

TRẦN THANH HẢI

HỎI ĐÁP VỀ



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

TRẦN THANH HẢI

HỎI ĐÁP
VỀ
LOGISTICS

(In lần thứ năm, có chỉnh lý và bổ sung)

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

LỜI GIỚI THIỆU

Logistics là một ngành dịch vụ mới, đang có những bước tăng trưởng mạnh mẽ, đóng góp quan trọng cho nền kinh tế và gắn liền với các hoạt động của ngành công thương.

Tại Việt Nam, logistics được Chính phủ đặc biệt quan tâm. Cùng với việc hoàn thiện thể chế pháp lý, chính sách, Chính phủ đang triển khai các nhiệm vụ nhằm cải thiện cơ sở hạ tầng, hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics nâng cao năng lực cạnh tranh và mở rộng thị trường, đẩy mạnh đào tạo, phát triển nhân lực cho ngành logistics, tăng cường nhận thức về logistics trong cộng đồng doanh nghiệp.

Tập sách nhỏ này ra đời nhằm giúp các cán bộ quản lý nhà nước, các doanh nghiệp và các tổ chức, cá nhân quan tâm đến logistics có thông tin cơ bản về lĩnh vực này, trên cơ sở đó tham gia công tác hoạch định chính sách, quản trị, điều hành doanh nghiệp một cách hiệu quả hơn.

Tập sách được trình bày một cách dễ hiểu, súc tích, đi thẳng vào những vấn đề đang được quan tâm để đem đến những thông tin thiết thực, bổ ích trong lĩnh vực logistics.

Tác giả xin gửi lời cảm ơn trân trọng đến các đồng nghiệp và anh chị em tại các Bộ ngành, hiệp hội, doanh nghiệp đã tham gia đóng góp để hoàn thiện tập sách này.

Trong quá trình biên soạn và xuất bản, mặc dù đã có nhiều cố gắng nhưng cuốn sách khó tránh khỏi những thiếu sót. Vì vậy rất mong nhận được ý kiến góp ý của bạn đọc để tập sách thêm hoàn thiện. Mọi ý kiến góp ý xin gửi qua Messenger tại địa chỉ messenger.com/t/thanhhai158.

TRẦN THANH HẢI

MỤC LỤC

Phần 1. KHÁI NIỆM VỀ LOGISTICS	17
1. Logistics là gì?	19
2. Trước đây đã có nhiều từ khác nhau để gọi như kho vận, tiếp vận, lưu vận, giao nhận,... tại sao bây giờ lại phải dùng từ logistics?	19
3. Luật Thương mại định nghĩa thế nào về logistics?	20
4. Luật pháp Việt Nam phân loại dịch vụ logistics thành những phân ngành nào?	20
5. Ngoài cách phân loại như trên, có thể phân loại các hoạt động logistics theo những tiêu chí nào nữa?	22
6. Trong quân đội, hoạt động hậu cần cũng được gọi là logistics, vậy có gì khác nhau giữa hậu cần trong quân đội với hoạt động kinh doanh logistics ngoài xã hội?	23
7. Vai trò của logistics đối với nền kinh tế nói chung?	24
8. Tại sao lại nói logistics có vai trò quan trọng trong nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp?	24
9. Phương châm của logistics là gì?	25
10. Có thể dựa trên những tiêu chí nào để đánh giá hiệu quả của hoạt động logistics?	25
11. Logistics 3PL là gì?	26
12. Có 1PL và 2PL không? Khác biệt giữa 2PL và 3PL là gì?	27
13. Logistics 4PL là gì?	27
14. Sau logistics 4PL là gì, đã có logistics 5PL chưa?	28
15. Hệ thống logistics quốc gia gồm những thành tố nào?	29
16. Chuỗi cung ứng là gì?	31
17. Quản lý chuỗi cung ứng cần lưu ý những gì?	31
18. Phân biệt giữa logistics và chuỗi cung ứng ở những điểm gì?	32
19. Logistics cung ứng và logistics phân phối có quan hệ thế nào với nhau?	32

20.	Logistics đâu vào và logistics đầu ra là gì?	34
21.	Thế nào là logistics thu hồi?	34
22.	Thế nào là dịch vụ logistics khép kín? Các doanh nghiệp Việt Nam đã đủ sức thực hiện dịch vụ logistics khép kín hay chưa?	35
23.	Logistics đô thị là gì? Có đặc điểm gì khác với logistics thông thường?	36
24.	Tại sao lại nói bưu chính cũng là một loại hình dịch vụ logistics?	36
25.	Dịch vụ khách hàng có được coi là một hoạt động logistics?	37
26.	Logistics có vai trò thế nào đối với ngành bán lẻ?	38
27.	Logistics hàng lạnh là gì?	38
28.	Các xu hướng phát triển chính của logistics hiện nay là gì?	39
29.	Tôi hay nghe nói đến thương mại xanh, công nghiệp xanh, vậy có khái niệm logistics xanh hay không?	40
30.	Tôi thường nghe nói đến chỉ số LPI, nhưng không biết chỉ số này nghĩa là gì, và dựa trên những tiêu chí nào?	41
31.	Chi phí logistics được tính toán như thế nào?	41
32.	Tại các văn bản, hội thảo, tôi thường nghe các chuyên gia nói đến "cắt giảm chi phí logistics". Theo tôi hiểu, chi phí logistics của doanh nghiệp chủ hàng chính là doanh thu của doanh nghiệp dịch vụ logistics, vậy cắt giảm chi phí logistics có phải là kim hamm sự phát triển của doanh nghiệp dịch vụ logistics hay không?	42
33.	Thuận lợi hóa thương mại có quan hệ thế nào với logistics?	45
34.	Sản xuất tinh gọn là gì?	46
35.	JIT là gì?	47
Phần 2. VẬN TẢI		49
36.	Tôi chưa phân biệt được logistics khác vận tải như thế nào? Hai khái niệm này có phải là một?	51
37.	Các phương thức vận tải hiện nay có đặc điểm gì, ưu điểm, nhược điểm như thế nào?	51

38. Tại sao cần có sự kết nối các phương thức vận tải?	52
39. Vận tải đa phương thức là gì?	53
40. Vận tải xuyên biên giới có ý nghĩa như thế nào?	53
41. Trong vận tải xuyên biên giới thì các hình thức giao nhận hàng hóa có thể diễn ra như thế nào?	54
42. Hệ thống ACTS là gì?	55
43. Container có vai trò thế nào trong logistics?	56
44. Theo tính năng sử dụng thì có thể phân loại container như thế nào?	57
45. Các ký hiệu, mã hiệu ghi ở vỏ container có ý nghĩa như thế nào?	58
46. Các chữ cái và con số trong số hiệu container có ý nghĩa gì?	60
47. Tại bến cảng tôi thấy có những container có tên khá lạ, không phải của các hãng tàu. Tại sao như vậy?	61
48. Bài container rỗng có chức năng gì?	62
49. Các container có thể chuyên chở bằng đường hàng không được không?	63
50. Reefer là gì?	64
51. TEU và DWT là gì?	64
52. Tại sao khi đề cập đến năng lực, độ lớn của một con tàu container, người ta thường dùng cả hai thông số TEU và DWT?	65
53. Rơ-mooc và sơ-mi rơ-mooc là loại phương tiện thế nào, khác nhau ở điểm gì?	65
54. Xin cho biết một số thông tin cơ bản về vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không?	66
55. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển khác nhau như thế nào?	67
56. Môi giới hàng hải và đại lý hàng hải khác nhau như thế nào?	68
57. Đại lý hàng hải khác doanh nghiệp giao nhận ở điểm nào?	69
58. Các hình thức thuê tàu có ưu điểm và nhược điểm gì?	70
59. Demurrage, Detention và Storage khác nhau như thế nào?	71
60. Vận đơn chủ và vận đơn nhà khác nhau như thế nào?	72
61. Từ góc độ chủ hàng, vận đơn nhà không phải là do hãng tàu cấp, vậy có rủi ro gì không? Tại sao người ta vẫn sử dụng vận đơn nhà?	73

