việt Nam, năm 2018, sản lượng hàng hoá qua đường hàng không đạt gần 1,5 triệu tấn (tăng gần 13%) so với năm 2017. Trong đó, gần 400 nghìn tấn hàng hóa được vận chuyển của các hãng hàng không Việt Nam. Thị phần vận chuyển hàng hoá quốc tế của 3 hãng hàng không trong nước chỉ chiếm khoảng 12% và phần còn lại thuộc về các hãng hàng không nước ngoài. Thực tế, tại Việt Nam, chưa hãng hàng không nào có máy bay chuyên chở hàng hoá freighters và hầu hết hàng hóa đều được đặt dưới bụng các máy bay chở hành khách khiến sản lượng hàng hoá đều bị hạn chế.

²¹ Cục Hàng Hải Việt Nam, 2020.

²² Báo cáo thị trường logistic Việt Nam: số tháng 9/2020, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương

Hình 7. Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không (nghìn tấn)



Nguồn: Báo cáo Thị trường Logistics Việt Nam, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại (Bộ Công Thương)

Dù vận chuyển hàng không chỉ chiếm một phần nhỏ trong tổng khối lượng hàng hoá vận chuyển của Việt Nam (0,23%) nhưng chiếm đến 25% tổng giá trị xuất khẩu của cả nước. Đây là một đặc điểm cần được chú ý khi hoạch định phát triển.

Do ảnh hưởng của dịch Covid-19, từ tháng 4/2020 các hãng hàng không ở Việt Nam được phép hoán cải máy bay chở khách thành máy bay chở hàng, phục vụ chuyên chở hàng hóa nội địa và quốc tế.

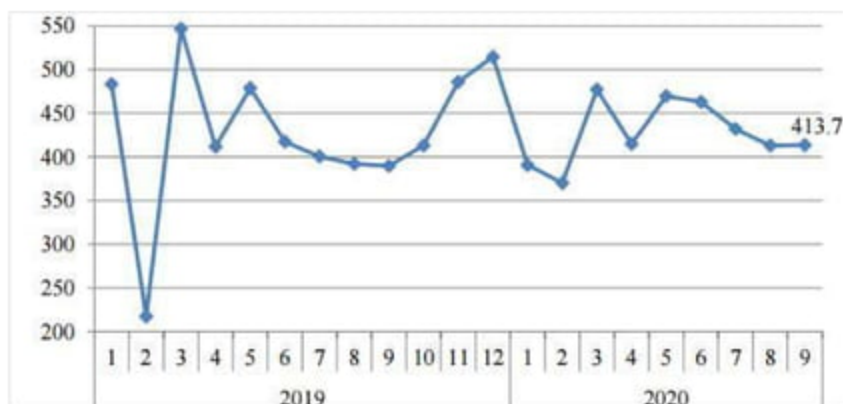
3.1.5. Dịch vụ vận tải đường sắt

Dịch Covid-19 đã tác động, ảnh hưởng mạnh mẽ tới ngành dịch vụ vận tải đường sắt do lưu chuyển hành khách và hàng hóa bị giảm sâu. Tuy nhiên, trong khó khăn, dịch vụ logistics đường sắt có những hoạt động mới trong vận tải liên vận quốc tế, góp phần cùng ngành thương mại chống dịch Covid-19 thành công trong việc vận chuyển hàng hóa có hiệu quả với Trung Quốc.

Trong tháng 9/2020, đã có 413,7 nghìn tấn hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt của Việt Nam, tăng nhẹ so với cả tháng 8/2020 và tháng 9/2019. Như vậy, sau khi liên tục sụt giảm từ tháng 4/2020 đến nay, tháng 9/2020 là tháng đầu tiên khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường sắt tăng trở lại. Tính chung 9 tháng năm 2020, tổng lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt đạt 3,7 triệu tấn, giảm 1,4%. Luân chuyển hàng hóa đường sắt đạt 2,7 tỷ tấn.km, giảm 0,4%.²³

²³ Báo cáo Thị trường Logistic Việt Nam: số tháng 9/2020, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương

Hình 8. Vận tải hàng hóa bằng đường sắt (nghìn tấn)



Nguồn: Báo cáo Thị trường Logistics Việt Nam,
Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại (Bộ Công Thương)

Từ đầu tháng 2/2020, tàu container lạnh liên vận quốc tế vận chuyển thanh long chạy thẳng từ ga Đồng Đăng sang ga Bằng Tường (Trung Quốc) đã có được lượng hàng ổn định, chạy đều đặn hàng tuần. Đây là sản phẩm vận tải logistics trọn gói, mở ra hướng xuất khẩu chính ngạch hàng trái cây và nông sản đông lạnh bằng đường sắt sang Trung Quốc và từ đó đi Trung Á, Châu Âu (24 ngày tới Nga và 27 ngày tới Đức). Hiện nay, Công ty Ratraco mỗi tuần có hai chuyến, mỗi chuyến tàu chuyên chở tối đa 19-20 container lạnh 40 feet, chạy vào ngày Thứ Tư và Chủ Nhật hàng tuần, xuất phát từ ga Trảng Bom đi ga Đồng Anh hoặc Yên Viên với thời gian 3 ngày chạy tàu.

Thời gian xảy ra dịch Covid-19 là thời điểm tàu chở hàng thể hiện thế mạnh nổi bật so với các loại hình vận tải khác. Tàu chở container lạnh chở hàng tươi sống từ phía Nam đến được ga Đồng Đăng (Lạng Sơn) và xong thủ tục thông quan trong 3-6 giờ, một đoàn tàu có thể chở 20 container, giá cước thấp hơn đường bộ 20%. Trong khi vận tải đường bộ đang bị dón ứ tại cửa khẩu do công tác kiểm dịch bị siết chặt, khiến chi phí và thời gian đều bị đội lên thì đường sắt có lợi thế hơn hẳn. Tàu chở hàng có thể làm thủ tục thông quan rất nhanh, do công tác phòng dịch, kiểm dịch cho tài xế, nhân lực đi kèm đơn giản hơn hẳn so với đường bộ, nguy cơ lây nhiễm dịch thấp hơn. Hiện đường sắt đang là giải pháp tối ưu cho xuất khẩu hàng nông sản sang Trung Quốc.

Về kho bãi, khó khăn lớn nhất là phần lớn các kho hàng tổng hợp đã xuống cấp, không có kho nào đạt tiêu chuẩn để lưu trữ, bảo quản các mặt hàng tươi sống, hàng hóa có giá trị cao. Cả hệ thống đường sắt Việt Nam chỉ có 4 ga có bãi hàng hóa và thiết bị xếp dỡ, bảo quản container gồm: Lào Cai với công suất 100.000 TEU/năm, Đồng Anh 85.000 TEU/năm, Yên Viên 578.000 TEU/năm, Trảng Bom 120.000 TEU/năm.

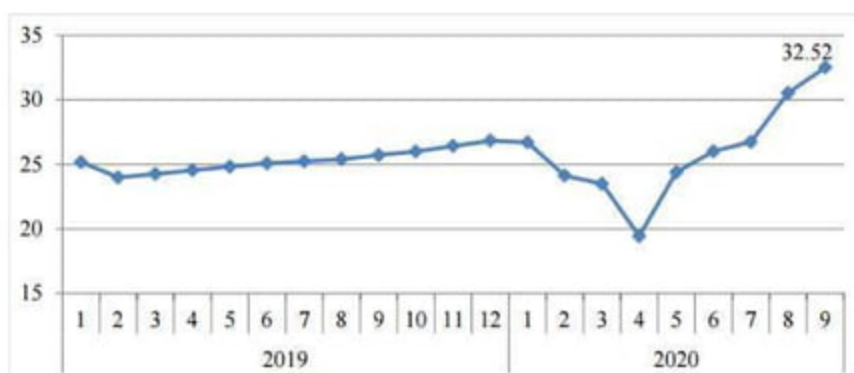
Thông tin từ các công ty vận tải đường sắt cho biết, quý I/2020 doanh thu vận tải hàng hóa đã tăng trưởng 10%-11% so với 2019, duy trì chạy hàng ngày đội tàu container hành trình 40 giờ. Tuy nhiên, Tổng công ty Đường sắt dự kiến năm nay lỗ sau thuế 1.394 tỷ đồng. Phát triển tàu hàng đi Trung Quốc, các nước thứ ba và tiến tới Nga, Châu Âu là mục tiêu của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trong thời gian tới.

3.1.6. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa

Sau khi sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa liên tục tăng trưởng tốt từ tháng 5/2020 đến nay, đến tháng 9/2020 đã đạt 32,52 triệu tấn, tăng 6,51% so với tháng 8/2020 và 26,46% so với tháng 9/2019.

Tuy nhiên, do không bù đắp được sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm 2020 nên tính chung 9 tháng đầu năm 2020, vận tải thủy nội địa đạt 238,1 triệu tấn trọng, giảm 7,6% so với cùng kỳ năm 2019; luân chuyển đạt 48,2 tỷ tấn.km, giảm 5,7%.

Hình 9. Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa (triệu tấn)



Nguồn: Báo cáo Thị trường Logistics Việt Nam, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại (Bộ Công Thương)

Theo Bộ Giao thông vận tải, hiện nay trên toàn quốc có 3 tuyến vận tải thủy ven biển đi qua các cảng, bến thủy nội địa và cảng biển của 28 tỉnh, thành từ Quảng Ninh tới Kiên Giang. Hàng hóa bao gồm vật liệu xây dựng, thiết bị, than đá, cát, gạo, phân bón, gỗ... chủ yếu vận chuyển một chiều. Phương tiện pha sông biển, có tàu chở container, nhiều tàu trên 5.000 tấn.

- Tuyến thứ nhất: từ Quảng Ninh tới Quảng Bình, đi qua 9 tỉnh, thành: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh và Quảng Bình.

- Tuyến thứ hai: Từ Quảng Bình tới Bình Thuận, đi qua 11 tỉnh, thành: Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận.

- Tuyến thứ ba: từ Kiên Giang đến Bình Thuận, đi qua 10 tỉnh, thành: Kiên Giang, Cà Mau, Bạc

Liêu, Sóc Trăng, Trà Vinh, Bến Tre, Tiền Giang, Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu và Bình Thuận.

Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics đang nỗ lực phát triển các tuyến vận tải nội địa phía Bắc gắn với xây dựng ICD và cảng thủy nội địa, nhằm giảm chi phí logistics và góp phần giải quyết ách tắc, an toàn giao thông đường bộ.

Ví dụ: Công ty Bắc Kỳ Logistics đang khai thác vận tải đường sông bằng sà lan tuyến từ Bắc Ninh đi Hải Phòng. Điểm đầu là cảng Tri Phương (Bắc Ninh), điểm cuối là các cảng tại Hải Phòng (xa nhất là Lạch Huyện). Tần suất: 26 ngày/tháng. Công suất: 120 TEU/sà lan. Thời gian: từ Bắc Ninh - Hải Phòng là 10 tiếng, từ Hải Phòng về Bắc Ninh là 11-13 tiếng. Khai thác từ tháng 4/2019. Hiện tại: Bắc Kỳ đang khai thác 90% công suất và không gặp khó khăn. Công ty Logistics Tân Cảng Sài Gòn, phát triển cảng và ICD Tân Cảng - Quế Võ, tỉnh Bắc Ninh, phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu tại khu vực với 18 Khu công nghiệp, vận tải tàu tối đa 160 TEU nối Bắc Ninh với Cảng Lạch Huyện và ngược lại. Giảm chi phí chuyển chở 30-40%/TEU và khoảng 20-25%/FEU so với đi đường bộ.

3.2. Dịch vụ kho bãi

3.2.1. Đánh giá chung

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.

3.2.2. Logistics dịch vụ kho bãi đông lạnh và dây chuyền cung ứng hàng đông lạnh

Chuỗi cung ứng lạnh để cập đến việc quản lý nhiệt độ của các sản phẩm dễ hỏng để duy trì chất lượng và an toàn từ điểm sản xuất hoặc thu hoạch thông qua chuỗi phân phối đến người tiêu dùng cuối cùng.

Dây chuyền cung ứng lạnh, trong đó chủ yếu là hệ thống kho lạnh đang đóng một vai trò quan trọng trong việc phát triển sản xuất, xuất nhập khẩu hàng thủy sản đông lạnh, rau quả tươi và hệ thống lưu thông phân phối hàng hóa của nước ta. Kho lạnh góp phần vào việc đảm bảo an ninh lương thực, thực phẩm; bảo đảm vệ sinh an toàn thực phẩm; lưu trữ phân phối của siêu thị, nhà hàng, chuỗi thức ăn trên toàn quốc; lưu trữ bảo quản hạt giống phục vụ cho sản xuất nông nghiệp. Chuỗi cung ứng lạnh mang lại lợi ích thiết thực trong giảm chi phí sản xuất kinh doanh, gia tăng hiệu quả, giảm tổn thất cho các chuỗi cung ứng hàng hóa dễ hư hỏng - tỷ lệ tổn thất trung bình hiện nay còn cao; đối với trái cây và rau quả, mức độ

tổn thất có thể lên đến 35-45% và khoảng 25-30% đối với các sản phẩm thủy, hải sản. Tuy nhiên, quy hoạch kho lạnh chưa đồng bộ trên cả nước, mới đáp ứng được 30-35% nhu cầu, tập trung vào phục vụ xuất nhập khẩu. Tập trung vào phục vụ xuất nhập khẩu là chính ngoài phục vụ thị trường nội địa. Thị trường hàng đông lạnh đang phát triển nhanh trong khu vực Đông Nam Á với dự kiến tăng lên 20 triệu USD giữa các nước lớn trong khu vực. Chi phí thuê kho dao động trung bình (0,85-1 USD/pallet/ngày).

Theo khảo sát của Công ty CEL Consulting trong năm 2020, chỉ 8,2% nhà sản xuất cho thị trường nội địa áp dụng chuỗi lạnh, thấp hơn rất nhiều so với con số 66,7% của nhà xuất khẩu.²⁴

Hiện nay, Việt Nam đang cần đầu tư phát triển thêm kho lạnh. Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP) đang đề nghị nhà nước cho vay vốn với lãi suất thấp để xây dựng các kho lạnh phục vụ cho sản xuất và xuất khẩu hàng thủy sản.



Kho lạnh của Emergent Cold Việt Nam

Kho lạnh: Tính đến tháng 12/2019, 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 được lấp đầy. Tỷ lệ sử dụng kho mát thấp.

Trong năm 2020, nhiều kho lạnh khác đang xây dựng, chưa đi vào hoạt động như: Kho Hùng Vương (Thaco) khoảng 60.000 pallet; AJ Total Long Hậu 32.000 pallet và AJ Total Hưng Yên 25.000 pallet.

Emergent Cold Việt Nam và Preferred Freezer (Quận 7) vừa có quyết định sáp nhập với Lineage Logistics, tập đoàn lớn nhất thế giới về chuỗi cung ứng lạnh, như vậy ở Việt Nam,

²⁴ Báo cáo thị trường logistic Việt Nam: số tháng 9/2020, Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương

Lineage có 3 kho, 1 kho ở Khu Công nghiệp Sóng Thần 1 - Bình Dương, 1 kho ở Quận 7 và 1 kho ở VSIP Bắc Ninh.

Sở hữu kho lạnh: Các nhà cung cấp dịch vụ chuỗi cung ứng lạnh hiện nay tập trung ở khu vực phía Nam do có nhu cầu cao, với 4 nhóm sở hữu: 48% do các công ty sản xuất nội địa, 24% do các công ty nước ngoài, 14% do các công ty logistics và các loại hình doanh nghiệp khác là 14%. Một số hội viên của Hiệp hội VLA phát triển hệ thống kho lạnh trong cả nước có Transimex, Gemadept, Tân Cảng Sài Gòn.

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, Tajikistan, Ba Lan, Đức, Anh). Ratraco đã phát triển container lạnh chạy dầu diesel đưa đến tận nơi sản xuất của hàng rau quả. Hiện, ở đây đang có sẵn 200 vỏ lạnh.

3.2.3. Dịch vụ kho ngoại quan

Cả nước có 96 kho ngoại quan trên toàn quốc, trong đó có cả kho lạnh. Số lượng chủ yếu tập trung ở khu vực phía Nam và khu vực Hải Phòng - Bắc Ninh, phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp sản xuất.

Hiện nay, quy định pháp luật và quy trình nghiệp vụ về công tác quản lý hàng hóa gửi kho ngoại quan cơ bản đã đầy đủ. Tuy nhiên, vẫn còn hiện tượng một số doanh nghiệp lợi dụng chính sách thông thoáng đối với loại hình kho ngoại quan để buôn lậu, gian lận thương mại. Tổng cục Hải quan đã chỉ đạo Cục Hải quan các tỉnh, thành phố rà soát, đánh giá tình hình hoạt động các kho ngoại quan trên địa bàn, đề xuất tạm dừng hoặc chấm dứt hoạt động các kho ngoại quan không đáp ứng đủ các điều kiện theo luật định.

Ngày 15/6/2020, Chính phủ đã ban hành Nghị định 67/2020/NĐ-CP, sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2016/NĐ-CP ngày 1/7/2016 quy định về điều kiện kinh doanh hàng miễn thuế, kho bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan, trong đó nêu rõ điều kiện công nhận kho ngoại quan, bãi ngoại quan về địa điểm, diện tích, hệ thống camera, các trường hợp tạm dừng hoạt động kho ngoại quan (Điều 10). Qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho việc quản lý và kinh doanh kho ngoại quan có hiệu quả.

3.3. Dịch vụ giao nhận

Hiện nay, khoảng 80,3% doanh nghiệp dịch vụ logistics của nước ta cung cấp dịch vụ giao nhận hàng hóa quốc tế và nội địa. Dịch vụ này có quan hệ mật thiết với 5 loại hình dịch vụ vận tải và là một trong những dịch vụ được nhiều doanh nghiệp cung cấp nhất, là thế mạnh của doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam so với các doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam.

Do tác động của Covid-19, doanh thu của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao nhận hàng hóa bị giảm sút nhiều, khoảng 20-50%. Tuy nhiên, trong 6 tháng đầu năm 2020, doanh nghiệp

cung cấp dịch vụ giao nhận hàng hóa bằng đường biển vẫn giữ được mức hoạt động tương đối bình thường khi số lượng hàng hóa thông qua cảng biển nước ta tăng 7% so với cùng kỳ 2019.

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 việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực để nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ logistics, tìm cách 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.

3.4. Dịch vụ khác

3.4.1. Dịch vụ đại lý hải quan

Dịch vụ đại lý hải quan tiếp tục là một trong những dịch vụ cung cấp chính của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Hiện nay, 87,7% doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đại lý hải quan. Chất lượng cung cấp dịch vụ đại lý hải quan đã được nâng lên, góp phần tạo thuận lợi cho thương mại hàng hóa.

Tính đến hết tháng 5/2020, cả nước có 1.232 đại lý hải quan với khoảng 3.000 đại lý viên được cấp phép trong cả nước. Tồn tại lớn nhất của đại lý hải quan hiện nay là nhiều đại lý hải quan chưa được thay mặt chủ hàng dùng chữ ký số của đại lý để thực hiện các công việc kiểm tra chuyên ngành. Cần mở rộng dịch vụ đại lý hải quan cả về số lượng lẫn chất lượng để tạo thuận lợi cho thương mại hàng hóa. Tổng cục Hải quan đang tiến hành phát triển đại lý hải quan và đào tạo cán bộ làm đại lý hải quan để đáp ứng yêu cầu trên.

3.4.2. Dịch vụ ICD

Ngày 27/4/2020, Bộ Giao thông vận tải có quyết định công bố mở cảng cạn Long Biên và ngày 31/7/2020, Công ty Hateco Logistics đã làm lễ công bố mở cảng cạn Long Biên, cảng cạn thứ 7 tại khu vực phía Bắc. ICD Long Biên có tổng diện tích 120.000 m², trong đó diện tích kho bãi là 50.000 m² với năng lực thông qua đến khoảng 135.000 TEU/năm. Bộ Tài chính đã công nhận địa điểm làm thủ tục hải quan tại cảng xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa được thành lập trong nội địa tại cảng cạn Long Biên (ICD Long Biên). Với việc công nhận trên, trong vận đơn sẽ ghi rõ cảng đích là ICD Long Biên, hàng khi cập cảng sẽ được kéo thẳng về ICD Long Biên mới mở tờ khai, doanh nghiệp không phải đến cửa khẩu nhận để lấy hàng, tiết kiệm được thời gian, giảm đầu mối tiếp xúc và giúp cảng biển tránh được sự ùn tắc. Đây là ICD lớn nhất và hiện đại của khu vực phía Bắc, có kho CFS với diện tích 1.000 m², kho ngoại quan với diện tích 5.000 m², kho riêng với diện tích 50.000 m², kho chung - trung tâm phân phối với diện tích 10.000 m², kho mát với diện tích hàng ngàn m². Dự án kho hàng không kéo dài kết nối với ga hàng hóa của Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài và địa điểm thông quan hàng hóa chuyển phát nhanh, thương mại điện tử và bưu chính với diện tích 5.000m². ICD Long Biên là nơi thông quan, điểm trung chuyển và phát triển dịch vụ vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới với Trung Quốc, Lào, Thái Lan, Campuchia...

Tính đến thời điểm hiện tại, theo Bộ Giao thông vận tải, Việt Nam có 9 cảng cạn được cấp phép và 16 điểm thông quan hàng hóa (có chức năng như cảng cạn) trên cả nước. Trong đó, khu vực phía Bắc có 7 cảng cạn, 7 điểm thông quan nội địa, gồm: ICD Phúc Lộc - Ninh Bình; ICD Km3+4 Móng Cái, Quảng Ninh; ICD Hải Linh, Phú Thọ; ICD Tân Cảng Hải Phòng; ICD Đình Vũ - Quảng Bình, Hải Phòng; ICD Hoàng Thành, Hà Nội và ICD Long Biên, Hà Nội. Khu vực phía Nam có 1 ICD (Tân Cảng Nhơn Trạch, Đồng Nai) và 9 điểm thông quan nội địa. Miền Trung chưa có cảng cạn nào được Bộ Giao thông vận tải công bố.

Việc phát triển cảng cạn nhằm tổ chức vận chuyển container một cách hợp lý, tăng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics trên các hành lang vận tải, góp phần giảm ùn tắc giao thông tại cảng biển, cửa khẩu quốc tế và các đô thị lớn.

Theo quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt, sau năm 2020, cả nước sẽ có 19 cảng cạn được hình thành, có khả năng thông qua tối thiểu 15 - 20% nhu cầu vận tải hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển.

3.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics

Chịu tác động mạnh của dịch Covid-19, cũng như tình hình các doanh nghiệp nói chung, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics được thành lập với số lượng hạn chế bên cạnh một số doanh nghiệp nhỏ, siêu nhỏ bị giải thể hoặc ngừng hoạt động, giãn nhân lực do khó khăn về kinh doanh.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, số doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics năm 2018 là 29.694 doanh nghiệp, trong đó 97% là siêu nhỏ, nhỏ và vừa. 9 tháng đầu năm 2020, số lượng doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới giảm 5,3% so với cùng kỳ năm ngoái (đạt 4.033 doanh nghiệp). Đồng thời cũng có 485 doanh nghiệp vận tải, kho bãi tại nước ta đã hoàn tất thủ tục giải thể.

Hoạt động của doanh nghiệp dịch vụ logistics gặp rất nhiều khó khăn trong năm 2020 do ảnh hưởng của dịch Covid-19. Từ tháng 5/2020, vẫn có không dưới 20% doanh nghiệp giảm hoạt động kinh doanh, chưa phục hồi được như năm 2019. Các doanh nghiệp cố gắng duy trì hoạt động ở mức có thể. Theo khảo sát của VLA, chưa thấy có hội viên nào bị ngừng hoàn toàn mọi hoạt động. Các doanh nghiệp tập trung vào việc cải tiến hoạt động kinh doanh và tổ chức doanh nghiệp, đào tạo nâng cao trình độ nguồn nhân lực, chuẩn bị cho hoạt động giai đoạn tới. VLA và một số doanh nghiệp đang khẩn trương xây dựng nền tảng trực để kết nối các ứng dụng công nghệ có sẵn vào nhằm phục vụ chung cho cả cộng đồng LSP và cộng đồng chủ hàng. Việc chuyển đổi số sẽ phục vụ cho việc nâng cao chất lượng dịch vụ cung cấp, giảm chi phí logistics

Về mua bán sáp nhập (M&A) các doanh nghiệp logistics Việt Nam đang được các công ty nước ngoài quan tâm, nhất là sau khi có trào lưu một số nước như Hoa Kỳ, Nhật Bản, Châu Âu muốn rút khỏi thị trường Trung Quốc để tránh phụ thuộc vào chuỗi cung ứng một thị trường. Đây là một vấn đề cần được quan tâm và thận trọng. Khó khăn là thiếu những doanh

ngành lớn để nước ngoài hợp tác thực sự. Ví dụ như Emergent Cold Vietnam và Preferred Freezer vừa có quyết định sáp nhập với Lineage Logistics, tập đoàn lớn nhất thế giới về chuỗi cung ứng lạnh đã nêu phần trên.

3.6. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics

3.6.1. Phát triển cung dịch vụ logistics

Phát triển số lượng doanh nghiệp logistics

Tính chung trong lĩnh vực vận tải, kho bãi, bưu chính, chuyển phát, thị trường logistics Việt Nam đang thu hút khoảng tới trên 30.000 doanh nghiệp. Trong đó, chủ yếu là doanh nghiệp vận tải đường sắt, đường bộ và đường ống (59,02%), tiếp đó là doanh nghiệp kho bãi và các hoạt động hỗ trợ vận tải (33,26%), còn lại là doanh nghiệp vận tải đường thủy (5,27%), vận tải hàng không (0,02%) và doanh nghiệp bưu chính chuyển phát (2,34%)²⁵.

Tuy nhiên, theo công ty nghiên cứu Orbis Research, về bản chất, hầu hết doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics vẫn là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, cung cấp dịch vụ logistics giá trị gia tăng thấp, 90% có số vốn đăng ký dưới 10 tỷ VND, chỉ khoảng 5% có số vốn trong khoảng 10-20 tỷ VND, còn lại là hơn 20 tỷ VND²⁶.

Có khoảng 30 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam, với các thương hiệu lớn như DHL, FedEx, Maersk Logistics, APL Logistics, CJ Logistics, KMT Logistics...

Bảng 1. TOP 10 doanh nghiệp vận tải và uy tín năm 2019

Nhóm ngành giao nhận, kho bãi và chuyển phát	Nhóm ngành vận tải hàng hóa
- Công ty CP Bưu chính Viettel	- Tổng công ty CP Vận tải dầu khí
- Công ty CP Gemadept	- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam
- Tổng công ty Bưu Điện Việt Nam	- Công ty Vận tải dầu khí Thái Bình Dương
- Công ty TNHH MTV Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn	- Tổng công ty Vận tải thủy Petrolimex
- Công ty CP Giao nhận toàn cầu DHL (Việt Nam)	- Công ty CP Vận tải xăng dầu Vitaco
- Công ty CP Giao nhận và Vận chuyển Indo Trán	- Công ty CP Vận tải sản phẩm khí quốc tế
- Công ty CP Transimex;	- Công ty CP Vận tải thủy Tân Cảng
- Công ty TNHH Expeditors Việt Nam	- Tổng công ty CP Đường sông miền Nam
- Công ty CP Kho vận miền Nam	- Công ty CP Vận tải xăng dầu Vipco
- Công ty CP Hợp nhất quốc tế	- Công ty CP Vận tải 1 Traco

Nguồn: Theo Báo cáo của Công ty CP Báo cáo Đánh giá Việt Nam (Vietnam Report) công bố tháng 12/2019²⁷

²⁵ Sách Trắng VLA 2018

²⁶ <https://cafef.vn/day-la-nhung-tiem-nang-khien-nganh-logistics-se-nhay-vot-trong-5-nam-toi-o-viet-nam-20200111200843174.chn>, tra cứu ngày 24/10/2020

²⁷ Các doanh nghiệp được đánh giá, xếp hạng dựa trên 3 tiêu chí chính: Năng lực tài chính thể hiện trên báo cáo tài

Các doanh nghiệp được xếp hạng dựa trên 3 tiêu chí chính, trong đó, có tiêu chí Năng lực tài chính thể hiện trên báo cáo tài chính năm gần nhất. Theo đó, năm 2019, Viettel Post ghi nhận doanh thu 7.808 tỷ đồng. Lợi nhuận sau thuế là 378 tỷ đồng, cao nhất từ khi công ty công bố báo cáo tài chính. Báo cáo tài chính của Gemadept cho thấy, doanh thu thuần quý 4/2019 đạt 645 tỷ đồng, giảm 6% so với cùng kỳ. Lũy kế cả năm 2019, doanh thu thuần của Gemadept chỉ giảm nhẹ 2,5% so với cùng kỳ năm 2018. Tổng doanh thu lĩnh vực bưu chính của Tổng công ty Bưu Điện Việt Nam ước đạt 34.311 tỷ đồng, tăng 22.65% so với năm 2018. Tổng nộp ngân sách nhà nước ước đạt 1.230 tỷ đồng, tăng 5,63% so với năm 2018.

Đối với nhóm ngành vận tải hàng hóa, năm 2019 đánh dấu sự tăng trưởng và phát triển mạnh mẽ của Tổng công ty CP Vận tải dầu khí (PVTrans) với các chỉ tiêu kết quả sản xuất kinh doanh cao nhất kể từ khi thành lập đến nay với doanh thu hợp nhất ước đạt 8.099 tỉ đồng (147% kế hoạch); lợi nhuận trước thuế ước đạt 1.035 tỉ đồng (207% kế hoạch và bằng 106% so với thực hiện năm 2018); duy trì sự tăng trưởng 8 năm liên tục kể từ năm 2011 với mức tăng bình quân 17%. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng đã nỗ lực, linh hoạt vượt qua khó khăn, sản lượng vận tải biển năm 2019 đạt hơn 23 triệu tấn, vượt 16% kế hoạch, sản lượng hàng thông qua cảng đạt gần 106,2 triệu tấn, lợi nhuận trước thuế đạt khoảng 282 tỷ đồng.

Năm 2020, dưới tác động của dịch Covid-19, các ngành dịch vụ vận tải, kho bãi, giao nhận và dịch vụ liên quan khác đều gặp khó khăn. Theo Báo cáo đánh giá tác động của Covid-19 đến nền kinh tế do Nhóm nghiên cứu của Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR) và của Trường Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội, cùng với sự suy giảm của các chỉ số kinh tế, ngành dịch vụ vận tải, logistics được dự báo giảm 20% - 30%.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, sau hai tháng rơi lõng và gỡ bỏ các biện pháp giãn cách xã hội, các hoạt động kinh tế - xã hội đang dần được khôi phục. Doanh nghiệp nhanh chóng thích ứng, bám sát chính sách hỗ trợ của Chính phủ, từng bước đưa sản xuất kinh doanh vào hoạt động trở lại. Tuy nhiên, những lĩnh vực liên quan đến dịch vụ logistics đều có số doanh nghiệp thành lập mới giảm trong 6 tháng đầu năm 2020, đó là: dịch vụ việc làm, du lịch, cho thuê máy móc thiết bị, đồ dùng và các dịch vụ hỗ trợ khác 3.241 doanh nghiệp, giảm 17,3%; vận tải, kho bãi 2.641 doanh nghiệp, giảm 6,1%; thông tin truyền thông 1.813 doanh nghiệp, giảm 4,4%.

