

# Phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế

Nguyễn Mạnh Hà

Công ty Cổ phần Cảng Cần Thơ - Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam

Logistics là ngành đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và là ngành dịch vụ có nhiều tiềm năng đem lại giá trị gia tăng cao. Tuy nhiên, sự phát triển của ngành logistics ở nước ta hiện nay còn tồn tại một số hạn chế, cần phải có những giải pháp để phát triển trong bối cảnh hội nhập sâu rộng của nền kinh tế.

## 1. Mở đầu

Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Việt Nam được đánh giá là thị trường đầy tiềm năng và hấp dẫn cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics.

Chính phủ Việt Nam đã xác định logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Trong những năm qua, được sự quan tâm của Chính phủ cũng như những nỗ lực của cộng đồng doanh nghiệp, ngành logistics Việt Nam đã có những bước tiến đáng kể.

Trong xu thế hội nhập hiện nay, Việt Nam đã ký kết nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA) với các nước phát triển, trong đó có các FTA thế hệ mới tạo cơ hội cho tăng trưởng xuất khẩu, thì hạ tầng logistics hiện đại, phát triển sẽ là "bàn đạp" hỗ trợ tăng trưởng xuất nhập khẩu, đặc biệt là trong bối cảnh thế giới đang có nhiều bất ổn do dịch COVID-19, xung đột Nga - Ukraina, biến đổi khí hậu... việc giao thương, trao đổi lương thực, nguyên liệu sản xuất trở nên bức thiết hơn bao giờ hết. Hiện Việt Nam có 69 trung tâm logistics có quy mô lớn và vừa, phân bố tập trung ở một số khu công nghiệp. Tuy nhiên, theo số liệu từ Hiệp hội Doanh nghiệp logistics Việt Nam (VLA), hiện 90% các doanh nghiệp logistics đang hoạt động là doanh nghiệp Việt Nam, nhưng lại chỉ chiếm khoảng 30% thị phần, còn lại thuộc về các doanh nghiệp nước ngoài.

Việc đẩy mạnh phát triển dịch vụ Logistics sẽ giúp Việt Nam phát triển kinh tế và hội nhập sâu rộng hơn nữa vào nền kinh tế quốc tế.

## 2. Thực trạng phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam

### 2.1. Các kết quả đạt được

Theo báo cáo Logistics Việt Nam năm 2021 của Bộ Công Thương, ngành dịch vụ Logistics Việt Nam đã đạt được một số kết quả cụ thể như sau:

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

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

Xét theo phương thức vận chuyển, đường bộ vẫn là phương thức chiếm ưu thế khi chiếm 74,7% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa trong 9 tháng năm 2021, tiếp theo là đường thủy nội địa, chiếm 19,84%, đường biển chiếm 5,10%. Khối lượng vận chuyển bằng đường sắt và đường hàng không còn rất hạn chế, chiếm lần lượt 0,34% và 0,02% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển trong 9 tháng năm 2021. So với cùng kỳ năm 2020, 9 tháng năm 2021, vận chuyển đường sắt và đường biển tăng lần lượt 10% và 3,6% ngược lại vận chuyển đường thủy nội địa, đường bộ và đường hàng không giảm lần lượt 1%, 7,4% và 9,7%.

\* Dịch vụ kho bãi

Hiện nay, 53,7% doanh nghiệp dịch vụ logistics

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

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

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

#### \* Dịch vụ giao nhận

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

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

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

## 2.2. Một số tồn tại

Chi phí logistics của Việt Nam vẫn còn ở mức cao, chi phí Logistics so sánh với GDP của Việt Nam đang ở mức 16,80% so với bình quân thế giới là 10,70%. Tính trong ASEAN, Việt Nam cao hơn các nước Singapore đang ở mức 8,50%, Malaysia 13,00% và Thái Lan là 15,50%.

Bên cạnh đó, việc đẩy mạnh liên kết giữa các doanh nghiệp logistics với nhau, giữa doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu còn

yếu, chưa hình thành được mạng lưới các doanh nghiệp logistics Việt Nam có quy mô lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường, thúc đẩy ngành logistics phát triển...

