

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2017

**LOGISTICS:
TỪ KẾ HOẠCH ĐẾN HÀNH ĐỘNG**



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

MỤC LỤC

DANH MỤC BẢNG	5
DANH MỤC HÌNH	6
DANH MỤC ẢNH	7
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	8
LỜI NÓI ĐẦU	9

CHƯƠNG I. BỐI CẢNH CHUNG 11

1. Hoạt động sản xuất, đầu tư, xuất nhập khẩu của Việt Nam năm 2017	12
1.1. Tình hình chung	12
1.2. Hoạt động sản xuất	14
1.3. Hoạt động đầu tư và tín dụng	16
1.4. Hoạt động xuất, nhập khẩu	17
1.5. Hoạt động dịch vụ	19
2. Pháp luật, chính sách về logistics	20
2.1. Khung pháp lý đối với hoạt động logistics	20
2.2. Các chính sách được ban hành năm 2017	22
3. Các hoạt động khác	26
3.1. Tham gia Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại của WTO	26
3.2. Cơ chế Một cửa Quốc gia, Cơ chế Một cửa ASEAN	28
3.3. Cải cách hành chính, kiểm tra chuyên ngành	30
3.4. Cam kết mở cửa đối với dịch vụ logistics	31
4. Hoạt động logistics thế giới năm 2017	32
4.1. Thị trường logistics thế giới	32
4.2. Các loại hình logistics	32
4.3. Lĩnh vực phục vụ	33
4.4. Khu vực địa lý	38
4.5. Cạnh tranh trên thị trường logistics quốc tế	42
5. Xu hướng phát triển logistics	43
5.1. Xu hướng chung	43
5.2. Xu hướng logistics thời đại Cách mạng Công nghiệp 4.0	45

CHƯƠNG II. HẠ TẦNG LOGISTICS 47

1. Hạ tầng giao thông	48
1.1. Đường bộ	48
1.2. Đường sắt	48

1.3. Đường biển	51
1.4. Đường thủy nội địa	54
1.5. Đường hàng không	56
2. Trung tâm logistics	57
2.1. Thực trạng	57
2.2. Những tồn tại, hạn chế cần giải quyết	64
3. Hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ logistics	65
CHƯƠNG III. DỊCH VỤ LOGISTICS	69
1. Tình hình chung	70
2. Dịch vụ vận tải	71
2.1. Tình hình chung	71
2.2. Vận tải đường biển	73
2.3. Vận tải đường bộ	74
2.4. Vận tải hàng không	77
2.5. Vận tải đường sắt	78
3. Dịch vụ kho bãi	80
4. Dịch vụ giao nhận	82
5. Các dịch vụ khác	85
CHƯƠNG IV. DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS	87
1. Theo loại hình doanh nghiệp	88
2. Theo địa bàn phân bố	88
3. Theo lĩnh vực kinh doanh	90
4. Quy mô vốn và năng lực hoạt động của các doanh nghiệp logistics	92
4.1. Quy mô	92
4.2. Năng lực hoạt động	93
5. Hoạt động đầu tư, mua bán, sáp nhập	94
CHƯƠNG V. LOGISTICS TRONG SẢN XUẤT VÀ KINH DOANH	97
1. Tình hình chung	98
2. Logistics trong doanh nghiệp ngành nông nghiệp và chế biến thực phẩm	102
3. Logistics trong doanh nghiệp ngành công nghiệp	106

CHƯƠNG VI. CÔNG NGHỆ VÀ ĐÀO TẠO NHÂN LỰC	109
1. Các công nghệ hiện hành trong logistics	110
1.1. Khai hải quan điện tử	111
1.2. Định vị toàn cầu bằng vệ tinh (GPS)	111
1.3. Truy xuất trực tuyến tình trạng hàng hóa (E-Tracking/Tracing)	112
1.4. Hệ thống quản lý kho hàng (WMS)	113
1.5. Hệ thống quản lý vận tải (TMS)	114
1.6. Hệ thống quản lý cảng/bến thủy (TOS)	115
1.7. Hệ thống quản lý nguồn lực doanh nghiệp (ERP)	116
1.8. Sàn giao dịch logistics	116
2. Các xu hướng ứng dụng công nghệ mới trong logistics	118
2.1. Robot trong kho hàng	118
2.2. Trung tâm soạn hàng tự động	119
2.3. Thực tế tăng cường / thực tế ảo	119
2.4. Sản xuất tự động và bán hàng trực tuyến	120
2.5. Giao hàng theo yêu cầu	122
2.6. Giao hàng bằng máy bay không người lái và robot droid	122
2.7. Phân phối đa kênh	122
3. Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn trong logistics	123
3.1. Một số tiêu chuẩn, quy định, quy chuẩn	123
3.2. Lợi ích của quy chuẩn	124
3.3. Ví dụ về tiêu chuẩn tại Nhật	124
4. Đào tạo nhân lực về logistics	125
4.1. Tiêu chuẩn chuyên môn đối với nhân sự logistics	125
4.2. Nhu cầu đào tạo logistics	126
4.3. Đào tạo ở bậc đại học	128
4.4. Đào tạo nghề	129
4.5. Đào tạo bổ sung, đào tạo qua thực tế công việc	132
CHƯƠNG VII. TRUYỀN THÔNG VÀ HỢP TÁC QUỐC TẾ	133
1. Truyền thông về logistics	134
2. Hội thảo, hội nghị	135
3. Liên kết, hợp tác	138
4. Đầu tư trong nước và ra nước ngoài	138
KẾT LUẬN	140
PHỤ LỤC	142

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1. Một số văn bản pháp lý chính về logistics	21
Bảng 2. Doanh thu của 10 nhà cung ứng dịch vụ 3PL lớn nhất trên thế giới	43
Bảng 3. Hạ tầng giao thông đường bộ	48
Bảng 4. Các tuyến đường sắt (km/h)	49
Bảng 5. Tải trọng cho phép trên các tuyến đường sắt	49
Bảng 6. Quy hoạch đường sắt liên quan đến hoạt động logistics	51
Bảng 7. Thông số các cảng hàng không có nhà ga hàng hóa	56
Bảng 8. Hiện trạng các ga kho hàng không kéo dài tại Việt Nam	60
Bảng 9. Xếp hạng LPI của Việt Nam	71
Bảng 10. Sản lượng vận chuyển và luân chuyển hàng hóa trong và ngoài nước	73
Bảng 11. Sản lượng hàng qua cảng giai đoạn năm 2012-2017	74
Bảng 12. Chất lượng dịch vụ hải quan của Việt Nam so với các nước trong khu vực ASEAN	86
Bảng 13. Số lượng doanh nghiệp logistics theo quy mô vốn	92
Bảng 14. Số doanh nghiệp kinh doanh có lãi hoặc lỗ	94
Bảng 15. Các dự án vận tải, kho bãi từ nguồn FDI	95
Bảng 16. Các hoạt động logistics đang được thuê ngoài	99

DANH MỤC HÌNH

Hình 1. Các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô quan trọng trong năm 2017 (%)	12
Hình 2. Chỉ số sản xuất công nghiệp giai đoạn năm 2012-2017	15
Hình 3. Tăng trưởng tín dụng qua các năm (%)	16
Hình 4. Cán cân thương mại của Việt Nam qua các tháng từ năm 2016 - 2017	17
Hình 5. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng năm 2010-2017	19
Hình 6. Doanh thu logistics 3PL phục vụ một số ngành hàng lớn	34
Hình 7. So sánh cước phí vận tải trong tổng giá trị hàng hóa tại các khu vực trên thế giới (%)	35
Hình 8. Quy mô thị trường 3PL theo khu vực địa lý năm 2016 (tỷ USD)	38
Hình 9. Mô hình trung tâm logistics của Nhật Bản	59
Hình 10. Chuỗi logistics hàng xuất khẩu của Việt Nam	70
Hình 11. Doanh thu hoạt động vận tải theo loại hình	72
Hình 12. Cơ hội phát triển vận tải xuyên biên giới	75
Hình 13. Quy mô một số trung tâm phân phối lớn của Việt Nam	82
Hình 14. Phân bố doanh nghiệp logistics theo vùng miền	89
Hình 15. Phân bố doanh nghiệp logistics theo tỉnh thành (năm 2027)	90
Hình 16. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics theo lĩnh vực kinh doanh	91
Hình 17. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics theo số lượng loại hình dịch vụ	91
Hình 18. Số lượng doanh nghiệp logistics theo lĩnh vực dịch vụ chính	92
Hình 19. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics theo quy mô vốn	93
Hình 20. Tỷ lệ chi phí logistics trong doanh thu của doanh nghiệp	99
Hình 21. Mức độ sử dụng CNTT phục vụ sản xuất, kinh doanh (% DN lựa chọn)	100
Hình 22. Nhu cầu quan trọng nhất đối với DN trong tương lai về hoạt động logistics (% DN lựa chọn)	101
Hình 23. Các giải pháp cắt giảm chi phí logistics (theo đánh giá của các DN sản xuất, kinh doanh: % DN lựa chọn)	101
Hình 24. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics áp dụng công nghệ và công nghệ thông tin trong hoạt động sản xuất, kinh doanh	110

DANH MỤC ẢNH

Ảnh 1. Dệt may là một mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam	18
Ảnh 2. Cơ chế Một cửa Quốc gia tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics	28
Ảnh 3. Tân Cảng Cái Mép là một trong những cảng có thể tiếp nhận tàu lớn vào Việt Nam	52
Ảnh 4. Bên trong một kho hàng thuộc trung tâm logistics Pan Pacific (Bình Dương)	80
Ảnh 5. Hải Phòng là địa phương hội tụ nhiều yếu tố thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics	89
Ảnh 6. Sinh viên Trường đại học Giao thông vận tải thực tập tại một doanh nghiệp dịch vụ logistics	127
Ảnh 7. Đoàn đại biểu Việt Nam tham dự Hội nghị FIATA 2017 cùng với một số nước ASEAN	136

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Tiếng Việt

CNTT	Công nghệ thông tin
DN	Doanh nghiệp
ĐBSCL	Đồng bằng Sông Cửu Long
ĐTNT	Đường thủy nội địa
KTCN	Kiểm tra chuyên ngành
SXCN	Sản xuất công nghiệp
TCTK	Tổng cục Thống kê
TTHC	Thủ tục hành chính
TTHQ	Thủ tục hải quan
XNK	Xuất nhập khẩu

Tiếng Anh

2PL	Second-party logistics (logistics bên thứ hai)
3PL	Third-party logistics (logistics bên thứ ba)
CFS	Container freight station (trạm đóng hàng lẻ)
FDI	Foreign direct investment (đầu tư trực tiếp nước ngoài)
FTA	Free trade agreement (hiệp định thương mại tự do)
GDP	Gross National Product (Tổng sản phẩm quốc nội)
ICD	Inland Clearance Depot (cảng cạn)
ICT	Information and communication technology (công nghệ thông tin - truyền thông)
LPI	Logistics Performance Index (Chỉ số năng lực logistics)
LSP	logistics service provider (nhà cung cấp dịch vụ logistics)
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Tổ chức Hợp tác Kinh tế và Phát triển)
TEU	Twenty-foot equivalent unit (đơn vị vận tải tương đương một container 20 feet)
TFA	Trade Facilitation Agreement (Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại)
VLA	Viet Nam Logistics Business Association (Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam)
VNACCS	Viet Nam Automated Customs Clearance System (Hệ thống Thông quan tự động Việt Nam)
WTO	World Trade Organization (Tổ chức Thương mại Thế giới)



LỜI NÓI ĐẦU

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của khoa học công nghệ và xu hướng toàn cầu hóa, các hoạt động logistics xuyên suốt từ sản xuất tới tiêu dùng ngày càng giữ vai trò đặc biệt quan trọng đối với năng lực cạnh tranh của các ngành sản xuất, dịch vụ và của toàn nền kinh tế nói chung.

Khi xem xét cả các yếu tố lợi thế nội tại và xu hướng vận động của thị trường quốc tế, có thể thấy lĩnh vực logistics Việt Nam có nhiều cơ hội phát triển và tham gia sâu hơn lĩnh vực logistics thế giới. Những cơ hội có thể thấy rõ từ độ mở của nền kinh tế đang tăng lên và lợi thế địa lý để trở thành cửa ngõ giao thương, vận tải của khu vực và thế giới.

Để tận dụng các lợi thế, cơ hội và đưa lĩnh vực logistics trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn của Việt Nam, đóng góp tích cực vào cải thiện năng lực cạnh tranh chung của toàn nền kinh tế, ngày 14 tháng 2 năm 2017, Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định 200/QĐ-TTg ban hành Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, thể hiện sự quan tâm của Chính phủ đối với một lĩnh vực rất quan trọng của nền kinh tế.

Theo Kế hoạch hành động, Bộ Công Thương được giao nhiệm vụ là đầu mối xây dựng Báo cáo Logistics thường niên nhằm rà soát, đánh giá, cung cấp thông tin về tình hình, triển vọng thị trường logistics Việt Nam và quốc tế, rà soát hiệu quả của các quy định chính sách liên quan trong thực tế; góp phần phục vụ công tác quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất, kinh doanh, đầu tư của các doanh nghiệp và công tác nghiên cứu khoa học và truyền thông trong lĩnh vực logistics.

Trên tinh thần đó, Báo cáo Logistics Việt Nam 2017 được kết cấu theo 7 chương, tập trung vào các nội dung chính gồm:

- (i) Bối cảnh chung;
- (ii) Hạ tầng logistics;

- (iii) Dịch vụ logistics;
- (iv) Doanh nghiệp dịch vụ logistics;
- (v) Logistics trong sản xuất và kinh doanh;
- (vi) Công nghệ và đào tạo nhân lực;
- (vii) Truyền thông và hợp tác quốc tế.

Báo cáo được xây dựng với sự tham gia của Ban Biên tập gồm các chuyên gia đến từ các Bộ ngành như Bộ Công Thương, Bộ Giao thông Vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, các tổ chức đào tạo và nghiên cứu...; trên cơ sở hệ thống thông tin và dữ liệu đáng tin cậy và cập nhật từ các nguồn thông tin chính thống và các cuộc khảo sát thực tế do Ban Biên tập tiến hành.

Đây là năm đầu tiên Báo cáo thường niên logistics được xây dựng, trong điều kiện gấp rút về thời gian, chắc chắn không tránh khỏi còn nhiều thiếu sót. 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 độc giả vui lòng liên hệ với Ban Biên tập theo địa chỉ:

Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương

54 Hai Bà Trưng, Hà Nội

Email: cucxnk@moit.gov.vn

Website: www.logistics.gov.vn

CHƯƠNG I:

BỐI CẢNH CHUNG

1. HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT, ĐẦU TƯ, XUẤT NHẬP KHẨU CỦA VIỆT NAM NĂM 2017

1.1. Tình hình chung

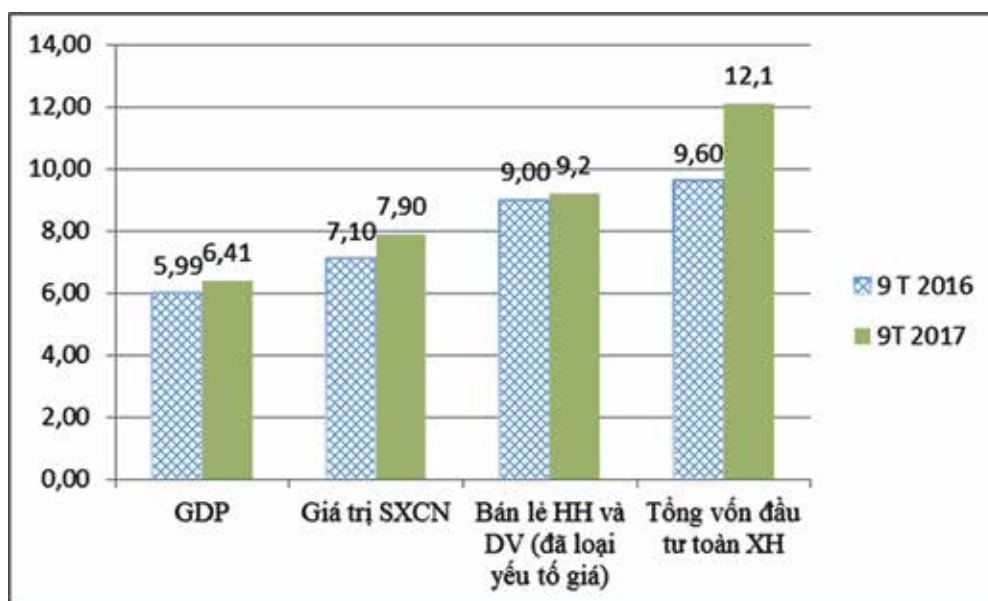
Nhìn chung năm 2017, các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô cơ bản có sự cải thiện so với năm 2016, với tốc độ tăng trưởng của GDP, giá trị sản xuất công nghiệp, bán lẻ hàng hóa và dịch vụ (đã loại trừ yếu tố giá) và tổng vốn đầu tư toàn xã hội đều tăng so với cùng kỳ năm trước.

Năm 2017 chứng kiến sự phục hồi của sản xuất nói chung và của tốc độ tăng trưởng GDP qua từng quý, từ mức 5,15% trong quý I, quý II tăng 6,28%, quý III tăng 7,46%. Ước cả năm 2017, kinh tế sẽ đạt mức tăng trưởng 6,7% như mục tiêu đề ra.

Nền kinh tế tiếp tục dịch chuyển đúng hướng tăng tỷ trọng của khu vực dịch vụ trong khi giảm tỷ trọng khu vực nông lâm thủy sản và ổn định tỷ trọng của khu vực công nghiệp và xây dựng.

Tuy nhiên, việc tổng vốn đầu tư toàn xã hội tăng mạnh nhất trong các chỉ tiêu lại cho thấy hiệu quả đầu tư thấp và chưa bền vững.

Hình 1. Các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô quan trọng trong năm 2017 (%)



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

Có thể thấy những nỗ lực thực hiện Nghị quyết số 01/NQ-CP về những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu chỉ đạo, điều hành thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2017 và Chỉ thị số 24/CT-TTg về các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thúc đẩy tăng trưởng các ngành, lĩnh vực nhằm thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế năm 2017 đã giúp kinh tế khởi sắc trong năm 2017 nhưng đà tăng trưởng còn phụ thuộc vào các nhóm yếu tố chính như sau:

Các yếu tố thuận lợi

- + Nhu cầu hàng hóa và dịch vụ của thế giới tiếp tục tăng;
- + Những bất ổn tại một số khu vực trên thế giới càng thúc đẩy xu hướng chuyển dịch đầu tư khu vực sang các nước có nền tảng và dư địa tăng trưởng tốt, môi trường kinh tế-xã hội ổn định hơn, trong đó có Việt Nam;
- + Các doanh nghiệp Việt Nam có kinh nghiệm hơn trong việc tận dụng lợi thế có được từ các cam kết cắt giảm thuế quan của các đối tác FTA đối với hàng có xuất xứ Việt Nam;
- + Chỉ số năng lực cạnh tranh của Việt Nam năm 2017 được cải thiện (tăng 5 bậc so với năm 2016), thúc đẩy cộng đồng doanh nghiệp, nhà đầu tư trong nước và quốc tế mở rộng hoạt động sản xuất, kinh doanh tại Việt Nam.

Các yếu tố bất lợi

- + Tác động phức tạp của thiên tai với tần suất cao tại nhiều vùng miền trên cả nước;
- + Thị trường khu vực có nhiều biến động, căng thẳng chính trị, bất ổn xã hội diễn ra tại nhiều khu vực trên thế giới, với tần suất cao hơn làm gián đoạn hoạt động thương mại;
- + Cạnh tranh từ hàng hóa của các nước khác trên thị trường quốc tế và ngay cả trên thị trường nội địa, kết hợp với xu hướng tăng nhập khẩu hàng tiêu dùng theo lộ trình giảm thuế của các hiệp định thương mại tự do sẽ tiếp tục gây sức ép lên hàng hóa sản xuất trong nước;

Tóm lại, mặc dù có nhiều thách thức trong các tháng cuối năm, nhưng tận dụng tốt các yếu tố thuận lợi, các giải pháp hiệu quả và kịp thời của Chính phủ và quyết tâm của các cấp, các ngành, các địa phương trong việc ổn định môi trường vĩ mô, sẽ tiếp tục tạo điều kiện cho sản xuất, kinh doanh phát triển.

- Mục tiêu CPI cả nước sẽ tăng dưới 4% là hoàn toàn có thể thực hiện được. Việc kiểm soát tốt lạm phát là điều kiện thuận lợi để Chính phủ và NHNN thực hiện

chính sách tài chính, tiền tệ nới lỏng nhằm phấn đấu đạt mục tiêu tăng trưởng GDP cả năm là 6,7%.

- Sau khi phục hồi trong quý II và quý III, sản xuất công nghiệp trong quý cuối cùng năm 2017 tiếp tục tăng trưởng khả quan và sản xuất công nghiệp cả năm có khả năng đạt kế hoạch đề ra.

- Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ xã hội tăng khoảng 10-11% so với năm 2016.

- Trong bối cảnh xuất khẩu đang duy trì được tốc độ tăng trưởng cao so với cùng kỳ năm ngoái, dự báo kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam trong năm 2017 có thể sẽ đạt mức tăng trưởng cao nhất kể từ năm 2011 với mức tăng trưởng vào khoảng 18,9%, đạt 210 tỷ USD.

Nhìn chung môi trường kinh tế vĩ mô được cải thiện với sự tăng trưởng tốt của hoạt động sản xuất, cơ sở hạ tầng giao thông, đặc biệt là các tuyến đường cao tốc, cùng với nỗ lực cải cách thủ tục hành chính, thuận lợi hóa thương mại, đã tạo điều kiện cho lĩnh vực logistics của Việt Nam có những chuyển biến tích cực hơn trong năm 2017. Khối lượng vận chuyển, luân chuyển hàng hóa tăng, doanh thu các doanh nghiệp logistics được cải thiện và thị trường logistics Việt Nam đang trở nên hấp dẫn hơn đối với các nhà đầu tư nước ngoài khi thu hút FDI vào lĩnh vực này trong 6 tháng đầu năm đã vượt qua con số của cả năm 2016 và trung bình 5 năm trước.

1.2. Hoạt động sản xuất

Sản xuất nông nghiệp

Năm 2017 được đánh giá là một năm tiếp nối những khó khăn của ngành nông nghiệp Việt Nam. Tác động của thiên tai (bão lụt, nhiễm mặn) vẫn tiếp diễn trong khi khủng hoảng dư thừa thịt lợn, kéo theo là thịt gia súc, gia cầm khác đã tác động xấu đến hoạt động sản xuất. Tuy nhiên, xuất khẩu nông - lâm - thủy sản có sự bứt phá mạnh mẽ, 10 tháng đạt 29,76 tỷ USD, tăng 12,7% so với cùng kỳ năm 2016.

Sản xuất công nghiệp

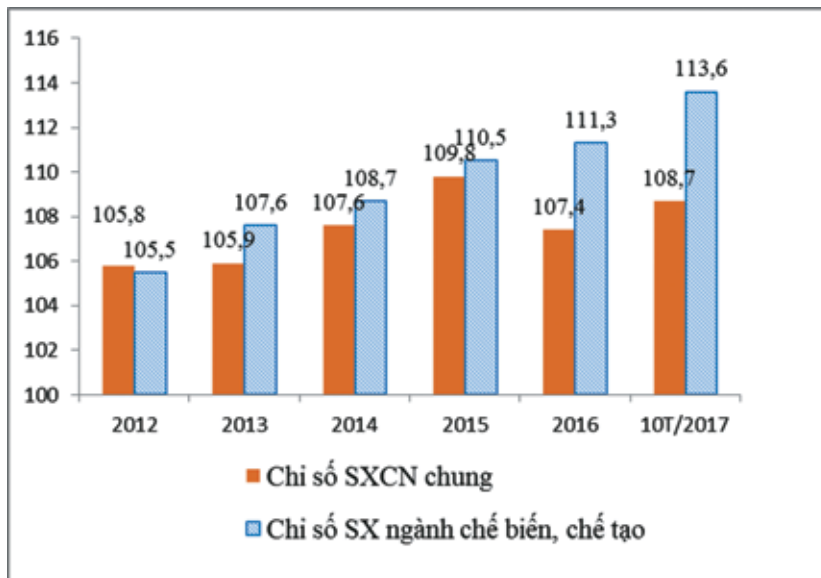
Ngành công nghiệp chế biến có một năm khá thành công, khi đạt mức tăng trưởng cao nhất trong nhiều năm qua và tiếp tục là động lực chính cho cả khu vực công nghiệp và xây dựng trong năm 2017, bù đắp cho sự sụt giảm của ngành khai khoáng.

Sản xuất nhóm ngành công nghiệp chế biến chế tạo là điểm sáng dẫn dắt tăng trưởng của toàn ngành, trong những tháng đầu năm ngành luôn trong xu hướng

tăng trưởng tháng sau cao hơn tháng trước và đặc biệt tăng trưởng cao hơn so với cùng kỳ năm 2016: Chỉ số sản xuất công nghiệp 10 tháng đầu năm 2017 của nhóm tăng 13,6% so cùng kỳ (cùng kỳ tăng 10,7%). Trong bối cảnh ngành khai khoáng giảm, đây là nhóm đóng vai trò quan trọng, là động lực chính trong tăng trưởng của toàn ngành.

Những thành phố công nghiệp như Bắc Ninh, Hải Phòng, Thái Nguyên tiếp tục dẫn đầu về tốc độ tăng giá trị sản xuất công nghiệp. Chỉ số sản xuất công nghiệp 10 tháng so với cùng kỳ năm trước của một số địa phương có quy mô công nghiệp lớn như sau: Bắc Ninh tăng 32% (do Tập đoàn Samsung tăng mạnh khối lượng sản xuất linh kiện điện tử); Hải Phòng tăng 20%; Thái Nguyên tăng 17,9%; Hải Dương tăng 10,1%; Bình Dương tăng 9,7%; Đà Nẵng tăng 9,1%; Đồng Nai tăng 8,5%; Thành phố Hồ Chí Minh tăng 7,8%; Cần Thơ tăng 7%; Hà Nội tăng 6,9%; Vĩnh Phúc tăng 6,9%; Quảng Ninh tăng 3,1%. Ngược lại một số tỉnh có chỉ số sản xuất công nghiệp giảm như Bà Rịa - Vũng Tàu giảm 3,8%; Quảng Nam giảm 4,5%.

Hình 2. Chỉ số sản xuất công nghiệp giai đoạn năm 2012-2017



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

Chỉ số tồn kho tại thời điểm 01/10/2017 tăng 8,8% so với năm 2016 (cùng kỳ năm 2016 tăng 8,9%). Xét chi tiết nhiều ngành sản xuất công nghiệp có thể thấy mức tăng tồn kho hợp lý, phù hợp với tình hình sản xuất, tiêu thụ của ngành và là mức tồn kho theo kế hoạch.

1.3. Hoạt động đầu tư và tín dụng

Về đầu tư

Tính chung 10 tháng năm nay, vốn đầu tư thực hiện từ nguồn ngân sách Nhà nước đạt 221 nghìn tỷ đồng. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện 10 tháng ước tính đạt 14,2 tỷ USD, tăng 11,8% so với cùng kỳ năm 2016, trong đó ngành công nghiệp chế biến, chế tạo đứng đầu với số vốn đăng ký của các dự án được cấp phép mới đạt 5,8 tỷ USD, chiếm 35,3% tổng vốn đăng ký cấp mới.

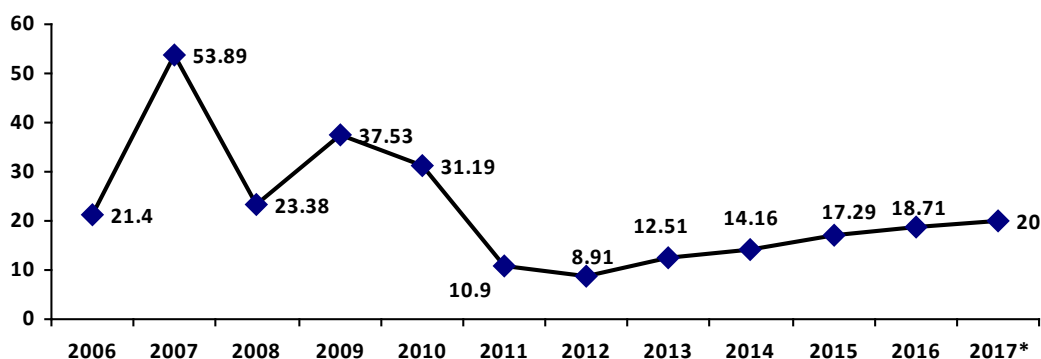
Trong 10 tháng năm 2017, có 108 quốc gia và vùng lãnh thổ có dự án đầu tư tại Việt Nam. Trong số 77 quốc gia và vùng lãnh thổ có dự án đầu tư được cấp phép mới tại Việt Nam trong 10 tháng, Nhật Bản là nhà đầu tư lớn nhất với 4.970,6 triệu USD, chiếm 30,5% tổng vốn đăng ký cấp mới; tiếp đến là Hàn Quốc 3.501,4 triệu USD, chiếm 21,5%; Singapore 3.142 triệu USD, chiếm 19,3%; Trung Quốc 1.311,9 triệu USD, chiếm 8%.

Về địa bàn đầu tư, trong 10 tháng năm nay, cả nước có 58 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài được cấp phép mới, trong đó Thanh Hóa có số vốn đăng ký lớn nhất với 3.146,8 triệu USD, chiếm 19,3% tổng vốn đăng ký cấp mới; tiếp đến là Nam Định 2.129,9 triệu USD, chiếm 13,1%; Thành phố Hồ Chí Minh 1.896 triệu USD, chiếm 11,6%; Kiên Giang 1.342,3 triệu USD, chiếm 8,2%; Bình Dương 1.260,4 triệu USD, chiếm 7,7%; Hà Nội 1.041,9 triệu USD.

Về tín dụng

Tăng trưởng tín dụng đang tăng cao hơn chút ít so với tốc độ tăng trưởng huy động vốn và tuy tốc độ tăng trưởng tín dụng có cao hơn cùng kỳ năm 2016 nhưng so với định hướng tăng cả năm khoảng 21% thì đây vẫn là mức thấp.

Hình 3. Tăng trưởng tín dụng qua các năm (%)



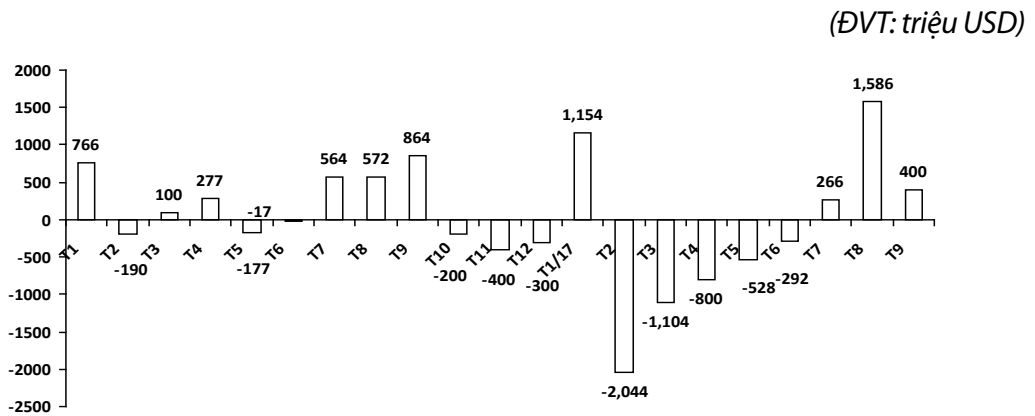
Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê 2017*. Dự báo

1.4. Hoạt động xuất nhập khẩu

Hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam trong 10 tháng đầu năm 2017 nhìn chung khả quan. Xuất khẩu 10 tháng năm 2017 ước đạt 173,7 tỷ USD, tăng 20,7% so với cùng kỳ năm 2016. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu của khu vực 100% vốn trong nước ước đạt 48,2 tỷ USD, tăng 17,2%; khối doanh nghiệp FDI ước đạt 125,5 tỷ USD (tính cả dầu thô xuất khẩu), tăng 22,1% so với cùng kỳ.

Kim ngạch nhập khẩu 10 tháng năm 2017 ước đạt 172,5 tỷ USD, tăng 22% so với cùng kỳ. Trong đó, khối doanh nghiệp trong nước ước đạt 64,6 tỷ USD, tăng 11,6% so với cùng kỳ, khối doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ước đạt 107,9 tỷ USD, tăng 29,2%. 10 tháng năm 2017 ước xuất siêu khoảng 1,23 tỷ USD.

Hình 4. Cán cân thương mại của Việt Nam qua các tháng từ năm 2016 - 2017



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

Điểm sáng là xuất khẩu của khối các doanh nghiệp trong nước đang tăng mạnh trở lại, chênh lệch trong tốc độ tăng trưởng xuất khẩu với các doanh nghiệp FDI giảm. Cơ cấu hàng hóa xuất khẩu cải thiện phù hợp định hướng xuất khẩu với tỷ trọng cao hơn của các mặt hàng công nghiệp chế biến. Khả năng tận dụng các Hiệp định Thương mại tự do của doanh nghiệp Việt Nam ngày càng được cải thiện. Kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang các thị trường ký kết Hiệp định Thương mại tự do với Việt Nam như Hàn Quốc, Trung Quốc, Nhật Bản đều tăng mạnh.

Tính theo khu vực thị trường thì các thị trường xuất khẩu chính có mức tăng tương đối mạnh, thị trường châu Á là thị trường truyền thống, ước xuất khẩu 10 tháng đầu năm có mức tăng khá với cùng kỳ năm 2016 (tăng 28,9%), chiếm tỷ trọng 51,5% tổng kim ngạch xuất khẩu; các thị trường còn lại có mức tăng nhẹ; thị trường khu vực châu Âu



Ảnh 1. Dệt may là một mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam

có mức tăng 15,1%, các nhà xuất khẩu cần tiếp tục tận dụng các cam kết, ưu đãi từ các Hiệp định đã ký kết để tiếp tục khai thác thị trường này, EU 27 tăng 15,7%; thị trường châu Mỹ tăng 12,3%, chiếm tỷ trọng 24,6%; thị trường châu Phi giảm 0,9%, chiếm tỷ trọng 1%; thị trường châu Đại Dương tăng 18,1%, chiếm tỷ trọng 1,8%.

Định hướng xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam vẫn là gia tăng xuất khẩu các mặt hàng có giá trị gia tăng cao, chủ yếu thuộc lĩnh vực công nghiệp chế tạo như điện thoại, linh kiện điện thoại, máy tính, hàng điện tử - bán dẫn... Đây là định hướng xuyên suốt, có tính chiến lược lâu dài, phù hợp với mục tiêu đẩy mạnh tốc độ hiện đại hóa nền kinh tế, kết hợp với chuyển dịch cơ cấu sản xuất và sản phẩm công nghiệp. Tuy nhiên, hiện nay các doanh nghiệp Việt Nam đang chịu sự cạnh tranh ngày càng gay gắt trên thị trường quốc tế, đồng thời phải đối mặt với sự gia tăng các tiêu chuẩn đối với hàng xuất khẩu của Việt Nam.

Nhập khẩu nhóm hàng nguyên, vật liệu, máy móc phục vụ sản xuất trong nước tăng mạnh cho thấy Việt Nam vẫn phụ thuộc rất lớn vào nguyên - nhiên liệu nhập khẩu nên dù có xuất siêu đi nữa cũng không bền vững và nhập siêu có thể quay lại bất cứ lúc nào trong khi giá trị gia tăng thấp.

Việt Nam đã hội nhập sâu rộng với nền kinh tế thế giới, có nhiều hiệp định thương

mại tự do với các quốc gia và vùng lãnh thổ. Do đó, hàng hóa của các nước khác cũng có nhiều cơ hội để thâm nhập vào thị trường Việt Nam.

1.5. Hoạt động dịch vụ

Kinh tế tăng trưởng tích cực, thu nhập người dân tăng đã giúp sức mua tiêu dùng hàng hóa và dịch vụ tiếp tục được cải thiện, đặc biệt chi tiêu cho phương tiện đi lại, dịch vụ ăn uống, du lịch tăng lên.

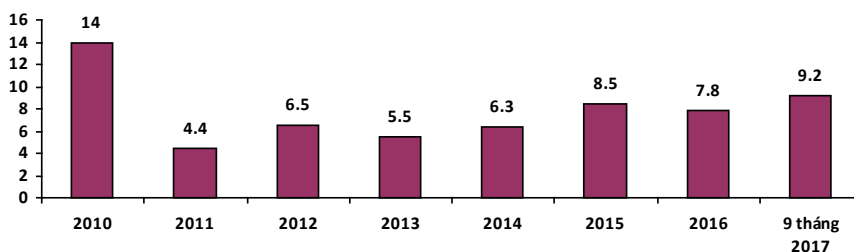
Theo Chỉ số phát triển bán lẻ toàn cầu (GRDI) của Tập đoàn Tư vấn Thị trường A.T Kearney (Mỹ), Việt Nam nhiều năm liền nằm trong số 30 nền kinh tế có thị trường bán lẻ hấp dẫn nhất thế giới kể từ năm 2008, và năm 2017 đứng ở vị trí thứ 6.

Còn theo số liệu của Tổng cục Thống kê, 10 tháng đầu năm 2017, tổng mức lưu chuyển hàng hóa bán lẻ và doanh thu dịch vụ tiêu dùng của cả nước đạt 3.257.981 tỷ đồng, tăng 10,7% so với cùng kỳ năm 2016, cao hơn mức tăng 9,3% của cùng kỳ năm 2016.

Doanh thu bán lẻ hàng hóa 10 tháng ước tính đạt 2.439 nghìn tỷ đồng, chiếm 74,9% tổng mức và tăng 10,6% so với cùng kỳ năm trước, trong đó ngành hàng gỗ và vật liệu xây dựng tăng 13,5%; lương thực, thực phẩm tăng 10,5%; vật phẩm văn hoá, giáo dục tăng 9,9%; may mặc tăng 9,8%; đồ dùng, dụng cụ, trang thiết bị gia đình tăng 8,8%; phương tiện đi lại tăng 8,4%. Doanh thu du lịch lữ hành 10 tháng năm 2017 ước tính đạt 30,1 nghìn tỷ đồng, chiếm 0,9% tổng mức và tăng 15,2% so với cùng kỳ năm trước do lượng khách quốc tế và du lịch trong nước tiếp tục tăng

Hình 5. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng năm 2010-2017

(Đã loại trừ yếu tố giá, %)



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

2. PHÁP LUẬT, CHÍNH SÁCH VỀ LOGISTICS

2.1. Khung pháp lý đối với hoạt động logistics

Dịch vụ logistics liên quan tới vận tải biển chịu sự tác động của các điều ước quốc tế như Công ước Brussel (1924), Nghị định thư Visby (1968), Công ước Hamburg (1978). Liên quan tới vận tải hàng không có Công ước Vacsava (1929), Nghị định thư Hague (1955), Nghị định thư Montreal (1975), Công ước Montreal (1999).

Bên cạnh đó, còn có Công ước thống nhất thủ tục hải quan Kyoto (1973), Công ước quốc tế vận tải đa phương thức (1980). Công ước quốc tế về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt (1951), Quy tắc của UNCTAD/ICC về chứng từ vận tải đa phương thức (1992),... Có thể nói, các công ước cũng như tập quán quốc tế được hình thành chủ yếu từ các nước phát triển, sau đó được công nhận và trở thành quy định chung điều chỉnh hoạt động logistics quốc tế.

Khi Việt Nam trở thành thành viên ASEAN, dịch vụ logistics còn chịu tác động của các thỏa thuận tại khu vực như Hiệp định vận tải qua biên giới (1999); Hiệp định tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh (1968); Hiệp định khung vận tải đa phương thức ASEAN (2005). Trong quá trình kinh doanh dịch vụ logistics, các doanh nghiệp cũng phải thực hiện các tập quán quốc tế, chẳng hạn, điều kiện giao nhận hàng (Incoterms); quy tắc thực hiện tín dụng chứng từ; bảo hiểm hàng hóa trong quá trình vận chuyển, bốc xếp, lưu kho, giao nhận...

Hệ thống luật pháp Việt Nam liên quan tới logistics dần được hình thành và hoàn thiện. Luật Thương mại năm 2005 đã thay thế Luật Thương mại 1997, trong đó thuật ngữ "logistics" được thay cho dịch vụ giao nhận trước kia. Năm 2005, Bộ Luật Hàng hải sửa đổi Bộ Luật Hàng hải 1990, phù hợp dẫn với luật quốc tế. Năm 2006, Việt Nam chính thức công nhận Công ước tạo điều kiện thuận lợi cho tàu biển ra vào cảng biển (FAL-65). Đồng thời với Bộ luật Hàng hải, các luật về hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, Luật Hải quan, Luật Các tổ chức tín dụng, Luật Bảo hiểm... cũng ra đời.

Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics được quy định tại 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.

Bảng 1. Một số văn bản pháp lý chính về logistics

Loại hình	Luật	Nghị định	Quyết định, Thông tư và văn bản khác
Dịch vụ vận tải đa phương thức		Nghị định 87/2009/NĐ-CP ngày 29/10/2009 về vận tải đa phương thức Nghị định số 89/2011/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 87/2009/NĐ-CP vận tải đa phương thức	
Dịch vụ vận tải hàng hải	Bộ luật Hàng hải 2005 Bộ luật Hàng hải 2015 mới có hiệu lực từ ngày 01/01/2017 Luật Biển Việt Nam 2013	Nghị định 160/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển	Quyết định 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Thông tư 66/2014/TT-BGTVT ngày 12/11/2014 của Bộ trưởng bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi bằng tàu khách cao tốc giữa các cảng, bến, vùng nước thuộc nội thủy Việt Nam và qua biên giới.
Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa	Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 Luật Giao thông đường thủy nội địa sửa đổi năm 2014	Nghị định 110/2014/NĐ-CP Quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa	Văn bản hợp nhất 13/VBHN-BGTVT ngày 28/12/2015 Hợp nhất Thông tư quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường thủy nội địa.
Dịch vụ vận tải hàng không	Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006; Luật sửa đổi Luật Hàng không dân dụng năm 2014	Nghị định 30/2013/NĐ-CP về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung	Thông tư 81/2014/TT-BGTVT quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung. Quyết định 43/2017/QĐ-TTg về quy định trách nhiệm thực hiện thủ tục đối với tàu bay xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh thông qua Cơ chế một cửa quốc gia.
Dịch vụ vận tải đường sắt	Luật Đường sắt 2017 (có hiệu lực từ ngày 01/7/2018)	Nghị định 14/2015/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của luật đường sắt	Thông tư 78/2014/TT-BGTVT quy định về việc vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường sắt quốc gia.

Loại hình	Luật	Nghị định	Quyết định, Thông tư và văn bản khác
Dịch vụ vận tải đường bộ	Luật Giao thông đường bộ 2008	Nghị định 86/2014/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô	Thông tư 63/2014/TT-BGTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Thông tư 60/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của thông tư số 63/2014/TT-BGTVT về tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.
Quản lý kho bãi		Nghị định 68/2016/NĐ-CP ngày 01/07/2016 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	Quyết định 1012 ngày 03/7/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 Thông tư 84/2017/TT-BTC hướng dẫn thực hiện Nghị định số 68/2016/NĐ-CP Quyết định 2061/QĐ-BTC về áp dụng thí điểm quản lý, giám sát hải quan tự động đối với hàng hóa xuất, nhập khẩu (XNK), quá cảnh tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài (cảng Nội Bài).
Hệ thống kho tại biên giới			Quyết định 229/QĐ-BCT ngày 23 tháng 01 năm 2017 phê duyệt đề án “Quy hoạch phát triển hệ thống kho hàng hóa tại các cửa khẩu khu vực biên giới Việt Nam - Lào và biên giới Việt Nam - Campuchia đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035”. Quyết định 1093/QĐ-BCT ngày 3 tháng 2 năm 2015 phê duyệt Quy hoạch phát triển kho hàng hóa tại các cửa khẩu khu vực biên giới Việt Nam - Trung Quốc đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035
Cảng cạn (ICD)			Quyết định 2223/QĐ-TTG ngày 13 tháng 12 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

2.2. Các chính sách được ban hành năm 2017

Năm 2017 đánh dấu một bước tiến mạnh mẽ trong việc hoàn thiện khung pháp lý và chính sách liên quan đến logistics. Từ việc Chính phủ ban hành Kế hoạch hành động

nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 cho đến việc sửa đổi và ban hành mới các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý ngoại thương, thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành.

Hộp 1. Logistics - từ Kế hoạch đến Hành động

Trước sự phát triển nhanh chóng của lĩnh vực logistics, theo đề nghị của Bộ Công Thương, tại văn bản 2299/VPCP-KTTH ngày 6/4/2015, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Công Thương phối hợp cùng các Bộ ngành xây dựng Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics.



Được ban hành cùng với Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017, Kế hoạch hành động đặt ra 60 nhiệm vụ thuộc 6 nhóm, bao gồm:

- * Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics.
- * Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics.
- * Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ.
- * Phát triển thị trường dịch vụ logistics.
- * Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực.
- * Các nhiệm vụ khác.

Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam là những đơn vị được giao chủ trì nhiều nhiệm vụ nhất. Các đơn vị này cũng phối hợp với nhiều Bộ ngành, tổ chức để thực hiện những nhiệm vụ khác.