Bên cạnh đó, sau Covid-19, nhiều doanh nghiệp đã thấy rõ hơn những điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức đối với doanh nghiệp và tìm ra hướng đi mới phù hợp. Một số doanh nghiệp đã có kế hoạch thoái vốn để tập trung vào các lĩnh vực trọng điểm, số khác lại nhanh nhạy nắm bắt thị trường để mở rộng lĩnh vực đầu tư. Điển hình như Tổng công ty cổ phần Thiết bị Điện (Gelex) thực hiện kế hoạch thoái vốn đầu tư hoàn toàn khỏi mảng logistics thông qua hình thức thoái toàn bộ phần vốn góp tại Công ty TNHH MTV Gelex Logistics nhằm tập trung vào mảng điện và bất động sản. Để chuẩn bị đón làn sóng chuyển dịch địa

chính năm gần nhất; uy tín truyền thông; khảo sát các chuyên gia trong ngành và khảo sát doanh nghiệp được thực hiện trong tháng 11/2019 về quy mô vốn, thị trường, lao động, tốc độ tăng trưởng doanh thu, lợi nhuận, kế hoạch hoạt động trong năm 2019...

bàn sản xuất của các tập đoàn quốc tế sang Việt Nam hậu Covid-19, Công ty Cổ phần Bất động sản Thế Kỷ (CenLand) lại tiếp tục mở rộng hệ sinh thái, hình thành chuỗi cung ứng bất động sản logistics mang xu hướng thời đại như bất động sản kho vận và hậu cần với thương hiệu Cen Cuckoo²⁸.

Phát triển số lượng và loại hình dịch vụ logistics

Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics trên thị trường đang cung cấp từ 2 đến 17 dịch vụ logistics khác nhau, chủ yếu là dịch vụ giao nhận, vận tải, kho hàng, chuyển phát nhanh và khai báo hải quan. Khoảng 50 - 60% doanh nghiệp đang ứng dụng các loại hình công nghệ khác nhau, tùy quy mô và tính chất dịch vụ của từng doanh nghiệp²⁹. Tiếp tục xu hướng trong năm 2020 là sự gia tăng mạnh mẽ của loại hình dịch vụ logistics phục vụ thương mại điện tử. Số lượng các công ty tham gia vào khâu giao hàng chặng cuối phục vụ cho thương mại điện tử tăng lên nhanh, đặc biệt là thương mại điện tử hàng rời, giá trị đa dạng và hàng ăn uống.

Trong bối cảnh dịch Covid-19, một số mô hình và loại hình dịch vụ logistics vẫn tiếp tục tăng trưởng. Điển hình như: ngành đường sắt tăng cường các dịch vụ vận chuyển hàng hóa trong mùa dịch thay cho hành khách. Ngoài đẩy mạnh vận chuyển hành lý, hàng bưu kiện, chuyển phát nhanh từ đặt hàng online theo tàu khách, còn có nhiều chuyến tàu hàng riêng, rút ngắn thời gian chạy tàu, vận chuyển và trả hàng hóa nhanh do không phải dừng, tránh tàu như trước. Các nguyên vật liệu đầu vào như apatit đến sản phẩm đầu ra như phân bón, hóa chất của Tập đoàn Hóa chất Việt Nam đều ký hợp đồng vận chuyển bằng đường sắt. Ngoài ra, tàu container lạnh liên vận quốc tế vận chuyển thanh long chạy đều đặn hàng tuần, thẳng từ ga Đồng Đăng sang ga Bằng Tường (Trung Quốc), khai thác từ tháng 02/2020 với lượng hàng ổn định, là sản phẩm vận tải logistics trọn gói, mở ra hướng xuất khẩu chính ngạch hàng trái cây và nông sản đông lạnh bằng đường sắt sang Trung Quốc và từ đó đi Trung Á, Châu Âu.

Bất động sản logistics như kho bãi, kho lạnh vẫn là điểm sáng, có những tăng trưởng bất chấp dịch bệnh. Các thị trường ngách trong lĩnh vực bất động sản logistics được cho là sẽ hưởng lợi trong dài hạn từ các tác động của dịch bệnh, khi tình hình gia tăng tiêu dùng và hình thức phân phối bán lẻ đa kênh của thực phẩm tươi sống sẽ đẩy mạnh nhu cầu của các khách thuê đối với hệ thống kho lạnh trong những năm tới³⁰.

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

²⁸ <http://www.haiguan.hochiminhcity.gov.vn/doanh-nghiep-day-manh-tai-co-cau-dau-tu-sau-dich-covid-19-6332.aspx>, tra cứu ngày 20/10/2020

²⁹ <https://tinnhanhchungkhoan.vn/thuong-truong/thi-truong-logistics-xac-lap-cuoc-choi-moi-329718.html>, tra cứu ngày 20/10/2020

³⁰ <http://vtr.vn/thoi-su/covid-19-nganh-logistics-6145.vtr>

3.6.2. Phát triển cầu dịch vụ logistics

Năm 2020, nhu cầu dịch vụ logistics phục vụ xuất nhập khẩu giảm đáng kể

Trong Báo cáo Đánh giá ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19 đối với phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, có nội dung đánh giá tác động của dịch bệnh tới lĩnh vực vận tải. Theo kịch bản tăng trưởng, trong trường hợp dịch Covid-19 kết thúc trong quý II/2020 thì giá trị tăng thêm ngành vận tải, kho bãi chỉ đạt 5,1% trong quý I và 6% trong quý II/2020. Vận tải hàng không chắc chắn đã bị ảnh hưởng nặng nề do những tác động của dịch Covid-19 gây ra. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải ngành hàng không như dịch vụ quản lý bay, dịch vụ cảng hàng không cũng bị ảnh hưởng theo. Ngoài ra, giá cước vận chuyển hàng hóa tăng cao hơn so với bình thường.

Vận tải đường bộ và đường sắt cũng bị sụt giảm do ảnh hưởng lượng khách. Từ tháng 4/2020, thực hiện Chỉ thị 16 của Thủ tướng Chính phủ về giãn cách xã hội, tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh chỉ còn một đội tàu khách SE3/SE4 hoạt động, ngành đường sắt chuyển sang vận chuyển bằng các đoàn tàu hàng và hình thức đặt hàng trực tuyến. Trong lúc lượng hàng giảm dẫn đến nhu cầu về vận tải đường bộ giảm khoảng 30%, các tuyến vận chuyển đường bộ qua biên giới đều khó để tìm được nhà cung cấp vận chuyển.

Tại một số cửa khẩu giữa Việt Nam và Trung Quốc vốn thường xuyên đã bị quá tải, nay do ảnh hưởng dịch Covid-19 nên phát sinh lưu xe, dịch vụ thông quan bị cản trở, thủ tục xuất nhập khẩu phức tạp và mất thời gian hơn.

Về tình hình hoạt động hàng hải tại khu vực cảng biển, quý I/2020, sản lượng hàng thông qua cảng của nhóm cảng chỉ phối ước đạt hơn 16,6 triệu tấn, bằng 96% so với cùng kỳ năm ngoái. Trong đó, so với cùng kỳ 2019, một số cảng trọng yếu có sản lượng sụt giảm mạnh như Hải Phòng chỉ đạt 75%, Sài Gòn đạt 85%. Sản lượng vận tải biển của Vinalines cũng sụt giảm nghiêm trọng khi chỉ đạt gần 4,7 triệu tấn, bằng 84% so với cùng kỳ năm 2019. Hàng container nội địa Bắc - Nam của Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (Vosco) giảm mạnh với mức giảm từ 20% - 30% chiều từ Hải Phòng vào Sài Gòn. Trong quý II/2020, hoạt động dịch vụ của hàng hải bị tác động mạnh khi những mặt hàng chủ lực là may mặc, giày da, đồ gỗ hiện đang đóng góp khoảng 60% - 70% sản lượng xuất khẩu chuyên chở tuyến xa sẽ bị sụt giảm mạnh từ 30% - 50% do giảm nhu cầu tại Châu Âu và Hoa Kỳ. Hàng gom từ các cảng khác về cảng Cái Mép - Thị Vải để xuất khẩu đi thị trường Hoa Kỳ và Châu Âu đang giảm khoảng 30% - 40%. Các hãng tàu như ONE, HMM và một số hãng tàu khác trên các tuyến chủ yếu từ Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản đều giảm tàu nối tất cả các tuyến.

Mặc dù vậy, hoạt động xuất nhập khẩu 2020 vẫn là một điểm sáng trong bối cảnh kinh tế ảm đạm. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tính chung 9 tháng đầu năm, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa đạt 388,55 tỷ USD. Trong đó, xuất khẩu đạt 202,5 tỷ USD, tăng 4,7%; nhập khẩu đạt 186,05 tỷ USD, giảm 0,7%. Trong 9 tháng đầu năm, Việt Nam xuất siêu đạt mức 16,5 tỷ USD. Đây cũng là nguyên nhân căn bản duy trì tăng trưởng cầu về dịch vụ logistics.

Bên cạnh đó, nửa cuối năm 2020, một số yếu tố được cho là hỗ trợ cho hoạt động xuất khẩu, cụ thể là các chuỗi cung ứng, thị trường xuất nhập khẩu bị gián đoạn do tác động của dịch Covid-19, nhưng khi dịch bệnh được kiểm soát, các nền kinh tế mở cửa trở lại sẽ tạo ra cơ hội bứt phá cả về cung và cầu đối với dịch vụ logistics. Đặc biệt sẽ tăng mạnh nhu cầu về logistics phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu như vận chuyển hàng hóa quốc tế đa phương thức, vận tải container; vận tải đường bộ nội địa; hệ thống kho, bãi, kho ngoại quan; thủ tục hải quan.

Nhu cầu dịch vụ logistics phục vụ bán lẻ tiếp tục tăng trưởng khá cao

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

Bên cạnh đó, trong bối cảnh bùng phát dịch bệnh làm gia tăng doanh số bán hàng trực tuyến và đẩy nhanh hình thức bán lẻ đa kênh, từ đó phát sinh nhu cầu bổ sung nguồn cung nhà kho ở trong và xung quanh các khu vực đô thị lớn nhằm đáp ứng sự gia tăng đột biến về giao hàng chặng cuối.

Tâm lý, hành vi người mua hàng cũng đã thay đổi rõ rệt khi phải cách ly tại nhà. Xu hướng mua hàng đang chuyển dần từ trực tiếp sang trực tuyến. Đó là động lực để doanh nghiệp Việt tiếp cận các nền tảng thương mại điện tử và đặc biệt là nhu cầu dịch vụ chuyển, giao hàng tăng mạnh mẽ.

Cơ sở sản xuất của doanh nghiệp nước ngoài dịch chuyển đến Việt Nam đang và sẽ tạo ra nhu cầu lớn về dịch vụ logistics ở Việt Nam

Các cơ sở sản xuất của doanh nghiệp nước ngoài đến Việt Nam tạo cơ hội lớn cho phát triển mạng lưới giao nhận kho vận hiệu quả, đồng thời cũng đặt ra áp lực từ những đòi hỏi ngày càng tăng cả về chất lượng và chất lượng từ khách hàng, đặc biệt là yêu cầu đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế. Trong bối cảnh dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu đang diễn ra mạnh mẽ, cùng với xu hướng tìm kiếm nguồn cung thay thế từ trong nước và khu vực để giảm sự phụ thuộc vào nguồn cung từ nước ngoài, thị trường dịch vụ logistics đang có nhiều thay đổi. Đặc biệt, Mạng lưới Thịnh vượng kinh tế (Economic Prosperity Network) đang được Hoa Kỳ xem xét thiết lập, gồm Nhật Bản, Hàn Quốc, New Zealand, Ấn Độ và Việt Nam. Các yêu cầu của thị trường mới này bao gồm chuỗi cung ứng đáng tin cậy, sản phẩm liên tục đổi mới sáng tạo và yêu cầu minh bạch về xuất xứ hàng hóa, góp phần tăng thêm nhu cầu về dịch vụ logistics trên thị trường.

Thành quả và nỗ lực kiểm soát dịch bệnh của Việt Nam được cộng đồng quốc tế đánh giá cao, được xem là động lực quan trọng để thu hút nhiều hơn nguồn vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam sau dịch Covid-19. Trong khi đó, các tập đoàn xuyên quốc gia đang xem xét

dịch chuyển đầu tư, đây là cơ hội lớn cho Việt Nam đón đầu làn sóng đầu tư này. Gần đây, Chính phủ Nhật Bản đã chi 2,2 tỷ USD hỗ trợ doanh nghiệp nước này rời Trung Quốc. Chính phủ Hoa Kỳ cũng yêu cầu các công ty của Hoa Kỳ sớm di dời nhà máy tại Trung Quốc.

Thực tế cũng cho thấy, hiện có nhiều thông tin các tập đoàn công nghệ lớn của thế giới lên kế hoạch dịch chuyển chuỗi sản xuất đến Việt Nam. Cụ thể như, LG đã chuyển toàn bộ dây chuyền sản xuất từ Hàn Quốc về Hải Phòng. Theo Nikkei, trong quý II/2020, Apple sẽ sản xuất 3 - 4 triệu chiếc tai nghe AirPods tại Việt Nam, tương đương gần 1/3 tổng sản lượng AirPods trên toàn thế giới. Foxconn - nhà cung ứng linh kiện cho Apple đã đặt nhà máy tại Bắc Giang. Panasonic Việt Nam cũng đang chuẩn bị vào đầu tháng 9 năm nay sẽ từng bước tiếp nhận để sản xuất tủ lạnh và máy giặt cửa đứng công suất lớn từ Thái Lan. Những sự thay đổi và dịch chuyển này đang gia tăng nhu cầu về dịch vụ logistics trên thị trường.

3.6.3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics (kết nối cung - cầu)

Trong năm 2020, 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.

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

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

- Trong năm 2020, hội nghị, hội thảo cấp Nhà nước và địa phương, ngành hàng cũng được tổ chức để bàn các giải pháp nâng cao hiệu quả logistics, kết nối cung - cầu trong lĩnh vực logistics... Các sự kiện được tổ chức cả hai hình thức trực tuyến và trực tiếp. Điển hình như:

Ngày 25/4/2020, Abivin đã tổ chức *Hội thảo trực tuyến về "Covid-19 tác động đến chuyển đổi số trong chuỗi cung ứng Việt Nam"*. Những vấn đề đề cập trong Hội thảo liên quan đến chuyển đổi số trong ngành dịch vụ logistics cần được nghiên cứu để áp dụng.

Hội thảo trực tuyến ngày 11/6/2020 tại Long An, Sự kiện Gặp gỡ đối tác chiến lược - Ngành Logistics sau Hiệp định EVFTA: Cắt cánh hay cản trở? Do khu Công nghiệp Long Hậu tổ chức nhằm tạo cơ hội kết nối giữa các chuyên gia với doanh nghiệp Việt Nam và thế giới.

Ngày 30/6/2020, tại Hà Nội, Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải, Bộ Giao thông Vận tải tổ chức *Hội thảo tổng kết Dự án hỗ trợ kỹ thuật xây dựng hệ thống thống kê vận tải và logistic tại Việt Nam*. Đây là Dự án với sự hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới (WB), do Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải phối hợp với Diễn đàn Giao thông Vận tải quốc tế (ITF)

thuộc OECD xây dựng Hệ thống thống kê vận tải và logistics tại Việt Nam. Dự án đã xây dựng được Bộ chỉ số về logistics, về năng suất logistics, bao gồm cả phương pháp điều tra, thu thập, phân tích và xử lý dữ liệu, dựa trên đánh giá của các doanh nghiệp sản xuất và doanh nghiệp bán buôn, tức là các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics. Đây là sự khác biệt, là điểm mới, là chỉ số hỗ trợ rất tốt cho chỉ số LPI, giúp nhìn nhận toàn diện hơn về logistics Việt Nam³¹.

Ngày 09/7/2020, Hiệp hội Nông nghiệp số (VIDA) chủ trì, phối hợp cùng các Bộ ngành và Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics (VLA) tổ chức Hội nghị trực tuyến *"Cắt giảm chi phí Logistics - Giải pháp tối ưu nhằm nâng cao chuỗi giá trị nông sản Việt"*. Tiếp đó, ngày 15/8/2020, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) phối hợp với VIDA và VLA tổ chức đào tạo trực tuyến về logistics cho doanh nghiệp nông sản và kết nối doanh nghiệp nông sản với doanh nghiệp đường sắt và hàng không.

Bên cạnh đó là Hội thảo chuyên ngành do các địa phương tổ chức. Ngày 18/06/2020, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu phối hợp với Bộ Giao thông Vận tải tổ chức hội thảo *"Tiếp tục thực hiện các giải pháp phát triển cảng biển và dịch vụ hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu"*. Ngoài ra còn có nhiều hoạt động đào tạo, hội thảo, trải nghiệm cho sinh viên chuyên ngành logistics và các ngành liên quan.

³¹ <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/67423/tong-ket-du-an-ho-tro-ky-thuat-ky-thuat-xay-dung-he-thong-thong-ke-van-tai-va-logistics-tai-viet-nam.aspx>, tra cứu ngày 20/10/2020

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

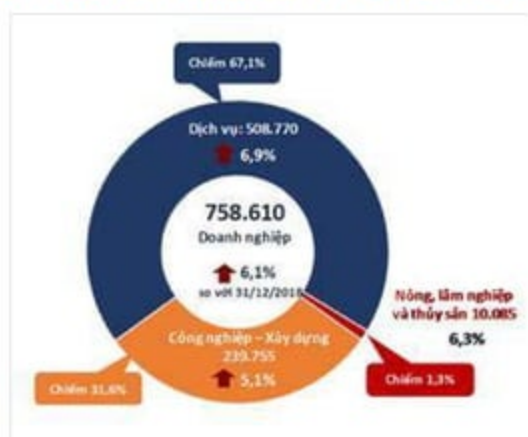


Đối với các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, logistics tạo ra giá trị gia tăng về thời gian và địa điểm, cho phép doanh nghiệp di chuyển hàng hóa và dịch vụ hiệu quả đến khách hàng. Nhờ đó, logistics góp phần nâng cao hiệu quả quản lý, giảm chi phí trong quá trình sản xuất kinh doanh, tăng cường sức cạnh tranh cho doanh nghiệp; là một nguồn lợi tiềm tàng cho doanh nghiệp. Doanh nghiệp sản xuất kinh doanh tạo ra nhu cầu về dịch vụ logistics trên thị trường, là khách hàng lớn nhất của các doanh nghiệp dịch vụ logistics. Do đó, sự phát triển của các doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng và hệ thống logistics quốc gia nói chung phụ thuộc rất lớn vào nhu cầu và hoạt động thuê ngoài của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh.

4.1. Khái quát về doanh nghiệp sản xuất kinh doanh năm 2020

Theo số liệu từ cơ sở dữ liệu quốc gia về đăng ký doanh nghiệp (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), tính đến ngày 31/12/2019, cả nước có 758.610 doanh nghiệp đang hoạt động, tăng 6,1% so với cùng thời điểm năm 2018.

Hình 10. Số doanh nghiệp đang hoạt động có kết quả SXKD tại thời điểm 31/12/2019



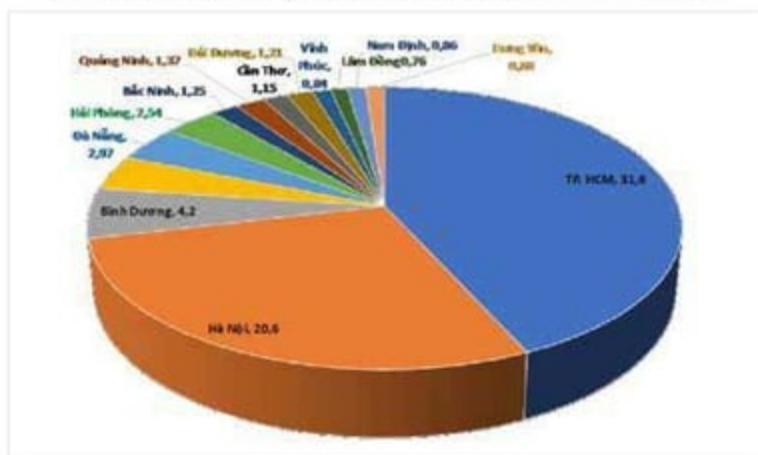
Nguồn: Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam 2020

Theo khu vực kinh tế: Tại thời điểm 31/12/2019, có 508.770 doanh nghiệp đang hoạt động trong khu vực dịch vụ, chiếm 67,1% trong toàn bộ khu vực doanh nghiệp của cả nước, tăng 6,9% so với cùng thời điểm năm 2018. Khu vực công nghiệp và xây dựng có 239.755 doanh nghiệp, chiếm 31,6%, tăng 5,1%. Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản có 10.085 doanh nghiệp, chiếm 1,3%, giảm 6,3%.

Theo địa phương: Các tỉnh/thành phố tập trung số doanh nghiệp đang hoạt động năm 2019 cao, gồm: Thành phố Hồ Chí Minh có 239.623 doanh nghiệp, chiếm 31,6% số doanh nghiệp đang hoạt động của cả nước, tăng 5,0% so với năm 2018; Hà Nội có 155.940 doanh nghiệp, chiếm 20,6%, tăng 9,0%; Bình Dương có 31.599 doanh nghiệp chiếm 4,2%, tăng 14,6%; Đồng

Nai có 22.398 doanh nghiệp, chiếm 2,95%, tăng 5,7%; Đà Nẵng có 22.566 doanh nghiệp, chiếm 2,97%, tăng 10,8%...

Hình 11. Phân bố doanh nghiệp theo địa phương tại thời điểm 31/12/2019

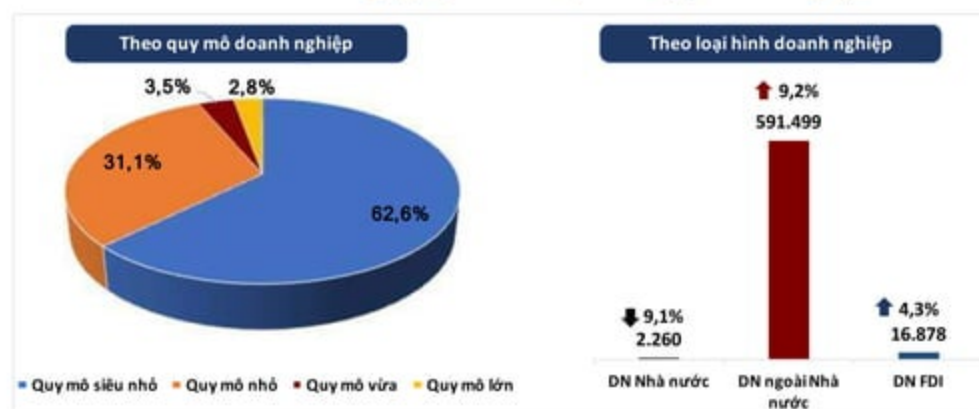


Nguồn: Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam 2020

Theo quy mô doanh nghiệp: Tại thời điểm 31/12/2018, khu vực doanh nghiệp quy mô siêu nhỏ và nhỏ có số lượng doanh nghiệp chiếm tỷ lệ cao nhất với 382.444 doanh nghiệp quy mô siêu nhỏ, chiếm 62,6% số doanh nghiệp cả nước, tăng 7,4% so với cùng kỳ năm trước và 189.879 doanh nghiệp quy mô nhỏ, chiếm 31,1%, tăng 13%. Khu vực doanh nghiệp có quy mô vừa gồm 21.306; chiếm 3,5%; tăng 6,1%. Có 17.008 doanh nghiệp quy mô lớn, chỉ chiếm 2,8%, tăng 5,0% so với năm trước.

Theo loại hình doanh nghiệp: Thời điểm 31/12/2018 khu vực doanh nghiệp nhà nước có 2.260 doanh nghiệp đang hoạt động, chiếm 0,4%, giảm 9,1% so với cùng kỳ năm trước; trong đó khu vực doanh nghiệp 100% vốn nhà nước có 1.097 doanh nghiệp, chiếm 0,2% số doanh nghiệp cả nước. Khu vực doanh nghiệp ngoài nhà nước có 591.499 doanh nghiệp, chiếm 96,9% số doanh nghiệp cả nước, tăng 9,2%. Khu vực doanh nghiệp FDI có 16.878 doanh nghiệp, chiếm khoảng 2,7% số doanh nghiệp cả nước, tăng 4,3% so với cùng kỳ năm trước.

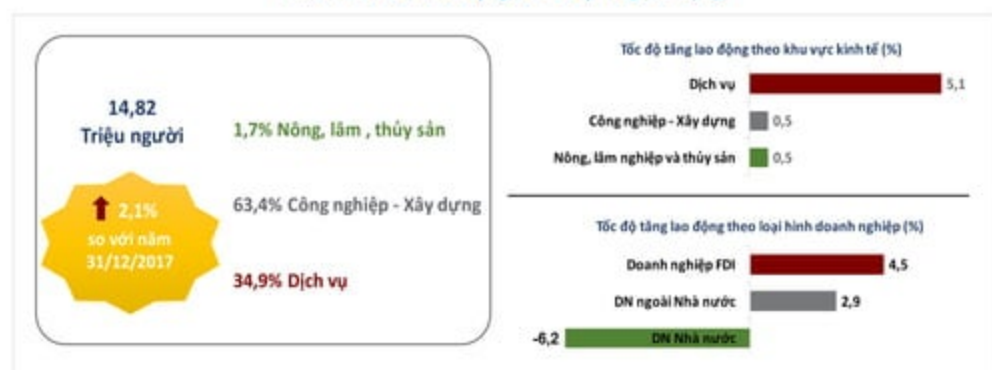
Hình 12. Cơ cấu doanh nghiệp Việt Nam theo loại hình và quy mô doanh nghiệp



Nguồn: Minh họa theo số liệu trong Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam 2020

Về tổng số lao động làm việc trong các doanh nghiệp đang hoạt động có kết quả sản xuất kinh doanh là 14,82 triệu người, tăng 2,1% so với cùng kỳ năm trước. Theo khu vực kinh tế, khu vực công nghiệp và xây dựng mặc dù số doanh nghiệp chỉ chiếm gần 1/3 số doanh nghiệp cả nước nhưng thu hút nhiều lao động nhất với gần 9,4 triệu lao động, chiếm 63,4%; tăng 0,5%; trong đó ngành công nghiệp có số lao động chiếm 52%. Khu vực dịch vụ có tỷ trọng số doanh nghiệp lớn nhất nhưng thu hút lao động thấp hơn nhiều so với khu vực công nghiệp và xây dựng với gần 5,2 triệu lao động; chiếm 34,9%; tăng 5,1%. Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chỉ thu hút hơn 258 nghìn lao động, chiếm 1,7%; tăng 0,5%.

Hình 13. Cơ cấu lao động và tốc độ tăng lao động

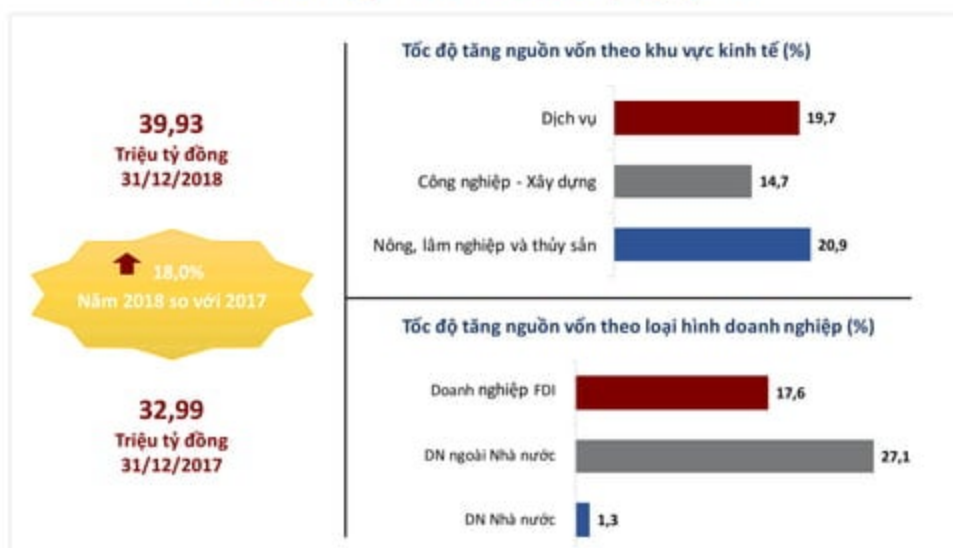


Nguồn: Minh họa theo số liệu trong Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam 2020

Về nguồn vốn sử dụng cho sản xuất kinh doanh của toàn bộ doanh nghiệp đang hoạt động tính đến thời điểm 31/12/2018 đạt 38,98 tỷ đồng, tăng 18,0% so với cùng thời điểm của năm trước. Trong đó, khu vực dịch vụ thu hút vốn chiếm tỷ lệ lớn nhất trong toàn bộ khu vực

doanh nghiệp với 25,52 triệu tỷ đồng, chiếm 65,6%, tăng 19,7%. Khu vực công nghiệp và xây dựng thu hút 13,0 triệu tỷ đồng, chiếm 33,4%, tăng 14,7%; khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản thu hút 401,7 nghìn tỷ đồng, chỉ chiếm 1,0%, tăng 20,9%. Theo loại hình doanh nghiệp, khu vực doanh nghiệp ngoài nhà nước thu hút 22,25 triệu tỷ đồng vốn, chiếm 57,2%; tăng 27,2%. Khu vực doanh nghiệp nhà nước có số lượng doanh nghiệp ít, chỉ chiếm 0,4% tổng số doanh nghiệp cả nước, nhưng khu vực này chủ yếu là doanh nghiệp có quy mô lớn do vậy thu hút vốn cho sản xuất kinh doanh đạt 9,65 triệu tỷ đồng, chiếm 24,8%; tăng 1,3%. Khu vực doanh nghiệp FDI hầu hết gồm các doanh nghiệp có quy mô lớn, thu hút đáng kể vốn cho sản xuất kinh doanh với 7,0 triệu tỷ đồng, chiếm 18,0%, tăng 17,6%.

Hình 14. Cơ cấu nguồn vốn cho SXKD và tốc độ tăng nguồn vốn

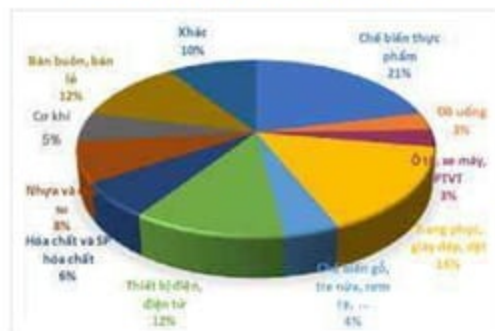


Nguồn: Minh họa theo số liệu trong Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam 2020

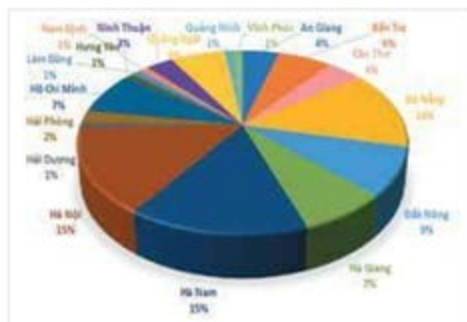
4.2. Thực trạng hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh

Để đánh giá thực trạng hoạt động logistics, Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2020 đã triển khai cuộc khảo sát trong hai tháng 7 và 8 với quy mô 97 doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trong cả nước (tăng 1,8 lần so với quy mô điều tra năm 2019). Mục đích của khảo sát này nhằm nghiên cứu thực trạng hoạt động logistics (bao gồm cả tự thực hiện và thuê ngoài dịch vụ logistics) của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh tại Việt Nam. Năm 2020, các doanh nghiệp tham gia khảo sát thuộc nhiều lĩnh vực sản xuất kinh doanh và phân bố đều ở nhiều tỉnh thành trong cả nước, mở rộng hơn so với phạm vi khảo sát của năm 2018, 2019 chỉ tập trung ở khu vực phía Nam hoặc khu vực Hà Nội. Phần mềm SPSS 26.0 được sử dụng để phân tích dữ liệu thông qua các thuật toán thống kê mô tả phù hợp.