Quá trình chuyển đổi số trong ngành logistic còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển; chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics còn yếu và thiếu, mới chỉ đáp ứng khoảng 10% nhu cầu của thị trường, chưa theo kịp sự phát triển của logistics thế giới. Ngoài ra, sự chuẩn bị về kiến thức, kỹ năng, thái độ cũng như trạng thái tâm lý của nhân lực logistics Việt Nam để sẵn sàng đón nhận làn sóng di chuyển lao động giữa các nước ASEAN cũng như tham gia các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới còn chưa cao. Trong khi đó, quy mô và tiềm lực về tài chính của các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn yếu, năng lực cạnh tranh còn thấp, việc tiến ra thị trường nước ngoài chưa đáng kể; nguồn nhân lực làm dịch vụ logistics thiếu cả về số lượng, chất lượng và tính chuyên nghiệp...

Nguyên nhân khiến ngành logistics Việt Nam phát triển chưa xứng tầm, đó là do sự thiếu hụt nguồn nhân lực logistics. Việc đào tạo chuyên sâu về logistics chưa được quan tâm đúng mức; quy mô đào tạo chưa đáp ứng được nhu cầu nhân lực logistics của doanh nghiệp. Cùng với đó, các quy định của pháp luật liên quan đến hoạt động dịch vụ logistics chưa đầy đủ, đồng bộ; Hầu hết các doanh nghiệp logistics có quy mô nhỏ cả về lao động, tài chính, kinh nghiệm hoạt động, chưa vươn ra được thị trường logistics quốc tế. Đặc biệt, việc chuyển đổi số trong các khâu của logistics còn hạn chế, chưa bắt kịp xu thế quốc tế, từ đó làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

## 3. Phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế

### 3.1. Xu hướng phát triển ngành Logistics

- Xu hướng phát triển công nghệ 4.0 và tự động hóa: Chuyển đổi số (số hóa) chuỗi cung ứng là việc ứng dụng các giải pháp công nghệ để tối ưu hóa quy trình cung ứng, giúp quá trình này diễn ra nhanh hơn, chủ động và đáp ứng được khối lượng giao dịch lớn hơn. Cụ thể là xây dựng các hệ thống IoT (internet of things) gồm nhiều thiết bị đầu cuối cho phép truyền dữ liệu trong toàn bộ hệ thống như cảng biển, kho bãi,... mà không cần nhập data đầu vào một cách thủ công.

Ngoài ra, nhiều doanh nghiệp trên thế giới đã ứng dụng các thành tựu như phương tiện tự động lái ứng dụng AI (AI self-driving vehicles), nền tảng công nghệ điện toán đám mây trong Logistics, Blockchain,... Tại Việt Nam, theo xu hướng phát triển ngành Logistics, nhiều doanh nghiệp chủ động

xây dựng nền tảng hệ sinh thái số và hệ thống ePORT giúp giải quyết nhanh chóng các hoạt động Logistics từ khai thác cảng cho tới giao nhận hàng hóa, dịch vụ, giải quyết hóa đơn – chứng từ,...

- Xu hướng phát triển của Logistics trong thương mại điện tử: Theo Báo cáo “Thương mại điện tử năm 2021: Thích ứng và nhanh chóng vượt trở ngại từ Covid-19” của Lazada Việt Nam, thị trường bán lẻ thương mại điện tử tại Việt Nam được dự báo tăng 300%, từ 13 tỷ USD năm 2021 lên 39 tỷ USD vào năm 2025. Trong đó, Logistics chính là yếu tố quan trọng mang đến sự tăng trưởng mạnh mẽ này. Quy trình giao nhận hàng hóa được tối ưu cả về chất lượng dịch vụ và thời gian chính là động lực tăng trưởng của thương mại điện tử.