Ông Lê Duy Hiệp, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam nhận xét: “Chúng tôi đánh giá rất cao việc Chính phủ ban hành Kế hoạch hành động này, thể hiện vai trò định hướng của Nhà nước, sự quan tâm kịp thời và hỗ trợ tích cực cho doanh nghiệp dịch vụ logistics. Bước tiếp theo, chúng ta cần hành động quyết liệt để biến những gì nêu ra trong Kế hoạch trở thành hiện thực”.

- Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 được Thủ tướng Chính phủ ký ban hành tại Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017.

Sau khi Quyết định số 200/QĐ-TTg được ban hành, một số Bộ ngành, địa phương, hiệp hội đã ban hành kế hoạch của riêng ngành, địa phương mình để cụ thể hóa các nhiệm vụ nhằm phát triển dịch vụ logistics trong ngành hoặc tại địa phương, phù hợp với điều kiện và đặc điểm phát triển kinh tế - xã hội của ngành hoặc địa phương đó.

- Luật Quản lý ngoại thương:

Luật Quản lý ngoại thương đã được Quốc hội thông qua năm 2017, chính thức có hiệu lực từ 01/01/2018, gồm 8 Chương 113 Điều quy định về biện pháp quản lý ngoại thương, phát triển hoạt động ngoại thương. Luật điều chỉnh chủ yếu công tác quản lý nhà nước về ngoại thương bao gồm: các biện pháp quản lý, điều hành hoạt động ngoại thương có liên quan đến mua bán hàng hóa quốc tế; không điều chỉnh, can thiệp vào các hoạt động cụ thể của thương nhân, giữa các thương nhân với nhau. Luật chỉ điều chỉnh đối tượng là hàng hóa, không điều chỉnh đối tượng dịch vụ.

Luật Quản lý ngoại thương hệ thống hóa lại các hình thức thương mại quốc tế, bao gồm cả xuất khẩu, nhập khẩu, gia công, đại lý, tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập, quá cảnh, v.v... Đây là những hoạt động mà các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong lĩnh vực đại lý hải quan cần nắm vững quy định, quy trình, thủ tục để tư vấn và thực hiện thay mặt khách hàng.

- Trong năm 2017, Chính phủ tiến hành sửa đổi Nghị định 140/2007/NĐ-CP ngày 5/9/2007 quy định chi tiết thi hành 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. Dự thảo Nghị định mới dự kiến đưa ra phân loại mới cho dịch vụ logistics, cập nhật những cam kết mở cửa dịch vụ logistics trong WTO sau 10 năm Việt Nam tham gia tổ chức này.

- Nghị định 160/2016/NĐ-CP, ngày 29/11/2016 về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển có hiệu lực từ ngày 01/7/2017 và thay thế cho Nghị định 30/2014/NĐ-CP, ngày 14/4/2014 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.

Mục đích của Nghị định 160/2016/NĐ-CP là nhằm quy định chi tiết những điều khoản có liên quan của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, có hiệu lực từ ngày 01/7/2017. Vì vậy, Nghị định đã quy định rõ ràng hơn các điều kiện kinh doanh về tổ chức bộ máy,

tài chính và nhân lực... so với Nghị định 30/2014/NĐ-CP và phù hợp với tiến trình hội nhập sâu rộng của nước ta khi thực hiện đầy đủ các cam kết của Việt Nam về dịch vụ vận tải biển trong ASEAN và WTO, tiến tới thực hiện các cam kết trong TPP và các FTA thế hệ mới, qua đó tạo ra một môi trường pháp lý minh bạch và bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển trong nước cũng như nước ngoài tại Việt Nam.

- Một số chính sách mới về cải cách thủ tục hành chính (TTHC) trong lĩnh vực hải quan:

Năm 2017 là năm toàn ngành Hải quan đã phối hợp với các Bộ, ngành quyết liệt thực hiện các chính sách, giải pháp để đơn giản hóa thủ tục hải quan, áp dụng công nghệ thông tin và đổi mới phương thức quản lý để góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp. Một số chính sách tiêu biểu gồm có:

+ Nộp thuế điện tử đối với hàng xuất, nhập khẩu: Để đơn giản hóa TTHC, giảm thời gian thông quan cũng như khắc phục những vướng mắc và tối ưu hóa công tác thu, nộp thuế điện tử, Tổng cục Hải quan đang triển khai thực hiện đề án "Nộp thuế điện tử qua ngân hàng phối hợp thu và thông quan 24/7". Đến nay, Tổng cục Hải quan đã ký kết thỏa thuận phối hợp thu với 36 ngân hàng thương mại, thực hiện thu thuế XNK qua Cổng thanh toán điện tử. Theo phương thức này, các doanh nghiệp đến các ngân hàng thương mại (đã ký thỏa thuận phối hợp thu ngân sách nhà nước với Tổng cục Hải quan) lập bảng kê giấy nộp tiền chi tiết theo từng tờ khai và đề nghị trích tiền nộp ngân sách. Cán bộ ngân hàng sẽ thực hiện truy vấn thông tin trên Cổng thanh toán điện tử, trường hợp thông tin phù hợp cán bộ ngân hàng sẽ tiến hành lập lệnh nộp tiền gửi sang Tổng cục Hải quan và Kho bạc Nhà nước. Trên cơ sở thông tin ngân hàng thương mại gửi sang Cổng thanh toán điện tử, hệ thống sẽ xử lý, trừ nợ, xác nhận hoàn thành nghĩa vụ thuế cho doanh nghiệp. Phương thức này có ưu điểm là quy trình thủ tục đơn giản, người nộp thuế chỉ cần kê khai thông tin tối thiểu khi nộp thuế và thông tin sẽ được chuyển thông tin sang hệ thống VNACCS để thông quan hàng hóa, giảm thời gian, chi phí phát sinh cho doanh nghiệp.

+ Giảm số mặt hàng phải kiểm tra chuyên ngành (KTCN) trước thông quan. Tại Nghị quyết 117/NQ-CP về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 10 năm 2017, Chính phủ yêu cầu ngành Hải quan phối hợp với các Bộ ngành phải giảm ít nhất 50% số mặt hàng phải KTCN trước thông quan. Để tiếp tục đơn giản hóa các TTHC, giảm thiểu KTCN, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đã rà soát, đề xuất phương án cắt giảm, đơn giản hóa 18/40 thủ tục hành chính, kiểm tra chuyên ngành (đạt tỉ lệ 45%). Nguyên tắc cắt giảm: Cắt giảm tối đa việc KTCN đối với hàng hóa xuất khẩu; chỉ thực hiện khi có yêu cầu của nước nhập khẩu hoặc của chủ hàng, hoặc quy định tại các Công ước quốc tế

một cách linh hoạt, phù hợp. Đồng thời quán triệt nguyên tắc quản lý rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm, áp dụng chế độ doanh nghiệp ưu tiên. Bộ Công Thương cũng đã giảm được hơn 58% lượng mặt hàng phải kiểm tra trước thông quan. Còn lại đều là những mặt hàng Bộ không có thẩm quyền bãi bỏ theo quy định của pháp luật. Với những mặt hàng này, Bộ Công Thương cho biết có quy định đầy đủ mã HS, quản lý theo mức độ rủi ro, quản lý theo tiêu chuẩn, quy chuẩn và xóa bỏ độc quyền, xã hội hóa công tác kiểm tra. Bộ Công Thương cho biết trong thời gian tới sẽ phát triển theo những định hướng lớn như giảm bớt danh mục hàng hóa thuộc diện KTCN, gồm cả trước và sau thông quan. Với mặt hàng buộc phải kiểm tra, tăng cường hình thức hậu kiểm và đẩy mạnh áp dụng quản lý rủi ro. Bộ Công Thương cũng sẽ tiếp tục bãi bỏ và đơn giản hóa các TTHC, điều kiện kinh doanh.

+ Đối với lĩnh vực thông quan hàng hóa đường hàng không: Ngày 13/10/2017, Bộ Tài chính đã ký Quyết định 2061/QĐ-BTC về việc áp dụng thí điểm quản lý, giám sát hải quan tự động đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Phạm vi áp dụng thí điểm là đối với hàng hóa XK, NK, quá cảnh có cửa khẩu xuất (địa điểm xếp hàng khai trên tờ khai XK) hoặc cửa khẩu nhập (địa điểm dỡ hàng khai trên tờ khai NK) là cảng hàng không quốc tế Nội Bài thuộc địa bàn quản lý của Cục Hải quan Hà Nội.

+ Triển khai ứng dụng công nghệ thông tin trong giám sát hàng hóa tại cảng biển và sử dụng chữ ký số khi khai báo thông tin thực hiện TTHC liên quan đến tàu thuyền xuất cảnh, nhập cảnh và quá cảnh. Tính đến hết ngày 11/9/2017 đã có 03 doanh nghiệp tham gia Hệ thống quản lý, giám sát hàng hóa tại cảng biển, giám sát hơn 86 nghìn container ra vào cảng. Các kết quả ban đầu cho thấy, Hệ thống giám sát hàng hóa tại cảng biển đã tạo nhiều thuận lợi cho doanh nghiệp cũng như nâng cao hiệu quả quản lý của cơ quan hải quan và các cơ quan liên quan. Đây sẽ tiền đề cho việc triển khai mở rộng tại các cảng biển trong cả nước. Ngoài ra, từ 01/01/2018, Tổng cục Hải quan yêu cầu các hãng tàu, đại lý tàu và đại lý giao nhận sử dụng chữ ký số khi khai báo thông tin thực hiện TTHC liên quan đến tàu thuyền xuất cảnh, nhập cảnh và quá cảnh qua Cơ chế Một cửa Quốc gia.

3. CÁC HOẠT ĐỘNG KHÁC

3.1. Tham gia Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại của WTO

Việt Nam phê chuẩn Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại (TFA) từ tháng 11/2015. Ngày 22/2/2017, TFA đã nhận được phê chuẩn cần thiết từ 2/3 trong tổng số 164 thành viên của WTO và chính thức có hiệu lực.

TFA có hiệu lực hứa hẹn sẽ đẩy nhanh sự luân chuyển, thông quan và giải phóng hàng hóa; mở ra một thời kỳ mới cho cải cách, tạo thuận lợi thương mại và tạo ra một động lực quan trọng thúc đẩy hoạt động thương mại hàng hóa quốc tế, mang lại lợi ích chung cho tất cả các quốc gia thành viên.

Việc triển khai đầy đủ TFA được dự báo sẽ cắt giảm trung bình 14,3% chi phí thương mại của các quốc gia thành viên, trong đó các nước đang phát triển sẽ được lợi nhiều nhất theo khảo sát năm 2015 do các nhà kinh tế của WTO thực hiện.

TFA bao gồm 3 phần chính với 24 điều, trong đó theo quy định của Hiệp định, các cam kết tại Phần I của Hiệp định được phân thành 3 nhóm:

- Nhóm A: Thực hiện ngay khi Hiệp định có hiệu lực (hoặc trong vòng 1 năm đối với các nước thành viên kém phát triển).
- Nhóm B: Thực hiện sau khi Hiệp định có hiệu lực, sau một thời gian chuẩn bị
- Nhóm C: Thực hiện sau khi Hiệp định có hiệu lực, sau một thời gian chuẩn bị với sự hỗ trợ kỹ thuật.

Các nước thành viên, trong đó có Việt Nam, sẽ tự rà soát trên cơ sở thực tiễn quản lý của mình để phân loại các điều khoản theo các nhóm A, B và C, xây dựng lộ trình thực hiện và thông báo cho WTO.

Theo ước tính của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD), việc giảm bớt TTHQ sẽ giúp cắt giảm 2,8% chi phí thương mại đối với những nước thu nhập trung bình khá, 2,2% đối với các nước thu nhập trung bình thấp.

Hợp tác giữa Chính phủ và doanh nghiệp sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc cải cách hướng tới thuận lợi hóa thương mại. Theo đó, cơ quan quản lý cần tạo ra nhu cầu và các hoạt động hỗ trợ xuyên suốt cho quá trình cải cách thuận lợi hóa thương mại. Về phía các doanh nghiệp, cần chủ động phát hiện những quy định chưa phù hợp với TFA cũng như những vấn đề làm hạn chế hiệu quả của TFA; phản ánh theo cơ chế TFA với các cơ quan trực tiếp thực hiện thủ tục hải quan (hải quan, quản lý chuyên ngành), các cơ quan giám sát, điều hành (Chính phủ, Quốc hội) và các tổ chức đại diện doanh nghiệp (VCCI, các hiệp hội,...). Từ đó, các doanh nghiệp đưa ra những sáng kiến theo TFA như đề xuất cách thức giải quyết bất cập và tạo sức ép bằng TFA thông qua các tiêu chuẩn, thời hạn hoàn thành cải cách thủ tục hải quan.

Cùng với việc tham gia TFA, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định 1899/QĐ-TTg ngày 4/10/2016 thành lập Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế Một cửa ASEAN, Cơ chế Một cửa Quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại. Đứng đầu Ủy ban là Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ, thành viên Ủy ban là Lãnh đạo các Bộ ngành và VCCI.



Ảnh 2. Cơ chế Một cửa Quốc gia tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics

3.2. Cơ chế Một cửa Quốc gia, Cơ chế Một cửa ASEAN

Cơ chế Một cửa ASEAN và Cơ chế Một cửa Quốc gia mang lại cho cộng đồng doanh nghiệp, trong đó có doanh nghiệp dịch vụ logistics nhiều lợi ích như: giảm thời gian thực hiện TTHC, giảm số hồ sơ phải nộp cho các cơ quan quản lý, đơn giản hóa quy trình giao tiếp với cơ quan quản lý.

Tại Việt Nam, việc thực hiện Cơ chế Một cửa ASEAN và Cơ chế Một cửa Quốc gia đã được nội luật hóa tại Luật Hải quan 2014 và Nghị định số 08/2015/NĐ-CP của Chính phủ. Vấn đề này còn được Chính phủ hết sức quan tâm và chỉ đạo sát sao thông qua các nghị quyết nhằm cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia...

Tính đến 15/11/2017, Cơ chế Một cửa Quốc gia đã kết nối Tổng cục Hải quan với 11 Bộ, Ngành. Ngoài thủ tục thông quan hàng hóa do chính Tổng cục Hải quan thực hiện, 39 thủ tục hành chính của 10 Bộ ngành còn lại đã thực hiện thông qua NSW với tổng số hồ sơ hành chính được xử lý là hơn 602 nghìn bộ. Có 15.100 doanh nghiệp tham gia Cơ chế Một cửa Quốc gia. Tổng cục Hải quan đang phối hợp với các bộ, ngành hoàn thiện các tài liệu kỹ thuật nghiệp vụ và phần mềm cho 22 thủ tục mới

của 6 Bộ ngành để đưa lên Cơ chế Một cửa Quốc gia. Đồng thời chuẩn bị triển khai 130 TTHC theo đăng ký của các Bộ ngành.

Trong thời gian tới, các bộ, ngành sẽ tập trung mở rộng tại tất cả các cảng biển, với sự tham gia đầy đủ của tất cả các cơ quan chức năng tại cảng biển, cảng sông nhằm đơn giản thủ tục cho doanh nghiệp vận tải và logistics; triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia cho đường hàng không và đường thủy nội địa; về thủ tục hải quan, tiếp tục hoàn thiện các quy trình quản lý kho ngoại quan, hàng chuyển phát nhanh...

Về triển khai Cơ chế Một cửa ASEAN, hiện nay Nghị định khung pháp lý thực hiện Cơ chế một cửa ASEAN đã có hiệu lực thực hiện (10/10 nước thành viên ASEAN đã phê chuẩn). Để chuẩn bị triển khai chính thức Cơ chế Một cửa ASEAN, Tổng cục Hải quan đang phối hợp với Bộ Công thương, Bộ Thông tin và Truyền thông chuẩn bị hạ tầng kỹ thuật thông tin phục vụ triển khai chính thức Cơ chế một cửa ASEAN về e-C/O form D vào tháng 01/2018.

Theo kế hoạch trong ASEAN, Cơ chế Một cửa ASEAN sẽ tiếp tục trao đổi hàng loạt các chứng từ thương mại và vận tải bằng phương thức điện tử. Khi đó, việc thực hiện các TTHC để lưu thông hàng hóa, dịch chuyển phương tiện giữa các quốc gia ASEAN sẽ thực hiện hoàn toàn trên môi trường điện tử với hồ sơ điện tử. Như vậy, hàng loạt các chứng từ phải nộp, phải xuất trình sẽ được đơn giản hóa, thậm chí loại bỏ và kéo theo lợi ích mang lại cho dịch vụ logistics về mặt chi phí và thời gian thực hiện TTHC trong hoạt động logistics.

Về phía các doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu và logistics cần chuẩn bị nguồn nhân lực, hạ tầng kĩ thuật đáp ứng yêu cầu thực hiện Cơ chế Một cửa Quốc gia và chủ động phối hợp với các cơ quan Nhà nước trong việc thực hiện các TTHC trên Cổng thông tin Một cửa Quốc gia; tích cực tham gia ý kiến vào các dự thảo văn bản quy phạm pháp luật triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia; tham dự đầy đủ các buổi tập huấn do cơ quan Hải quan và các Bộ ngành tổ chức.

Mặt khác, việc thực hiện thủ tục trên Cơ chế Một cửa Quốc gia của các Bộ ngành mới chỉ điện tử hóa một số khâu trong quy trình thủ tục, chuyển đổi một cách cơ học một số biểu mẫu sang chứng từ điện tử, phần lớn hồ sơ vẫn yêu cầu nộp bản giấy hoặc bản chụp (scan) và gửi dưới hình thức đính kèm. Vì vậy, các Bộ ngành cần rà soát tổng thể để có phương án đơn giản hóa hồ sơ, chứng từ phải nộp/xuất trình vừa đảm bảo tính minh bạch, vừa hiệu quả trong quản lý nhà nước.

3.3. Cải cách hành chính, kiểm tra chuyên ngành

Triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia và kiểm tra chuyên ngành là hai nội dung hết sức quan trọng trong cải cách hành chính, nâng cao chất lượng dịch vụ công liên quan đến hoạt động XNK, cắt giảm TTHC và thời gian thông quan, nâng cao sức cạnh tranh cho doanh nghiệp, đồng thời góp phần tích cực thực hiện Nghị quyết 19/NQ-CP và Nghị quyết 35/NQ-CP của Chính phủ.

Các Bộ quản lý chuyên ngành đã có sự quan tâm chỉ đạo các đơn vị chức năng thuộc Bộ phối hợp với Tổng cục Hải quan thực hiện việc rà soát, sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật thuộc lĩnh vực quản lý và KTCN. Một số văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế mới đã được ban hành và đã đưa nguyên tắc áp dụng quản lý rủi ro trong việc quản lý và KTCN; một số văn bản qua rà soát không còn phù hợp đã được bãi bỏ. Theo thống kê của Tổng cục Hải quan, tính đến ngày 30/9/2017, số lượng văn bản được sửa đổi, bổ sung theo yêu cầu tại Quyết định 2026/QĐ-TTg như sau:

- 66/87 (76%) văn bản đã được sửa đổi, bổ sung/thay thế;
- 21/87 (25%) văn bản chưa được sửa đổi, bổ sung/thay thế. Các văn bản này đang được các Bộ thực hiện sửa đổi, bổ sung.

Các Bộ quản lý chuyên ngành đã phối hợp với Tổng cục Hải quan trong việc xây dựng và ban hành Danh mục hàng hóa thuộc đối tượng KTCN kèm mã số hồ sơ. Đồng thời, các Bộ đã có quy định miễn, giảm, kiểm tra giảm, kiểm tra hồ sơ đối với hàng hóa thuộc đối tượng KTCN và ứng dụng công nghệ thông tin trong việc tiếp nhận xử lý hồ sơ, trao đổi dữ liệu thông tin.

Tuy nhiên, việc kiểm tra chuyên ngành thực hiện chủ yếu vẫn bằng phương thức thủ công, chưa áp dụng đúng bản chất của phương pháp quản lý rủi ro trong lĩnh vực kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa XNK (vẫn thực hiện việc kiểm tra theo lô hàng). Một số Bộ quản lý chuyên ngành đã quy định việc miễn, giảm, kiểm tra hồ sơ trong công tác KTCN đối với hàng hóa XNK, nhưng hàng hóa thuộc đối tượng KTCN vẫn phải chờ có thông báo đạt kết quả KTCN mới được thông quan.

Công tác truyền thông, đào tạo và nâng cao năng lực hoạt động KTCN cho các doanh nghiệp xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa và các đơn vị, tổ chức có liên quan còn hạn chế: Chưa tổ chức thường xuyên các khóa đào tạo, tập huấn, phổ biến các quy định về KTCN cho các đối tượng có liên quan đến hoạt động KTCN; Chưa xây dựng được

chuyên mục thông tin công khai. Một số văn bản đã ký ban hành từ lâu nhưng đến khi có hiệu lực thì doanh nghiệp và các đơn vị liên quan mới biết.

Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới, kết quả đo thời gian thông quan hàng hóa tại Việt Nam đã có những chuyển biến bước đầu:

- Năm 2016: Thời gian thông quan đối với hàng xuất khẩu là 108 giờ; hàng nhập khẩu là 138 giờ.

- Năm 2017: Thời gian thông quan đối với hàng xuất khẩu là 105 giờ; hàng nhập khẩu là 132 giờ.

3.4. Cam kết mở cửa đối với dịch vụ logistics

Trong khuôn khổ cam kết với WTO và ASEAN, Việt Nam đã cam kết mở cửa thị trường dịch vụ logistics bao gồm: dịch vụ xếp, dỡ container, dịch vụ thông quan, dịch vụ kho bãi, dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa và các dịch vụ thực hiện thay mặt cho chủ hàng với những quy định cụ thể. Các dịch vụ cụ thể đều yêu cầu nhà đầu tư nước ngoài phải thành lập liên doanh với đối tác Việt Nam, tỷ lệ vốn góp không quá 49%, 51%, 70% tùy từng dịch vụ và từng mốc thời gian cụ thể cho việc tăng vốn góp trong liên doanh hoặc thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài. Ngoài ra, việc cung cấp các dịch vụ logistics cụ thể còn bị ràng buộc theo phương thức cung cấp, cụ thể là phương thức 1: cung cấp qua biên giới, phương thức 2: tiêu dùng ở nước ngoài, phương thức 3: hiện diện thương mại, phương thức 4: hiện diện của thể nhân.

Các nước thành viên ASEAN cũng đã nhất trí xây dựng lộ trình hội nhập ngành dịch vụ logistics trong ASEAN vào tháng 5/2007. Dịch vụ logistics trong ASEAN gồm 11 phân ngành sau: Dịch vụ xếp dỡ hàng hóa trong vận tải biển (có mã phân loại trong Bảng phân loại các hàng hóa và dịch vụ chủ yếu của Liên hợp quốc là CPC 741), Dịch vụ kho bãi (CPC 742), Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa (CPC 748), các dịch vụ hỗ trợ khác (CPC 749), Dịch vụ chuyển phát (CPC 7512**), Dịch vụ đóng gói (CPC 876), Dịch vụ thông quan (không có trong phân loại của CPC), Dịch vụ vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường biển, loại trừ vận tải ven bờ, Dịch vụ vận tải hàng không (được đàm phán trong khuôn khổ Hội nghị các quan chức cấp cao về vận tải trong ASEAN), Dịch vụ vận tải đường sắt quốc tế (CPC 7112), Dịch vụ vận tải đường bộ quốc tế (CPC 7213).

4. HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THẾ GIỚI NĂM 2017

4.1. Thị trường logistics thế giới

Thị trường logistics đạt trung bình khoảng 8 nghìn tỷ USD/năm trong hai năm gần đây, tương đương khoảng 11% GDP thế giới. Năm 2017, giá trị thị trường ước đạt khoảng 9 nghìn tỷ USD, trong đó 4 công ty lớn nhất thế giới là Ceva Logistics, DHL, FedEx, và UPS chiếm 15% tổng doanh thu toàn cầu.

Sự tăng trưởng nhanh chóng của thương mại điện tử và ngành công nghiệp tự động hóa là những yếu tố chính thúc đẩy thị trường logistics toàn cầu trong năm 2017.

Các lĩnh vực sử dụng dịch vụ logistics trên quy mô lớn trên toàn cầu bao gồm: bán lẻ, vận tải, sản xuất, truyền thông, giải trí, ngân hàng và tài chính, viễn thông và hoạt động của chính phủ (các tiện ích công cộng).

Xu hướng logistics trở thành sự liên kết chéo giữa các ngành công nghiệp đã hình thành trong những năm gần đây, đặt ra yêu cầu thay đổi trong nội tại ngành logistics để thích ứng với những thay đổi trong các ngành mà nó phục vụ. Đây là động lực thúc đẩy sự đổi mới của lĩnh vực logistics; đồng thời cũng là thách thức lớn trong bối cảnh kinh tế thế giới còn nhiều bất ổn khó lường.

Nhìn chung, lĩnh vực logistics thế giới sẽ chuyển dịch trọng tâm về các thị trường đang phát triển tại châu Á. Đầu tư vào công nghệ và con người là sẽ yếu tố quyết định sự phát triển của lĩnh vực logistics trong tương lai.

4.2. Các loại hình logistics

Ngành dịch vụ logistics cũng chịu ảnh hưởng nhất định từ suy giảm kinh tế toàn cầu, nhưng vẫn duy trì tăng trưởng tương đối lạc quan trong 4 năm qua, với doanh thu đạt mức tăng trưởng hàng năm là 2,29%.

Theo tính toán của công ty nghiên cứu thị trường Armstrong and Associates (2017), doanh thu 3PL toàn cầu đạt 802 tỷ USD vào năm 2016 (chiếm hơn 10% tổng chi phí logistics toàn cầu) và dự kiến sẽ đạt 11,1 nghìn tỷ USD trong 5 năm nữa (năm 2022).

Thị trường logistics đang chứng kiến sự phát triển của các gói dịch vụ tích hợp nhiều loại hình logistics. Xây dựng cơ sở hạ tầng cho logistics được thực hiện nhờ quá trình mở rộng vốn và sự phát triển nhanh chóng của khoa học công nghệ. Do đó, các dịch vụ logistics được các công ty khác nhau thuê ngoài để giảm chi phí hoạt động và chi phí đầu tư. Hơn nữa, dịch vụ logistics thuê ngoài và các dịch vụ liên quan đến chuỗi

cung ứng do các nhà cung cấp dịch vụ 3PL và 4PL thực hiện cho phép các doanh nghiệp tập trung vào năng lực cốt lõi của họ, thay vì đầu tư dàn trải và rủi ro cho các hoạt động khác.

4.3. Lĩnh vực phục vụ

Chia theo chuỗi cung ứng

Trong hành trình đi từ sản xuất đến bán hàng (bán buôn, bán lẻ đến tay người tiêu dùng) thì vận tải có thị phần lớn hơn so với kho bãi và giao hàng, chiếm khoảng 60% tổng chi phí logistics trên toàn cầu. Trên thực tế, dịch vụ giao hàng vẫn luôn đóng vai trò quan trọng trong quy trình logistics và có rất nhiều doanh nghiệp đặt trọng tâm vào khâu cuối là giao hàng (gồm giao hàng cho khách, hỗ trợ thanh toán), nhưng doanh thu lớn nhất vẫn thuộc về nhóm vận tải.

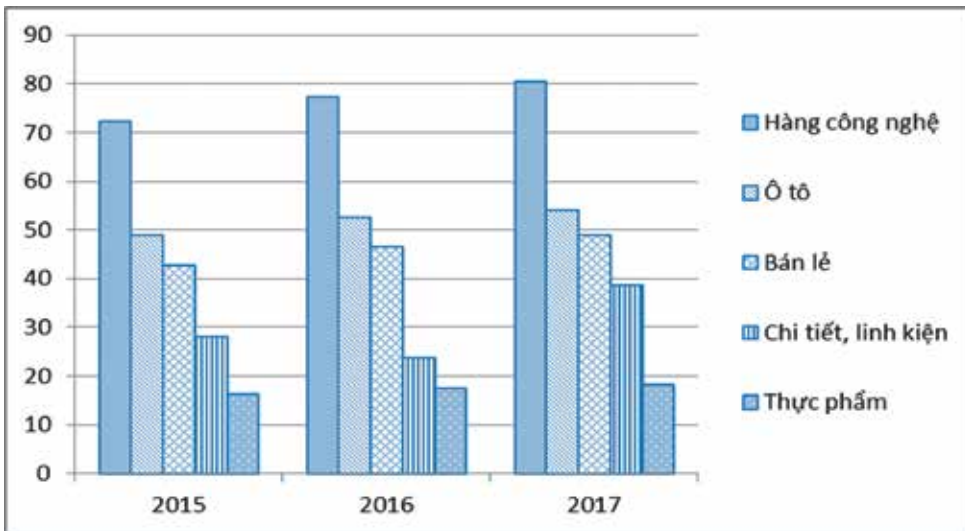
Thị trường vận tải được chia nhỏ thành nhiều danh mục trên cơ sở phương thức vận chuyển hàng gồm hàng không, đường bộ, đường sắt và đường thủy. Trong đó, đường bộ chiếm thị phần lớn nhất (45% doanh số) bởi đây là phương thức phổ biến nhất trong khi đường sắt và đường hàng không có các phân khúc thị trường tương đối hẹp. Như vậy đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất về doanh số, nhưng đường biển và đường thủy lại dẫn đầu về khối lượng vận chuyển.

Thị trường dịch vụ kho bãi có xu hướng ngày càng mở rộng do nhu cầu gia tăng và dự báo có mức tăng trưởng trung bình năm là 8,52% trong giai đoạn năm 2015-2019, doanh thu năm 2017 ước đạt 709,7 tỷ USD. Đầu tư nâng cấp các kho có thể điều chỉnh nhiệt độ đang được chú trọng hơn, đặc biệt đối với ngành thực phẩm và hàng hóa dễ bị biến đổi do điều kiện thời tiết. Theo tính toán của hãng Statista (2017), năng lực kho lạnh toàn cầu hiện vào khoảng 600 triệu mét khối.

Chia theo ngành hàng phục vụ

Nếu chia theo ngành hàng thì hàng công nghệ (đặc biệt là hàng điện tử, điện thoại di động...) đang chiếm tỷ trọng lớn nhất trong doanh thu logistics 3PL của toàn cầu, tiếp theo là ô tô và bán lẻ. Chuỗi sản xuất và kinh doanh các sản phẩm điện tử và ô tô đang dịch chuyển đến khu vực châu Á - Thái Bình Dương, đồng thời phá vỡ quan hệ truyền thống trong lĩnh vực logistics toàn cầu. Nhìn chung, trong ngành công nghiệp logistics của 9 nước lớn (Hoa Kỳ, Trung Quốc, Nhật Bản, Đức, Anh, Pháp, Ấn Độ, Braxin, Nga), vận chuyển và lưu kho dây dẫn điện và các linh kiện điện tử chiếm khoảng 20% tổng doanh thu logistics.

Hình 6. Doanh thu logistics 3PL phục vụ một số ngành hàng lớn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Logistics Management

Các chuỗi logistics trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương được hỗ trợ mạnh bởi sự dịch chuyển dòng sản xuất và đầu tư. Việc các nước châu Á trở thành nơi giao dịch sôi động hàng công nghệ và hàng tiêu dùng thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics trong khu vực.

Các loại hình vận tải

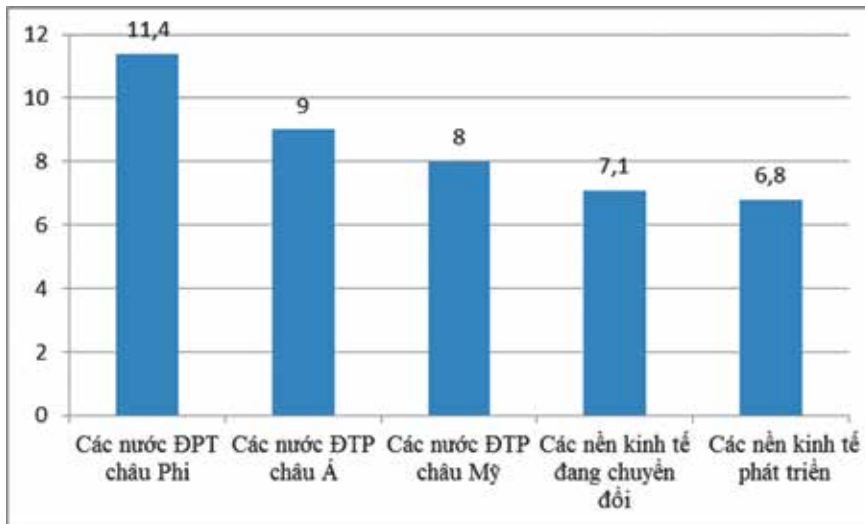
Ngành dịch vụ vận tải đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế toàn cầu, do tất cả các loại hình kinh doanh phụ thuộc vào dịch vụ vận tải để tiếp cận nguyên liệu và phân phối hàng hóa. Công nghệ thông tin tiếp tục là nền tảng cho sự phát triển của ngành này. Các ưu tiên hàng đầu của các nhà cung cấp dịch vụ vận tải trong thời gian tới gồm: tăng cường tính an toàn, tin cậy trong quá trình thực hiện dịch vụ, chăm sóc khách hàng và tốc độ phân phối.

Trong quá trình toàn cầu hóa, sự nở rộ của các FTA nội khối đã tạo điều kiện thuận lợi cho tự do hóa thương mại giữa các nước. Gần đây cùng với sự ra đời của các FTA thế hệ mới mở rộng hơn về số lượng và mức độ tự do hóa thương mại cũng như khoảng cách địa lý giữa các nước thành viên, tỷ trọng các tuyến vận tải Bắc - Nam và Đông - Tây sẽ gia tăng. Nếu như yếu tố lợi thế cạnh tranh sản xuất nội địa đơn thuần được dùng để xác định lợi ích hay thiệt hại của một nước khi tham gia các FTA, thì hiệu quả vận tải chiếm tỷ trọng chính, cũng có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc xác

định lợi ích hay thiệt hại của họ. Thực tế cho thấy ngay cả khi một nước có lợi thế so sánh về một loại hàng hóa so với một nước khác và không có hàng rào thương mại đáng kể, thì những bất cập về địa lý và vận tải biển cũng có thể khiến hoạt động giao thương không thể diễn ra hiệu quả theo hướng đôi bên cùng có lợi.

Sự bất cập nằm ở chỗ, theo ước tính của OECD (2016), các nước đang phát triển tại châu Phi và châu Á phải trả chi phí cho vận tải quốc tế hàng của họ cao hơn 40-70% mức trung bình mà các nước phát triển phải trả, ngay cả khi cước phí vận tải có vẻ giảm trên phạm vi toàn cầu. Tỷ trọng của cước phí vận tải (chủ yếu là đường biển) trong giá trị hàng nhập khẩu ở các nước đang phát triển cũng cao hơn hẳn so với các nước phát triển. Lý do chính bởi tình trạng mất cân đối thương mại giữa các khu vực này, hoạt động kém hiệu quả của các cảng biển và năng lực kết nối vận tải biển. Sự chênh lệch này chỉ có thể được khắc phục thông qua hoạt động đầu tư và cải cách cả về thương mại và hệ thống hàng hải, các cảng biển, giao thông phụ cận và thủ tục hải quan để tăng hiệu suất của các cảng biển.

Hình 7. So sánh cước phí vận tải trong tổng giá trị hàng hóa tại các khu vực trên thế giới (%)



Nguồn: OECD

Theo báo cáo của MarketLine (2017), ngành vận tải toàn cầu ước tạo ra doanh thu khoảng 4 nghìn tỷ USD vào năm 2017, trong đó châu Mỹ chiếm hơn 42% thị phần. Hoạt động của ngành vận tải Bắc Mỹ tăng từ mức tăng trưởng 0% trong giai đoạn năm 2007-2011 lên 3% trong giai đoạn năm 2011- 2016, vượt mức 1,2 nghìn tỷ đô la vào năm 2016. Ngành vận tải Nam Mỹ tăng trưởng ở mức trên 8% giai đoạn năm

2011-2016, đạt 282 tỷ USD. Ngành vận tải châu Âu giảm 4% giai đoạn năm 2007-2011 do suy thoái kinh tế toàn cầu và nhưng tăng 7% giai đoạn năm 2011- 2016.

Sự phục hồi của thương mại thế giới đóng góp vai trò đặc biệt quan trọng đối với hoạt động vận tải nói riêng và logistics nói chung. Danh sách các tuyến thương mại đã tăng trưởng mạnh mẽ (hơn 5%) trong năm 2016 và trong thập kỷ qua bao gồm cả Việt Nam - Hoa Kỳ, đứng ở vị trí hàng đầu, tiếp theo là Uruguay - EU, Qatar - Hoa Kỳ, Thổ Nhĩ Kỳ - Hoa Kỳ, Các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất - Hoa Kỳ, Algeria - EU, Nigeria - EU và Bangladesh - EU.

Các loại hình vận tải hàng hóa gồm đường bộ, đường biển, đường hàng không, đường sắt và vận tải đa phương thức¹.

Đường bộ

Vận tải đường bộ và logistics đường bộ chiếm thị phần lớn nhất trong thị trường vận tải toàn cầu, chiếm hơn 74% về giá trị. MarketLine ước tính ngành vận tải hàng hóa đường bộ toàn cầu tăng 27% trong giai đoạn năm 2010-2015. Châu Mỹ chiếm 56% ngành vận tải đường bộ trên thế giới. Ngành vận tải đường bộ được đặc trưng bởi sự phân khúc và khả năng gia nhập thị trường dễ dàng hơn so với vận chuyển bằng các hình thức khác.

Đường biển

Thị trường vận tải biển hàng hải toàn cầu dự kiến sẽ vượt 730 triệu TEU vào năm 2017.

Tăng tỷ trọng container trong vận tải hàng hải cho phép các công ty cắt giảm chi phí vận tải một cách đáng kể, qua đó thúc đẩy thương mại toàn cầu. Hoạt động của thị trường logistics hàng hải được thúc đẩy bởi sự gia tăng thương mại, đầu tư vào các cơ sở hạ tầng cảng, cầu, cảng, bến bãi, tăng tần suất vận tải hàng hải toàn cầu và mạng lưới vận tải. Ngành này cũng sẽ tăng trưởng do nhu cầu dầu mỏ và khí đốt tự nhiên đang tăng ở châu Á, thúc đẩy sự tăng trưởng trong việc vận tải hàng hóa lỏng và khí. Trong vận tải đường biển, các tuyến đường lớn nhất hiện là các tuyến kết nối các cảng của Hoa Kỳ với các điểm đến ở Trung Quốc. Cước vận tải biển EU - Trung Quốc giảm 4,8%. Các tuyến khác gồm EU - Ma-rốc (tăng 25,9%) có tốc độ tăng trưởng cao nhất trong số 10 tuyến hàng hải, sau đó là Hoa Kỳ - Mexico (tăng 12,1%), EU - Ả-rập xê út (tăng 12,1%) và Hoa Kỳ - Braxin (11,7%). Trong số 25 tuyến phát triển nhanh nhất, sự tăng trưởng chủ yếu do lượng ngũ cốc trồng cao hơn, với một vài ngoại lệ nổi bật.

Trong nhiều năm, tăng trưởng vận tải biển toàn cầu được thúc đẩy bởi hoạt động

¹ Đường ống cũng được coi là một phương thức vận tải, tuy nhiên phương thức này chỉ triển khai trong phạm vi hẹp, chưa phổ biến rộng nên tạm thời chưa đề cập trong Báo cáo.

trên tuyến chính Đông - Tây xuyên Thái Bình Dương và tuyến thương mại Á - Âu, phần nào phản ánh động lực từ hoạt động thương mại của Hoa Kỳ. Tuy nhiên, các thống kê cho thấy vận tải hàng hóa container bằng đường biển nội khối và giữa các nước Nam - Nam vẫn chiếm tới 40%, trong khi tuyến Bắc - Nam chỉ đạt 13%.

Đường hàng không

Thị trường vận tải hàng hóa ngành hàng không toàn cầu chứng kiến sự suy giảm tăng trưởng trong giai đoạn năm 2013- 2016 so với giai đoạn năm 2007- 2011. Tuy nhiên, theo ước tính của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) năm 2017, doanh thu của ngành hàng không toàn cầu ước đạt khoảng 743 tỷ USD, mức cao nhất trong vòng 6 năm trở lại đây. Lợi nhuận của ngành sẽ đạt khoảng 31,7 tỷ USD.

Nếu tính riêng vận tải hàng hóa đường hàng không, thì doanh thu năm 2017 ước đạt khoảng 50 tỷ USD, vẫn thấp hơn so với mức trung bình 40 tỷ USD đã đạt được trong 5 năm đầu của thập niên này.

Các tuyến đường hàng không sôi động nhất nối từ EU hoặc Hoa Kỳ đến các thị trường mới nổi như Trung Quốc, Các Tiểu vương quốc Ả-rập Thống nhất, Ấn Độ, Mexico, Thổ Nhĩ Kỳ, Ả-rập Xê-út, Braxin và Nam Phi. Tuyến EU - Ấn Độ có khả năng tăng trưởng hai con số (10,5%), tiếp theo là EU - Mexico (7,6%). Đối với tất cả các tuyến khác trong nhóm 10, tăng trưởng dự kiến sẽ ở mức thấp hơn, ví dụ EU - Brazil giảm 6,7%, Hoa Kỳ - Braxin giảm 11,6%. Một số tuyến hàng không có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất gồm EU - Việt Nam (tăng 37,2%), EU - Pakistan (tăng 31,0%), EU - Colombia (tăng 18,7%), EU - Oman (tăng 14,4%) và EU - Ấn Độ (tăng 10,5%).

Vận chuyển hàng hóa đường hàng không của EU đến các thị trường mới nổi giảm 1,8% trong năm 2016, trong khi của Hoa Kỳ đến những thị trường tương tự giảm khoảng 6,3%.

Đường sắt

Vận tải đường sắt thế giới tăng trưởng khoảng 8% trong giai đoạn năm 2011-2016 và đạt khoảng 390 tỷ USD vào năm 2017. Logistics ngành đường sắt dự báo tăng trưởng trung bình 3,58%/năm giai đoạn năm 2017-2021.

Vận chuyển hàng hóa đường sắt có lợi thế cạnh tranh ở chỗ tiết kiệm 4,5 đến 6 lần nhiên liệu so với vận tải bằng xe tải và giảm lượng khí thải carbon. Ngoài ra các quốc gia cũng có động lực đầu tư cho vận tải đường sắt để giảm tắc nghẽn trong vận tải đường bộ, trung bình, một chuyến vận tải hàng hóa đường sắt có thể thay thế 45-50 xe tải hạng nặng trên đường.

Để khắc phục hạn chế lớn trong vận tải đường sắt về tính linh hoạt trong giao nhận hàng, các công ty logistics đang nỗ lực phát triển vận tải đa phương thức, kết hợp đường sắt với các phương thức vận tải khác.

Vận tải đa phương thức

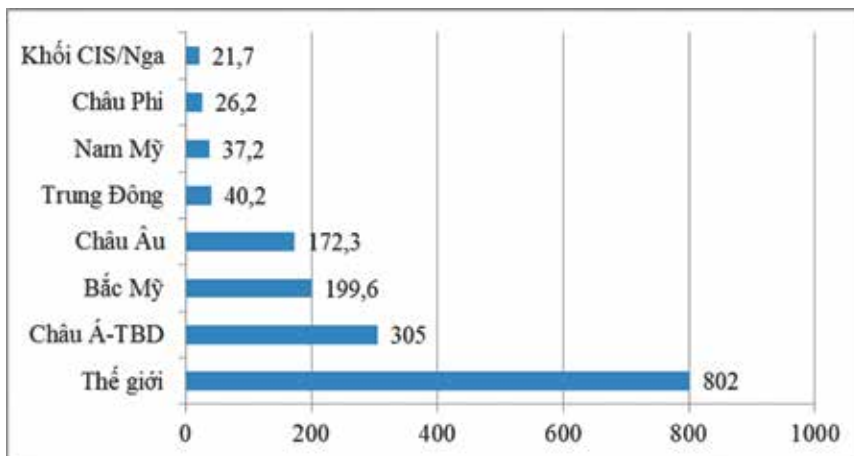
Vận tải hàng hóa vận tải đa phương thức được dự báo là phân khúc có tốc độ tăng trưởng cao nhất, gần 5% trong giai đoạn năm 2017-2021, nhờ các giải pháp hiệu quả về chi phí và khả năng vận chuyển các mặt hàng phức tạp. Nhu cầu vận tải đa phương thức đã thúc đẩy công ty logistics đầu tư các công nghệ liên ngành để có hiệu quả tốt hơn. Ví dụ, ngành Đường sắt quốc gia Canada đã thông báo đầu tư 250 triệu USD để phát triển trung tâm vận tải đa phương thức và hậu cần tại Milton, Ontario. Ngoài ra, CSX, một công ty vận tải ở Hoa Kỳ cung cấp các giải pháp logistics, đã phát triển các hệ thống theo dõi giúp các chủ hàng theo dõi các container đa phương thức từ nguồn đến đích.