62. Tàu Panamax là loại tàu như thế nào?	74
63. Tàu gom hàng là loại tàu gì?	75
64. Thời gian cắt máng là thời điểm nào?	75
65. Quyền vận chuyển nội địa là gì? Nếu một tàu thủy nước ngoài chở hàng từ Singapore ghé qua Cát Lái, sau đó chở hàng ra cảng Hải Phòng thì có được không?	75
66. Cần cẩu và các phương tiện bốc dỡ có ý nghĩa thế nào trong hoạt động logistics?	76
67. Các hãng vận tải đường biển lớn nhất thế giới là những hãng nào?	79

Phần 3. TRUNG TÂM LOGISTICS	81
68. Trung tâm logistics là gì? Tôi không phân biệt được trung tâm logistics với kho hàng, trung tâm phân phối.	83
69. Quy hoạch hiện nay về các trung tâm logistics là như thế nào?	84
70. Trung tâm logistics loại I, loại II được định nghĩa như thế nào?	85
71. Gần đây tôi nghe nói đến khái niệm logistics park. Nên hiểu khái niệm này như thế nào?	86
72. Dự trữ có ý nghĩa thế nào trong logistics?	86
73. Vai trò của kho trong hoạt động logistics là như thế nào?	87
74. Trung tâm phân phối khác gì với một nhà kho thông thường?	88
75. Tại sao cần có kho lạnh?	88
76. Cảng cạn là gì? Cảng cạn và điểm thông quan hàng hóa có phải là một?	89
77. Việt Nam có bao nhiêu cảng cạn, điểm thông quan hàng hóa?	90
78. Kho hàng không kéo dài là như thế nào?	92
79. Kho ngoại quan là gì?	92
80. Kho bảo thuế là gì?	94
81. Khu thương mại tự do khác gì với kho ngoại quan?	94
82. FCL, LCL nghĩa là gì?	94
83. Kho hàng lẻ (CFS) là gì?	95
84. CY/CFS nghĩa là gì?	95

85. Thế nào là cross-docking?	96
86. Những loại hàng hóa nào có thể sử dụng phương pháp cross-docking?	97
87. Thế nào là drop shipping?	97
88. TMS và WMS là gì?	98
89. Hàng hóa trong logistics được phân loại như thế nào?	99
90. Thế nào là hàng quá khổ?	10
91. Hàng dự án là loại hàng hóa như thế nào, có điểm gì đặc biệt?	10
92. Hàng hóa như thế nào được gọi là hàng hóa đặc biệt?	102
93. Hàng nguy hiểm được phân loại như thế nào?	102
94. Hàng hóa thế nào gọi là hàng tiêu dùng nhanh?	103
95. Các loại bao bì có vai trò thế nào trong logistics?	104

Phần 4. GIAO NHẬN

Phần 4. GIAO NHẬN	105
96. Giao nhận có vai trò như thế nào?	107
97. Vai trò của cơ quan hải quan là như thế nào?	108
98. Kiểm tra chuyên ngành là gì, tại sao lại có tác động đến ngành logistics?	109
99. Mã HS là gì?	110
100. Nguyên tắc phân loại và cấu trúc của HS như thế nào?	111
101. AHTN là gì và có vai trò thế nào đối với Việt Nam?	113
102. Cơ chế một cửa quốc gia của Việt Nam đã được triển khai như thế nào?	113
103. Tình hình triển khai Cơ chế một cửa ASEAN đã đến đâu rồi?	115
104. Chứng từ là gì? Có những loại chứng từ nào?	116
105. Hợp đồng là gì?	116
106. Hóa đơn tạm tính khác hóa đơn thương mại như thế nào?	118
107. Quy trình thanh toán bằng thư tín dụng diễn ra như thế nào?	119
108. Thư tín dụng trả ngay khác với thư tín dụng trả chậm như thế nào?	120
109. Incoterms là gì? Incoterms có ý nghĩa thế nào với người làm logistics?	121
110. Tôi hay nghe đến FOB và CIF - các thuật ngữ này có nghĩa là gì?	123

111. Tại sao có chủ trương không nên "mua CIF, bán FOB"?	124
112. Có cách nào để tóm tắt và phân biệt được các phương thức trong Incoterms một cách dễ hiểu không?	124
113. Quy tắc xuất xứ là gì? Tại sao cần có giấy chứng nhận xuất xứ?	126
114. Ở Việt Nam hiện đang có những loại giấy chứng nhận xuất xứ nào?	127
115. Tự chứng nhận xuất xứ là gì? Việt Nam có cho phép tự chứng nhận xuất xứ không?	129
116. Giấy chứng nhận lưu hành tự do có tác dụng gì? Doanh nghiệp xuất khẩu xin giấy này ở đâu?	130
117. Hợp pháp hóa lãnh sự là gì?	131
118. Các loại phí phải thu trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu là những gì?	132
119. Vai trò của trọng tài khác với tòa án như thế nào?	133
120. Bảo hiểm có vai trò như thế nào trong logistics?	134
121. Giám định là gì?	135
122. Tại sao giám định cũng được coi là một phần của logistics?	136
123. Tại sao cần có giám định trước khi xếp hàng?	136
124. Tại sao nên xác định trước mã số, xuất xứ, trị giá hải quan?	137
125. Điều khoản bất khả kháng là gì?	138

Phần 5. CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VÀ HỢP TÁC QUỐC TẾ VỀ LOGISTICS	139
126. Quá trình hình thành ngành logistics ở Việt Nam diễn ra như thế nào?	141
127. Lịch sử quản lý nhà nước và kinh doanh logistics ở Việt Nam diễn ra như thế nào?	142
128. Tại sao phải xây dựng Kế hoạch hành động về nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics?	143
129. Quan điểm của ngành logistics trong những năm sắp tới là như thế nào?	144
130. Mục tiêu của ngành logistics trong những năm sắp tới là như thế nào?	145
131. Nội dung cơ bản của Kế hoạch hành động này là gì?	145

132. Doanh nghiệp logistics trong nước có thể tận dụng được những gì từ Kế hoạch hành động này?	146
133. Kế hoạch hành động đề ra nhiều nhiệm vụ như vậy, kinh phí thực hiện sẽ như thế nào?	147
134. Hiện nay, dịch vụ logistics ở Việt Nam đang được quy định, điều chỉnh trong những văn bản pháp luật chủ yếu nào?	147
135. Việt Nam xếp hạng bao nhiêu về năng lực logistics?	148
136. Kế hoạch cải thiện chỉ số LPI của Việt Nam bao gồm những nội dung gì?	148
137. Việt Nam có kế hoạch phát triển logistics xanh trong 5 năm tới hay không? Nếu có thì nên tập trung vào mục tiêu/lĩnh vực nào trước?	151
138. Hoạt động liên kết, hợp tác của Việt Nam với các nước trong lĩnh vực logistics và vận tải hàng hóa là như thế nào?	151
139. Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế có tác động như thế nào đến logistics?	152
140. Hiệp định Thuận lợi hóa thương mại của WTO đề cập những nội dung gì?	153
141. Tổ chức nào về logistics là lớn nhất trên thế giới?	154
142. Trong khu vực ASEAN có tổ chức nào hoạt động về lĩnh vực logistics không?	155
143. IATA là tổ chức gì?	155
144. Các mạng lưới quốc tế logistics là gì, có khác gì với các tổ chức quốc tế về logistics? Tham gia mạng lưới có lợi ích gì?	156
145. Xin cho biết một số mạng lưới logistics phổ biến trên thế giới và mức phí tham gia.	157
146. Thế nào là cơ chế tạm quản? Việt Nam đã tham gia Công ước Istanbul hay chưa?	158