Hình 15. Lĩnh vực KD của DN khảo sát



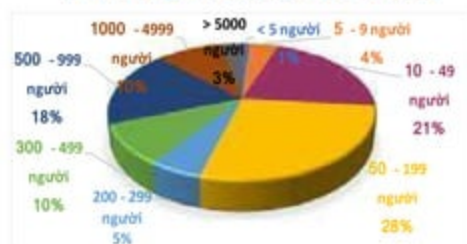
Hình 16. Phân bố của DN khảo sát



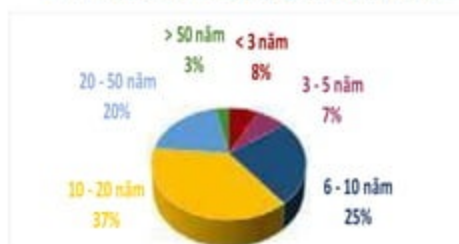
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

Về quy mô lao động, chiếm tỷ trọng cao nhất 28% là doanh nghiệp có 50 - 199 lao động; sau đó là doanh nghiệp có 10 - 49 lao động chiếm 21% và có 4% số doanh nghiệp tham gia khảo sát có số lao động lớn hơn 1.000 người. Về số năm hoạt động, có 37% số doanh nghiệp đã thành lập được từ 10 - 20 năm; 25% số doanh nghiệp đã hoạt động được từ 6 - 10 năm và có khoảng 3% số doanh nghiệp đã sản xuất kinh doanh trên 50 năm.

Hình 17. Quy mô lao động của DN khảo sát



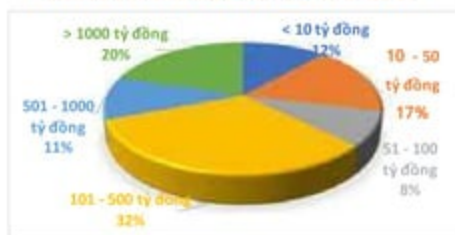
Hình 18. Số năm hoạt động của DN khảo sát



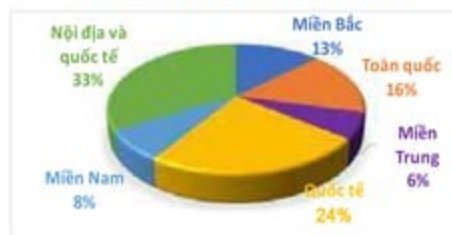
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

Về doanh thu, số doanh nghiệp tham gia khảo sát có doanh thu/năm trong khoảng từ 101 đến 500 tỷ đồng chiếm tỷ trọng lớn nhất 32%; chiếm tỷ trọng ít nhất 8% là các doanh nghiệp có doanh thu từ 51 đến 100 tỷ đồng. Thị trường của các doanh nghiệp được khảo sát bao gồm cả nội địa và quốc tế; trong đó số doanh nghiệp chỉ sản xuất và xuất khẩu hàng hoá chiếm 24%; số doanh nghiệp kinh doanh ở cả thị trường trong nước và nước ngoài chiếm 33%.

Hình 19. Doanh thu/năm của DN khảo sát



Hình 20. Thị trường của DN khảo sát



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

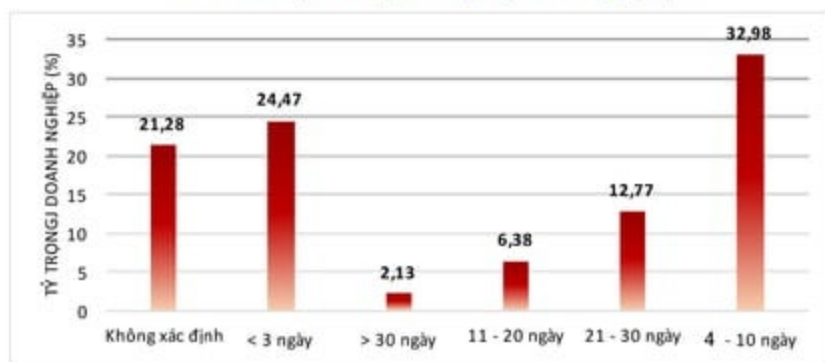
4.2.1. Quá trình đáp ứng đơn hàng

- Thời gian đáp ứng đơn hàng:

Theo kết quả khảo sát, thời gian thực hiện đơn hàng quốc tế của các doanh nghiệp lớn hơn rất nhiều so với đơn hàng nội địa do khoảng cách địa lý và mức độ phức tạp trong thực hiện đơn hàng.

Đối với đơn hàng nội địa, gần 33% có thời gian thực hiện đơn hàng từ 3-10 ngày; gần 6,4 % số doanh nghiệp có thời gian dài hơn, khoảng 11-20 ngày. Gần ¼ số doanh nghiệp tham gia khảo sát có thời gian thực hiện đơn hàng rất ngắn, ít hơn 3 ngày. Số doanh nghiệp có thời gian thực hiện đơn hàng nội địa dài hơn 3 tuần cũng chiếm tỷ trọng 15%.

Hình 21. Thời gian trung bình thực hiện đơn hàng nội địa

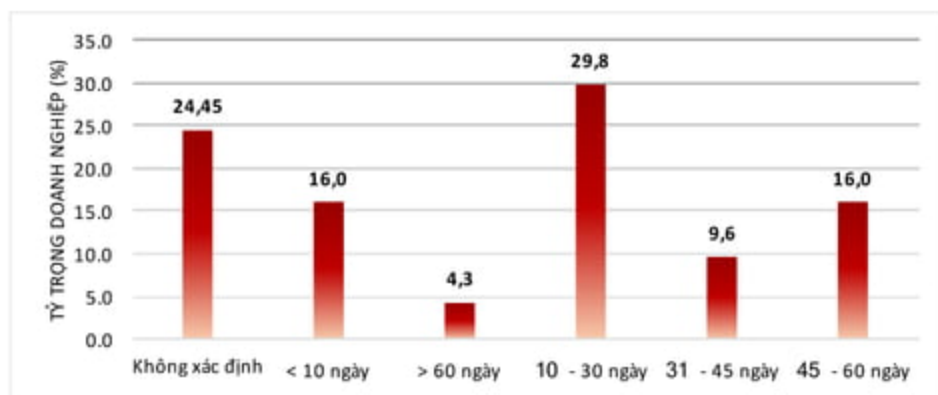


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

Đối với đơn hàng quốc tế, số doanh nghiệp có thời gian thực hiện đơn hàng từ 10-30 ngày chiếm gần 30%, đây được xem là khoảng thời gian hợp lý đối với một đơn hàng quốc tế tùy thuộc vào tính phức tạp của đơn hàng và khoảng cách từ doanh nghiệp tới địa điểm mà khách hàng yêu cầu. Bên cạnh đó, cũng có gần 26% số doanh nghiệp trong mẫu cho biết thời gian thực hiện đơn hàng quốc tế của họ kéo dài từ 1 - 2 tháng và 4,3% doanh nghiệp có

thời gian lớn hơn 2 tháng. Đặc biệt, có tới 16% số doanh nghiệp tham gia khảo sát có thời gian thực hiện đơn hàng quốc tế khá ngắn (< 10 ngày).

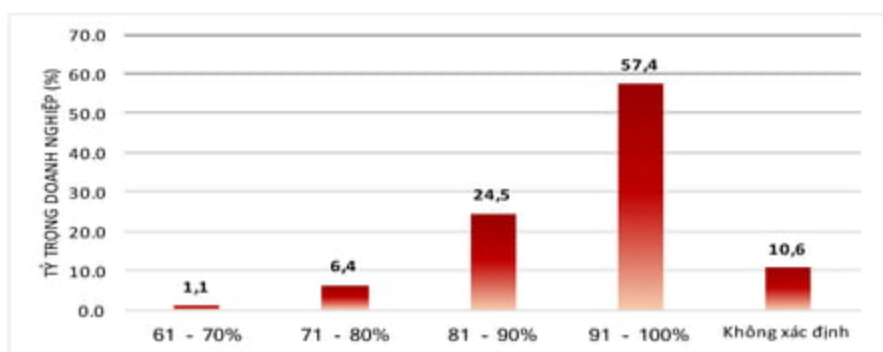
Hình 22. Thời gian đáp ứng đơn hàng quốc tế



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

- Tỷ lệ đơn hàng hoàn hảo (giao đúng thời gian, địa điểm, số lượng, chất lượng)

Hình 23. Tỷ lệ đơn hàng hoàn hảo tại các doanh nghiệp



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

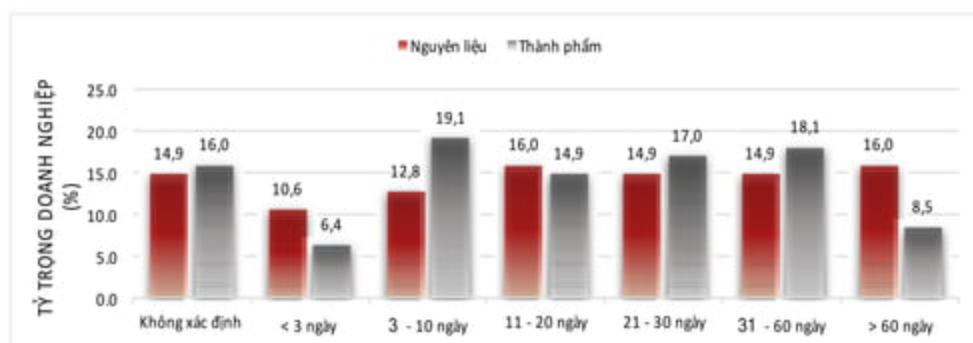
Theo kết quả khảo sát, số doanh nghiệp có tỷ lệ đơn hàng hoàn hảo là 91-100% tổng số đơn hàng chiếm khá cao 57,4%. Số doanh nghiệp có tỷ lệ đơn hàng hoàn hảo thấp hơn, 81-90% tổng số đơn hàng, chiếm gần 25% số doanh nghiệp khảo sát và 6,4% số doanh nghiệp có tỷ lệ đơn hàng hoàn hảo ở mức 71-80% trên tổng số đơn hàng nhận được. Cả biệt có 1,1% số doanh nghiệp cho biết họ có tỷ lệ đơn hàng hoàn hảo khá thấp, chỉ đạt 61-70% tổng số đơn hàng nhận được. Những doanh nghiệp này cần phải có giải pháp quản trị logistics hiệu quả hơn nhằm đáp ứng đúng yêu cầu và đòi hỏi của khách hàng.

Trong số các tiêu chí đánh giá quá trình thực hiện đơn hàng của doanh nghiệp, các tiêu chí về Thời gian thực hiện đơn hàng, Khả năng thực hiện chính xác đơn hàng và Khả năng cung cấp thông tin về tình trạng đơn hàng được các doanh nghiệp thực hiện rất tốt (đều đạt mức điểm từ 4,3 trở lên trên thang điểm 5,0). Tuy nhiên, hai tiêu chí về “Tính ổn định trong giao hàng” và “Khả năng đáp ứng linh hoạt yêu cầu ngoài cam kết” chỉ được các doanh nghiệp đánh giá ở mức trung bình.

4.2.2. Dự trữ và kho hàng hoá

Thời gian dự trữ trung bình đối với các loại nguyên liệu và thành phẩm chính của doanh nghiệp được hiểu là khoảng thời gian tính từ khi doanh nghiệp nhập nguyên liệu, thành phẩm vào kho cho đến khi đưa vào sử dụng trong quá trình sản xuất hoặc vận chuyển cung cấp cho khách hàng.

Hình 24. Thời gian dự trữ trung bình đối với nguyên liệu và thành phẩm chính



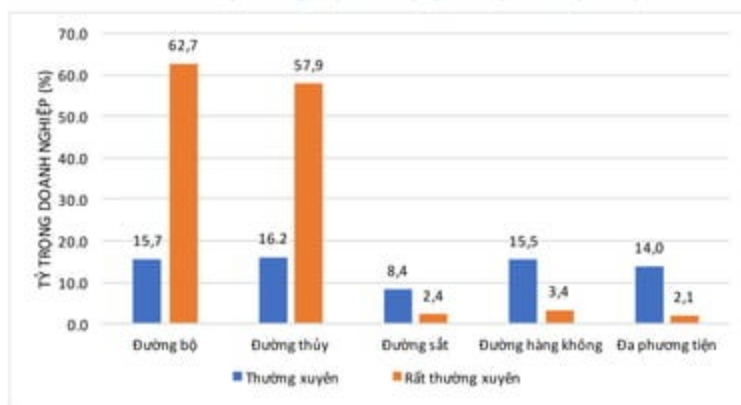
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

Kết quả khảo sát cho thấy, thời gian dự trữ trung bình đối với nguyên liệu và thành phẩm tại các doanh nghiệp khảo sát không chênh lệch nhau quá lớn. Tuy nhiên, có thể nhận thấy, dự trữ thành phẩm chiếm tỷ trọng nhiều hơn ở khoảng thời gian dự trữ ngắn từ 3 -10 ngày; trong khi đó, dự trữ nguyên liệu chiếm tỷ trọng cao hơn ở khoảng dự trữ dài (> 60 ngày). Đồng thời, những doanh nghiệp sản xuất và chế biến nông sản, thực phẩm thường có thời gian dự trữ nguyên liệu luôn ngắn hơn thời gian dự trữ thành phẩm. Kết quả ngược lại đối với các doanh nghiệp sản xuất hàng công nghiệp.

4.2.3. Vận chuyển hàng hoá

Vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất đối với các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tại Việt Nam. Theo kết quả khảo sát, có tới 62,7% số doanh nghiệp trả lời rằng họ sử dụng vận chuyển đường bộ ở mức rất thường xuyên. Tiếp theo đó, vận chuyển đường thủy với 57,9% số doanh nghiệp sử dụng ở mức rất thường xuyên. Rất ít các doanh nghiệp sử dụng vận chuyển đường sắt, đường hàng không và vận chuyển đa phương tiện ở mức rất thường xuyên với tỷ lệ tương ứng là 2,4%; 3,4% và 2,1%.

Hình 25. Mức độ thường xuyên sử dụng các loại hình vận chuyển

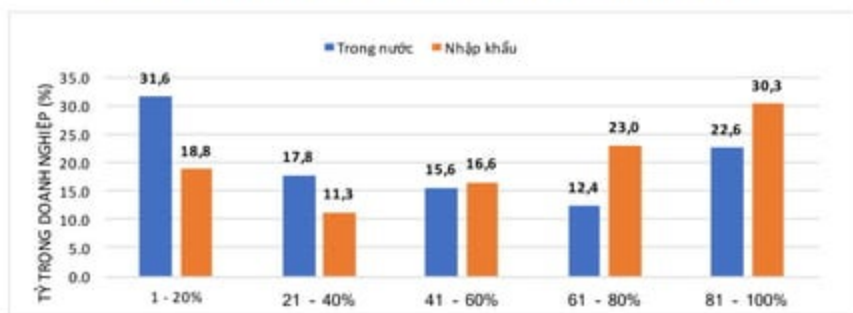


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

4.2.4. Mua hàng

Số liệu khảo sát chỉ ra rằng, nguồn nguyên liệu phục vụ sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại của Việt Nam vẫn được nhập khẩu nhiều từ thị trường nước ngoài. Theo đó, có tới 30,3% số doanh nghiệp khảo sát nhập khẩu nguyên liệu ở mức 81 - 100% so với nhu cầu; trong khi cũng ở mức này chỉ có 22,6% doanh nghiệp khảo sát sử dụng nguồn cung ứng nguyên liệu nội địa.

Hình 26. Tỷ trọng nguồn nguyên liệu đầu vào chính của doanh nghiệp



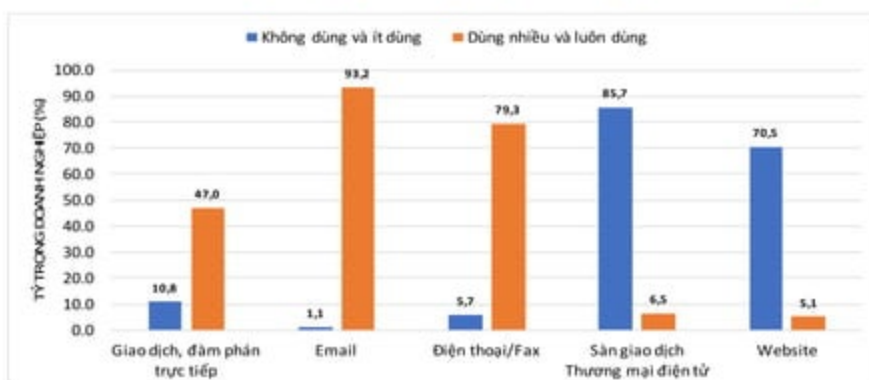
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

Tuy nhiên, việc quản lý quan hệ với nhà cung cấp trong chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp chỉ được đánh giá trên mức trung bình một chút với 3,15 điểm và chỉ có hơn 1/3 số doanh nghiệp thực hiện tốt công việc này. Do đó, nếu muốn kiểm soát tốt nguồn nguyên liệu đầu vào và xây dựng chuỗi cung ứng hoàn thiện thì các doanh nghiệp Việt Nam cần phải chú ý hơn tới việc phát triển mối quan hệ với nhà cung cấp.

4.2.5. Hệ thống thông tin logistics

Các doanh nghiệp trong khảo sát vẫn chủ yếu sử dụng các phương thức giao dịch truyền thống như điện thoại/fax và email để trao đổi thông tin với nhà cung cấp & khách hàng tương ứng 93,2% và 79,3% số doanh nghiệp sử dụng thường xuyên. Sàn giao dịch điện tử vốn có nhiều ưu thế trong việc tìm kiếm nhà cung cấp và khách hàng tiềm năng nhưng vẫn là phương thức giao dịch ít được các doanh nghiệp trong phạm vi khảo sát sử dụng với chỉ 6,5% số doanh nghiệp sử dụng ở mức thường xuyên.

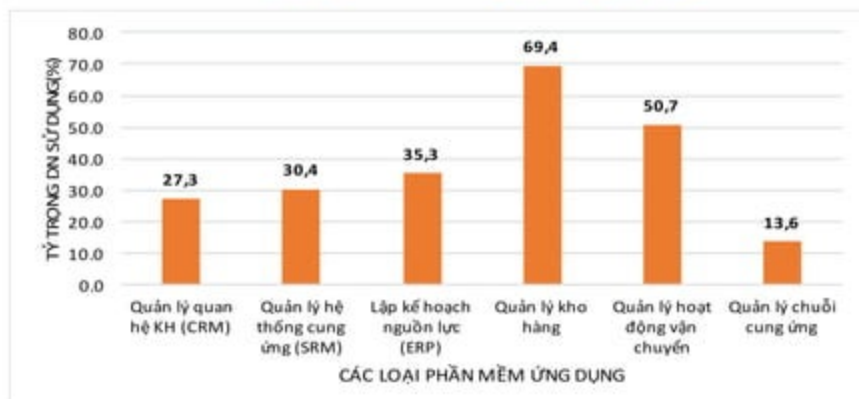
Hình 27. Cách thức giao dịch giữa doanh nghiệp với Nhà cung cấp và khách hàng



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

Việc ứng dụng các phần mềm tác nghiệp trong quản trị logistics có ý nghĩa rất lớn trong việc tăng tính chính xác, nhanh chóng của hệ thống thông tin và đơn giản hóa các quy trình nghiệp vụ logistics. Kết quả khảo sát cho thấy, quản lý kho hàng là phần mềm được ứng dụng rộng rãi nhất với gần 70% số lượng doanh nghiệp lựa chọn. Tiếp sau đó là các phần mềm Quản lý hoạt động vận chuyển, Lập kế hoạch nguồn lực ERP, Quản lý quan hệ nhà cung cấp SRM, Quản lý quan hệ khách hàng CRM với tương ứng 50,7%; 35,3%; 30,4% và 27,3% số doanh nghiệp sử dụng. Riêng giải pháp quản lý chuỗi cung ứng toàn diện mới chỉ được số ít doanh nghiệp sử dụng với tỷ lệ 13,6%.

Hình 28. Mức độ sử dụng phần mềm tác nghiệp trong quản trị logistics



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

4.2.6. Tổ chức và thuê ngoài hoạt động logistics tại doanh nghiệp

- Tổ chức bộ phận logistics tại doanh nghiệp

Mức độ chuyên môn hoá trong tổ chức hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tại Việt Nam vẫn chưa cao khi mà có tới 88% số doanh nghiệp tham gia khảo sát cho biết họ chưa có bộ phận Logistics hoặc Quản lý chuỗi cung ứng riêng biệt trong cơ cấu tổ chức của doanh nghiệp. Trong số đó, tại 34% số doanh nghiệp khảo sát chức năng logistics do phòng xuất nhập khẩu đảm nhiệm; 24% do phòng kinh doanh; 11% do phòng kế hoạch sản xuất; 5% do phòng vật tư và 11% bị phân tán ở nhiều bộ phận chức năng khác nhau trong doanh nghiệp. 12% số doanh nghiệp đã thành lập phòng logistics và quản lý chuỗi cung ứng đều là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài hoặc doanh nghiệp có quy mô lớn.

Hình 29. Bộ phận thực hiện chức năng quản trị logistics tại doanh nghiệp

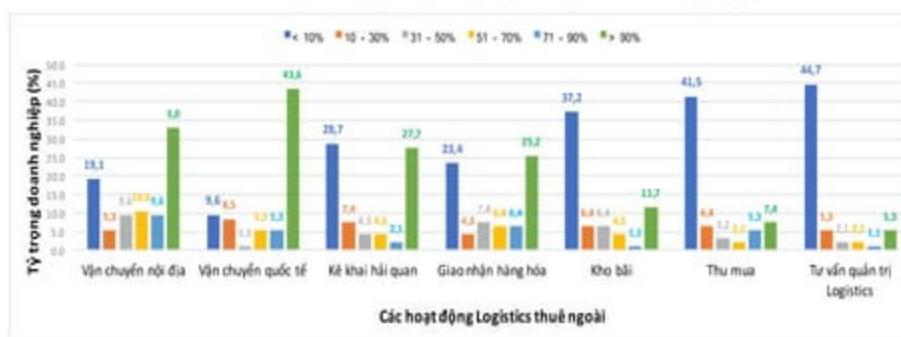


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

- Mức độ thuê ngoài hoạt động logistics tại doanh nghiệp

Kết quả khảo sát cho thấy, tỷ lệ thuê ngoài rất khác nhau giữa các loại hình dịch vụ logistics ở các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tại Việt Nam. Các dịch vụ như vận chuyển quốc tế, vận chuyển nội địa, kê khai hải quan và giao nhận hàng hoá có tỷ trọng doanh nghiệp thuê ngoài ở mức trên 90% nhu cầu, chiếm tương ứng là 43,6%; 33%; 27,7% và 25,5%. Ngược lại, có tương ứng 44,7%; 41,5% và 32,7% số doanh nghiệp được khảo sát cho biết họ thuê ngoài các dịch vụ như tư vấn quản trị logistics, thu mua và kho bãi với tỷ lệ thuê ngoài thấp ở dưới mức 10% nhu cầu.

Hình 30. Mức độ thuê ngoài dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp

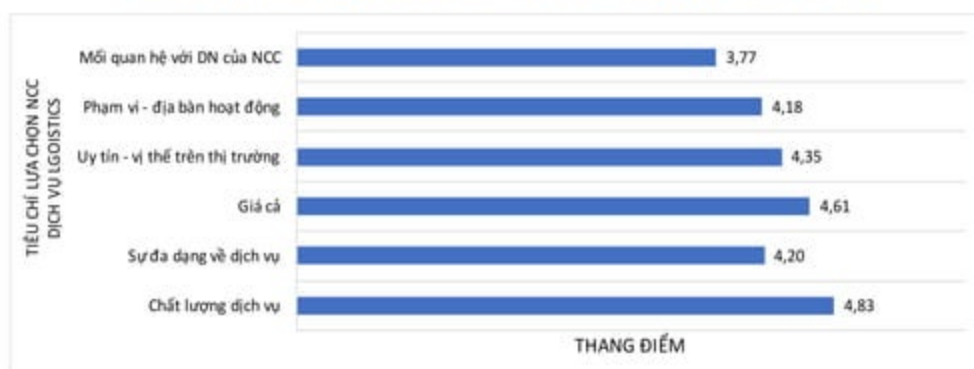


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

- Tiêu chí lựa chọn doanh nghiệp dịch vụ logistics

Khi phải thuê ngoài dịch vụ logistics, các doanh nghiệp được khảo sát thường căn cứ vào nhiều tiêu chí để lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics với độ quan trọng của các tiêu chí khác nhau.

Hình 31. Độ quan trọng của các tiêu chí khi lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics



(Ghi chú: 5 = rất quan trọng, 1 = không quan trọng)

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

Trong đó, giá cả và chất lượng dịch vụ là hai tiêu chí được các doanh nghiệp đánh giá là quan trọng nhất với điểm số là 4,83 và 4,61 điểm. Các tiêu chí khác như uy tín - vị thế trên thị trường, sự đa dạng về dịch vụ và phạm vi - địa bàn hoạt động cũng được các doanh nghiệp quan tâm ở mức độ cao (tương ứng 4,35 điểm; 4,20 và 4,18 điểm) khi lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics nhằm đảm bảo độ tin cậy dịch vụ và khả năng cung cấp chuỗi dịch vụ logistics tích hợp, trọn gói. Mối quan hệ của doanh nghiệp với nhà cung cấp là tiêu chí được đánh giá có độ quan trọng thấp nhất 3,77 điểm nhưng vẫn ở mức khá cao, cho thấy các doanh nghiệp cũng khá quan tâm tới việc phát triển mối quan hệ với nhà cung cấp dịch vụ logistics.

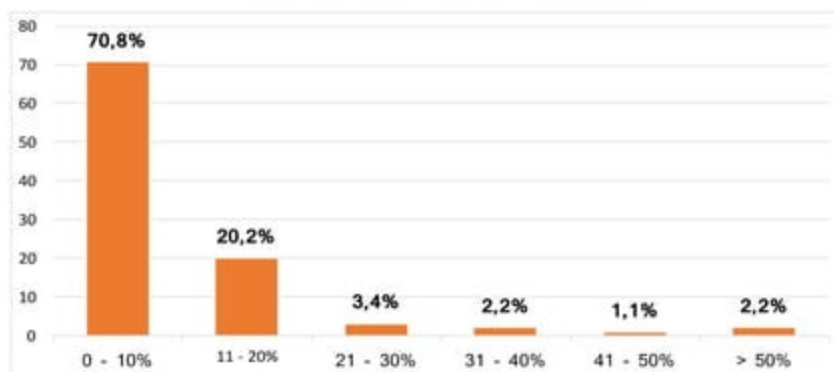
4.3. Đánh giá về hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh

4.3.1. Chi phí logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh

- Tỷ trọng chi phí logistics trên doanh thu

Khi được yêu cầu ước tính tỷ trọng chi phí logistics trên tổng doanh thu, 70,8% số doanh nghiệp tham gia khảo sát cho biết tỷ trọng chi phí logistics của doanh nghiệp trên tổng doanh thu chỉ nhỏ hơn 10% và 20,1% số doanh nghiệp có tỷ trọng chi phí logistics trên tổng doanh thu nằm trong khoảng 11 - 20%. Kết quả này thấp hơn nhiều so với kết quả điều tra trong mẫu khảo sát năm 2019 (trung bình tỷ trọng chi phí logistics trên tổng doanh thu là 21,9%) cũng như thấp hơn số liệu về chi phí logistics của Việt Nam đã được công bố trong các nghiên cứu khác trước đây (khoảng 20%). Điều này có thể xuất phát từ một số nguyên nhân như phần lớn doanh nghiệp trong mẫu khảo sát này áp dụng nhiều biện pháp quản lý chi phí logistics hiệu quả; sự khác biệt về đặc điểm sản phẩm kinh doanh có thể dẫn đến yêu cầu đầu tư cho hoạt động logistics khác nhau và cũng không loại trừ do nhận thức về phương pháp tính chi phí logistics giữa các doanh nghiệp chưa thống nhất dẫn đến số liệu ước tính về chi phí logistics của các doanh nghiệp có thể chênh lệch.

Hình 32. Tỷ trọng chi phí logistics trên doanh thu

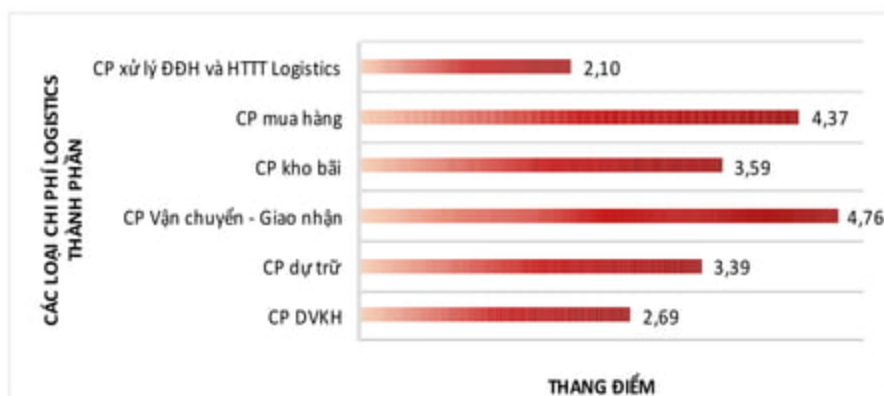


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

- Xếp hạng các loại chi phí logistics thành phần

Khảo sát này cũng yêu cầu các doanh nghiệp xếp hạng 6 loại chi phí logistics thành phần trong tổng chi phí logistics theo thứ tự 6 là cao nhất và 1 là thấp nhất. Kết quả cho thấy chi phí vận chuyển - giao nhận, chi phí mua hàng, chi phí kho bãi lần lượt là những khoản chi phí chiếm tỷ trọng lớn nhất. Tiếp theo đó là các loại chi phí dự trữ, chi phí dịch vụ khách hàng và chi phí xử lý đơn đặt hàng và hệ thống thông tin logistics.

Hình 33. Xếp hạng các loại chi phí logistics thành phần



(Ghi chú: 5 = rất cao, 1 = rất thấp)

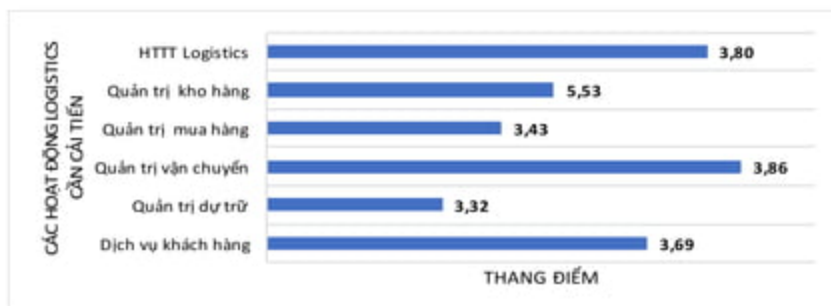
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

4.3.2. Mức độ cần thiết phải cải tiến hoạt động logistics tại doanh nghiệp

Trên cơ sở đánh giá thực trạng quản trị logistics trên, khảo sát yêu cầu các doanh nghiệp đánh giá mức độ cấp thiết phải cải tiến từng hoạt động logistics chức năng. Kết quả cho thấy, quản trị vận chuyển là hoạt động mà các doanh nghiệp nhận thấy cần phải cải tiến nhất do đây là khoản chi phí lớn nhất trong tổng chi phí logistics tại các doanh nghiệp hiện nay.

Tiếp sau đó là hệ thống thông tin logistics với mức độ cấp thiết cần phải cải tiến là 3,8 trên thang điểm 5. Dưới tác động của cách mạng công nghiệp 4.0 và quá trình hội nhập quốc tế sâu rộng yêu cầu về một hệ thống thông tin minh bạch, chính xác và thông suốt giữa các thành viên trong chuỗi logistics trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh phải cải tiến hệ thống thông tin logistics của mình nhằm thực hiện mục tiêu tối ưu hoá hoạt động logistics tại doanh nghiệp.

