

# Nghiên cứu những yếu tố tác động đến logistics trong xu thế tự do hóa kinh tế toàn cầu và sự bùng nổ của cuộc cách mạng công nghệ 4.0

■ **THS. LÂM PHẠM THỊ HẢI HÀ** - Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

**TÓM TẮT:** Những năm qua, hoạt động logistics Việt Nam phát triển nhanh cùng với sự gia tăng hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa. Theo công bố năm 2018 của Ngân hàng Thế giới (WB), Việt Nam đang xếp ở vị trí 39 với chỉ số LPI (Logistics performance index - chỉ số năng lực quốc gia về logistics) cải thiện đáng kể và được đánh giá là một trong những thị trường có hiệu suất dịch vụ logistics tốt hơn các thị trường có mức thu nhập tương đương. Logistics luôn có mối liên hệ mật thiết với các yếu tố biến động về kinh tế - xã hội và thương mại toàn cầu, hoạt động logistics Việt Nam cũng không nằm ngoài quy luật đó. Vì vậy, việc nghiên cứu những yếu tố tác động đến logistics trên thế giới trong thời gian tới có ý nghĩa rất quan trọng đối với những nhà hoạch định và thực thi chính sách về logistics của Việt Nam.

**TỪ KHÓA:** Yếu tố, tác động, logistics

**ABSTRACT:** In recent years, Vietnam's logistics activities have developed rapidly along with the increase in import and export activities. As announced in 2018 by the World Bank (WB), Vietnam is ranked 39th with LPI score (Logistics performance index) significantly improved and assessed as one of the markets with better logistics performance than comparable income markets. Logistics always has a close relationship with global economic - social and trade volatility factors, Vietnam Logistics activities are not outside that rule. Therefore, the study of factors affecting Logistics in the world in the coming time is very important for Vietnamese policy makers and implementers of Logistics policies.

**KEYWORDS:** Factor, affecting, logistics

khẩu đã chuyển sang cạnh tranh về tốc độ giao hàng, hợp lý hóa và giảm thiểu chi phí của quá trình phân phối. Logistics đã được chuyên môn hóa và phát triển trở thành ngành dịch vụ đóng vai trò quan trọng trong toàn bộ quá trình sản xuất, lưu thông, phân phối của nền kinh tế, đặc biệt trong giao thương quốc tế hiện nay. Do đó, việc nghiên cứu thực trạng hoạt động logistics Việt Nam, đánh giá phân tích các tác động đến hoạt động logistics trong thời gian tới có ý nghĩa rất quan trọng nhằm định hướng chiến lược phát triển logistics nói riêng và góp phần phát triển nhanh và bền vững kinh tế Việt Nam nói chung trong thời kỳ bùng nổ của cuộc cách mạng công nghệ 4.0 trên phạm vi thế giới.

## 2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

Theo đánh giá năm 2018 của WB, chỉ số LPI của Việt Nam đứng thứ 39 (trong tổng số 160 nước và vùng lãnh thổ). Trong khu vực ASEAN, Việt Nam xếp thứ 3 sau Singapore và Thái Lan. Tất cả các tiêu chí đánh giá LPI 2018 của Việt Nam đều tăng vượt bậc, trong đó có mức tăng cao nhất là năng lực chất lượng dịch vụ (xếp hạng 33, tăng 29 bậc) và khả năng theo dõi, truy xuất hàng hóa (xếp hạng 34, tăng 41 bậc). Các tiêu chí đánh giá tăng rất tốt là thông quan (xếp hạng 41, tăng 23 bậc), kết cấu hạ tầng logistics (xếp hạng 47, tăng 23 bậc). Các tiêu chí thời gian giao hàng (xếp hạng 40, tăng 16 bậc) và tiêu chí về vận chuyển hàng quốc tế xếp hạng 49, tăng 1 bậc so với năm 2016. Điều này phản ánh thực trạng về cải thiện năng lực của doanh nghiệp thông qua ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) trong lĩnh vực logistics, với tỷ lệ từ 15 - 20% vào năm 2015 - 2016 đã tăng lên 40 - 50% vào năm 2017 - 2018 (theo khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA). Kết quả này cho thấy sự nỗ lực rất lớn của các bộ, ngành, địa phương và cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.