4.4. Khu vực địa lý

Sự tăng trưởng của thị trường logistics toàn cầu có mối tương quan trực tiếp với sự phát triển của dòng chảy thương mại quốc tế và môi trường kinh tế toàn cầu hiện nay. Khu vực châu Á - Thái Bình Dương và Bắc Mỹ là những thị trường hấp dẫn cho logistics, đặc biệt là các dịch vụ hợp đồng như hậu cần của bên thứ ba. Danh sách 10 cửa ngõ hàng đầu là Thượng Hải, Stockholm, Sydney, Thâm Quyển, Oakland và Los Angeles.

Theo tính toán của trang thống kê www.statista.com (2017), châu Á - Thái Bình Dương hiện có quy mô thị trường 3PL lớn nhất thế giới chiếm 38,02%, Bắc Mỹ (Hoa Kỳ và Canada) với 24,9% và châu Âu (21,48%).

Hình 8. Quy mô thị trường 3PL theo khu vực địa lý năm 2016 (tỷ USD)



Nguồn: www.statista.com (2017)

Các thị trường logistics tiêu biểu của các khu vực gồm có:

Châu Á - Thái Bình Dương

Khu vực này đang chiếm tỷ trọng lớn nhất (khoảng 38% tổng giá trị thị trường logistics toàn cầu) và được dự báo sẽ có tốc độ tăng trưởng cao nhất trong thời gian tới. Tại khu vực này, thị trường logistics ở các nước như Trung Quốc, Singapore, Ấn Độ, Indonesia, Malaysia và Nhật Bản có khả năng sinh lời lớn nhất trong thời gian gần đây. Các thị trường mới nổi đang trở nên quan trọng hơn nhờ sự phát triển của thương mại. Tốc độ tăng trưởng GDP cao tại khu vực này dự kiến sẽ tiếp tục thúc đẩy thị trường logistics. Xinh-ga-po đã nổi lên như là thị trường logistics năng động nhưng đắt đỏ nhất trên thế giới, tiếp theo là Hồng Kông, Tokyo và Luân Đôn.

Những thay đổi về tương quan lực lượng trong logistics tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương có thể nhìn thấy rõ nhất trong “Vành đai kinh tế con đường tơ lụa trên bộ” và “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21”, hợp thành sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc. Tháng 10/2015, Trung Quốc đã giành quyền thuê 99 năm đối với cảng Darwin - một cảng biển lớn ở miền Bắc nước Úc, được mệnh danh là “cửa ngõ với Châu Á”. Trung Quốc cũng đã mua quyền sử dụng cảng Piraeus lớn nhất Hy Lạp và tiếp tục vươn tới các cảng lớn trên thế giới. Những hoạt động đầu tư mạnh mẽ vào ngành vận tải biển đang từng bước giúp Trung Quốc kiểm soát các tuyến hàng hải quan trọng của thế giới, tạo ra lợi thế cạnh tranh về thương mại và vận tải cho hàng hóa Trung Quốc.

Châu Âu

Quy mô thị trường dịch vụ logistics của châu Âu hiện chiếm khoảng 21,4% thị trường toàn cầu, trong đó, Đức sẽ vẫn dẫn đầu về logistics, trong khi các nước khác như Anh và Pháp cũng đóng góp đáng kể cho sự phát triển của thị trường logistics. Châu Âu đang hồi phục từ sau suy thoái kinh tế và các công ty logistics đang đầu tư lớn để cải thiện cơ sở hạ tầng ở nhiều nước. Tại EU, doanh thu logistics chiếm 10% GDP. Chi phí vận tải chiếm tỷ trọng lớn nhất trong chi phí logistics. Chi phí logistics chiếm khoảng 10-15% chi phí thành phẩm. EU hiện chiếm khoảng 19% tổng giá trị xuất nhập khẩu toàn cầu. Có 6/10 nhà cung ứng dịch vụ logistics lớn nhất thế giới có trụ sở tại EU. Ngành logistics đang tạo ra khoảng 11 triệu việc làm tại EU.

Hộp 2. Tác động của Brexit đối với hoạt động logistics tại châu Âu

Việc Anh rời Liên minh châu Âu (Brexit) dự kiến có một số tác động đến ngành logistics:

Thương mại: EU chiếm 44% hàng xuất khẩu của Vương quốc Anh, do đó Brexit sẽ tác động lớn đến GDP của Anh nói chung và doanh thu ngành logistics nói riêng. Nhu cầu vận tải đường bộ có thể sụt giảm khi xuất khẩu hàng hóa sang EU giảm. Mặt khác, Anh có thể sẽ đàm phán các hiệp định thương mại với các nước ngoài EU mà việc vận tải không sử dụng đường bộ. Nhìn chung các phương thức vận tải, logistics, thanh toán... đều sẽ phải thay đổi.

Kiểm soát biên giới: Ngay cả khi không có sự sụt giảm số lượng xe tải đi từ Anh đến EU, các công ty trong ngành logistics sẽ phải đối mặt với việc kiểm soát chặt chẽ hơn. Điều này sẽ làm chậm hoạt động kinh doanh, ảnh hưởng đến năng suất và lợi nhuận.

Tài xế: Số lượng công dân EU làm việc tại Anh sẽ giảm sau Brexit, dẫn đến sự sụt giảm đáng kể số lượng tài xế.

Các vấn đề pháp lý: Các quy định pháp luật về vận tải và logistics sẽ thay đổi khi Anh rời EU, dẫn đến những thay đổi lớn trong ngành.

Chi phí: Brexit có khả năng làm tăng chi phí hoạt động của các công ty logistics. Thuế và phí hải quan có thể tăng lên là áp lực đối với các công ty vận tải bên thứ ba về mặt hiệu quả hoạt động và biên lợi nhuận. Ngoài ra giá nhiên liệu cũng là một vấn đề đáng lưu ý bởi đồng bảng Anh yếu đi có thể làm chi phí nhiên liệu tại Anh cao hơn.

Châu Mỹ

Thị trường dịch vụ logistics châu Mỹ đạt 236,8 tỷ USD trong năm 2016, tương đương khoảng 29,5% quy mô thị trường toàn cầu, trong đó thị trường Bắc Mỹ đạt 199,6 tỷ USD, chiếm 24,1% và dự kiến sẽ mở rộng trong những năm tới. Tại Hoa Kỳ, dịch vụ logistics 3PL đạt 166,8 tỷ USD trong năm 2016 và ước tính đạt 172,5 tỷ USD trong năm 2017. Chi phí logistics của Hoa Kỳ tăng trưởng khoảng 2,6%/năm trong giai đoạn năm 2009-2016, đạt 1392,64 tỷ USD vào năm 2016, bằng 7,5% GDP của nước này. Trong đó, vận tải chiếm khoảng 64,2%, kho bãi chiếm 29,4%, còn lại là các chi phí logistics khác². Thị trường dịch vụ logistics 3PLs của Hoa Kỳ tăng trưởng 8,1% giai đoạn năm 2009-2014, sau đó chững lại và đạt 166,8 tỷ USD trong năm 2016 nhưng tăng trưởng khả quan trong năm 2017 nhờ sự phục hồi của nhu cầu của các gói dịch vụ tích hợp từ cửa tới cửa (door-to-door), thay cho các dịch vụ logistics riêng biệt (chỉ vận chuyển hoặc lưu kho, giao nhận). Chi phí lao động tăng đang thúc đẩy những cải tiến về công nghệ để tăng tỷ lệ tự động hóa, dẫn đến những chuyển biến mạnh mẽ

² Báo cáo logistics quốc gia năm 2017 của Hoa Kỳ.

trong ngành logistics của Hoa Kỳ. Công nghệ cũng giúp các công ty có quy mô nhỏ và vừa dễ gia nhập thị trường này hơn, mặc dù 20 công ty logistics lớn nhất đang kiểm soát khoảng 58% tổng doanh thu logistics của Hoa Kỳ.

Thị trường châu Mỹ Latinh hiện chỉ chiếm một tỷ lệ rất khiêm tốn (4,4%) thị trường 3PL toàn cầu nhưng lại được dự báo là có nhiều tiềm năng phát triển Brazil và Argentina dự kiến sẽ nổi lên như các thị trường tiềm năng trong tương lai do mối quan hệ thương mại ngày càng tăng với các nước đang phát triển khác.

Trung Đông, Bắc Phi

Khi các quốc gia Trung Đông - Bắc Phi (MENA³) đa dạng hóa các hoạt động kinh tế thì vận tải và rộng hơn là toàn bộ hoạt động logistics được xác định là nền tảng cho sự phát triển trong tương lai của khu vực. Dữ liệu từ WTO cho thấy các cơ cấu đối tác thương mại của các nước MENA như sau: châu Á (55% tổng xuất khẩu và nhập khẩu), tiếp theo là châu Âu (31%), và Bắc Mỹ (8%). Châu Mỹ La tinh chiếm phần còn lại 6%.

Các quốc gia MENA cũng dẫn đầu trong các tuyến thương mại đường biển và đường hàng không với Các Tiểu vương quốc Ả-rập Thống nhất và Ả-rập Xê-út. Mặc dù khu vực này có một mạng lưới đa dạng về vận tải hàng không, đường biển và đường bộ nhưng thực tế vẫn đang phụ thuộc nhiều vào đường biển. Khu vực có tổng cộng 134 cảng biển xử lý tổng cộng 48,3 triệu TEU của lưu lượng container. Trong số này, khối các nước thuộc Hội đồng vùng vịnh (GCC) có gần 41 cổng (35 cảng chính) với 68% lưu lượng cảng của Mena. Bên cạnh vận tải đường biển, khu vực có 114 sân bay quốc tế và nội địa, trong đó có 43 sân bay thuộc GCC.

Trung Đông cũng là điểm tiếp nhiên liệu cho các hãng hàng không di chuyển giữa châu Âu và châu Á trong nhiều năm qua. GCC đã xây dựng nhiều hơn các kho hiện đại và cơ sở hạ tầng giao thông, phát triển các trung tâm thương mại, thông qua chính sách "bầu trời mở", đơn giản hóa thủ tục hải quan và tăng cường các biện pháp chống tham nhũng nhằm thúc đẩy nền kinh tế phi dầu mỏ. Đáng chú ý nhất là ngày càng có nhiều nhà sản xuất thiết lập cơ sở phân phối tại các trung tâm như Jebel Ali Free tại Dubai. Dubai sở hữu các cơ sở được thiết lập tốt và hiện đại bao gồm các khu thương mại miễn thuế và cảng biển trông tấp nập những cảng lớn nhất trên thế giới.

Trong khu vực này, Các Tiểu vương quốc Ả-rập Thống nhất và Ả-rập Xê-út là những mục tiêu hấp dẫn nhất cho đầu tư quốc tế vào lĩnh vực logistics. 34 khu vực thương mại tự do, miễn thuế doanh nghiệp và quyền sở hữu đầy đủ, cùng với việc hồi hương

³ Gồm các nước: I-rắc, I-ran, Các Tiểu vương quốc Ả-rập Thống nhất, Ả-rập Xê-út, Ba-ranh, Ai Cập, An-gê-ri-a.

không giới hạn, làm cho Các Tiểu vương quốc Ả-rập Thống nhất trở thành một môi trường kinh doanh hấp dẫn đối với các nhà sản xuất cũng như các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

4.5. Cuộc đua trên thị trường logistics quốc tế

Cạnh tranh trên thị trường logistics quốc tế ngày càng gay gắt. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics lớn nhất thế giới hiện nay gồm có:

- DB Schenker
- Deutsche Post DHL Group
- Kuehne + Nagel
- DSV
- C.H. Robinson
- Rhenus
- Agility
- Allcargo Logistics
- APL Logistics
- BDP International
- Ceva Logistics
- Damco
- Expeditors
- FedEx Supply Chain
- Gati
- Hitachi Transport System
- Hub Group
- Hyundai Glovis
- Imperial Logistics
- J.B. Hunt
- Kerry Logistics
- Logwin
- Menlo Worldwide Logistics
- Mitsubishi Logistics
- NFI
- Nippon Express
- Panalpina
- Ryder
- Sankyu
- Sinotrans
- SNCF
- UPS
- Werner Enterprises
- Wincanton

Trong số này, bốn tập đoàn logistics lớn nhất thế giới gồm Ceva Logistics, Deutsche Post DHL, FedEx và UPS đang chiếm tới 15% tổng thị phần toàn cầu. Các doanh nghiệp lớn đang đầu tư mở rộng hoạt động, ứng dụng công nghệ mới để giữ vững vị thế đứng đầu. Tuy nhiên, thị trường sẽ ngày càng cạnh tranh mạnh mẽ hơn ở tất cả các phân khúc.

Bảng 2. Doanh thu của 10 nhà cung ứng dịch vụ 3PL lớn nhất trên thế giới⁴

Thứ hạng	Nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL	Doanh thu 2016 (triệu USD)
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	26.105
2	Kuehne + Nagel	20.294
3	Nippon Express	16.976
4	DB Schenker	16.746
5	C.H. Robinson	13.144
6	DSV	10.073
7	XPO Logistics	8.638
8	Sinotrans	7.046
9	GEODIS	6.830
10	UPS Supply Chain Solutions	6.793

Nguồn: www.logisticsmgmt.com

5. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS

5.1. Xu hướng chung

- Quy mô thị trường: Thị trường logistics toàn cầu dự báo tăng trưởng trung bình 6,54%/năm trong giai đoạn năm 2017-2020, và đạt 15,5 nghìn tỷ USD vào năm 2024, gần gấp đôi so với mức 8,2 nghìn tỷ USD vào năm 2016.
- Thương mại điện tử đang và sẽ là nhân tố dẫn dắt chính sự phát triển của logistics toàn cầu trong thời gian tới. Mặc dù hiện chỉ chiếm trên 5% doanh thu toàn thị trường nhưng với tốc độ tăng trưởng luôn cao hơn mức trung bình của toàn ngành logistics toàn cầu, dự kiến đến năm 2020, thương mại điện tử sẽ chiếm khoảng 7,2-7,5% tổng doanh thu logistics thế giới (Armstrong and Associates, 2017).
- Nhìn chung, lĩnh vực logistics toàn cầu sẽ chuyển dịch trọng tâm về thị trường đang phát triển tại châu Á cùng với sự chuyển dịch của các tập đoàn sản xuất và sự phát triển sôi động của các thị trường bán lẻ tại châu Á.
- Các thương vụ M&A sẽ đóng vai trò quan trọng ở giai đoạn đầu, phần nào giúp giảm sự phân mảnh thị trường, tuy nhiên, về lâu về dài, chính sự đầu tư vào công nghệ và con người mới là yếu tố quyết định đến sự phát triển bền vững của logistics toàn cầu.

⁴ Danh sách đầy đủ 50 doanh nghiệp logistics hàng đầu được nêu trong Phụ lục của Báo cáo.

Thực tế cho thấy, các hãng tàu biển hiện đang đối mặt với tình trạng dư thừa công suất, trong khi, giá xăng dầu tăng, doanh thu vận tải biển giảm, do đó nhiều DN lớn trong ngành đi theo hướng liên minh và hợp tác với nhau để giảm các cuộc chiến về giá. Các hãng vận tải đường bộ cũng có xu hướng mua lại và sáp nhập những nhà xe nhỏ lẻ để giảm độ phân mảnh của phân khúc này.

- Chuỗi cung ứng và logistics thân thiện với môi trường (green logistics) đang trở thành một xu hướng không thể thiếu trong bối cảnh thế giới phải đối mặt với tình trạng ô nhiễm môi trường ngày càng gia tăng và cạn kiệt tài nguyên dẫn đến tăng chi phí logistics và biến đổi khí hậu. Hướng ứng xu hướng này, nhiều tập đoàn lớn trên thế giới đã tích cực phát triển chuỗi cung ứng và các giải pháp logistics thân thiện với môi trường. Ví dụ tập đoàn bán lẻ lớn nhất của Mỹ - WalMart yêu cầu các nhà cung cấp phải báo cáo việc sử dụng 10 hóa chất độc hại trong quá trình sản xuất, lưu kho, bảo quản-vận chuyển các sản phẩm của mình; Công ty máy tính HP đề nghị các nhà cung cấp giảm 20% khí thải các-bon liên quan đến hoạt động sản xuất và vận tải; Tập đoàn Fujitsu (Nhật Bản) áp dụng chính sách “thu mua xanh” trong toàn bộ chuỗi cung ứng của tập đoàn, bao gồm các đối tác kinh doanh.

Hộp 3. Tham khảo 10 xu hướng chuỗi cung ứng và logistics toàn cầu đến năm 2020

1. Chuỗi cung ứng toàn cầu sẽ được hưởng lợi từ việc số hóa.
2. Chuỗi cung ứng sẽ sử dụng trí tuệ nhân tạo và phân tích tiên tiến cho việc dự báo, lập và triển khai kế hoạch
3. Chuỗi cung ứng sản xuất sẽ sử dụng mạng thương mại B2B làm công cụ chính để xử lý nhu cầu, cung cấp, dịch vụ và phát triển sản phẩm mới.
4. Chuỗi cung ứng sẽ tích cực sử dụng tháp điều khiển dây chuyền cung ứng với việc sử dụng rộng rãi các kế hoạch kinh doanh tổng hợp.
5. Dây chuyền cung ứng sản xuất sẽ đáp ứng được yêu cầu về dịch vụ giao hàng tại nhà.
6. Chuỗi cung ứng sản xuất sử dụng các ứng dụng điện toán đám mây trong việc hoàn thành chuỗi cung ứng sẽ làm giảm sự phức tạp, tăng tốc độ và khả năng hiển thị của chuỗi.
7. Các doanh nghiệp lớn sẽ chuyển sang các quy trình mua sắm hiện đại, dựa trên năng lực các doanh nghiệp của mình.
8. Việc sử dụng các bộ cảm biến Internet vạn vật (Internet-of-Things) để chia sẻ thông tin sẽ giúp tăng 30% năng suất của chuỗi cung ứng sản xuất.
9. Các nhà sản xuất sẽ hưởng lợi từ việc tích hợp chuỗi cung ứng, vận hành nhà máy và quản lý sản phẩm và dịch vụ.
10. Sức mạnh của công nghệ sẽ trở thành nhân tố quan trọng tạo ra giá trị cho chuỗi cung ứng sản xuất.

Nguồn: Tổng hợp của Ban biên tập

5.2. Xu hướng logistics thời đại Cách mạng Công nghiệp 4.0

Cách mạng Công nghiệp 4.0 với những bứt phá trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới kết nối Internet vạn vật (IoT) và các công cụ hiện đại hóa đang bắt đầu thay đổi toàn bộ viễn cảnh của dịch vụ kho bãi và phân phối hàng hóa trên toàn thế giới, với ước tính khoảng 5,5 triệu thiết bị mới được kết nối mỗi ngày.

Đối với lĩnh vực logistics, cuộc cách mạng này sẽ ngày càng mở rộng việc kết nối những thiết bị phi truyền thống như pallet, xe cần cẩu, thậm chí xe rơ-mooc chở hàng với mạng Internet. Hiện tại, tất cả các công ty logistics quốc tế lớn dự kiến sẽ sử dụng công nghệ IoT. Trong vòng 3 năm tới, IoT sẽ trở nên phổ biến trong lĩnh vực logistics.

Các công ty logistics trên thế giới đang nhanh chóng cải tiến công nghệ để bắt kịp xu hướng này và cải thiện tỷ suất lợi nhuận trong thời gian tới, thông qua việc trang bị các công cụ tự động, hiện đại như sau:

- Robot giúp tiết kiệm năng lượng, chi phí lao động phổ thông đáng kể. Các dự án robot mới sẽ sớm được giới thiệu vào các kho bãi hiện đại.
- Xe chuyển hàng tự động (Automated Guided Vehicles - AGV) có thể thực hiện đơn hàng, tự bổ sung hàng trong kho bãi và đáp ứng hiệu quả những nhu cầu cần thiết tại đây.
- Xe nâng thông minh có thể truyền tải thông tin từng hoạt động của xe cho người sử dụng để tối đa hóa độ an toàn và huấn luyện người sử dụng mới. Trang bị cảm biến cho phép xe tự phát hiện sắp va chạm vật thể, hoặc các hỏng hóc trong động cơ, quá tải và tự động lập báo cáo hư hỏng nếu cần thiết.
- Thiết bị theo dõi, định vị, dẫn đường và quan sát bằng các thiết bị sử dụng WiFi, Bluetooth. Ứng dụng Co-pilot trên Android của điện thoại di động được sử dụng trong hoạt động logistics quốc tế. Ứng dụng cung cấp định tuyến (mapping) và định hướng (direction routing), tạo điều kiện cho chuyển hướng thông qua việc theo dõi trực tuyến phương tiện vận tải. Ứng dụng có các thuật toán bổ sung giúp các lái xe.
- Ứng dụng quét mã vạch trực tuyến trong quản lý kho: Ví dụ phần mềm logistics Scandit là một trong những công cụ logistics trực tuyến hàng đầu trên điện thoại di động được sử dụng trong hoạt động logistics quốc tế và trong quản lý chuỗi cung ứng. Đây là một máy quét mã vạch tiên tiến có khả năng mở rộng việc quét mã vạch để quản lý kho một cách thông minh. Không giống các máy quét khác, máy quét trong Scandit không cần phải hoàn hảo trong việc xử lý dữ liệu vì hệ thống quét

nghiêm ngặt này có thể tiếp cận mã vạch dễ dàng. Scandit cũng là nền tảng cho phép dễ dàng chia sẻ dữ liệu qua các mạng trực tuyến khác.

- Tối ưu hóa hàng tồn kho dựa trên điện toán đám mây. Công cụ có hệ thống hạn chế truy cập từ các địa điểm kho để giảm thiểu chi phí trong khi tối đa hóa sự sẵn có của các mặt hàng có lợi nhuận cao. Đây là một trong những công cụ logistics trực tuyến cần thiết có thể giúp các nhà quản lý dự báo, lập kế hoạch kiểm kê và ngân sách cho các nguồn lực sẵn có. Hầu hết các nhà cung cấp dịch vụ logistics ưa thích tích hợp việc sử dụng ứng dụng này để tự động hóa việc mua sắm và bổ sung các quy trình khác để nâng cao lợi nhuận. (Ví dụ: Phần mềm ứng dụng di động The Easy stock).

- Ứng dụng kiểm soát lao động hàng ngày trong logistics: Ứng dụng Web fleet của Android: Ứng dụng Web fleet của Android là một ứng dụng di động trong việc kiểm soát hoạt động hàng ngày của lực lượng lao động. Ứng dụng này có thể được truy cập thông qua trình duyệt web, các chuyên gia logistics có thể quản lý hoạt động kinh doanh trong thời gian thực từ điện thoại hoặc máy tính xách tay của họ ở bất kỳ nơi đâu, giúp theo dõi các hoạt động hàng ngày 24/24 giờ để đảm bảo độ tin cậy của lực lượng lao động và hiệu quả trong hoạt động kinh doanh.

- Tích hợp hợp đồng dịch vụ, quản lý đơn hàng, quan hệ khách hàng trong logistics trực tuyến: Ứng dụng kết hợp việc tích hợp các hợp đồng dịch vụ, quản lý đơn đặt hàng, tối ưu hóa lực lượng lao động và giám sát các khách hàng truyền thông xã hội. Ứng dụng xây dựng hoạt động tổ chức dịch vụ và quan hệ từ đầu đến cuối giữa bạn và khách hàng, giúp bạn phân tích chất lượng dịch vụ và phản ứng của khách hàng đối với các dịch vụ được cung cấp. Các phản hồi được chia sẻ qua các phương tiện truyền thông xã hội như Twitter của những người sử dụng dịch vụ, giúp bạn đo lường hiệu suất hoạt động của công ty mình và chỉ ra được những lĩnh vực cần cải thiện.

- Hệ thống Quản lý Giao thông dựa trên Web với ứng dụng di động đi kèm Cerasis Rater cho phép xử lý các lô hàng theo phương thức vận tải đường bộ như sau: Less Than Truckload (LTL), Small Packages, Parcel (bưu kiện nhỏ), Intermodal (liên phương thức), Full Truckload (FTL). Cerasis Rater loại bỏ quá trình booking thủ công, cung cấp nhiều lợi ích về tự động hóa và hiệu quả.

- Xử lý lô hàng 24/7 qua cổng thông tin dựa trên website.

CHƯƠNG II:

HẠ TẦNG LOGISTICS

1. HẠ TẦNG GIAO THÔNG

1.1. Đường bộ

Hạ tầng giao thông đường bộ đã được cải thiện rõ rệt trong năm vừa qua, cả nước có tổng số 13 tuyến đường cao tốc, 146 tuyến đường quốc lộ chính với tổng chiều dài là 23.816 km, trong đó chủ yếu là đường bê tông nhựa. Ngoài ra còn có 998 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài là 27.176 km, 8680 tuyến đường huyện (57.294 km), 61.402 tuyến đường xã, 23.495 tuyến đường đô thị, 168.888 tuyến đường giao thông nông thôn. Đường chuyên dùng cũng có 2.476 tuyến với tổng chiều dài là 2.476 km.

Bảng 3. Hạ tầng giao thông đường bộ

TT	Loại đường	Tổng số tuyến	Tổng chiều dài (Km)	Phân loại theo kết cấu mặt đường (Km)					
				Bê tông xi măng BTXM	Bê tông nhựa BTN	Đá dăm LN	Cấp phối	Đất	Loại khác
1	Cao tốc	13			745				
2	Quốc lộ	146 (tuyến chính)	23.816	970	14.586	6.585	333	80	1.262
3	Đường tỉnh	998	27.176	3.143	8.530	13.647	1.687	730	430
4	Đường huyện	8.680	57.294	9.308	7.532	24.455	8.041	10.506	530
5	Đường xã	61.402	173.294	66.949	5.086	18.420	28.466	53.268	4.835
6	Đường đô thị	23.495	27.910	5.480	30.598	5.519	2.109	1.497	174
7	Đường GTNT khác	168.888	256.377	94.500	10.585	12.113	36.152	100.647	6.633
8	Đường chuyên dùng	2.476	8.528	878	5.945	894	2.676	1.541	150

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2017)

1.2. Đường sắt

Kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia hiện nay như sau:

- Tổng chiều dài đường sắt: 3.161 km (Trong đó có 2.646 km đường chính tuyến và 515 km đường ga, đường nhánh).
- Diện tích nhà ga, kho ga: 2.029.837 m².
- Diện tích ke ga, bãi hàng: 1.316.175 m².
- Tốc độ kỹ thuật cầu đường bình quân trên các tuyến đường:

Bảng 4. Các tuyến đường sắt (km/h)

Tuyến đường	2014	2015	2016	2017
Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh	75,60	76,35	76,47	76,54
Yên Viên - Lào Cai	52,40	54,37	61,14	61,14
Hà Nội - Đồng Đăng	53,90	59,94	59,94	59,94
Gia Lâm - Hải Phòng	68,80	69,80	69,99	70,59
Đông Anh - Quán Triều	66,17	74,90	74,90	74,90

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2017)

- Tải trọng cho phép trên các tuyến đường:

Bảng 5. Tải trọng cho phép trên các tuyến đường sắt

Tuyến đường	Tải trọng (T/m)
Hà Nội - Tp. Hồ Chí Minh	- Hà Nội - Đà Nẵng: 4,2
	- Đà Nẵng - Sài Gòn: 3,6
Yên Viên - Lào Cai	4,2
Hà Nội - Đồng Đăng	- Khổ đường 1m: 4,2
	- Khổ đường 1,435m: 6,0
Gia Lâm - Hải Phòng	4,2
Đông Anh - Quán Triều	- Khổ đường 1m: 4,2
	- Khổ đường 1,435m: 6,0

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2017)

Hiện nay, chỉ còn lại một số rất ít đường nhánh nối với các cảng, các khu công nghiệp như: cảng Ninh Bình, cảng Vật Cách, cảng Hải Phòng, mỏ apatit Lào Cai, cảng ICD Lào Cai, cảng Việt Trì. Trên đường sắt quốc gia hiện còn khoảng trên 40 vị trí có đường nhánh nối các nhà máy, mỏ để vận chuyển các loại hàng hóa phục vụ các khu vực này đây là cơ sở vật chất ban đầu cho hoạt động vận tải logistic.

Sau nhiều năm không khai thác, duy trì và nhiều lý do khác mà nhiều đường nhánh nối với các cảng biển, cảng sông như Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn đã bị tháo dỡ và chưa được khôi phục lại.

Về quy hoạch

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt

tại Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015, trong đó quy hoạch đường sắt liên quan đến hoạt động logistics trong giai đoạn đến năm 2025 được cụ thể như sau:

+ Quan điểm phát triển:

Phát triển mạnh vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics và các công trình hỗ trợ cho vận tải hàng hóa; gắn kết kinh doanh vận tải đường sắt với kinh doanh ngoài vận tải đường sắt tại các nhà ga để tạo sự thuận tiện tối đa cho hành khách và vận tải hàng hóa.

+ Mục tiêu phát triển:

Chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước hình thành mạng lưới đường sắt hoàn chỉnh liên kết các trung tâm kinh tế - xã hội, các vùng kinh tế trọng điểm của cả nước và kết hợp các phương thức vận tải khác; tham gia vận tải công cộng tại các đô thị, thành phố lớn; cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt nội - ngoại ô, nội vùng và đường dài thông suốt, nhanh chóng, an toàn, cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu trong nước, giao lưu quốc tế và bảo đảm quốc phòng - an ninh.

- Về quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng:

+ Đến năm 2020:

Nghiên cứu xây dựng mới một số đoạn tuyến đường sắt kết nối với cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế lớn.

+ Đến năm 2030:

Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt kết nối với cảng biển, khu kinh tế, khu công nghiệp, du lịch: Điều Trì - Nhơn Hội; Vũng Áng - Mụ Giạ kết nối với đường sắt Lào; cảng Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo; đường sắt vào cảng nội địa ICD Hương Canh (Vĩnh Phúc); Nam Định - Thịnh Long và khu kinh tế Ninh Cơ; đường sắt vào cụm cảng khu vực Bắc Trung Bộ (Nghị Sơn, khôi phục đường sắt xuống cảng Cửa Lò); đường sắt vào cụm cảng khu vực Trung Trung Bộ (Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất); đường sắt vào cụm cảng khu vực Nam Trung Bộ (Quy Nhơn, Phan Thiết, khôi phục đường sắt từ ga Ngã Ba - cảng Ba Ngòi).

Bảng 6. Quy hoạch đường sắt liên quan đến hoạt động logistics

TT	Dự án đầu tư	Chiều dài (Km)	Khổ đường (mm)	Nội dung quy mô đầu tư	Giai đoạn đầu tư			Dự kiến nguồn vốn
					Đến năm 2020	Giai đoạn 2020 - 2030	Sau năm 2030	
Đường sắt làm mới nối vào các cảng, khu công nghiệp, khu kinh tế, mở								
1	Cụm cảng khu vực phía Bắc:							
-	Cảng Lạch Huyện, Đình Vũ	39,7	1.435		X	X		Nhà nước, Tư nhân
-	Cảng nội địa ICD Hương Canh (Vĩnh Phúc)	5,0	1.000	Đường đơn		X	X	Nhà nước, Tư nhân
2	Cụm cảng khu vực Bắc Trung Bộ: Nghi Sơn, Khôi phục đường xuống cảng Cửa Lò...	30,0	1.000	Đường đơn		X	X	Nhà nước, Tư nhân
3	Cụm cảng khu vực Trung Trung Bộ: Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất...	30,0	1.000	Đường đơn		X	X	Nhà nước, Tư nhân
4	Cụm cảng khu vực Nam Trung Bộ: Quy Nhơn (Nhơn Hội - Nhơn Bình), Vân Phong, Phan Thiết; khôi phục tuyến đường sắt từ ga Ngã Ba - Cảng Cam Ranh (cảng Ba Ngòi cũ)	55,0	1.000	Đường đơn		X	X	Nhà nước, Tư nhân

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2017)

1.3. Đường biển

Thực hiện Quyết định số 1841/QĐ-BGTVT ngày 26/6/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, Ngày 21/07/2017, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam đã ký ban hành Quyết định số 1048/QĐ-CHVN về việc ban hành kế hoạch triển khai thực hiện Quyết định số 1841/QĐ-BGTVT ngày 26/6/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Hệ thống hạ tầng giao thông hàng hải cụ thể như sau:

Về hệ thống bến cảng biển

Hiện nay cả nước có 44 cảng biển (trong đó có 14 cảng biển loại I và IA; 17 cảng biển loại II, 13 cảng dầu khí ngoài khơi loại III). Tổng số bến cảng là 254 bến cảng với 59,4 km dài cầu cảng, tổng công suất thiết kế khoảng 500 triệu tấn/năm.

Hệ thống cảng biển Việt Nam cơ bản đáp ứng được yêu cầu luân chuyển hàng hóa vận tải bằng đường biển, phục vụ tích cực cho quá trình phát triển kinh tế xã hội vùng ven biển và cả nước; tạo động lực thu hút, thúc đẩy các ngành kinh tế, công nghiệp liên quan cùng phát triển.

Các bến cảng biển hiện nay chủ yếu là do các doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân đầu tư và quản lý khai thác. Chỉ một số ít bến cảng được đầu tư bằng ngân sách nhà nước và giao Cục Hàng hải Việt Nam làm đại diện cơ quan nhà nước ký hợp đồng cho bên thuê khai thác. Với chính sách cho thuê này, nhà nước sẽ thu hồi vốn để tái đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển. Đã hình thành các liên doanh với nhà khai thác cảng, hãng tàu lớn trên thế giới đầu tư xây dựng các bến cảng tại Quảng Ninh, Lạch Huyện, Cái Mép Thị Vải và Thành phố Hồ Chí Minh.

Về tuyến luồng hàng hải

Hiện cả nước có 42 tuyến luồng hàng hải công cộng vào cảng quốc gia với tổng chiều dài là 935,9 km và 10 luồng vào cảng chuyên dùng. Các luồng quan trọng gồm: Luồng Hòn Gai, Hải Phòng, Nghi Sơn, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Sài Gòn - Vũng Tàu, Cái Mép - Thị Vải và luồng sông Hậu qua cửa Định An. Luồng dài nhất là luồng Định An - Cần Thơ khoảng 130,6km, luồng ngắn nhất dài 0,65 km là luồng vào Cảng Sa Đéc tỉnh Đồng Tháp (tính từ ngã ba sông Tiền).



Ảnh 3. Tân Cảng Cái Mép là một trong những cảng có thể tiếp nhận tàu lớn vào Việt Nam

Tuyến luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu (qua kênh Tắt) có tổng chiều dài 46,5 km đang được gấp rút hoàn thành đưa vào khai thác đáp ứng cho tàu 10.000 DWT đầy tải và tàu 20.000 DWT giảm tải vào trực tiếp các cảng khu vực đồng bằng Sông Cửu Long.

Về khả năng tiếp nhận tàu biển

+ Nhiều bến cảng tổng hợp, container của các cảng biển: Quảng Ninh; Hải Phòng; Nghi Sơn - Thanh Hóa; Vũng Áng; Đà Nẵng; Dung Quất - Quảng Ngãi; Quy Nhơn; Thành phố Hồ Chí Minh có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải 30.000DWT và lớn hơn đến 85.000 DWT giảm tải.

+ Đối với bến cảng chuyên dùng Vũng Áng của Formosa có khả năng tiếp nhận tàu hàng rời đến 200.000 DWT; Bến nhà máy nhiệt điện Vĩnh Tân được thiết kế cho tàu 150.000 DWT.

+ Hiện nay, cảng biển Hải Phòng đang đầu tư xây dựng bến cảng cửa ngõ Quốc tế tại Lạch Huyện, dự kiến cuối năm 2017 sẽ đưa vào khai thác 2 bến khởi động với chiều dài 750 m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000 DWT;

+ Khu vực Cái Mép tiếp nhận tàu trọng tải 80.000-100.000 DWT (thực tế bến CMIT đã tiếp nhận thành công tàu trọng tải 198.000 DWT). Thời gian qua do thiếu hàng hóa nên các bến container tại khu vực phải hoạt động cầm chừng hoặc ngừng khai thác. Cục Hàng hải Việt Nam đã đề xuất các cơ quan có thẩm quyền ban hành mức giá tối thiểu dịch vụ xếp dỡ tại khu vực Cái Mép - Thị Vải. Việc áp dụng biện pháp giá tối thiểu đã có tác động tích cực tới tình hình tài chính của doanh nghiệp cảng giúp doanh nghiệp cảng ổn định sản xuất kinh doanh qua đó đã giải quyết việc làm và ổn định thu nhập cho lao động khu vực này, tăng thu ngân sách địa phương.

Về khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển

+ Lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển tăng trưởng ổn định trung bình khoảng 9%/năm, năm 2016 gấp 1,5 lần so với năm 2010. Tổng lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam năm 2016 đạt 495,8 triệu tấn (tăng 7% so với năm 2015), hàng container đạt 12 triệu TEU (tăng 13% so với năm 2015), so với Quy hoạch được duyệt, đã đạt 104,1%.

+ Hàng hóa thông qua cảng biển phân bố không đều giữa các nhóm cảng và giữa các cảng biển trong nhóm, tập trung tại nhóm số 1 (chiếm 32%) và nhóm cảng số 5 (chiếm 44%), 4 nhóm còn lại chỉ chiếm 25%. Đối với nhóm số 1 tập trung hàng tại Hải Phòng. Tại nhóm cảng biển số 5, khu vực Cát Lái - Thành phố Hồ Chí Minh có lượng hàng thông qua lớn nhất nước đạt khoảng 121 triệu tấn, chiếm 26% hàng hóa thông qua cảng.

+ Trong 9 tháng đầu năm 2017, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ước đạt 384,5 triệu tấn, tăng 11% so với cùng kỳ, trong đó hàng container đạt 10,5 triệu TEU, tăng 11% so với cùng kỳ năm 2016.

1.4. Đường thủy nội địa

Hiện tại, trên cả nước có 45 tuyến đường thủy nội địa quốc gia với tổng chiều dài khoảng 7.075 km (miền Bắc có 17 tuyến, miền Nam có 18 tuyến, miền Trung có 10 tuyến). Đây là những tuyến vận tải huyết mạch kết nối các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp lớn của khu vực và cả nước. Việc phân cấp quản lý chi tiết từng tuyến theo Thông tư số 46/2016/TT-BGTVT ngày 29/12/2016 của Bộ Giao thông vận tải.

Hệ thống báo hiệu trên tuyến bao gồm: 12.539 cột báo hiệu, 18.458 biển báo hiệu, 3.070 phao báo hiệu, 9.153 đèn báo hiệu.

Hệ thống cầu bắc qua tuyến: Hiện tại có 251/532 cầu và công trình vượt sông nằm trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia có tính không thông thuyền thấp hơn thông số kỹ thuật theo cấp quy hoạch đã được phê duyệt.

Khu vực Miền Bắc

Luồng tuyến đường thủy Miền Bắc chủ yếu là trên sông Hồng, sông Đuống, sông Thái Bình và sông Luộc. Mạng lưới giao thông đường thủy kết nối các tỉnh khu vực đồng bằng sông Hồng với khu vực cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, kết nối với các tỉnh Trung du miền núi phía Bắc qua sông Lô. Ngoài ra Quảng Ninh còn là điểm đầu của tuyến vận tải sông pha biển từ Bắc vào Nam nhằm san sẻ gánh nặng cho đường bộ.

Khu vực Miền Bắc hiện có 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia với chiều dài 2715,4 km, một số tuyến có chiều dài khá ngắn và trùng lặp với những tuyến khác nên tập trung vào 10 tuyến có cự ly dài và có vai trò chủ đạo kết nối toàn bộ khu vực.

Khu vực Miền Trung

Chủ yếu là các tuyến đường thủy nội địa độc lập hoặc chỉ trong phạm vi địa bàn từng tỉnh (từ tỉnh Thanh Hóa đến Quảng Nam). Các tuyến sông có địa hình dốc, nối từ cửa biển vào sâu trong nội địa đến các huyện vùng sâu của địa phương.

Ở các vùng này hàng năm vào mùa mưa lũ thường chịu ảnh hưởng rất lớn của lũ ống, lũ quét, mực nước các sông dâng lên cao rất nhanh, dòng chảy mạnh nhưng mực nước cũng hạ xuống rất nhanh (chỉ sau lũ vài ngày). Phạm vi khai thác vận tải cho tàu

sông biển chủ yếu từ quốc lộ 1 trở ra biển, một số tỉnh có các tuyến sông có khả năng vận tải thủy vào sâu trong nội địa.

Khu vực Miền Nam

Các tuyến đường thủy nội địa quốc gia hiện do Trung ương quản lý là 3.186,3 km. Mạng lưới sông kênh với mật độ lớn, chảy qua hầu hết các trung tâm kinh tế, đô thị, các khu công nghiệp, nối liền các cảng sông, cảng biển, thông ra biển theo nhiều cửa sông tạo thành các trục vận tải thủy thuận lợi.

Giao thông đường thủy ở đồng bằng Nam Bộ rất phát triển. Hàng năm đường thủy vận chuyển chiếm 65-70% về tấn và 70-75% về tấn/km trong vận tải hàng hóa của toàn vùng.

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

Sau nhiều năm khai thác, khu vực phía Nam đã hình thành các tuyến vận tải chính, trong đó có 2 tuyến từ biển Đông qua Việt Nam sang Campuchia - Thái Lan:

- + Tuyến sông Tiền từ Cửa Tiểu đến biên giới Campuchia
- + Tuyến sông Hậu từ cửa Định An đến biên giới Campuchia

Tình trạng các tuyến vận tải thủy không đồng cấp, chưa được đầu tư nạo vét, khơi dòng, mở rộng luồng lạch đã ảnh hưởng lớn đến kinh doanh vận tải đường thủy nội địa. Một số tuyến thường bị khan cạn vào mùa khô: Hà Nội - Sơn Tây - Việt Trì, sông Phi Liệt (Hải Phòng), các kênh đào nội thành Hải Phòng, tuyến sông Đáy.

Hiện tượng khai thác tài nguyên khoáng sản (cát, sỏi) trên sông không theo qui hoạch làm thay đổi dòng chảy, sạt lở bờ sông, tạo nên những bãi cạn, gây ách tắc giao thông như trên tuyến sông Lô (Phú Thọ), tuyến sông Hồng (Hà Nội, Hưng Yên).

Hệ thống cảng thủy nội địa

Đến hết tháng 8/2017, cả nước có 277 cảng, trong đó có 220 cảng trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia, 57 cảng trên tuyến đường thủy nội địa địa phương.

Hầu hết các cảng thủy nội địa hàng hóa và hành khách phát triển phân tán, manh mún. Hàng hóa qua cảng đầu mối mới chỉ đạt từ 60-70% thiết kế, gồm nhiều loại hàng, trong đó hàng rời chiếm >50% là loại hàng do nhiều loại phương tiện vận

tải, khó có điều kiện để hiện đại hoá thiết bị bốc xếp. Trừ một số cảng chuyên dụng (than, xi măng, nhiệt điện), còn lại phần lớn công trình, thiết bị bốc xếp ở hầu hết các cảng đều đã cũ, lạc hậu.

Có ít cảng thủy nội địa đủ tiêu chuẩn bốc dỡ container. Tổ chức vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics ở các cảng đầu chính cũng chưa được thực hiện.

Các cảng khu vực đồng bằng Bắc bộ đều ở ngoài đê, bị hạn chế bởi yêu cầu về chỉ giới thoát lũ, hành lang bảo vệ đê điều nên kết nối với hệ thống đường bộ bên ngoài cần mở cửa qua đê hết sức khó khăn.

1.5. Đường hàng không

Hiện tại cả nước đang có 21 cảng hàng không đang khai thác, cụ thể gồm:

- 8 cảng hàng không quốc tế: Nội Bài, Cát Bi, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc.
- 13 cảng hàng không nội địa: Điện Biên, Đồng Hới, Vinh, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Chu Lai, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo, Thọ Xuân.

Trong số các cảng hàng không trên, chỉ có 4 cảng hàng không có nhà ga hàng hóa riêng biệt. Các cảng hàng không còn lại không có nhà ga hàng hóa, toàn bộ hàng hóa xử lý trong nhà ga hành khách.

Bảng 7. Thông số các cảng hàng không có nhà ga hàng hóa

STT	Tên Cảng hàng không (CHK)	Tỉnh, thành phố	Cấp sân bay	Công suất nhà ga hành khách (triệu HK/năm)	Công suất nhà ga hàng hóa (tấn/năm)
1	Nội Bài	Hà Nội	4E	21	403.000
2	Đà Nẵng	Đà Nẵng	4E	10	18.000
3	Cam Ranh	Khánh Hòa	4E	2,5	2.500
4	Tân Sơn Nhất	TP. HCM	4E	28	495.000

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2017)

Hiện nay mới chỉ có các cảng hàng không lớn như Nội Bài, Tân Sơn Nhất là có các trung tâm logistics phục vụ xử lý hàng không. Tại Nội Bài, các trung tâm logistics như ACVS, ALS đảm nhiệm xử lý phần lớn khối lượng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu qua đường hàng không với chủng loại hàng hóa khá đa dạng.

2. TRUNG TÂM LOGISTICS

2.1. Thực trạng

Trong Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, quy hoạch trung tâm logistics được coi là một chiến lược quan trọng, là thành tố cốt lõi trong hệ thống logistics và đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong chuỗi hoạt động logistics của chuỗi cung ứng.

Theo Hiệp hội Trung tâm Logistics châu Âu (European Logistics Platforms Association), “trung tâm logistics là một khu vực bao gồm mọi hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau”. Theo đó, phát triển trung tâm logistics sẽ là tiền đề, lực đẩy phát triển toàn diện hệ thống logistics bao gồm hạ tầng phần cứng, hạ tầng phần mềm và hạ tầng nhân lực.