Hình 34. Mức độ cấp thiết cần phải cải tiến hoạt động logistics



(Ghi chú: 5 = rất cao, 1 = rất thấp)

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

Dịch vụ khách hàng là hoạt động có mức độ cấp thiết cần phải cải tiến xếp thứ 3 với 3,69 điểm. Các hoạt động khác như quản trị kho hàng, quản trị mua hàng và quản trị dự trữ có mức độ cấp thiết cần phải cải tiến thấp dần với số điểm trên trung bình lần lượt là 3,53; 3,43 và 3,32 trên thang điểm 5.

CHƯƠNG V: HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ LOGISTICS



5.1. Ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics

5.1.1. Một số ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý nhà nước về logistics

5.1.1.1. Áp dụng hóa đơn điện tử

Kể từ ngày 10/11/2019, Cảng Hải Phòng đã chính thức sử dụng hóa đơn điện tử thay cho hình thức hóa đơn giá trị gia tăng dạng giấy trước đây trong việc bán hàng hóa và cung ứng dịch vụ. Sử dụng hóa đơn điện tử sẽ giúp khách hàng rút ngắn hơn 90% thời gian thanh toán và giúp đơn vị quản lý tiết kiệm đến 80% chi phí cho mỗi hóa đơn. Khi sử dụng hóa đơn điện tử, khách hàng không cần đến quầy giao dịch để nhận phiếu giao nhận hàng tại cảng, không cần chờ đợi nhận hóa đơn theo đường bưu điện như cách làm truyền thống mà sẽ nhận được hóa đơn trong bất cứ môi trường nào có kết nối internet. Đối với doanh nghiệp cảng biển, việc áp dụng hóa đơn điện tử sẽ giảm được thời gian tìm kiếm hóa đơn, tăng cường khả năng bảo mật, giúp việc lưu trữ, quản lý hóa đơn vĩnh viễn, tránh được tình trạng thất lạc hóa đơn.

5.1.1.2. Ứng dụng báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam và phần mềm quản lý hàng hải

Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 08/2020/TT-BGTVT quy định về Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam (QCVN 39:2020/BGTVT), có hiệu lực thi hành từ 01/11/2020. So với quy chuẩn hiện hành, các trường hợp báo hiệu đường thủy đặc biệt được bổ sung trong quy chuẩn mới cho phép ứng dụng báo hiệu điện tử, tự động để chỉ dẫn phương tiện thủy đi lại trên luồng. Theo đó, tại một số vị trí báo hiệu mực nước biến động theo thời gian, cho phép dùng các biển báo điện tử có chữ phát sáng hoặc không phát sáng để thông báo các thông tin liên quan đến tình hình luồng lạch, chỉ dẫn việc đi lại của phương tiện để đảm bảo an toàn, xác định khu vực có công trường đang hoạt động trên tuyến đường thủy nội địa. Quy chuẩn nêu rõ: “*Tại các khoang thông thuyền của các công trình cầu vượt sông phải được bố trí thiết bị cảnh báo tình không tự động hoạt động liên tục 24/7 và kết nối trực tuyến, sơn vẽ thước nước ngược. Vào ban đêm, khoang thông thuyền phải được chiếu sáng bằng hệ thống đèn LED và được trang bị đầy đủ các báo hiệu, tín hiệu cảnh báo*”.

Một trong những bước đi mạnh mẽ trong ứng dụng CNTT của ngành hàng hải là việc triển khai dịch vụ công trực tuyến. Cục Hàng hải là cơ quan đi đầu trong việc tham gia thực hiện cơ chế một cửa Quốc gia ngay từ giai đoạn 1 (năm 2014). Tháng 7/2018, Cục tiếp tục triển khai mở rộng Cơ chế Một cửa quốc gia đối với 11 thủ tục hành chính lĩnh vực hàng hải trên Cổng thông tin một cửa quốc gia tại 25 cảng vụ hàng hải.

5.1.1.3. Tăng cường công nghệ đảm bảo an toàn hàng hải

Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải Việt Nam đã đưa ra các giải pháp CNTT nhằm đảm bảo an toàn hàng hải cho 2 tuyến luồng là Vũng Tàu - Thị Vải và Cái Mép - Thị Vải. Tại luồng Vũng Tàu - Thị Vải, các hoạt động được thực hiện gồm: hiện đại hóa hệ thống báo hiệu hàng

hải; xây dựng hệ thống trạm triều ký tự động; xây dựng hải đồ. Gần tương tự, với luồng Cái Mép - Thị Vải, CNTT được áp dụng cho các hoạt động: xây dựng hải đồ; xây dựng cổng thông tin điện tử cho cụm cảng Cái Mép Thị Vải.

5.1.1.4. Thủ tục điện tử cho tàu biển

Hiện tại người làm thủ tục đã sử dụng chữ ký số để khai báo hồ sơ điện tử thuận tiện, nhanh chóng. Tuy nhiên công tác giải quyết thủ tục điện tử chưa đạt 100% do một số loại tàu thuyền (tàu quân sự, đoàn lai,...) không có số IMO nên không khai báo được qua Cổng Thông tin một cửa quốc gia. Ngoài ra, thủ tục điện tử cho tàu biển chờ hàng xuất nhập khẩu chuyển cảng, tàu nước ngoài vận chuyển hàng nội địa mới được triển khai thực hiện từ tháng 7/2018. Trước thời điểm trên, các thủ tục này được thực hiện bằng phương thức thủ công (hồ sơ giấy).

Cảng vụ Thành phố Hồ Chí Minh đã đưa ra giải pháp tháo gỡ là nâng cấp thủ tục hành chính cho tàu thuyền ra vào cảng lên cấp độ 4, người sử dụng điền và gửi trực tuyến các mẫu văn bản đến cơ quan quản lý hành chính Nhà nước, các giao dịch trong quá trình xử lý hồ sơ và cung cấp dịch vụ được thực hiện trên môi trường mạng. Cụ thể, Cảng vụ đã sử dụng phần mềm nội bộ để cập nhật và lưu trữ thông tin về hồ sơ, giấy tờ của tàu thuyền đã vào cảng; chủ động kiểm tra hồ sơ, giấy tờ tàu biển và bằng cấp thuyền viên thông qua phần mềm nội bộ hoặc các trang thông tin điện tử của các cơ quan có thẩm quyền liên quan ngay khi nhận được bản khai qua Cổng Thông tin một cửa quốc gia để làm cơ sở giải quyết thủ tục cho tàu vào, rời cảng.

Trong trường hợp các hồ sơ, giấy tờ và bằng cấp chuyên môn của tàu biển, thuyền viên không có trong dữ liệu lưu trữ của phần mềm nội bộ và không tra cứu được trên các trang thông tin điện tử trong nước, quốc tế, cảng vụ sẽ thông báo đại lý tàu biển, người làm thủ tục để xuất trình hồ sơ kiểm tra. Việc xuất trình hồ sơ có thể được thực hiện thông qua nhiều hình thức như: gửi bản scan qua thư điện tử, gửi mã hồ sơ qua fax hoặc hình thức phù hợp khác (Zalo, Viber) để cảng vụ kiểm tra, xác minh và giải quyết thủ tục.

5.1.2. Ứng dụng công nghệ thông tin tại doanh nghiệp

5.1.2.1. Tình hình chung

Ngày nay, áp dụng CNTT trong lĩnh vực logistics không còn xa lạ, đây là yếu tố vô cùng quan trọng quyết định năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Vài năm trước đây, khái niệm logistics trong cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư hay còn gọi là "logistics 4.0" còn khá mơ hồ, đến nay đã dần được định hình rõ ràng hơn. Các công ty công nghệ đang có các chuyển biến tích cực nhằm vào hệ thống dịch vụ logistics trong nước, cả với tư cách nhà cung cấp giải pháp công nghệ hoặc thậm chí là nhà cung cấp dịch vụ. Ba năm gần đây được coi là năm đánh dấu những bước tiến đáng ghi nhận về ứng dụng CNTT trong logistics của Việt Nam, thể hiện qua việc gia tăng các giải pháp ứng dụng cục bộ, nhất là sự xuất hiện các

giải pháp tổng thể có tính tích hợp hệ thống, ứng dụng trí tuệ nhân tạo. Hiện có bốn mảng ứng dụng chính các công nghệ mới như sau:

Thứ nhất là các ứng dụng CNTT trong vận tải đường bộ với mục đích tối ưu hóa năng lực phương tiện, hoạch định và kiểm soát tuyến đường, lịch trình, thời gian, nâng cao tỷ lệ đầy xe hàng. Đây cũng chính là một hình thái của kinh tế chia sẻ. Sự nổi lên mạnh mẽ của các công ty như Grab, Be, Gojek³² đã thể hiện rõ dấu hiệu của làn sóng mới này.

Thứ hai là các giải pháp tự động hóa kho hàng thương mại điện tử, giao hàng chặng cuối và chuyển phát nhanh. Trên thị trường hiện nay đã xuất hiện những ứng dụng đầu tiên của Lazada và đang tiếp tục thu hút sự chú ý và tham gia của nhiều công ty lớn trong ngành.

Thứ ba, một số công ty sản xuất lớn cũng cho ra mắt những hệ thống điều hành kết hợp tự động hóa sản xuất với các nguyên tắc sản xuất tinh gọn, hoạt động rất hiệu quả. Nhà máy sản xuất của Samsung là một ví dụ điển hình với việc xuất hiện robot trong quá trình đưa linh kiện, bán thành phẩm, thành phẩm trong nhà máy, việc kiểm kê hàng bằng drone,...

Cuối cùng, một số ít nhà bán lẻ trong nước đang triển khai ứng dụng kết hợp giữa hệ thống thông tin - tự động hóa - trí tuệ nhân tạo trong quản lý chuỗi cung ứng từ khâu thu mua tới khâu phân phối đến người tiêu dùng cuối cùng.

Mặc dù xu hướng ứng dụng CNTT đang rất mạnh mẽ như vậy, nhưng chưa nhiều doanh nghiệp logistics nội địa đầu tư nghiên cứu và ứng dụng công nghệ mới trong hoạt động của mình. Trình độ ứng dụng CNTT của các doanh nghiệp logistics Việt Nam đang ở mức độ thấp, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải đường bộ - hiện đang chiếm gần 80% thị phần vận tải nội địa. Đây là một trong những yếu tố khiến cho các doanh nghiệp Việt Nam khó có thể vận hành một cách có hiệu quả, tối ưu chi phí và cải thiện chất lượng dịch vụ.

Hiện nay, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam đang cung cấp từ 2 đến 17 dịch vụ logistics khác nhau, trong đó chủ yếu là dịch vụ giao nhận, vận tải, kho hàng, chuyển phát nhanh và khai báo hải quan. Khoảng 50%-60% doanh nghiệp đang ứng dụng các loại hình công nghệ khác nhau, tùy theo quy mô và tính chất dịch vụ của từng doanh nghiệp. Khó khăn lớn nhất cho doanh nghiệp trong áp dụng CNTT là khả năng tài chính. Dưới đây là thống kê tình hình ứng dụng CNTT của các doanh nghiệp thuộc Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA).

32 Tên cũ là Go Việt, đổi tên từ tháng 8/2020

Bảng 2. Áp dụng CNTT của các doanh nghiệp thành viên VLA

STT	Ứng dụng CNTT	Thực hiện (%)	Kỳ vọng thực hiện trong tương lai gần (%)	Không có nhu cầu (%)
1	Logistics thông minh (Smart logistics)	6,1	29,7	64,2
2	Logistics xanh (Green logistics)	5,4	27	67,6
3	Logistics cho TMĐT (E-Logistics)	10,8	27	62,2
4	TMĐT (E-Commerce)	15,5	23,6	60,8
5	Logistics điện toán đám mây (Cloud Logistics)	10,8	23,6	65,5
6	Theo dõi và truy xuất (Tracking & Tracing)	38,5	14,9	46,6
7	Hệ thống quản lý giao nhận (Forwarding Management System)	41,9	14,9	43,2
8	Quản lý đơn hàng (Order management)	16,9	20,3	62,8
9	Quản lý nhân sự (Human resource management)	26,4	20,9	52,7
10	Hệ thống quản lý kho hàng (Warehouse Management System)	34,5	20,3	45,3
11	Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI-Electronic Data Interchange)	31,8	14,9	53,4
12	Hệ thống quản lý vận tải (TMS-Transport Management System)	37,6	22,1	40,3
13	Khai báo hải quan (Customs Declaration)	75,2	5,4	19,5
14	Soi mã vạch (Barcode scanning)	27	24,3	48,6
15	Nhận dạng bằng sóng vô tuyến (Radio Frequency Identification - RFID)	4,7	18,9	76,4

Nguồn: VLA (2020)

5.1.2.2. Ứng dụng CNTT tại một số doanh nghiệp điển hình

Các doanh nghiệp logistics lớn đều có các ứng dụng CNTT hiện đại.

Công ty TNHH Fixmart Franchise là một trong những doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận xuất - nhập khẩu và phân phối hàng tiêu dùng với quy mô lớn. Trước đây hàng hóa được nhân viên quản lý bằng cách thủ công. Hiện nay, công ty sử dụng các ứng dụng logistics với một thiết bị cầm tay giúp giảm rất nhiều công sức và thời gian, thay vì 7 người làm như trước, nay chỉ cần 3 người vẫn đáp ứng được nhu cầu công việc.

Công ty TNHH An Lợi là nhà cung cấp chuỗi dịch vụ logistics cho các công ty sản xuất điện

tử của Nhật Bản như Canon, Brother, Nissei,... Công ty đang áp dụng phương pháp quản lý tồn kho thông qua hình thức vận chuyển milkrun, được minh họa cụ thể như sau: Chuyển xe gom hàng từ nhiều địa điểm khác nhau theo thời gian và số lượng đã được định trước, sau đó chuyển về nhà máy và đưa thẳng vào trong dây chuyền sản xuất, lắp ráp ngay, giảm thời gian, diện tích lưu kho. Ngoài ra, ứng dụng công nghệ còn giúp tăng hiệu quả công tác vận hành cũng như quản lý và điều phối xe tải hàng ngày.

Hai doanh nghiệp nêu trên nằm trong số những đơn vị sử dụng nền tảng hệ thống quản lý kho bãi và vận tải từ Công ty cổ phần Giải pháp chuỗi cung ứng Smartlog, một đơn vị khởi nghiệp trong lĩnh vực logistics. Với những giải pháp hữu ích trong lĩnh vực logistics, Smartlog đã nhận được giải Sao Khuê 2019 do Hiệp hội Phần mềm và Dịch vụ công nghệ thông tin Việt Nam trao tặng.

Đầu năm 2019, Công ty TNHH Linfox Logistics Việt Nam (100% vốn đầu tư từ Australia) đã đưa vào hoạt động Linfox Warehouse với diện tích 100.000 m² tại Khu công nghiệp VSIP Bắc Ninh. Cơ sở mới là một phần trong quan hệ đối tác chiến lược với công ty Unilever. Đây là một trong những kho và trung tâm phân phối lớn nhất tại miền Bắc với công suất 70.000 pallet, diện tích sàn kho 60.000 m² phù hợp cho nhiều đối tượng khách thuê. Linfox Warehouse được trang bị công nghệ tối tân như: hệ thống quản lý kho Microlistics cùng các thiết bị vô tuyến dành cho nghiệp vụ kho vận; hệ thống đèn LED thông minh cảm ứng chuyển động nhằm giảm mức tiêu thụ năng lượng và tối thiểu hóa ảnh hưởng đến môi trường; hệ thống hứng nước mưa để tái sử dụng và giảm thiểu nguy cơ thấm ẩm³³.

Một doanh nghiệp khởi nghiệp khác trong lĩnh vực logistics là Công ty Cổ phần Abivin Việt Nam (thành lập năm 2015) đã vượt qua 40 doanh nghiệp khác để giành giải thưởng cao nhất của Cuộc thi World Cup Khởi nghiệp thế giới tại Hoa Kỳ năm 2019. Abivin từng là Quán quân trong Cuộc thi Khởi nghiệp sáng tạo quốc gia Techfest Vietnam 2018. Giải pháp của Abivin cung cấp giải quyết các vấn đề trong ngành logistics dựa trên nền tảng công nghệ phân tích dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo,... áp dụng thuật toán để tạo ra lộ trình nhanh nhất cho hàng trăm xe giao hàng, hàng nghìn đơn hàng trong vài giây. Phần mềm của Abivin có thể giúp tăng 30% khả năng giao hàng, tiết kiệm chi phí giao vận theo thời gian, cải thiện được tầm nhìn quản lý chuỗi cung ứng từ đầu đến cuối cho doanh nghiệp. Hiện Abivin đang hoạt động tại 4 quốc gia trên thế giới. Abivin vRoute do Abivin phát triển là nền tảng AI tối ưu hoá logistics giúp các doanh nghiệp tiết kiệm chi phí, tự động hoá các quy trình thủ công và quản lý chuỗi cung ứng từ đầu đến cuối. Việc sử dụng Abivin vRoute đã giúp doanh nghiệp logistics tiết kiệm khoảng 35% thời gian điều phối và lên kế hoạch vận chuyển; Tối ưu chi phí hoạt động vận hành; Tăng 95% khả năng bao quát chuyển hàng và đội xe. Đối với doanh nghiệp phân phối, Abivin vRoute giúp giảm 85% thời gian lên kế hoạch và điều phối hàng

³³ Nguồn: <http://www.baobacninh.com.vn/chi-tiet-phong-su-va-ghi-chep/-/details/20182/chu-tich-ubnd-tinh-nguyen-tu-quynh-du-le-khanh-thanh-nha-kho-linfox-warehouse> và <https://www.linfox.com/article/linfox-opens-new-warehouse-in-vietnam/>, tra cứu ngày 10/9/2020

ngày; tiết kiệm thời gian và chi phí cho hoạt động logistics; cải thiện lên tới 25% tỷ lệ đầy xe (Vehicle Fill Rate).

Tương tự Abivin, là một doanh nghiệp khởi nghiệp chuyên về lĩnh vực vận tải, Công ty TNHH Công nghệ Logivan đã huy động được 5,5 triệu USD từ quỹ đầu tư nước ngoài. Điểm mạnh trong sản phẩm của Logivan là ứng dụng trí tuệ nhân tạo, thuật toán so khớp xe tải và giá cả nhằm tối ưu hóa việc sử dụng các xe tải trống. Logivan được ví như “Uber của xe tải”, chuyên cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa giữa các tỉnh, thành phố của Việt Nam, trong năm 2018 đã kết nối hơn 22.000 đối tác vận tải, 10.000 chủ hàng đăng ký trên hệ thống của mình.

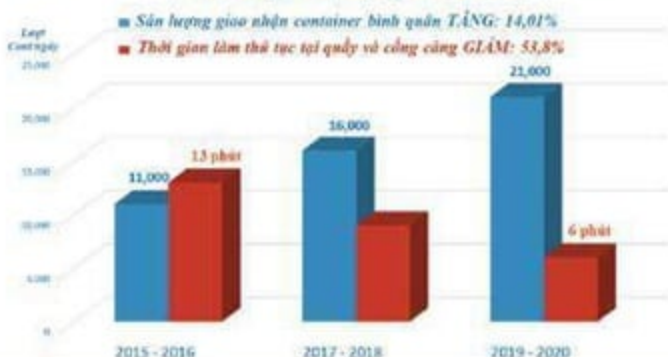
Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn đang có 92% thị phần xuất nhập khẩu hàng hóa thông qua vận chuyển container bằng đường biển tại khu vực phía nam, trên 50% thị phần trong cả nước (năm 2018) với sản lượng giao nhận bình quân đạt 19.000-21.000 lượt container/ngày. Cảng đã nghiên cứu và phát triển hệ thống cảng điện tử (e-Port) từ năm 2016, nhằm cung cấp công cụ cho khách hàng thực hiện các giao dịch thanh toán trực tuyến qua thẻ thanh toán nội địa (ATM) cá nhân và tài khoản ngân hàng của doanh nghiệp (internet banking), phát hành hóa đơn điện tử, đồng thời triển khai lệnh giao hàng điện tử (eDO) với các hãng tàu. E-Port giúp khách hàng chủ động khai báo thông tin giao nhận cho các lô hàng và đặc biệt kết nối thanh toán dịch vụ trực tuyến linh hoạt thông qua cổng Napas 24/24 với các hệ thống ngân hàng. E-Port giúp khách hàng và hãng tàu giảm được các công đoạn di chuyển, nhận chứng từ, quản lý giấy tờ thủ công; điện tử hóa quy trình làm việc, kiểm soát chặt chẽ hồ sơ, chứng từ giao nhận cũng như thanh toán, giảm ách tắc giao thông khi sản lượng hàng hóa giao nhận tăng cao cũng như tiết kiệm chi phí cho chủ hàng, hãng tàu và cảng. E-Port cũng làm giảm 2/3 số lượng nhân viên tại khu thủ tục. Tính đến ngày 25/6/2020, hầu hết các hãng tàu đã thực hiện lệnh giao hàng điện tử eDO với Cảng, loại bỏ lệnh giao hàng thủ công và thay đổi tập quán trong giao nhận hàng hóa, góp phần thực hiện thành công giao dịch điện tử trong hoạt động thương mại, giảm thiểu lượng giấy sử dụng trong giao nhận, góp phần to lớn trong công cuộc bảo vệ môi trường.

Hộp 5: Hiệu quả triển khai ePort-eDO tại Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn

Việc triển khai số hóa chứng từ vận tải, cụ thể là lệnh giao hàng điện tử (eDO) với các hãng tàu, chủ hàng xuất nhập khẩu, kết nối dữ liệu trực tuyến, thông suốt giữa ePort của Tân Cảng Sài Gòn và eDO của các hãng tàu đã tạo ra một sự thay đổi rất lớn, giúp tiết kiệm về thời gian, lao động và đặc biệt tránh nhiều rủi ro trong việc giao nhận và kiểm soát giao dịch. Lúc đầu, hoạt động trên được áp dụng cho cảng Tân Cảng Cát Lái, đến nay đã thực hiện cho các cơ sở cảng trong hệ thống Tân Cảng Sài Gòn, bao gồm: cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải (TCTT), cảng Quốc tế Tân Cảng Cái Mép (TCIT), cảng Quốc tế Tân Cảng - HICT tại Lạch Huyện.



HIỆU QUẢ TRIỂN KHAI EPORT – EDO Tại Cảng Tân Cảng – Cát Lái



Việc điện tử hóa tập quán giao nhận hàng hóa container nói riêng và hàng hóa nói chung tại các cảng biển sẽ góp phần giảm chi phí cho ngành logistics giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam. Tân Cảng Sài Gòn là một trong những điểm sáng tiên phong việc ứng dụng CNTT hiện đại hóa quy trình sản xuất, thủ tục, có sức lan tỏa mạnh mẽ đến tiến trình hiện đại hóa các cảng biển tại Việt Nam. Thành công của ePort tại Tân Cảng Sài Gòn góp phần tích cực cho việc triển khai giải pháp nền tảng công nghệ cho dịch vụ logistics phục vụ hiệu quả cho việc trao đổi dữ liệu giữa các bên liên quan, bao gồm các cơ quan chính phủ, các hãng tàu biển, các công ty logistics, cùng các bên liên quan thúc đẩy nhanh lộ trình xây dựng nền kinh tế số và xã hội số của Việt Nam.

Tháng 9/2019, cảng Hải Phòng cũng đã triển khai thử nghiệm ứng dụng eDO, giúp doanh nghiệp khách hàng, hãng tàu diễn ra nhanh chóng, tiết kiệm chi phí. Chủ hàng không cần đến hãng tàu để lấy D/O bản giấy như trước đây mà xuống thẳng cảng nhận hàng thông qua giao dịch điện tử từ hãng tàu gửi cho cảng. Từ tháng 11/2019, cảng đã chuyển sang phát hành hóa đơn điện tử thay vì hóa đơn giấy (truyền thống) tại cảng Chùa Vẽ và cảng Tân Vũ. Đến cuối tháng 12/2019, cảng đã hoàn thành lắp đặt hệ thống tự động kiểm soát và giao nhận container nhập tàu tại cảng Tân Vũ và đưa vào vận hành thử nghiệm. Hệ thống tự động kiểm soát và giao nhận container nhập tàu thiết lập vận hành thử nghiệm bao gồm 2 điểm kiểm tra đặt tại các trục tuyến giao thông chính trong cảng. Hệ thống hoàn thành có chức năng tự động chụp ảnh 4 mặt của container (2 cạnh sườn trái, phải container, 1 đuôi xe, 1 nóc container; tự động nhận dạng số container; giao tiếp với phần mềm nghiệp vụ quản lý điều hành cảng; tích hợp dữ liệu và mã container nhận dạng; cung cấp hình ảnh, tình trạng container nhập tàu qua website cho hãng tàu, khách hàng. Hệ thống tự động này giúp nâng cao chất lượng giao nhận container, cung cấp hình ảnh tình trạng container rõ nét và chính xác, đáp ứng yêu cầu của hãng tàu, khách hàng. Các thao tác được thực hiện thông qua hệ thống nhận diện tự động, giảm nhân lực giao nhận tại tuyến cầu tàu, giảm thiểu rủi ro, sai sót trong giao nhận, đảm bảo tính ổn định, chuẩn hóa và an toàn trong khai thác.

5.1.3. Áp dụng blockchain trong logistics và chuỗi cung ứng tại Việt Nam

FPT đưa ra giải pháp Akachain áp dụng blockchain nhằm truy xuất nguồn gốc hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam. Akachain cho phép quản lý hiệu quả logistics toàn chuỗi, từ xử lý đơn hàng, quản lý chất lượng, đóng gói, kho bãi đến phân phối. Trong toàn chuỗi, thông tin về hàng hóa được truy xuất và theo dõi tại bất kỳ thời điểm nào. Lĩnh vực nông nghiệp được coi là rất tiềm năng cho việc áp dụng công nghệ này. Lựa chọn công nghệ blockchain này cho phép kết hợp dễ dàng với Big data và công nghệ AI; đảm bảo bảo mật thông tin cao; tăng tốc độ các giao dịch.

Tháng 9/2020, Công ty Vietnam Blockchain Corp (VBC) đã triển khai giải pháp lệnh giao hàng điện tử (eDO) trên nền tảng công nghệ chuỗi khối (blockchain). Hiện tại giải pháp đã được triển khai trên nền Web và App trên Google Play (BeDO - VBC Logistics) và được ứng dụng thử nghiệm tại một số doanh nghiệp. Trong thời gian tới, giải pháp eDO sẽ được phát triển cho dịch vụ giao nhận vận tải hàng không và triển khai rộng rãi đến cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics³⁴.

Bên cạnh đó, mới đây, Chính phủ Nhật Bản và 20 công ty lớn nhất của Nhật (như Mitsubishi Corp., Mitsui & Co., Nippon Express, NYK Line, Mizuho Bank, Sompo Japan Insurance, Tokio Marine & Nichido Fire Insurance) đã giới thiệu một nền tảng kỹ thuật số - công nghệ blockchain để quản lý và tích hợp thông tin trong giao dịch thương mại, nhằm tăng cường mối quan hệ giữa Nhật Bản và ASEAN cũng như thúc đẩy số hóa các thủ tục thương mại.

³⁴ <https://logistics.vietnamblockchain.asia/welcome/>, tra cứu ngày 11/9/2020

Theo đó, Việt Nam sẽ là nước đầu tiên thực hiện việc chạy thử nghiệm hệ thống mới, sau đó sẽ được triển khai cho 9 nước thành viên trong khối ASEAN. Hệ thống sẽ xác định các điểm nghẽn tiềm ẩn trong chuỗi cung ứng bằng cách sử dụng trí tuệ nhân tạo để phân tích dữ liệu trong quá khứ liên quan đến các giao dịch, ví dụ: xác định nhà cung cấp thay thế hoặc công ty vận chuyển trong trường hợp chuỗi cung ứng bị gián đoạn. Nền tảng này sẽ giảm thiểu và loại bỏ nhu cầu trao đổi tài liệu bản cứng. Ví dụ, thông thường vận đơn (B/L) được phát hành thành ba bản chính, càng phát hành nhiều B/L thì nguy cơ gian lận, trộm cắp hàng hóa trái phép hoặc phát hành sai càng cao. Công nghệ blockchain sẽ cho phép các B/L gốc ở dạng phi vật chất được gửi một cách an toàn, giảm sự chậm trễ và rủi ro giả mạo. Công nghệ này cũng có thể giúp số hóa các thủ tục phát hành tín dụng thư của ngân hàng và các hợp đồng bảo hiểm thương mại.

5.2. Đào tạo nhân lực logistics

5.2.1. Đào tạo bậc đại học và sau đại học

Trong năm qua, các trường đại học tiếp tục xu hướng mở ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng, theo mã 7510605 của Bộ Giáo dục và Đào tạo (Thông tư số 24/2017/TT-BGDĐT). Trường đại học Công nghiệp và Trường đại học Trà Vinh là 2 trường gần đây nhất đã mở ngành logistics. Trường đại học Quy Nhơn cũng đang xem xét và xây dựng ngành này trong thời gian tới. Trường Đại học Kinh tế quốc dân đã điều chỉnh chương trình theo hướng mới - chương trình chất lượng cao, giảng dạy bằng tiếng Anh, có lấy chứng chỉ nước ngoài. Như vậy tính đến tháng 08/2020, trong số 286 trường đại học trên cả nước đã có 30 trường đại học tuyển sinh và đào tạo ngành/ hoặc chuyên ngành logistics. Thông tin thực tuyển sinh các chương trình đào tạo ngành và chuyên ngành của các trường chi tiết tại Phụ lục 2. So với năm trước, có một số trường giảm số lượng tuyển sinh, có một số trường tăng số lượng tuyển sinh. Tổng số chỉ tiêu cho ngành/ chuyên ngành này khoảng 3000 (cao hơn năm trước khoảng 200 chỉ tiêu).

Trong năm qua, một trong những điểm sáng của tăng cường tính thực tiễn trong đào tạo logistics là mô hình phòng thực hành mô phỏng logistics và quản lý chuỗi cung ứng của Trường đại học Thủ đô Hà Nội.

Hộp 6: Phòng thực hành mô phỏng logistics và quản lý chuỗi cung ứng của Trường đại học Thủ đô Hà Nội

Trường đại học Thủ đô Hà Nội (trên cơ sở nâng cấp từ Trường cao đẳng Sư phạm Hà Nội - trực thuộc UBND thành phố Hà Nội) là một trong những cơ sở giáo dục đại học tại miền Bắc đào tạo cử nhân ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Năm 2020, nhà trường đã triển khai xây dựng và hoàn thiện Phòng mô phỏng đào tạo logistics và quản lý chuỗi cung ứng tại Cơ sở 2 của trường (thôn Đặc Tài, xã Mai Đình, huyện Sóc Sơn, Hà Nội). Đây là một vị trí rất thuận lợi cho việc kết nối các hoạt động đào tạo, thực tế về logistics. Vị trí này chỉ cách sân bay Nội Bài 9 km và rất gần các khu công nghiệp Nội Bài, Quang Minh, Bắc Thăng Long, Thăng Long.



Phòng mô phỏng đào tạo của Trường đại học Thủ đô Hà Nội được chia thành 2 khu vực chính là phòng TMS - FMS và phòng SCM - WMS. Phòng TMS-FMS có chức năng mô phỏng - thực hành quản lý giao nhận vận tải quốc tế với các sơ đồ hệ thống vận tải và sơ đồ quy trình quản lý, phần mềm TMS, phần mềm FMS, màn hình trung tâm điều vận, điện thoại thông minh dùng cho tài xế đã có trang bị ứng dụng, thiết bị định vị vệ tinh GPS và một số lượng lớn mô hình các phương tiện vận tải, các thiết bị niêm phong (seal), các bộ biểu mẫu và chứng từ. Phòng thực hành SCM-WMS thực hiện chức năng mô phỏng - thực hành quản lý kho hàng và quản lý chuỗi cung ứng. Phòng được trang bị bộ mô phỏng kệ kho hàng, pallet, các thùng hàng, máy quét mã vạch cầm tay, máy in barcode để sinh viên có thể thao tác ngay tại chỗ với phần mềm WMS, sơ đồ cấu trúc các chuỗi cung ứng, báo cáo quản lý chuỗi cung ứng và mô tả chi tiết các chức năng trong quản lý chuỗi cung ứng cùng với phần mềm SCM.