Phần 6. DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS

161

147. LSP là ai?	163
148. Chủ hàng là ai?	163
149. Việt Nam có bao nhiêu doanh nghiệp dịch vụ logistics?	164

150. Đâu là những điểm yếu mà doanh nghiệp logistics Việt Nam cần khắc phục?	165
151. So với doanh nghiệp FDI thì doanh nghiệp logistics Việt Nam có lợi thế gì? Hạn chế gì?	165
152. Kế hoạch hành động về Logistics có một nhiệm vụ về hỗ trợ xây dựng những tập đoàn mạnh về logistics. Tại sao lại có nhiệm vụ này?	166
153. Việc xây dựng doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu tại Việt Nam phải dựa trên những tiêu chí gì và bằng cách nào?	167
154. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics ra đời từ khi nào, có bao nhiêu hội viên?	168
155. Điều kiện để được kinh doanh dịch vụ logistics là những gì?	168
156. Nhà đầu tư nước ngoài khi tham gia kinh doanh dịch vụ logistics phải đáp ứng những điều kiện gì?	169
157. Nhà đầu tư nước ngoài khi tham gia kinh doanh dịch vụ logistics thuộc nhóm dịch vụ vận tải phải đáp ứng những điều kiện gì?	170
158. Nhà đầu tư nước ngoài có bị hạn chế gì trong trường hợp kinh doanh dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật?	170
159. Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế khác nhau thì xử lý thế nào?	171
160. Thế nào là giới hạn trách nhiệm? Nếu quá trình cung cấp dịch vụ logistics bao gồm nhiều công đoạn thì trách nhiệm của doanh nghiệp dịch vụ logistics được giới hạn đến đâu?	171
161. Quy định của pháp luật Việt Nam về giới hạn trách nhiệm trong cung cấp dịch vụ logistics như thế nào?	172
162. Điều kiện để tham gia kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế là gì?	172
163. Những rủi ro lớn nhất đối với dịch vụ logistics trong trường hợp doanh nghiệp Việt Nam thực hiện các hợp đồng logistics xuyên biên giới là gì?	173
164. Xu hướng đầu tư trong lĩnh vực logistics ở Việt Nam hiện nay là như thế nào?	173
165. Nhà nước có chủ trương khuyến khích thu hút FDI vào dịch vụ logistics hay không và nếu có thì tình hình và xu hướng như thế nào?	174
166. 10 công ty logistics lớn nhất thế giới là những công ty nào?	175

-
167. Các công ty nước ngoài đang hoạt động ở Việt Nam bao gồm những công ty nào? 175

Phần 7. CÔNG NGHỆ, ĐÀO TẠO

177

168. Công nghiệp 4.0 là gì, và có tác động thế nào đến ngành logistics? 179
169. Công dụng của mã vạch là gì? 180
170. Công nghệ RFID là gì và có ứng dụng thế nào trong hoạt động logistics? 180
171. Gần đây tôi được nghe nói về blockchain. Xin hỏi blockchain là gì, có ứng dụng thế nào trong logistics? 181
172. Truy xuất nguồn gốc là gì, và có liên hệ thế nào với logistics? 182
173. Truy xuất vị trí trong logistics là thế nào? 183
174. Sàn giao dịch vận tải có chức năng gì? 183
175. Sàn giao dịch vận tải ở Việt Nam có triển vọng như thế nào? 184
176. Thương mại điện tử và logistics có mối liên hệ như thế nào? 186
177. Sự phát triển của thương mại điện tử ở Việt Nam có đem lại cơ hội và khả năng hợp tác nào với logistics hay không? 187
178. Giao hàng chặng cuối là gì? 188
179. Có giao hàng chặng cuối thì có giao hàng chặng đầu hay chặng giữa hay không? 188
180. Trung tâm hoàn thiện đơn hàng là gì? 190
181. e-logistics là gì? Có phải là logistics phục vụ cho thương mại điện tử? 191
182. Điểm mạnh và điểm yếu của nguồn nhân lực Việt Nam trong lĩnh vực logistics hiện nay như thế nào? 191
183. Hiện nay đang có các cơ sở nào ở cấp đại học đào tạo chuyên sâu về logistics? 193
184. Các cơ sở đào tạo nghề của Việt Nam đã có đào tạo về ngành nghề, nghiệp vụ logistics chưa? 193
185. Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam đã triển khai những hoạt động gì? 194
-

Phần 8. LOGISTICS TẠI CÁC ĐỊA PHƯƠNG

197

186. Việt Nam có những lợi thế gì để phát triển dịch vụ logistics? 199
187. Việt Nam có thể tận dụng vị trí địa lý để phát triển dịch vụ logistics như thế nào? 199
188. Thực trạng và tiềm năng phát triển logistics của khu vực Đồng bằng Bắc Bộ như thế nào? 201
189. Khu vực biên giới phía Bắc có thể phát triển logistics theo hướng nào? 202
190. Khu vực ven biển Miền Trung có khả năng phát triển logistics được không? 202
191. Khu vực Đông Nam Bộ có vị trí, vai trò như thế nào đối với sự phát triển dịch vụ logistics của đất nước? 203
192. Khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long có những đặc điểm gì thuận lợi và khó khăn đối với hoạt động logistics? 204
193. Đồng bằng Sông Cửu Long có khả năng xây dựng cảng biển quốc tế để góp phần phát triển logistics tại khu vực này hay không? 205
194. Kênh Quan Chánh Bố có vai trò thế nào trong hoạt động logistics ở vùng Đồng bằng Sông Cửu Long? 207
195. Được biết vận tải xuyên biên giới tại khu vực phía Bắc có tiềm năng rất lớn, tại sao hoạt động này vẫn chưa thực sự phát triển? 207
196. Vận tải xuyên biên giới với Lào và Campuchia thực hiện như thế nào? 209
197. Thực trạng hệ thống hạ tầng và vận tải đường bộ của Việt Nam hiện nay như thế nào? 209
198. Thực trạng hệ thống hạ tầng và vận tải đường sắt của Việt Nam hiện nay như thế nào? 210
199. Cơ sở vật chất của ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay thế nào? 212
200. Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay phát triển như thế nào? 213
201. Được biết thời gian vừa qua hoạt động của các tàu pha sông biển đang tăng trưởng khá mạnh. Sự phát triển của loại hình này có tác động thế nào? 215
202. Ngành logistics hàng không Việt Nam có những thông tin gì đáng lưu ý? 216

203. Tại sao Tân Sơn Nhất có lưu lượng hàng hóa lớn hơn Nội Bài mà cho đến nay lại không có kho hàng không kéo dài?	218
204. Các phương thức vận tải tại Việt Nam có thị phần ra sao?	218
205. Nguyên nhân của tình trạng mất cân đối giữa các phương thức vận tải là gì? Có phải là do đầu tư không cân đối giữa các loại hình vận tải?	219
206. Giải pháp để hài hòa, cân đối giữa các phương thức vận tải, tránh phát triển nóng và tận dụng hết năng lực của mỗi phương thức là gì?	220
207. Lợi thế của Hải Phòng đứng từ góc độ logistics là như thế nào?	221
208. Thời gian qua tình trạng thu phí ở một số cảng biển Việt Nam có tình trạng thu quá cao, thu một cách vô lý, gây ảnh hưởng đến hoạt động của chủ hàng và năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu. Chính phủ đã có biện pháp gì khắc phục vấn đề này?	223

Phần 9. CÁC VẤN ĐỀ KHÁC

209. Sáng kiến "Vành đai và Con đường" của Trung Quốc là gì? Sáng kiến này có tác động thế nào đến Việt Nam?	227
210. Diễn đàn Logistics Việt Nam do cơ quan nào tổ chức và hướng tới mục tiêu gì?	227
211. Cổng thông tin Thương mại Việt Nam cung cấp những thông tin gì cho người làm logistics?	229
212. Trang thông tin Logistics Việt Nam cung cấp những thông tin gì cho người làm logistics?	230

TÀI LIỆU THAM KHẢO

PHỤ LỤC

Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng 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	234
---	-----

Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18 tháng 7 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông	238
--	-----

Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26 tháng 3 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Công Thương ban hành Kế hoạch cải thiện chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam	249
---	-----