**Bảng 2.1. Xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm**

Năm	Thứ hạng LPI	Điểm LPI	Hải quan	Hạ tầng	Vận tải quốc tế	Năng lực Logistics	Theo dõi và truy xuất	Thời gian
2007	53	2,89	2,89	2,5	3	2,8	2,9	3,22
2010	53	2,96	2,68	2,56	3,04	2,89	3,1	3,44
2012	53	3	2,65	2,68	3,14	2,68	3,16	3,64
2014	48	3,15	2,81	3,11	3,22	3,09	3,19	3,49
2016	64	2,98	2,75	2,7	3,12	2,80	2,84	3,5
2018	39	3,27	2,95	3,01	3,16	3,4	3,45	3,67

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Tốc độ phát triển bình quân hàng năm của ngành logistics Việt Nam khoảng 10 - 16% (năm 2018 tăng

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong năm 2018, nhờ triển khai quyết liệt và đồng bộ các giải pháp, kinh tế Việt Nam đã đạt được những thành tựu hết sức ấn tượng, tổng sản phẩm quốc nội (GDP) đạt mức tăng trưởng cao nhất trong 10 năm qua (đạt 7,08%). Cùng với sự phát triển của kinh tế, khoảng cách trong các lĩnh vực cạnh tranh truyền thống như chất lượng hàng hóa hay giá cả ngày càng thu hẹp. Để tăng lợi thế cạnh tranh cho sản phẩm, các nhà sản xuất, xuất

trường 12 - 14%), là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng đều và vững chắc trong thời gian qua.

Theo nghiên cứu gần đây nhất của Ngân hàng Thế giới (WB), chi phí logistics của Việt nam tương đương 20.9% GDP, đây là con số ở mức trung bình so với các nước đang phát triển có mức GDP tương đương, nhưng tỷ lệ này vẫn ở mức cao so với các nước phát triển, ví dụ: Trung Quốc khoảng 19%, Thái Lan khoảng 18%, Nhật Bản khoảng 11%, các nước thuộc khối EU khoảng 10%. Đồng thời, mức độ đóng góp cho GDP của logistics còn khá khiêm tốn (3 - 4%) trong khi chi phí lại cao hơn các quốc gia khác.

### **3. NHỮNG YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN LOGISTICS TRONG THỜI GIAN TỚI**

#### **3.1. Thiếu hụt lao động logistics và tự động hóa**

Nghiên cứu của Tập đoàn Tư vấn ARC mới đây đã dự báo tình trạng thiếu lao động lĩnh vực logistics trong năm 2020 và thời gian tới. Lao động vận tải có sự thiếu hụt ngày càng tăng do sự tăng trưởng nhanh chóng trong mua sắm trực tuyến đã tạo ra nhu cầu mạnh mẽ cho các tài xế giao hàng. Sự thiếu lao động đã gây ra tình trạng thiếu năng lực vận tải trên diện rộng. Xe tải không người lái là một trong những giải pháp lâu dài được đề xuất cho vấn đề này nhưng có nhiều giải pháp thiết thực hơn có thể được thực hiện ngay từ bây giờ.

Sự bùng nổ của thương mại điện tử cũng đang khiến lao động kho hàng trở nên vô cùng khan hiếm. Vì vậy, các nhà kho đang phải tăng cường áp dụng tự động hóa để đáp ứng các yêu cầu của người tiêu dùng. Các đặc điểm rất khác nhau của ngành thương mại điện tử ngày nay đang khiến các nhà bán lẻ và các hoạt động phân phối khác tìm kiếm các giải pháp thích ứng và có thể mở rộng hơn. Tuy nhiên, tự động hóa kho thường chỉ là một phần của giải pháp cho nhu cầu đáp ứng của doanh nghiệp và dự kiến sẽ chỉ giảm thiểu chứ không giải quyết được việc mất cân đối cung cầu lao động.

#### **3.2. Dữ liệu lớn và công nghệ chuỗi khối (blockchain)**

Nhu cầu về dịch vụ CNTT trong ngành công nghiệp logistics đã và đang tăng nhanh trong những năm gần đây khi nhiều công ty bắt đầu triển khai các nguồn lực CNTT trong hoạt động chuỗi cung ứng của họ. Xu hướng đó có thể tiếp tục trong thời gian tới khi các nhà nhập khẩu vừa và nhỏ khai thác sản phẩm này nhằm chống lại các đối tác lớn hơn bằng cách tận dụng dữ liệu lớn và công nghệ blockchain.

Việc thực hiện dữ liệu lớn sẽ dẫn đến chuỗi cung ứng an toàn hơn trên toàn cầu. Các nhà nhập khẩu vừa và nhỏ có thể kiểm soát được nhiều nhất từ công nghệ mới vì họ không có đủ nguồn lực để tạo ra chuỗi cung ứng an toàn nhưng sẽ có thể đưa vào các công ty vận tải cung cấp khả năng dữ liệu lớn cho khách hàng. Chuỗi cung ứng sẽ an toàn hơn, vì họ sẽ có khả năng liên lạc nhanh chóng với các nhà cung cấp toàn cầu và tự động hóa các nhiệm vụ để giảm thiểu lỗi của con người và loại bỏ giấy tờ.