Các phần mềm sử dụng tại Phòng mô phỏng đào tạo của nhà trường đều được xây dựng tương thích với các hoạt động quản lý logistics và quản lý chuỗi cung ứng thực tế tại các doanh nghiệp; đây là kết quả hợp tác của Trường Đại học Thủ đô Hà Nội với Công ty Cổ phần Starlinks và Công ty TNHH VILAS. Trong thời gian tới, nhà trường tiếp tục phát triển hệ thống Phòng mô phỏng đào tạo logistics và quản lý chuỗi cung ứng với hệ thống mô phỏng kho (kho thường, kho thương mại điện tử, kho lạnh), hướng đến không chỉ phục vụ đào tạo mà còn hoạt động như một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics.

Về đào tạo sau đại học, một chương trình liên kết giữa 3 đối tác là Trường đại học Giao thông vận tải Hồ Chí Minh, Trường đại học Solent (Vương quốc Anh) và Tân Cảng STC vừa được xây dựng và tuyển sinh từ năm 2020. Tân Cảng STC đặt ra mục tiêu góp phần phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực vận tải tại Việt Nam, do đó chương trình bao gồm nhiều chuyển tham quan, học tập thực tế trong và ngoài nước đảm bảo đem lại chương trình thực tế chất lượng cao cho sinh viên và học viên đến từ các doanh nghiệp. Đây được kỳ vọng là chương trình đào tạo sẽ thu hút nhiều sự chú ý của người học, do các chuyên ngành / ngành đào tạo bậc đại học về logistics và quản lý chuỗi cung ứng đã được triển khai tương đối nhiều trong thời gian qua.

5.2.2. Đào tạo logistics bậc cao đẳng

Về tuyển sinh và số lượng sinh viên được học về logistics và quản lý chuỗi cung ứng, theo Báo cáo số 2535/TCGDNN-ĐTQC của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội, ngày 28/11/2019, hiện có 32 trường cao đẳng có các chương trình đào tạo logistics và gắn với logistics với quy mô hàng năm từ 8.000-10.000 người học. Có 6 trường cao đẳng có chương trình đào tạo ngành/chuyên ngành logistics (bảng sau).

Bảng 3. Các trường cao đẳng có đào tạo ngành/chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng

TT	Tên trường	Ngành/ chuyên ngành	Hệ đào tạo	Tuyển sinh 2020	Tuyển sinh 2019
1	Trường Cao đẳng Đường sắt	Logistics	Trung cấp	35	cao đẳng: 35 trung cấp: 70
2	Trường Cao đẳng GTVT đường thủy I	Logistics	Cao đẳng	30	trung cấp: 35
3	Trường cao đẳng hàng hải I	Logistics Quản lý vận tải và dịch vụ logistics	Cao đẳng Trung cấp Sơ cấp Trung cấp	70 70 50 50	cao đẳng: 60 trung cấp: 50 sơ cấp: 50
4	Trường Cao đẳng VMU	Logistics	Cao đẳng	35	sơ cấp: 50
5	Trường Cao đẳng nghề GTVT Trung ương II	Logistics	Cao đẳng Trung cấp	20 30	trung cấp: 25
6	Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương V	Logistics	Cao đẳng	35	cao đẳng: 100 trung cấp: 80
7	Trường Cao đẳng Bách Khoa Đà Nẵng	Quản lý logistics	Trung cấp	20	20
8	Trường Cao đẳng nghề Đà Nẵng	Logistics	Cao đẳng	35	35
9	Trường Trung cấp Kinh tế - Kỹ thuật Đắk Lắk	Logistics	Trung cấp	70	70
10	Trường Cao đẳng Công nghệ Thủ Đức	Logistics	Cao đẳng	80	cao đẳng: 80 trung cấp: 20

TT	Tên trường	Ngành/ chuyên ngành	Hệ đào tạo	Tuyển sinh 2020	Tuyển sinh 2019
11	Trường TC Kinh tế - Kỹ thuật Nguyễn Hữu Cánh	Logistics	Trung cấp	70	70
12	Trường Cao đẳng Viễn Đông	Logistics	Cao đẳng	70	70
13	Trường Cao đẳng Lý Tự Trọng TP HCM	Logistics	Cao đẳng Trung cấp	60 30	cao đẳng: 30 trung cấp: 60
14	Trường Cao đẳng Kỹ thuật Nguyễn Trường Tộ	Logistics	Cao đẳng	20	20
15	Trường Cao đẳng Công nghệ Thông tin TP HCM	Logistics	Cao đẳng	N/A	40
16	Trường Cao đẳng Kinh tế TP HCM	Logistics	Cao đẳng Trung cấp	100 50	cao đẳng: 90 trung cấp: 25
17	Trường Cao đẳng GTVT Trung ương VI	Logistics	Cao đẳng	N/A	60
18	Trường Cao đẳng Kinh tế Đối ngoại	Logistics	Cao đẳng	110	300
19	Trường Cao đẳng Giao thông vận tải	Logistics	Cao đẳng	100	100
20	Trường Cao đẳng Thống kê II	Logistics	Trung cấp	25	25
21	Trường cao đẳng kinh tế - kỹ thuật Cần Thơ	Quản lý vận tải và dịch vụ logistics	Cao đẳng	35	40

Nguồn: Tổng hợp từ thông tin tuyển sinh của các trường năm 2019-2020 và 2020-2021

So với năm 2019, tổng số lượng tuyển sinh năm 2020 có xu hướng giảm. Xu hướng này không giảm đều ở mỗi trường mà tùy từng trường, có trường có số lượng tuyển sinh tăng, có trường có số lượng tuyển sinh giảm.

Bên cạnh đó, hàng năm các cơ sở giáo dục nghề nghiệp và doanh nghiệp còn đào tạo và bồi dưỡng kỹ năng cho người lao động trong lĩnh vực này từ 30.000 đến 40.000 lượt người. Các trường cao đẳng, trung cấp phía Nam và nhất là Thành phố Hồ Chí Minh khá năng động trong việc tiếp cận với đào tạo logistics. Nhóm các trường tiếp cận tới ngành chủ yếu từ 2 nhóm ngành là Kinh tế và Giao thông vận tải. Lý do là vì trong nhiều năm qua kể từ khi chưa mở ngành logistics thì các doanh nghiệp Thành phố Hồ Chí Minh thường tuyển nhân viên có chuyên ngành "kinh tế đối ngoại" - bậc đại học từ Trường đại học Ngoại thương, còn bậc cao đẳng chủ yếu từ Trường cao đẳng Kinh tế Đối ngoại.

Dự án Aus4Skills được tài trợ bởi Chính phủ Australia từ tháng 5/2017, đến nay vẫn là dự án lớn nhất dành cho các trường cao đẳng và trung cấp có đào tạo về lĩnh vực logistics tại Việt Nam. Trường cao đẳng Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh (HCE) là trường đầu tiên mở ngành logistics (từ 2018) và là một thành viên tích cực tham gia chương trình Aus4Skills. Hiện trường tuyển sinh logistics với 2 bậc trung cấp và cao đẳng, với số lượng trong chỉ tiêu khoảng 200 sinh viên. Khối cao đẳng ngành Giao thông vận tải và ngành gần như Trường

cao đẳng Cơ giới và Thủy lợi Đồng Nai cũng tích cực tham gia với phân ngành vận tải (đường bộ, đường biển, đường thủy, máy xếp dỡ). Trường cao đẳng Công nghệ Thủ Đức cũng là trường tích cực và có chuyên môn quản lý kho hàng với hệ thống thực hành được thiết kế thích hợp. Ngoài khu vực Thành phố Hồ Chí Minh thì các tỉnh, thành phố phía Nam còn gặp khó khăn trong mở ngành và đào tạo logistics.

Với dự án Au4Skills, rất nhiều giảng viên đến từ các trường cao đẳng và một số trường đại học đã tham gia các khóa đào tạo, nâng cao kỹ năng chuyên môn.

5.2.3. Hoạt động đào tạo nhân lực logistics ngắn hạn

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

Một số cơ sở đào tạo nhân lực về logistics có thể kể đến như Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics (VLI - thuộc VLA), Viện Logistics Việt Nam (VIL), Viện Đào tạo Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng EDINS, Trung tâm Đào tạo logistics Tiểu vùng Mê Kông - Nhật Bản tại Việt Nam. Điểm mạnh của các cơ sở đào tạo này là cung cấp những khoá học mang tính thực tiễn cao, đạt chuẩn quốc tế, đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp sử dụng nhân lực, thậm chí thiết kế riêng chương trình đào tạo ngắn hạn theo yêu cầu đặc thù của mỗi doanh nghiệp. Tuy nhiên, khó khăn chung của các cơ sở đào tạo này là phải tự túc toàn bộ nên cần nguồn lực lớn để phát triển quy mô. Giảng viên phần lớn là kiêm nhiệm công việc giảng dạy nên mặc dù có nhiều kinh nghiệm thực tiễn nhưng thường hạn chế về phương pháp sư phạm và trình độ chuyên môn.

5.2.4. Hoạt động tự đào tạo tại các doanh nghiệp

Tự đào tạo vẫn là hình thức phổ biến trong năm qua tại các doanh nghiệp. Do khó tìm được nguồn nhân lực chuyên nghiệp, chất lượng cao để đáp ứng yêu cầu thực tế nên phần lớn các doanh nghiệp phải tự đào tạo bổ sung kiến thức, kỹ năng cho nhân viên theo điều kiện hiện có. Các hình thức tự đào tạo phổ biến tại doanh nghiệp Việt Nam hiện nay bao gồm: đào tạo qua công việc do nhân viên có kinh nghiệm hướng dẫn nhân viên mới, các chương trình đào tạo nội bộ do doanh nghiệp tự xây dựng và mời chuyên gia về đào tạo tại doanh nghiệp. Cử nhân lực logistics tham gia các khóa đào tạo ngắn hạn và dài hạn bên ngoài doanh nghiệp cũng có xu hướng tăng lên để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao đối với hoạt động logistics tại doanh nghiệp.

5.2.5. Mạng lưới Đào tạo Logistics

Số trường tham gia Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam đến thời điểm hiện tại là 60, trong đó có khoảng 50 trường đại học, còn lại là các trường cao đẳng và viện đào tạo. Năm nay, Mạng lưới ghi nhận sự tham gia của một số trường đại học như Trường Đại học Trà Vinh, Trường Đại học Quy Nhơn, Trường đại học Văn Lang, Trường đại học Công đoàn, Trường đại học Thủy lợi, Trường Đại học Kinh tế và Quản trị kinh doanh (Đại học Thái Nguyên).

Số lượng cá nhân tham gia Mạng lưới cũng tăng hơn so với năm trước với sự tham gia của các thành viên là các giảng viên, nhà nghiên cứu, hay doanh nhân, có quan tâm đến lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng.

Do dịch Covid-19 nên một số hoạt động thường niên của Mạng lưới bị đẩy lùi tiến độ so với năm 2019. Mạng lưới vẫn duy trì các hoạt động Tọa đàm “Khởi nghiệp cùng Logistics” và Cuộc thi “Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2020” (VNYLT 2020), thu hút đông đảo sự tham gia của sinh viên và các doanh nghiệp, tổ chức.

5.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics

5.3.1. Công tác thông tin

+ Diễn đàn Logistics Việt Nam: Diễn đàn Logistics Việt Nam đã trở thành một sự kiện thường niên về ngành logistics Việt Nam do Bộ Công Thương tổ chức với sự tham gia của Lãnh đạo Chính phủ và các Bộ, Ngành cũng như sự tham gia của các tổ chức quốc tế như World Bank, cộng đồng doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, doanh nghiệp thương mại điện tử... Hàng năm, Diễn đàn công bố Báo cáo Logistics Việt Nam với các nội dung phân tích tình hình hoạt động ngành logistics Việt Nam trong một năm cũng như cơ hội và xu hướng phát triển của ngành logistics trong tương lai. Diễn đàn Logistics Việt Nam 2019 được tổ chức vào ngày 22 và 23 tháng 11 năm 2019 tại Đà Nẵng do Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ chủ trì, với 01 phiên toàn thể mang chủ đề “Logistics hỗ trợ nâng cao giá trị nông sản” và 02 phiên chuyên đề “Logistics kết nối hành lang kinh tế Đông - Tây” và “Kinh tế chia sẻ trong logistics” cùng với các hoạt động khảo sát thực tế và kết nối doanh nghiệp bên lề.

Diễn đàn Logistics Việt Nam 2020 (VLF 2020) dự kiến diễn ra ngày 27 và 28 tháng 11 tại Hà Nội với chủ đề chính “Cắt giảm chi phí logistics, cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế”.

+ Trang tin điện tử Logistics Việt Nam: Trang tin điện tử logistics.gov.vn là trang tin điện tử thuộc quản lý của Bộ Công Thương, đi vào hoạt động từ năm 2017. Trang tin có vai trò tổng hợp thông tin ngành logistics và các hoạt động liên quan, cơ sở dẫn lại từ nguồn thông tin chính thức của các cơ quan, báo chí trong và ngoài nước nhằm thực hiện nhiệm vụ tuyên truyền, phổ biến thông tin, kiến thức về ngành logistics qua đó phục vụ quản lý nhà nước,

hỗ trợ hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp; hoạt động nghiên cứu, đào tạo trong lĩnh vực logistics cũng như kết nối giao thương, đầu tư cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics. Cụ thể:

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

Đặc biệt, trang tin luôn cập nhật tình hình và tác động của Covid-19 đến ngành logistics thế giới như Báo cáo logistics của Châu Âu, Hoa Kỳ, ASEAN, qua đó góp phần tạo kênh thông tin chia sẻ giá trị và tin cậy. Đến nay, trang tin đã đạt số lượng 1.028.376 lượt người truy cập (tăng gần gấp đôi so với cùng kỳ năm 2019), là một trong những địa chỉ cung cấp thông tin chuyên sâu uy tín về logistics.

+ Chương trình Việt Nam Logistics trên kênh VTV9: Chương trình tập trung phản ánh, bình luận các vấn đề liên quan đến logistics như vận tải, kho bãi, hải quan, nguồn nhân lực, các dịch vụ đi kèm trên cả nước. Trong năm 2020, kênh truyền hình này tiếp tục có nhiều chương trình về ngành dịch vụ logistics và thực hiện công tác truyền thông cho ngành dịch vụ logistics một cách hiệu quả. Một số phóng sự về logistics đáng chú ý được phát trên VTV9 năm 2020 bao gồm:

- ✓ Xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh trở thành trung tâm Logistics của khu vực
- ✓ Bài học cho Logistics Việt Nam sau sự cố chìm tàu
- ✓ Xu hướng phát triển kho hàng Việt Nam
- ✓ Logistics Việt Nam thích ứng với Covid-19
- ✓ Phát triển dịch vụ hoàn tất đơn hàng cho thương mại điện tử
- ✓ Hoàn thiện dịch vụ Giao hàng chặng cuối
- ✓ EVFTA và cơ hội bứt phá cho logistics Việt Nam
- ✓ Covid-19 và công cuộc Chuyển đổi số ngành logistics Việt Nam
- ✓ Nâng cao năng lực cụm cảng Cái Mép-Thị Vải

- ✓ Đào tạo lao động nghề logistics hậu Covid-19 và logistics tăng tốc cùng thương mại điện tử
- ✓ Tối ưu hoá hiệu suất sử dụng container
- ✓ Tăng tần suất tuyến nội Á cập cảng Cái Mép - Thị Vải
- ✓ Bàn về chi phí nâng hạ container cảng biển Việt Nam

+ Tạp chí Vietnam Logistics Review: Tạp chí Vietnam Logistics Review được thành lập và phát hành số đầu tiên vào tháng 11 năm 2007 - Cơ quan chủ quản là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA). VLR là tạp chí chính thống duy nhất hiện nay chuyên ngành logistics được Bộ Thông tin và Truyền thông cấp giấy phép hoạt động báo chí. VLR có số lượng ấn bản phát hành lớn; cùng nhiều chuyên mục có các nội dung chuyên sâu, các trang mục thời sự được cập nhật nhanh trong lĩnh vực logistics, xuất nhập khẩu và toàn cảnh kinh tế. Tạp chí đạt quy chuẩn quốc tế với mã ISSN 2354-0796; cùng trang tin điện tử www.vlr.vn có nội 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 2020 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. Bên cạnh đó, còn có các bài viết về các tranh chấp, vụ kiện tiêu biểu liên quan đến hoạt động dịch vụ logistics như: Tranh chấp về điều kiện kinh doanh chuẩn của VLA; Những bài học về tranh chấp giao nhận vận tải; Vận đơn thời Covid-19; Incoterms 2020; Các trường hợp bất khả kháng; các vụ trục lợi bảo hiểm... Ngoài ra, VLR còn có các bài viết cập nhật kịp thời các cơ hội, thách thức phát triển từ Hiệp định EVFTA: Cam kết trong EVFTA và cơ hội cho xuất nhập khẩu Việt Nam; Hiệp định EVFTA: "Chiếc vé thông hành" có trả phí; Cam kết trong EVFTA và cơ hội cho xuất nhập khẩu Việt Nam; EVFTA và cơ hội của ngành vận tải biển Việt Nam; ...

- *Về cập nhật xu hướng mới của ngành logistics, chuỗi cung ứng toàn cầu trước ảnh hưởng của dịch Covid-19:* điển hình là một số bài viết như sau - Ngành vận tải đường bộ sau dịch Covid-19; Hàng không Việt Nam gượng dậy sau Covid-19; Làn sóng dịch chuyển chuỗi cung ứng; Thương mại điện tử trước tác động của Covid-19; Đường bay vận chuyển hàng trực tiếp từ Việt Nam tăng vọt; Xây dựng khả năng phục hồi chuỗi cung ứng; Cập nhật các xu hướng công nghệ mới ứng dụng trong hoạt động vận tải; vận tải đường bộ xuyên biên giới, vận tải biển...

- *Truyền thông mạnh mẽ về yêu cầu tất yếu, vai trò trọng mang tính quyết định của việc chuyển đổi số trong hoạt động của doanh nghiệp, của Chính phủ:* tại một số bài viết - Cổng Dịch vụ công Quốc gia tạo thuận lợi cho doanh nghiệp; Thanh toán nguyên liệu không tiền mặt: Thẻ thanh toán xăng dầu điện tử; Chuyển đổi số trong ngành logistics; chuyển đổi nhằm thúc đẩy tăng trưởng; Đẩy mạnh áp dụng Lệnh giao hàng điện tử; Làm việc từ xa: Định hình xu thế hoạt động doanh nghiệp trong tương lai;

- Các chủ đề về dịch vụ logistics: duy trì thường xuyên các bài viết quảng bá, kết nối các doanh nghiệp trong ngành logistics; Khai thác các chủ đề về: logistics xanh, công nghệ chuyển đổi số, hải quan điện tử, hội nhập quốc tế; Đồng hành, phản ánh kịp thời các khó khăn, vướng mắc của doanh nghiệp, đặc biệt là từ dịch Covid-19... Nhiều nội dung khác gắn với sự kiện kinh tế nổi bật của đất nước và doanh nghiệp Việt Nam.

+ Kênh VOV Giao thông: Xác định tiềm năng thế mạnh về logistics tại khu vực phía Nam là rất lớn và trở thành một ngành kinh tế đem lại hiệu quả cao trong hội nhập quốc tế, thời gian qua, Kênh VOV Giao thông đã làm tốt công tác thông tin tuyên truyền về lĩnh vực này. Trong các chương trình Giờ Cao điểm hàng ngày, với lượng thính giả tương tác rất cao, VOV Giao thông đều dành ít nhất 01 thông tin liên quan đến logistics tại phía Nam và cả nước. VOV Giao thông đã phối hợp với Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam và Sở Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh tổ chức một số diễn đàn chuyên sâu, thời lượng 60 phút, trong chương trình “Diễn đàn 91- bình luận và chia sẻ” với các chủ đề:

- ✓ Logistics - đừng để mãi là tiềm năng
- ✓ Phát triển giao thông thủy ở Đồng bằng sông Cửu Long gắn với logistics, hãy hành động thực chất
- ✓ Cảng biển, cảng sông phát triển thế nào để phục vụ logistics.

5.3.2. Một số hội nghị, hội thảo, hoạt động tuyên truyền về logistics trong năm 2020

Hưởng ứng đề nghị của Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) đã gửi công văn kêu gọi hội viên và doanh nghiệp logistics, đặc biệt là doanh nghiệp có kho lạnh và kho mát, giảm chi phí logistics 10-20% để hỗ trợ doanh nghiệp xuất khẩu nông sản đang có hàng hóa tại cửa khẩu Việt Nam - Trung Quốc.

VLA cũng thường xuyên cập nhật thông tin cho Hội viên từ chuyên gia, báo chí trên website, fanpage hiệp hội về lĩnh vực liên quan đến logistics, đặc biệt là tác động của dịch Covid-19 đến doanh nghiệp, Cụ thể: Theo dõi hợp đồng “Bất khả kháng” vì dịch; Hợp tác đẩy mạnh tạo thuận lợi thương mại; Coronavirus và hạn chế rủi ro trong giao nhận, vận tải; Các doanh nghiệp logistics giảm chi phí lưu kho 10-20% để hỗ trợ tiêu thụ nông sản... VLA đã xây dựng và khuyến nghị Hội viên áp dụng BCP (Business Continuity Plan - Kế hoạch đảm bảo kinh doanh không gián đoạn trong giai đoạn giãn cách xã hội do Covid-19), giúp đảm bảo an toàn cho nhân viên, khách hàng, đối tác khi có những rủi ro bất chợt như thiên tai, dịch bệnh... đồng thời giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Để hỗ trợ hội viên sau dịch Covid-19, VLA đã kết nối thông tin hội thảo trực tuyến với chủ đề: “Cách thức để các Doanh nghiệp giao nhận vận tải hàng hóa sống sót qua dịch Covid-19 và quay trở lại mạnh mẽ hơn xưa”.

Bên cạnh đó, các hội thảo khác do các cơ quan Nhà nước (Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, ...), các hiệp hội, các tổ chức quốc tế, các doanh nghiệp... cũng diễn ra sôi nổi từ đầu năm như:

- Hội thảo *"Về việc phụ thu giá nhiên liệu lưu huỳnh có hàm lượng thấp của các hãng tàu nước ngoài, đại lý hãng tàu đối với hàng hóa nhập khẩu tại Việt Nam"* do Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức ngày 9/1/2020.
- Hội thảo *"Báo cáo Phát triển Việt Nam (VDR) 2019: Việt Nam - Kết nối vì Phát triển và Thịnh vượng chung"* do Ngân hàng Thế giới (World Bank) tổ chức ngày 15/1/2020. Hội thảo đã công bố Báo cáo, trong đó có thông tin về dịch vụ logistics và đưa ra 9 khuyến nghị cho việc phát triển logistics Việt Nam: Cần thay đổi quan điểm về giao thông và không gian để hỗ trợ các chuỗi giá trị quan trọng; Sắp xếp lại mạng lưới các cửa khẩu quốc tế; Tạo ra các vùng kinh tế trọng điểm dọc theo hành lang mới; Nâng cấp kết nối mềm để phục vụ thị trường trong nước; Rà soát kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics tại các thành phố; Kết nối giữa vùng mật độ thấp với thị trường; Bổ sung kết nối với các hỗ trợ kinh tế và xã hội; Đầu tư vào khả năng phục hồi thông minh dựa trên mức độ quan trọng và rủi ro; Thúc đẩy vận tải đa phương thức như một chiến lược bền vững.
- Hội thảo quốc tế *Enhancing competence of Japan - Mekong Regional Logistics Training Center in Viet Nam (JMLTC)* với chủ đề *"Situation and solutions to develop the logistics connection network and multimodal transport in CLMV and the region"* do Trường Đại học Hàng hải Việt Nam và Trung tâm Đào tạo logistics Tiểu vùng Mekong - Nhật Bản tổ chức vào ngày 05-06/02/2020.
- Hội thảo *"Tình hình dịch corona ảnh hưởng đến hoạt động logistics"* do Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, với sự tham dự của rất nhiều Hiệp hội doanh nghiệp vào 12/02/2020 với sự tham gia của AmCham, EuroCham, Hiệp hội Doanh nghiệp Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Hiệp hội Doanh nghiệp Vừa và Nhỏ, Hiệp hội Doanh nghiệp trẻ, Hiệp hội Dệt May, Hiệp hội Xuất khẩu Nông sản Việt Nam, ...
- Hội thảo trực tuyến với Ban Thư ký ASEAN, Bộ Giao thông vận tải, VLA và chuyên gia dự án ARISE vào ngày 19/3/2020, về việc thực hiện Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức (AFAMT) tại Việt Nam.
- Hội thảo *"Phát triển ngành dịch vụ logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh"* do Sở Công Thương Thành phố Hồ Chí Minh phối hợp cùng Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) đồng tổ chức vào ngày 20/03/2020.
- Hội thảo trực tuyến với Ủy ban LIRC (Hội đồng tư vấn ngành logistics) về ảnh hưởng của dịch Covid-19 tới hoạt động đào tạo của ngành logistics vào ngày 28/4/2020.

- Đoàn khảo sát thực tế do Cục Xuất Nhập Khẩu (Bộ Công Thương) tổ chức vào ngày 06/5/2020 tại Trung tâm logistics FM Logistic (VISIP Bắc Ninh); Tân Cảng Quế Võ ICD; Trung tâm logistics Thăng Long (Hưng Yên) và Trung tâm logistics Hateco (Hà Nội).
- Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam dự Hội thảo trực tuyến với FIATA (Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế) về công tác tổ chức hội nghị RAP ở Đà Nẵng vào tháng 6/2020 và nhận được thông tin hoãn việc tổ chức Hội nghị này sang năm 2021 do ảnh hưởng của Covid-19.
- Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC) cùng với Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) tổ chức Hội thảo *"Thương mại Quốc tế theo Hiệp định Thương mại Tự do Liên minh Châu Âu - Việt Nam trong dịch Covid-19: Tìm cơ hội trong nghịch cảnh"* tại trụ sở VCCI tại Hà Nội vào ngày 17/06/2020.
- Hội thảo tổng kết *"Dự án hỗ trợ kỹ thuật xây dựng hệ thống thống kê vận tải và logistic tại Việt Nam"* do Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải, Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức vào ngày 30/6/2020 tại Hà Nội.
- Hội nghị trực tuyến *"Cắt giảm chi phí logistics cho nông sản"* vào ngày 09 tháng 7 năm 2020 do Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương phối hợp với Hiệp hội Nông nghiệp số Việt Nam (VIDA) và Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) tổ chức.
- Ngày 11/07/2020, tại Cơ sở 2 Trường Đại học Văn Lang, Khoa Thương mại tổ chức Hội thảo *"Ngành Logistics - Chuỗi cung ứng của Việt Nam trong bối cảnh mới"*, giúp sinh viên tìm hiểu bối cảnh và triển vọng phát triển ngành Logistics sau dịch Covid-19.
- Ngày 30/7, tại Hà Nội, Hiệp hội Doanh nghiệp Châu Âu tại Việt Nam (EuroCham) phối hợp với Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức hội thảo *"Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - EU: Cơ hội và thách thức của ngành hàng hải"*.
- Hội thảo trực tuyến *"Dự án Chương trình Logistics đô thị ở Châu Á"* do quỹ Tamasek (Singapore) tài trợ với sự tham gia gồm: Trường đại học Ngoại Thương, Trường đại học Giao thông vận tải, Trường đại học Thương mại, Bộ Công Thương và VLA. Thời gian tiến hành dự án là từ tháng 8/2020.
- Hội nghị tập huấn trực tuyến *"Logistics và thương mại nông sản"* do Cục Xuất nhập khẩu phối hợp với VIDA và VLA tổ chức ngày 15/8/2020.
- Hội thảo *"Xúc tiến đầu tư và phát triển dịch vụ logistics Đà Nẵng"* do UBND thành phố Đà Nẵng tổ chức vào ngày 21/8/2020.
- Hội thảo *"Đổi mới - Sáng tạo trong Chuỗi cung ứng và Logistics"* do Viện Đổi mới sáng tạo thuộc Trường Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh (UEH) tổ chức vào ngày 12/09/2020 tại Thành phố Hồ Chí Minh.

5.4. Hợp tác quốc tế về logistics

5.4.1. Các hoạt động trao đổi đoàn

Mặc dù bị ảnh hưởng bởi Covid-19, năm 2020 vẫn chứng kiến bước phát triển tích cực trong quan hệ hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics. Các hoạt động trao đổi đoàn diễn ra trong bối cảnh dịch Covid-19 với hình thức kết nối trực tuyến là chủ yếu vẫn tạo ra những kết quả hợp tác đáng khích lệ, thể hiện khả năng ứng phó trước mọi tình huống của ngành logistics Việt Nam. Cụ thể, đã có những văn bản hợp tác ghi nhớ và hợp tác giữa các Bộ Ngành, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam với các Tổ chức, Hiệp hội quốc gia trong khu vực và quốc tế.

VLA với vai trò là Hiệp hội quốc gia, đại diện cho cộng đồng doanh nghiệp ngành logistics Việt Nam cũng đã có những bước phát triển mạnh mẽ cả về số lượng lẫn chất lượng, đến nay đã có hơn 430 hội viên, bao gồm những doanh nghiệp đầu tàu của ngành logistics Việt Nam. Hiệp hội đang làm tốt vai trò đại diện, kết nối. Vai trò và vị trí của Hiệp hội ngày càng khẳng định, để cao ở trong nước cũng như trên trường quốc tế, tại Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận, Vận tải và Logistics Đông Nam Á (AFFA) và FIATA.

Được sự ủng hộ của Chính phủ và các Bộ ngành, vào tháng 9/2019, tại Cape Town, Nam Phi, Hiệp hội đã lần đầu tiên tham gia đăng cai tổ chức hội nghị toàn cầu của FIATA và tạo được ấn tượng mạnh mẽ tới các Hiệp hội bạn và Ban điều hành mở rộng của FIATA.



Ảnh: VLA phối hợp cùng cơ quan hợp tác quốc tế Đức tổ chức Hội thảo quốc gia về cấp chứng chỉ vận tải xanh cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải và logistics

Theo kế hoạch, VLA sẽ tiếp tục thực hiện đăng cai tổ chức Đại hội thường niên của Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận quốc tế (FIATA) vào năm 2023 (năm kỷ niệm 30 năm ngày thành lập Hiệp hội) tại Việt Nam và vận động cho việc này ở Busan, Hàn Quốc vào tháng 10/2020.

Tuy nhiên do ảnh hưởng của dịch Covid-19, Đại hội thường niên của FIATA tại Busan sẽ không được tổ chức và được lùi sang 2022. Đại hội thường niên tiếp theo, FWC 2021 sẽ được tổ chức tại Brussels vào tháng 10/2021 và tại đây, VLA sẽ đăng cai cho việc tổ chức FWC 2024.

Với những kết quả tích cực từ Cape Town (Nam Phi), cùng việc ký kết và thực thi EVFTA từ tháng 8/2020, với việc kiểm soát thành công dịch Covid-19, chắc chắn Việt Nam sẽ có nhiều cơ hội cho việc đăng cai những sự kiện logistics quốc tế có tầm ảnh hưởng toàn cầu của Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận quốc tế.

5.4.2. Hoạt động liên doanh, liên kết

Với những tác động từ dịch Covid-19 cũng như áp lực cạnh tranh gay gắt trên thị trường, không ít doanh nghiệp logistics tại Việt Nam đã thực hiện mua bán, sáp nhập (M&A) để tối ưu hóa chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường. Một số thương vụ M&A quan trọng đã được ghi nhận trong 2 năm 2019 và 2020.