PHÂN CÔNG CÁC NHIỆM VỤ THEO CƠ QUAN CHỦ TRỊ

256

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 1	Một cách phân loại tổng quát về logistics	23
Hình 2	Hệ thống logistics quốc gia	30
Hình 3	Quan hệ giữa logistics cung ứng, logistics sản xuất và logistics phân phối	33
Hình 4	Máy bay của một hãng logistics nước ngoài tại sân bay Nội Bài	45
Hình 5	Logistics trong nội bộ doanh nghiệp giúp nâng cao năng suất, tiết kiệm chi phí	47
Hình 6	Một số loại container đặc thù	58
Hình 7	Các ký hiệu, mã hiệu thông dụng của container	59
Hình 8	Container hàng không của Vietnam Airlines	63
Hình 9	Phương tiện bốc dỡ, nâng hạ là một thành phần không thể thiếu của logistics	78
Hình 10	Trung tâm logistics của U&I Logistics đặt tại tỉnh Bình Dương	85
Hình 11	Kho hàng hiện đại là trung tâm của chuỗi logistics	87
Hình 12	Vận chuyển cánh quạt của trạm phát điện gió trên đường bộ	101
Hình 13	Ký hiệu các loại hàng nguy hiểm	103
Hình 14	Một phiên họp của Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại	114
Hình 15	Quy trình thanh toán bằng thư tín dụng	120
Hình 16	Tóm tắt về các phương thức trong Incoterms 2020	125
Hình 17	Tàu vào làm hàng tại cảng CMIT (Bà Rịa - Vũng Tàu)	163
Hình 18	Trang chủ của sàn giao dịch vận tải Bonbon24h	186
Hình 19	Dây chuyền phân loại hàng hóa của Lazada Express là một phần trong việc hoàn thiện đơn hàng đặt mua trên trang lazada.vn	190
Hình 20	Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam	195
Hình 21	Diễn đàn Logistics Việt Nam là nơi cập nhật những thông tin mới nhất về logistics	213
Hình 22	Đầu tư vào các phương thức vận tải tại Việt Nam	220
Hình 23	Trang thông tin điện tử www.logistics.gov.vn	230

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1	Các yếu tố cấu thành chi phí logistics của Hàn Quốc	43
Bảng 2	Các doanh nghiệp đăng ký chủ sở hữu container tại Việt Nam	61
Bảng 3	Các hãng vận tải biển lớn nhất thế giới	79
Bảng 4	Các cảng cạn, ICD tại Việt Nam	91
Bảng 5	Một số Mẫu C/O phổ biến tại Việt Nam	128
Bảng 6	Xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm	148
Bảng 7	Các công ty logistics lớn nhất thế giới	175
Bảng 8	Một số công ty logistics quốc tế có mặt tại Việt Nam	176
Bảng 9	Các cuộc cách mạng công nghiệp	179
Bảng 10	Các sàn giao dịch vận tải của Việt Nam	185
Bảng 11	Thị phần các phương thức vận tải tại Việt Nam	219
Bảng 12	Các kỳ tổ chức Diễn đàn Logistics Việt Nam	228

PHẦN I

KHÁI NIỆM VỀ LOGISTICS

1. Logistics là gì?

Logistics là tập hợp các hoạt động nhằm đảm bảo cung cấp các thành phần cần thiết cho hoạt động sản xuất, kinh doanh, tiêu dùng hàng hóa một cách kịp thời, hiệu quả.

Đối tượng của logistics trước đây chỉ là hàng hóa, sản phẩm hữu hình. Tuy nhiên, hiện nay người ta cũng sử dụng logistics cho cả những đối tượng như dịch vụ, thông tin, năng lượng...

Về phía người quản lý, logistics luôn gắn với việc phải lựa chọn phương án tối ưu nhằm kiểm soát hiệu quả về thời gian và chi phí trong suốt quá trình hàng hóa lưu thông.

2. Trước đây đã có nhiều từ khác nhau để gọi như kho vận, tiếp vận, lưu vận, giao nhận,... tại sao bây giờ lại phải dùng từ logistics?

Hoạt động logistics theo sát suốt quá trình sản xuất, kinh doanh, tiêu dùng một sản phẩm. Quá trình đó có thể bao gồm những hoạt động sau:

- Vận chuyển
- Lưu kho
- Sơ chế, bảo quản
- Phân chia, bao gói sản phẩm
- Thực hiện các thủ tục để sản phẩm có thể lưu chuyển từ địa điểm này đến địa điểm khác

Những từ như kho vận, tiếp vận, lưu vận, giao nhận, ... chỉ phản ánh được một phần trong quá trình nói trên, không thể hiện được rõ logistics là quá trình xuyên suốt, tích hợp của nhiều công đoạn. Vì vậy, việc sử dụng từ logistics là hợp lý hơn cả. Luật Thương mại 2005 đã chính thức sử dụng logistics trong văn bản pháp luật của Nhà nước.

Trong tiếng Việt, cũng đã có những trường hợp tương tự, sử dụng từ nguyên nghĩa tiếng nước ngoài sẽ đem lại ý nghĩa rõ hơn là dịch sang tiếng Việt, ví dụ marketing, PR.

3. Luật Thương mại định nghĩa thế nào về logistics?

Điều 233 Luật Thương mại định nghĩa: "Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao".

Như vậy, nội dung Điều 233 nói trên vừa định nghĩa thông qua việc liệt kê một số hoạt động điển hình của logistics, vừa nhấn mạnh vào tính chất dịch vụ của hoạt động này khi một doanh nghiệp đứng ra nhận làm các công việc đó để hưởng thù lao từ doanh nghiệp có hàng hóa.

Định nghĩa như trên là phù hợp trong bối cảnh Luật Thương mại khi Luật này cũng quy định logistics tương tự với các dịch vụ khác như môi giới, nhượng quyền, giám định, đại lý, gia công.

4. Luật pháp Việt Nam phân loại dịch vụ logistics thành những phân ngành nào?

Trước đây, theo Nghị định 140/2007/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 5/9/2007, dịch vụ logistics được phân loại như sau:

1. Các dịch vụ logistics chủ yếu, bao gồm:

- Dịch vụ bốc xếp hàng hoá, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;
- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;
- Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa;
- Dịch vụ bổ trợ khác, bao gồm cả hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách hàng trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi mốt và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

2. Các dịch vụ logistics liên quan đến vận tải, bao gồm:

- Dịch vụ vận tải hàng hải;
- Dịch vụ vận tải thuỷ nội địa;
- Dịch vụ vận tải hàng không;
- Dịch vụ vận tải đường sắt;
- Dịch vụ vận tải đường bộ.
- Dịch vụ vận tải đường ống.

3. Các dịch vụ logistics liên quan khác, bao gồm:

- Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật;
- Dịch vụ bưu chính;
- Dịch vụ thương mại bán buôn;
- Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng;
- Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

Hiện nay, theo Nghị định 163/2017/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 30/12/2017, dịch vụ logistics được phân loại như sau:

1. Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
2. Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
3. Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
4. Dịch vụ chuyển phát.
5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.
6. Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).
7. Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.

8. Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.
9. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.
10. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.
11. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.
12. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.
13. Dịch vụ vận tải hàng không.
14. Dịch vụ vận tải đa phương thức.
15. Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.
16. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

Ngoài các dịch vụ trên, nếu có các dịch vụ khác mà thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại thì cũng được coi là dịch vụ logistics.

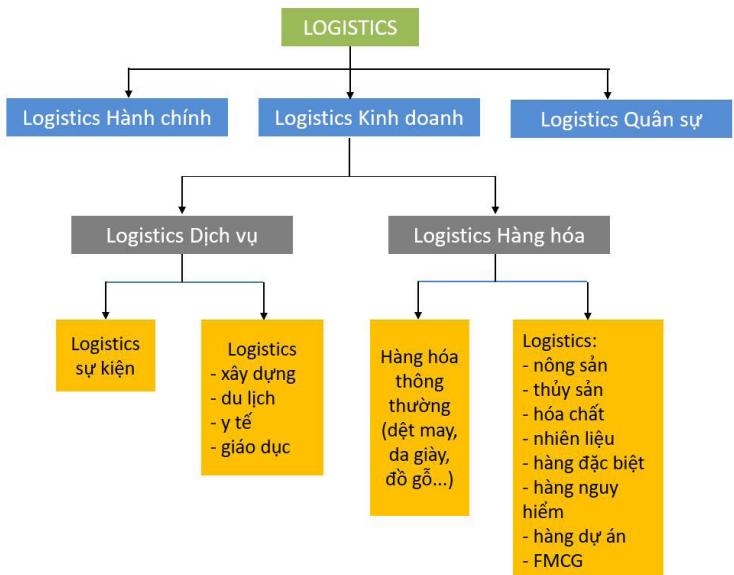
5. Ngoài cách phân loại như trên, có thể phân loại các hoạt động logistics theo những tiêu chí nào nữa?