Các hoạt động từ mục 26 - 28 của Kế hoạch hành động ban hành cùng với Quyết định số 200/QĐ-TTg đặc biệt nhấn mạnh việc phát triển hình thành các trung tâm logistics loại I, loại II tại các trung tâm kinh tế trọng điểm và phù hợp với quy hoạch trung tâm logistics theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 của Thủ tướng Chính phủ về phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước.

Trên thực tế, việc hình thành và phát triển các trung tâm logistics sẽ phụ thuộc phần lớn vào (1) Nhu cầu vận tải hàng hóa và hoạt động xuất nhập khẩu và (2) Chủ trương đầu tư hạ tầng của các công ty logistics. Hiện nay, hầu hết các thành phố lớn, trung tâm kinh tế của cả nước như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và một số tỉnh thành có tần suất giao thương qua biên giới với Trung Quốc như Lạng Sơn, Lào Cai... đều đã và đang xây dựng quy hoạch logistics của địa phương mình. Theo đó, các chủ trương phát triển trung tâm logistics theo quy hoạch “mềm và mở”, thuận theo nhu cầu của thị trường và tận dụng tối đa các nguồn lực trong nền kinh tế.

Quy hoạch trung tâm logistics phải được ưu tiên quỹ đất “đắc địa”, nằm ở những khu vực trọng yếu để đảm bảo công năng của trung tâm logistics đảm bảo hiệu quả các tiêu chí:

- Tối ưu hóa mức dự trữ;
- Đảm bảo chất lượng dịch vụ khách hàng;

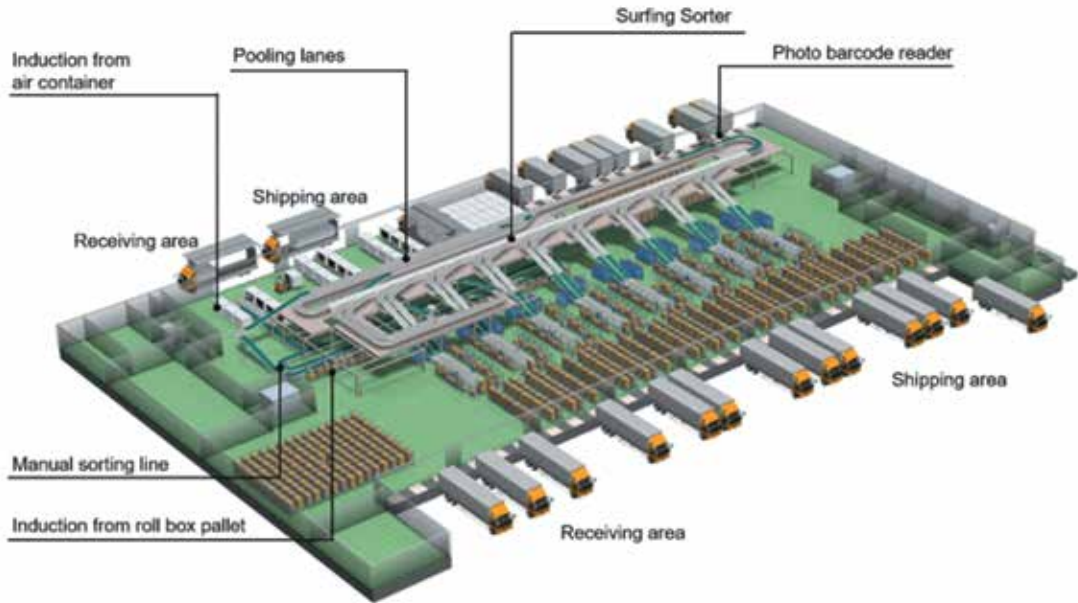
- Tối thiểu thời gian lưu chuyển của hàng hóa;
- Giảm chi phí logistics.
- Đảm bảo chuyển giao hiệu quả hàng hóa được vận tải bằng các phương thức khác nhau;
- Sử dụng tối ưu hệ thống giao thông vận tải nội địa và quốc tế

Tại miền Bắc, hiện nay khu vực Hà Nội đang rất cần một số trung tâm logistics hàng không tiêu chuẩn, được trang bị hệ thống phân loại, bốc xếp hiện đại đáp ứng được nhu cầu xử lý hàng hóa vận tải đường hàng không với các yếu tố: nhanh, giá trị cao, dễ hư hỏng...

Tình trạng ùn tắc hàng hóa thường xuyên xảy ra và đặc biệt nghiêm trọng trong mùa cao điểm xuất phát từ cơ sở hạ tầng kho bãi chật hẹp, thời gian bốc xếp, phân loại xử lý hàng hóa chậm, phương tiện bốc xếp, soi chiếu thủ công không đáp ứng với sự tăng trưởng lượng hàng hóa tại sân bay. Tình trạng tắc nghẽn hàng hóa sẽ tiếp tục tái diễn nếu như không có sự nâng cấp cơ sở hạ tầng khu vực Nội Bài cũng như chiến lược phát triển hoạt động của sân bay vệ tinh (sân bay Cát Bi, Hải Phòng) nhằm giảm tải cho lượng hàng hóa xuất nhập khẩu hàng không hiện chủ yếu đi qua sân bay Nội Bài. Với khu vực sân bay Cát Bi, xây dựng một trung tâm logistics hàng không cũng cần được đặt trong chiến lược phát triển logistics dài hạn của Hải Phòng. Với vị trí ngay sát cạnh khu vực cảng biển, một trung tâm logistics theo kinh nghiệm của sân bay Changi hoặc Hồng Kông sẽ biến khu vực này trở thành một trung tâm xử lý hàng hóa sôi động bậc nhất tại khu vực phía Bắc.

Trong quá trình xây dựng các trung tâm logistics tại Việt Nam, có thể tham khảo mô hình trung tâm logistics tại một số nước phát triển trên thế giới, ví dụ mô hình trung tâm logistics của Nhật Bản (hình 9). Theo đó, các khu vực với chức năng khác nhau được thiết kế để phát huy cao nhất chức năng của mình nhưng vẫn đảm bảo tính liên thông (vận tải nội bộ trong trung tâm, kết nối dữ liệu, tận dụng các nguồn lực và quỹ không gian chung...).

Việc tính toán vị trí các khu vực để đảm bảo việc di chuyển hợp lý nhất được thực hiện một cách nghiêm túc, khoa học (đây lại là yếu điểm của các trung tâm logistics tại Việt Nam). Nhờ đó tăng hiệu suất hoạt động chung của toàn trung tâm logistics.

Hình 9. Mô hình trung tâm logistics của Nhật Bản

Cùng với sự tăng trưởng của các tập đoàn nước ngoài lớn tại Việt Nam, theo các chuyên gia kinh tế dự báo tăng trưởng vận tải hàng không sẽ đạt từ 14-15%/năm. Trên thực tế, các tập đoàn này đã chủ động tham gia đầu tư phát triển hạ tầng logistics phục vụ cho nhu cầu của họ như Samsung SDS mua cổ phần của kho ALS tại Nội Bài, kho hàng đang phục vụ cho hãng hàng không Korean Air tới tần suất khai thác ngày 4 chuyến bay freighter từ Hà Nội. Sản lượng hàng Sam Sung hiện chiếm khoảng 35% tổng sản lượng hàng hóa đi qua sân bay Nội Bài.

Trong hệ thống văn bản pháp quy, hiện chưa có quy định cụ thể về khái niệm, tiêu chí hình thành, đánh giá phân loại, và theo đó là tiêu chí đầu tư cho loại hình kho logistics hàng không. Trên thực tế, xuất phát từ nhu cầu của thị trường, hiện nay đã có một số mô hình trung tâm logistics hàng không kéo dài, phân bố tập trung chủ yếu tại các khu công nghiệp lớn.

Bảng 8. Hiện trạng các ga kho hàng không kéo dài tại Việt Nam

TT	TÊN KHO	NĂM BẮT ĐẦU HOẠT ĐỘNG	VỊ TRÍ	TỔNG DIỆN ÍCH (m ²)	CÔNG SUẤT (tấn/tháng)	LƯỢNG HÀNG HÓA ĐÃ XỬ LÝ (tính đến hết tháng 3/2014) (tấn)
1	Ga hàng không kéo dài ALS tại ICD Mỹ Đình	2008	ICD Mỹ Đình, 17 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội	600	350	18.454
2	Ga hàng không kéo dài ALS tại KCN Yên Phong. ALSB	2009	KCN Yên Phong, Bắc Ninh	30.000	6.000	214.685
3	Ga hàng không kéo dài ALS tại KCN VSIP. ALSE	2013	KCN VSIP, Bắc Ninh	10.000	3.000	28.985
4	Ga hàng không kéo dài ALS tại KCN Yên Bình. ALST	2014	KCN Yên Bình, Thái Nguyên	30.000	6.500	9.367
	TỔNG CỘNG					271.491

Nguồn: Báo cáo EU-Mutrap ICB-42

Khu vực Miền Bắc

Nền tảng cơ sở hạ tầng để phát triển trung tâm logistics tại miền Bắc nói chung và trên cả nước nói riêng đều mạnh mẽ, nhỏ lẻ và tự phát. Tại khu vực cảng Hải Phòng, có nhiều kho CFS, kho ngoại quan diện tích từ 3,000 m² đến 10,000 m² thuộc chủ sở hữu của các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Một tình trạng phổ biến là doanh nghiệp xin giấy phép thành lập kho ngoại quan, sẽ xin thêm giấy phép hoạt động kho CFS. Hoạt động của các kho ngoại quan, kho CFS này chủ yếu được xây dựng để phục vụ cho luồng hàng này.

Cùng với sự tăng trưởng đầu tư trong các khu công nghiệp khu vực Hà Nội, chủ yếu là hàng điện tử, khu vực phía Bắc đã hình thành mô hình trung tâm logistics tập trung như Bắc Kỳ tại IDC Tiên Sơn, hay Yusen tại Đình Vũ, Hải Phòng.

Trung tâm logistics ICD Tiên Sơn được xây dựng trên diện tích 10 ha đặt tại Bắc Ninh có vị trí chiến lược với khả năng kết nối với các khu công nghiệp năng động nhất miền Bắc là Hà Nội, Bắc Ninh, Thái Nguyên và Vĩnh Phúc qua các tuyến đường quốc gia. Trung tâm logistics được kết nối với hệ thống các cảng biển tại Hải Phòng (qua Quốc lộ 5) và Quảng Ninh (qua Quốc lộ 18) tạo lợi thế để giúp tối đa hóa hai chiều

vận tải container từ cảng biển về Hà Nội đảm bảo tối đa chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa đa phương tiện kết hợp với chức năng ICD (cảng cạn) và hệ thống dịch vụ logistics chất lượng cao. Đặc biệt, Trung tâm logistics ICD Tiên Sơn còn có tham vọng kết nối với tuyến Đường sắt quốc gia nối liền Tiên Sơn với phía Nam Trung Quốc (qua tuyến đường Lim - Yên Viên - Lào Cai và tuyến đường Lim - Yên Viên - Lim - Lạng Sơn, nối với Cảng Cái Lân (qua tuyến Lim - Yên Viên - Cái Lân) và nối với miền Nam (qua tuyến Lim - Yên Viên - Sóng Thần).

Theo thiết kế tổng thể sẽ có 40.000 m² diện tích kho hiện đại loại A và 37.300 m² khu bãi khu container được quản lý bởi hệ thống quản lý hiện đại WMS (Warehouse Management System) và YMS (Yard Management System) có khả năng tìm kiếm và truy xuất đạt độ chính xác đến 99,9%. Trong 8 năm trở lại đây, Bắc Kỳ đang từng bước hoàn thiện mô hình này và đang trở thành một trong những trung tâm logistics sôi động nhất khu vực phía Bắc.

Trung tâm logistics Yusen Đình Vũ được khánh thành và đưa vào hoạt động năm 2014 với quy mô diện tích đất 100.000 m². Trong đó, khu nhà kho chất lượng cao có diện tích 12.000 m²; khu văn phòng làm việc hiện đại 2 tầng diện tích 1.800 m²; khu bãi để container, phương tiện vận tải và các công trình phụ trợ, hạ tầng, cây xanh có diện tích 87.000 m²... Trung tâm này hiện đang được khai thác như một trung tâm phân phối hàng hóa cho các tập đoàn sản xuất lớn của Nhật Bản như Fuji Xerox, Canon.

Khu vực miền Trung

Theo Quy hoạch logistics toàn quốc, khu vực thành phố Đà Nẵng sẽ xây dựng 01 Trung tâm hạng I, giai đoạn đến năm 2020 có quy mô tối thiểu 30 ha, giai đoạn đến năm 2030 có quy mô trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm Đà Nẵng và các tỉnh lân cận; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp... 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II). Đây là dự án ưu tiên đầu tư đến năm 2020.

Trên thực tế, mặc dù có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển lĩnh vực logistics, Đà Nẵng chưa thực sự làm tốt vai trò của mình với vị trí là khu kinh tế trọng điểm ở khu vực miền Trung, là điểm cuối của tuyến hành lang kinh tế Đông-Tây (EWEC) nối liền Myanmar, Lào, Thái Lan và Việt Nam.

Đà Nẵng đang có khá nhiều doanh nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực logistics nhưng nhìn chung năng lực của các doanh nghiệp này còn yếu, khó cạnh tranh được với các doanh nghiệp nước ngoài đặt chi nhánh trên địa bàn. Phạm vi hoạt động của các doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng còn nhỏ hẹp, dịch vụ đơn lẻ, chưa có sự kết nối giữa các hoạt động để tạo thành chuỗi xuyên suốt, nguồn nhân lực hiện nay chưa đáp ứng được yêu cầu ngành, thiếu kinh nghiệm và trình độ chuyên môn trong lĩnh vực logistic...

Đầu năm 2017, Ban Quản lý Khu công nghệ cao Đà Nẵng đã cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư cho dự án Trung tâm logistics U&I Đà Nẵng, do CTCP Logistics U&I (Bình Dương) làm chủ đầu tư. Dự án này có tổng vốn đầu tư đăng ký hơn 316 tỷ đồng, tương đương 14 triệu USD, được đầu tư thành 2 giai đoạn trên tổng diện tích gần 6 ha trong khu hậu cần, logistics và dịch vụ công nghệ cao. Khi đi vào hoạt động, trung tâm này sẽ cung cấp hàng loạt các dịch vụ logistics như, giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu; đại lý làm thủ tục hải quan; vận tải hàng hóa bằng đường bộ, đường thủy nội địa; dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy; cung cấp dịch vụ kho ngoại quan, kho lạnh, kho CFS... Theo kế hoạch, giai đoạn 1 của dự án chính thức triển khai từ quý III/2017 và đi vào hoạt động từ quý I/2018; giai đoạn 2 triển khai từ quý I/2021 và đi vào hoạt động từ quý III/2021. Với sự xuất hiện của những dự án lớn như dự án Trung tâm logistics U&I Đà Nẵng, của những nhà đầu tư có nhiều kinh nghiệm như CTCP Logistics U&I, ngành logistics tại Đà Nẵng sẽ có thêm nhiều cơ hội để phát triển.

Khu vực Đông Nam Bộ

Đây là khu vực được đánh giá là có các hoạt động của trung tâm Logistics sôi động và phát triển nhất trong cả nước. Từ năm 2007, khi các nhà đầu tư đầu tiên xây dựng trung tâm logistics tại Việt Nam cho đến nay, đã hình thành một số trung tâm logistics lớn thực hiện tốt vai trò kết nối các hoạt động của chuỗi cung ứng, trong đó có một số dự án liên hợp quy mô lớn như Maple tree tại Bình Dương, trung tâm logistics công nghệ cao Transimex, trung tâm logistics Damco, YCH...

Trung tâm logistics Transimex được xây dựng trên tổng diện tích 10 ha, trong đó hệ thống kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho CFS (container-freight station), kho phân phối có diện tích 30.000 m²; kho lạnh diện tích 9.000 m²; và bãi chứa container với diện tích 30.000 m² với sức chứa 5.000 TEU, phần còn lại là một số hạng mục khác. Trung tâm logistics này có chức năng hoạt động như là một điểm thông quan nội

địa (ICD). Kho được trang bị hệ thống khung kệ chứa hàng cao bảy tầng, có camera giám sát 24/7, phần mềm quản lý hiện đại có chức năng trích xuất số liệu, từ đó khách hàng có thể trực tiếp theo dõi tình trạng hàng hóa. Ngoài ra, trung tâm còn được trang bị hệ thống phòng cháy chữa cháy đạt tiêu chuẩn để có thể lưu giữ các sản phẩm công nghệ cao theo nhu cầu của các doanh nghiệp. Trung tâm logistics Transimex có vị trí thuận lợi nằm gần đường vành đai 2, Thành phố Hồ Chí Minh liên thông giữa Thành phố Hồ Chí Minh với vùng tam giác trọng điểm phía Nam gồm Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu và kết nối với các cảng biển chính như cụm cảng Cát Lái, đường cao tốc Long Thành - Dầu Giây, sân bay Long Thành. Trung tâm này tập trung phát triển dịch vụ logistics tích hợp trọn gói và đồng bộ các phương thức vận tải từ đường bộ, đường thủy và đường hàng không nhằm đáp ứng các yêu cầu về phân phối nội địa và xuất khẩu cho các doanh nghiệp trong khu công nghệ cao và các doanh nghiệp khác, kể cả các doanh nghiệp ở các tỉnh lân cận như Bình Dương, Đồng Nai...

Mapletree Binh Duong Logistics Park là khu kho vận rộng 86 ha tọa lạc tại khu công nghiệp Việt Nam - Singapore 2 thuộc tỉnh Bình Dương, liền kề Thành phố Hồ Chí Minh. Dự án được triển khai nhằm phục vụ các nhu cầu về kho vận, chuỗi cung ứng cho các cơ sở sản xuất tại các khu công nghiệp lân cận. Dự án gồm các diện tích dành cho kho vận có thể sẵn sàng cho thuê, trung tâm Hải quan và được đảm bảo an ninh, biệt lập. Ngoài ra, dự án còn có các nhà xưởng được thiết kế và xây dựng theo yêu cầu của khách hàng.

Damco, nhà cung cấp giải pháp về quản trị chuỗi cung ứng và giao nhận vận tải, hiện có 05 trung tâm kho vận trên cả nước, trong đó có trung tâm logistics tại Bình Dương với tổng diện tích 37,150 m² và 141 sàn xếp hàng cùng cơ sở hạ tầng hiện đại, cung cấp được nhiều giải pháp về kho vận tại cùng một chỗ: CFS (kho hàng lẻ), kho ngoại quan; kho đóng hàng container. Riêng đối với hàng CFS (kho hàng lẻ), Damco đáp ứng công suất 1 triệu m³/năm. Giữ vị trí chiến lược tại Bình Dương, cách Thành phố Hồ Chí Minh 30 km, trung tâm này kết nối với hệ thống giao thông đường bộ, cho phép dễ dàng tiếp cận cảng Cát Lái và Cái Mép. Damco hiện đã có kế hoạch kết nối cơ sở vật chất này với hệ thống vận tải bằng xe lan nhằm hỗ trợ tuyến giao thông đường bộ.

Trung tâm Tiếp vận Yusen Logistics Bình Dương- khai trương ngày 9/11/2017, được xây dựng tại số 6 Đại lộ Tự Do, Khu Công Nghiệp Việt Nam – Singapore 1, Thuận An,

Bình Dương, với diện tích xây dựng trên 12.000 m², bao gồm các khu vực nhà kho, khu văn phòng làm việc, khu bãi để công-ten-nơ, phương tiện vận tải, các công trình phụ trợ khác. Dự kiến quy mô của Trung tâm Tiếp vận này sẽ đáp ứng các nhu cầu về dịch vụ logistics, vận tải giao nhận và kho bãi của các doanh nghiệp đầu tư tại Bình Dương, Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận.

2.2. Những tồn tại, hạn chế cần giải quyết

Hiện nay, các trung tâm logistics được đầu tư mạnh mẽ, tự phát dựa trên nhu cầu của một số nhóm khách hàng và chưa có tính kết nối trong chiến lược phát triển tổng thể nền kinh tế. Các hệ thống cơ sở hạ tầng đầu tư nhỏ lẻ, trang bị kỹ thuật thô sơ, chưa có các giải pháp về công nghệ hỗ trợ, đặc biệt là nhóm các trung tâm logistics thuộc sở hữu tư nhân trong nước;

Các trung tâm logistics chưa được kết nối với nhau dựa trên phân tích nhu cầu của toàn thị trường cũng như các yếu tố lợi thế của từng trung tâm logistics và phân cấp các hoạt động;

Các tỉnh, thành phố đã bắt đầu triển khai xây dựng quy hoạch logistics cho địa phương mình, tuy nhiên, các đề án này được thực hiện chưa đáp ứng được nhu cầu của các doanh nghiệp kinh doanh logistics, hay nói cách khác, đề án quy hoạch chưa theo sát nhu cầu phát triển của thị trường để tạo cơ chế, platform hỗ trợ cho nhà đầu tư; Tỷ lệ dự trữ đất dành cho trung tâm logistics của các địa phương thấp, cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ, khả năng kết nối các loại hình giao thông khác nhau kém;

Các trung tâm logistics hiện nay đang hoạt động, chủ yếu được khai thác bởi các nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP) nước ngoài, phục vụ cho các đơn hàng lớn của những tập đoàn đa quốc gia. Có thể nói, trong lĩnh vực phân phối, quản lý, khai thác hàng hóa trong trung tâm logistics, doanh nghiệp Việt Nam đang đánh mất lợi thế sẵn có, ngoại trừ một số công ty Logistics lớn có truyền thống như Gemadept, Transimex, Tân Cảng... hiện còn duy trì được đối trọng với các công ty nước ngoài trên phân khúc thị trường này. Các LSP nhỏ, chủ yếu chỉ cung cấp các giải pháp đơn lẻ, hàm lượng giá trị gia tăng thấp và trở thành nhà thầu phụ các hạng mục trong chuỗi logistics thuê ngoài của các LSP nước ngoài;

Các doanh nghiệp sản xuất trong nước chưa nhận thức tốt về vai trò của trung tâm logistics trong việc tối ưu hóa hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp

mình, việc này dẫn đến khó khăn cho các nhà cung cấp dịch vụ tiếp cận doanh nghiệp để chào bán dịch vụ. Nói cách khác, sức cầu nội địa cho một sản phẩm mang tính chất toàn cầu còn thấp;

Hiện nay, thương mại điện tử đang là một trong những hoạt động sôi động nhất của nền kinh tế. Loại hình thương mại này đồng hành với các giải pháp logistics cho thương mại điện tử với đặc điểm rõ nét nhất là đầu tư công nghệ tích hợp Internet trong lưu kho và phân phối đơn hàng. Tuy nhiên, các trung tâm phân phối đơn hàng thương mại điện tử, hiện nay chưa được đưa vào nhóm các công ty hoạt động logistics mà chủ yếu nằm trong sự điều phối hoạt động của Tổng công ty Bưu điện Việt Nam và các công ty bưu chính viễn thông khác. Việc tách biệt các hoạt động logistics này một mặt sẽ hạn chế năng lực của các trung tâm phân phối đơn hàng thương mại điện tử, mặt khác, thu hẹp động lực phát triển của các trung tâm logistics truyền thống theo xu thế Cách mạng Công nghiệp 4.0.

3. HẠ TẦNG CÔNG NGHỆ THÔNG TIN PHỤC VỤ LOGISTICS

Hạ tầng công nghệ thông tin tại Việt Nam đã được cải thiện đáng kể trong những năm gần đây. Việt Nam được đánh giá là nước có mật độ phổ biến dịch vụ viễn thông cao so với các nước trên thế giới. Năm 2017, Bộ Thông tin và Truyền thông đã triển khai cấp phép cung cấp dịch vụ 4G cho 4 nhà mạng. Các nhà mạng cũng đang nhanh chóng triển khai hạ tầng để đi vào hoạt động, phát triển di động băng rộng nhằm đẩy mạnh việc phát triển Internet kết nối vạn vật. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tính đến cuối tháng 9/2017, số thuê bao Internet băng rộng cố định ước tính đạt 10,5 triệu thuê bao, tăng 19,5% so với cùng kỳ năm 2016. tổng số thuê bao điện thoại ước tính đạt 120,4 triệu thuê bao, trong đó số thuê bao di động đạt 113,2 triệu thuê bao. Năm 2017, thông tin di động đã có bước phát triển mới với việc các nhà cung cấp dịch vụ triển khai mạng 4G-LTE trên băng tần 1800MHz khắp cả nước.

Theo khảo sát nhỏ của VLA thực hiện trong năm 2017 về Hạ tầng công nghệ thông tin (CNTT) trong các doanh nghiệp logistics, các doanh nghiệp thực hiện khảo sát cho biết:

- Công nghệ thông tin đã có bước phát triển giúp đa dạng kênh bán hàng và phân phối đến người tiêu dùng được thuận tiện hơn

- Phương pháp EDI để gửi và nhận dữ liệu thông tin giữa các doanh nghiệp logistics và hải quan mới được áp dụng và chưa đạt hiệu quả. Vấn đề định vị vị trí phương tiện vận tải GPS cũng chưa được đem lại hiệu quả tối đa đối với vận hành các phương tiện vận tải đường bộ
- Hạ tầng CNTT rất quan trọng nhưng chưa được quan tâm đúng mức và chưa có kết nối, thiếu nhiều ứng dụng và không đồng bộ;
- Hạ tầng CNTT có cải thiện nhưng chưa như mong đợi;
- Hạ tầng CNTT tạm ổn trong quy mô nhỏ nhưng sẽ không theo kịp sự phát triển của thương mại điện tử.

Khảo sát chuyên sâu của VLA về ứng dụng hệ thống CNTT tại một số doanh nghiệp đi đầu trong việc ứng dụng công nghệ vào hoạt động sản xuất kinh doanh cho thấy, các doanh nghiệp nhận thức được tầm quan trọng của ứng dụng IT đối với ngành logistics, tuy nhiên, do tỉ suất đầu tư lớn dẫn đến các hạng mục IT của doanh nghiệp (Hệ thống quản lý giao nhận (FMS), quản lý vận tải (TMS), quản lý kho hàng (WMS), quản lý nguồn lực (ERP) được thực hiện manh mún, không mang tính hệ thống được tiến hành đầu tư theo các nhu cầu của từng bộ phận nghiệp vụ riêng biệt và được cung cấp bởi các công ty giải pháp khác nhau. Các ứng dụng điện toán đám mây cũng còn rất mới với các doanh nghiệp dịch vụ logistics, và đa số các hệ thống ứng dụng IT trong nước không đủ điều kiện kết nối các các hệ thống IT bên ngoài cũng như đảm bảo an toàn an ninh mạng trong yêu cầu dịch vụ toàn cầu.

Số lượng nhà cung cấp giải pháp công nghệ thông tin logistics chuyên nghiệp trong nước là quá ít, quy mô nhỏ, thực tế không có thương hiệu uy tín nào và số doanh nghiệp đang hoạt động tích cực hay có giải pháp ứng dụng được là chưa tới 10 đơn vị. Làn sóng khởi nghiệp đã lan tỏa tới ngành logistics, nhưng các công ty khởi nghiệp vẫn gặp nhiều khó khăn về vốn và nhân lực. Bản thân các công ty logistics khi tìm kiếm giải pháp ứng dụng cũng gặp nhiều trở ngại do năng lực cung cấp giải pháp và bảo đảm hỗ trợ kỹ thuật chưa chắc chắn.

Các hạn chế của hạ tầng công nghệ thông tin logistics cấp vĩ mô bao gồm các vấn đề sau:

⁵ Báo cáo Mutrap 2017

- Hạ tầng thông tin và trình độ công nghệ thông tin (CNTT) của Việt Nam tuy đã phát triển, cung cấp dịch vụ cho nhiều ứng dụng dân dụng và xã hội, tuy nhiên còn thiếu nhiều ứng dụng chuyên ngành, nhất là cho logistics. Thách thức lớn nhất hiện nay là vốn đầu tư hạ tầng và khả năng quản lý vận hành, bảo trì sửa chữa - trình độ chuyên môn của nhân viên.

- Trong lĩnh vực giao thông vận tải là lĩnh vực mà thông tin chuyên ngành logistics được quan tâm nhiều nhất, hiện nay thông tin liên kết giữa các nhà cung cấp dịch vụ cùng phương thức và giữa các phương thức vận tải chưa được thực hiện. Các ứng dụng tận dụng nguồn lực phương tiện mới bắt đầu gắn đây với vận tải hành khách và một vài “sàn giao dịch vận tải” nhưng chưa giải quyết được những vấn đề thực tế phát sinh⁵.

- Hệ thống thông tin hàng hóa xuất nhập khẩu quản lý bởi Tổng cục Hải quan được duy trì ổn định và đã tiến đến ứng dụng Hải quan điện tử, Cơ chế Một cửa Quốc gia. Tuy vậy, nhu cầu kết nối với nhiều bên liên quan hơn, hệ thống Cổng thông tin Một cửa Quốc gia giữa cơ quan hải quan, thuế, cơ quan quản lý chuyên ngành và người khai hải quan đang là một vấn đề cấp thiết.

- Chưa có định hướng rõ ràng trong việc đầu tư nghiên cứu ứng dụng hay phát triển sản phẩm nào trong lĩnh vực công nghệ thông tin logistics.

- Về đào tạo, ngoại trừ trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh được trang bị hệ thống mô phỏng thiết bị điều khiển hàng hải, Đại học Hàng hải (Hải Phòng) có phòng mô phỏng kho hàng, các trường đại học chưa có phòng thí nghiệm, thực nghiệm các giải pháp logistics và quản lý chuỗi cung ứng, dịch vụ hỗ trợ gom hàng chặng đầu, giao hàng chặng cuối cho thương mại điện tử - vốn là các hệ thống thiết thực hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực cho ngành logistics hiện nay.

Các hệ thống hạ tầng cơ sở dữ liệu và đường truyền dữ liệu lớn, làn sóng cạnh tranh kế tiếp sẽ dựa trên năng lực làm chủ hạ tầng này. Đó là nền tảng của Chính phủ điện tử hay “quốc gia thông minh”. Trong xu thế hiện nay công nghệ đám mây sẽ là nền tảng số một sử dụng để phát triển các ứng dụng CNTT cho logistics.

- Các hệ thống hỗ trợ dịch vụ hàng hóa hàng không như vận đơn điện tử (e-Airway Bill), Mạng lưới dịch vụ hàng hóa (Cargo Community Network),... chưa được đồng bộ và đầu tư theo chiều sâu.

- Trong lĩnh vực kho bãi, hệ thống phân phối: chưa có một hệ thống kết nối dịch vụ để cộng đồng logistics cũng như người sử dụng dịch vụ khai thác nhằm tối ưu hóa nguồn lực hạ tầng kho bãi, tồn trữ, phân phối. Rất nhiều kho hàng không có hệ thống quản lý dịch vụ kho hàng chuyên nghiệp, dịch vụ gia tăng giá trị, hỗ trợ quản lý điều hành theo mô hình 3PL.

Tóm lại, các ứng dụng hiện đại của logistics sẽ đòi hỏi khả năng lưu trữ và truyền tải thông tin gói lớn, tốc độ cao, an ninh vững, với giá thấp. Do đó, cần có những biện pháp tức thời cho việc khai thác các ứng dụng đã có đồng thời đào tạo chuyên gia, xây dựng nền tảng công nghệ như hạ tầng thông tin và truyền thông mới cho tương lai gần.

CHƯƠNG III:

DỊCH VỤ LOGISTICS

1. TÌNH HÌNH CHUNG

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), tốc độ phát triển của ngành logistics tại Việt Nam những năm gần đây đạt khoảng 14-16%, có quy mô khoảng 40-42 tỷ USD/năm.

Dựa vào chuỗi giá trị của logistics tại Việt Nam, có thể thấy các hoạt động của chuỗi tập trung vào giao nhận, vận tải nội địa, khai thác cảng biển và cảng hàng không, lưu kho bãi, quản lý hàng hóa và vận tải quốc tế.

Hình 10. Chuỗi logistics hàng xuất khẩu của Việt Nam



Nguồn: Báo cáo Logistics FPT

Theo báo cáo “Kết nối để cạnh tranh 2016: Logistics trong nền kinh tế toàn cầu” của Ngân hàng Thế giới, sau những lần tăng điểm trong 4 báo cáo trước đây, báo cáo năm 2016 lần đầu tiên ghi nhận Chỉ số hoạt động logistics (LPI) của Việt Nam bị giảm điểm kể từ khi Ngân hàng Thế giới công bố báo cáo này năm 2007.

Theo báo cáo trên, Việt Nam đang đứng thứ 64/160 nước về mức độ phát triển logistics và đứng thứ 4 trong ASEAN sau Singapore, Malaysia, Thái Lan. Mặc dù có nhiều tiềm năng, nhưng đến nay năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam vẫn còn hạn chế. Cơ sở hạ tầng cả phần cứng và phần mềm cũng như công nghệ quản lý và môi trường chính sách, mặc dù đã được cải thiện trong những năm qua, nhưng vẫn cần được đẩy mạnh hơn nữa để bắt kịp trình độ phát triển của các nước đối tác và đối thủ cạnh tranh trong khu vực. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam hầu hết có quy mô nhỏ và vừa, chỉ đáp ứng được các dịch vụ giao nhận, cho thuê kho bãi, làm thủ tục hải quan, gom hàng lẻ, chưa tham gia điều hành cả chuỗi logistics như các doanh nghiệp FDI.

Bảng 9. Xếp hạng LPI của Việt Nam

Năm	Điểm số	Xếp hạng
2007	2,89	53
2010	2,96	53
2012	3,00	53
2014	3,15	48
2016	2,98	64

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

2. DỊCH VỤ VẬN TẢI

2.1. Tình hình chung

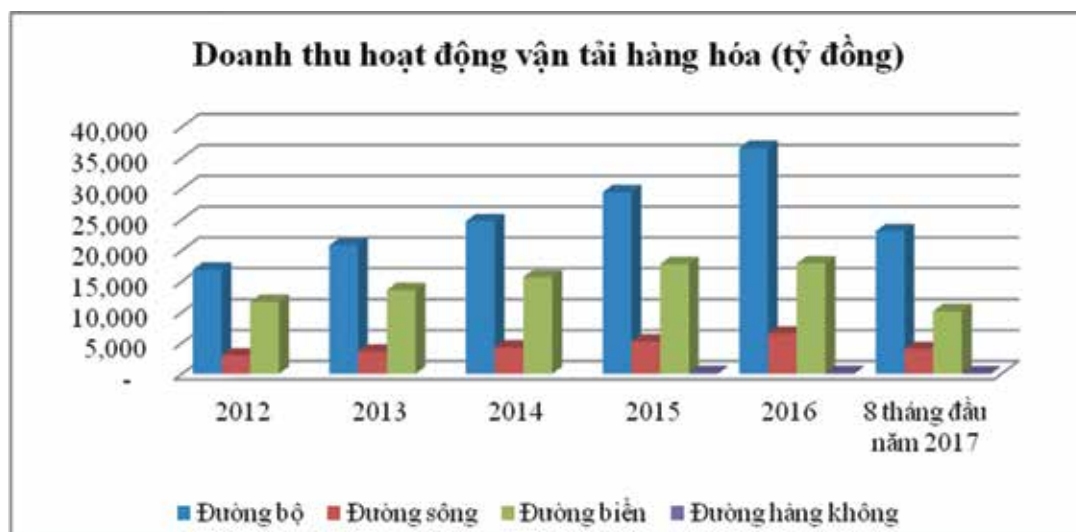
Doanh số vận tải tăng đều qua các năm (xem hình dưới). Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tính chung 10 tháng, khối lượng vận tải hàng hóa đạt 1.189,4 triệu tấn, tăng 10% so với cùng kỳ năm trước, khối lượng luân chuyển đạt 221,3 tỷ tấn.km, tăng 6,4%, trong đó vận tải trong nước đạt 1.162,1 triệu tấn, tăng 10,3% và 111,4 tỷ tấn.km, tăng 11,4%; vận tải ngoài nước đạt 27,4 triệu tấn, tăng 0,4% và 109,9 tỷ tấn.km, tăng 1,8%.

Xét theo ngành vận tải, đường bộ đạt 922,2 triệu tấn, tăng 10,6% và 59,1 tỷ tấn.km, tăng 11,8% so với cùng kỳ năm trước; đường thủy nội địa đạt 205,2 triệu tấn, tăng 7,4% và 43,6 tỷ tấn.km, tăng 8%; đường biển đạt 57,3 triệu tấn, tăng 9,6% và 115,1 tỷ tấn.km, tăng 3,1%; đường sắt đạt 4,5 triệu tấn, tăng 8,1% và 2,9 tỷ tấn.km, tăng 12,6%; đường hàng không đạt 262,1 nghìn tấn, tăng 8,8% và 675,9 triệu tấn.km, tăng 9,7%.

Số liệu từ Tổng cục Thống kê cho thấy vận tải đường hàng không tuy thu về mức cước khá cao nhưng lại chiếm tỷ trọng khá nhỏ trong tổng doanh thu từ hoạt động vận tải. Đường biển là phương thức vận tải được nhiều khối lượng hàng hóa nhất nhưng chủ yếu là các loại hàng có giá trị thấp nên xét về tổng doanh thu ngành này vẫn xếp sau vận tải đường bộ.

Chỉ số giá cước vận tải, kho bãi quý III/2017 tăng 0,49% so với quý trước và tăng 2,90% so với cùng kỳ năm trước, trong đó giá cước ngành đường sắt tăng 3,08% và giảm 2,21%; vận tải đường bộ và xe buýt tăng 0,04% và tăng 1,20%; đường thủy tăng 0,50% và tăng 0,35%; đường hàng không tăng 2,52% và tăng 9,28%; dịch vụ kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ vận tải tăng 0,15% và tăng 1,58%. Tính chung 9 tháng năm 2017, chỉ số giá cước vận tải, kho bãi tăng 2,12% so với cùng kỳ năm 2016.

Hình 11. Doanh thu hoạt động vận tải theo loại hình



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Theo thống kê của Bộ Giao thông vận tải, trong cơ cấu vận tải hành khách hiện nay đường bộ vẫn chiếm nhiều nhất với 95,75%, đường sắt chiếm 1,14%, hàng không 2,05%, đường thủy nội địa chiếm 0,19%, hàng hải chiếm 0,01%. Đối với vận tải hàng hóa, hiện nay vận tải đường bộ vẫn chiếm hơn 70%, làm mất cân đối giữa các phương thức vận tải. Tuy nhiên do nhược điểm về dung tích và trọng tải chuyên chở ít nên phương thức này ít khi được sử dụng để vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu xuyên biên giới.

Khối lượng hàng vận chuyển và luân chuyển trong nội địa so với số lượng hàng xuất khẩu ra nước ngoài.

Bảng 10. Sản lượng vận chuyển và luân chuyển hàng hóa trong và ngoài nước

Năm	Khối lượng hàng vận chuyển (triệu tấn)			Khối lượng hàng luân chuyển (triệu tấn.km)		
	Trong nước	Ngoài nước	Tổng cộng	Trong nước	Ngoài nước	Tổng cộng
2012	929,3	31,8	961,1	87.609,4	128.126,4	215.735,8
2013	979,7	30,7	1010,4	93.404,8	124.823,3	218.228,1
2014	1047,5	31,1	1078,6	95.955,0	127.196,1	223.151,1
2015	1115,1	31,8	1146,9	102.575,8	127.474,6	230.050,4
2016	1207,6	32,6	1240,2	109.766,7	128.366,9	238.133,6

Nguồn: Tổng cục Thống kê

2.2. Vận tải đường biển

Việt Nam có đường bờ biển dài trên 3.000 km. 40% lưu lượng vận chuyển hàng hóa từ Ấn Độ Dương qua Thái Bình Dương đi qua khu vực Biển Đông rồi mới tới Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Hoa Kỳ. Nếu dự án kênh đào Kra (Thái Lan) được hoàn thành, hàng hóa sẽ đi thẳng từ Ấn Độ Dương qua kênh đào này vào vịnh Thái Lan rồi tới vùng biển Việt Nam chứ không vòng qua Malaysia hay Singapore (trừ những luồng hàng buộc phải qua đó).

Nhờ vị trí địa lý thuận lợi, Việt Nam là điểm chuyển tải cho hàng hóa nhập khẩu từ các nước châu Á qua cảng Cát Lái và hàng hóa xuất khẩu đi Hoa Kỳ và EU qua khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải. Việc vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu và hàng quá cảnh, chuyển tải được thực hiện bằng đường bộ là chủ yếu và đường sông bằng xà lan. Hàng hóa của vùng Đông Bắc Thái Lan, Lào, Campuchia và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) xuất khẩu sang những nước khác có thể phải quá cảnh và tạm thời lưu kho trên lãnh thổ Việt Nam, Thái Lan, Myanmar và tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc).

Tuy nhiên, do hạn chế về năng lực cạnh tranh nên phạm vi hoạt động của tàu biển Việt Nam chủ yếu trên các tuyến vận tải ngắn Đông Nam Á và Đông Bắc Á và hiện chỉ đảm đương khoảng 10% thị phần vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam. Có nhiều nguyên nhân cho hạn chế này, trong đó nổi bật là sự liên kết lỏng lẻo giữa các chủ tàu với nhau và chủ tàu với chủ hàng cũng như tập quán của chủ hàng Việt Nam mua CIF bán FOB còn phổ biến.

Một số doanh nghiệp nhà nước được xác định là nòng cốt trong đó Vinalines là chủ

đạo. Tuy nhiên hiệu quả khai thác đội tàu thấp và khó cạnh tranh được với các đội tàu nước ngoài.

Trong khi đó tiềm năng cho hoạt động vận tải biển vẫn còn rất lớn, thể hiện qua lượng hàng hóa qua các cảng biển liên tục tăng trong giai đoạn năm 2012-2017.

Bảng 11. Sản lượng hàng qua cảng giai đoạn năm 2012-2017

Đơn vị tính: 1000 tấn

Danh mục loại hàng	Năm 2015	Năm 2016	9 tháng 2017
Tổng số	427.816	459.833	384516
Hàng xuất khẩu	109.952	111.535	90.902
Hàng nhập khẩu	121.966	143.937	109.483
Hàng nội địa	139.568	160.902	126.828
Hàng quá cảnh	56.330	43.459	57.303

The bar chart displays the annual cargo volume through ports in Vietnam from 2012 to 2016. The y-axis represents the volume in million tons, ranging from 0 to 500. The x-axis lists the years. The data points are approximately: 2012: 320, 2013: 350, 2014: 390, 2015: 440, and 2016: 480 million tons.

Nguồn: LPB Research và tác giả tổng hợp

2.3. Vận tải đường bộ

Vận tải đường bộ là xương sống của vận tải Việt Nam. Sự phát triển của chuỗi cung ứng hàng hóa mở ra cơ hội rất rộng lớn nhưng mạng lưới đường bộ hiện chưa đủ đáp ứng. Chuỗi cung ứng ở Việt Nam bị ảnh hưởng bởi mạng lưới đường bộ kém phát triển nên khi phải đáp ứng nhu cầu logistics tăng vọt chắc chắn sẽ phát sinh các vấn đề về tắc nghẽn và mất an toàn. Sự mất cân đối trong mạng lưới vận tải về mức độ và chất lượng là một trong những yếu cản trở hiệu quả và năng lực cạnh tranh logistics của Việt Nam.

Phương thức vận tải đường bộ xuyên biên giới (CBT) sẽ là phương thức có nhiều triển vọng, đặc biệt trong khu vực ASEAN. Kinh nghiệm của Thái Lan cho thấy cần có các chính sách khuyến khích các công ty CBT phát triển và đẩy mạnh hoạt động CBT để phát triển kinh tế cũng như tạo ra nhiều thị trường hơn từ các nước trong khu vực.

Chính sách phát triển vận tải đường bộ có chiến lược sống còn vì đây là thành trì cuối cùng để các doanh nghiệp vận tải Việt Nam còn giữ được lợi thế.