Bảng 4. Một số thương vụ M&A lớn trong lĩnh vực logistics Việt Nam trong năm 2019 và 2020

STT	Người mua	Quốc gia/ Khu vực	Công ty mục tiêu	Tỷ lệ sở hữu/Giá trị (Triệu USD)	Năm
1	Công ty CP Transimex (TMS)	Việt Nam	Công ty Vinatrans Đà Nẵng	Hơn 50% vốn	2020
2	Công ty CP Transimex (TMS)	Việt Nam	Công ty CP Dịch vụ vận tải và thương mại (TJC)	Tăng sở hữu lên 41%.	2020
3	Công ty CP Giao nhận và vận chuyển Indotrans (ITL)	Việt Nam	Công ty CP Kho vận miền Nam (Sotrans)	Gần 97%	2020
4	Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC)	Việt Nam	Hợp đồng liên doanh với đối tác Suzue Nhật Bản		2019
5	Tập đoàn Sumitomo thông qua công ty con là SSJ Consulting Việt Nam	Nhật Bản	Công ty Gemadept Logistics	4 tỷ Yên (37 triệu USD) tương đương 10% vốn	2019
6	Công ty Symphony International Holdings	Châu Á	CTCP Giao nhận và Vận chuyển Indo Trans	42,6 triệu USD	2019
7	Mirae Financial Group và Naver	Hàn Quốc	Hai trung tâm logistics tại Khu công nghiệp Yên Phong, Bắc Ninh	53 tỷ Won (47,01 triệu USD)	2019

Nguồn: BBT tổng hợp

5.4.3. Đầu tư trực tiếp nước ngoài

Theo số liệu thống kê về dự án đầu tư trực tiếp ra nước ngoài trong lĩnh vực vận tải và kho bãi được cấp phép phân theo ngành kinh tế, lũy kế số dự án còn hiệu lực tính đến ngày 20/5/2020 là 856 dự án với tổng số vốn đăng ký là 5,137 tỷ USD, chiếm 2,67% trong tổng số dự án và 1,36% so với tổng số vốn các dự án trong các ngành.

Bảng 5. Đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Việt Nam theo ngành

(Lũy kế các dự án còn hiệu lực đến ngày 20/05/2020)

STT	Chuyên ngành	Số dự án	Tổng vốn đầu tư đăng ký (Triệu USD)
1	Công nghiệp chế biến, chế tạo	14.789	220.303,87
2	Hoạt động kinh doanh bất động sản	903	58.321,98
3	Sản xuất, phân phối điện, khí, nước, điều hòa	135	27.535,78
4	Xây dựng	1.730	13.918,38
5	Dịch vụ lưu trú và ăn uống	880	12.022,26
6	Bán buôn và bán lẻ; sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy	4.899	8.213,40
7	Vận tải kho bãi	856	5.137,41
8	Khai khoáng	108	4.896,95
9	Giáo dục và đào tạo	552	4.393,49
10	Thông tin và truyền thông	2.250	3.910,01
11	Nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản	503	3.579,05
12	Khác	4.420	14.359,4
Tổng		32.025	376.591,98

Nguồn: Cục Đầu tư nước ngoài, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2020

CHƯƠNG VI:
**CẮT GIẢM CHI PHÍ
LOGISTICS**



6.1. Khái quát

6.1.1. Phương pháp tính chi phí logistics trên thế giới

Các quốc gia tính chi phí logistics dựa trên chi phí các thành phần cấu thành. Cho đến nay, cách tính chi phí logistics chưa có sự thống nhất giữa các quốc gia. Tuy nhiên, có thể nhận thấy một số yếu tố chi phí được coi là trung tâm của chi phí logistics bao gồm chi phí vận tải, chi phí lưu kho, chi phí tồn trữ và chi phí quản lý, hầu hết các học giả, nghiên cứu đều đề cập đến các chi phí này. Nhiều nước đã áp dụng cách tính chi phí logistics quốc gia theo các yếu tố này.

Ở Việt Nam, các nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới cho ngành dịch vụ logistics, như Báo cáo của ALG-2014, Báo cáo Niên giám thống kê Vận tải và Logistics 2018 (thực hiện 2020 phối hợp với Bộ Giao thông vận tải), đều theo cách tính chi phí logistics quốc gia trên cơ sở các yếu tố trên.

6.1.1.1. Cách xác định chi phí logistics ở Hoa Kỳ

Ở Hoa Kỳ, hàng năm chi phí logistics quốc gia được công bố trong Báo cáo về logistics của Chính phủ Hoa Kỳ. Việc tính toán và công bố chi phí logistics tại Hoa Kỳ do Tập đoàn hệ thống thông tin logistics Cass và gần đây là Hội đồng chuyên gia quản lý chuỗi cung ứng (CSCMP) thực hiện. Dựa theo báo cáo này thì tổng chi phí logistics được chia thành ba thành phần chính: chi phí vận chuyển, chi phí lưu kho và chi phí quản lý.

Chi phí vận chuyển:

Chi phí vận chuyển bao gồm chi phí cho tất cả các phương thức vận tải, bao gồm đường bộ, đường sắt, thủy nội địa, đường biển và đường ống dẫn dầu, và cả vận tải hàng không quốc tế và nội địa, cũng như chi phí liên quan đến giao nhận hàng hóa.

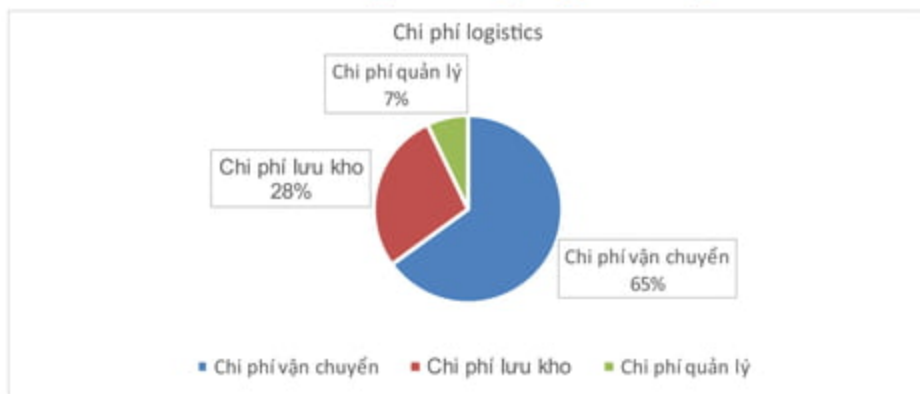
Theo báo cáo Giao thông vận tải hàng năm ở Hoa Kỳ thì chi phí vận chuyển hàng hóa chiếm tỷ trọng lớn nhất trong chi phí logistics. Trong tổng chi phí vận chuyển thì chi phí vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng cao trong hệ thống kinh doanh dịch vụ vận chuyển của Hoa Kỳ, cụ thể chiếm hơn 65% chi phí vận chuyển hàng hóa của quốc gia này³⁵.

Chi phí hàng tồn kho:

Chi phí hàng tồn kho bao gồm những chi phí thay đổi theo cấp độ hàng tồn kho, có thể được phân loại thành bốn nhóm như sau: chi phí vốn, chi phí dịch vụ hàng tồn kho, chi phí lưu trữ và chi phí rủi ro hàng tồn kho. Theo báo cáo Logistics quốc gia của CSCMP thì chi phí hàng tồn kho chiếm 28% tổng chi phí. Trong khi đó chi phí rủi ro hàng tồn kho ở mỗi công ty là khác nhau, nhưng nhìn chung sẽ có bao gồm các chi phí phát sinh do hàng hóa bị lỗi thời, thiệt hại, bị mất và di dời. Chi phí rủi ro hàng tồn kho do hàng hóa bị lỗi thời chiếm đến 30% tổng chi phí hàng tồn kho, theo báo cáo 31st Annual State of Logistics Report của CSCMP.

³⁵ Báo cáo Hội đồng chuyên gia quản lý chuỗi cung ứng (CSCMP) 31st Annual State of Logistics Report

Hình 35. Thành phần chính chi phí logistics ở Hoa Kỳ



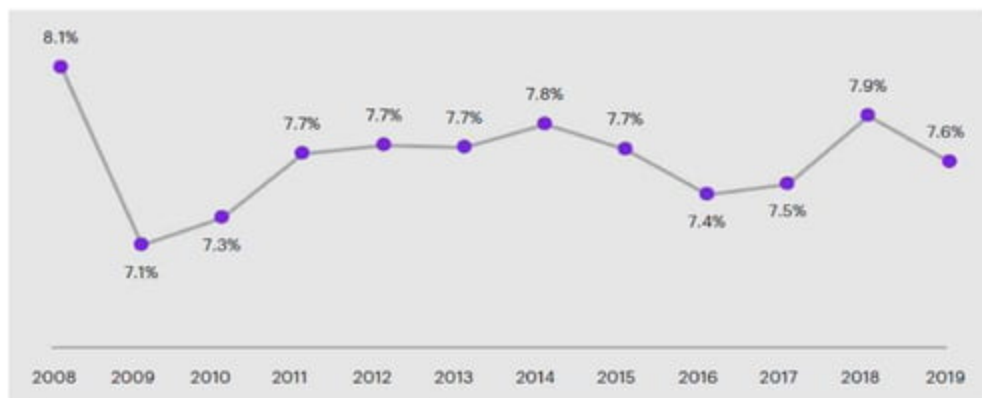
Nguồn: Annual State of Logistics Report

Chi phí quản lý:

Chi phí quản lý bao gồm chi phí quản lý nhân sự gián tiếp, nhân viên hỗ trợ, nhân viên trung tâm phân phối, nhân viên lập kế hoạch và phân tích hàng tồn kho và bộ phận vận chuyển. Chi phí quản lý logistics bao gồm chi phí cho các hoạt động hỗ trợ của hãng vận tải, chi phí của chủ hàng bao gồm chi phí hành chính gồm nhân công và chi phí CNTT chiếm 7% tổng chi phí logistics.

Chi phí logistics theo % GDP của Hoa Kỳ đã giảm từ khoảng 16% vào năm 1981 xuống còn gần 10% vào năm 1990 và duy trì trong khoảng 7-8% trong suốt thập kỷ qua. Kết quả này nhờ vào những cải tiến ấn tượng trong việc quản lý hàng tồn kho, đây là một yếu tố quan trọng trong việc duy trì chi phí logistics của Hoa Kỳ ổn định hàng năm ở mức 7-8% trong GDP.

Hình 36. Chi phí logistics theo % GDP của Hoa Kỳ



Nguồn: Annual State of Logistics Report 2020

6.1.1.2. Cách xác định chi phí logistics ở Hàn Quốc

Hiệu quả logistics tại Hàn Quốc được đánh giá dựa trên các yếu tố chi phí logistics khác nhau, như chi phí vận chuyển, chi phí lưu trữ hàng tồn kho, chi phí đóng gói, chi phí bốc xếp, chi phí thông tin và chi phí quản lý.

Chi phí vận chuyển: bao gồm chi phí vận chuyển đường sắt, đường bộ, đường thủy và đường hàng không, cũng như chi phí đại lý và các chi phí liên quan đến người giao hàng khác.

Chi phí lưu trữ hàng tồn kho: bao gồm chi phí vốn đầu tư hàng tồn kho, chi phí dịch vụ hàng tồn kho, chi phí lưu trữ và chi phí rủi ro hàng tồn kho.

Chi phí đóng gói: bao gồm chi phí đóng hàng và chi phí pallet.

Chi phí bốc xếp hàng: được tính theo chuỗi vận tải, bằng cách tính chi phí bốc xếp cho từng phương thức vận chuyển khác nhau: chi phí bốc xếp tại cảng, chi phí bốc xếp trong vận chuyển đường bộ, chi phí bốc xếp trong vận tải đường sắt và chi phí bốc xếp trong vận tải hàng không.

Chi phí thông tin logistics: Chi phí thông tin logistics bao gồm chi phí xử lý và quản lý thông tin cho toàn bộ hoạt động logistics. Những chi phí này có được bằng cách nhân tỷ lệ chi phí thông tin bán hàng theo doanh số hàng năm trong ngành công nghiệp tương ứng.

Chi phí quản lý: bao gồm tất cả các chi phí được sử dụng để hỗ trợ các hoạt động logistics. Những chi phí này có được bằng cách nhân chi phí quản lý theo tỷ lệ phần trăm của tổng doanh thu theo con số doanh thu hàng năm cho ngành công nghiệp tương ứng.

Qua phân tích ở trên, có thể thấy mô hình xác định chi phí logistics ở Hoa Kỳ và Hàn Quốc là tương tự nhau. Hoa Kỳ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Thái Lan và nhiều nước Châu Âu sử dụng các phương pháp rất giống nhau này trong tổng hợp số liệu thống kê của họ. Trong việc tổng hợp chi phí logistics của các quốc gia này thì chi phí logistics được phân loại theo hoạt động, với mỗi hoạt động cho biết tỷ lệ chi phí trong tổng chi phí logistics và quy mô của nó tính theo phần trăm GDP. Ngoài ra, còn áp dụng cách tính chi phí logistics quốc gia trên doanh thu của doanh nghiệp sản xuất và bán buôn, như cách tính trong Niên giám thống kê Vận tải và Logistics 2018. Tuy nhiên cách tính chi phí logistics này thấp hơn cách tính tương đương với GDP.

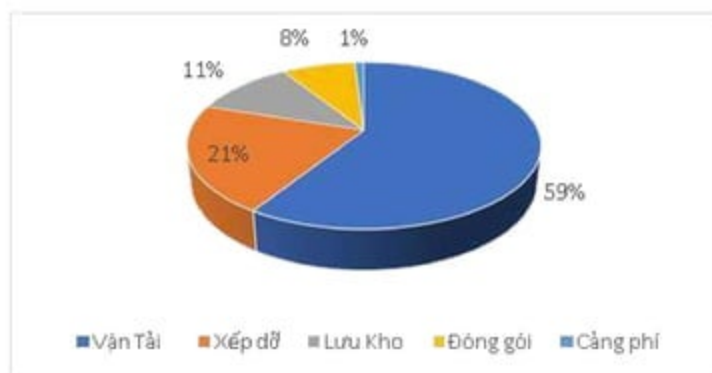
Thông qua phân tích và so sánh các số liệu thống kê hàng năm như vậy, có thể xác định xu hướng, điểm mạnh và điểm yếu của nền kinh tế mỗi quốc gia, cũng như những thành công và thất bại của mỗi quốc gia trong việc thực thi chính sách liên quan đến logistics.

6.1.2. Chi phí logistics tại Việt Nam

Đối với Việt Nam, theo Báo cáo cuối kỳ 2014 "Dịch vụ vận tải tư vấn hỗ trợ Bộ Giao thông vận tải về phát triển vận tải đa phương thức" của Công ty tư vấn ALG của Ngân hàng Thế giới

(WB) thì chi phí logistics của Việt Nam tương đương 20,9% GDP, trong đó chi phí cho vận tải chiếm khoảng 60%, mức chi phí cao so đối với các nước phát triển.

Hình 37. Các thành phần chi phí logistics Việt Nam năm 2014



Nguồn: ALG Report (2014)

Báo cáo của ALG cũng đưa ra con số cụ thể về chi phí logistics chiếm trong giá thành sản phẩm của một số chuỗi cung ứng phổ biến của Việt Nam năm 2014:

Bảng 6. Chi phí logistics chiếm trong giá thành sản phẩm của một số chuỗi cung ứng phổ biến của Việt Nam

STT	Ngành hàng	Chi phí logistics/GDP
1	Hải sản	12,20%
2	Gạo	29,80%
3	Cà phê	9,50%
4	Rau, Quả	29,50%
5	Thức uống	19,80%
6	Dệt may	9,30%
7	Giày	11,70%
8	Dược phẩm	0,30%
9	Điện tử	1,20%
10	Linh kiện điện tử	3,50%
11	Phương tiện vận tải	2%
12	Nội thất	22,80%
	Chi phí logistics trên GDP	20,90%

Nguồn: ALG Report (2014)

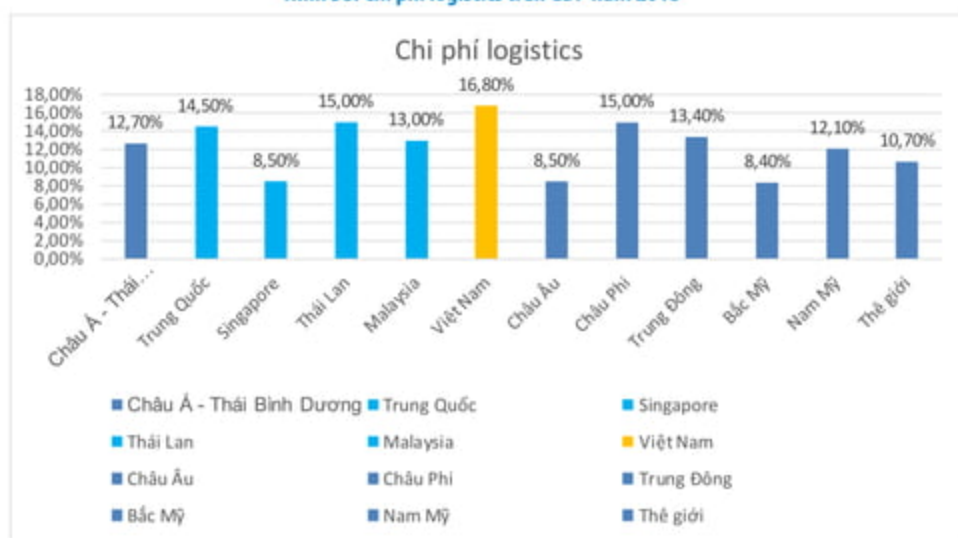
Tỷ lệ % của chi phí logistics tương đương với GDP phụ thuộc vào tổng chi phí logistics và tổng GDP. Hiện nay, cơ cấu hàng xuất khẩu của Việt Nam đã thay đổi lớn. Hàng điện tử và linh kiện xuất khẩu tăng nhanh.

So sánh chi phí logistics cho 10 trong tổng số 12 ngành hàng được nghiên cứu theo báo cáo của ALG vào năm 2010 và cập nhật số liệu của năm 2018 có thể thấy, khi cơ cấu ngành thay đổi thì chi phí logistics cũng thay đổi theo. Cụ thể, chi phí logistics giảm từ 10,70% xuống còn 8,74% cho 10 ngành hàng. Điều này cho thấy chi phí logistics của Việt Nam so với GDP cũng có sự thay đổi đáng kể.

Dựa theo cách tính của ALG, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tính toán trên cơ sở cập nhật các dữ liệu theo khối lượng hàng hóa vận chuyển và khối lượng hàng hóa luân chuyển và công bố trong Sách Trắng VLA 2018 “Chi phí logistics tương đương với GDP của Việt Nam năm 2017 ở mức 14,5%-19,2%, ước tính chi phí logistics theo GDP là khoảng 16,8%, tương đương với giá trị khoảng 42 tỷ USD”.

Năm 2018, LPI của Việt Nam là 39/160, có bước tiến vượt bậc so với 2010 là 53, đứng thứ 3 trong các nước ASEAN, chỉ sau Singapore và Thái Lan. Điều này cho thấy chi phí logistics của Việt Nam đã được cải thiện nhiều.

Hình 38. Chi phí logistics trên GDP năm 2018



Nguồn: Armstrong & Associates, March 6, 2020

Tỷ lệ chi phí logistics so với GDP thể hiện trình độ phát triển và vai trò của logistics trong nền kinh tế. So sánh với các quốc gia khác như Trung Quốc có tỷ lệ này là 14,5%, các quốc gia phát triển như Hoa Kỳ và Singapore là khoảng 7,5-8,5%.

Theo thông tin từ Niên giám thống kê Vận tải và Logistics 2018 của Ngân hàng thế giới và Bộ Giao thông vận tải, chi phí logistics quốc gia trên doanh thu của các doanh nghiệp sản xuất đạt 8,96%, các doanh nghiệp bán buôn là 9,77%. Đồng Bắc Bộ là vùng có chi phí logistics trên doanh thu lớn nhất ở mức 12,55% đối với doanh nghiệp sản xuất và 12,29% đối với doanh nghiệp bán buôn.

Bảng 7. Chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp trên toàn quốc

	Sản xuất Manufacturing	Bán buôn Wholesale	Trung bình Average	Tỷ lệ
Chi phí vận chuyển và xếp dỡ trên doanh thu Transport and cargo handling cost over sales	4,80	4,75	4,78	51,0%
Chi phí kho bãi trên doanh thu Warehousing cost over sales	1,97	2,54	2,26	24,1%
Chi phí hàng tồn kho trên doanh thu Inventory carrying cost over sales	1,41	1,59	1,50	16,0%
Chi phí quản lý logistics trên doanh thu Logistics administration cost over sales	0,78	0,89	0,84	8,9%
Tổng chi phí logistics trên doanh thu Total logistics cost over sales	8,96	9,77	9,37	100,0%

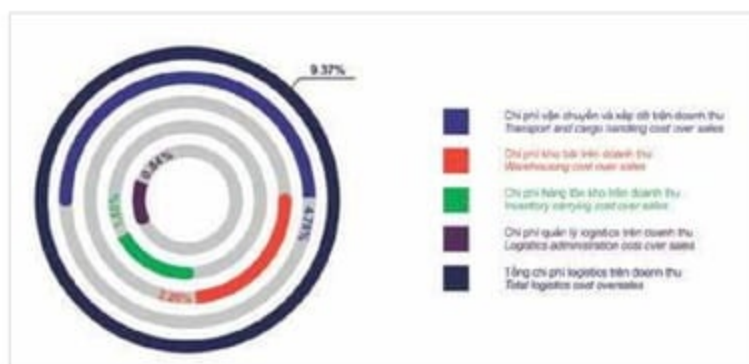
Nguồn: Niên giám thống kê Vận tải và Logistics 2018

Có thể thấy bình quân cho các doanh nghiệp sản xuất và phân phối, tỷ lệ chi phí vận chuyển và bốc xếp trong tổng chi phí logistics là 51,0%, chi phí kho bãi là 24,1% và chi phí hàng tồn kho chiếm 16,0% và chi phí quản lý logistics chiếm 8,9%.

Tính chung, tỷ lệ vận tải và xếp dỡ trong chi phí logistics của doanh nghiệp là 51%, so với con số nghiên cứu của ALG2014 chi phí vận tải trong tổng chi phí logistics là 59%, xếp dỡ là 21%, nếu điều chỉnh tính bổ sung chi phí quản lý trong logistics ở mức bình quân 7-8% thì hai chi phí này đã có sự cải thiện đáng kể, giảm từ 74% xuống còn 51%.

Một so sánh nhanh là chi phí logistics trong doanh thu có mức bình quân 9,37%, trong khi đó chi phí bình quân của 10 ngành hàng theo báo cáo của ALG2014 là 10,7%. Căn cứ vào sự thay đổi này, có thể thấy hoạt động logistics đã trở nên hiệu quả hơn và ước tính chi phí logistics so với GDP trong 2018 là khoảng 18% (con số tương đồng với tính toán của VLA năm 2017-2018 là ở mức 14,5%-19,2%).

Hình 39. Chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp trên toàn quốc



Nguồn: Niên giám thống kê vận tải và Logistics 2018 và VLA

Sự so sánh trên chỉ có tính tham khảo về con số, tuy nhiên có thể thấy rõ xu hướng cải thiện rõ rệt của tỷ lệ vận tải và xếp dỡ trong chi phí logistics, cũng như chi phí logistics so với GDP.

6.2. Các yếu tố làm tăng chi phí logistics ở Việt Nam

6.2.1. Chi phí vận tải

Chi phí vận tải vẫn là thành phần chiếm tỷ lệ cao nhất trong tổng chi phí logistics. Một trong những điểm chưa tốt là chi phí phi chính thức có tỷ trọng vẫn còn cao trong tổng chi phí vận tải đường bộ, so với các quốc gia khác. Bên cạnh đó, hệ thống hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, tính kết nối còn hạn chế giữa vận tải đường biển, đường sắt và đường bộ; thiếu trung tâm logistics cấp quốc gia, quốc tế tại khu vực kinh tế trọng điểm để làm đầu mối phân phối hàng hoá. Vận tải đa phương thức để kết hợp các ưu điểm của từng phương thức vận tải cũng chưa phát triển hiệu quả ở Việt Nam. Kết nối giữa các phương thức vận tải vẫn tiếp tục là vấn đề hạn chế, là nguyên nhân dẫn đến chi phí vận tải còn cao.

Vận tải đường bộ vẫn chiếm thị phần đa số trong vận tải hàng hóa. Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, hiện nay chi phí vận tải đường bộ còn ở mức cao. Về thành phần cấu thành chi phí vận tải, theo số liệu từ doanh nghiệp vận tải thì trong chi phí vận tải đường bộ, xăng dầu chiếm khoảng 30 - 35%, phí cầu đường (BOT) bình quân chiếm khoảng 10-15%, phí ngoài luồng xấp xỉ 5%. Tùy theo từng doanh nghiệp vận tải và khu vực vận tải, tỷ lệ chi phí trên có thay đổi, nhìn chung chi phí BOT trên tuyến Bắc - Nam chiếm khoảng 15% tổng chi phí vận tải. Việc quá phụ thuộc vào đường bộ đối với vận tải hàng hóa là một vấn đề không mới. Trong đề án tái cơ cấu ngành vận tải từ năm 2015 đã đặt mục tiêu đến năm 2020 sẽ giảm thị phần vận tải hàng hóa đường bộ xuống còn 54%. Tuy nhiên, tại Hội nghị toàn quốc về Logistics (tháng 4/2018), thị phần vận tải đường bộ vẫn được công bố chiếm đến gần 80%.

Trong khi đó, hệ thống giao thông đường bộ dù đã được đầu tư nhưng còn chậm và chưa

theo kịp sự phát triển lưu lượng vận tải. Hạ tầng giao thông đường bộ kết nối giữa đường cao tốc và đường giao thông thứ cấp chưa được hiệu quả. Nhiều cung đường không thể sử dụng được cho vận tải hàng hóa nặng bởi đường hẹp, chất lượng kỹ thuật chưa cao, và năng lực vận tải thấp, trình trạng kẹt xe thường xuyên diễn ra, nhất là khu vực gần cảng biển, như khu vực cảng Cát Lái, Thành phố Hồ Chí Minh. Nhiều khu công nghiệp xây dựng xong, nhưng chưa có đường giao thông hoặc các khu công nghiệp bố trí quá xa hệ thống cảng biển, làm chi phí vận chuyển hàng hóa tăng lên.

Chi phí phi chính thức trong vận tải đường bộ còn cao do giới hạn về tải trọng thấp cũng như khung giờ hoạt động của xe tải eo hẹp so với nhu cầu vận chuyển đường bộ của doanh nghiệp. Điều này khiến doanh nghiệp phải vi phạm các quy định và mất chi phí phi chính thức. Vấn đề quá nhiều trạm thu phí, nhiều trạm ở vị trí bất hợp lý. Bên cạnh đó, nhiều trạm thu phí cao. Dẫn đến nhiều lái xe tìm cách vòng vào các con đường nhỏ, cũ để tránh các trạm thu phí, gây tắc đường và xuống cấp trầm trọng tại các con đường cũ. Điều này ảnh hưởng tiêu cực đến chi phí và hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ.

Vận tải đường sắt: Hiện nay, vận tải đường sắt chỉ chở hành khách là chủ yếu, do thời gian tàu hàng di chuyển quá dài và chi phí còn cao so với vận tải đường biển, do khác biệt về khổ lổ và thủ tục chuyển tải còn phức tạp, cũng như chi phí chuyển toa còn cao. Tuy nhiên, lý do cơ bản để đường sắt chưa thể thay thế đường bộ là việc cải tạo hệ thống đường sắt, nâng cấp đội tàu, hiện đại hóa phương tiện bốc dỡ... rất tốn kém và không mang lại hiệu quả ngay lập tức. Bên cạnh đó là cách thức quản lý đối với các công ty đường sắt hiện nay vẫn còn một số bất cập.

Theo phân tích cước phí và chi phí của các loại hình vận tải hàng hóa ở Việt Nam của Trung tâm nghiên cứu giao thông vận tải Việt Đức - Trường Đại học Việt Đức (2013), kết quả tính toán và nghiên cứu tiến hành so sánh cước phí vận chuyển giữa ba phương thức là đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt cho thấy: Khi xem xét cước phí vận tải đường dài (trên 100km) thì cước phí vận tải đường bộ cao gần 3,7 lần so với vận tải đường thủy nội địa, và vận tải đường thủy nội địa cao gấp khoảng 2,3 lần so với vận tải đường sắt. Cước phí vận tải luôn có mối quan hệ tỷ lệ thuận với tổng chi phí vận hành phương tiện³⁶.

Vận tải đường biển: Cước vận tải biển quốc tế tại Việt Nam hiện nay còn cao do (i) phụ phí chủ tàu container nước ngoài thu cao và bất hợp lý tùy theo từng hãng tàu: như phụ phí vệ sinh container, phụ phí mất cân bằng container...; (ii) hạn chế về kết cấu hạ tầng cảng biển gần với phương tiện sau cảng, ùn tắc đường vào ra cảng biển (Cát Lái); (iii) phí sử dụng kết cấu hạ tầng cảng biển còn cao. Ví dụ tại cảng Hải Phòng, phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan là 2,2 triệu đồng/TEU hàng khô và 4,4 triệu đồng/FEU hàng khô; 2,3 triệu đồng/TEU hàng lạnh và 4,8 triệu đồng/FEU và 50.000 đồng/tấn hàng rời. Đối với hàng xuất khẩu, hàng nhập khẩu là 250.000 đồng /TEU và 500.000/FEU và hàng lỏng

³⁶ <https://dantri.com.vn/xa-hoi/cuoc-phi-van-tai-o-viet-nam-cao-hon-my-va-trung-quoc-1416828742.htm>

hàng rời là 20.000 đồng/ tấn. Theo Logistics Report Vietnam (WB) của Luis. C. Blancas 2013 thì chi phí phát sinh khi hàng phải chờ đợi làm thủ tục tại cảng biển và sân bay năm 2015 là 121 triệu USD, dự báo sẽ là 182 triệu USD vào năm 2020, nếu không có cải thiện.

Đối với vận tải biển nội địa trên tuyến Bắc Nam mức cước từ kho đến kho bằng 40-50% cước vận tải đường bộ nhưng lại có thời gian vận chuyển cao gấp 3 đến 5 lần, bị ảnh hưởng lớn bởi sự mất cân đối hàng hoá theo mùa và vùng miền.

Vận tải đường thủy: chủ yếu bằng xà lan, chi phí thấp, an toàn, ít xảy ra tai nạn, nhưng thời gian vận chuyển lâu và khách hàng vẫn chưa mặn mà với hình thức vận chuyển này. Điều này là do thực trạng ngành đường thủy nội địa của Việt Nam còn có các hạn chế về điều kiện kết cấu hạ tầng, đặc biệt là các hành lang vận tải thủy nội địa đã cản trở ngành đường thủy nội địa của Việt Nam phát triển. Hiện nay do cách đánh giá về giao thông đường thủy nội địa chưa đúng tầm, chưa bao quát nên kéo theo sự quan tâm đầu tư giữa các loại hình vận tải còn chưa thật sự cân đối. Chính vì vậy, cơ sở hạ tầng của giao thông thủy nội địa đến thời điểm hiện tại gặp rất nhiều khó khăn, sức đóng góp cho nền kinh tế không nhiều. Cụ thể, chỉ có 29% các tuyến đường thủy quốc gia (khoảng 2.033 km) có khả năng vận hành sà lan trọng tải ít nhất 300 DWT do độ sâu sông kênh khan cạn, kích thước luồng tàu nhỏ và tình hình không cầu thấp. Đặc biệt, nhiều cảng có cơ sở vật chất lạc hậu với mức độ cơ giới hóa thấp, hoặc được bảo trì kém hoặc kết nối với nội địa kém. Trong khi đó, tất cả các mạng lưới vận tải đường thủy nội địa của Trung Quốc, Châu Âu và Hoa Kỳ đều được phát triển phù hợp để các tàu thuyền có tải trọng hơn 1.000 tấn hoạt động, thông thường trọng tải của các phương tiện này còn lớn hơn nữa³⁷.