Về phạm vi, logistics có thể chỉ bao gồm các hoạt động trong nội bộ một doanh nghiệp, hoặc các hoạt động giữa doanh nghiệp với các chủ thể khác (doanh nghiệp đối tác, khách hàng cá nhân).

Có hoạt động logistics chỉ diễn ra trong một nhà máy, một khu công nghiệp hay từ tỉnh này sang tỉnh khác, có hoạt động mang tính quốc tế, khởi đầu từ một châu lục này và kết thúc ở một châu lục khác.

Về loại hình, có doanh nghiệp tự cung (doanh nghiệp tự cung cấp dịch vụ logistics cho chính mình), hoặc doanh nghiệp dịch vụ (doanh nghiệp chuyên cung cấp dịch vụ logistics cho doanh nghiệp khác).

Một số cách phân loại khác sẽ được trình bày tiếp ở những câu dưới đây.



Hình 1: Một cách phân loại tổng quát về logistics

6. Trong quân đội, hoạt động hậu cần cũng được gọi là logistics, vậy có gì khác nhau giữa hậu cần trong quân đội với hoạt động kinh doanh logistics ngoài xã hội?

Hoạt động hậu cần trong quân đội cung cấp thức ăn, quần áo, đồ dùng nhằm bảo đảm đời sống vật chất và tinh thần cho bộ đội, mặt khác cũng cung cấp phương tiện, trang bị, thiết bị, khí tài, vũ khí, đạn dược để đảm bảo khả năng chiến đấu của bộ đội.

Trong lịch sử, chiến dịch giải phóng Thăng Long một cách thần tốc của quân Tây Sơn là một minh họa điển hình của logistics. Bằng cách bố trí từng tổ ba người, trong đó hai người thay nhau cặng một người, vừa hành quân vừa nấu cơm, đội quân Tây Sơn đã hành quân thần tốc, tạo nên sức mạnh bất ngờ đánh tan quân Thanh vào mùa xuân Kỷ Dậu 1789.

Hoạt động kinh doanh logistics ngoài xã hội nhằm cung cấp nguyên liệu, vật tư, thành phẩm đến các doanh nghiệp khác hoặc đến người tiêu dùng để đáp ứng nhu cầu của các chủ thể này.

Điểm khác nhau ở đây là hoạt động hậu cần trong quân đội mang tính mệnh lệnh, thực hiện theo chỉ đạo chặt chẽ của một cơ quan chỉ huy, chủng loại hàng hóa không đa dạng nhưng có số lượng lớn, và không nhằm mục đích lợi nhuận. Kinh doanh logistics có sự tham gia của rất nhiều doanh nghiệp dựa trên quan hệ dân sự thuận mua vừa bán, chủng loại hàng hóa rất phong phú với số lượng từ rất nhỏ đến rất lớn, kết quả của những hoạt động đó là nhằm đem lại lợi nhuận cho các bên tham gia.

Nhin rộng ra, không chỉ trong quân sự hay kinh doanh mà bất cứ công việc nào đều đòi hỏi sự tính toán, cân nhắc để sử dụng các nguồn lực sẵn có một cách tối ưu, đem lại kết quả tốt nhất với chi phí thấp nhất. Đó cũng chính là vai trò của logistics. Ví dụ, để tổ chức một hội nghị, bên cạnh việc đề ra mục tiêu cần giải quyết, chương trình nghị sự, thành phần tham dự thì các việc như lựa chọn địa điểm, chuẩn bị trang thiết bị âm thanh, trình chiếu, gửi giấy mời, đôn đốc xác nhận, đón tiếp đại biểu, kiểm soát thời gian trình bày... chính là một hình thức logistics.

7. Vai trò của logistics đối với nền kinh tế nói chung?

Nếu nền kinh tế là một bộ máy thì có thể ví logistics như dầu bôi trơn cho bộ máy đó vận hành được thông suốt, đạt được công suất lớn nhất với chi phí nhiên liệu ít nhất và độ bền bỉ cao nhất.

Nếu không có vai trò của logistics, nền kinh tế sẽ hoạt động giảm hiệu quả đáng kể, thậm chí trong một số ngành, một số nơi sẽ bị rối loạn hoặc ngừng hoạt động.

Ở nền kinh tế tiểu thủ công nghiệp, làm ăn nhỏ lẻ thì logistics không có tác dụng nhiều. Nền kinh tế có mức độ công nghiệp hóa, hiện đại hóa càng cao thì vai trò của logistics càng lớn.

Ở một số quốc gia và vùng lãnh thổ như Singapore, Hong Kong, Hà Lan, logistics là một động lực chính của nền kinh tế, đóng góp đáng kể vào GDP.

8. Tại sao lại nói logistics có vai trò quan trọng trong nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp?

Sức cạnh tranh của doanh nghiệp là phạm trù tổng hợp của nhiều yếu tố, trong đó có những yếu tố bên ngoài như thể chế pháp luật, môi trường kinh

doanh, vai trò hỗ trợ của Nhà nước... và những yếu tố bên trong, nội tại của doanh nghiệp.

Những yếu tố nội tại thường được nói đến là chất lượng nguồn nhân lực, chi phí lao động, chất lượng sản phẩm. Trong khi chi phí lao động chỉ ngày càng tăng chứ không giảm, chất lượng sản phẩm muốn nâng cao phải đòi hỏi nhiều tiền để đầu tư, chất lượng nguồn nhân lực cần có thời gian để nâng lên thì một phương thức khác là thông qua việc tổ chức lại quy trình làm việc, sản xuất, các giảm các chi phí không cần thiết, hay nói cách khác là vận dụng logistics trong hoạt động của doanh nghiệp.

Trong bối cảnh tự do hóa thương mại, cạnh tranh giữa các quốc gia và doanh nghiệp ngày càng gay gắt do việc dỡ bỏ các hàng rào thuế quan và phi thuế quan cũng như sự có mặt của các doanh nghiệp nước ngoài tham gia thị trường, logistics chính là một công cụ giúp doanh nghiệp tạo ra lợi thế riêng của mình để tăng sức cạnh tranh, vượt qua đối thủ bằng việc cắt giảm chi phí và thỏa mãn tối đa nhu cầu của khách hàng.

9. Phương châm của logistics là gì?

Phương châm của logistics hiện đại là chi phí, tốc độ, tin cậy. Tức là một hàng hóa đi từ doanh nghiệp đến đối tác với chi phí thấp nhất, tốc độ nhanh nhất, đồng thời phải đảm bảo hàng hóa không bị thất lạc, mất mát, hư hỏng.

John J. Coyle, tác giả một loạt quyển sách về kinh doanh logistics, tóm tắt phương châm của logistics trong 7 chữ Đúng (nguyên văn tiếng Anh là 7 chữ Right) như sau: Logistics là đem đúng sản phẩm, đến đúng khách hàng, với đúng số lượng, ở đúng trạng thái, đến đúng địa điểm, vào đúng thời gian, và với đúng chi phí.

10. Có thể dựa trên những tiêu chí nào để đánh giá hiệu quả của hoạt động logistics?

Đối với quốc gia, hiệu quả của hoạt động logistics có thể đánh giá thông qua các tiêu chí:

- Chi phí logistics so sánh với GDP hoặc kim ngạch xuất nhập khẩu (tỷ lệ càng nhỏ càng tốt);

- Doanh thu của dịch vụ logistics so sánh với GDP (tỷ lệ càng cao càng thể hiện vai trò và tầm quan trọng của dịch vụ logistics);
- Tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics (tốc độ cao cho thấy dịch vụ logistics phát triển nhanh);
- Tỷ lệ doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài (tỷ lệ càng cao thể hiện mức độ chuyên nghiệp hóa của dịch vụ logistics càng tốt);
- Thời gian trung bình xử lý các thủ tục hành chính liên quan đến hàng hóa (thời gian càng ngắn càng tạo thuận lợi cho doanh nghiệp).