Bên cạnh đó, xu hướng phát triển ngành Logistics gắn liền với mua sắm trực tuyến cũng chính là yếu tố khiến sự cạnh tranh giữa các nền tảng thương mại điện tử tại Việt Nam hiện nay trở nên hấp dẫn hơn bao giờ hết. Việc chủ động dịch vụ vận chuyển, xây dựng nền tảng công nghệ và hệ thống Logistics, mở rộng quy mô kho bãi, tăng điểm phân phối hàng hóa đã đáp ứng nhu cầu của người dùng, gia tăng trải nghiệm khách hàng. Từ đó, thúc đẩy khách hàng tiếp tục mua sắm trên các kênh trực tuyến.

- Xu hướng phát triển của Logistics xanh: Cùng với xu hướng phát triển bền vững, khái niệm Logistics xanh (Green Logistics) ngày càng được quan tâm. Logistics xanh được dùng để chỉ những chiến lược và phương thức quản trị các hoạt động phân phối có hiệu quả, từ đó nhằm giảm thiểu phát thải carbon, giảm tỷ trọng năng lượng không tái tạo (dầu mỏ, than đá, khí đốt), hạn chế ô nhiễm không khí và lãng phí tài nguyên thiên nhiên.

Trên thực tế, ngành Logistics chưa thể loại bỏ hoàn toàn năng lượng không tái tạo. Do đó, trong tương lai gần, xu hướng phát triển Logistics xanh tập trung vào việc tối ưu quy trình sản xuất, mua hàng, kho bãi và quản lý vận chuyển, từ đó giảm lãng phí nhiên liệu.

### **3.2. Một số khuyến nghị nhằm phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế**

Thứ nhất, tiếp tục đổi mới và nâng cao chất lượng công tác thể chế, nhất là việc thể chế hóa kịp thời các quan điểm, đường lối của Đảng về kinh tế đối ngoại để hoàn thiện các cơ chế chính sách và quy định pháp luật về logistics...

Thứ hai, đẩy mạnh chuyển đổi số và tăng cường ứng dụng những thành tựu của Cuộc cách mạng Công nghệ lần thứ Tư trong lĩnh vực logistics nhằm thúc đẩy tự động hóa tối đa các quy trình hoạt động, giúp hạn chế rủi ro, nâng cao hiệu suất và cải thiện

đáng kể hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng trong điều kiện nhân lực hạn chế và thị trường có nhiều biến động.

Thứ ba, triển khai các giải pháp nhằm phát triển đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, cảng biển, kho bãi; kết nối các phương thức vận tải; xúc tiến thành lập các khu thương mại tự do, tạo điều kiện cho các địa phương có lợi thế phát triển thành các trung tâm dịch vụ logistics lớn ...

Thứ tư, tập trung phát triển nguồn nhân lực logistics, nhất là nhân lực chất lượng cao, chuyên nghiệp theo các chuẩn mực quốc gia, khu vực và thế giới, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của hội nhập kinh tế quốc tế.

Thứ năm, tập trung triển khai thực hiện đồng bộ và hiệu quả các giải pháp về giảm chi phí, nâng cao hiệu quả logistics đã được đề ra tại các Quyết định 200/QĐ-TTg và Quyết định 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động logistics theo hướng giảm thiểu thủ tục kiểm tra tại khâu nhập khẩu, tăng cường hậu kiểm và minh bạch trong vấn đề thủ tục hải quan nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics Việt Nam phát triển.

## **4. Kết luận**

Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Chính vì vậy, đầu tư phát triển logistics sẽ tạo ra động lực lớn cho phát triển kinh tế của đất nước./.

### **Tài liệu tham khảo**

Bộ Công Thương (2021). Báo cáo Logistics Việt Nam 2021

Đình Lê Hải Hà (2013), Nghiên cứu về phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay. Luận án Tiến sĩ, Viện nghiên cứu Thương mại, Bộ Công Thương.

Đặng Đình Đào (2011), Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế, Đề tài nghiên cứu khoa học độc lập cấp Nhà nước. Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân.

Thủ tướng Chính phủ, Quyết định Số 200/QĐ-TTg phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, 14/02/2017.

Lê Xuân Trường (2014), “Nghiên cứu đề xuất giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp logistics Việt Nam”, Tạp chí Giao thông Vận tải, Tháng 3/2014.