Thời gian tới, các nhà xuất nhập khẩu vừa và nhỏ sẽ chọn sử dụng dữ liệu lớn khi vận chuyển hàng hóa trên toàn cầu. Chỉ cần nhấn nút, họ sẽ phê duyệt được thông

số kỹ thuật của lô hàng, xem hàng hóa được xếp dỡ, tình trạng hàng hóa, đọc nhiệt độ bên trong một container và theo dõi các mốc quan trọng như thủ tục hải quan, ngày đến và biến lại giao hàng. Việc áp dụng hàng loạt dữ liệu lớn sẽ là yếu tố thay đổi cuộc chơi trong lĩnh vực logistics.

Công nghệ blockchain sẽ tăng tính minh bạch cho các nhà xuất nhập khẩu vào năm 2019, thay thế việc cần thêm thời gian và nhân sự để ghi lại các giao dịch trong chuỗi cung ứng. Khi vận chuyển trên toàn cầu, có nhiều bên tham gia, vì vậy sẽ có lợi cho các chủ hàng để giảm thiểu sự gián đoạn thông tin, giảm giấy tờ cần thiết và duy trì quyền truy cập vào thông tin ban đầu mà không lo bị giả mạo trong và sau khi giao hàng. Ngoài ra, blockchain sẽ loại bỏ các khâu trung gian, vì nó cho phép giao tiếp trực tiếp giữa những người tham gia.

#### **3.3. Thanh toán an toàn hơn và giao dịch xuyên biên giới dễ dàng hơn**

Trong thời gian tới, công nghệ thanh toán mới sẽ tiếp cận ngành công nghiệp logistics trên quy mô rộng khắp, dẫn đến các giao dịch an toàn trên toàn cầu.

Xu hướng toàn cầu hóa của thập kỷ trước đối với việc sử dụng thẻ tín dụng và thẻ ghi nợ rộng rãi, cũng như giới thiệu tiền điện tử như một hình thức thanh toán thay thế. Đây là một trong những yếu tố góp phần tăng tốc độ hoạt động của chuỗi logistics toàn cầu. Hầu hết các chủ hàng sẽ chọn thanh toán cho lô hàng, hàng hóa bằng thẻ tín dụng hoặc thẻ ghi nợ lớn, vì các công ty vận chuyển hàng hóa và các trung gian khác bị áp lực phải cung cấp sự thuận tiện cho việc thanh toán. Điều này sẽ giúp tất cả mọi người, vì các nhà xuất nhập khẩu vừa và nhỏ sẽ linh hoạt thanh toán, trong khi các công ty vận tải có thể được thanh toán nhanh hơn.

Việc giới thiệu các loại tiền điện tử như bitcoin có thể được chấp nhận rộng rãi, dẫn đến thanh toán an toàn hơn với mục tiêu duy trì quyền riêng tư của khách hàng. Đối với ngành công nghiệp logistics, tiền điện tử sẽ giúp việc thanh toán xuyên biên giới, thanh toán quốc tế được thực hiện một cách dễ dàng và an toàn hơn.

#### **3.4. Ngành Logistics tiếp tục hợp nhất, chỉ để lại một vài hãng lớn**

Giai đoạn 2016 - 2018, sự phát triển bùng nổ trong lĩnh vực logistics đã dẫn đến việc hợp nhất các công ty vận tải lớn, kết quả là các chủ hàng ít có sự lựa chọn hãng vận chuyển hơn. Sự hợp nhất này sẽ tiếp tục tăng nhanh trong thời gian tới, có thể sẽ còn lại không quá 10 hãng lớn trong ngành vận tải biển. Việc tồn tại như một người giao hàng độc lập với một đội tàu chờ hàng ngày càng trở nên khó khăn hơn nên các công ty vận chuyển phải hợp tác và thành lập các liên minh vận chuyển. Theo xu thế hợp nhất, ba liên minh vận chuyển hàng đầu đã được hình thành với sự hợp nhất 11 hãng tàu vận chuyển lớn nhất (2M, Ocean Alliance và THE Alliance). Trong thời gian tới, nhiều liên minh có thể được hình thành, các hãng tàu có thể chuyển sang bắt đầu các liên minh mới hoặc hai liên minh có thể hợp nhất. Hợp nhất hơn nữa có thể có nghĩa là giá cước cao hơn do cạnh tranh ít hơn. Tuy nhiên, thông qua hợp nhất, các công ty vận chuyển sẽ cung cấp dịch vụ khách hàng tốt hơn và tăng cường năng lực vận chuyển.