Đối với doanh nghiệp, hiệu quả của hoạt động logistics có thể đánh giá thông qua các tiêu chí:

- Thời gian tiếp nhận và hoàn thành một đơn hàng dịch vụ (thời gian càng ngắn thì hiệu quả càng cao);
- Chi phí trung bình để hoàn thành một đơn hàng dịch vụ (chi phí càng thấp thì hiệu quả càng cao);
- Số lượng người tham gia để hoàn thành một đơn hàng dịch vụ (số người càng ít thì hiệu quả càng cao);
- Mức độ hài lòng của khách hàng (thể hiện chất lượng và độ tin cậy của dịch vụ).

11. Logistics 3PL là gì?

3PL là từ viết tắt của *Third-Party Logistics*, nghĩa là logistics sử dụng dịch vụ của bên thứ ba. Nói cách khác, đây là việc các doanh nghiệp sản xuất, thương mại sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp, thay vì tự mình thực hiện các hoạt động logistics này.

Ví dụ một công ty A của Việt Nam bán hồ tiêu cho doanh nghiệp Ấn Độ. Thay vì tự làm việc đặt lịch tàu, thuê xe chở hồ tiêu từ kho ra cảng, làm thủ tục hải quan, xin giấy chứng nhận xuất xứ, ... công ty A sẽ giao cho công ty C thực hiện. Do công ty C chuyên làm những việc này nên các quy trình sẽ triển khai nhanh hơn, chuyên nghiệp hơn. Đổi lại, công ty A trả cho công ty C một khoản tiền là giá dịch vụ mà công ty C đã cung cấp.

Logistics 3PL chính là xu hướng đẩy mạnh thuê ngoài dịch vụ logistics theo hướng chuyên môn hóa. Theo hướng này, doanh nghiệp sản xuất, thương mại

có điều kiện tập trung nguồn lực, con người để làm tốt các khâu sản xuất, tìm bạn hàng, phát triển thị trường, trong khi các khâu đưa hàng hóa đến đối tác sẽ sử dụng dịch vụ của doanh nghiệp logistics.

12. Có 1PL và 2PL không? Khác biệt giữa 2PL và 3PL là gì?

1PL để chỉ một doanh nghiệp sản xuất - thương mại tự đảm nhiệm hoạt động logistics cho chính mình mà không phải thuê đơn vị bên ngoài. Ví dụ một công ty sản xuất thức ăn nhanh, nhưng cũng sở hữu một đội xe để giao hàng, một kho lạnh để lưu trữ thực phẩm, một đội ngũ cán bộ để tìm mua nguyên liệu. Việc tự đảm nhiệm hoạt động logistics phần nào giúp doanh nghiệp chủ động trong các hoạt động thu mua, phân phối, nhưng xét tổng thể thì việc phải duy trì thêm một đội ngũ nhân viên cùng với hạ tầng, phương tiện dẫn đến tăng thêm chi phí trên đầu sản phẩm, làm phán tán nguồn lực của doanh nghiệp.

2PL là nhà cung cấp dịch vụ ở một loại hình đơn lẻ hoặc trong một phạm vi địa lý hẹp. Ví dụ một công ty vận tải với đội hình xe tải, xe đầu kéo, hay một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cho thuê kho bãi. Các công ty chuyển phát nhanh, các hãng tàu biển, công ty đường sắt, giám định, bảo hiểm cũng được coi là 2PL. 2PL thường gắn với việc phải có cơ sở hạ tầng, tài sản cố định.

Sự phân biệt giữa 2PL và 3PL hiện nay chưa rõ ràng. Có ý kiến cho rằng 3PL luôn gắn với dịch vụ hải quan, còn 2PL không có yếu tố này. Có ý kiến cho rằng 2PL hoạt động trên cơ sở nhu cầu đột xuất, vãng lai (dịch vụ chuyển phát nhanh), còn 3PL hoạt động trên cơ sở lên kế hoạch, hợp đồng dài hạn. Một ý kiến khác cho rằng 2PL chỉ cung cấp dịch vụ đơn thuần theo chuẩn do nhà cung cấp dịch vụ định ra, còn 3PL có sự tùy biến, cá biệt hóa để đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

13. Logistics 4PL là gì?

Logistics 4PL được dùng để chỉ nhà cung cấp dịch vụ logistics tổng thể, tích hợp nhiều công đoạn trong quá trình logistics. Nhà cung cấp dịch vụ logistics 4PL có thể không có tàu biển, không có xe tải, không có kho hàng, nhưng là người có khả năng kết nối, tận dụng năng lực của tất cả các yếu tố trên để hoàn thành một quy trình logistics phức tạp.

Logistics 3PL chỉ nhắm vào một chức năng hay công đoạn cụ thể, trong khi logistics 4PL hướng tới giải pháp cho cả quá trình. Do vậy, nhà cung cấp dịch vụ

logistics 4PL có thể sử dụng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL khác nhau để thực hiện hợp đồng dịch vụ với khách hàng của mình.

Ở một cách nhìn khác, trong khi nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL sẽ thực hiện từng chức năng tách biệt với quy trình sản xuất, phân phối hàng hóa thì nhà cung cấp dịch vụ logistics 4PL sẽ đảm nhiệm một phần chức năng trước đây không thể tách rời của doanh nghiệp sản xuất - thương mại. Nói cách khác, logistics 4PL tích hợp mình với doanh nghiệp, trở thành một phần trong quy trình hoạt động sản xuất - kinh doanh của doanh nghiệp.

Ví dụ, công ty sản xuất máy kéo John Deere sản xuất nhiều loại máy kéo khác nhau, từ loại rất nhỏ để làm vườn đến loại rất lớn. Công ty vận chuyển các bộ phận ở dạng rời sang Hà Lan, một doanh nghiệp logistics Hà Lan đứng ra tiếp nhận, lắp ráp hoàn chỉnh, đưa vào kho bãi và giao hàng theo chỉ định của John Deere. Khi có yêu cầu sửa chữa nhỏ, bảo hành, thay thế, chính doanh nghiệp logistics Hà Lan cũng sẽ đảm nhiệm luôn việc này, John Deere không cần phải có kho hay trạm bảo hành riêng nữa. Như vậy, doanh nghiệp logistics Hà Lan đã trở thành một bộ phận không thể thiếu để John Deere có thể đưa được sản phẩm đến khách hàng.

14. Sau logistics 4PL là gì, đã có logistics 5PL chưa?

Hiện nay người ta cũng bắt đầu nói đến 5PL, loại hình dịch vụ logistics không cần có cơ sở vật chất như xe cộ, kho bãi, xe nâng, tàu biển, không có lái xe hay thủ kho. Chức năng chính của 5PL là cung cấp dịch vụ thông qua việc liên kết các nhà cung cấp dịch vụ khác và mạng lưới khách hàng, tìm kiếm, so sánh và lựa chọn các báo giá, kiểm tra, giám sát đường đi của hàng hóa, tư vấn, đào tạo để khách hàng tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

Logistics 5PL cũng được nói đến là loại hình logistics thông minh, dựa trên phương tiện điện tử, công nghệ thông tin, tự động hóa để điều phối mạng cung ứng (chứ không phải chỉ là chuỗi cung ứng) và đáp ứng những nhu cầu khác biệt của từng khách hàng.

Lưu ý rằng, mặc dù cụm từ PL dịch theo nghĩa đen là "logistics bên thứ...", tuy nhiên ở 4PL hay 5PL không có bên thứ 4 hay bên thứ 5 nào cả. Do vậy, nên dịch là "logistics bậc 4", "logistics bậc 5" sẽ dễ hiểu hơn. Tương tự như vậy, ta sẽ có 1PL, 2PL và 3PL là logistics bậc 1, 2 và 3.

15. Hệ thống logistics quốc gia gồm những thành tố nào?

Hệ thống logistics quốc gia được tạo nên từ nhiều thành tố, nhưng có thể kể ra những thành tố cơ bản như sau:

a) *Chính phủ*: Mặc dù không trực tiếp kinh doanh, nhưng Chính phủ có vai trò hết sức quan trọng trong việc kiến tạo, nâng đỡ, hỗ trợ logistics phát triển và thiết lập môi trường kinh doanh minh bạch, bình đẳng cho hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics. Vai trò của Chính phủ thể hiện ở 3 khía cạnh: chính sách, pháp luật và thực thi.