Công cụ sàn giao dịch là phương tiện tiên quyết để kết nối các đơn vị vận tải bộ kết nối sức mạnh hình thành liên minh. Tuy nhiên việc kết nối không đơn giản như taxi

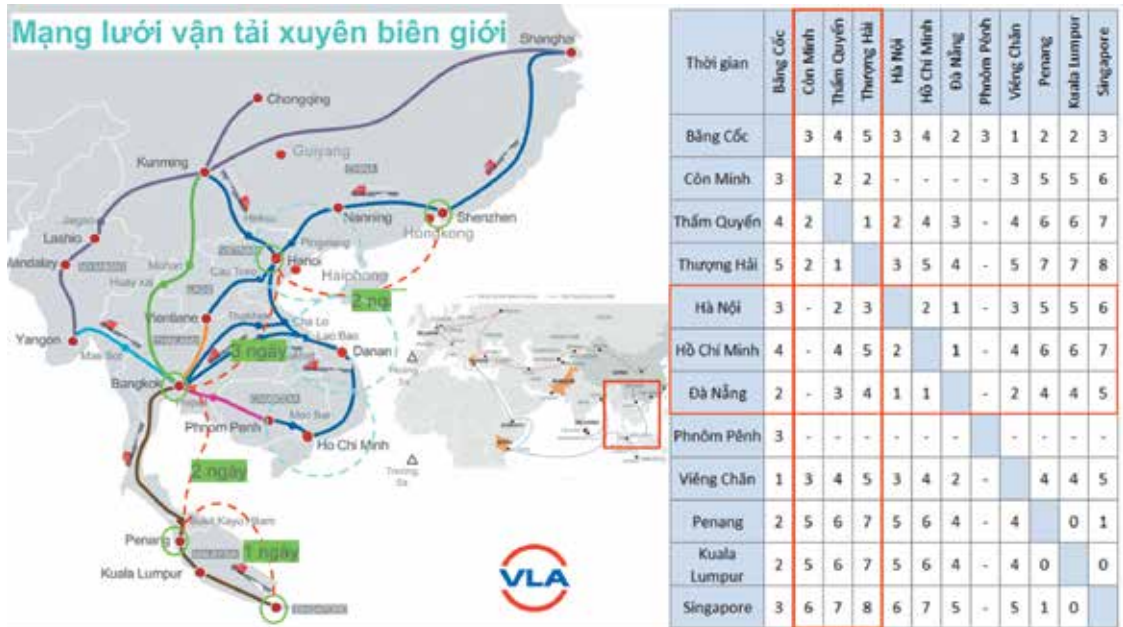
Grab hoặc Uber bởi nếu khách hàng của Grab và Uber là các cá nhân và dịch vụ đơn giản thì kết nối vận tải, đặc biệt vận tải container phức tạp hơn nhiều, bởi các trách nhiệm như hư hỏng rơ-moóc, vỏ container (là tài sản của hãng tàu và phải đền bù chi phí rất cao) hay việc phân chia tiền đặt cọc vỏ container cho các hãng tàu.

Cơ hội phát triển hoạt động vận tải xuyên biên giới

Các nước ASEAN đã ký Hiệp định Khung ASEAN về tạo thuận lợi cho vận tải liên quốc gia (AFAFIST) được ký kết vào ngày 10/12/2009 tại Manila để tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia nhằm hỗ trợ thương mại lớn hơn và hội nhập kinh tế chặt chẽ hơn. Mục tiêu của Hiệp định là khuyến khích và tạo thuận lợi cho giao thông liên quốc gia giữa các quốc gia và thiết lập một hệ thống vận tải khu vực hiệu quả tích hợp và hài hòa.

Khu vực Đà Nẵng của Việt Nam đang cố gắng trở thành cửa ngõ của khu vực, đưa hàng hóa tới Lào và Hành lang kinh tế Đông Tây. Khu kinh tế mở Chu Lai và sân bay Chu Lai (điều chỉnh gần nhất theo Quyết định 32/2017/QĐ-TTg ngày 20/7/2017) có thể tạo ra điểm trung chuyển mới cho vận tải hàng không chuyển phát nhanh, vận tải xuyên biên giới và thương mại điện tử. Còn Thành phố Hồ Chí Minh sẽ trở thành điểm trung chuyển hàng hóa sang Campuchia với tổng khoảng cách là 260 km với tổng thời gian là 5 h.

Hình 12. Cơ hội phát triển vận tải xuyên biên giới



Ngoài ra, giữa các quốc gia ASEAN còn xây dựng Hệ thống Quá cảnh Hải quan ASEAN (ACTS). Khung pháp lý được nêu ra trong Nghị định thư 7 của Hiệp định Khung ASEAN về Thuận lợi hóa Hàng hóa Quá cảnh (AFAFGIT) khuyến khích và tạo thuận lợi cho lưu thông giữa các quốc gia và thiết lập một hệ thống vận tải khu vực hiệu quả hợp nhất và hài hòa. Ngoài ra còn có Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc nhằm kết nối toàn bộ khu vực ASEAN. Đặc biệt khi cộng đồng kinh tế ASEAN viết tắt là AEC thành lập vào ngày 31/12/2015 cũng mở ra những cơ hội lớn cho sự phát triển logistics của khu vực. Sự kết nối ASEAN - Trung Quốc để phát triển thương mại trong toàn khu vực cũng thúc đẩy mạng lưới đường bộ kết nối giữa các thành phố lớn như Singapore - Penang - Bangkok - Hà Nội - Thái Quyển với số lượng hàng hóa luân chuyển lớn hơn.

Vận tải xuyên biên giới ngày càng trở nên quan trọng hơn đối với việc giao hàng đúng lúc (just in time-JIT). Dịch vụ này sẽ phát triển nhanh chóng với sự hỗ trợ của thương mại điện tử.

Với lượng hàng giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc ngày càng gia tăng thì nhu cầu vận tải đường bộ sẽ ngày càng phát triển, đòi hỏi sự đầu tư đồng bộ để nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng, từ đó giảm thời gian chuyển hàng trong giao thương với quốc gia có số lượng dân đông nhất trên thế giới hiện nay.

Việc tận dụng công nghệ thông tin cũng cần được lưu tâm khi sản phẩm ngày càng có chu kỳ sống tương đối ngắn, “leadtime” trở thành yếu tố vô cùng quan trọng. Việt Nam được xem như điểm đến của sản phẩm công nghệ như tập đoàn Samsung, LG, Electronics, Foxconn, Canon, Foster và các nhà cung cấp phụ kiện và là nơi phân bố của các tập đoàn dệt may, da giày toàn cầu như Lear, Adidas, Nike, Levis hay các công ty cung cấp sản phẩm cho các công ty xe hơi như GM, Honda, Toyota, Yamaha, TMT. Điều này đặt ra yêu cầu về việc phát triển vận tải xuyên biên giới để có thể đưa hàng đến các thị trường tiêu thụ trong khu vực một cách nhanh chóng nhất

Hiệp ước vận tải xuyên biên giới giữa các nước tiểu vùng sông Mekong bao gồm: vận tải, cư trú, hải quan, kiểm dịch. Các biện pháp tạo thuận lợi bao gồm: vận chuyển hàng hóa qua biên giới kiểm tra một cửa hệ thống điều hòa/tích hợp hệ thống trao đổi quyền giao thông cung cấp thông tin cho vận chuyển quá cảnh và di chuyển qua biên giới của người. Hiệp ước này bao gồm 44 điều khoản chính 17 điều khoản phụ và 3 nghị định thư.

Tuy nhiên Việt Nam cũng phải đối mặt với nhiều thách thức như:

- Giá cước vận tải của Việt Nam khá cao vì: các luồng phương tiện không cân bằng (phía Nam vận tải nhiều hơn phía Bắc). Chi phí qua biên giới trên một container khá

cao: 350 - 450 USD/container bao gồm phí làm hàng, phí qua cổng hải quan, phí qua biên giới đối với hàng xuất nhập khẩu; chi phí đối với hàng quá cảnh thậm chí lên đến 600 - 700 USD/container. Bên cạnh đó, phân khúc vận tải ở biên giới hoặc xuyên biên giới vẫn chưa thực sự mở nếu không nói là khả năng gia nhập thị trường thấp. Kiến trúc thượng tầng ở biên giới bị giới hạn như cổng biên giới khá hẹp dòng xe đợi khá dài không đủ nhà kho và bãi hàng. Vấn đề về an ninh cũng khá phức tạp, bảo hiểm cho hàng quá cảnh bao gồm cả những dịch vụ trên đất liền cả phía Việt Nam và phía Trung Quốc đều chưa được thực hiện. Rủi ro sẽ thuộc về các nhà vận tải.

- Các nội dung hợp tác phụ thuộc nhiều vào phía đối tác Trung Quốc.

- Thiếu trang thiết bị và kiểm soát phương tiện như các container depot trạm gom hàng lẻ cho hàng container lạnh, trạm sửa chữa và bảo trì container hoặc xe tải.

- Hiệp định vận tải xuyên biên giới/vận tải bộ trực tiếp: Giới hạn về khả năng của các nhà vận tải Việt Nam thâm nhập sâu vào thị trường Trung Quốc xét về các điều luật ngôn ngữ và tư duy kinh doanh. Vẫn còn một số vấn đề khác như quy trình hải quan, kiểm định và kiểm dịch của Trung Quốc phải được đơn giản hóa hoặc rút gọn quy trình để giảm thiểu thời gian nhập khẩu vào Trung Quốc.

2.4. Vận tải hàng không

Nhờ ở vị trí thuận lợi và kinh tế phát triển ổn định nên theo Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế (IATA), trong giai đoạn 2013-2017, Việt Nam xếp thứ 7 trong số những thị trường phát triển nhanh nhất thế giới với tốc độ tăng vận chuyển hàng hóa quốc tế đạt 6,6%. Tuy nhiên vận chuyển nội địa vẫn chiếm ưu thế. Năm 2016, trong 1,4 triệu tấn tổng hàng hóa vận chuyển bằng máy bay thì hàng hóa vận chuyển trong nước chiếm gần 1 triệu tấn.

Hiện tại phân khúc thị trường nội địa được chia sẻ bởi 4 hãng hàng không trong đó 87% thị phần thuộc về Tổng công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) và Vietjet Air. Cùng với đó là 52 hãng nước ngoài đang khai khác các tuyến bay quốc tế đến Việt Nam với tổng thị phần 57,6%.

Đến hết năm 2016, Vietnam Airlines có mạng đường bay quốc tế gồm 55 đường bay đến 29 điểm thuộc 17 quốc gia và vùng lãnh thổ; mạng đường bay nội địa gồm 41 đường bay đến 21 điểm. Tháng 10/2017, Vietnam Airlines và Hãng hàng không quốc gia Pháp (Air France) đã ký hợp đồng liên doanh trên đường bay giữa Việt Nam và Pháp. Từ sân bay Charles De Gaulle (Pháp), hành khách được nối chuyến đến 50 điểm ở châu Âu theo chuyến bay của Air France (so với 14 điểm hiện tại). Từ đó, kết

nối với mạng đường bay của các hãng thành viên trong Liên minh hàng không toàn cầu. Đội tàu bay của tổng công ty hiện đang có 88 tàu bay trong đó có 42 máy bay thuê ngoài và 46 máy bay sở hữu. Theo kế hoạch hãng sẽ tiếp nhận 10 chiếc máy bay A350 và 8 chiếc B787 trong giai đoạn 2016-2019 nâng tổng số lượng tàu bay dự kiến là 115 chiếc trong 2019. Tổng công ty cũng sẽ thuê thêm 20 chiếc máy bay A321 trong giai đoạn 2016-2020 để tăng năng lực khai thác và thay thế dần các dòng máy bay đã khai thác lâu.

VietJet Air dự kiến sẽ tăng số đường bay nội địa lên 45 vào năm 2019 và tăng số đường bay quốc tế lên 36 vào năm 2018. Đội máy bay của Công ty gồm 41 máy bay với độ tuổi trung bình là 3,03 tuổi trong đó gồm 30 máy bay Airbus A320-200 và 11 máy bay Airbus A321-200.

2.5. Vận tải đường sắt

Hoạt động chính của ngành đường sắt Việt Nam là kinh doanh vận tải đường sắt vận tải đa phương thức trong nước và liên vận quốc tế; quản lý khai thác bảo dưỡng và sửa chữa kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. Hoạt động trên tuyến đường sắt chuyên biệt theo trục Bắc - Nam và một số tỉnh thành phố phía Bắc song hơn 10 năm trở lại đây kết quả hoạt động kinh doanh của ngành đường sắt không khả quan. Vận tải hành khách hàng hóa dọc tuyến Bắc - Nam và các tuyến ngắn từ Hà Nội đi các tỉnh lân cận có xu hướng giảm sút do bị cạnh tranh bởi các loại hình vận tải khác.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, vận tải đường sắt mặc dù đã cải tiến đảm bảo thời gian chạy tàu nhưng do giá vé chưa cạnh tranh được với hàng không giá rẻ và vận tải đường bộ cũng như độ đảm bảo an toàn chưa cao nên 9 tháng năm 2017 chỉ đạt 78 triệu lượt khách giảm 2% so với cùng kỳ năm trước và 3 tỷ lượt khách tăng 64%. Vận tải hàng hóa khả quan hơn vận tải hành khách, 9 tháng năm 2017 đạt 41 triệu tấn tăng 9% và 26 tỷ tấn tăng 116%.

Về đường sắt liên vận doanh thu lớn nhất hiện thuộc về hai tuyến đường sắt phục vụ vận chuyển hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc là Yên Viên - Đồng Đăng và Yên Viên - Lào Cai. Tháng 6/2017 Trung Quốc bắt đầu khai trương đoàn tàu container Trung Á xuất phát từ Côn Minh đi Hà Khẩu đến Sơn Yêu (Trung Quốc) sang Lào Cai Yên Viên và cuối cùng là cảng Hải Phòng. Dù tổng quãng đường lên đến 862 km nhưng thời gian di chuyển chỉ 4 ngày bao gồm cả thời gian làm thủ tục hải quan giao nhận tại 2 ga biên giới. Theo số liệu của Tổng công ty đường sắt Việt Nam 3 năm gần đây hàng liên vận quốc tế Việt - Trung bằng đường sắt tăng mạnh. Chỉ tính riêng tuyến Hà Nội - Côn Minh (tuyến phía Tây qua cửa khẩu Lào Cai) nếu năm 2014 tổng lượng hàng xuất - nhập mới đạt khoảng 14 nghìn tấn; năm 2015 tăng gấp hàng chục

lên mức 366 nghìn tấn; năm 2016 là 386 nghìn tấn. Với việc mở thêm đoàn tàu container và rút ngắn thời gian vận chuyển dự kiến 2017 có thể tăng gấp đôi lên hơn 800 nghìn tấn. Theo số liệu của Công ty cổ phần Vận tải và thương mại đường sắt (Ratrac) năm 2016 tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của đơn vị qua hai cửa khẩu Lào Cai và Đồng Đăng đạt 692 nghìn tấn. Trong đó khối lượng hàng xuất 160 nghìn tấn và hàng nhập 532 nghìn tấn. 6 tháng đầu năm 2017 con số này đã đạt 443 nghìn tấn tăng 118% so với cùng kỳ.

Dịch vụ vận tải đường sắt chuyên container giữa Hoàng Cương (thành phố Nam Xương, Giang Tây, Trung Quốc) và ga Yên Viên (Hà Nội, Việt Nam) chính thức đi vào hoạt động từ ngày 22/11/2017. Đoàn tàu gồm 33 container 40 feet vận chuyển các sản phẩm xuất khẩu từ Trung Quốc sang Việt Nam như nội thất văn phòng, thực phẩm, phụ tùng linh kiện ô tô... Sau khi đến Việt Nam, đoàn tàu sẽ quay về Trung Quốc với các loại hàng hóa xuất sang Trung Quốc là nông sản, khoáng sản, sản phẩm điện tử... Đoàn tàu được làm thủ tục thông quan ở các ga đầu cuối và được làm thủ tục chuyển tiếp hải quan về ga đích tại ga biên giới hai nước. Chuyến tàu chuyên container trên đường sắt này giúp rút ngắn được thời gian vận chuyển từ 15 ngày bằng đường biển xuống chỉ còn 4 ngày với thủ tục hải quan nhanh gọn, thuận tiện và đặc biệt là cước phí vận chuyển giảm 50% so với đường bộ. Theo kế hoạch, trong thời gian tới, hai bên sẽ tiếp tục khai trương các đoàn tàu chuyên tuyến đến Việt Nam từ các thành phố khác của Trung Quốc. Đồng thời, hai bên cũng đang nỗ lực kết nối với các khách hàng để tiến hành vận chuyển hàng hóa từ châu Âu, Nga, các nước Trung Á chuyển tiếp qua Trung Quốc về Việt Nam và ngược lại.

Một khó khăn là hiện nay do chưa được kết nối về khổ đường nên toa xe từ Việt Nam chạy khổ 1.000 mm sang đến Trung Quốc phải sang toa để chạy khổ 1.435 mm. Khi nối tuyến là phải hạ tải sang toa tốn nhiều chi phí. Phía Trung Quốc đã khai thông Đường sắt cao tốc Nam Ninh - Phòng Thành thời gian lưu thông chỉ mất 1 tiếng đồng hồ; đường sắt cao tốc Phòng Thành - Đông Hưng đã được khởi công trong năm 2017 đến năm 2020 sau khi hoàn thành đi từ Phòng Thành đến Đông Hưng chỉ mất 15 phút. Bộ Giao thông vận tải Việt Nam cũng đang khảo sát lập dự án xây dựng đường lồng từ ga Lào Cai qua cầu Hồ Kiều để kết nối với khổ đường 1.435 mm đường sắt Trung Quốc. Đồng thời đang kêu gọi đầu tư giai đoạn 2 dự án cải tạo nâng cấp tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai. Những dự án này cho thấy tiềm năng rất lớn trong việc vận chuyển giữa hai nước bằng đường sắt

Thực hiện xã hội hóa trong hoạt động dịch vụ hỗ trợ vận tải, tại ga Yên Viên đã hình thành một trung tâm logistics do Công ty IndoTrans đầu tư trên diện tích bãi hàng khoảng 20.000 m². Tương tự, một trung tâm logistics đường sắt do Ratrac vận hành đang hoạt động ở khu vực ga Đông Anh.

3. DỊCH VỤ KHO BÃI

Lĩnh vực kho bãi ở Việt Nam có thể được chia thành hai phân khúc chính gồm nhà kho bảo quản hàng khô và kho lạnh. Hoạt động của hệ thống kho này khá đơn giản, chỉ nhằm mục đích bảo quản hàng hóa và tối ưu chi phí lưu kho. Một số công ty hiện tại mạnh về cho thuê và quản lý kho hàng như BS Logistics, Sotrans, Transimex, Gemadept, U&I Logistics, Vinafcoco Draco Seaborne, BK Logistics, ALS, ITL...

Dịch vụ nhà kho hàng khô

Phục vụ nhu cầu các nhà sản xuất và nhà phân phối đặc biệt là các công ty trong lĩnh vực hàng tiêu dùng nhanh với các công ty tên tuổi như DKSH, DHL, Mapletrees, Gemadept, Draco, Vinafcoco và Transimex. Nhu cầu logistics chủ yếu từ xuất khẩu công nghiệp và thị trường tiêu dùng tăng nhanh. Trong đó xuất khẩu và những nhà bán lẻ tạp hóa được trông đợi là những nhân tố hàng đầu về nhu cầu logistics trong tương lai nhờ vào số lượng các FTAs ký kết.



Ảnh 4. Bên trong một kho hàng thuộc trung tâm logistics Pan Pacific (Bình Dương)

Dịch vụ nhà kho hàng lạnh

Nhu cầu về kho lạnh dự báo cũng sẽ tăng lên khi thương mại nông lâm thủy sản và ngành thực phẩm phát triển. Kho lạnh thương mại đầu tiên được xây dựng năm 1996 bởi Konoike Vinatrans, một liên doanh giữa Konoike Transport (Nhật Bản) với ba doanh nghiệp Việt Nam gồm Vinatrans, Vinalink và Vinafreight. Tới năm 1998, Swire Cold Storage (Úc) xây dựng một trong những kho lạnh hiện đại nhất thời bấy giờ. Năm 2007, Công ty Cổ phần Hùng Vương của Việt Nam xây dựng hai kho lạnh với tổng sức chứa là 40.000 tấn hàng nhằm đáp ứng nhu cầu tự thân của doanh nghiệp cũng như các doanh nghiệp thủy sản khác và các công ty bán lẻ trên thị trường. Thị trường Việt Nam đã trở nên hấp dẫn với những nhà cung cấp kho lạnh cả trong và ngoài nước.

Những nhà cung cấp lớn về kho lạnh thương mại chủ yếu tập trung ở khu vực phía Nam do nhu cầu lớn về lưu kho hàng thủy sản phục vụ xuất khẩu. Những nhà cung cấp này được phân loại thành 4 nhóm chính: nhóm các nhà công ty trong nước, nhóm

các công ty ngoại, nhóm các công ty kho vận và nhóm khác Những doanh nghiệp dẫn đầu trong nhóm này gồm Hoàng Lai, Hùng Vương, SATRA và Phan Duy. Trong đó, hai công ty Hùng Vương và SATRA là những công ty đầu tiên triển khai kho lạnh nhằm đảm bảo nhu cầu của chính mình. Một số dự án đầu tư kho lạnh đang được triển khai, ví dụ dự án đầu tư lớn nhất là kho lạnh Mekong của Tập đoàn Gemadept và Tập đoàn thủy sản Minh Phú với sức chứa 50.000 tấn hàng được xây dựng tại Khu công nghiệp Sông Hậu, tỉnh Hậu Giang với tổng vốn đầu tư là 46,1 triệu USD.

Các doanh nghiệp nước ngoài cũng đang tận dụng tốt tiềm năng của thị trường kho lạnh Việt Nam nhờ đội ngũ nhân sự chuyên nghiệp và trang thiết bị hiện đại. Một ví dụ tiêu biểu là SWIRE-một trong những nhà cung cấp kho lạnh nước ngoài đầu tiên thâm nhập vào thị trường Việt Nam từ năm 1998 với đội ngũ quản lý chuyên nghiệp cũng như trang thiết bị hiện đại tại thời điểm đó. Những nhà cung cấp dịch vụ kho lạnh khác có thể kể đến như Lotte Sea (2009) và Preferred Freezer Services (2010). Đến nay, các doanh nghiệp nước ngoài vẫn dẫn đầu thị trường về chất lượng nhờ hệ thống quản lý kho chuyên nghiệp và công nghệ vượt trội.

Dự báo nhu cầu sử dụng kho lạnh phục vụ bốn lĩnh vực chính gồm thủy sản, thịt, rau quả và bán lẻ sẽ tiếp tục tăng trong những năm tới. Trong đó, xuất khẩu thủy sản và hàng bán lẻ được kỳ vọng trở thành động lực chính cho việc tăng nhu cầu kho lạnh ở Việt Nam. Việt Nam được kỳ vọng sẽ có khoảng 1.200 - 1.300 siêu thị, 180 trung tâm mua sắm và 157 cửa hàng bách hóa vào năm 2020¹. Các kênh phân phối trong đó có kho lạnh cũng sẽ hướng đến sự phát triển mạnh mẽ về số lượng và sức chứa để đáp ứng nhu cầu.

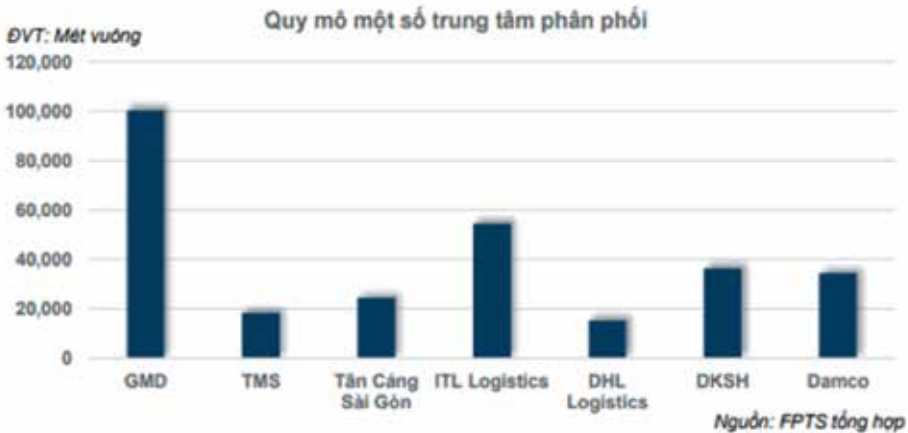
Mô hình trung tâm phân phối

Là bước phát triển tiếp theo của kho hàng truyền thống. Việc ra đời trung tâm phân phối xuất phát từ nhu cầu quản lý chuỗi cung ứng sản xuất với quy mô lớn theo dõi và truy xuất thông tin hàng hóa nhanh chóng chính xác. Các công ty ban đầu sử dụng dịch vụ này là công ty sản xuất hàng tiêu dùng nhanh bán lẻ như: Unilever, P&G, Vinamilk, Masan...

Tổng diện tích hệ thống các trung tâm phân phối tại Việt Nam hiện khoảng 300 ha, phân bố rải rác từ Bắc vào Nam. Một số trung tâm phân phối lớn hiện đang hoạt động như: Hệ thống trung tâm phân phối tại Khu công nghiệp Sóng Thần và phía Bắc quy mô 100.000 m² của Gemadept, trung tâm phân phối của Transimex và các trung tâm phân phối khác của các công ty nước ngoài như DHL, Damco...

¹ Quyết định số 6184/QĐ-BCT ngày 19 tháng 10 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Công Thương phê duyệt "Quy hoạch mạng lưới siêu thị, trung tâm thương mại cả nước đến 2020, tầm nhìn 2030".

Hình 13. Quy mô một số trung tâm phân phối lớn của Việt Nam



Nguồn: FPTIS

Theo báo cáo của công ty Amstron & Associates về thị trường cung cấp dịch vụ logistics tổng hợp 3PL tại Việt Nam, doanh thu 3PL/Doanh thu ngành Logistics của Việt Nam khá nhỏ so với các quốc gia khác trên thế giới (khoảng 0,8%/GDP) mặc dù chi phí logistics chiếm hơn 20% của GDP. Vì vậy đòi hỏi phải có sự cân đối để hướng tới giảm tối đa chi phí logistics nhưng ngành sẽ mang lại nhiều doanh thu trong tương lai.

Doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics ở Việt Nam gồm các doanh nghiệp 1PL (bản thân doanh nghiệp tự chủ động cung cấp dịch vụ không thuê ngoài dịch vụ vận chuyển lưu kho) hoặc 2PL (cung cấp các dịch vụ đơn lẻ chưa có tính tích hợp). Số lượng thuê ngoài dịch vụ logistics trọn gói 3PL còn chưa nhiều và giá trị thu về từ các hợp đồng 3PL còn rất hạn chế so với tiềm năng. Trong đó các công ty thuê ngoài dịch vụ logistics chủ yếu là ngành hàng tiêu dùng nhanh FMCG các ngành nghề khác như phương tiện thiết bị công nghệ cao thiết bị tự động và ngành dược cũng chỉ chiếm con số rất nhỏ.

4. DỊCH VỤ GIAO NHẬN

Hoạt động giao nhận hàng hóa phát triển mạnh mẽ từ khi Việt Nam thực hiện các chính sách mở cửa giao nhập vào các hiệp định tự do thương mại.

Khi hoạt động xuất nhập khẩu phát triển mạnh cũng là lúc phát sinh nhu cầu ủy thác của các công ty nhận hàng xuất khẩu hoặc ngược lại. Hoạt động giao nhận truyền thống gồm hai mảng là: (i) giao nhận hàng container với các công ty tiêu biểu như GMD, HMH, STG và (ii) dịch vụ CFS (container freight station) hay dịch vụ gom hàng,

chủ yếu do các công ty nước ngoài thống lĩnh thị trường. Các công ty trong nước cho thuê kho như TBS, Tân Cảng Sóng Thần, Tân Cảng Long Bình...

Đối với dịch vụ gom hàng (CFS): Các đại lý giao nhận đóng vai trò người gom hàng và cấp vận đơn nội bộ. Những người này là phải có đại lý độc quyền tại các cảng lớn để thực hiện việc đóng hàng/rút hàng xuất nhập khẩu. Theo ước tính của Vụ Kinh tế dịch vụ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư khoảng 10% các tổ chức giao nhận Việt Nam có khả năng cung cấp dịch vụ gom hàng tại CFS của chính họ hoặc do họ thuê của nhà thầu. Những người này sử dụng vận đơn nhà như những vận đơn của hãng tàu nhưng chỉ có một số mua bảo hiểm trách nhiệm giao nhận vận tải.

Ngoài ra, sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử tại Việt Nam (dự kiến đạt 10 tỷ USD trước năm 2022), đang thúc đẩy theo nhu cầu giao nhận hàng hóa ở thị trường trong nước này ngày càng cao cả về lượng và chất. Các doanh nghiệp/chủ hàng cũng có nhiều lựa chọn hơn trong việc lựa chọn các đối tác giao nhận, với những tên tuổi lớn như Viettel Post, VNPost, Saigon Post, Giaohangnhanh, Shipchung, Giaohangtietkiem...

Viettel Post (Tổng công ty Cổ phần Bưu chính Viettel) với mạng lưới tại 713/713 quận, huyện và đội ngũ giao nhận khoảng 4.000 người trên toàn quốc, đang tỏ thế áp đảo trên thị trường. Từ năm 2014, công ty đã đầu tư mạnh vào kho bãi, đội ngũ giao nhận, giám sát hành trình giao nhận... nhằm đón đầu sự phát triển của TMĐT.

VNPost (Tổng công ty Bưu điện Việt Nam) trước đây vốn chỉ tập trung vào nhóm khách hàng chuyển phát bưu chính nhưng nay đã chuyển hướng sang cả các DN TMĐT. Với hệ thống hoạt động toàn quốc, cùng 18.000 bưu tá và nhân viên phát xã, VNPost tung ra giải pháp toàn diện cho các cửa hàng online, từ quảng cáo, chuyển phát, thu tiền đến hậu mãi.

"Giao hàng nhanh" tuy mới được thành lập 5 năm (từ năm 2012) nhưng cũng đang trở thành một nhà cung cấp lớn trên thị trường giao nhận. Đến nay, công ty này đã có 86 điểm gửi hàng, phủ kín gần như cả nước với chính sách "đền bù bất kể lý do" để cạnh tranh.

Ngoài ra, còn có rất nhiều các doanh nghiệp chuyển phát nhỏ khác cũng không khó để tham gia vào thị trường giao nhận tại Việt Nam.

Dịch vụ giao nhận cũng đang trở thành mảnh đất màu mỡ cho các nhà đầu tư nước ngoài. Ngày 17/7/2017, Deutsche Post DHL, một trong những công ty chuyển phát nhanh toàn cầu đã tuyên bố tham gia vào thị trường vận chuyển B2C nội địa tại Việt Nam, với đại diện DHL eCommerce. Dịch vụ của DHL sẽ vận chuyển hàng đến

các điểm trong khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và những tỉnh, thành trung tâm trong thời gian 1 - 2 ngày kèm theo các dịch vụ như thu tiền hộ, mở hộp kiểm tra... Sự hợp tác giữa DHL eCommerce và Bizweb cho phép doanh nghiệp vừa và nhỏ có thể tiếp cận với dịch vụ vận chuyển chất lượng chuẩn quốc tế. Bên cạnh các hãng cung cấp dịch vụ giao nhận trong nước, chủ website Bizweb sẽ có thể tích hợp DHL eCommerce, quản trị tới từng khâu khi sử dụng. Thay vì phải đăng nhập vào hệ thống của DHL eCommerce để tạo thông tin đơn hàng, chủ website chỉ cần tạo đơn hàng một lần trong quản trị website, sau đó lựa chọn đơn vị giao hàng là DHL eCommerce. Chủ hàng cũng có thể theo dõi được các thông tin cập nhật tự động về trạng thái đơn hàng tới từng khâu, không phải mất nhiều thời gian với đơn vị giao hàng, chủ website sẽ tập trung hơn cho việc kinh doanh.

Ngoài những công ty giao nhận truyền thống, các công ty ứng dụng công nghệ hiện đại để giao hàng nhanh cũng sớm xuất hiện như Grab, Uber, sShip, Sapo... Ví dụ Grap Express, với lợi thế ứng dụng di động trong vận chuyển, đang có lợi thế ở tại phân khúc giao nhận với giá 15.000 đồng cho 5 km đầu (trong nội thành Thành phố Hồ Chí Minh), kèm dịch vụ thu tiền hộ miễn phí và thời gian giao hàng dưới một giờ.

Từ năm 2012, các đơn vị giao nhận bắt đầu đầu tư vào quy trình kiểm soát quản lý COD (thanh toán khi nhận hàng) để có thể cung cấp dịch vụ giao hàng kèm thu hộ COD, từ đó tạo cơ hội để người mua hàng trải nghiệm mua hàng thử và tiếp tục mua tiếp. Mặt khác, có một sự cải thiện lớn ở thái độ nhân viên giao hàng theo hướng ngày càng chuyên nghiệp hơn. Đội ngũ này cũng được trang bị thiết bị cầm tay giúp theo dõi và kiểm soát quá trình vận chuyển đơn hàng.

Tuy nhiên, theo đánh giá chung, nhiều dịch vụ giao nhận trong nước hiện nay chưa bắt kịp tốc độ phát triển của thương mại điện tử, là một trong những yếu tố kìm hãm sự phát triển của lĩnh vực này. Việc một số doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao nhận chạy đua về giá, nhưng lại không đảm bảo được chất lượng đã cam kết dẫn đến việc giao hàng không đúng tiến độ, chất lượng, làm giảm niềm tin của khách hàng.

Theo báo cáo thường niên công bố vào tháng 2/2016 của Cục Thương mại điện tử và Công nghệ thông tin (Bộ Công Thương) thì chỉ mới 41% người được khảo sát nói rằng mình hài lòng với phương thức mua hàng trực tuyến... Trong những nguyên nhân dẫn đến sự không hài lòng của khách hàng, bên cạnh chất lượng không như mong đợi thì dịch vụ giao nhận chậm trễ, nhầm lẫn, không tiện lợi cũng rất cần được khắc phục. Điều này đặt ra yêu cầu về sự hợp tác chặt chẽ hơn nữa giữa các công ty chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ giao nhận để đảm bảo việc giao hàng đáng tin cậy và nhanh chóng hơn.

Đa phương thức: Hoạt động giao nhận hàng hóa phát triển hơn khi các công ty

không chỉ đơn thuần nhận ủy thác từ chủ hàng mà còn tư vấn các gói vận tải hàng hóa trọn gói với mức giá cước tối ưu. Loại hình vận tải này bao gồm nhiều phương thức từ lựa chọn hãng vận tải nội địa đường thủy đường bộ, đưa hàng đến cảng sau đó lựa chọn hãng tàu hãng hàng không vận tải quốc tế tích hợp trên một hợp đồng vận tải duy nhất. Dịch vụ này mang lại nhiều giá trị gia tăng cho chủ hàng, các công ty giao nhận trong nước cũng có khả năng phát triển dịch vụ này.

Siêu trường, siêu trọng: Là một nhánh nhỏ trong vận tải hàng hóa mang tính đặc thù từng khách hàng. Hàng hóa vận tải trong trường hợp này thường là các máy móc thiết bị có kích cỡ và trọng lượng lớn đòi hỏi kỹ thuật cao để chuyên chở. Các khách hàng trong mảng này thường là các nhà máy lớn như nhà máy xi măng, nhiệt điện, dầu khí. Hiện nay Vietranstimex, Gemadept, Transimex, TAGI, Sotrans... là các nhà cung cấp lớn.

5. CÁC DỊCH VỤ KHÁC

Mục tiêu sắp tới của ngành logistics là 100% hoạt động thông quan thực hiện qua đại lý hải quan. Tuy nhiên đa phần các doanh nghiệp hiện nay trong lĩnh vực dịch vụ hải quan chủ yếu là người “khai thuê hải quan” trong khi đại lý hải quan không được sử dụng rộng rãi vì vai trò của đại lý hải quan không rõ ràng. Chủ trương đại lý hải quan đã có cách đây 5 năm, hiện nay vẫn đang cầm chừng và chưa phát triển, chưa thể hiện được vai trò các đại lý hải quan phải là cánh tay nối dài của Cục hải quan để tư vấn cho khách hàng. Các doanh nghiệp là đại lý hải quan phải cập nhật các quy định chính sách chuyên ngành, thủ tục hải quan. Mặc dù được ưu tiên trong một số hoạt động như: được hỗ trợ về thủ tục hải quan thủ tục thuế liên tục cập nhật các quy định mới và tập huấn bồi dưỡng pháp luật hải quan nhưng trách nhiệm và nghĩa vụ lớn hơn không đi đôi với quyền lợi nên chưa tạo được môi trường thuận lợi để phát triển đại lý hải quan.

Trong việc hoàn thành thủ tục hàng hóa XNK hiện nay thủ tục hải quan chiếm khoảng 28% và kiểm tra chuyên ngành chiếm khoảng 72% thời gian. Những cố gắng của Hải quan trong việc cải tiến thủ tục hành chính và áp dụng công nghệ thông tin là đáng kể nhưng sẽ ít có tác dụng nếu các ngành liên quan vẫn mất nhiều thời gian và chi phí.

Gần đây, được phép của Thủ tướng Chính phủ, Liên minh Tạo thuận lợi cho thương mại thế giới đang cùng các Bộ ngành liên quan tiến hành nghiên cứu để trình lên Thủ tướng kiến nghị về việc áp dụng bảo lãnh hải quan (customs bond) ở Việt Nam. Việc áp dụng bảo lãnh hải quan sẽ có tác dụng tích cực trong kiểm tra liên ngành bởi được hỗ trợ kỹ thuật trong việc kết nối mạng với cơ quan Hải quan. Trong thời gian

tới để nâng cao năng lực cạnh tranh, Nhà nước cũng như các Hiệp hội cùng phối hợp thực hiện các hoạt động để hạn chế các yếu tố rủi ro cho doanh nghiệp; khắc phục các yếu kém phát sinh trong từng khâu dịch vụ của hoạt động logistics; tăng cường các ưu điểm của Việt Nam so với các quốc gia trong khu vực. Từ đó tăng hiệu quả của ngành logistics Việt Nam nói chung và khuyến khích các doanh nghiệp mạnh dạn tham gia vào thị trường logistics đầy tiềm năng và chuyên nghiệp.

Bảng 12. Chất lượng dịch vụ hải quan của Việt Nam so với các nước trong khu vực ASEAN

	Campuchia	Indonesia	Malaysia	Phillipines	Singapore	Thái Lan	Việt Nam ²
Xếp hạng	102	108	60	95	41	56	93
Điểm số (0 - 100)	67.28	65.87	82.38	69.39	89.3	84.1	69.9
Thời gian xuất khẩu (giờ)							
Chờ chứng từ	132	61	10	72	2	11	50
Thông quan tại biên giới	48	53	48	42	12	51	58
Vận chuyển hàng ra cảng	6	6.2	12	4	2	2	7
Chi phí xuất khẩu (USD)							
Cấp chứng từ	100	139	45	53	37	97	139
Thông quan tại biên giới	375	254	321	456	335	223	309
Vận chuyển hàng ra cảng	200	185	255	381	212	147	181
Thời gian nhập khẩu (giờ)							
Chờ chứng từ	132	133	10	96	3	4	76
Thông quan tại biên giới	8	99	72	72	35	50	62
Vận chuyển hàng từ cảng dỡ	11	6.2	12	4	1	2	7
Chi phí nhập khẩu (USD)							
Chờ chứng từ	120	164	60	50	40	43	183
Thông quan tại biên giới	240	383	321	580	220	233	392
Vận chuyển hàng từ cảng dỡ	1125	185	255	381	214	147	181

Nguồn: Doing Business 2017 World Bank

² Thời gian thông quan hàng hóa XNK của Việt Nam đang ngày càng được rút ngắn hơn so với thống kê trong báo cáo này của World Bank. Năm 2017: Thời gian thông quan đối với hàng xuất khẩu là 105 giờ; hàng nhập khẩu là 132 giờ.

CHƯƠNG IV:

DOANH NGHIỆP

DỊCH VỤ LOGISTICS

1. THEO LOẠI HÌNH DOANH NGHIỆP

Hiện nay tổng số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics theo khảo sát của VLA là khoảng hơn 3000 doanh nghiệp trong đó 20% là công ty nhà nước, 70% là công ty Trách nhiệm hữu hạn và doanh nghiệp tư nhân là 10% (theo khảo sát của VLA).

Trước đây, các doanh nghiệp trong nước chủ yếu làm đại lý hoặc đảm nhận từng công đoạn trong chuỗi dịch vụ logistics cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế như giao nhận (đại lý trong và ngoài nước), vận tải, dịch vụ kho bãi, xếp dỡ. Trong bối cảnh Việt Nam ngày càng tham gia sâu vào thương mại quốc tế, các doanh nghiệp đang ngày càng nâng cao chuyên môn nghiệp vụ nhằm cung cấp đầy đủ hơn các dịch vụ, thậm chí là dịch vụ “door to door” để thỏa mãn nhu cầu của khách hàng.

Hiện nay, những doanh nghiệp logistics đa quốc gia lớn nhất thế giới hầu hết đang hoạt động tại Việt Nam với các tên tuổi nổi tiếng như DHL, FedEx, UPS, Maersk, chiếm tỷ trọng đáng kể trên thị trường dịch vụ logistics của đất nước. Nhờ kinh nghiệm hoạt động lâu đời nên các doanh nghiệp này đã hoàn thiện dây chuyền logistics có thể cung cấp các dịch vụ ở cấp độ 3PL và 4PL thậm chí là 5PL.

Doanh nghiệp logistics Việt Nam còn khá non trẻ nhưng phát triển nhanh, phần lớn xuất phát điểm từ các hoạt động truyền thống như vận chuyển kho bãi... và đang phát triển các dịch vụ tích hợp có hàm lượng giá trị gia tăng cao. Tuy nhiên hiện nay doanh nghiệp Việt Nam chỉ đang chiếm thị phần nhỏ. Năng lực giữa các doanh nghiệp không đồng đều, thiếu chuyên nghiệp, hoạt động logistics còn phân tán, thiếu kết nối nên chưa thuyết phục được chủ hàng tăng thuê ngoài dịch vụ logistics.

2. THEO ĐỊA BÀN PHÂN BỐ

Thống kê số lượng doanh nghiệp và tỷ trọng doanh nghiệp logistics phân bố theo vùng miền cho thấy miền Nam đang chiếm khoảng 60% số doanh nghiệp trong ngành tiếp theo là miền Bắc.

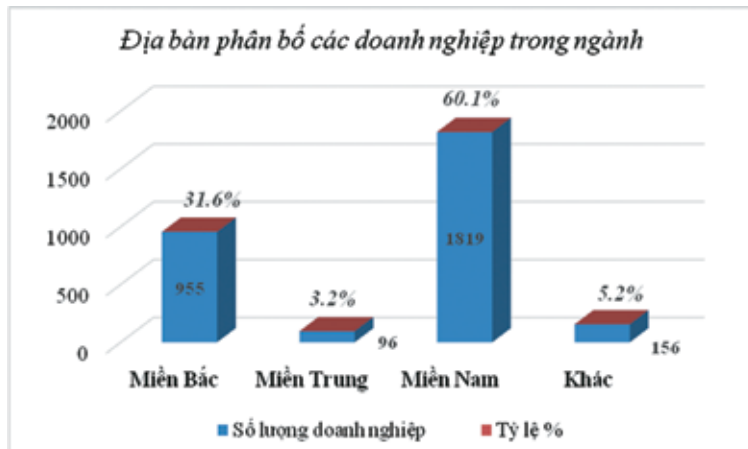
Thành phố Hồ Chí Minh chiếm tỷ trọng lớn nhất về số lượng doanh nghiệp logistics (54%) và tiếp theo là Hà Nội (18%). Đây là hai thị trường tiêu thụ lớn đồng thời đây cũng là hai cửa ngõ kết nối giao thông quan trọng với toàn bộ khu vực miền Đông và Tây Nam Bộ cũng như khu vực miền Bắc. Hải Phòng giữ vị trí thứ 3 vì là nơi có hệ thống cảng biển tương đối phát triển kết nối giao thông toàn bộ phía Bắc. Còn ở khu vực phía Nam ngoài Thành phố Hồ Chí Minh thì Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng



Ảnh 5. Hải Phòng là địa phương hội tụ nhiều yếu tố thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics

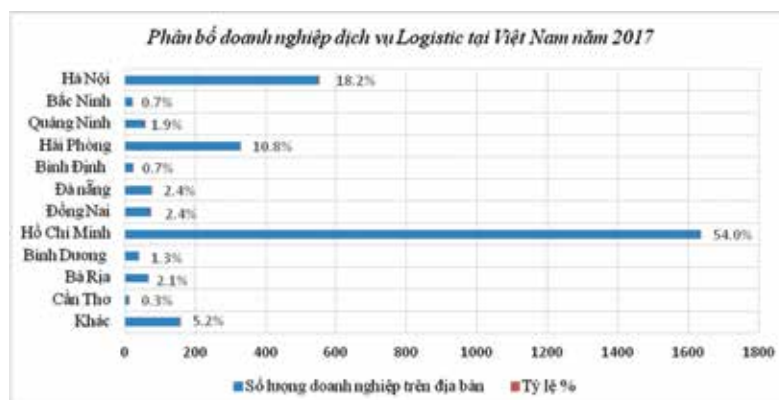
Tàu cũng rất được Nhà nước quan tâm phát triển dịch vụ logistics, tạo liên kết vùng thuận lợi hóa trong việc cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng cho khách hàng ở các khu công nghiệp có hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa diễn ra thường xuyên với khối lượng lớn.