### 3.5. Thay đổi hành vi của người tiêu dùng và thương mại điện tử

Sự hợp tác giữa các nhà bán lẻ, nhà sản xuất và các công ty logistics sẽ càng phổ biến hơn để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người tiêu dùng, đặc biệt là những người mua sắm luôn am hiểu công nghệ. Khách hàng thường mong muốn được đáp ứng nhu cầu nhanh, rẻ, chất lượng. Đây là căn nguyên đòi hỏi các công ty phải áp dụng cách tiếp cận đa kênh.

Lượng giao dịch đang dịch chuyển từ các cửa hàng bán lẻ vật lý sang các nền tảng trực tuyến và di động, khách hàng muốn thời gian giao hàng ngắn hơn, linh hoạt hơn và cá nhân hóa hơn từ các giao dịch thương mại điện tử. Giao hàng trong cùng ngày sẽ trở thành việc bình thường. Những giải pháp công nghệ như sử dụng máy bay không người lái hoặc tăng cường mạng lưới giao hàng, các kho sẽ di chuyển gần hơn với nhu cầu và được chia sẻ, tự động hóa cao. Trong đó, trí tuệ thông minh nhân tạo về dữ liệu sẽ là chìa khóa.

Rõ ràng, người tiêu dùng đang ngày càng ưu tiên các trải nghiệm hơn các tài sản - đó là lý do tại sao chúng ta đang thấy sự đột xuất sẵn sàng mới để tham gia vào nền kinh tế chia sẻ. Điều này tạo ra một tiềm năng rất lớn cho chuỗi cung ứng.

### 3.6. Tăng tốc thay đổi công nghệ

Trong những năm gần đây, các giải pháp công nghệ đã liên tục đổi mới và triển khai rộng rãi trong nhiều lĩnh vực kinh tế - xã hội. Đối với logistics, đổi mới công nghệ là một trong những yêu cầu cũng như thách thức để tương xứng với sự phát triển của khoa học công nghệ và đòi hỏi của ngành.

Thực tế cho thấy, tác động của Internet vạn vật (IoT) đối với logistics là rất đáng kể. Khi đó, các dịch vụ giao hàng sẽ hướng tới từng yêu cầu riêng của khách hàng và nâng cao hơn, việc theo dõi tình trạng lô hàng, quản lý kho bãi và dự đoán bảo trì sẽ được tối ưu hóa. Như vậy, IoT sẽ cho phép đổi mới hơn nữa với khả năng thay đổi căn bản thiết kế của các mô hình chuỗi cung ứng.

Phương tiện tự động với trí tuệ nhân tạo (AI), rô-bốt và tự động hóa quá trình rô-bốt (RPA) là những yếu tố thay đổi logistics bằng cách tiết kiệm thời gian, năng lượng và vật liệu, đồng thời cải thiện chất lượng, độ chính xác và tốc độ nhanh hơn. Hệ thống kho hàng tự động và sử dụng dữ liệu số sẽ ngày càng chiếm ưu thế hơn so với kho hàng truyền thống. Số hóa không chỉ khai sinh ra các công nghệ mới mà còn tạo cơ hội cho các thị trường khác nhau tận dụng cơ sở hạ tầng kỹ thuật số cho các mô hình kinh doanh kết nối đa tầng. Trong logistics, các mô hình kinh doanh dựa trên nền tảng số hóa có sức mạnh để loại bỏ trung gian, lập kế hoạch, điều phối và phù hợp với nhu cầu vận chuyển của từng người giao hàng với nhà vận chuyển - nhà sản xuất, nhà cung cấp và nhà bán lẻ giờ đây có thể giao tiếp và giao dịch kinh doanh trực tiếp với nhà vận chuyển trên nền tảng vận chuyển hàng hóa kỹ thuật số (Digital Freight Platforms - DFPs).

Những thị trường ảo mới cho vận chuyển hàng hóa cho phép các công ty vượt qua các nhà cung cấp dịch vụ

khác, giảm chi phí và tăng tính minh bạch. Chắc chắn sự phổ biến của các mô hình này sẽ làm cho những hãng lớn trong ngành phải suy nghĩ lại về cách tiếp cận của họ.