Giống như cá bơi trong nước, chim bay trên trời, một lĩnh vực muốn phát triển cần có môi trường thuận lợi. Chính sách là những chủ trương, định hướng của Chính phủ tạo điều kiện cho logistics và các ngành liên quan có thể phát triển mạnh mẽ.

Pháp luật là các văn bản pháp lý là cơ sở để phân giải khi có tranh chấp và tạo hành lang để các doanh nghiệp phát triển đúng hướng.

Thực thi liên quan đến bộ máy, con người thực hiện chính sách và pháp luật. Trong quá trình hàng hóa lưu chuyển, sẽ có những khâu phải chịu sự giám sát, kiểm tra của công chức. Nếu bộ máy hành chính hoạt động kém hiệu quả, công chức làm việc quan liêu, hách dịch thì chắc chắn hàng hóa sẽ bị cản trở, thời gian lưu chuyển chậm lại, chi phí logistics tăng cao.

b) *Hạ tầng logistics* bao gồm cơ sở hạ tầng tĩnh như đường sá, sân bay, bến cảng, nhà ga, trung tâm logistics, ... và hạ tầng động (phương tiện) như tàu thủy, xà lan, xe tải, đầu máy, toa xe, máy bay, ...

c) *Doanh nghiệp dịch vụ logistics*: Đây là các doanh nghiệp chuyên thực hiện dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp khác, bao gồm các hãng tàu biển, hãng hàng không, doanh nghiệp vận tải đường sắt, đường bộ, doanh nghiệp giao nhận, đại lý hải quan, giám định, bảo hiểm, ...

d) *Doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics*: Đây là các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, có nhu cầu đưa hàng hóa từ một điểm đến một điểm khác, và trong quá trình đó sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. So với nhóm doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thì đây là nhóm doanh nghiệp có số lượng rất lớn, rất đa dạng về phạm vi hoạt động.

đ) *Nhân lực* là yếu tố then chốt đảm bảo cho hoạt động logistics diễn ra suôn sẻ, trơn tru ở mọi công đoạn. Đây cũng là yếu tố tạo nên sự khác biệt trong chất lượng dịch vụ logistics. Tính chuyên nghiệp, hiệu quả của một doanh nghiệp dịch vụ logistics sẽ được quyết định ở nguồn nhân lực mà doanh nghiệp đó sở hữu.

e) *Công nghệ* là yếu tố đem lại sự thay đổi sâu sắc trong phương thức hoạt động, năng suất, chất lượng dịch vụ logistics. Việc ứng dụng các công nghệ mới, công nghệ tự động giúp doanh nghiệp nâng cao lợi thế cạnh tranh, giành ưu thế trên thị trường và cung cấp dịch vụ logistics tốt hơn.



Hình 2: Hệ thống logistics quốc gia

16. Chuỗi cung ứng là gì?

Chuỗi cung ứng là chuỗi các hoạt động liên quan đến một doanh nghiệp, từ khâu sản xuất đến khâu phân phối và tiêu dùng.

Như tên gọi của nó, vì là chuỗi nên chuỗi cung ứng bao gồm nhiều hoạt động tương đối độc lập, nhưng đều tác động đến một đối tượng chung là hàng hóa.

Ví dụ, chuỗi cung ứng của một doanh nghiệp cà-phê bắt đầu từ việc thu gom cà-phê từ nông trường của mình hoặc từ các hộ nông dân, chở về các trạm, từ các trạm về kho, từ các kho về nhà máy tại Đăk Lăk. Tại nhà máy, cà-phê được phơi, sấy, rang, xay, tẩm ướp, trộn với các loại cà-phê khác để ra loại cà-phê có hương vị đặc thù. Sau đó, bột cà-phê đã được chế biến có thể được chuyển tiếp bằng xe ô-tô tải đến một nhà máy khác ở Đồng Nai để đóng hộp, dán nhãn. Một số lượng cà-phê bột được chuyển sang phân xưởng khác, tiếp tục trở thành nguyên liệu để chế biến ra cà-phê hòa tan rồi số cà-phê hòa tan này cũng được đóng gói. Từ nhà máy ở Đồng Nai, các thùng, hộp cà-phê đã chế biến này được đưa ra cảng Cát Lái hoặc cảng Cái Mép để đưa xuống tàu thủy, chở đến cảng Antwerp ở châu Âu. Từ cảng này, hàng được bốc xuống, theo các toa tàu hỏa vận chuyển vào nước Đức. Cà-phê Việt Nam tập kết tại một tổng kho nằm gần Frankfurt, sau đó chuyển đến các công ty bán lẻ. Đến lượt mình, công ty bán lẻ phân phối cà-phê đến các siêu thị và cửa hàng để bán cho người tiêu dùng.

Đối tượng của chuỗi cung ứng trong nền kinh tế hiện đại không chỉ bao gồm hàng hóa, mà có thể là cả các yếu tố vô hình như dịch vụ, thông tin, năng lượng.

17. Quản lý chuỗi cung ứng cần lưu ý những gì?

Do chuỗi cung ứng là một quá trình trải dài qua nhiều công đoạn, nhiều địa điểm và mất nhiều thời gian nên kiểm soát được các công đoạn như vậy là điều rất quan trọng để góp phần nâng cao lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp.

Quản lý chuỗi cung ứng là việc quản lý quá trình di chuyển của hàng hóa qua các công đoạn trong chuỗi cung ứng. Việc quản lý bao gồm kiểm soát, theo dõi, hợp lý hóa và cải thiện luồng di chuyển của hàng hóa nói chung cũng như ở từng công đoạn cụ thể. Việc phối hợp và chuyển giao từ công đoạn này sang công đoạn khác một cách nhịp nhàng cũng rất quan trọng.

Quản lý chuỗi cung ứng thể hiện sự can thiệp mang tính chủ động của nhà quản lý đối với dòng hàng nhằm tối ưu hóa giá trị của chuỗi cung ứng. Kết quả của quá trình quản lý này là tìm ra và cắt giảm các chi phí bất hợp lý, đưa hàng hóa đến đích theo con đường hiệu quả và kinh tế nhất, gia tăng thêm giá trị cho hàng hóa ở mỗi công đoạn nếu có thể.

Nhiều doanh nghiệp hiện nay chưa quan tâm đến quản lý chuỗi cung ứng, do vậy làm gia tăng chi phí, giảm giá trị của sản phẩm, thất thoát hàng hóa, lượng hàng tồn kho cao.

18. Phân biệt giữa logistics và chuỗi cung ứng ở những điểm gì?

Trong một số trường hợp, logistics và chuỗi cung ứng được dùng tương đương và thay thế lẫn nhau. Nhưng thực tế hai khái niệm này có những điểm khác biệt.

Chuỗi cung ứng thường dùng để chỉ một chuỗi các hoạt động có liên hệ nối tiếp với nhau trong quá trình hình thành nên một sản phẩm và đưa sản phẩm ấy đến người dùng. Trong khi logistics nhấn mạnh đến việc vận hành, tác động vào chuỗi hoạt động đó để tạo nên hiệu quả cao nhất cho doanh nghiệp.

Ở một góc độ khác, chuỗi cung ứng nói lên sự quan tâm của bản thân doanh nghiệp sản xuất - thương mại đối với quá trình vận động của hàng hóa trong nội bộ doanh nghiệp của mình. Còn logistics được dùng để chỉ dịch vụ do các doanh nghiệp chuyên nghiệp cung cấp. Với nghĩa này, logistics là một ngành dịch vụ hay ngành kinh doanh.

Trong các nhà trường, quản lý chuỗi cung ứng được giảng dạy như một bộ môn thuộc ngành quản lý công nghiệp, trong khi logistics được giảng dạy như một bộ môn thuộc ngành quản trị kinh doanh hoặc kinh tế quốc tế.