Hình 14. Phân bố doanh nghiệp logistics theo vùng miền



Nguồn: Tổng hợp từ trung tâm hỗ trợ nghiệp vụ đăng ký kinh doanh (thuộc Cục Quản lý đăng ký kinh doanh - Bộ Kế hoạch và Đầu tư)

Hình 15. Phân bố doanh nghiệp logistics theo tỉnh thành (năm 2017)



Nguồn: Tổng hợp từ Trung tâm hỗ trợ nghiệp vụ đăng ký kinh doanh (thuộc Cục Quản lý đăng ký kinh doanh, Bộ Kế hoạch và Đầu tư)

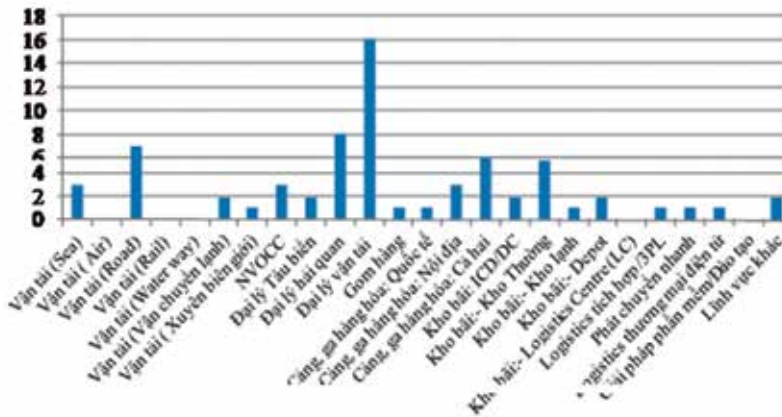
3. THEO LĨNH VỰC KINH DOANH

Có thể phân loại ngành dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay như sau:

- Các doanh nghiệp khai thác vận tải: dịch vụ vận tải (đường bộ, đường biển, hàng không)
- Các doanh nghiệp khai thác cơ sở hạ tầng tại các điểm nút (cảng, sân bay, ga...)
- Các doanh nghiệp khai thác kho bãi bốc dỡ và dịch vụ logistics
- Các doanh nghiệp giao nhận hàng hóa dịch vụ chuyển phát nhanh đại lý vận tải đại lý tàu biển đại lý làm thủ tục hải quan doanh nghiệp 3PL và các doanh nghiệp khác như giải pháp phần mềm logistics tư vấn giám định kiểm tra tài chính

Các doanh nghiệp này chủ yếu cung cấp dịch vụ theo từng công đoạn của dây chuyền cung ứng.

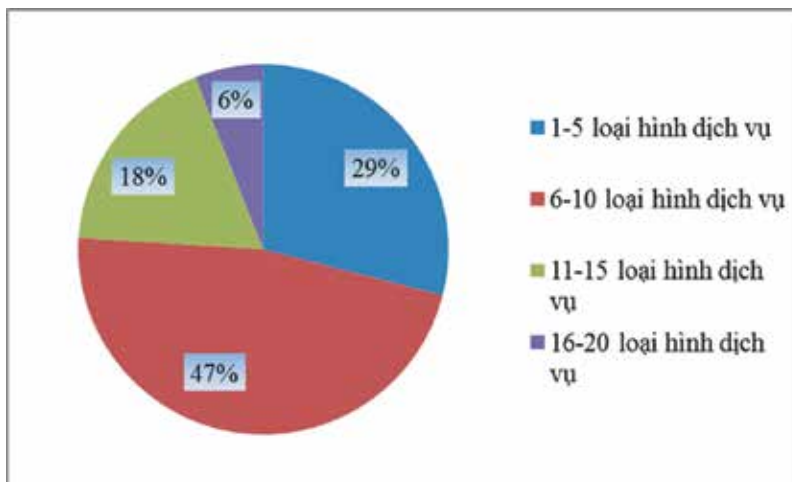
Hình 16. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics theo lĩnh vực kinh doanh



Nguồn: VLA

Các doanh nghiệp logistics kinh doanh nhiều loại hình dịch vụ logistics khác nhau từ đơn giản đến tích hợp (từ 1 loại hình đến 20 loại hình). Chiếm tỉ trọng lớn nhất là các doanh nghiệp cung cấp từ 6-10 loại hình dịch vụ (47%) trong khi đó chỉ có 6% doanh nghiệp cung cấp từ 16-20 loại hình dịch vụ.

Hình 17. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics theo số lượng loại hình dịch vụ

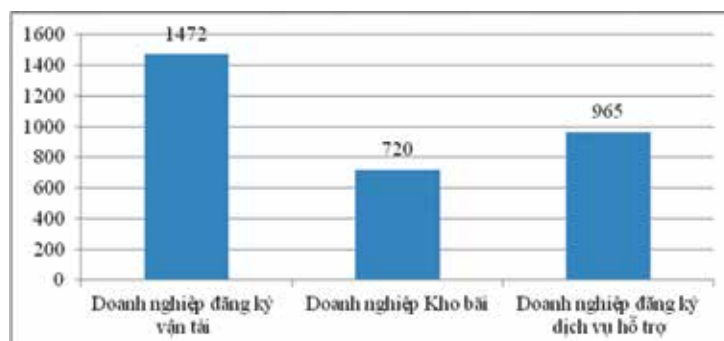


Nguồn: VLA

Hoạt động vận tải là hoạt động nòng cốt trong hoạt động logistics và được nhiều doanh nghiệp chú trọng. Hiện nay chi phí vận tải chiếm một tỷ trọng rất lớn trong tổng chi phí logistics; do đó cải thiện hoạt động vận tải để khai thác hiệu quả là một

đòi hỏi cấp bách. Dịch vụ này cũng đem lại nhiều doanh thu cho doanh nghiệp nên được họ quan tâm và khai thác nhiều nhất.

Hình 18. Số lượng doanh nghiệp logistics theo lĩnh vực dịch vụ chính



Nguồn: VLA

4. QUY MÔ VỐN VÀ NĂNG LỰC HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC DOANH NGHIỆP LOGISTICS

4.1. Quy mô

Theo số liệu trên từ Tổng cục thống kê, số lượng doanh nghiệp được báo cáo bao gồm các doanh nghiệp có đăng ký mã ngành với Sở Kế hoạch và Đầu tư và những doanh nghiệp kinh doanh vận tải kho bãi không đăng ký mã ngành. Theo đó các doanh nghiệp có quy mô về vốn lớn từ 50 tỷ đồng trở lên còn rất hạn chế, chỉ chiếm khoảng 4,68% số lượng doanh nghiệp trong năm 2015. Số lượng doanh nghiệp chiếm tỷ trọng cao nhất qua các năm chủ yếu là các doanh nghiệp có số vốn tương đối nhỏ từ 1 tỷ đến dưới 5 tỷ đồng. Thậm chí có một số lượng các doanh nghiệp có số vốn cực kỳ ít ỏi là dưới 500 triệu đồng.

Bảng 13. Số lượng doanh nghiệp logistics theo quy mô vốn

Năm	Dưới 0,5 tỷ	Từ 0,5 đến 1 tỷ	Từ 1 tỷ đến dưới 5 tỷ	Từ 5 tỷ đến dưới 10 tỷ	Từ 10 tỷ đến dưới 50 tỷ	Từ 50 tỷ đến dưới 200 tỷ	Từ 200 tỷ đến dưới 500 tỷ	Từ 500 tỷ trở lên	Tổng cộng
2011	1873	2012	8366	2482	2319	601	126	97	17876
2012	743	1214	9531	3691	3301	630	131	95	19336
2013	749	1768	10191	3667	3334	647	161	97	20614
2014	638	1822	9843	4522	4527	806	178	106	22442
2015	598	957	10759	6638	6258	916	191	132	26449

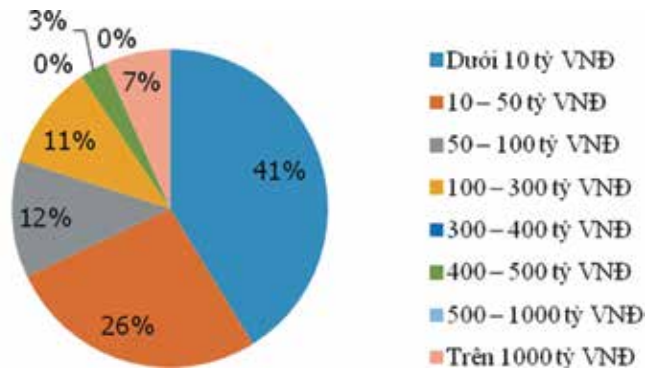
Nguồn: VLA

Qua bảng thống kê này có thể thấy các doanh nghiệp kinh doanh trong ngành vận tải và kho bãi của nước ta chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, vốn ít nên gặp khó khăn trong việc đầu tư trang thiết bị máy móc hiện đại để hỗ trợ cho hoạt động vận tải đường bộ ngày càng phát triển trong khu vực và trên thế giới. Đặc biệt khi nước ta tham gia vào AEC, việc trở thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi vận tải xuyên biên giới đòi hỏi phải có nỗ lực của doanh nghiệp và cũng cần có một số tiền đầu tư lớn.

Vì đa số doanh nghiệp có quy mô nhỏ lẻ phân tán nên không khai thác được tính kinh tế nhờ quy mô (economies of scale) và mạng lưới vốn là một điểm mạnh của khai thác vận tải đường bộ.

Còn dựa trên số lượng doanh nghiệp đăng ký mã ngành của Bộ Kế hoạch và Đầu tư thì thể theo tiêu chí xác định doanh nghiệp nhỏ và vừa (SME) căn cứ vào tổng nguồn vốn (từ 10 tỷ trở xuống từ trên 10 đến 50 tỷ) hoặc số lao động bình quân năm cho khu vực thương mại và dịch vụ (theo Nghị định 56/2009/NĐ-CP về trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa tổng nguồn vốn là tiêu chí ưu tiên) thì 67% doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam là SME. Các doanh nghiệp lớn có vốn điều lệ bình quân từ 400 tỷ đồng đến trên 1.000 tỷ đồng và bình quân trên 200 nhân viên chỉ chiếm 10%.

Hình 19. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics theo quy mô vốn



Nguồn: VLA

4.2. Năng lực hoạt động

Hạn chế về khả năng tài chính và trình độ quản trị doanh nghiệp là rào cản lớn cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam trong xu thế hội nhập kinh tế khu vực và toàn cầu.

Đa phần doanh nghiệp logistics là các doanh nghiệp trong nước (88%), 10% là

các doanh nghiệp liên doanh và chỉ có 2% là doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài.

Phạm vi hoạt động của các doanh nghiệp logistics bao trùm cả thị trường quốc tế với 84% số doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có phạm vi hoạt động cả trong và ngoài nước và có 16% doanh nghiệp chỉ hoạt động trong nước.

Một chỉ tiêu rất quan trọng để đánh giá năng lực của các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics là dựa trên việc kinh doanh có lãi hoặc lỗ của họ. Theo số liệu từ Tổng Cục Thống kê liên quan đến việc kinh doanh lãi lỗ của các doanh nghiệp vận tải - kho bãi (dựa trên số liệu từ trên 24.000 doanh nghiệp liên quan) có thể thấy tỷ lệ các doanh nghiệp kinh doanh có lãi đã tăng theo các năm, tuy nhiên mức độ tăng đang chậm lại trong những năm gần đây.

Bảng 14. Số doanh nghiệp kinh doanh có lãi hoặc lỗ

Năm	Doanh nghiệp có lãi			Doanh nghiệp lỗ			So với tổng số DN (%)	
	Số DN	Tổng mức lãi (tỷ đồng)	Bình quân (triệu đồng/DN)	Số DN	Tổng mức lỗ (tỷ đồng)	Bình quân (triệu đồng/DN)	Số DN lãi	Số DN lỗ
2011	9790	12554	1282	7628	-7835	-1027	54,8	42,7
2012	5532	12664	2289,1	5005	-12794	-2556,3	28,6	25,9
2013	10533	19711	1871,4	8873	-23797	-2681,9	51,1	43
2014	11546	24363	2110,1	9680	-13368	-1381,0	51,5	43,1
2015	13000	28842	2218,6	11248	-11374	-1011,2	53,61	46,39

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Còn theo số liệu thống kê từ Biinform Database thì doanh thu của 100 công ty đầu ngành về logistics của Việt Nam năm 2016 vào khoảng 8,74 tỷ USD, tăng 15,6% so với năm 2015. Trong đó hoạt động vận tải chiếm 77% tổng doanh thu thu về từ hoạt động dịch vụ logistics, tiếp theo là hoạt động giao nhận với 9%, hoạt động hỗ trợ cho dịch vụ vận tải chiếm 8% và dịch vụ lưu kho chiếm 6% trong tổng doanh thu.

5. HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ, MUA BÁN, SÁP NHẬP

Xu hướng mua bán, sáp nhập (M&A) trong ngành logistics toàn cầu đã diễn ra mạnh mẽ từ năm 2015. Theo thống kê của CEL Consulting, chỉ trong quý II/2017, tổng giá trị các thương vụ M&A trong ngành logistics tại châu Á đạt 12 tỷ USD, ở châu Âu đạt khoảng 30 tỷ USD.

Tại Việt Nam trước đây, do giới hạn trong tỷ lệ cổ phần sở hữu nên nhiều doanh nghiệp nước ngoài chọn hình thức liên doanh hoặc hợp tác chiến lược.

Nhưng hoạt động đầu tư, mua bán sáp nhập trong lĩnh vực logistics được dự báo sẽ sôi động hơn trong bối cảnh Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng vào kinh tế khu vực và thế giới.

Thông qua việc đầu tư vào những doanh nghiệp logistics nội địa đang hoạt động tốt, các doanh nghiệp nước ngoài sẽ nhanh chóng tận dụng mạng lưới sẵn có, cùng nguồn khách hàng và kinh nghiệm vận hành nội địa. Điều này giúp họ giảm được nhiều chi phí gia nhập thị trường so với việc bắt đầu xây dựng từ đầu.

Các tập đoàn lớn của nước ngoài đầu tư, mở rộng hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực này ở Việt Nam như là một xu hướng hiện nay. Có thể kể vài tên tuổi lớn như DHL Supply Chain, Maersk Logistics, APL Logistics, Nippon Express, Expeditors, Panalpina, Agility, DHL, Global Forwarding, DGF... Một ví dụ khác là Samsung SDS (một công ty con của Tập đoàn Samsung) liên doanh với Công ty CP Logistics Hàng không (ALS - Aviation Logistics Service) để tham gia mảng kinh doanh logistics tại ga sân bay Nội Bài (Hà Nội), khi nhận thấy tiềm năng của lĩnh vực logistics tại thị trường Việt Nam với mức tăng trưởng 15-20% mỗi năm. Theo đó, Samsung SDS sẽ cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, gồm vận chuyển hàng trong nước và quốc tế, dịch vụ kho bãi và khai thuế hải quan; phía ALS sẽ đóng góp mạng lưới khách hàng nội địa và tìm kiếm thêm khách hàng. Không những thế, thời gian qua nhiều thương vụ mua bán - sáp nhập (M&A) giữa doanh nghiệp trong nước với các thương hiệu nổi tiếng thế giới đã được triển khai, giúp các doanh nghiệp có thêm động lực để phát triển.

Ví dụ, các hãng tàu Nhật Bản rất quan tâm đến việc phát triển các cảng container nước sâu tại Việt Nam, cả ở khía cạnh đầu tư lẫn khai thác. Hãng tàu MOL có vốn đầu tư tại cả hai cảng nước sâu lớn nhất của Việt Nam hiện nay là Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện (cảng container quốc tế Hải Phòng). Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn cũng đã từng "kết giao" với các hãng NYK và Mitsubishi để thực hiện dự án khai thác cảng container đầu tư bằng vốn ODA tại Cái Mép - Thị Vải. Sự quan tâm đến Cái Mép - Thị Vải của MOL và NYK chứng tỏ rằng, các hãng này ghi nhận vai trò của cụm cảng và mong muốn khai thác ở mức cam kết cao nhất.

Bảng 15. Các dự án vận tải, kho bãi từ nguồn FDI

Đầu tư trực tiếp nước ngoài	2014	2015	2016	6 tháng 2017
Số dự án vận tải, kho bãi	431	505	614	633
Tổng vốn đầu tư đăng ký (USD)	3710,76	3829,3	4282,4	4399,2

Nguồn: Cục Đầu tư nước ngoài

Các công ty nước ngoài có lợi thế về vốn, công nghệ, nguồn nhân lực chất lượng cao và đặc biệt là nguồn dịch vụ từ các công ty mẹ xuyên quốc gia về hàng hóa, dịch vụ tàu biển quốc tế nên có lợi thế và thu hút được dịch vụ logistics quốc tế. Trong khi đó, họ thuê lại các dịch vụ logistics nội địa, như giao nhận vận tải nội địa, kho bãi, xếp dỡ, cảng biển, khai báo hải quan... Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam có lợi thế hơn về hiểu rõ thị trường dịch vụ logistics nội địa, có cơ sở hạ tầng như cảng biển, kho bãi, ICD, phương tiện vận tải, xếp dỡ... và cung cấp hầu hết các dịch vụ trên đây cho các doanh nghiệp nước ngoài cung cấp dịch vụ logistics ở Việt Nam. Tính đến 31/3/2017, VLA có 310 hội viên (260 hội viên chính thức, 50 hội viên liên kết với 33 hội viên là các công ty FDI). Khoảng 15% hội viên đang cung cấp dịch vụ 3PL. Một số hội viên như Transimex Saigon, Tân Cảng Sài Gòn, Gemadept... cung cấp dịch vụ 3PL sánh ngang với các công ty xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam. Các doanh nghiệp FDI có số lượng tương đối ít nhưng lại chiếm thị phần tương đối lớn ở thị trường Việt Nam như: DHL, Maersk Logistics...

CHƯƠNG V:

LOGISTICS TRONG SẢN XUẤT VÀ KINH DOANH

Chương này trình bày thực trạng và các kinh nghiệm sử dụng logistics trong các ngành, các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh (không phải doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp) nhằm tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh.

1. TÌNH HÌNH CHUNG

Theo khảo sát của trường Đại học Ngoại thương Hà Nội trên 2052 doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực sản xuất, xây dựng và xuất nhập khẩu (được thực hiện năm 2017)¹, vai trò của logistics đối với hoạt động của công ty được đánh giá qua mức độ đồng ý về mối quan tâm của công ty đối với logistics và ảnh hưởng của logistics đối với năng lực cạnh tranh, dịch vụ khách hàng và lợi nhuận của họ.

Kết quả điều tra cho thấy 15% số DN được điều tra ghi nhận logistics là mối quan tâm hàng đầu của họ, một tỷ lệ lớn (66%) trung lập (do dự). Tầm ảnh hưởng lớn của logistics đến chất lượng dịch vụ khách hàng và lợi nhuận của công ty khá đồng đều, với mức độ đồng ý của các DN là 57%.

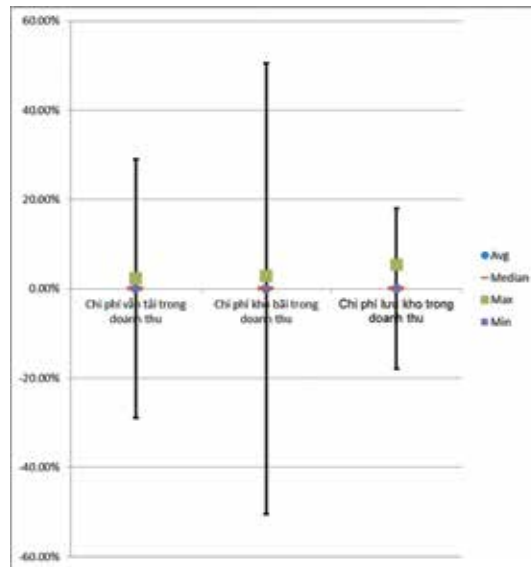
Ngoài ra, 49% số DN được điều tra cho biết logistics là lợi thế cạnh tranh quan trọng của họ.

Tỷ lệ không đồng ý khá thấp, chỉ 15% ở nhận định logistics không phải là quan tâm hàng đầu đối với công ty, 9% không cho rằng logistics ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh; tỷ lệ số công ty cho rằng logistics không ảnh hưởng tới dịch vụ khách hàng và lợi nhuận của họ lần lượt là 5% và 3%.

Cuộc khảo sát cũng cho thấy trung bình chi phí vận tải chiếm khoảng 1,31% tổng doanh thu của doanh nghiệp, trong khi chi phí kho bãi và lưu kho lần lượt chiếm 2,33% và 3,51% doanh thu.

¹Chiếm nhiều nhất là các doanh nghiệp trong ngành kỹ thuật điện với 23%, tiếp theo đó, cùng chiếm 14% là 2 ngành thực phẩm và nhựa và hóa chất. Tiếp theo chiếm 9% là ngành tự động, 8% là ngành dệt may. 32% số các doanh nghiệp còn lại là trong các ngành khác.

Hình 20. Tỷ lệ chi phí logistics trong doanh thu của doanh nghiệp



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics Trường đại học Ngoại thương

Các hoạt động logistics đang các doanh nghiệp trên thuê ngoài từ thấp nhất tăng dần là: logistics ngược, hóa đơn, xử lý đơn hàng, quản lý lưu kho, hoàn thành sản phẩm theo yêu cầu, vận tải quốc tế, kho bãi, hệ thống thông tin, cước phí giao nhận hàng hóa hàng hóa và cao nhất là vận tải nội địa.

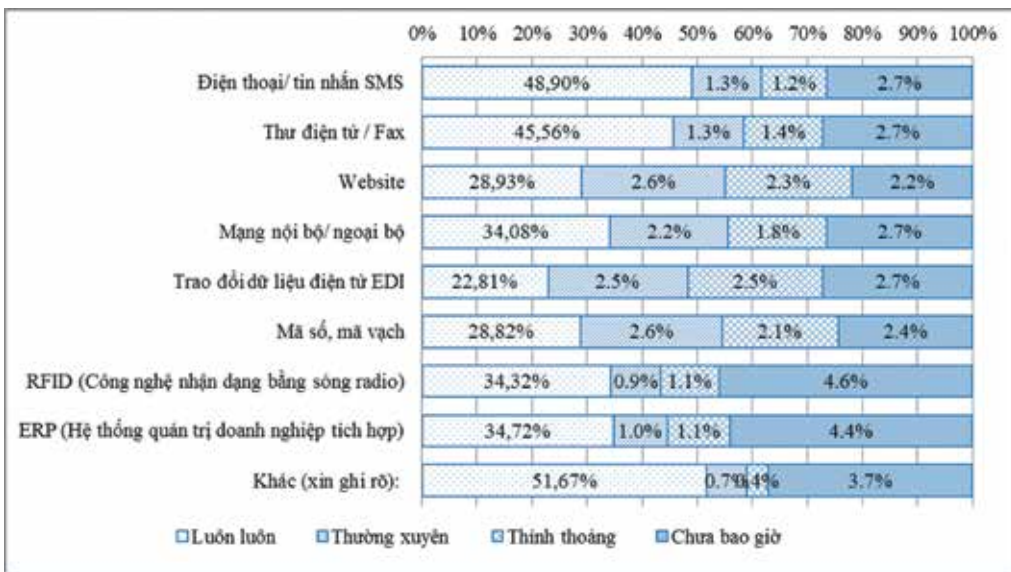
Bảng 16. Các hoạt động logistics đang được thuê ngoài

Hoạt động logistics	Tỷ lệ doanh nghiệp lựa chọn (%)					Tổng
	0%	1-25%	26-50%	51-75%	>75%	
Vận tải nội địa	6%	36%	19%	13%	26%	100%
Cước phí giao nhận hàng hóa	11%	50%	18%	9%	14%	100%
Hệ thống thông tin	17%	51%	19%	6%	8%	100%
Kho bãi	18%	49%	16%	7%	9%	100%
Vận tải quốc tế	23%	25%	16%	8%	28%	100%
Hoàn thành sản phẩm theo yêu cầu (Product customization)	23%	36%	21%	9%	11%	100%
Quản lý lưu kho	24%	51%	14%	5%	7%	100%
Xử lý đơn hàng	27%	51%	13%	5%	4%	100%
Hóa đơn	30%	38%	17%	8%	7%	100%
Logistics ngược	40%	32%	16%	5%	7%	100%

Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics Trường đại học Ngoại thương

Về tình hình ứng dụng công nghệ cho hoạt động logistics trong doanh nghiệp: Các công nghệ được sử dụng nhiều nhất bởi các doanh nghiệp bao gồm: điện thoại/tin nhắn SMS (49% số doanh nghiệp trả lời luôn sử dụng), thư điện tử/fax, website, mạng nội bộ, mã số mã vạch. Được sử dụng ít hơn bao gồm các công nghệ trao đổi dữ liệu điện tử EDI, RFID (công nghệ nhận dạng bằng sóng radio), ERP (hệ thống quản trị doanh nghiệp tích hợp) và các công nghệ khác. Trong đó, Công nghệ có tỷ lệ chưa bao giờ được sử dụng nhiều nhất là RFID và ERP.

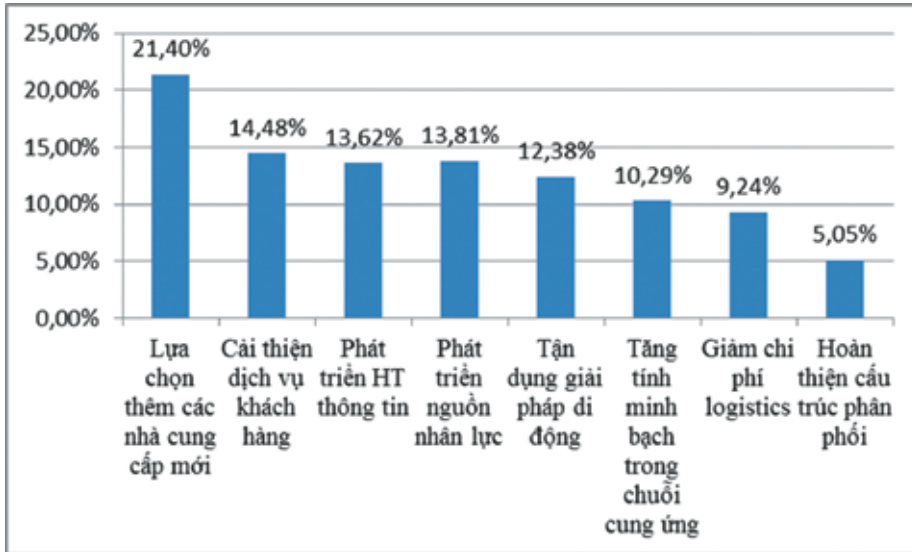
Hình 21. Mức độ sử dụng CNTT phục vụ sản xuất, kinh doanh (% DN lựa chọn)



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics Trường đại học Ngoại thương

Về nhu cầu đối với hoạt động logistics trong tương lai: 21,4% số công ty được hỏi muốn lựa chọn thêm các nhà cung cấp logistics mới; 14,48% mong muốn cải thiện dịch vụ khách hàng. Ngoài ra những nhu cầu về phát triển hệ thống thông tin, nguồn nhân lực và tận dụng giải pháp di động cũng được chú ý với tỷ lệ lần lượt là 13,62%; 13,81% và 12,38%. Những nhu cầu còn lại như hoàn thiện cấu trúc phân phối hay tăng tính minh bạch trong chuỗi cung ứng cũng được chú ý nhưng với mức độ không cao.

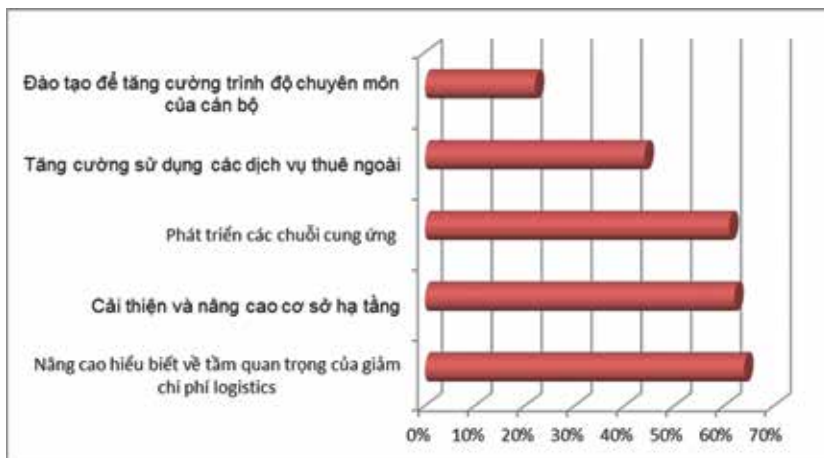
Hình 22. Nhu cầu quan trọng nhất đối với DN trong tương lai về hoạt động logistics (% DN lựa chọn)



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics Trường đại học Ngoại thương

Về các giải pháp để giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp Việt Nam: trong số các đơn vị được hỏi về giải pháp giảm chi phí logistics thì hơn 64% cho rằng nâng cao hiểu biết về tầm quan trọng của giảm chi phí là giải pháp cần thiết và hiệu quả nhất, và chỉ 22% chấp nhận rằng Việc đào tạo để tăng cường trình độ chuyên môn của cán bộ có thể giảm đáng kể chi phí logistics cho doanh nghiệp.

Hình 23. Các giải pháp cắt giảm chi phí logistics (theo đánh giá của các DN sản xuất, kinh doanh: % DN lựa chọn)



Nguồn: Nhóm nghiên cứu logistics Trường đại học Ngoại thương

2. LOGISTICS TRONG DOANH NGHIỆP NGÀNH NÔNG NGHIỆP VÀ CHẾ BIẾN THỰC PHẨM

Phần lớn các doanh nghiệp trong lĩnh vực nông lâm thủy sản có quy mô vừa và nhỏ nên lợi nhuận chưa cao. Hơn nữa chi phí cho logistics ở nước ta nói chung và trong ngành nông nghiệp nói riêng vẫn còn cao, làm giảm lợi thế cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam so với các nước trong khu vực. Phần lớn các doanh nghiệp trong lĩnh vực này là các doanh nghiệp nhỏ và vừa không đủ điều kiện trong việc thuê trọn gói dịch vụ logistics.

Do chưa quan tâm đúng mức về dịch vụ logistics nên những tổn thất trong quá trình thu hoạch chế biến lưu trữ vận chuyển là chuyện khó tránh khỏi. Tỷ lệ tổn thất trung bình trong ngành hiện nay là từ 25 - 30%. Mức tổn thất đối với sản phẩm thủy hải sản là 35% còn đối với trái cây và rau quả tùy theo phương thức chế biến và vận chuyển mức độ tổn thất có thể lên đến 45%. Có nhiều nguyên nhân chính dẫn đến tỷ lệ tổn thất cao trong đó có: mức độ cơ giới hóa thấp, năng lực vận chuyển, lưu kho trong sản xuất nông nghiệp còn nhiều hạn chế. Theo số liệu của Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn (2016), trình độ cơ giới hóa sản xuất nông nghiệp ở nước ta còn thấp và phát triển chưa toàn diện. Mức độ trang bị động lực cho nông nghiệp của nước ta thấp hơn nhiều so với các nước trong khu vực và châu Á. Việt Nam hiện mới đạt bình quân 1,6 HP/ha canh tác. Trong khi đó, các nước trong khu vực như Thái Lan đạt 4 HP/ha; Trung Quốc 8 HP/ha; Hàn Quốc 10 HP/ha.

Trong ngành nông nghiệp, việc đầu tư về logistics là vô cùng quan trọng vì thời gian vận chuyển và điều kiện lưu kho ảnh hưởng trực tiếp đến tỷ lệ hư hỏng và chất lượng, hình thức của hàng hóa. Nếu không thể cải thiện vấn đề này thì sản phẩm nông nghiệp Việt Nam khó có thể tham gia chuỗi sản xuất toàn cầu.

Tuy nhiên trên thực tế doanh nghiệp ngành nông nghiệp và logistics vẫn chưa có được sự liên kết chặt chẽ. Giao dịch giữa hai bên phần lớn vẫn chỉ thực hiện dưới hình thức cho thuê theo hợp đồng chứ chưa có sự liên kết để hỗ trợ nhau về giá giúp nhau nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ. Nhiều công ty sản xuất lẫn logistics quy mô nhỏ chỉ có thể làm ăn nhỏ lẻ có tính thời vụ không đủ điều kiện để tạo cơ hội hợp tác phát triển.

Hiện nay logistics của ngành nông nghiệp Việt Nam còn rất nhiều bên thu mua vận chuyển và các cơ sở chế biến nhỏ lẻ. Những đơn vị này thường thiếu những trang thiết bị cơ sở vật chất để vận hành chuỗi cung ứng lạnh hiệu quả dẫn đến tổn thất về cả lượng và chất.

Trong khi đó kinh nghiệm quốc tế cho thấy hình thành các chuỗi bảo quản lạnh sẽ đảm bảo ổn định cho các ngành hàng xuất khẩu nông nghiệp thủy sản và rau hoa quả trong tương lai.

Mặc dù trong vòng mười năm qua quy mô kho lưu trữ lạnh tại Việt Nam đã tăng gấp bốn lần nhưng lại tập trung chủ yếu ở khu vực miền Nam nhằm phục vụ hàng thủy hải sản xuất khẩu. Chuỗi cung ứng lạnh cho lương thực đầu ra thị trường nội địa tại hệ thống nhà hàng và siêu thị trong nước vẫn còn rất hạn chế. Đa phần các doanh nghiệp hoạt động trong chuỗi cung ứng lạnh là doanh nghiệp trong nước (48%) với quy mô nhỏ lẻ. Vì vậy mà hoạt động của chuỗi thường bị phân khúc trên từng giai đoạn không thể vận hành một cách xuyên suốt. Do quy mô nhỏ lẻ nên các chuỗi cũng thiếu những hoạt động đem lại giá trị cao như: chế biến nông sản, đóng gói, dán tem nhãn trung chuyển hàng hóa sắp xếp hàng hóa lên kệ tại cửa hàng...

Các bên sản xuất nông phẩm phân phối nông sản các chuỗi nhà hàng và siêu thị cần hợp tác một cách chặt chẽ hơn với các bên dịch vụ chuỗi cung ứng lạnh tập trung vào các tiêu chí giá trị chất lượng và mức độ xuyên suốt trên toàn chuỗi. Việc lựa chọn dịch vụ logistics giá thấp thường khó tiết kiệm chi phí như mong muốn. Vì các doanh nghiệp nhỏ lẻ thường đưa ra giá thành thấp nhưng lại thiếu những tiêu chí kiểm soát chất lượng vệ sinh an toàn thực phẩm và vì thế thường có độ tổn thất cao hơn do hư hỏng nhiễm bẩn... Đây là một trong những chi phí tiềm ẩn mà các doanh nghiệp ít khi tính toán được. Chính vì vậy để nông sản đảm bảo chất lượng trong bảo quản và vận chuyển thì doanh nghiệp cần cân nhắc khi chọn lựa giữa dịch vụ logistics giá rẻ và dịch vụ logistics xuyên suốt và giá trị cao.

Hộp 4. Logistics trong sản xuất và kinh doanh của Vinamilk

Thành lập ngày 20 tháng 8 năm 1976, đến nay Vinamilk đã trở thành công ty hàng đầu Việt Nam về chế biến và cung cấp các sản phẩm về sữa được xếp trong Top 10 thương hiệu mạnh Việt Nam sản xuất hơn 1 triệu tấn sản phẩm mỗi năm với 13 nhà máy. Vinamilk không những chiếm lĩnh 75% thị phần sữa trong nước mà còn xuất khẩu các sản phẩm của mình ra nhiều nước trên thế giới như: Hoa Kỳ, Pháp, Canada. Vinamilk hiện có trên 200 mặt hàng sữa và sản phẩm từ sữa như: sữa đặc sữa bột cho trẻ em và người lớn, bột dinh dưỡng, sữa tươi, sữa chua uống, sữa đậu nành, kem, phô-mai, nước ép trái cây, bánh biscuits, nước tinh khiết, cà phê, trà... Sản phẩm đều phải đạt chất lượng theo tiêu chuẩn quốc tế.

Trong chiến lược kinh doanh và phát triển của Vinamilk việc đầu tư các trang trại chăn nuôi bò sữa chủ động nguồn nguyên liệu sữa tươi là một mục tiêu chiến lược quan trọng và là hướng đi lâu dài giúp Vinamilk nâng cao chất lượng tăng tỷ lệ nội địa hóa nguồn nguyên liệu.

Hiện nay tổng đàn bò cung cấp sữa cho công ty bao gồm các trang trại của Vinamilk và bà con nông dân có ký kết hợp đồng bán sữa cho Vinamilk là hơn 120.000 con bò cung cấp khoảng 750 tấn sữa tươi nguyên liệu mỗi ngày để sản xuất ra các sản phẩm sữa tươi. Với kế hoạch phát triển các trang trại mới công ty sẽ đưa tổng số đàn bò của Vinamilk từ các trang trại và của các nông hộ lên khoảng 160.000 con vào năm 2017, khoảng 200.000 con vào năm 2020 với sản lượng nguyên liệu sữa dự kiến đến năm 2020 sẽ tăng lên hơn gấp đôi là 1500 - 1800 tấn/ngày đảm bảo nguồn cung cấp các sản phẩm sữa tươi thuần khiết dồi dào cho hàng triệu gia đình Việt Nam.

Vinamilk đã đặt mục tiêu phát triển vùng nguyên liệu sữa tươi thay thế dần nguồn nguyên liệu ngoại nhập bằng cách hỗ trợ nông dân bao tiêu sản phẩm không ngừng phát triển đại lý thu mua sữa. Nếu năm 2001 Công ty có 70 đại lý trung chuyển sữa tươi thì đến nay đã có 82 đại lý trên cả nước với lượng sữa thu mua khoảng 230 tấn/ngày. Các đại lý trung chuyển này được tổ chức có hệ thống rộng khắp và phân bố hợp lý giúp nông dân giao sữa một cách thuận tiện trong thời gian nhanh nhất.

Khâu cung ứng đầu vào của công ty sữa Vinamilk gồm: nguồn nguyên liệu nhập khẩu và nguồn nguyên liệu thu mua từ các hộ nông dân nuôi bò nông trại nuôi bò trong nước. Vinamilk tiếp tục duy trì chiến lược ưu tiên lựa chọn những nguồn cung cấp nguyên liệu từ những khu vực có nền nông nghiệp tiên tiến có tiêu chuẩn và yêu cầu về đảm bảo chất lượng an toàn thực phẩm cao. Nguyên liệu sữa nhập khẩu có thể được nhập thông qua trung gian hoặc tiến hành nhập khẩu trực tiếp rồi được chuyển đến nhà máy sản xuất. Các nguồn cung cấp nguyên liệu chính hiện nay của Vinamilk là Hoa Kỳ, New Zealand và châu Âu.

Các hộ nông dân nuôi bò nông trại nuôi bò có vai trò cung cấp nguyên liệu sữa đầu vào cho sản xuất thông qua trạm thu gom sữa. Sữa được thu mua từ các nông trại phải luôn đạt được các tiêu chuẩn về chất lượng được ký kết giữa công ty Vinamilk và các nông trại sữa nội địa. Các trung tâm thu mua sữa tươi có vai trò thu mua nguyên liệu sữa tươi từ các hộ nông dân nông trại nuôi bò và thực hiện cân đo khối lượng sữa kiểm tra chất lượng sữa bảo quản và vận chuyển đến nhà máy sản xuất. Trung tâm sẽ cung cấp thông tin cho hộ nông dân về chất lượng giá cả và nhu cầu khối lượng nguyên vật liệu. Đồng thời trung tâm thu mua sẽ thanh toán tiền cho các hộ nông dân nuôi bò.

Nhà máy có trình độ tự động hóa cao, hệ thống kho thông minh, hiện đại và hiệu quả:

Trong 5 năm vừa qua, Vinamilk đã đầu tư hơn 6.500 tỷ đồng từ nguồn vốn tự có để đầu tư xây dựng nhiều nhà máy có trình độ tự động hóa cao ngang tầm khu vực và thế giới. Nhà máy sản xuất sữa của Vinamilk được trang bị dây chuyền sản xuất sữa tươi tiệt trùng với thiết bị hiện đại và công nghệ sản xuất tiên tiến hàng đầu hiện nay, nhà máy hoạt động trên một dây chuyền tự động, khép kín, từ khâu nguyên liệu đầu vào đến đầu ra sản phẩm.

Từ 2 nhà máy sữa đầu tiên là Nhà máy Sữa Thống Nhất và Nhà máy Sữa Trường Thọ, đến nay, Vinamilk đã có tổng cộng 13 nhà máy trên cả nước, trải dài từ Bắc đến Nam, mà nổi bật nhất là siêu nhà máy sữa sản xuất sữa nước với dây chuyền sản xuất sữa tươi tiệt

trùng với thiết bị hiện đại và công nghệ sản xuất tiên tiến hàng đầu.

Siêu nhà máy sữa nước Vinamilk tại Bình Dương là một trong số ít nhà máy trên thế giới có công nghệ tự động tiên tiến nhất mà tập đoàn Tetra Pak từng triển khai. Với diện tích xây dựng 20 ha, công suất giai đoạn 1 là hơn 400 triệu lít sữa/năm và đầu tư tiếp giai đoạn 2 vào năm 2017 để nâng công suất lên 800 triệu lít sữa/năm.

Tại nhà máy có các robot LGV vận hành tự động sẽ chuyển pallet thành phẩm đến khu vực kho thông minh. Ngoài ra, LGV còn vận chuyển các cuộn bao bì và vật liệu bao gói đến các máy một cách tự động. Hệ thống robot LGV có thể tự sạc pin mà không cần sự can thiệp của con người.

Nhà máy còn có hệ thống kho thông minh hàng đầu tại Việt Nam, diện tích 6.000 m² với 20 ngõ xuất nhập, có chiều dài 105 mét, cao 35 mét, gồm 17 tầng giá đỡ với sức chứa 27.168 lô chứa hàng. Nhập và xuất hàng tự động với 15 Xe tự hành RGV (Rail guided vehicle) vận chuyển pallet thành phẩm vào kho và 08 Robot cần cẩu (Stacker Crane) sắp xếp pallet vào hệ khung kệ. Việc quản lý hàng hóa xuất nhập được dựa trên phần mềm Wamas.

Hệ thống vận hành tại nhà máy dựa trên giải pháp tự động hóa Tetra Plant Master, cho phép kết nối và tích hợp toàn bộ nhà máy từ nguyên liệu đầu vào cho đến thành phẩm. Nhờ đó nhà máy có thể điều khiển mọi hoạt động diễn ra trong nhà máy, theo dõi và kiểm soát chất lượng một cách liên tục. Hệ thống Tetra Plant Master cũng cung cấp tất cả dữ liệu cần thiết giúp nhà máy có thể liên tục nâng cao hoạt động sản xuất và bảo trì.

Ngoài ra, hệ thống quản lý kho Wamas tích hợp hệ thống quản lý ERP và giải pháp tự động hóa Tetra Plant Master mang đến sự liền mạch thông suốt trong hoạt động của nhà máy với các hoạt động từ lập kế hoạch sản xuất, nhập nguyên liệu đến xuất kho thành phẩm của toàn công ty.

Vinamilk cũng đã thiết lập được hệ thống phân phối sâu và rộng, xem đó là xương sống cho chiến lược kinh doanh dài hạn. Giá cả cạnh tranh cũng là thế mạnh của Vinamilk bởi các sản phẩm cùng loại trên thị trường đều có giá cao hơn của Vinamilk.

Báo cáo thường niên của công ty năm 2016 cho thấy dù đứng thứ ba sau chi phí hỗ trợ bán hàng khuyến mãi nhưng chi phí vận chuyển hàng hóa tính đến 31/12/2016 vẫn ở mức 774 tỷ đồng. Hiện Công ty vẫn chủ động từ 80 - 90% dịch vụ logistics khoảng 10% còn lại là thuê ngoài.

Tháng 10/2014, Trung tâm Dịch vụ Logistics Tân Cảng (Saigon Newport Logistics gọi tắt là "SNPL") chính thức trở thành nhà cung cấp giải pháp logistics cho Vinamilk trên phạm vi toàn quốc. Hiện nay logistics của công ty chiếm khoảng 15% trong giá thành. Tuy nhiên con số này vẫn còn cao công ty cần phải nỗ lực hơn nữa trong việc cải thiện chuỗi cung ứng của mình.

Điểm đột phá trong chính sách bán hàng và logistics của Vinamilk là khởi động trang thương mại điện tử "Giấc mơ sữa Việt" chuyên cung cấp và giao hàng tận nhà các mặt hàng sữa.

3. LOGISTICS TRONG DOANH NGHIỆP NGÀNH CÔNG NGHIỆP

Trong các ngành sản xuất kinh doanh, công nghiệp là ngành chịu nhiều sự ảnh hưởng từ logistics bởi nhu cầu về vận tải kho bãi và các TTHC tác động rất lớn đến chất lượng hàng hóa thời gian giao hàng năng suất và hiệu quả kinh doanh. Gần đây vấn đề về thủ tục kho bãi hay phân phối đã có nhiều cải thiện, đặc biệt nhiều DN công nghiệp lớn hoàn toàn có thể tự cung cấp hoặc nếu có thuê ngoài cũng khá thuận lợi bởi họ có lượng hàng lớn để đảm bảo sự chủ động của mình trong đàm phán. Khó khăn lớn nhất của nhiều doanh nghiệp ngành công nghiệp là vận tải dù trên đường bộ đường sắt hay đường thủy.

Trong thực tế các doanh nghiệp công nghiệp hiện mất nhiều thời gian công sức nhất cho khâu vận tải trong khi chưa có những đổi mới cần thiết hoạt động điều tiết hàng hóa trong nội bộ doanh nghiệp (giữa các dây chuyền sản xuất từ công xưởng đến nhà kho nơi giao hàng...) và ngoài doanh nghiệp (từ doanh nghiệp tới cảng xuất tới nơi giao hàng...). Do đó so với các doanh nghiệp công nghiệp của nước ngoài các doanh nghiệp nước ta bị yếu thế hơn hẳn trong khâu phân phối và do đó giảm năng lực cạnh tranh nói chung.