Về cơ bản, giá cước đơn vị của vận tải đường thủy nội địa thấp hơn vận tải đường sắt (với quãng đường dưới 500km) và thấp hơn nhiều so với vận tải đường bộ. Tuy nhiên, giá cước vận tải trọn gói từ cửa đến cửa lại có thể cao hơn cả vận tải đường bộ do chi phí kết nối hai đầu. Trên nhiều tuyến vận tải ở Đồng bằng sông Cửu Long, chi phí xếp dỡ chiếm tới 35%-40% tổng chi phí cho vận tải trọn gói. Thời gian vận tải bằng đường thủy nội địa cao hơn 5 lần và tính ổn định thấp hơn so đường bộ do phụ thuộc vào luồng lạch khiến cho vận tải đường thủy nội địa không hấp dẫn đối với hàng hoá có yêu cầu chất lượng vận tải cao như vận tải container.

Vận tải hàng không: 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. Tuy nhiên mới chỉ có hai Cảng hàng không quốc tế có trung tâm kho hàng hóa quốc tế là Tân Sơn Nhất và Nội Bài. Việt Nam 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. Thực tế, chưa hãng hàng không nào của Việt Nam có máy bay chuyên chở hàng hoá

³⁷ Hội thảo công bố báo cáo "Nâng cao hiệu quả ngành vận tải đường bộ Việt Nam và Chiến lược phát triển bền vững ngành vận tải đường thủy nội địa Việt Nam" do Bộ Giao thông Vận tải và Ngân hàng Thế giới (WB) đồng tổ chức ngày 28/3/2019 tại Hà Nội.

(Freighters) và hầu hết hàng hóa đều được đặt dưới bụng các máy bay chở hành khách khiến sản lượng hàng hoá bị hạn chế.

6.2.2. Chi phí lưu kho

Chi phí lưu kho còn cao do nhiều nguyên nhân. Hệ thống hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, tính kết nối còn hạn chế giữa vận tải đường biển, đường sắt và đường bộ; thiếu trung tâm logistics cấp quốc gia, quốc tế tại khu vực kinh tế trọng điểm để làm đầu mối phân phối hàng hoá. Các trung tâm logistics có số lượng không nhiều, mới phát triển trong những năm gần đây và tập trung chủ yếu ở một số khu công nghiệp phía Nam. Thứ hai, về quy mô và phạm vi dịch vụ các trung tâm nhìn chung còn nhỏ và chủ yếu phục vụ một số doanh nghiệp trong khu vực khu công nghiệp hoặc một tỉnh, thành, chưa phát triển đến quy mô phục vụ một ngành hoặc một vùng kinh tế. Phần lớn các trung tâm có quy mô đầu tư chưa đồng bộ nên đã hạn chế vai trò cũng như các chức năng cơ bản của một trung tâm logistics. Thiết bị lưu kho, xếp dỡ lạc hậu, không đồng bộ, làm chậm quá trình bốc dỡ, gây hỏng hóc hàng hoá. Chi phí của các trung tâm logistics lạnh còn cao do giá điện cao.

6.2.2. Chi phí hành chính

Xét về mặt pháp lý, cho đến thời điểm này, quy định về kinh doanh dịch vụ logistics mới chỉ có Nghị định số 163/2017/NĐ-CP của Chính phủ ban hành ngày 30/12/2017 (có hiệu lực từ ngày 20/2/2018), thay thế Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 5/9/2007 quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Các quy định nằm rải rác ở những văn bản Luật khác như: Bộ luật Dân sự, Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư, Luật Cạnh tranh, Luật Hải quan, Luật Giao thông đường bộ, Luật Đường sắt, Luật Giao thông thủy nội địa, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Bộ luật Hàng hải, và các văn bản hướng dẫn thi hành.

Bên cạnh đó, hiệu quả thực thi pháp luật còn chưa đồng bộ, nhất quán. Đơn cử như pháp luật hải quan Việt Nam, khi rà soát với các cam kết của EVFTA cho thấy pháp luật hải quan Việt Nam về cơ bản đã tương thích với pháp luật hải quan của các nước trên thế giới. Tuy nhiên, trên thực tế, kết quả đo thời gian giải phóng hàng hóa xuất nhập khẩu của Tổng cục Hải quan cho thấy, trong tổng thời gian từ khi đăng ký tờ khai đến khi thông quan/giải phóng hàng thì thời gian của cơ quan hải quan chỉ chiếm khoảng 28% (tương đương 32 giờ 37 phút/115 giờ). 72% thời gian còn lại nhanh hay chậm phụ thuộc vào việc xử lý thủ tục của các cơ quan quản lý chuyên ngành có liên quan đến quá trình làm thủ tục hàng hóa xuất nhập khẩu của doanh nghiệp. Những kiểm tra chuyên ngành này lại liên quan đến pháp luật của các Bộ, ngành khác nhau, trong đó, tình trạng phổ biến tại các bộ quản lý chuyên ngành là danh mục hàng xuất nhập khẩu quá tải, không rõ ràng và giải thích khác nhau.

Tóm lại, một trong những nguyên nhân làm kéo dài thời gian, từ đó dẫn đến tăng chi phí logistics là giữa các cơ quan quản lý đang thiếu sự phối hợp đồng bộ để kế thừa kết quả báo cáo, kiểm tra của nhau, dẫn đến doanh nghiệp phải khai báo, chờ kiểm tra nhiều vòng làm

thời gian thông quan hàng hóa bị kéo dài, ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Bên cạnh đó là vấn đề “chi phí ngoài luồng”. Đây là loại chi phí không chính thức, không thống kê cụ thể mà sẽ được hợp lý hóa vào các chi phí khác của doanh nghiệp. Tuy nhiên, vô hình chung cũng vẫn sẽ làm tăng chi phí logistics.

6.2.3. Năng lực của doanh nghiệp sản xuất kinh doanh và nhà cung cấp dịch vụ logistics

Nhận thức của doanh nghiệp Việt Nam về chi phí logistics, về thuê ngoài dịch vụ logistics và năng lực của doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam còn thấp. Nhiều doanh nghiệp Việt Nam chưa phát huy được hết những lợi thế do logistics đem lại, thậm chí có doanh nghiệp chưa nhìn thấy vai trò hết sức quan trọng của logistics trong việc giảm chi phí sản xuất kinh doanh. Logistics có liên hệ chặt chẽ giữa marketing, sản xuất, tồn kho, vận tải và phân phối. Thế nhưng, nhiều doanh nghiệp tổ chức các phòng chức năng còn khiến việc quản lý các chức năng này cũng rời rạc và thiếu hiệu quả. Đó là trong nội bộ doanh nghiệp, còn mối liên kết giữa các doanh nghiệp trong chuỗi phân phối cũng chưa nhiều gắn kết, dẫn đến tăng chi phí logistics. Phần lớn các doanh nghiệp chưa ý thức được vai trò của mỗi loại kho hàng như sơ cấp, thứ cấp, kho trung tâm nên kết quả có thể giảm chi phí vận tải nhưng lại làm tăng chi phí tồn kho. Doanh nghiệp Việt Nam cũng chưa có thói quen sử dụng các dịch vụ thuê ngoài như đại lý khai thuê hải quan, đại lý kế toán và các dịch vụ thuê ngoài 3PL, dẫn đến thiếu vốn và không đủ trình độ chuyên nghiệp, làm tăng chi phí logistics.

Năng lực của doanh nghiệp logistics trong nước còn yếu, hạn chế về quy mô doanh nghiệp và vốn, về kinh nghiệm và trình độ quản lý, khả năng áp dụng công nghệ thông tin cũng như trình độ nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu hoạt động quốc tế và một nguyên nhân quan trọng nữa là không có đầu mối nguồn hàng do Việt Nam chủ yếu xuất FOB và nhập CIF. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), hiện nay Việt Nam có khoảng 4.000 doanh nghiệp logistics chuyên nghiệp và có mạng lưới dịch vụ quốc tế, trong đó có 54% doanh nghiệp tập trung tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Với số lượng doanh nghiệp gia tăng đáng kể, nguồn nhân lực sẵn có chưa thể đáp ứng kịp thời, tình trạng thiếu hụt nhân sự chất lượng, dẫn đến thực tế nhiều nhân lực trong ngành chưa được đào tạo về logistics và hạn chế về chất lượng cung cấp dịch vụ. Nhìn chung các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics hoạt động ở quy mô vốn đăng ký nhỏ cũng như quy mô lao động hạn chế. Cụ thể, theo kết quả thống kê của VLA thì vẫn có tới 90% số doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn điều lệ đăng ký dưới 10 tỷ đồng. Quy mô doanh nghiệp hạn chế là một trong những rào cản cho doanh nghiệp khi cung cấp chuỗi dịch vụ logistics hiệu quả, cạnh tranh ngay cả trên thị trường nội địa, chứ chưa nói đến thị trường khu vực và thế giới.

Cũng theo thống kê của VLA thì hiện tại chỉ có hơn 40% doanh nghiệp có ứng dụng các giải pháp công nghệ cho hoạt động cốt lõi của mình, đa phần là các giải pháp đơn lẻ như quản lý

giao nhận quốc tế, quản lý kho hàng, quản lý vận tải và chưa nhiều doanh nghiệp ứng dụng các giải pháp có tính tích hợp cao. Tuy nhiên, những nỗ lực ban đầu trong việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong doanh nghiệp đã mang lại nhiều kết quả đáng chú ý và cần được đẩy mạnh và nhân rộng.

Như vậy năng lực tài chính, khoa học công nghệ và nguồn nhân lực là hạn chế lớn nhất của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics nước ta. Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải, logistics nói chung có hệ thống tổ chức, điều độ khai thác chưa chuyên nghiệp, khả năng liên kết giữa các doanh nghiệp còn hạn chế, nguồn thông tin về nhu cầu vận chuyển không đủ sẽ khiến cho hiệu suất khai thác vận tải không cao, khoảng 70-75% xe chỉ vận chuyển hàng một chiều; các doanh nghiệp thường chậm áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành. Vì vậy làm cho chi phí logistics cao.

6.3. Đề xuất giải pháp cắt giảm chi phí logistics tại Việt Nam

6.3.1. Nhóm giải pháp về phía Nhà nước

6.3.1.1. Nhóm các giải pháp chung về phía Nhà nước

- Kien toan bo may quan ly nha nuoc ve logistics va hoan thien the che ve dich vu logistics: Hien nay, Uy ban Chi dao quoc gia ve Co che mot cua ASEAN, Co che mot cua quoc gia va tao thuan loi thuong mai (Uy ban 1899) kiêm nhiệm vụ này trong khi chưa có Ủy ban điều phối quốc gia về hoạt động logistics.

- Dịch vụ logistics là lĩnh vực kinh tế dịch vụ tổng hợp. Để phát triển hiệu quả ngành logistics và có chính sách phát triển phù hợp cần tăng cường hơn nữa nhận thức về logistics và chi phí logistics cho các ngành, các địa phương cũng như doanh nghiệp. Chỉ khi nhận thức đầy đủ về logistics các cơ quan quản lý nhà nước, các ngành mới có thể quản lý, kết nối hiệu quả các ban ngành trong nền kinh tế quốc dân, tạo các điều kiện thuận lợi nhất cho ngành logistics phát triển, góp phần đẩy nhanh quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế Việt Nam. Do vậy cần đẩy mạnh hơn nữa công tác truyền thông về logistics và chi phí logistics thông qua các hội nghị, hội thảo, phương tiện truyền thông đại chúng. Đồng thời, cần có những giải pháp nhằm tăng cường nhận thức của doanh nghiệp đối với vấn đề thuê ngoài dịch vụ logistics. Qua đó, thúc đẩy các doanh nghiệp tăng cường sử dụng thuê ngoài dịch vụ logistics, góp phần làm giảm chi phí logistics của doanh nghiệp nói riêng, gia tăng doanh thu của ngành logistics nói chung.

- Nghiên cứu xây dựng một hệ thống chỉ tiêu thống nhất để đánh giá kết quả và hiệu quả hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện nay. Đến nay, Việt Nam vẫn chưa có số liệu "chính thức", thống nhất, chính xác về doanh thu, chi phí, lợi nhuận, số lượng doanh nghiệp logistics và nguồn nhân lực logistics Việt Nam. Vì vậy, cần sớm nghiên cứu và xây dựng các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật logistics phù hợp, trong đó có các chỉ tiêu về chi phí logistics quốc gia và doanh nghiệp, để đánh giá đúng hoạt động kinh doanh

của doanh nghiệp logistics và động thái phát triển ngành logistics. Thông qua các chỉ tiêu thống kê quốc gia như vậy mới có thể kết luận chính xác số liệu logistics Việt Nam như chi phí logistics Việt Nam, thị phần logistics, nguồn nhân lực, số lượng doanh nghiệp logistics. Cần bổ sung các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật đánh giá ngành logistics và hoạt động của doanh nghiệp logistics vào Niên giám Thống kê hàng năm để bảo đảm tính trung thực, thống nhất và khoa học bức tranh của nền kinh tế, làm cơ sở cho việc nghiên cứu đánh giá và đề xuất chính sách phát triển ngành logistics Việt Nam.

- Xây dựng và triển khai những chính sách mang tính đột phá trong đổi mới công tác quản lý nhà nước, đổi mới tổ chức, hoạt động và cơ chế, chính sách về đầu tư xây dựng hạ tầng liên quan gồm: hạ tầng giao thông, hạ tầng thương mại, hạ tầng công nghệ thông tin cho tương xứng, phù hợp với thực tiễn đặt ra.

Đối với đầu tư phát triển hạ tầng giao thông vận tải, vấn đề tái cơ cấu vận tải, xây dựng chiến lược, quy hoạch được đặt ra nhưng đi liền với đó phải là thực hiện đầu tư xứng tầm với tiềm năng của giao thông thủy nội địa. Trong đó, phân bổ vốn đầu tư phải đồng đều, phù hợp với chiến lược "mở đường" cho vận tải đường thủy nội địa phát triển. Đáp ứng các nhu cầu đầu tư quy mô lớn cho vận tải thủy nội địa thông qua phân bổ một cách có chiến lược nguồn lực công hạn hẹp, đồng thời huy động sự tham gia của khu vực tư nhân trong công tác tài trợ vốn và cung cấp dịch vụ.

Việc đầu tư cơ sở hạ tầng đồng bộ hướng đến mục tiêu Chiến lược đề ra là lĩnh vực vận tải đường thủy nội địa được định hướng chủ yếu đảm nhận vận tải hàng rời khối lượng lớn (than, xi-măng, phân bón, vật liệu xây dựng...) với chi phí thấp, hàng siêu trường, siêu trọng, vận tải chuyển tiếp phục vụ nông nghiệp và nông thôn; nâng thị phần vận chuyển hàng hóa.

Xóa bỏ các hạn chế về hạ tầng để thu hút đầu tư tư nhân vào đội tàu của họ, và khuyến khích các đơn vị cung cấp dịch vụ quốc tế với nhiều công nghệ mới hợp tác với các doanh nghiệp trong nước sẽ cho phép gia tăng cũng như cải thiện tiêu chuẩn đối với các dịch vụ quan trọng này, với chi phí logistics thấp hơn và phát thải ít hơn. Vì vậy, ngành giao thông vận tải nên khuyến khích đầu tư từ khối tư nhân vào hệ thống cảng, còn ngân sách nhà nước tập trung đầu tư vào cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Bên cạnh đó, Việt Nam có thể xem xét thêm việc phát triển dự án phát triển hạ tầng giao thông (ngoại trừ cảng) có tiềm năng thực hiện theo mô hình đối tác công - tư (PPP). Đối với các dự án tiềm năng cần tập trung tạo điều kiện thiết thực và hỗ trợ triển khai thành công. Để khởi đầu, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam có thể cân nhắc mở rộng một số hợp đồng dịch vụ nạo vét luồng tuyến ngắn hạn (hầu hết là hợp đồng theo năm) có quy mô khá nhỏ hiện nay thành các hợp đồng PPP quy mô nhỏ thực hiện trong vài năm.

Một mặt cần có những chính sách khuyến khích việc xã hội hóa trong đầu tư nhưng trước mắt cũng cần phải ưu tiên bố trí nguồn kinh phí ngân sách của Trung ương và địa phương đầu tư cho các hạng mục công trình trọng điểm ở khu vực có lợi thế địa kinh tế để phát triển ngành logistics. Trong đó, cần rà soát quy hoạch, xây dựng các trung tâm logistics kết nối

hiệu quả với các hệ thống cảng biển, đường giao thông trong nước và khu vực tạo thành những tuyến, luồng vận chuyển hàng hóa thuận lợi, hiệu quả cao.

- Ứng dụng công nghệ thông tin, trao đổi dữ liệu trực tuyến nhằm giảm bớt chi phí về thủ tục giấy tờ, tiết kiệm thời gian và giúp doanh nghiệp kiểm soát và quản lý được thông tin về hàng hóa mọi lúc mọi nơi. Ban hành các chính sách ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics, đặc biệt cần tận dụng ưu thế vượt trội của thương mại điện tử cho dịch vụ vận tải, dịch vụ logistics quy mô toàn cầu nhằm tạo thuận lợi trong hoạt động cung ứng dịch vụ. Ban hành các chính sách triển khai áp dụng thủ tục điện tử tại cảng biển nhằm cải cách hành chính và minh bạch trong dịch vụ công, giúp tiết kiệm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp vận tải.

6.3.1.2. Nhóm các giải pháp về phía nhà nước theo thành phần chính của chi phí logistics

- Giải pháp đối với chi phí vận tải:

Hoàn thiện cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và kết nối vận tải đa phương thức. Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương cần phối hợp chặt chẽ với các địa phương hoàn thiện cơ sở hạ tầng và kết nối các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển và đường hàng không; hướng dẫn, khuyến khích các doanh nghiệp tích cực triển khai vận chuyển đa phương thức và ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực vận tải nhằm giảm thiểu thời gian và chi phí logistics.

Ngoài những chính sách về đầu tư hạ tầng giao thông như đã trình bày ở trên, sau đây là một số giải pháp về tái cơ cấu ngành vận tải Việt Nam trong giai đoạn tới, theo hướng tăng cường vận tải thủy, đường sắt nhất là vận tải liên vận.

Trước khi có thể tính toán chia tải hàng hóa từ đường bộ sang các phương thức vận tải khác, đầu tiên phải tính đến việc giảm chi phí vận tải đường bộ. Vì cho đến nay, phương thức vận tải này vẫn là phương thức xương sống của hoạt động vận tải ở nước ta và cần tối ưu hóa chi phí để giảm gánh nặng cho doanh nghiệp.

Các cơ quan liên quan phối hợp với các địa phương phối hợp chặt chẽ đưa ra các giải pháp nhằm hạn chế ách tắc giao thông trong giờ cao điểm trên các tuyến đường ra vào cảng biển khu vực nội đô để giảm thời gian và tốc độ giao nhận hàng hóa. Giảm tình trạng tắc nghẽn giao thông khu vực xung quanh cảng bằng cách xây dựng các vịnh đỗ xe tập trung và các trung tâm tập kết hàng hóa gần các cảng (ngắn hạn). Bên cạnh đó, nâng cấp đường dành cho xe tải nặng, phân làn và có làn dành riêng cho xe tải (trung hạn).

Đồng thời, có chính sách ưu đãi cho những doanh nghiệp trong nước đạt chuẩn về chất lượng dịch vụ. Để thay đổi đội xe hoạt động hiệu quả hơn, Nhà nước và các ngân hàng tổ chức những chương trình hiện đại hóa đội xe với những ưu đãi dành cho chủ xe nhằm loại bỏ xe cũ (miễn thuế đăng ký, khuyến khích giảm giá khi mua xe qua các nhà sản xuất thiết bị gốc), thay mức phí đường bộ đối với xe cũ nhằm hạn chế người dùng xe cũ. Các ngân hàng

giải ngân ưu đãi đối với các đề án cho vay mua xe tải trọng lớn, tiết kiệm nhiên liệu. Hay thành lập các hợp tác xã các chủ doanh nghiệp nhằm giúp các doanh nghiệp nhỏ tập hợp nguồn lực và hoạt động hiệu quả hơn.

Mặt khác phải liên kết các trung tâm logistics với các trung tâm tập kết hàng hóa đô thị trong quy hoạch các cảng cạn. Trong đó, các trung tâm logistics được ưu tiên ở các khu vực cảng cạn gần khu công nghiệp, gần các trung tâm hàng hóa lớn.

Để kết nối và dẫn tải sang dần các phương thức vận tải khác, đề xuất tăng cường các sà lan container trên container để tăng cường sử dụng vận tải đường thủy nội địa. Áp dụng các thiết kế, tuyến đường thủy phù hợp cho việc đóng container, cải thiện thiết bị bốc xếp container tại các cảng sông. Bên cạnh đó là thúc đẩy vận chuyển trên tuyến phía Bắc bằng các hãng tàu ven biển, trung tâm vận chuyển nội địa, giảm chi phí bốc xếp tại cảng cho hàng hóa nội địa và tăng cường các tàu ra - vào thúc đẩy hành trình vận tải ven biển.

Bên cạnh đó, cần có giải pháp căn cơ để phát triển vận tải đường sắt nhằm tăng thị phần vận chuyển hàng hóa bằng phương thức này

Đồng thời, áp dụng một số giải pháp cơ bản nhằm giảm chi phí vận tải biển như sau:

+ Giảm chi phí nhiên liệu: Nhà nước có chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam được mua nhiên liệu với mức giá ưu đãi tại Nhà máy lọc dầu Dung Quất.

+ Giảm thuế thu nhập thuyền viên: Để thu hút được đội ngũ sỹ quan, thuyền viên có năng lực gần bó lâu dài với nghề, đồng thời cắt giảm chi phí cho doanh nghiệp, Nhà nước xem xét khả năng ban hành chính sách giảm thuế thu nhập cá nhân đối với tiền lương (bao gồm cả tiền công và phụ cấp) của sỹ quan, thuyền viên làm việc trên tàu biển.

+ Giảm thuế, phí:

Giảm thuế đối với hàng hóa là vật tư, thiết bị phục vụ cho sửa chữa, bảo dưỡng tàu biển; đối với hoạt động vận tải nội địa của tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam, áp dụng mức thuế suất thuế giá trị gia tăng là 5% trong vòng 3 năm; đối với nguồn thu từ vận tải hàng hóa trên tuyến vận tải biển, được giảm 15% thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời gian 10 năm. Đối với dự án đầu tư tàu biển tham gia vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, doanh nghiệp được hỗ trợ vay vốn lưu động với lãi suất ưu đãi từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam; doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam được ưu tiên mua nhiên liệu phục vụ nhu cầu vận tải nội địa với mức giá ưu đãi tại Nhà máy lọc dầu Dung Quất. Đối với hàng hóa nhập khẩu dùng tàu biển Việt Nam vận chuyển, được giảm 10% mức thuế nhập khẩu theo quy định hiện hành của văn bản pháp luật liên quan.

+ Giảm cảng phí: Hiện nay cảng phí được áp dụng theo Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ban hành phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải và Thông tư 41/2012/TT-BTC hướng dẫn mức thu phí hàng hải đối với tàu có trọng tải lớn cập cảng Cái Mép-Thị Vải. Cục

Hàng hải Việt Nam đang dự thảo thông tư thay thế Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC, đồng thời để khuyến khích tàu ra vào hoạt động tại khu vực Cái Mép-Thị Vải và giảm cảng phí cho tàu ra vào khu vực này, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị Bộ Giao thông vận tải đề nghị với Bộ Tài chính cho phép áp dụng giảm phí, lệ phí hàng hải 40-50% cho các tàu trọng tải dưới 50.000 DWT.

+ Giảm chi phí bốc dỡ: Việc đầu tư hệ thống cảng biển phải được quy hoạch và đầu tư đồng bộ, có thể kết nối trực tiếp với vận tải đường biển, đường sắt, đường sông, đường bộ nhằm giúp giảm bớt chi phí về vận tải do có sự kết hợp tốt giữa các phương thức vận tải khác nhau (tập trung vào 3 khu vực cảng cửa ngõ trọng điểm: Lạch Huyện, Tiên Sa, Cái Mép-Thị Vải) và lập kế hoạch di dời các cảng biển nằm sâu trong sông để giảm chi phí hoa tiêu và phí luồng lạch.

Có chính sách khuyến khích và hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư nâng cấp trang thiết bị công nghệ bốc dỡ, nâng cao năng lực bốc dỡ để giảm thời gian quay vòng của tàu, tiết kiệm chi phí lưu kho bãi và cảng phí.

Tăng cường năng lực các tuyến luồng hàng hải tại các khu vực trọng điểm, đầu tư mở rộng nâng cấp tuyến luồng đảm bảo chuẩn tắc, lắp đặt hệ thống VTS, AIS, bố trí kinh phí nạo vét duy tu hàng năm để đảm bảo an toàn cho tàu trọng tải lớn ra vào cảng biển.

Các thành phần chi phí như nhiên liệu, tiền lương, khấu hao và chi phí mờ đối với phương thức vận tải đường bộ và đường sắt cần tập trung nghiên cứu, tìm giải pháp giảm xuống, từ đó giảm tổng chi phí vận hành phương tiện.

Xây dựng và vận hành hiệu quả Cổng thông tin điện tử về vận tải hàng hóa. Qua đó giúp thị trường vận tải trở nên minh bạch và có tính kết nối cao giữa khách hàng với doanh nghiệp vận tải và giữa các doanh nghiệp vận tải với nhau, tăng hiệu quả sử dụng phương tiện thông qua kết hợp vận tải giữa chiều đi và chiều về nhằm giảm thiểu tỷ lệ các chuyến hàng về bị rỗng.

Ngoài ra, việc giảm chi phí “mờ” trong vận tải đường dài cũng có ý nghĩa rất lớn trong việc giảm tổng chi phí vận tải. Theo kết quả nghiên cứu của Ngân hàng thế giới thì nếu cắt giảm được chi phí này thì tổng chi phí vận tải (cho chuyến đi trên 100 km) có thể giảm xuống 13%. Việc đề ra các sách lược giảm mãi lộ và thực hiện nghiêm túc sách lược này, kết hợp với giáo dục tuyên truyền đội ngũ lái xe tải là cần thiết. Bên cạnh đó, cần nâng cấp cơ sở hạ tầng, ví dụ nâng cao tải trọng cầu, đường cũng sẽ giúp doanh nghiệp vận tải giảm tải các khoản “chi phí bôi trơn” cho lượng hàng vận chuyển của mình.

Các Bộ ngành, địa phương cần tiếp tục xử lý các vấn đề còn tồn tại trong việc thu phí hạ tầng (BOT), phí, phụ phí tại các cảng đầu mối nhằm cắt giảm các chi phí bất hợp lý. Rà soát để sớm giảm giá phí và xóa bỏ các trạm BOT không hợp lý để đảm bảo sự lựa chọn của người tham gia giao thông.

Nhà nước cần có chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp logistics trong nước có cơ hội nhiều hơn trong việc giành các quyền vận tải, bảo hiểm và thực hiện nhiều dịch vụ khác trong chuỗi cung ứng logistics.

- Giải pháp về chi phí hàng tồn kho:

Giảm chi phí kho bãi thông qua việc đầu tư xây dựng hệ thống cảng mở để giảm bớt các chi phí về thủ tục hải quan, thuế xuất nhập khẩu; xây dựng trung tâm logistics tại các khu vực trọng điểm, ban hành chính sách ưu đãi và hỗ trợ đầu tư các trung tâm logistics cho các tổ chức, cá nhân trong và nước ngoài có các dự án tại khu kinh tế trọng điểm.

Phát triển các Trung tâm logistics phục vụ cho phát triển kinh tế và xuất nhập khẩu vùng, nhất là khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long, Thành phố Hồ Chí Minh và Hải Phòng. Đi đôi với phát triển các trung tâm logistics vùng là xây dựng các ICD khu vực có quy mô lớn, gần cảng biển. Việc phát triển một trung tâm logistics đúng nghĩa cho Đồng bằng Sông Cửu Long sẽ tập trung được hàng hóa đủ cho việc vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, tận dụng được phương tiện chuyên chở.

Tập trung đầu tư phát triển kho bãi đông lạnh và dây chuyền cung ứng lạnh phục vụ trực tiếp cho việc sản xuất, tiêu dùng nội địa và xuất khẩu hàng thủy sản, nông sản, rau quả. Hiện nay, kho bãi đông lạnh và dây chuyền cung ứng lạnh mới chỉ đáp ứng được khoảng từ 30-35% yêu cầu. Hệ thống kho lạnh mới tập trung vào phục vụ xuất nhập khẩu là chính, bên cạnh phục vụ thị trường nội địa, cần giảm giá điện cho hoạt động kho đông lạnh để cắt giảm chi phí logistics vì hiện nay còn cao hơn giá điện sản xuất từ 25%-20%.

- Giải pháp về chi phí hành chính:

Cần đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành. Doanh nghiệp cần được hỗ trợ từ những cải cách về thủ tục hành chính từ các Bộ, ngành tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong xuất, nhập khẩu, giảm chi phí... từ đó tăng sức cạnh tranh cho hàng hóa của Việt Nam, tăng kim ngạch xuất khẩu, và tận dụng những lợi thế từ việc tham gia các FTA... Do vậy, các Bộ, ngành cần 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 kiểm tra chuyên ngành; đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ thông tin trong các khâu ở các cấp, các ngành và doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics.

Để giảm chi phí thông quan, hệ thống cảng cạn hình thành một số địa điểm trong nội địa để làm thủ tục hải quan cho hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container, bãi gom hàng hóa xuất nhập khẩu, bãi chứa container hậu phương của cảng biển. Thực chất các vị trí đó chỉ làm nhiệm vụ thông quan là chính (khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container làm thủ tục hải quan tại ICD chiếm 35-40%).

6.3.2. Nhóm giải pháp về phía doanh nghiệp

- Chọn phương án vận chuyển trực tiếp trong điều kiện có thể để giảm các chi phí trong hành trình. Doanh nghiệp tiết kiệm thời gian và chi phí bằng việc vận chuyển trực tiếp tới khách hàng. Khả năng kiểm soát sẽ cao hơn khi doanh nghiệp trực tiếp vận chuyển hàng hóa cho khách mà không thông qua trung gian hoặc các nhà cung ứng dịch vụ kém chất lượng. Ngay trong trường hợp có sẵn các dịch vụ chất lượng cao thì chi phí cao đi kèm là tất yếu và việc lựa chọn vận chuyển trực tiếp vẫn giúp tránh được các khoản chi phí này.

- Thuê ngoài vận chuyển là một tất yếu trong xu hướng chuyên môn hóa chuỗi cung ứng nên các doanh nghiệp cần lập bộ phận thuê ngoài chuyên nghiệp và sử dụng quy trình chọn nhà cung cấp vận tải. Việc thuê ngoài vận chuyển được giao cho một bộ phận trong công ty cùng với một quy trình đấu thầu công khai sẽ giúp việc lựa chọn hãng vận tải trở nên hiệu quả. Hiện nay nhiều tập đoàn lớn như P&G, The Gap, GE,... đã thực hiện quá trình đấu thầu qua mạng, theo đó các hãng này sẽ yêu cầu các hãng vận chuyển gửi các bảng chào dịch vụ cạnh tranh thông qua trang web của họ nhằm giảm bớt các chi phí liên quan trong quá trình lựa chọn các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển.

- Khi sử dụng dịch vụ vận tải bên ngoài, cần quy định rõ điều kiện giá dịch vụ trong hợp đồng vận chuyển, trong điều kiện hiện nay nên chọn phương pháp giá linh hoạt. Các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ vận chuyển nên yêu cầu các hãng vận chuyển chào giá dịch vụ vận chuyển tách rời với phụ phí xăng dầu. Giá dịch vụ sẽ được giữ nguyên trong suốt thời hạn hợp đồng và chỉ có phụ phí xăng dầu sẽ được điều chỉnh dựa trên giá thị trường.