### 3.7. Đô thị hóa

Xu hướng đô thị hóa đang tạo ra mô hình nhu cầu tiêu dùng mới và điều này tác động mạnh mẽ đến logistics. Số lượng siêu đô thị đang tăng lên đều đặn, mỗi siêu đô thị có hơn 10 triệu dân. Sự mất cân đối giữa tăng trưởng nhu cầu lưu thông và hạ tầng đô thị sẽ gây nên nhiều khó khăn cho logistics tại các thành phố đông đúc, như tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm. Do đó, các doanh nghiệp logistics cần có các giải pháp giải quyết hiệu quả hơn bằng việc tăng cường mạng lưới giao hàng chặng cuối tại các đô thị. Kết quả của việc này sẽ là chất lượng cuộc sống tốt hơn cho cư dân đô thị và nâng cao năng suất và sản lượng kinh tế.

### 3.8. Thương mại toàn cầu, thuế quan và các hiệp định thương mại tự do

Trong thời gian qua, môi trường thương mại toàn cầu có sự thay đổi mạnh mẽ. Sự ra đời của Hiệp định Đối tác toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (Hiệp định CPTPP) - Hiệp định Thương mại tự do (FTA) thế hệ mới, bao gồm 11 nước thành viên tạo nên bước ngoặt mới trong quan hệ kinh tế quốc tế. Bên cạnh đó, nhiều mâu thuẫn về quan hệ thương mại đã phát sinh và tác động không tích cực đến môi trường kinh doanh quốc tế như: Xung đột thuế quan giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc, sự kiện Brexit đang diễn ra ở Anh. Kết quả của sự kiện đó có thể dẫn tới sự phân nhánh thương mại rộng khắp, bao gồm cả sự gián đoạn chuỗi cung ứng rộng hơn.

Trong môi trường kinh doanh nhiều biến động và tồn tại các yếu tố không chắc chắn, cách tiếp cận khôn ngoan nhất của các doanh nghiệp là cần đưa ra các quyết định một cách thận trọng trong bối cảnh môi trường thương mại thế giới đầy biến động khó lường.

## 4. KẾT LUẬN

Những kết quả đạt của ngành Logistics Việt Nam trong những năm qua và đặc biệt trong năm 2018 là rất đáng ghi nhận. Thành quả đó đạt được từ nỗ lực đóng góp của các cơ quan, ban, ngành từ Trung ương đến địa phương và các doanh nghiệp trong ngành. Mặc dù vậy, bên cạnh những kết quả đạt được, những chi phí cho dịch vụ logistics của Việt Nam vẫn còn cao và đóng góp của logistics vào GDP còn ở mức độ khiêm tốn.

Có nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan dẫn đến những tồn tại, hạn chế nêu trên. Những nguyên nhân có thể kể đến như: Sự chưa đồng bộ của kết cấu hạ tầng giao thông; văn bản QPPL điều chỉnh hoạt động logistics còn chưa rõ ràng, chồng chéo, tính nhất quán chưa cao; các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ còn nhỏ lẻ, hoạt động chủ yếu là làm đại lý hoặc đảm nhận từng công đoạn như là nhà thầu phụ trong dây truyền logistics cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế; doanh nghiệp sử dụng dịch vụ chưa đánh giá hết được tầm quan trọng của việc quản trị logistics và chuỗi cung ứng, kết quả là logistics thường được đồng nhất với việc vận tải đơn giản và việc thuê ngoài logistics vẫn chưa trở thành thói quen.

Logistics là một ngành luôn chịu tác động rất lớn của các yếu tố chính trị, thương mại toàn cầu, vì vậy ngoài việc phải vượt qua được những khó khăn, thách thức nội tại, ngành Logistics Việt Nam còn rất nhiều công việc phải làm mà một trong những việc đầu tiên cần thực hiện đó là phải phân tích, đánh giá được những yếu tố tác động đến logistics đang diễn ra trên thế giới để tìm ra những giải pháp phát triển phù hợp trong thời gian tới.

**Tài liệu tham khảo**

[1]. Clint Reiser (2019), *Supply Chain Trends to Watch in 2019*.

[2]. Haylle Sok (2018), *2019 Trends, Logistics and Strategies*.

[3]. Haylle Sok (2018), *Predictions For Technology Trends In Logistics In 2019*.

[4]. Sabine Mueller (2018), *Which Trends Will Change the Rules of Logistics in 2019*.

[5]. Sedat Saka (2018), *Four Ways Logistics Will Change In 2019*.

[6]. <https://vietnambiz.vn/xu-the-chu-dao-logistics-viet-nam-bung-no-logistics-trong-thuong-mai-dien-tu-tang-cuong-ma-nganh-115343.htm>.

**Ngày nhận bài: 25/02/2019**

**Ngày chấp nhận đăng: 16/3/2019**

**Người phản biện: TS. Hoàng Văn Lâm**

**TS. Nguyễn Mạnh Hùng**