Ngành công nghiệp của Việt Nam sẽ còn nhiều khó khăn nếu logistics chưa phát triển theo đúng tầm mức và cơ sở hạ tầng dịch vụ nói chung chưa được cải thiện. Ví dụ thống kê thực tế cho thấy chi phí sản xuất xi măng tăng từ 3-5% do vận chuyển. Nguyên nhân của việc tăng phí trên là do vận tải bằng đường bộ tốn nhiều chi phí trong khi chưa thể tận dụng đường thủy hay đường sắt vì năng lực của hai hệ thống giao thông này còn yếu kém. Các DN logistics Việt Nam phần lớn vẫn còn nhỏ lẻ, thiếu liên kết chỉ cung cấp dịch vụ vận tải lưu kho lưu bãi và làm thủ tục giấy tờ liên quan đến hoạt động XNK vận chuyển hàng hóa. Những DN logistics lớn cung cấp các dịch vụ trọn gói thường là các DN có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) dẫn đến chi phí logistics tăng và lựa chọn của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh bị hạn chế.

Trong số các ngành công nghiệp nhẹ, ngành dệt may Việt Nam có lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu rất lớn. Theo tính toán của Hiệp hội Dệt may Việt Nam và Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, tổng kim ngạch xuất khẩu dệt may của Việt Nam năm 2017 ước khoảng 30 tỷ USD; trong đó, chi phí logistics chiếm 9,1%, khoảng 2,7 tỷ USD. Hoạt động logistics đóng vai trò quan trọng giúp nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp thông qua các tiêu chí như: giảm thời gian lưu thông hàng hóa tăng độ tin cậy và giảm chi phí cho doanh nghiệp. Các tiêu chí trên có thể được cải thiện tốt hơn nếu có sự phối hợp chặt chẽ giữa các doanh nghiệp logistics và các doanh nghiệp xuất nhập khẩu dệt may. Nếu doanh nghiệp xuất nhập

Hộp 5. Logistics phục vụ sản xuất kinh doanh tại Tổng công ty cổ phần May Nhà Bè

Tháng 4/2005, Công ty may Nhà Bè cổ phần hóa và chuyển đổi từ doanh nghiệp Nhà nước thành Công ty Cổ phần May Nhà Bè. Cũng trong giai đoạn này Công ty triển khai những kế hoạch đầu tư theo chiều sâu về quy trình công nghệ, máy móc thiết bị và trình độ công nhân. Mục tiêu là hình thành nên những dòng sản phẩm chủ lực như bộ veston, sơmi cao cấp... có giá trị gia tăng cao, tạo được lợi thế cạnh tranh và nhắm đến những thị trường trọng điểm như Mỹ, Nhật, EU. Đến nay May Nhà Bè được khách hàng đánh giá là đơn vị hàng đầu tại Việt Nam về sản phẩm veston.

Kim ngạch xuất khẩu của công ty năm 2012 là 428 triệu USD năm 2013 là 480 triệu USD năm 2014 là 514 triệu USD năm 2015 là 651 triệu USD năm 2016 là 729 triệu USD và dự kiến đạt 820 triệu USD năm 2017.

Kim ngạch xuất khẩu của May Nhà Bè (triệu USD)



Năm 2015, đánh dấu sự chuyển mình mạnh mẽ của NBC khi đưa mô hình sản xuất tinh gọn (Lean manufacturing) và hệ thống giám sát tổng thể Lean ERP trên toàn hệ thống. Năng suất và chất lượng tăng cao khi loại bỏ lãng phí và những bất hợp lý trong quy trình sản xuất nhằm giảm chi phí sản xuất từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh, tạo niềm tin vững bền đối với khách hàng.

Hiện May Nhà Bè có 300 hệ thống chuỗi cửa hàng phủ đều khắp các tỉnh, thành phố lớn và các trung tâm Thương mại trên toàn quốc.

Tổng công ty Cổ phần May Nhà Bè đã thành lập Công ty NBC Logistics để tự vận chuyển bốc dỡ và làm các thủ tục xuất nhập khẩu cho sản phẩm của doanh nghiệp. Công ty NBC Logistics đã mang lại hiệu quả lớn giúp mục tiêu phát triển toàn diện của Tổng công ty Cổ phần May Nhà Bè đến gần hơn. Để thuận tiện cho việc giao dịch các thủ tục NBC Logistics mở văn phòng đại diện ở Thượng Hải (Trung Quốc) nhiều doanh nghiệp dệt may khác đã tìm đến để thuê làm dịch vụ xuất nhập khẩu. Đến nay việc tự làm dịch vụ logistics cho khoảng 70% hàng hóa đã giúp Tổng công ty Cổ phần May Nhà Bè tiết kiệm được nhiều chi phí. Nếu chi phí cho việc xuất nhập khẩu trước đây công ty mất khoảng 6 tỷ đồng thì đến năm 2016 chỉ mất dưới 4 tỷ đồng/năm. Tuy nhiên đối với các doanh nghiệp nhỏ và vừa, việc tự đầu tư để làm logistics là vấn đề lớn và có thể không hiệu quả. Do vậy các doanh nghiệp chủ động liên kết tạo thành chuỗi nhưng cũng cần đến sự hỗ trợ từ phía các cơ quan chức năng.

khẩu dệt may và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics hợp tác với nhau sẽ nâng cao khả năng cạnh tranh của cả hai phía. Tuy nhiên nếu muốn hợp tác tốt, các doanh nghiệp cần phải tìm hiểu về hoạt động các điểm mạnh, điểm yếu để bổ sung cho nhau trên tinh thần thiện chí cùng có lợi. Môi trường cạnh tranh lành mạnh giúp giảm mặt bằng giá thành và tăng chất lượng dịch vụ, trong khi vẫn đảm bảo sự phát triển chung của các doanh nghiệp logistics nội địa. Bên cạnh đó việc tái cơ cấu chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu sẽ gắn kết tạo điều kiện và thúc đẩy mạnh mẽ việc phát triển dịch vụ logistics.

Đặc thù của ngành dệt may là nhập nguyên phụ liệu và xuất thành phẩm, do vậy doanh nghiệp có thể kết hợp giữa dịch vụ logistics cho hàng nguyên phụ liệu nhập về với hàng xuất đi. Sự kết hợp này sẽ giúp giảm giá cước, thời gian và về các thủ tục khác.

Cần nhấn mạnh rằng, đối với ngành dệt may nói riêng và với nhiều ngành công nghiệp khác, giảm được chi phí và tăng khả năng giao hàng đúng hạn, mang lại tiện lợi cho khách hàng trong quá trình giao dịch, có nghĩa là nâng cao được năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp một cách bền vững.

CHƯƠNG VI:

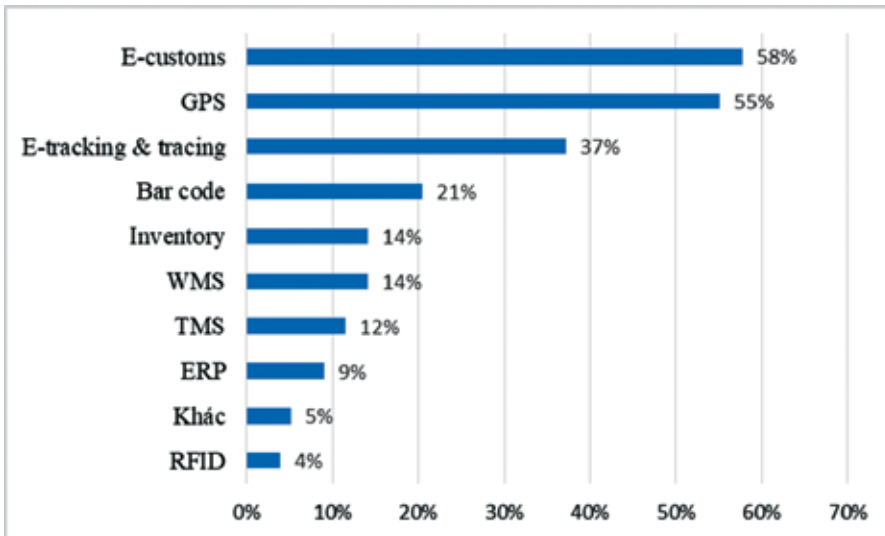
**CÔNG NGHỆ
VÀ ĐÀO TẠO
NHÂN LỰC**

1. CÁC CÔNG NGHỆ HIỆN HÀNH TRONG LOGISTICS

Theo khảo sát của VLA năm 2016, việc ứng dụng công nghệ thông tin - truyền thông (ICT) trong các hoạt động logistics của doanh nghiệp trong nước hiện còn ở mức rất khiêm tốn (chủ yếu tập trung ở lĩnh vực khai báo hải quan và GPS, hình dưới đây), cả về giải pháp, thiết bị sử dụng, nhân viên chuyên trách về ICT. Chưa có công ty nào ứng dụng các hệ thống tự động hóa cho kho hàng, trung tâm phân phối.

Các doanh nghiệp 100% vốn của Việt Nam cần có sự đột phá trong áp dụng ICT nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng hiệu suất lao động và thậm chí thay đổi phương thức kinh doanh để có thể có khả năng cạnh tranh trong thời gian tới.

Hình 24. Tỷ lệ doanh nghiệp logistics áp dụng công nghệ và công nghệ thông tin trong hoạt động sản xuất, kinh doanh



Nguồn: VLA, khảo sát doanh nghiệp, tháng 4/2016

1.1. Khai hải quan điện tử

Từ tháng 04/2014, Hệ thống Thông quan tự động (hay thường gọi là Hải quan điện tử) Việt Nam (Viet Nam Automated Customs Clearance System - VNACCS) đã được đưa vào hoạt động chính thức với sự hỗ trợ của Nhật Bản. Với tính năng tự động hóa cao, hệ thống VNACCS đã dần thay thế cho hệ thống hải quan điện tử cũ. VNACCS cho phép kết nối với các cơ quan chức năng khác để thực hiện Cơ chế Một cửa (Single Window), qua đó người nhập khẩu có thể thực hiện các giấy phép xuất nhập khẩu, giấy chứng nhận an toàn vệ sinh thực phẩm, ...

Để có thể sử dụng VNACCS, doanh nghiệp cần có thêm phần mềm khai hải quan điện tử có thể kết nối với VNACCS. Hiện nay Cục Công nghệ Thông tin và Thống kê Hải quan thuộc Tổng cục Hải quan đã chấp thuận cho 5 đơn vị có sản phẩm phần mềm đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật được kết nối với Hệ thống thông quan tự động của Hải quan, gồm có: 1) Phần mềm ECUS5-VNACCS của Công ty TNHH Phát triển Công nghệ Thái Sơn; 2) Phần mềm FPT.VNACCS 278 của Công ty TNHH Hệ thống Thông tin FPS FPT; 3) Phần mềm CDS live 4.5.0.8 của Công ty TNHH Thương mại Dịch vụ Công nghệ Thông tin GOL; 4) Phần mềm ECS 5.0 của Công ty Cổ phần Softech; 5) Phần mềm iHaiQuan 2.0 của Công ty Cổ phần TS24.¹

Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, dịch vụ logistics hay bất kỳ tổ chức, cơ quan, doanh nghiệp nào có nhu cầu có thể đăng ký sử dụng VNACCS một cách đơn giản, thủ tục đăng ký sử dụng được thực hiện trong vòng 1 ngày làm việc. Việc hướng dẫn, hỗ trợ được thực hiện tích cực từ Tổng cục Hải quan, các đơn vị cung cấp phần mềm Hải quan điện tử. Hiện có hơn 100.000 đơn vị đăng ký sử dụng hệ thống. Theo Tổng cục Hải quan, hơn 94% doanh nghiệp sử dụng hài lòng với VNACCS.

1.2. Định vị toàn cầu bằng vệ tinh (GPS)

Công nghệ định vị toàn cầu qua vệ tinh (GPS)² từ khi được phát triển cho ứng dụng dân dụng đã nhanh chóng được đón nhận. Một trong những ứng dụng hiệu quả nhất là trong lĩnh vực Quản lý phương tiện vận tải. Cùng với dịch vụ truyền thông di động Gửi tin nhắn (SMS)³, công nghệ Internet, GPS đã cho phép thiết kế các ứng dụng cơ bản sau:

- Định vị vị trí khi đi đường một cách chính xác nhưng đòi hỏi phải có mạng internet và ứng dụng hỗ trợ như các ứng dụng bản đồ Google Map hoặc HERE MAPS để tìm đường đi một cách chính xác.
- Quản lý và điều hành xe do xác định được vị trí xe, hướng đi, quãng đường đích đến một cách chính xác; Xem lại lộ trình xe theo thời gian và vận tốc di chuyển; Báo cáo tổng số km đi được trên bản đồ; Cảnh báo khi xe vượt quá tốc độ, vượt ra khỏi vùng giới hạn; Theo dõi lộ trình của đoàn xe.
- Xác định vị trí xe chính xác ở từng góc đường (vị trí xe được thể hiện qua tín hiệu nhấp nháy trên bản đồ), xác định vận tốc và thời gian xe dừng hay đang chạy, biết được lộ trình hiện tại xe đang đi trong thời gian thực.
- Chống trộm cho ứng dụng thuê xe tự lái, v.v...

Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư QCVN 31:2014/BGTVT - Quy chuẩn kỹ

¹ Cổng thông tin Hải Quan Việt Nam - <https://www.customs.gov.vn>, 28/11/2017

² GPS: Global Positioning System

³ SMS: Short Messaging Service

thuật quốc gia về việc gắn hộp đen cho xe tải, xe ô tô, xe khách, xe container... và quy định lắp thiết bị giám sát hành trình bắt đầu từ ngày 1/1/2016 - còn được gọi là "hộp đen". Các phương tiện sẽ phải lắp thiết bị giám sát hành trình phù hợp, đạt chuẩn Quy định mới nhất của Bộ Giao thông vận tải về yêu cầu kỹ thuật tối thiểu trên các loại xe ô tô thuộc đối tượng quy định. Lộ trình gắn hộp đen cho xe tải đối với mỗi loại xe có trọng tải khác nhau, thời hạn cuối cùng cho các loại phương tiện phải gắn hộp đen là ngày 1/7/2018.

Hộp đen phải bao gồm: Phần cứng như bộ vi xử lý, bộ phận ghi, lưu trữ, truyền phát dữ liệu, đồng hồ dùng để đo thời gian thực, bộ phận dữ liệu thông tin GPS, bộ phận lấy thông tin của lái xe, cổng kết nối, bộ phận thông báo tình trạng hoạt động của thiết bị...; Phần mềm dùng phân tích dữ liệu. Thiết bị giám sát hành trình phải có tính năng liên tục ghi. Nhận lưu giữ cùng với đó là truyền phát qua internet về server (máy chủ) của doanh nghiệp để lưu trữ. Theo quy định các thông tin về quá trình khai thác, sử dụng, vận hành của xe. Hộp đen cho xe tải cũng phải ghi lại thời gian làm việc của lái xe, tần suất và thời gian dừng, đỗ xe; thời gian, tốc độ, quãng đường chạy, tọa độ của xe mỗi phút một trong suốt hành trình chạy.

Hiện có 53 doanh nghiệp được công nhận cung cấp thiết bị giám sát hành trình đạt yêu cầu Quy chuẩn QCVN 31:2014/BGTVT.

1.3. Truy xuất trực tuyến tình trạng hàng hóa (E-Tracking/Tracing)

Đây là công nghệ đã phổ biến tại các nước phát triển. Nhà cung cấp dịch vụ cần phải có hệ thống thông tin đảm bảo cung cấp dịch vụ hỗ trợ khách hàng truy cập qua một giao diện trên internet để biết được tình trạng hàng hóa, bao gồm ít nhất một trong hai chức năng:

- a) Truy xuất tình trạng lô hàng đang vận chuyển trên đường qua số Vận đơn hoặc số Container - đối với người làm dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế
- b) Truy xuất tình trạng hàng tồn kho - đối với nhà cung cấp dịch vụ kho bãi, tồn trữ, phân phối.

Mặc dù yêu cầu là đơn giản và là điều kiện cần để tham gia cung cấp dịch vụ logistics cho khách hàng, tuy nhiên hầu hết các công ty giao nhận - logistics Việt Nam không đáp ứng được các điều kiện này. Khảo sát trong các hội viên của VLA cho thấy 38% doanh nghiệp phản hồi có ứng dụng này. Do các doanh nghiệp tham gia khảo sát là đối tượng doanh nghiệp khá lớn nên có khả năng, còn lại trên thị trường rất nhiều

doanh nghiệp nhỏ, ước tính tỷ lệ doanh nghiệp ứng dụng công nghệ thông tin để đáp ứng yêu cầu trên đây là khoảng 1,5%.

1.4. Hệ thống quản lý kho hàng (WMS)

WMS được nói tới như một hệ thống quản lý điều hành dịch vụ kho hàng, nhất là cho các công ty 3PL. Không có quy định bắt buộc áp dụng nhưng theo thông lệ thì các công ty cung cấp dịch vụ logistics và phân phối chắc chắn phải trang bị hệ thống này. Các chức năng chính của WMS gồm có:

- Tiếp nhận yêu cầu (nhận yêu cầu dịch vụ, hỗ trợ báo giá)
- Xử lý đơn hàng (khi có đơn hàng chuyển tới từ khách hàng)
- Quản lý hoạt động trong kho (nhận hàng, cất trữ, soạn hàng, xuất hàng)
- Quản lý dự trữ (dự trữ an toàn, bổ sung hàng hóa, kiểm kê,...)
- Bảo đảm chất lượng (quản lý chất lượng, kiểm tra, thử nghiệm,...)
- Bảo trì sản phẩm (duy trì tình trạng chất lượng theo yêu cầu)
- Kế hoạch vận tải (chất xếp, vận tải, giao hàng)
- Dịch vụ khách hàng (đáp ứng các yêu cầu của khách thuê dịch vụ)
- Kế toán - hóa đơn (kế toán chi phí, xuất hóa đơn cho nhiều khách hàng)
- Quản lý an ninh (liên kết với các hệ thống bảo vệ, phòng ngừa sự cố)
- Quản lý hành chính - nhân sự (phân công lao động, tiền lương,...)
- Các chức năng cài đặt hệ thống (theo yêu cầu dịch vụ)
- Báo cáo, phân tích (năng suất lao động, hiệu suất khai thác, hiệu quả)
- Các chức năng mở - bổ sung cho dịch vụ cộng thêm khác.

Ngoài việc đảm bảo các chức năng trên, WMS còn phải kết nối tốt với các hệ thống khác, đặc biệt là hệ thống quản lý nguồn lực (ERP) của khách hàng, cho phép quản lý nhiều kho tại nhiều nước khác nhau để hỗ trợ các chiến lược phân phối khu vực hay toàn cầu.

Các WMS thế hệ mới còn phải kết nối với hệ thống điều hành kho (WCS), thường là tự động hóa với các hệ thống điều khiển lập trình được (PLC), nhúng kèm phần trí tuệ nhân tạo thay cho các quy trình quản lý tiêu chuẩn truyền thống.

Nguồn cung cấp các WMS như trên tại Việt Nam là rất hạn chế. Các công ty phần mềm trong nước đa số chưa hiểu rõ tính năng yêu cầu, mô hình kinh doanh của công ty dịch vụ logistics, lực lượng hỗ trợ kỹ thuật thiếu kinh nghiệm.

Các công ty logistics đa quốc gia thường có hệ thống đã cài đặt tại nhiều nước và tiếp tục nhân lên khi vào Việt Nam.

Với các công ty trong nước, chỉ có các công ty lớn chuyên làm kho phân phối như tại một số đơn vị thành viên Tổng Công ty Tân Cảng đang chuyển đổi mô hình từ ICD thành trung tâm phân phối xuất nhập khẩu, các doanh nghiệp Gemadept Logistics, VINAFCO, U&I, TBS, Transimex, Sotrans đang phát triển các ứng dụng WMS. Các doanh nghiệp này thường gặp phải khó khăn khi phát triển ứng dụng này, mua sản phẩm của nước ngoài là một trong các lựa chọn phổ biến, tuy nhiên quá trình cài đặt và đưa vào vận hành gặp nhiều khó khăn, khâu kết nối trong nội bộ và với khách hàng đều cần có giải pháp tốt hơn.

Hầu hết các công ty nhỏ làm kho bãi chưa có hệ thống quản lý tốt, tỷ lệ có WMS ước tính chưa tới 10%.

1.5. Hệ thống quản lý vận tải (TMS)

Hệ thống TMS cho dịch vụ logistics cần có khả năng quản lý cùng lúc các hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng nhiều phương thức khác nhau, qua nhiều biên giới khác nhau nhưng chỉ do một nhà điều hành thực hiện - Nhà điều hành Vận tải Đa phương thức (MTO)⁴.

TMS đảm trách các vai trò chính sau:

- Lựa chọn phương thức vận tải
- Hỗ trợ hoạt động gom hàng
- Hoạch định tuyến và lịch vận chuyển
- Xử lý yêu cầu trả hàng
- Hỗ trợ truy xuất tình trạng lô hàng
- Thanh toán cước phí.

Nó cũng phải liên kết được với các điểm nút dọc theo chuỗi cung ứng như kho, cảng để cập nhật tình trạng hàng hóa, kết nối tốt với các ERP và WMS.

⁴MOT: Muntimodal Transport Operator

Nhà cung cấp TMS chuyên nghiệp tại Việt Nam hiện rất hạn chế, đồng thời việc cài đặt hệ thống còn gặp rất nhiều khó khăn do khả năng liên kết đồng bộ dữ liệu với các hãng tàu, hãng hàng không, hải quân, cảng biển, cảng hàng không, và trong nội bộ các công ty logistics là quá phức tạp.

Các công ty lớn tầm cỡ Thế giới thì đạt được khả năng này, đó thường là các nhà Tích hợp hệ thống như DHL, FedEx, UPS và các Công ty 3PL như DB Schenker, Expeditors, Panalpina, Kuehne + Nagel, Ceva Logistics, Logwin,...

Trong nước có thể nói chưa có công ty nào đạt trình độ ứng dụng nêu trên, tuy nhiên họ thường ứng dụng các hệ thống quản lý vận tải nội địa, quản lý đội xe, sử dụng các công cụ quản lý dịch vụ Giao nhận truyền thống do các nhà cung cấp trong nước phát triển như Fast, Vĩ Doanh FMS, ... tỷ lệ ứng dụng dưới 10%, đa số còn dùng Excell tự quản lý. Chưa có những hệ thống thích hợp cho các công ty nhỏ và vừa Việt Nam.

1.6. Hệ thống quản lý cảng/bến thủy (TOS)

TOS đại diện cho nhóm ứng dụng quản lý cảng. Ngoại trừ các ứng dụng tại cảng biển quốc tế vốn có hệ thống quản lý điều hành lớn, hiện đại và đa số đã được tự động hóa thì các cảng loại 2, loại 3, bến thủy nội địa, các ICD đều cần hệ thống TOS với các chức năng lập kế hoạch tiếp nhận tàu, kế hoạch bến bãi, điều phối xuất nhập, quản lý phương tiện và hàng hóa, quản lý chi phí-hóa đơn, dịch vụ khác hàng,...

Do đây là dịch vụ khá hẹp, số lượng cảng/bến không nhiều nên nhà cung cấp trong nước cũng rất hạn chế.

Công ty có số lượng khách hàng khá nhiều (gần 20 khách hàng) là Port Logic đã có quá trình thành lập và phát triển 10 năm, tuy nhiên công nghệ sử dụng phát triển sản phẩm của công ty chưa được nâng cấp, các hệ thống khách hàng đang sử dụng có khả năng không thể tiếp tục duy trì trong những năm tới, nhu cầu đổi mới công nghệ là rất bức thiết.

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang có kế hoạch rà soát, cấp phép mới cho các cảng/bến thủy theo một quy trình hoàn thiện hơn. Trong tương lai, khi mà các cảng, bến thủy buộc phải được xem xét lại cả về địa điểm, mô hình kinh doanh, tổ chức quản lý, công cụ hệ thống,... thì nhu cầu này sẽ tăng cao vì sẽ có gần 1.000 bến cảng như vậy tại Việt Nam.

1.7. Hệ thống Quản lý nguồn lực doanh nghiệp (ERP)

ERP là công cụ quản lý hữu hiệu của các nhà sản xuất để quản lý toàn bộ hoạt động trong đó có toàn bộ chuỗi cung ứng. ERP cần kết nối với hệ thống quản lý logistics nhất là cho các hoạt động thuê ngoài.

Các chức năng cơ bản của ERP gồm có:

- Quản lý bán hàng
- Quản lý kế hoạch sản xuất
- Quản lý mua hàng
- Quản lý dự trữ
- Quản lý vận tải - giao hàng
- Quản lý sản xuất
- Quản lý chất lượng
- Quản lý tài chính
- Quản lý nguồn nhân lực
- Quản lý các KPI.

Các công ty lớn trang bị hệ thống này thường chọn các nhà cung cấp nổi tiếng thế giới như SAP, Oracle. Quá trình cài đặt vận hành hệ thống cần ít nhất 1 năm. Vì nhiều lý do, hầu hết các nhà sản xuất vừa và nhỏ (SME) của Việt Nam không thể trang bị hệ thống này.

Trong giai đoạn hiện nay và sắp tới, nhờ sự phát triển của các phần mềm mã nguồn mở và điện toán đám mây, các cơ hội thiết lập các hệ thống ERP nhỏ gọn hơn cho các SME là hoàn toàn có thể.

1.8. Sàn giao dịch logistics

Là nơi trao đổi dịch vụ hàng hóa như một dịch vụ trực tuyến cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL, các nhà giao nhận vận tải và các công ty vận tải. Nó cho phép các công ty vận tải tìm kiếm trên cơ sở dữ liệu về nhu cầu vận chuyển cần được thực hiện và quảng cáo khả năng của họ.

Các nhà cung cấp dịch vụ có thể quảng cáo các dịch vụ và cước phí vận chuyển của họ cũng như khả năng vận chuyển với dung lượng xe, không gian kho bãi sẵn có.

Các hệ thống này cung cấp một nền tảng cho phép các hãng vận chuyển cung cấp thông tin giao thông vận tải cho các nhà khai thác như đại lý vận chuyển, giao nhận

và các công ty logistics. Họ cho phép các nhà giao nhận vận tải hàng hóa một cách riêng tư hoặc công khai cho một số lượng lớn các khách hàng có nhu cầu. Các hệ thống trực tuyến thường hoạt động dựa trên thuê bao với một khoản phí nhỏ cho quảng cáo (đăng tải) và tìm kiếm (kèm dịch vụ tư vấn).

Hiện tại Việt Nam chưa có sàn logistics, chỉ có một số sàn giao dịch vận tải. Tính tới tháng 9/2017, người sử dụng dịch vụ có thể tìm thấy trên Internet 5 mục hàng đầu trong danh sách hiển thị kết quả tìm kiếm:

- VinaTrucking (www.trucking.vn): Sàn giao dịch vận tải do Công ty Cổ phần Sàn Giao Dịch Vận tải VinaTrucking (Thành phố Hồ Chí Minh) điều hành.

- Sàn vận chuyển (www.sanvanchuyen.vn): Sàn giao dịch Vận tải hàng hóa Việt Nam do Công ty Cổ phần Microzon điều hành.

- Sàn VTruck (www.vietnamtrucking.vn) do Công ty Cổ phần Vận Chuyển Việt Nam (Bình Dương) điều hành. Số liệu lịch sử cho thấy đã có 8.283 giao dịch thành công (khoảng 20 giao dịch/ngày vào những ngày thuận lợi).

- IZIFIX (www.izifix.com): Sàn giao dịch vận tải Đường bộ - Đường sông - Đường biển, do Công ty Cổ phần IZIFIX (Thành phố Hồ Chí Minh) điều hành) trong đó khá nhiều tàu sông pha biển, tàu biển chạy tuyến ngắn đi các nước trong khu vực đăng tin trên sàn. Người tham gia được hướng dẫn áp dụng trên điện thoại thông minh.

- Sàn giao dịch vận tải HANEL (www.vantaitructuyen.vn): sàn khá vắng vẻ với chỉ 13 kết quả tìm xe và 9 kết quả tìm hàng, hiển thị từ năm 2016.

Các sàn giao dịch vận tải đi vào hoạt động từ cuối năm 2015, sàn giao dịch vận tải hàng hóa được kỳ vọng mang lại nhiều lợi ích cho chính doanh nghiệp và nền kinh tế. Mục tiêu của Sàn vận chuyển là “giúp chủ hàng tiết kiệm 30% cước phí vận chuyển và giúp nhà xe tăng thêm ít nhất 50% doanh thu, giảm tình trạng lãng phí của toàn xã hội do 60% xe chạy rỗng do thiếu hàng”. Có ý kiến còn nêu đây sẽ là một cuộc cách mạng trong dịch vụ vận tải,... Tuy nhiên, hiện nay nhìn chung các sàn hoạt động còn rất yếu, số thành viên tham gia và các giao dịch thành công vẫn rất ít. Lượng hàng hóa trên sàn giao dịch khan hiếm. Sản lượng vận chuyển qua các sàn chưa đạt 1% khối lượng vận chuyển của thị trường.

2. CÁC XU HƯỚNG ỨNG DỤNG CÔNG NGHỆ MỚI TRONG LOGISTICS

2.1. Robot trong kho hàng

Có hai loại hệ thống chủ yếu phân chia theo cách thức cất trữ và lấy hàng ra từ vị trí cất trữ trong kho: Một là hệ thống “tự động cất trữ và lấy ra” - ASRS⁵, hai là hệ thống “hàng tự tới người” - GTM⁶.

ASRS thường sử dụng cho các kho thành phẩm hay nguyên liệu mà độ đồng đều khá cao, việc tự động hóa nhằm tăng năng suất và hiệu suất khai thác không gian trong khi giảm sự can thiệp của con người vì mục tiêu an ninh, an toàn, hạn chế làm việc ngoài giờ,... Các kho ASRS thường có độ cao trên 20 mét với số tầng kệ chứa hàng lên tới 20-25 tầng. Vận hành bằng robot ASRS.

Tại Việt Nam các nhà cung cấp ARSR không nhiều, hầu như chỉ có Công ty Schenker của Đức có văn phòng đại diện và mới có một dự án lớn với Vinamilk tại Bình Dương. Ngoài ra, chưa có công ty nào đầu tư kho tự động ASRS tại Việt Nam.

Loại hình GTM thích hợp cho các kho hàng mà số lượng mặt hàng rất nhiều, đơn hàng nhỏ lẻ, tốc độ luân chuyển cao - đó là hàng TMĐT. Ứng dụng đầu tiên về loại hình này được khởi xướng bởi Amazon. Amazon hiện có 45 nghìn robot lấy hàng và làm đầy kệ (restocking). Họ có một Bộ phận riêng về Robot (Kiva systems) vốn là một công ty được mua lại để cung cấp riêng giải pháp này cho Amazon.

Một công ty khởi nghiệp của Ấn Độ cũng đã chào hàng giải pháp tương tự từ năm 2015, đó là Grey Orange với Robot “Butler”. Hiện nay họ đã cung cấp cho các dự án tại Nhật, Hàn Quốc, Hong Kong.

Tại Việt Nam, công ty Logistics Stars Link là nhà cung cấp được ủy quyền của hệ thống này. Công nghệ này được giới thiệu lần đầu tiên tại Hội thảo “Phát triển hạ tầng, tăng cường dòng hàng và ứng dụng công nghệ trong logistics” do Bộ Công Thương tổ chức ngày 19/10/2017 tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Theo dự báo của một công ty tư vấn uy tín, nhu cầu thiết bị tự động hóa bằng robot trong kho hàng sẽ là thị trường tăng trưởng vượt bậc trong vòng 5 năm tới cùng với sự bùng nổ của TMĐT. Mức tăng trưởng trung bình là 65% hàng năm, giá trị thị trường 2017 là 3 tỷ USD và tới 2021 là 20,5 tỷ USD⁷.

⁵ ASRS: Automated Storage and Retrieval System

⁶ GTM: Goods to Man

⁷ Theo Zebra Warehouse Automation 2018 Vision Report

Có thông tin cho rằng Amazon đang tìm hiểu thị trường Việt Nam và chọn đối tác logistics. Alibaba cũng đang có hoạt động tương tự.

Trong nước hiện chưa có công ty Việt Nam nào đặt vấn đề sẽ ứng dụng những công nghệ như vậy, các doanh nghiệp nhìn chung còn lo về nguồn đầu tư và khả năng khai thác.

2.2. Trung tâm soạn hàng tự động

Việc soạn (chia chọn, phân loại) hàng hóa trong quá trình vận chuyển theo truyền thống được thực hiện bán tự động với ứng dụng mã vạch để xác định kiện hàng sau đó nhân công sẽ phân loại bằng tay tại các đầu mối trung chuyển, giao nhận. Khi số lượng đơn hàng và tốc độ xử lý tăng lên thì năng suất và độ chính xác làm việc bằng tay sẽ không đáp ứng được yêu cầu công việc do đó cần có các bộ chia chọn hàng tự động.

Thiết bị này được thiết kế theo dạng dây chuyền dạng thẳng hay vòng tròn với một hay vài đầu vào và rất nhiều đầu ra là các điểm đến cuối cùng hay các nhóm hàng cần phân loại. Nó có thể chia chọn các loại hàng phổ biến như phong bì bưu kiện, hộp, thùng, gói hàng không định hình. Khối lượng được thiết kế trung bình không quá 20 kg/kiện. Năng suất trung bình dao động tùy thuộc nhu cầu sử dụng, có thể từ 1.500 tới 6.000 kiện hàng/giờ; loại công suất lớn có thể tới 18.000 kiện/giờ. Các tuyến vận tải có thể gồm đường bộ, hàng không, đa phương thức.

Các nhà cung cấp thường là từ EU, Trung Quốc, Thái Lan, Ấn Độ. Trong nước hiện có Công ty Logitics Stars Link giới thiệu hệ thống của Grey Orange.

Các doanh nghiệp chuyển phát nhanh, vận tải, giao hàng TMĐT (đều thuộc logistics) là người sử dụng các hệ thống này tuy nhiên một trong các khó khăn là nhà cung cấp thường không hoàn toàn nắm vững quy trình kinh doanh của người làm logistics, ngược lại người làm logistics thì không nắm về tự động hóa và IoT.

Do đó, tới nay tất cả các công ty lớn, nhiều tiềm năng vẫn đang soạn hàng bằng tay (VN Post, Viettel Post, Lazada, Tiki, Kerry Express, Nhất Tín, 24/7, 365, VinCommerce,...).

2.3. Thực tế tăng cường / thực tế ảo

Thực tế tăng cường / thực tế ảo (augmented reality - AR) là công nghệ tích hợp những thông tin vào như âm thanh, video, đồ họa hoặc dữ liệu GPS từ máy tính tới cái nhìn thực tế của người sử dụng. AR đang nhanh chóng trở thành công nghệ quan trọng,

giúp kết nối thế giới thực và ảo. Trong logistics, công nghệ này có thể giúp công nhân nhận diện nhanh chóng thông tin lô hàng, từ đó thời gian làm hàng được đẩy nhanh hơn.

DHL đã thử nghiệm AR ở châu Âu và Hoa Kỳ bằng cách trang bị cho công nhân kho hàng kính thông minh AR, giúp họ lấy hàng theo đơn hàng, giúp việc lấy hàng nhanh hơn 30%. AR có thể giúp ích cho bất cứ nhân viên nào không ngồi tại bàn làm việc nhưng cần tiếp cận những thông tin cần thiết mà không cần dùng tay.

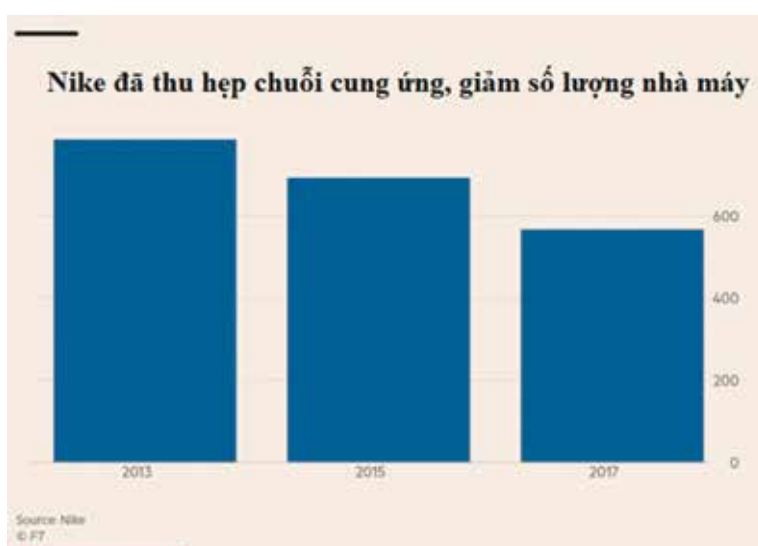
Lợi ích của AR bao gồm hiệu quả cao hơn, giảm thiểu sai sót, giảm việc huấn luyện và sử dụng nhân lực tối ưu. Tuy nhiên vẫn có vài vấn đề kỹ thuật như hiệu suất, tuổi thọ pin, kích thước và khối lượng, nhưng các nhà phân tích cho rằng những rào cản kỹ thuật này sẽ được giải quyết trong một vài năm tới.

Tại Việt Nam chưa có ứng dụng nào.

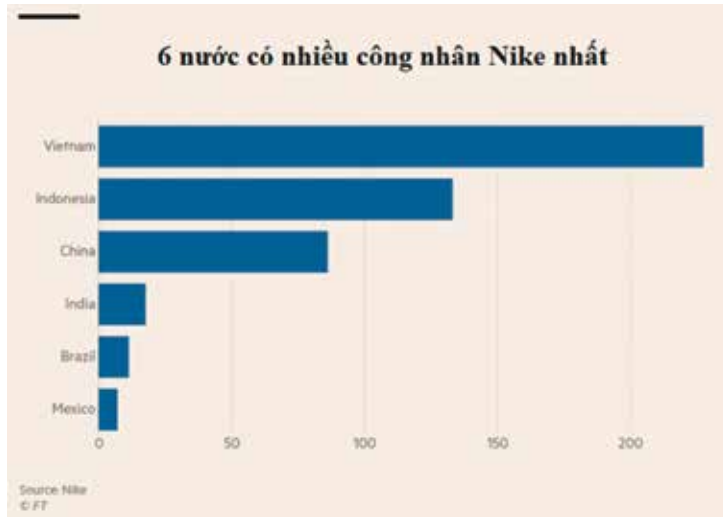
2.4. Sản xuất tự động và bán hàng trực tuyến

Đây là xu hướng đã được các nhà sản xuất tiên tiến trên thế giới ứng dụng từng phần trước đây nhưng hiện nay có thể khẳng định nó sẽ phát triển thành chuỗi sản xuất - kinh doanh tự động toàn diện và xu hướng này sẽ phổ biến rất nhanh trong thời gian tới.

Ví dụ minh chứng cho việc này là việc hãng Nike đã cắt giảm dần các nhà máy sử dụng nhân công giá rẻ ở châu Á, chuyển sang sản xuất với công nghệ tự động. Theo cách đó họ đang thu hẹp dần số lượng nhà máy.



Công ty đã giảm hơn 200 nhà máy trên toàn thế giới trong vòng 4 năm qua



Việt Nam là nước sẽ bị tác động nhiều nhất do đang có nhiều lao động nhất

Việc chuyển đổi theo hướng tăng cường tự động hóa có hai lợi ích lớn. Thứ nhất, với việc giảm chi phí, Nike có thể cải thiện đáng kể lợi biên nhuận của mình. Thứ hai, điều này còn giúp công ty tạo ra các mẫu thiết kế mới nhanh hơn, đáp ứng nhu cầu của khách hàng với gu thời trang ngày càng cao. Sản phẩm ứng dụng công nghệ tự động có thể giúp công ty giảm giá sản phẩm tới gần 50%. Các chuyên gia phân tích⁸ dự đoán bằng việc áp dụng quy trình sản xuất của Flex để sản xuất Air Max 2017, một trong những dòng sản phẩm bán chạy nhất của Nike, chi phí lao động và nguyên liệu sẽ lần lượt giảm 50% và 20%. Điều này tương đương với tổng lợi nhuận tăng từ 12,5% lên 55,5%,.

Mua sắm trên mạng ngày càng đóng tỉ trọng lớn trong ngành bán lẻ. Dịch vụ “Giao hàng ngay ngày hôm sau” hoặc “Giao hàng trong ngày” ngày càng phổ biến, ngày càng nhiều lựa chọn cho thời hạn và phương thức giao hàng. Amazon đang chuẩn bị bước vào thị trường Việt Nam, họ bắt đầu tiếp cận các công ty logistics có uy tín để chọn lựa giải pháp tổ chức dịch vụ giao nhận hàng hóa trên thực tế.

Các nhà bán lẻ sẽ ngày càng mở rộng mạng lưới phân phối và cơ sở làm hàng gần khu vực đông dân cư. Những hiểu biết của doanh nghiệp và công nghệ vận tải sẽ giúp doanh nghiệp logistics và nhà bán lẻ cắt giảm giá thành do sự tiêu hao năng lượng hay xác định tuyến đường (routing) không hiệu quả. Nhiều nhà bán lẻ đã thiết lập mạng lưới giao hàng TMĐT của mình. Sự chuẩn bị cho xu hướng mới và cải tiến nhiều mặt

⁸ Jim Suva và Kate McShane tại Citibank

sẽ giúp nhà bán lẻ và các doanh nghiệp nắm giữ và mở rộng thị phần của mình. Cuộc chạy đua trước hết sẽ là ở khâu giao hàng, sau đó là tổ chức phân phối đa kênh.

2.5. Giao hàng theo yêu cầu

Thành công của Uber đã dẫn đến lượng vốn lớn đầu tư cho những doanh nghiệp “Uber-for-X”, những nơi sử dụng điện thoại thông minh để kết nối khách hàng với những người cung cấp dịch vụ có nhu cầu gần đó. Trong đó có rất nhiều startup gia nhập thị trường “giao hàng trong ngày”, “giao hàng cùng giờ”.

Việc giao hàng nhanh kết hợp sự tiện lợi của việc đặt hàng bất cứ đâu và sự sẵn có hàng hóa ở những cửa hàng bán lẻ truyền thống. Sự tiện lợi và giao hàng cùng ngày chi phí thấp là mô hình bán lẻ tương lai và dần dần được khách hàng đón nhận.

Xu hướng giao hàng nhanh cùng sự gia tăng tiêu dùng theo yêu cầu đã dẫn tới những vụ góp vốn lớn cho các “startup” về giao hàng. Công nghệ giao hàng theo yêu cầu sẽ được các công ty áp dụng vì cần phải đổi mới nhanh chóng và tăng tính linh hoạt trong chuỗi cung ứng.

Việt Nam đã có một số doanh nghiệp khởi động theo cách này: Giao Hàng Nhanh là một ví dụ rất điển hình. Công ty đã phát triển nhanh chóng lên tới số lượng nhân viên giao hàng hơn 3000 người.

2.6. Giao hàng bằng máy bay không người lái và robot droid

Amazon và Walmart bắt đầu thử nghiệm máy bay không người lái (drone) để theo dõi hàng tồn và giao những bưu kiện nhỏ và giao hàng trong cửa hàng (in-store delivery). Thị trường của thiết bị thông minh này được dự đoán sẽ tăng trưởng với tỉ lệ tích lũy theo năm là 20,7%, đạt 22.15 tỉ USD vào năm 2020⁹.

Bên cạnh đó, droid là robot giao hàng nhỏ có thể đi trên lề đường, vỉa hè có tiềm năng nhất với các công ty logistics, bán lẻ và TMĐT. Những giải pháp giao hàng có robot hỗ trợ sẽ giúp doanh nghiệp giải quyết vấn đề giao hàng chặng cuối vốn chiếm tới 30-40% tổng chi phí giao hàng và giảm chi phí giao hàng thực tế.

2.7. Phân phối đa kênh

Phân phối đa kênh (omni-channel) là cách tiếp cận đa kênh giúp cung cấp trải nghiệm mua sắm thông suốt cho khách hàng, dù khách hàng mua sắm online trên điện thoại hay máy tính, qua điện thoại hay cửa hàng thực tế.

⁹ Theo Flexe.com, The Future of Logistics - 20 Trends to Follow in 2017

Trải nghiệm khách hàng của phân phối đa kênh có sự tích hợp giữa các kênh, ví dụ, đại diện chăm sóc khách hàng tại cửa hàng có thể tham khảo ngay lập tức lần mua trước của khách hàng cũng như đại diện chăm sóc khách hàng qua điện thoại hay webchat. Hoặc người dùng trên máy tính có thể kiểm tra hàng tồn tại cửa hàng trên website công ty và mua hàng qua điện thoại hoặc qua địa điểm đã chọn sẵn.

3. XÂY DỰNG TIÊU CHUẨN, QUY CHUẨN TRONG LOGISTICS

Là lĩnh vực đặc biệt có tính liên ngành, đa ngành nên việc tuân thủ các tiêu chuẩn sẽ giúp logistics đạt được nhiều lợi ích, trong nhiều trường hợp thì yêu cầu tiêu chuẩn là bắt buộc.