- Với doanh nghiệp sử dụng nhiều vận chuyển nội bộ (có đội xe hoặc tàu chuyên chở) nên sử dụng chiến lược bảo hiểm xăng dầu (fuel hedging strategy) nhằm hạn chế sự biến động xăng dầu. Thông qua các thị trường hàng hóa giao sau, các doanh nghiệp này thực hiện nghiệp vụ hedging với việc mua trước xăng dầu ở mức giá thỏa thuận. Hơn thế nữa, các doanh nghiệp này với tư cách là người mua lớn, có khả năng đàm phán được giá tốt với các nhà cung cấp xăng dầu trên thế giới.

- Doanh nghiệp cần hiện đại hóa đội xe vận tải, đẩy mạnh quy trình đào tạo lái xe và cấp phép lái xe. Đặc biệt là cải thiện chất lượng đội xe bởi chi phí vận chuyển trên mỗi xe tải có thể giảm gần 16% nhờ nâng cấp đội xe tải, cải thiện hiệu suất sử dụng đồng thời giảm ùn tắc và các chi phí không chính thức

- Tham gia vào các hiệp hội ngành hàng và chủ hàng để tạo lợi thế đàm phán với các hãng vận chuyển. Trên thực tế, các hãng vận chuyển thường có ưu thế đàm phán hơn so với các chủ hàng và vì thế các hãng vận chuyển thường đơn phương áp dụng các phụ phí hoặc là áp dụng giá cao cho các dịch vụ cung cấp. Để tránh tình trạng bị các hãng vận chuyển đơn phương áp đặt các điều kiện không có lợi cho mình, các doanh nghiệp nên tham gia vào các hiệp hội ngành hàng. Các hiệp hội này sẽ đại diện toàn bộ thành viên để đàm phán trực tiếp

các hợp đồng vận chuyển với các hãng tàu, và các thành viên có thể sử dụng các hợp đồng này để có thể hưởng được mức giá vận chuyển tốt.

- Trong các giao dịch quốc tế, các doanh nghiệp nên xây dựng mối quan hệ chiến lược với một số hãng tàu để giành được thế chủ động trong việc đàm phán với người mua về quyền thuê tàu (chuyển từ tập quán thương mại quốc tế từ FOB sang điều kiện "C" trong Incoterms). Nhờ đó doanh nghiệp vừa có được mức giá hợp đồng thấp hơn so với mức giá thị trường, vừa có cơ sở để đàm phán với đối tác nước ngoài nhằm giành quyền vận chuyển, để từ đó kiểm soát được chi phí vận chuyển và không bị gây sức ép về giá.

- Các đơn vị nên sử dụng tối đa tiện ích của CNTT, tăng cường năng lực liên kết với các đối tác, nhờ đó doanh nghiệp và nhà cung cấp dịch vụ vận tải có thể thỏa thuận trực tiếp với nhau. Việc ứng dụng CNTT đã giúp giảm được những chi phí cho việc đi tìm kiếm đối tác và chi phí về nhân sự và giúp các doanh nghiệp giảm được ít nhất 5% chi phí vận tải.

Đối với các doanh nghiệp logistics nói riêng, có rất nhiều cách để cắt giảm chi phí, một trong số đó là việc sử dụng các hệ thống phần mềm, nền tảng tối ưu logistics. Những hệ thống phần mềm như vậy có khả năng giúp các doanh nghiệp Việt Nam thực hiện các hoạt động quản lý kho, quản lý và kết nối vận tải, quản lý giao hàng một cách hiệu quả. Các quy trình được thực hiện chặt chẽ, dữ liệu doanh nghiệp được lưu trữ có tổ chức. Khi các hoạt động logistics được quản lý chặt chẽ thì quy trình cũng được thực hiện trơn tru hơn, tránh những sự thiếu minh bạch, gian lận có thể khiến chi phí đội lên cao.

Hệ thống phần mềm cũng có những chức năng khác như quản lý quy trình vận chuyển container, hay giúp các chủ hàng quản lý và theo dõi quá trình vận chuyển hàng của nhà vận tải. Bằng cách đó, doanh nghiệp Việt Nam có thể tránh những gian lận về quãng đường di chuyển, xăng dầu, lương thưởng hay thất thoát, mất mát về hàng hóa, tài sản, giúp cho tính minh bạch trong logistics được nâng cao, đồng thời, có thể quản lý kết nối các hình thức vận chuyển theo thời gian thực nhằm tối ưu công đoạn vận chuyển trong chuỗi cung ứng.

- Tham gia vào các sàn giao dịch vận tải. Gần đây các sàn giao dịch thông tin vận chuyển hay sàn giao dịch vận tải bước đầu đã triển khai tại Việt Nam. Đây là một giải pháp CNTT tiên tiến giúp các doanh nghiệp quản lý và điều hành mọi hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa với nhiều lợi ích, chẳng hạn như kết nối mạng lưới vận tải, giảm đầu tư cho thiết bị máy móc, giảm chi phí cho nhân lực điều hành vận tải, nâng cao hiệu suất vận tải, đơn giản hóa giấy tờ... Các doanh nghiệp cần nghiên cứu tình hình thực tế và chất lượng điều hành của các sàn giao dịch để tham gia và tận dụng lợi ích tiên tiến này.

- Bên cạnh đó, các doanh nghiệp tăng cường liên kết để giảm chi phí logistics. Hợp tác tốt hơn nữa giữa các nhà sản xuất, xuất nhập khẩu và các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics liên tục và chủ động để nâng cao năng lực cung cấp dịch vụ, giảm chi phí...

6.3.3. Các giải pháp khác

- Giải pháp về tăng năng lực cho nhân lực quản lý nhà nước, lao động trong ngành logistics.

Cùng với cơ chế phân cấp quản lý linh hoạt giữa Trung ương và địa phương nhằm nâng cao hơn nữa vai trò chỉ đạo, điều hành hoạt động logistics thì việc xây dựng đội ngũ cán bộ làm công tác về logistics có năng lực chuyên môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ giỏi, phẩm chất đạo đức đáp ứng với yêu cầu và nhiệm vụ mới trong thời gian tới là yếu tố quan trọng.

Bộ Giáo dục và Đào tạo và Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội nên lựa chọn một số trường đại học, cao đẳng và trung cấp nghề để tập trung đầu tư, hỗ trợ nâng cao chất lượng đào tạo chuyên ngành logistics. Đồng thời, thống nhất với các nước trong ASEAN khung chương trình đào tạo, bồi dưỡng, tiến tới công nhận các văn bằng, chứng chỉ nghề về logistics nhằm góp phần phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ ngành logistics trong nước nói riêng và khu vực nói chung.

- Các tỉnh, thành phố trên cả nước quan tâm hơn nữa trong việc phát huy tối đa lợi thế về địa kinh tế và liên kết vùng, kết hợp công tác thu hút đầu tư phát triển hạ tầng dịch vụ logistics nhằm giảm thiểu thời gian và chi phí logistics cho các doanh nghiệp.

- Đối với các Hiệp hội ngành hàng, doanh nghiệp của Việt Nam trong thời gian tới cần quán triệt quan điểm trong hoạt động sản xuất, kinh doanh nhằm tăng thêm phần giá trị gia tăng của các sản phẩm, hàng hóa xuất khẩu, mặt khác cần thay đổi quan niệm "mua CIF, bán FOB" để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong nước tham gia nhiều hơn trong việc cung ứng dịch vụ logistics quốc tế.

KẾT LUẬN

Những biến động lớn trong kinh tế thế giới và sự sụt giảm nghiêm trọng trong thương mại toàn cầu do các yếu tố bất lợi như dịch bệnh Covid-19, thiên tai, căng thẳng thương mại và các vấn đề địa chính trị và các rào cản thương mại đã khiến toàn bộ hoạt động của doanh nghiệp bị ảnh hưởng, chuỗi cung ứng bị đứt gãy. Dịch bệnh đã làm thay đổi cách tiêu dùng, phương thức hoạt động, trao đổi thương mại.

Bước sang năm 2021, các cơ quan quản lý nhà nước và hiệp hội, doanh nghiệp cần tiếp tục chú ý tập trung vào một số hoạt động sau:

- Tiếp tục triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ nêu trong Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 và Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019 tại các Bộ ngành, địa phương và hiệp hội.
- Các Bộ, ngành tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính thực chất, hiệu quả, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục kiểm tra chuyên ngành.
- Đẩy nhanh tiến độ các dự án hiện tại, ưu tiên xây dựng hạ tầng kết nối mạng lưới giao thông vận tải theo hướng vận tải đa phương thức để khai thác hiệu quả hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại hiện có.
- 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 online, thanh toán online.
- 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, trong đó có 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 nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics, đẩy mạnh tuyên truyền về logistics cho các cấp, ngành và các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh.
- 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: Tổng hợp các chính sách tiêu biểu về logistics năm 2020

Số hiệu	Cơ quan ban hành	Nội dung chính	Ngày ban hành	Ngày có hiệu lực
Nghị định số 10/2020/NĐ-CP	Chính phủ	Về kinh doanh vận tải và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô	17/01/2020	1/4/2020
Nghị định số 48/2020/NĐ-CP	Chính phủ	Sửa đổi, bổ sung Nghị định 38/2016 quy định chi tiết một số điều của Luật Khí tượng thủy văn. Nghị định quy định rõ 11 loại công trình phải quan trắc khí tượng thủy văn, trong đó có nhiều công trình thuộc lĩnh vực logistics như sân bay, cảng biển, cầu.	15/4/2020	1/6/2020
Nghị định số 67/2020/NĐ-CP	Chính phủ	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh hàng miễn thuế, kho bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan.	15/6/2020	10/8/2020
Nghị định số 86/2020/NĐ-CP	Chính phủ	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27 tháng 12 năm 2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển	23/7/2020	15/9/2020
Nghị quyết số 136/NQ-CP	Chính phủ	Về phát triển bền vững	25/9/2020	25/9/2020
Quyết định số 45/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050	10/01/2020	10/1/2020
Quyết định số 77/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Nhiệm vụ lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050	13/01/2020	13/01/2020
Quyết định số 283/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	"Kế hoạch cơ cấu lại ngành dịch vụ đến năm 2020, định hướng đến năm 2025" (sau đây gọi tắt là Đề án).	19/02/2020	19/02/2020
Quyết định số 657/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án xây dựng nhà ga hành khách T3 Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất	19/5/2020	19/5/2020
Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg	Thủ tướng Chính phủ	Quyết định về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng.	17/6/2020	1/8/2020

Phụ lục 2: Các trường đại học có đào tạo ngành/chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng

TT	Tên trường	Tên ngành/ chuyên ngành	Hệ đào tạo	Quy mô tuyển sinh 2020
1	Trường ĐH Bà Rịa -Vũng Tàu	Ngành Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng (4 chuyên ngành)	Đại học chính quy	150
2	Trường ĐH Bách Khoa - ĐH Quốc gia TP. HCM	Kỹ thuật hệ thống công nghiệp; Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	130 (90 + 40)
3	Trường ĐH Công nghệ và Quản lý Hữu Nghị	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng (hệ thường và hệ chất lượng cao)	Đại học chính quy	130 (100 + 30)
4	Trường ĐH Công nghệ Giao thông Vận tải	- Ngành Khai thác vận tải/ chuyên ngành Logistics và Vận tải đa phương thức - Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	250 (150 + 100)
5	Trường ĐH Công nghệ TP. HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	100
6	Trường ĐH Duy Tân	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	N/A ¹
7	Trường ĐH Điện lực	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng		60
8	Trường ĐH Giao thông Vận tải (Hà Nội)	Ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng		90
9	Trường ĐH Giao thông Vận tải TP. HCM	Ngành khai thác vận tải (đào tạo chuyên ngành quản trị logistics và vận tải đa phương thức)	- Đại học hệ đại trà - Đại học hệ CLC - Đại học liên kết quốc tế	260 (120 + 90 + 50)
10	Trường ĐH Hàng hải	- Chuyên ngành Logistics và Chuỗi cung ứng - Chuyên ngành Kinh doanh quốc tế và Logistics	- Đại học chính quy - ĐH chương trình tiên tiến	215 (135 + 80)
11	Trường ĐH Hoa Sen	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	140
12	Trường ĐH Kinh tế Quốc dân	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	110
13	Trường ĐH Kinh tế & QTKD - ĐH Thái Nguyên	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	60

¹ Năm 2020 mới tuyển sinh, chưa có chỉ tiêu cụ thể

TT	Tên trường	Tên ngành/ chuyên ngành	Hệ đào tạo	Quy mô tuyển sinh 2020
14	Trường ĐH Kinh tế - Tài chính TP HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	66 60
15	Trường ĐH Kỹ thuật - Công nghệ Cần Thơ	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	50 40
16	Trường ĐH Ngoại thương	Ngành Kinh doanh quốc tế/ chuyên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học dạy bằng tiếng Anh	100
17	Trường ĐH Nguyễn Tất Thành	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	N/A ²
18	Trường ĐH RMIT Việt Nam	Quản lý chuỗi cung ứng và Logistics	Đại học dạy bằng tiếng Anh	50
19	Trường ĐH Sư phạm Kỹ thuật TP HCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	120
20	Trường ĐH Quốc tế - ĐH Quốc gia TPHCM	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	155
21	Trường ĐH Quốc tế Hồng Bàng	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	100
22	Trường ĐH Thăng Long	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	145
23	Trường ĐH Thủ Dầu Một	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	90
24	Trường ĐH Thủ đô Hà Nội	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	70
25	Trường ĐH Thương mại	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	100
26	Trường ĐH Văn Hiến	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	130
27	HV Chính sách & phát triển	Ngành Kinh tế quốc tế/chuyên ngành Thương mại Quốc tế và Logistics	Đại học chính quy	70
28	HV Tài chính	Chuyên ngành Hải quan và Logistics	Đại học chính quy	50
29	Trường ĐH Trà Vinh	Ngành Kinh tế/chuyên ngành quản lý dịch vụ logistics	Đại học chính quy	N/A ³
30	Trường ĐH Công nghiệp	Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng	Đại học chính quy	60

²Chỉ tiêu chưa công bố³Vào nhập học mới có chỉ tiêu phân lớp

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1	TOP 10 doanh nghiệp vận tải và uy tín năm 2019	61
Bảng 2	Áp dụng CNTT của các doanh nghiệp thành viên VLA	89
Bảng 3	Các trường cao đẳng có đào tạo ngành / chuyên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng	96
Bảng 4	Một số thương vụ M&A lớn trong lĩnh vực logistics Việt Nam trong năm 2019 và 2020	106
Bảng 5	Đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Việt Nam theo ngành	107
Bảng 6	Chi phí logistics chiếm trong giá thành sản phẩm của một số chuỗi cung ứng phổ biến của Việt Nam	113
Bảng 7	Chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp trên toàn quốc	115

DANH MỤC HÌNH

Hình 1	Các chỉ tiêu kinh tế chính của Việt Nam giai đoạn 2016-2020	12
Hình 2	Tăng/giảm doanh thu các nhóm dịch vụ 9 tháng năm 2020 so cùng kỳ năm 2019 (%)	15
Hình 3	ỷ trọng chiều dài các loại đường bộ trong tổng hệ thống đường bộ Việt Nam	30
Hình 4	Thống kê số lượng đội tàu của Việt Nam năm 2020	37
Hình 5	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam (triệu tấn)	51
Hình 6	Vận tải hàng hóa bằng đường biển (triệu tấn)	52
Hình 7	Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không (nghìn tấn)	53
Hình 8	Vận tải hàng hóa bằng đường sắt (nghìn tấn)	54
Hình 9	Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa (triệu tấn)	55
Hình 10	Số doanh nghiệp đang hoạt động có kết quả SXKD tại thời điểm 31/12/2019	70
Hình 11	Phân bố doanh nghiệp theo địa phương tại thời điểm 31/12/2019	71
Hình 12	Cơ cấu doanh nghiệp Việt Nam theo loại hình và quy mô doanh nghiệp	72
Hình 13	Cơ cấu lao động và tốc độ tăng lao động	72
Hình 14	Cơ cấu nguồn vốn cho SXKD và tốc độ tăng nguồn vốn	73
Hình 15	Lĩnh vực KD của DN khảo sát	74
Hình 16	Phân bố của DN khảo sát	74
Hình 17	Quy mô lao động của DN khảo sát	74
Hình 18	Số năm hoạt động của DN khảo sát	74

Hình 19	Doanh thu/năm của DN khảo sát	75
Hình 20	Thị trường của DN khảo sát	75
Hình 21	Thời gian trung bình thực hiện đơn hàng nội địa	75
Hình 22	Thời gian đáp ứng đơn hàng quốc tế	76
Hình 23	Tỷ lệ đơn hàng hoàn hảo tại các doanh nghiệp	76
Hình 24	Thời gian dự trữ trung bình đối với nguyên liệu và thành phẩm chính	77
Hình 25	Mức độ thường xuyên sử dụng các loại hình vận chuyển	78
Hình 26	Tỷ trọng nguồn nguyên liệu đầu vào chính của doanh nghiệp	78
Hình 27	Cách thức giao dịch giữa doanh nghiệp với Nhà cung cấp và khách hàng	79
Hình 28	Mức độ sử dụng phần mềm tác nghiệp trong quản trị logistics	80
Hình 29	Bộ phận thực hiện chức năng quản trị logistics tại doanh nghiệp	80
Hình 30	Mức độ thuê ngoài dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp	81
Hình 31	Độ quan trọng của các tiêu chí khi lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics	81
Hình 32	Tỷ trọng chi phí logistics trên doanh thu	82
Hình 33	Xếp hạng các loại chi phí logistics thành phần	83
Hình 34	Mức độ cấp thiết cần phải cải tiến hoạt động logistics	84
Hình 35	Thành phần chính chi phí logistics ở Hoa Kỳ	111
Hình 36	Chi phí logistics theo % GDP của Hoa Kỳ	111
Hình 37	Các thành phần chi phí logistics Việt Nam năm 2014	113
Hình 38	Chi phí logistics trên GDP năm 2018	114
Hình 39	Chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp trên toàn quốc	116

DANH MỤC HỘP

Hộp 1	Dịch vụ logistics trước tác động của Covid-19: Bối cảnh mới, dịch vụ mới	22
Hộp 2	Xu hướng phát triển của logistics trong dịch vụ chuỗi lạnh toàn cầu	23
Hộp 3	Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh	31
Hộp 4	Chu Lai Logistics chuyên dụng phục vụ xuất khẩu trái cây	45
Hộp 5	Hiệu quả triển khai ePort-eDO tại Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn	91
Hộp 6	Phòng thực hành mô phỏng logistics và quản lý chuỗi cung ứng của Trường đại học Thủ đô Hà Nội	95

BẢO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2020**

CẮT GIẢM CHI PHÍ 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:

Tôn Nữ Thanh Bình

Trình bày:

Vương Nguyễn

In 750 cuốn, khổ 19x27 cm tại Công ty TNHH In và Thương mại Trần Gia.

Địa chỉ: Số 43, ngõ 406, đường Âu Cơ, P. Nhật Tân, Q. Tây Hồ, Hà Nội

Số xác nhận đăng ký xuất bản: 4428-2020/CXBIPH/02-186/CT

Số Quyết định xuất bản: 334A/QĐ-NXBCT ngày 17 tháng 11 năm 2020

Mã số ISBN: 978-604-311-101-9.

In xong và nộp lưu chiểu Quý IV năm 2020.

BÁO CÁO

LOGISTICS VIỆT NAM

2020

CẮT GIẢM CHI PHÍ LOGISTICS



SÁCH KHÔNG BÁN

CHƯƠNG I

GIỚI THIỆU

1.1 LÝ DO CHỌN ĐỀ TÀI

Việt Nam là một nước đi lên và phát triển từ truyền thống nông nghiệp lâu đời. Sản xuất lúa gạo đóng một vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế nông nghiệp và nông thôn Việt Nam. Năm 1989, đánh dấu sự kiện quan trọng là lần đầu tiên Việt Nam xuất khẩu hơn 1 triệu tấn gạo ra thị trường thế giới, trở thành nước đứng thứ 3 trên thế giới về xuất khẩu gạo, đã chuyển Việt Nam từ nước nhập khẩu sang nước xuất khẩu. Từ đó, mỗi năm sản lượng gạo xuất khẩu ngày một tăng, kim ngạch có lúc đạt trên dưới 1 tỉ USD.

Ở Việt Nam, quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, hội nhập kinh tế quốc tế được tiến hành trong điều kiện nông nghiệp vẫn đang chiếm tỉ trọng cao trong cơ cấu GDP với khoảng 20% GDP trong nền kinh tế. Sản xuất lúa gạo những năm vừa qua đã đạt nhiều thành tựu to lớn, có đóng góp tích cực trong thời kỳ đầu thực hiện công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Gạo không chỉ phục vụ nhu cầu tiêu dùng của người dân trong nước, mà còn dành một phần lớn để xuất khẩu. Cho đến hiện nay thì hoạt động xuất khẩu gạo có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với Việt Nam. Xuất khẩu gạo đã đóng góp quan trọng trong việc đẩy sản xuất nông nghiệp và kinh tế nông thôn, góp phần xóa đói giảm nghèo, cải thiện đời sống một bộ phận dân cư, gia tăng sức mua xã hội, giảm bớt thâm hụt cán cân thương mại, đảm bảo an toàn lương thực quốc gia và là nguồn thu nhập ngoại tệ lớn của quốc gia, từ đó tích cực phát triển đất nước Việt Nam. Tuy nhiên hiện nay trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng hiện nay, xuất khẩu gạo của Việt Nam đang phải đối đầu với những thách thức lớn: thị trường không ổn định, xu hướng cạnh tranh của các nước xuất khẩu gạo ngày càng gay gắt, yêu cầu về chất lượng gạo càng cao, do bản thân sự yếu kém trong các khâu xuất khẩu gạo. Với mong muốn xem xét tình hình xuất khẩu gạo hiện nay, từ đó tìm ra giải pháp để nâng cao hoạt động xuất khẩu gạo nên em quyết định chọn đề tài **"Thực trạng và giải pháp nâng cao hoạt động xuất khẩu gạo của Việt Nam"**.

1.2 MỤC TIÊU NGHIÊN CỨU

1.2.1 Mục tiêu chung

Phân tích thực trạng xuất khẩu gạo của Việt Nam 2013-2015. Từ đó đưa ra giải pháp nâng cao xuất khẩu gạo ở Việt Nam.

1.2.2 Mục tiêu cụ thể

Mục tiêu 1: Phân tích thực trạng xuất khẩu gạo Việt Nam giai đoạn 2013-2015.

LOGO



**PHÂN TÍCH TÌNH HÌNH
NGOẠI THƯƠNG NĂM 2012
VÀ
CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN
NGOẠI THƯƠNG
TRONG THỜI GIAN TỚI**

I. Một số khái niệm

1. Chiến lược
2. Chiến lược phát triển kinh tế xã hội
3. Chiến lược phát triển Ngoại thương

II. Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội

1. Các mô hình chiến lược phát triển kinh tế xã hội
2. Chiến lược phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam 2001-2010

III. Chiến lược phát triển Ngoại thương

1. Các mô hình chiến lược phát triển Ngoại thương
2. Chiến lược phát triển ngoại thương Việt Nam 2001-2010
3. Các quan điểm cơ bản chỉ đạo hoạt động ngoại thương Việt Nam

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG**

PHẠM ĐỨC LÂM

**PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI
KIM NGẠCH XUẤT KHẨU CÁC NHÓM HÀNG
CỦA VIỆT NAM THEO MÔ HÌNH GRAVITY**

**Chuyên ngành: Kinh tế phát triển
Mã số: 60.31.01.05**

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ

Đà Nẵng – Năm 2015

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN**

ĐỖ THỊ HƯƠNG

**HOÀN THIỆN HOẠT ĐỘNG XÚC TIẾN NHÂM
THỨC ĐẨY XUẤT KHẨU CỦA CÁC DOANH
NGHIỆP VIỆT NAM VÀO THỊ TRƯỜNG EU**

Chuyên ngành: Kinh tế thế giới và Quan hệ kinh tế quốc tế
(Kinh tế đối ngoại)

Mã số: 62.31.07.01

LUẬN ÁN TIẾN SỸ KINH TẾ

Cán bộ hướng dẫn khoa học:

- 1. GS.TS. Nguyễn Văn Thường**
- 2. PGS. TS. Đinh Văn Thành**

HÀ NỘI, NĂM 2009

LỜI MỞ ĐẦU

Khi nói về cơ cấu kinh tế quốc dân, Nghị quyết 6 của Ban chấp hành Trung ương khoá V đã nhận định: "bằng một cơ cấu kinh tế hợp lý và một cơ chế quản lý thích hợp chúng ta sẽ có khả năng tạo ra một chuyển biến mạnh trong đời sống kinh tế - xã hội". Đối với ngoại thương cũng vậy, việc thay đổi cơ chế quản lý mà không đi đôi với việc xác định một chính sách cơ cấu đúng đắn sẽ không thể phát triển ngoại thương được nhanh chóng và có hiệu quả.

Trong những năm 80, Đảng và Nhà nước đã đưa ra nhiều chính sách và biện pháp quan trọng để tăng cường công tác xuất khẩu nhằm đáp ứng nhập khẩu. Song những chính sách và biện pháp đó còn mang tính chất chấp vá và bị động, chỉ chú ý nhiều đến vấn đề đổi mới cơ chế nhưng chưa giúp xác định được cơ cấu xuất khẩu (và nhập khẩu) lâu dài và thích ứng. Do đó, trong việc tổ chức sản xuất hàng hóa và cung ứng dịch vụ cho xuất khẩu còn nhiều lúng túng và bị động. Việc xác định đúng cơ cấu xuất khẩu sẽ có tác dụng:

- ✓ Định hướng rõ cho việc đầu tư sản xuất hàng hoá và dịch vụ xuất khẩu tạo nên những mặt hàng chủ lực xuất khẩu có giá trị cao và có sức cạnh tranh trên thị trường thế giới.
- ✓ Định hướng rõ việc ứng dụng khoa học - kỹ thuật cải tiến sản xuất hàng xuất khẩu. Trong điều kiện thế giới ngày nay khoa học - kỹ thuật ngày càng trở thành một yếu tố sản xuất trực tiếp, không tạo ra được những sản phẩm có hàm lượng khoa học - kỹ thuật cao sẽ khó cạnh tranh trong xuất khẩu.
- ✓ Cho phép chuẩn bị thị trường trước để thực hiện cơ cấu. Trước đây, trong điều kiện cơ cấu xuất khẩu được hình thành trên cơ sở "nặng nhật chặt bị" rất bị động trong khâu chuẩn bị thị trường tiêu thụ. Vì vậy, có nhiều lúc có hàng không biết xuất khẩu đi đâu, rất khó điều hoà giữa sản xuất và tiêu thụ.
- ✓ Tạo cơ sở để hoạch định các chính sách phục vụ và khuyến khích xuất khẩu đúng địa chỉ, đúng mặt hàng và đúng mức độ. Qua đó có thể khai thác các thế mạnh xuất khẩu của đất nước.

Đối với nước ta từ trước đến nay cơ cấu xuất khẩu nói chung còn mang mùn và bị động. Hàng xuất khẩu chủ yếu còn là những sản phẩm thô, hàng sơ chế hoặc

Trong chương trình giảng dạy đại học khối ngành kinh tế, hiện nay nhiều trường đại học trên cả nước đã và đang áp dụng hình thức trắc nghiệm khách quan để đánh giá kết quả học tập của sinh viên. Nhằm đáp ứng nhu cầu ôn tập, vietlod.com đã tổng hợp hơn 90 ngàn câu hỏi trắc nghiệm cho các chuyên ngành kinh tế, bao gồm: Chính trị, Kinh tế, Quản trị, Tài chính, Kế toán và Thi công chức. Những câu trắc nghiệm này đã được biên soạn, tổng hợp và biên tập lại thành những phần/chương cụ thể giúp các bạn dễ dàng trong việc ôn tập. Phần lớn các câu trắc nghiệm đã được kiểm duyệt nhiều lần, cả về nội dung lẫn hình thức trình bày (lỗi chính tả, dấu câu...). Đây cũng là nguồn tài liệu tốt phục vụ công tác giảng dạy.

A. CHÍNH TRỊ

1. Kinh tế chính trị
2. Triết học
3. Tư tưởng HCM
4. Pháp luật đại cương
5. Chủ nghĩa Mác-Lênin
6. Đường lối DCSVN
7. Giáo dục quốc phòng

1. Quản trị học
2. Thương mại quốc tế
3. Quản trị ngoại thương
4. Quản trị dự án
5. Quản trị Marketing
6. Kinh doanh quốc tế

D. TÀI CHÍNH

1. Tài chính tiền tệ
2. Tài chính quốc tế
3. Tài chính doanh nghiệp
4. Thị trường chứng khoán

B. KINH TẾ HỌC

1. Kinh tế học
2. Kinh tế vi mô
3. Kinh tế vĩ mô
4. Luật kinh tế
5. Kinh tế phát triển

E. KẾ TOÁN

1. Kiểm toán
2. Kế toán công
3. Kế toán ngân hàng
4. Kế toán doanh nghiệp

C. QUẢN TRỊ

Ngoài ra, Vietlod còn tổng hợp một số đề thi công chức (trắc nghiệm), các bạn có thể tham khảo tại: [THI CÔNG CHỨC](http://thi-cong-chuc.com) | <http://vietlod.com/tag/thi-cong-chuc>

Tải về tại: <http://vietlod.com/category/QUIZ>

Hãy chia sẻ cùng bạn bè, nếu bạn thấy nội dung này hữu ích!

MỤC LỤC

DỀ MỤC	TRANG
LỜI CAM ĐOAN	I
MỤC LỤC	II
DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU, CHỮ VIẾT TẮT	IV
DANH MỤC BẢNG BIỂU	VI
DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ, ĐỒ THỊ	VII
 LỜI NÓI ĐẦU	 I
 CHƯƠNG 1: CHẤT LƯỢNG TĂNG TRƯỞNG CÔNG NGHIỆP: TIẾP CẬN KHÁI NIỆM VÀ XÂY DỰNG TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ	 10
1.1. Tăng trưởng và chất lượng tăng trưởng kinh tế	10
1.1.1. Tăng trưởng kinh tế	10
1.1.2. Chất lượng tăng trưởng kinh tế	14
1.1.3. Các mô hình phản ánh quan hệ giữa tăng trưởng và chất lượng tăng trưởng kinh tế	20
1.2. Chất lượng tăng trưởng công nghiệp; tiếp cận khái niệm và xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá	24
1.2.1. Quan điểm chất lượng tăng trưởng công nghiệp trong điều kiện Việt Nam	24
1.2.2. Hệ thống tiêu chí đánh giá chất lượng tăng trưởng công nghiệp trong điều kiện Việt Nam	28
1.2.3. Các nhân tố tác động đến chất lượng tăng trưởng công nghiệp	39
1.3. Kinh nghiệm nâng cao chất lượng tăng trưởng ngành điện tử của một số nước và bài học cho Việt Nam	47
1.3.1. Kinh nghiệm phát triển ngành điện tử của một số nước	47
1.3.2. Bài học cho Việt Nam	63
 CHƯƠNG 2: CHẤT LƯỢNG TĂNG TRƯỞNG NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐIỆN TỬ VIỆT NAM	 71
2.1. Tổng quan về ngành điện tử Việt Nam	71
2.1.1. Điện tử Việt Nam: quá trình phát triển và những điểm nhấn	71
2.1.2. Đặc điểm ngành công nghiệp điện tử Việt Nam	79
2.2. Chất lượng tăng trưởng ngành công nghiệp điện tử Việt Nam	81
2.2.1. Đánh giá theo các tiêu chí	81