3.1. Một số tiêu chuẩn, quy định, quy chuẩn

- Tiêu chuẩn nhân sự làm việc tại các vị trí đòi hỏi phải được huấn luyện và kiểm tra nghiêm ngặt, liên quan tới việc điều khiển phương tiện, máy móc chuyên ngành, tới an ninh, an toàn hay tuân thủ các tiêu chuẩn ngành khác;
- Tiêu chuẩn đối với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, nhất là những ngành ứng dụng công nghệ và đang có nhiều hướng phát triển như đường sắt, hàng không trong đó cần rất lưu ý các kết nối đa phương thức;
- Tiêu chuẩn đối với việc thiết kế, chế tạo và vận hành các loại phương tiện vận tải, máy xếp dỡ;
- Tiêu chuẩn, quy chuẩn đối với các kết cấu hạ tầng kỹ thuật, cảng, bến;
- Tiêu chuẩn đối với bao bì, thùng chứa, vật chứa trong vận tải hàng hải (container), hàng không (ULD);
- Tiêu chuẩn, quy định đối với hàng nguy hiểm (phân loại, đóng gói, khai báo, dán nhãn);
- Tiêu chuẩn, quy chuẩn về an toàn thực phẩm, dược phẩm, nông sản,... mà các nước bắt buộc phải tuân thủ;
- Quy tắc thương mại quốc tế như Incoterms, các công ước quốc tế;
- Các chương trình an toàn, an ninh theo quy định của các tổ chức quốc tế như IMO, ICAO,...
- Mới và đặc biệt quan trọng: các tiêu chuẩn, quy định mới đối với công nghệ ứng dụng như xe tự lái, xe điện, máy bay không người lái, không gian và tần số sử dụng, kênh truyền thông dữ liệu lớn, trao đổi dữ liệu điện tử,...

Quy định có tính khuyến cáo:

- Quy định về các loại trung tâm logistics: từ Cửa ngõ quốc gia tới Trung tâm cấp Quốc gia, cấp Vùng, cấp Tỉnh, các Trung tâm phân phối;
- Quy định về kích thước bao bì, khối lượng chuẩn trong chuyển phát nhanh;
- Các chương trình an ninh chuỗi cung ứng như C-TPAT của Hoa Kỳ, AEO của EU, STP của Singapore,...
- Quy định về chứng từ như Vận đơn vận tải đa phương thức của FIATA;
- Quy định về vận đơn điện tử e-Airway Bill của IATA.

3.2. Lợi ích của quy chuẩn

- Đối với nhân sự: Nâng cao năng lực người lao động trong ngành, giá trị công việc, được nhìn nhận bởi cộng đồng nghề nghiệp quốc tế;
- Đối với an ninh của các quốc gia và an toàn chung: Đảm bảo an toàn, an ninh trong vận chuyển và tồn trữ hàng hóa kinh doanh quốc tế
- Đối với các doanh nghiệp: Tăng hiệu suất, năng suất máy móc thiết bị, cơ sở vật chất nhờ khai thác tốt không gian phương tiện, nhà kho, bến bãi;
- Giảm thời gian kiểm tra, xử lý đơn hàng, chứng từ. Tăng tính thuận lợi hóa trong thương mại xuyên biên giới và thương mại quốc tế.

3.3. Ví dụ về tiêu chuẩn tại Nhật

- Nhân sự: Nhật Bản có hơn 300 Giấy chứng nhận cho các nhóm nhân sự làm việc trong ngành logistics.¹⁰
- Người lái xe tải: ngoài bằng lái xe thông thường, cơ quan chức năng Nhật sẽ cấp thêm bằng "Lái xe An toàn" cho người có kiến thức và kỹ năng lái xe an toàn, bằng "Lái xe Kinh tế" cho người biết làm nhiều công việc và thực hành tiết kiệm cho công ty vận tải.

¹⁰ Theo tài liệu hỗ trợ phát triển năng lực logistics và phân phối ASEAN của quỹ liên kết Nhật – ASEAN (JAIF)

4. ĐÀO TẠO NHÂN LỰC VỀ LOGISTICS

4.1. Tiêu chuẩn chuyên môn đối với nhân sự logistics

Trên thực tế có nhiều quy định của các tổ chức quốc tế trong lĩnh vực vận tải, thương mại, hải quan, các hiệp hội nghề nghiệp,... đưa ra đối với nhân sự làm việc trong ngành vận tải và logistics. Trong đó có các yêu cầu là bắt buộc và các yêu cầu được khuyến cáo.

Một số tiêu chuẩn của các tổ chức quan trọng được nêu ra dưới đây:

- Quy định của tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về đào tạo nhân viên tham gia hoạt động Vận tải Biển, áp dụng cho các Cảng vụ, Nhà điều hành cảng, Hãng tàu, Công ty Giao nhận - Logistics, Chủ hàng¹¹, cập nhật 4 năm một lần;
- Quy định và Hướng dẫn kỹ thuật của Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO), Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) về đào tạo nhân sự tham gia hoạt động dịch vụ vận tải hàng hóa nguy hiểm bằng đường Hàng không, áp dụng cho Cảng Hàng không, Dịch vụ mặt đất, Hãng Hàng không, Công ty Giao nhận - Logistics, Chủ hàng¹². Nội dung Quy định được cập nhật hàng năm, nhân sự có Giấy chứng nhận chỉ có giá trị 2 năm;
- Tiêu chuẩn tối thiểu của Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) về đào tạo quản lý giao nhận vận tải quốc tế, các nước áp dụng cần cập nhật 4 năm một lần;
- Tiêu chuẩn tối thiểu của FIATA về đào tạo quản trị chuỗi cung ứng (từ 2009), cập nhật 4 năm một lần;
- Chương trình An ninh chuỗi cung ứng của Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO).

Các tổ chức hợp tác kinh tế và liên đoàn nghề nghiệp trong khu vực cũng có những khuyến cáo riêng về nguồn nhân lực logistics. Cụ thể hiện có:

- Chính phủ Úc hỗ trợ kinh phí và chuyên gia xây dựng các Tiêu chuẩn nghề nghiệp trong lĩnh vực vận tải và logistics cho khối APEC. Với sự tham gia của các đại diện đến từ Australia, Trung Quốc, Việt Nam, Philippines, Indonesia, năm 2016 đã có dự thảo cuối cùng cho 5 tiêu chuẩn nghề "Giao nhận vận tải quốc tế", "Giám sát

¹¹ Tham khảo tại: www.imo.org

¹² Tham khảo tại www.iata.org

kho hàng”, “Nhân viên kho hàng”, “Nhân viên logistics”, “Quản lý chuỗi cung ứng”¹³;

- Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận ASEAN (AFFA) có sáng kiến thành lập Tổ công tác về Giáo dục và Đào tạo (Working Group on Education and Training) từ năm 2009 và phát triển thành Ban cố vấn Giáo dục Đào tạo năm 2014 theo sáng kiến đề xuất của Việt Nam. AFFA đã tổ chức khảo sát trong 10 quốc gia thành viên về nhu cầu đào tạo nhân lực dịch vụ logistics trong định hướng hình thành Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC).

Các nước phát triển có quy định chi tiết và chương trình hỗ trợ đặc biệt phát triển nguồn nhân lực logistics:

- Hệ thống tiêu chuẩn kỹ năng của Singapore được xây dựng chặt chẽ sát với yêu cầu công nghiệp. Ngoài chương trình bậc đại học, hai cấp đào tạo (công lập) “Bách khoa kỹ thuật” (Politechnic - hệ 3 năm từ lớp 10) và “Viện Giáo dục Kỹ thuật” (Institute of Technical Education - ITE - hệ 2 năm từ lớp 10) đảm bảo cung cấp 70% nhân lực cho ngành. Chính phủ có thêm chương trình Phát triển Nguồn nhân lực Singapore “Workforce Development” hỗ trợ 90% kinh phí cho học viên dự học để chuyển đổi nghề nghiệp sang logistics;
- Hệ thống tiêu chuẩn kỹ năng của Nhật Bản - nghiên cứu ứng dụng cho hoạt động hợp tác Nhật Bản - ASEAN: Chuẩn kỹ năng logistics của Nhật Bản áp dụng trong hợp tác với ASEAN, nằm trong khuôn khổ Chương trình Hỗ trợ phát triển logistics & hệ thống phân phối của Bộ Đất đai, Hạ tầng, Vận tải và Du lịch Nhật Bản, theo đó Nhật Bản có 300 loại chứng chỉ cho nhân sự logistics.

4.2. Nhu cầu đào tạo logistics

Nhân lực logistics cần thiết cho cả các nhà cung cấp dịch vụ và các nhà sản xuất, thương mại, dịch vụ khác.

- Nhân lực cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics:

Trong điều kiện cạnh tranh gay gắt hướng tới xu thế hội nhập quốc tế, ngành dịch vụ logistics Việt Nam đòi hỏi phải phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao cả về kỹ năng, kiến thức chuyên môn và trình độ tiếng Anh chuyên ngành. Tuy nhiên, hiện nay nguồn nhân lực trong ngành logistics còn yếu và thiếu hụt cả về chất lượng và số lượng. Theo nghiên cứu của VLA, chỉ tính riêng nguồn nhân lực cho các công

¹³ Freight Forwarder, Warehouse Supervisor, Warehouse Operator, Logistics Administration Officer, Supply Chain Manager.

ty logistics (không bao gồm các công ty vận tải thủy, bộ, biển, hàng không, chuyển phát nhanh, cảng thuần túy) từ nay tới năm 2030 sẽ cần đào tạo mới và bài bản 250.000 nhân sự. Nhiều vị trí khan hiếm nhân lực từ lãnh đạo - quản trị tới quản lý, giám sát và cả nhân viên chuyên nghiệp.

Nhu cầu đào tạo logistics sơ bộ như sau:

Có 3.000 doanh nghiệp logistics, trung bình mỗi công ty 20 nhân sự, mức tăng trưởng nhân sự bình quân 7,5% (5-10%). Mức tăng trưởng nhân sự này được nhận định thấp hơn mức tăng trưởng ngành 15-20% vì đã xét đến mức ứng dụng công nghệ cũng như nâng cao hiệu quả quản lý.

Xét mức tăng trưởng 7,5% về nhân sự trong 15 năm (2016 - 2020), số lượng nhân sự cần đào tạo sẽ là $3.000 \times 20 \times (1+0.075)^{15} = 177.532$ nhân sự.

Nếu tính thêm lực lượng tại các công ty vận tải thủy, bộ, biển, hàng không, chuyển phát nhanh, cảng, ga hàng hóa, có khoảng 200 công ty, mỗi công ty trung bình có 400 người, tỷ lệ qua đào tạo 50%, mức tăng trưởng 5%/năm thì sẽ cần đào tạo thêm ít nhất 100.000 người nữa trong cùng thời gian nêu trên. Tổng cộng là 350.000 người.

- Nhân lực cho các công ty sử dụng dịch vụ:

Các nhà sản xuất, thương mại, dịch vụ quy mô trung bình 100 nhân viên thì cần có ít nhất 4 người về logistics (quản lý xuất nhập khẩu, mua hàng, kho hàng, vận tải, phân



Ảnh 6. Sinh viên Trường đại học Giao thông vận tải thực tập tại một doanh nghiệp dịch vụ logistics

phối), tỷ lệ nhân lực logistics trong công ty sử dụng dịch vụ là 4%. Tính cho 350.000 doanh nghiệp trong số hơn 700.000 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh, mỗi doanh nghiệp có 30 người, tỷ lệ qua đào tạo logistics (hoặc gắn với logistics) là 50% thì số người cần đào tạo hiện nay cũng lên tới 210.000 người.

Nếu tính tới tỷ lệ thuê ngoài logistics còn thấp, các công ty còn tự làm nhiều công đoạn, mức tăng trưởng nhu cầu là 5%/năm thì trong 15 năm tới các nhà sản xuất, thương mại, dịch vụ Việt Nam cần thêm 157.500 nhân sự nữa.

Như vậy ước tính trong 15 năm tới Việt Nam cần đào tạo $(350.000 + 210.000 + 157.500) = 717.500$ nhân sự logistics các cấp.

4.3. Đào tạo ở bậc đại học

Ở Việt Nam, những nội dung lý luận về logistics cũng đã được tiếp cận và đưa vào giảng dạy từ khá lâu, được lồng ghép trong các môn học như: Tổ chức và kỹ thuật sản xuất, Tổ chức và quản lý cung ứng, Tổ chức và kỹ thuật thương mại, Quản trị hậu cần... Tuy nhiên, chỉ khi nền kinh tế nước ta chuyển sang hoạt động theo cơ chế thị trường, logistics mới được tiếp cận theo quan điểm kinh doanh hiện đại và chính thức giảng dạy trong một số trường đại học.

Việc đào tạo nhân lực cho ngành logistics hệ đại học chính quy tập trung chủ yếu tại các cơ sở đào tạo thuộc ngành thương mại và ngành giao thông vận tải: Trường đại học Giao thông Vận tải có nhiều chuyên ngành khai thác vận tải (đường bộ, đường sắt, vận tải đa phương thức) và đã mở thêm chuyên ngành quản trị logistics, Đại học Công nghệ Giao thông vận tải với chuyên ngành Logistics và Vận tải đa phương thức, trường Đại học Hàng hải đào tạo chuyên ngành Logistics, trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh có chuyên ngành Quản trị logistics và Vận tải đa phương thức. Tổng số sinh viên được đào tạo vào khoảng 500 sinh viên/năm.

Ngoài ra, các trường khối kinh tế, ngoại thương cũng đã triển khai bổ sung các chuyên ngành hoặc đổi mới chương trình để có nội dung theo yêu cầu của xã hội. Đại học Sư phạm Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh đã mở ngành Quản trị Logistics và Chuỗi cung ứng năm 2016, Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh đã mở ngành Kỹ sư Logistics từ 2015, Đại học Tôn Đức Thắng chủ động lồng ghép chương trình Quản lý Giao nhận vận tải Quốc tế theo tiêu chuẩn FIATA vào chương trình Chất lượng cao Quản trị kinh doanh Quốc tế từ 2016. Tuy vậy dự kiến tổng số sinh viên tốt nghiệp trong 2 năm nữa cũng chỉ tới 500 sinh viên/năm.

Các trường đại học khác có giảng dạy về logistics bao gồm Đại học Kinh tế quốc dân, Đại học RMIT, Đại học Ngoại thương, Đại học Việt Đức, Đại học Quốc tế, ...

Về mã ngành, theo Bộ Giáo dục và Đào tạo, có thêm 1 mã ngành được mở cho logistics, do đó có 2 mã ngành là:

- Mã số 52840104: chuyên ngành “Logistics và Vận tải đa phương thức” thuộc khối ngành Khai thác Vận tải (hiện có)
- Mã số 52510605: chuyên ngành “Quản trị Logistics và chuỗi cung ứng” thuộc khối ngành Quản lý Công nghiệp (sẽ mở năm 2017 sau giai đoạn thí điểm).

Trên thực tế có thể nói nhiều chuyên ngành liên quan khác cũng đã được các trường đào tạo nhiều năm qua như nghiệp vụ giao nhận vận tải, bảo hiểm tại Đại học Ngoại thương, các môn kinh tế, thương mại tại các đại học khối kinh tế khác đã đóng góp vào năng lực đào tạo chung cho ngành logistics.

Tại Hội thảo “Đào tạo và nâng cao chất lượng nhân lực cho logistics” tổ chức ở Hà Nội ngày 12/10/2017, một số bất cập của công tác đào tạo về logistics được chỉ ra là:

- Chưa nhận được sự quan tâm của cơ quan quản lý nhà nước cũng như các nhà trường
- Số lượng giảng viên, đặc biệt là giảng viên được đào tạo chuẩn về logistics, chưa nhiều
- Thiếu cơ sở thực hành
- Chương trình đào tạo chưa được xây dựng bài bản, chưa có chuẩn đầu ra
- Thiếu hợp tác với nước ngoài để mở rộng hoạt động đào tạo

4.4. Đào tạo nghề

Khối giáo dục nghề nghiệp bao gồm các trường cao đẳng, trung cấp, trung tâm đào tạo và các doanh nghiệp tham gia đào tạo.

- Tại các trường cao đẳng, trung cấp:

Hiện mới có 3 trường cao đẳng, 2 trường trung cấp tại Thành phố Hồ Chí Minh và 1 trường cao đẳng tại Huế đăng ký mở ngành Logistics. Tuy nhiên nhìn chung các trường còn yếu về chuyên môn, thiếu giáo viên và năng lực tuyển sinh nên còn gặp nhiều khó khăn. Có trường 2 năm liền không tuyển được sinh viên nào, có trường chỉ tuyển được 19 sinh viên cho năm đầu tiên.

Riêng trường Cao đẳng Kinh tế đối ngoại Thành phố Hồ Chí Minh dù không có chuyên ngành logistics nhưng thực tế đào tạo nhân lực làm giao nhận ngoại thương được đánh giá cao, mỗi năm có hơn 100 sinh viên tốt nghiệp.

Hộp 6. Đào tạo logistics tại Trường đại học Thương mại

Tại Trường đại học Thương mại, môn học Logistics kinh doanh được đưa vào giảng dạy ở chương trình chính khóa từ những năm 1990 với tên gọi “Hậu cần kinh doanh thương mại”. Khi đó, logistics được nhìn nhận là hoạt động hỗ trợ đắc lực cho các quá trình kinh doanh tại doanh nghiệp thương mại.

Năm 2005, cùng với sự ra đời của Luật Thương mại, bộ môn Logistics kinh doanh của Trường đại học Thương mại được thành lập. Các môn học quản trị logistics kinh doanh, logistics quốc tế, e-logistics, quản trị kênh phân phối... được đưa vào giảng dạy đã đáp ứng được yêu cầu phổ cập lý thuyết logistics kinh doanh hiện đại, bước đầu hỗ trợ phát triển cho hoạt động logistics tại các doanh nghiệp, phù hợp với sự trưởng thành của nền kinh tế thị trường ở Việt Nam.

Năm 2011, giáo trình Quản trị logistics kinh doanh được xuất bản lần đầu đã đáp ứng kịp thời yêu cầu đào tạo theo hệ thống tín chỉ của Trường đại học Thương mại, đồng thời dùng làm tài liệu tham khảo về lý thuyết cho các chương trình đào tạo sau đại học và các nhà quản trị kinh doanh.

Từ năm 2012 tới nay, nhà trường luôn duy trì chủ trương đổi mới nội dung và chương trình đào tạo để đáp ứng với những thay đổi của thị trường và xã hội. Do đó, chương trình giảng dạy môn học Quản trị logistics kinh doanh được tăng cường với số lượng 3 tín chỉ và thường xuyên được bổ sung nhiều nội dung mới nhằm bắt kịp với những chuyển biến tích cực của lĩnh vực logistics tại Việt Nam cùng với xu hướng toàn cầu hoá và tham gia sâu rộng vào các chuỗi cung ứng với nhiều quốc gia trên thế giới.

Trường Cao đẳng nghề Cơ giới Thủy lợi Đồng Nai tổ chức đào tạo Trung cấp “Xếp dỡ cơ giới tổng hợp” chủ yếu đào tạo lái xe nâng (chỉ tiêu 40 học viên/năm), nghề này ngày càng được doanh nghiệp quan tâm tuyển dụng và hợp tác đào tạo.

- Hoạt động đào tạo của các Hiệp hội:

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) đã quan tâm đến vấn đề đào tạo từ năm 2008. VLA đã xây dựng các chương trình đào tạo tiêu chuẩn quốc tế của FIATA, bảo vệ thành công trước các Hội đồng quốc tế ở Thụy Sĩ năm 2009 (FIATA Diploma về Quản lý Giao nhận Vận tải Quốc tế) sau đó tuyển sinh đào tạo từ 2011; tại Hoa Kỳ năm 2012 (FIATA Higher Diploma về Quản trị Chuỗi Cung ứng), tại Singapore 2013 (Bảo vệ tái cấp chứng nhận cho chương trình FIATA Diploma), tại Kuala Lumpur năm 2017 (Bảo vệ tái cấp chứng nhận cho chương trình FIATA Diploma lần thứ hai). Chương trình đào tạo Quản lý Giao nhận vận tải Quốc tế sau 6 năm đã thực hiện được 25 khóa với tổng số tốt nghiệp là hơn 500 học viên, tỷ lệ làm việc đúng ngành sau đào tạo là 99%.

Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải Việt Nam (VISABA) thường mở lớp bồi dưỡng nghiệp vụ đại lý và môi giới hàng hải hàng năm tại TP. HCM, Hải Phòng. Chưa có số liệu báo cáo về số lượng đào tạo.

Các hiệp hội khác trong ngành như Hiệp hội Vận tải Ô-tô Việt Nam (VATA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) chưa có thông tin về đào tạo của Hiệp hội mình.

- Hoạt động đào tạo của các Liên đoàn nghề nghiệp:

Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận ASEAN (AFFA) đã tổ chức khảo sát nhu cầu đào tạo trong 10 hiệp hội thành viên AFFA, sau đó xây dựng đề án phát triển bền vững nhân lực logistics cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics ASEAN để vận động tài trợ. Kết quả dự án được chính phủ Nhật hỗ trợ 540.000 USD để thiết kế chương trình cốt lõi gồm 15 Module và đào tạo 50 giảng viên cho 10 nước cuối năm 2014, Việt Nam được đào tạo 7 giảng viên. Chương trình này hiện sẵn sàng được phổ biến ra cộng đồng.

- Doanh nghiệp tham gia đào tạo logistics:

Tại Việt Nam đã xuất hiện một số cơ sở tiến hành đào tạo nguồn nhân lực logistics, ban đầu chủ yếu đáp ứng yêu cầu đào tạo nhân lực đang đảm nhiệm công việc liên quan đến logistics của các doanh nghiệp. Do đáp ứng yêu cầu doanh nghiệp nên lực lượng doanh nghiệp tham gia đào tạo nghề logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh tuy quy mô nhỏ nhưng đã tạo được tín nhiệm cao từ các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài.

Tổ chức đầu tiên được cấp chứng nhận Dạy nghề “Quản lý Dịch vụ Logistics” là Công ty TNHH Tri thức Hậu cần tại Thành phố Hồ Chí Minh năm 2009. Công ty này đã trở thành hội viên và hợp tác tích cực với Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS, nay là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam), đầu tư đào tạo giáo viên và xây dựng chương trình đào tạo theo các tiêu chuẩn quốc tế chuyên ngành của FIATA, AFFA. Hiện nay Công ty đào tạo trung bình 400 học viên/năm với nhiều loại chương trình khác nhau.

Tại Thành phố Hồ Chí Minh còn có 2 tổ chức đăng ký dạy nghề logistics nhưng chưa hoạt động mạnh. Ngoài ra còn có Viện Logistics Việt Nam tham gia cung cấp các khóa học nghiệp vụ logistics ngắn hạn. Trường Cán bộ Quản lý CBAM cũng tham gia đào tạo Quản trị Chuỗi cung ứng theo chương trình của WTC.

Khó khăn chung của các doanh nghiệp là phải tự túc toàn bộ nên chưa đủ nguồn lực đầu tư phát triển quy mô.

4.5. Đào tạo bổ sung, đào tạo qua thực tế công việc

Loại hình này là rất phổ biến tại các công ty trong những năm qua, do khó tìm kiếm nhân lực được đào tạo chuyên nghiệp nên các công ty tự đào tạo bổ sung kiến thức, kỹ năng theo điều kiện hiện có, đào tạo qua thực tế công việc, kết hợp với thuê chuyên gia huấn luyện riêng theo nhu cầu.

Một số hoạt động đào tạo về logistics và quản lý chuỗi cung ứng của các tập đoàn lớn điển hình như sau:

- Tổng Công ty Tân Cảng (SNP): SNP đã đầu tư xây dựng một Trung tâm đào tạo trên cơ sở Liên doanh với Công ty đào tạo STC của Hà Lan, ngoài ra còn hợp tác với Viện Quản trị Logistics, các cơ sở khác để đào tạo cho hơn 1.000 lượt cán bộ công nhân viên/năm.

- Công ty Cổ phần Đại lý Liên hiệp Vận chuyển (Gemadept) cử cán bộ đi học nước ngoài rồi về huấn luyện cho nhân viên trong nước, thực hiện chương trình bồi dưỡng tài năng cho nhân viên trẻ có triển vọng.

- Công ty Cổ phần Dịch vụ Logistics Hàng không (ALS) tổ chức trung tâm đào tạo riêng đồng thời hợp tác với các đơn vị khác đào tạo hơn 500 lượt nhân viên/năm.

CHƯƠNG VII:

**TRUYỀN THÔNG VÀ
HỢP TÁC QUỐC TẾ**

1. TRUYỀN THÔNG VỀ LOGISTICS

Trong những năm gần đây, hoạt động thông tin tuyên truyền, nâng cao nhận thức về ngành dịch vụ logistics trong các cơ quan quản lý nhà nước và trong xã hội đã và đang được thực hiện ngày càng thường xuyên hơn với sự đóng góp thiết thực của Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Tổng cục Hải quan, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), các hiệp hội ngành nghề và các cơ quan truyền thông đại chúng, nổi bật là truyền hình và báo viết.

Diễn đàn Logistics Việt Nam đã được tổ chức liên tục từ năm 2013, phát huy được vai trò là nơi quy tụ những tiếng nói chung của các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và hiệp hội, cơ quan truyền thông, các chuyên gia trong và ngoài nước nhằm nêu lên những vấn đề và giải pháp phát triển ngành logistics. Diễn đàn do Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam phối hợp với Thời báo Kinh tế Việt Nam tổ chức.

Sau khi có Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017, công tác truyền thông nâng cao nhận thức trong các cơ quan nhà nước và doanh nghiệp về logistics được đẩy mạnh thông qua các đợt tuyên truyền trên các đài truyền hình, báo chí, hội nghị và hội thảo.

Ngày 9/01/2017, Bộ Công Thương tổ chức Hội nghị về phát triển logistics khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long dưới sự chủ trì của Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ. Hội nghị nhấn mạnh vai trò của logistics đối với việc phát triển khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long, đặc biệt là việc phát triển hạ tầng giao thông đường thủy và xây dựng các trung tâm logistics lớn để tạo cơ sở thu hút nguồn hàng, phục vụ tốt cho hoạt động sản xuất, thương mại trong nước và xuất nhập khẩu. Các hội nghị lớn về logistics đã được tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Vùng Kinh tế Duyên hải Miền Trung, Ban chỉ đạo Tây Nam Bộ tổ chức. Các Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, các Sở Công Thương Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và một số tỉnh thành đã liên tục tổ chức các hội nghị, hội thảo tuyên truyền về Quyết định 200/QĐ-TTg và dịch vụ logistics.

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam đi đầu trong công tác tuyên truyền về hoạt động logistics cả trong nước và ngoài nước. Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) liên tục trong các năm 2011-2016 đã tổ chức: 40 hội thảo chuyên đề về logistics; hơn 100 khóa huấn luyện nhận thức cho sinh viên các trường đại học (chủ yếu tại Thành phố Hồ Chí Minh); bảo trợ chuyên môn các cuộc thi tìm hiểu về logistics như Logistikas 1.0, Logistikas 2.0 (Đại học Ngoại thương CS2), LogEx2013, 2015 (Đại học Kinh tế Luật), I-Knowledge Globe 2015, 2016, 2017 (Đại

học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh), Logisticom 2015, 2016 (Đại học RMIT), Giải mã Logistics (Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh).

Các cơ quan báo chí, truyền hình đóng vai trò tích cực trong tuyên truyền về logistics: Thời báo Kinh tế Việt Nam: đơn vị tổ chức Diễn đàn Logistics Việt Nam; Báo Công Thương thường xuyên đưa tin, bài về xuất nhập khẩu và logistics; Kênh VTV1, VTV9 thường có chuyên mục đưa tin, phóng sự phản ánh tình hình phát triển và các vấn đề bức xúc của doanh nghiệp. Tạp chí Logistics Việt Nam (Viet Nam Logistics Review) là cơ quan của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đã rất tích cực duy trì hoạt động, liên tục phát hành tạp chí hàng tháng truyền tải các thông tin về ngành dịch vụ logistics, phục vụ kịp thời cho các doanh nghiệp chủ hàng và logistics.

2. HỘI THẢO, HỘI NGHỊ

Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics được thực hiện theo nhiều phương thức khác nhau, từ các hội thảo, hội nghị quốc tế, các hoạt động trao đổi đoàn giữa các nước, hoạt động liên doanh, liên kết và đầu tư ra nước ngoài.

Năm 2017, Việt Nam đã chủ động tham gia Hội nghị quốc tế hàng năm của Liên đoàn Giao nhận vận tải quốc tế (FIATA World Congress), một tổ chức bao gồm nhiều Hiệp hội logistics quốc gia, có tác động đến ngành dịch vụ thế giới, nhất là vấn đề đào tạo nâng cao trình độ nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành dịch vụ logistics. VLA là đại diện Việt Nam tham dự sự kiện này. Qua đó góp phần nâng cao vai trò của ngành dịch vụ logistics trên trường quốc tế. VLA đã đặt vấn đề đăng cai tổ chức Đại hội này tại Việt Nam vào năm 2023, tuy nhiên cần có sự hỗ trợ của cơ quan chức năng và phải đấu thầu với các nước khác trước ít nhất là 3 năm.

Tại kỳ họp 2017 này của FIATA, VLA cũng có cam kết tham gia sâu, rộng vào các hoạt động của các ban chuyên môn của FIATA, thông qua việc cử đại diện vào các ban MTI, ban công tác đường biển (Working Group Sea - WGS), AFI, CAI và ABLM. Việc tham gia này nhằm mục đích chia sẻ thông tin, đóng góp thiết thực của ngành Logistics, các doanh nghiệp Việt Nam vào tổ chức đại diện cho ngành dịch vụ logistics thế giới.

Năm 2017, Việt Nam (VLA) cũng đã tham gia các Hội nghị (tháng 5/2017 và tháng 11/2017) của Hiệp hội Giao nhận ASEAN (AFFA) gồm đại diện từ 10 Hiệp hội quốc gia thành viên để trao đổi về các giải pháp phát triển ngành trong khuôn khổ ASEAN trong đó có các vấn đề quan trọng liên quan đến cả khu vực là đào tạo nguồn nhân lực và tạo thuận lợi cho thương mại.



Ảnh 7. Đoàn đại biểu Việt Nam tham dự Hội nghị FIATA 2017 cùng với một số nước ASEAN

Trong phạm vi AFFA, Việt Nam đảm nhận vai trò điều phối về vận tải đa phương thức và tham gia vào nhóm công tác Thuận lợi hóa thương mại.

Tham gia hội nghị của UNESCAP (tháng 5/2017) tại Thái Lan. Bên cạnh đó, VLA đã tổ chức thành công các Hội thảo quốc tế tại Việt Na, như: Hội nghị quốc tế Logistics Hàng không (Airfreight Logistics Viet Nam). Sự kiện này được VLA tổ chức hai năm một lần quy tụ các cơ quan quản lý, hãng hàng không, nhà sản xuất, đại lý dịch vụ hàng hóa hàng không cùng các bên liên quan với nhiều hoạt động tham luận, trưng bày giới thiệu sản phẩm logistics hàng không. Hội nghị Logistics hàng không Việt Nam 2017 tại Thành phố Hồ Chí Minh ngày 22/4/2017 với sự tham gia của các nhà quản lý, khai thác 10 sân bay, 25 hãng hàng không và rất nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không, dịch vụ logistics hàng không, đại lý giao nhận. Hội nghị AFLVN 2017 ngoài các chủ đề truyền thống về vận tải, an ninh, an toàn hàng không, VLA đã đề cập đến mô hình thương mại mới là thương mại điện tử hàng không. Qua đó đã góp phần thúc đẩy dịch vụ logistics hàng không của Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Các hội nghị, hội thảo quốc tế về hoạt động logistics được tổ chức tại Việt Nam thường kèm theo hoạt động giao lưu và tham quan các công trình logistics tại nước chủ nhà. Sự kiện luôn được sự quan tâm của các cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương và các địa phương với nhiều bên tham gia như các trường, viện, doanh nghiệp dịch vụ logistics và doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu.

Tháng 5/2017, VLA đã tổ chức thành công Hội nghị quốc tế về vận tải xuyên biên giới tại Hà Nội, qua đó góp phần thúc đẩy việc vận tải hàng hóa bằng đường bộ giữa Trung Quốc qua Việt Nam đi các nước ASEAN và ngược lại.

Ngoài ra năm 2017 các doanh nghiệp logistics và xuất nhập khẩu còn tham gia nhiều hội nghị - hội thảo khác về logistics và quản lý chuỗi cung ứng, xúc tiến thương mại (xuất nhập khẩu) ở nước ngoài, như các đoàn đi Hàn Quốc, Nhật Bản, qua đó giúp các doanh nghiệp nâng cao trình độ nghiệp vụ và mở rộng mối quan hệ với quốc tế.

Bên cạnh đó, Bộ Công Thương đã phối hợp với các đối tác ở nước ngoài tổ chức các đoàn tham quan thực tế, tìm hiểu thị trường, xúc tiến thương mại trong lĩnh vực logistics và vận tải quốc tế.

Năm 2016, đoàn doanh nghiệp Việt Nam đã tham gia hội nghị vận tải xuyên biên giới do phía Hiệp hội Giao nhận Campuchia (CAMFFA) tổ chức vào ngày 15/12/2016 tại thủ đô Phnompenh. Trong hội thảo này, doanh nghiệp hai bên tiếp tục thảo luận, kiến nghị các giải pháp để tạo thuận lợi cho vận tải xuyên biên giới giữa Việt Nam và Campuchia, thúc đẩy việc sử dụng cảng Cái Mép, Cát Lái làm cửa ngõ cho tuyến hàng lang phía Nam cho Campuchia. Hội thảo cũng kết nối giao lưu, hợp tác giữa 15 doanh nghiệp Việt nam và hơn 50 doanh nghiệp phía bạn .

Các hoạt động tiêu biểu trong năm 2017 gồm có: Đoàn Việt Nam tham quan và giao lưu với Hiệp hội Logistics Quý Châu, Trung Quốc (tháng 5/2017), đoàn tham quan cơ sở logistics Cảng Busan và cảng Pyongtaek Hàn Quốc (tháng 4/2017), Đoàn tham quan và dự Hội nghị Xúc tiến đầu tư logistics vào các tỉnh duyên hải miền Trung (tháng 8/2017)...

Thông qua các Hội nghị, hội thảo và tham quan thực tế trên đây, trong năm 2017, VLA đã ký kết được các văn bản hợp tác về phát triển dịch vụ logistics, như Thỏa thuận Khung hợp tác Tứ Xuyên, Quý Châu, Quảng Đông và Hành lang quốc tế Nam Á với Chính quyền tỉnh Kiểm Nam - Hiệp hội Logistics Quảng Đông - Hiệp hội Logistics Hồng Kông và Liên đoàn Vận tải ASEAN, ký 9/8/2017. Đoàn VLA tham gia Hội nghị thường niên về Hàng hải và Logistics châu Á (Asia Logistics and Maritime Conference - ALMC) 2017 ngày 23-24/11/2017 tại Hồng Kông. Việc tham gia các hội nghị này giúp các hội viên nắm bắt được xu thế phát triển của ngành và định hướng cho các dịch vụ của mình phù hợp với bối cảnh phát triển trung về công nghệ và thị trường. Bên lề hội nghị ALMC 2017, VLA cũng đã ký thỏa thuận hợp tác giữa Hiệp hội Logistics Hồng Kông và VLA, ký ngày 23/11/2017, tại Hồng Kông, nhằm thúc đẩy các dịch vụ logistics hiện đại, như thương mại điện tử, giao hàng chặng cuối và dịch vụ

trọng gói giữa Hồng Kông, Trung Quốc và Việt Nam, cung cấp dịch vụ tư vấn logistics chuyên nghiệp, trở thành đối tác logistics và thương mại chiến lược lâu dài. Sắp tới, VLA sẽ ký thỏa thuận hợp tác phát triển dịch vụ logistics trong khu vực với Hiệp hội Logistics Singapore (SLA), Hiệp hội Logistics Indonesia (INFA) qua đó thể hiện vai trò chủ động trong hội nhập và hợp tác khu vực, nâng cao vai trò và uy tín của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.

3. LIÊN KẾT, HỢP TÁC

Trong thời gian qua, hoạt động liên doanh, liên kết nhằm thúc đẩy và mở rộng quy mô cung cấp dịch vụ logistics được tăng cường giữa các doanh nghiệp trong nước với nước ngoài. Hiện nay Việt Nam chỉ mới mở cửa cho công ty 100% vốn nước ngoài làm các dịch vụ logistics như kho bãi, chuyển phát nhanh, đại lý giao nhận vận tải và một phần của dịch vụ vận tải biển, nhưng để tận dụng khả năng về kết cấu hạ tầng và nguồn nhân lực tại địa phương nên nhiều công ty nước ngoài áp dụng chiến lược liên doanh hay liên kết chiến lược với doanh nghiệp trong nước trước thành lập công ty riêng của mình. Mặt khác các công ty Việt Nam cũng cần liên doanh liên kết với các doanh nghiệp nước ngoài để mở rộng quy mô sản xuất và thị trường của mình. Hình thức M&A giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trong nước với nhau và giữa công ty trong nước với các công ty lớn của nước ngoài đã được tiến hành nhiều hơn trong thời gian qua.

Một số ký kết lớn gần đây bao gồm: Thỏa thuận được ký ngày 22/11/2016 giữa Sagawa Holdings (Nhật Bản) và Vingroup, theo đó Sagawa sẽ cung cấp giải pháp toàn diện về logistics cho các thương hiệu bán lẻ thuộc Tập đoàn Vingroup. Ngày 28/2/2017, Công ty Yamato Asia Pte.Ltd ký thỏa thuận liên doanh với Công ty Cổ phần Thương mại Giao nhận Ba Sáu Năm với tỷ lệ 51% của đối tác Việt Nam. Công ty Cổ phần Gemadept cho biết đã chuyển nhượng 50,9% vốn của Công ty TNHH Gemadept Shipping Holding và 50,9% vốn của Công ty TNHH Gemadept Logistics Holding cho CJ Logistics (Hàn Quốc) vào ngày 01/10/2017. Công ty Interlog chuyển nhượng một phần vốn cho Công ty của Nhật Bản ngày 18/9/2017.

4. ĐẦU TƯ TRONG NƯỚC VÀ RA NƯỚC NGOÀI

Nổi bật đầu tư trong nước thể hiện qua các doanh nghiệp, như Transimex đã đầu tư phát triển Trung tâm logistics Thăng Long tại Hưng Yên, bao gồm hệ thống kho tổng hợp, kho lạnh và kho mát. Dự kiến đi vào hoạt động vào tháng 7/2018.

Hiện nay, việc đầu tư của các doanh nghiệp dịch vụ logistics ra nước ngoài còn nhiều hạn chế và chưa có số liệu cụ thể.

Một số doanh nghiệp lớn như Gemadept, Vinalines duy trì các văn phòng đại diện hoặc đại lý của mình ở nước ngoài Singapore, Trung Quốc. Công ty Vinalines đang hợp tác với đối tác của Bỉ để phát triển ICD ở Bỉ.

Một số công ty giao nhận, vận tải, logistics của Việt Nam đã mở chi nhánh tại các nước ASEAN, chủ yếu trong tiểu vùng Mekong mở rộng (Campuchia, Lào, Myanmar, Thái Lan), có thể kể đến IndoTrans (ITL), Tân Cảng Logistics, Bee Logistics, ...

KẾT LUẬN

Trên thế giới, xu hướng lĩnh vực logistics từ vai trò của một ngành phục vụ, trở thành sự kết nối xuyên suốt và quyết định năng lực cạnh tranh của một nền kinh tế, đang đặt ra những yêu cầu thay đổi toàn diện về phương pháp và nguồn lực để thúc đẩy sự đổi mới của lĩnh vực logistics ở mỗi quốc gia.

Cuộc Cách mạng Công nghiệp 4.0 với những bước phá trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới kết nối Internet vạn vật (IoT) và các công cụ hiện đại hóa đang bắt đầu thay đổi toàn bộ viễn cảnh ngành logistics toàn cầu. Lĩnh vực logistics thế giới sẽ chuyển dịch trọng tâm về các thị trường đang phát triển tại châu Á. Đầu tư vào công nghệ và con người là sẽ yếu tố quyết định sự phát triển của lĩnh vực logistics trong tương lai. Đây là những yếu tố mà các cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng như doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh của Việt Nam cần phải tính đến trong kế hoạch phát triển logistics thời gian tới.

Trong bối cảnh đó, Báo cáo Logistics Việt Nam 2017 được hình thành trên yêu cầu thực tiễn về đánh giá thực trạng và triển vọng của logistics Việt Nam và hiệu quả của các quy định chính sách liên quan trong thực tế; góp phần phục vụ công tác quản lý nhà nước, kinh doanh, đầu tư, nghiên cứu khoa học và truyền thông trong lĩnh vực logistics. Những thông tin, dữ liệu và định hướng trong báo cáo sẽ giúp các doanh nghiệp thấy được các hoạt động logistics một cách rõ nét để cung cấp hoặc sử dụng dịch vụ logistics một cách hiệu quả hơn trong thời gian tới.

Bước sang năm 2018, các cơ quan quản lý nhà nước và hiệp hội, doanh nghiệp nên chú ý tập trung vào một số hoạt động sau:

- Tập trung triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ nêu trong Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 tại các Bộ ngành, địa phương và hiệp hội.
- Các Bộ ngành đẩy mạnh cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đặc biệt là thủ tục kiểm tra chuyên ngành.
- Đẩy nhanh tiến độ triển khai các công trình hạ tầng logistics trọng điểm (cảng Lạch Huyện, đường cao tốc Hải Phòng - Quảng Ninh, sân bay Long Thành, trung tâm logistics cấp I tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, ...).

- Lồng ghép các hoạt động hội nhập và hợp tác trong khu vực với việc mở cửa thị trường, tiếp cận nguồn hàng từ các nước láng giềng, đồng thời với việc nâng cao chất lượng và chuẩn hóa dịch vụ logistics.
- Mở rộng mạng lưới đào tạo về logistics, đẩy mạnh tuyên truyền về logistics cho các cấp, các ngành và các doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh.
- Tiếp tục hoàn thiện khung thể chế và bộ máy quản lý nhà nước hỗ trợ logistics phát triển.
- Đa dạng hóa nguồn vốn phát triển hạ tầng logistics dưới các hình thức khác nhau.

Trong những năm tới, với sự cải thiện về phương pháp nghiên cứu và sự hình thành của cơ sở dữ liệu logistics tổng thể, các Báo cáo Logistics thường niên hy vọng sẽ đáp ứng tốt hơn nữa nhu cầu thông tin của các độc giả trong và ngoài nước; qua đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics, đưa Việt Nam trở thành một trung tâm logistics của ASEAN.

PHỤ LỤC

Thứ hạng	Nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL	Doanh thu 2016 (triệu USD)
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	26.10
2	Kuehne + Nagel	20.294
3	Nippon Express	16.976
4	DB Schenker	16.746
5	C.H. Robinson	13.144
6	DSV	10.073
7	XPO Logistics	8.638
8	Sinotrans	7.046
9	GEODIS	6.830
10	UPS Supply Chain Solutions	6.793
11	CEVA Logistics	6.646
12	DACHSER	6.320
13	Hitachi Transport System	6.273
14	J.B. Hunt (JBI DCS & ICS)	6.181
15	Expeditors	6.098
16	Toll Group	5.822
17	Panalpina	5.276
18	GEFCO	4.800
19	Bolloré Logistics	4.670
20	Kintetsu World Express	4.415
21	Yusen Logistics	4.169
22	CJ Logistics	3.662
23	Burriss Logistics	3.629
24	Agility	3.576
25	Hub Group	3.573

Thứ hạng	Nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL	Doanh thu 2016 (triệu USD)
26	Hellmann Worldwide Logistics	3.443
27	IMPERIAL Logistics	3.352
28	Kerry Logistics	3.097
29	FedEx Trade Networks/SupplyChain Systems/GENCO	2.916
30	Ryder Supply Chain Solutions	2.659
31	Damco	2.500
32	Coyote Logistics	2.360
33	Total Quality Logistics	2.321
34	Sankyu	2.275
35	Schneider Logistics & Dedicated	2.125
36	Wincanton	1.720
37	Echo Global Logistics	1.716
38	Transportation Insight	1.710
39	APL Logistics	1.700
40	NNR Global Logistics	1.676
41	Mainfreight	1.640
42	Landstar	1.632
43	Transplace	1.620
44	Arvato	1.615
45	Americold	1.555
46	Fiege	1.550
47	Penske Logistics	1.500
48	Swift Transportation	1.431
49	Groupe CAT	1.328
50	NFI	1.250

Nguồn: www.logisticsmgmt.com

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2017**

LOGISTICS:
TỪ KẾ HOẠCH ĐẾN HÀNH ĐỘNG

Chịu trách nhiệm xuất bản:

Giám đốc - Tổng Biên tập
Nguyễn Minh Huệ

Biên tập

Lương Thị Ngọc Bích
Đông Thị Thu Thủy

Chế bản và trình bày bìa

Vương Nguyễn

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: 0243 934 1562 Fax: 0243 938 7164

Website: <http://nhaxuatbancongthuong.com>

Email: nxbct@moit.gov.vn

In 1000 cuốn, khổ 19x27 cm tại Công ty TNHH In và Thương mại Trần Gia

Địa chỉ: Số 14 ngõ 464 đường Âu Cơ, P. Nhật Tân, Q. Tây Hồ, TP. Hà Nội

Số xác nhận đăng kí xuất bản: 4214-2017/CXBIPH/01-130/CT

Số Quyết định xuất bản: 99/QĐ-NXBCT ngày 4 tháng 12 năm 2017

Mã số ISBN: 978-604-931-383-7

In xong và nộp lưu chiểu Quý IV năm 2017