Có thể hình dung chuỗi cung ứng như một dây chuyền sản xuất bánh quy, còn logistics là quá trình đưa nguyên liệu bột mỳ, đường, sữa, bơ vào nhào trộn, đổ ra khuôn, đưa qua lò nướng và chuyển vào đóng gói.

19. Logistics cung ứng và logistics phân phối có quan hệ thế nào với nhau?

Từ góc độ một doanh nghiệp sản xuất, logistics có thể chia thành 3 công đoạn:

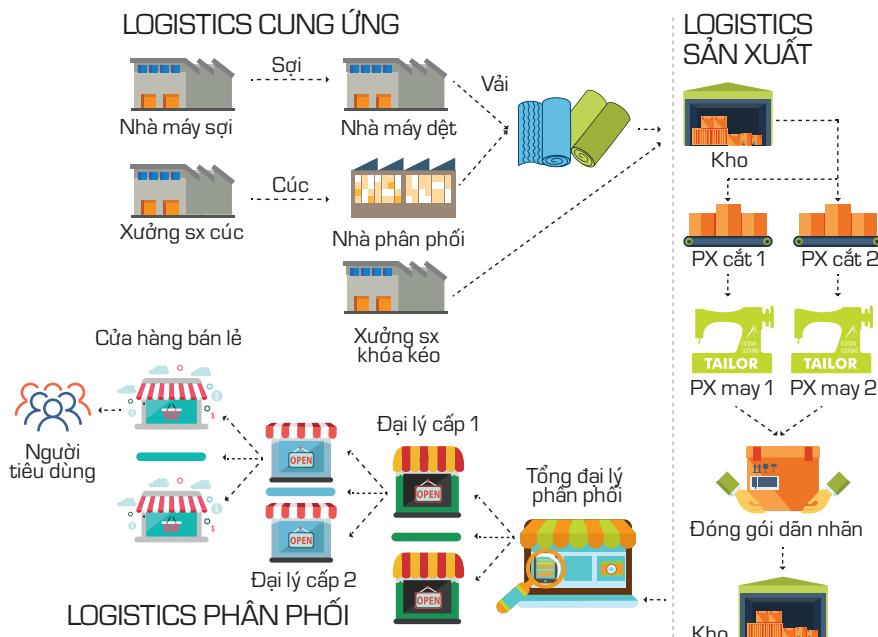
- Logistics cung ứng (*procurement logistics*)
- Logistics sản xuất (*production logistics*)
- Logistics phân phối (*distribution logistics*)

Logistics cung ứng là tất cả các công việc để tập hợp nguyên liệu, vật liệu, nhiên liệu và các yếu tố đầu vào chuẩn bị cho hoạt động sản xuất.

Logistics sản xuất là các công việc nhằm đưa nguyên liệu, vật liệu, nhiên liệu vào phục vụ sản xuất một cách tối ưu, đạt hiệu quả cao nhất.

Logistics phân phối là việc đưa các sản phẩm của doanh nghiệp đến tay khách hàng.

Nếu sản phẩm của doanh nghiệp là một nguyên liệu, bán thành phẩm thì khách hàng của doanh nghiệp là một doanh nghiệp khác, nếu sản phẩm là



Hình 3: Quan hệ giữa logistics cung ứng, logistics sản xuất và logistics phân phối

hàng tiêu dùng thì khách hàng là người tiêu dùng. Như vậy logistics phân phối của một doanh nghiệp này cũng có thể trùng với logistics cung ứng của doanh nghiệp khác.

Trong các công đoạn trên, logistics cung ứng và logistics phân phối là những khâu thực hiện ở bên ngoài doanh nghiệp sản xuất, và doanh nghiệp sản xuất có thể thuê các đơn vị dịch vụ logistics chuyên nghiệp thực hiện giúp mình. Với logistics sản xuất, doanh nghiệp chỉ có thể thuê doanh nghiệp bên ngoài tư vấn giúp mình phương án, còn tự mình phải tổ chức thực hiện mới mong đạt được kết quả mong muốn.

Với doanh nghiệp thương mại, công đoạn thứ hai hầu như không có, chỉ có logistics cung ứng (đi cùng với hoạt động gom hàng) và logistics phân phối (bán hàng).

20. Logistics đầu vào và logistics đầu ra là gì?

Logistics đầu vào (*inbound logistics*) là quá trình vận chuyển, lưu giữ, giao nhận hàng hóa đến một doanh nghiệp - là một cách gọi khác của logistics cung ứng.

Logistics đầu ra (*outbound logistics*) là quá trình vận chuyển, lưu giữ, giao nhận hàng hóa từ doanh nghiệp ra bên ngoài đến các đối tác tiếp nhận - là một cách gọi khác của logistics phân phối..

Công việc điển hình của inbound logistics là tìm mua và thu gom nguyên liệu, vật tư, trong khi công việc điển hình của outbound logistics là phân phối sản phẩm.

Mặc dù có những điểm tương đồng, nhưng inbound logistics và outbound logistics có những đặc điểm khác nhau. Với inbound logistics, dòng hàng hóa (nguyên liệu, nhiên liệu, bán thành phẩm) từ nhiều nhà cung cấp chảy về một điểm, còn với outbound logistics, hàng hóa (sản phẩm) từ một điểm chạy về nhiều điểm (nhà phân phối) khác nhau. Do vậy, việc lập kế hoạch và đảm bảo hàng hóa lưu chuyển nhanh gọn, không bị nhầm lẫn, hư hỏng ở mỗi quá trình cũng sẽ khác nhau.

21. Thế nào là logistics thu hồi?

Thông thường, khi hàng hóa giao đến tay khách hàng là được coi kết thúc một quá trình logistics. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, sau đó hàng hóa lại

phát sinh một số vấn đề và có nhu cầu đưa ngược lại từ khách hàng đến người sản xuất hoặc phân phối.

Ví dụ một chiếc máy giặt sau một thời gian sử dụng có tình trạng hỏng hóc, hoạt động kém chất lượng, cần chuyển lại cho nhà sản xuất hoặc đơn vị được ủy quyền để bảo hành, sửa chữa hoặc đổi cái mới. Quá trình này cần thực hiện nhanh chóng để đảm bảo quyền lợi và đem lại sự hài lòng cho khách hàng.

Khi bình gas cạn, người nội trợ gọi cho đại lý phân phối gas. Nhân viên giao hàng đem bình gas mới đến và nhận lại bình gas đã cạn. Tương tự, việc thu hồi container rỗng từ nhà máy về cảng, trả lại hàng hóa dư thừa, quá hạn sử dụng cho nhà sản xuất cũng là những hoạt động của logistics thu hồi.

Logistics thu hồi (*reverse logistics*), còn gọi là logistics ngược, là các hoạt động nhằm đưa hàng hóa từ khách hàng về lại người sản xuất hoặc phân phối nhằm bảo hành, sửa chữa, thay thế, tái chế, hủy bỏ. Hoạt động này có thể đi kèm với các hoạt động xử lý khủng hoảng, quan hệ với truyền thông để góp phần giữ gìn hình ảnh của doanh nghiệp sản xuất và phân phối.

Chiến dịch thu hồi điện thoại Galaxy Note 7 trên toàn cầu của hãng Samsung là một hoạt động logistics thu hồi đáng để tham khảo.

22. Thế nào là dịch vụ logistics khép kín? Các doanh nghiệp Việt Nam đã đủ sức thực hiện dịch vụ logistics khép kín hay chưa?

Dịch vụ logistics khép kín, hay dịch vụ logistics tích hợp, hay dịch vụ logistics trọn gói, là dịch vụ logistics bao gồm toàn bộ hay gần như toàn bộ các công đoạn của quá trình logistics, từ khâu lập kế hoạch, mua nguyên vật liệu cho đến vận chuyển, cung ứng cho các nhà máy, phân xưởng, sau đó đưa sản phẩm đến các đối tác là nhà phân phối hay người tiêu dùng.

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics khép kín hoặc sẽ phải có quy mô lớn (ví dụ sở hữu cả đội xe, cả nhà kho, có bộ phận làm dịch vụ giao nhận, chuyển phát, thuê tàu, bảo hiểm, v.v...), hoặc phải có trình độ quản lý và uy tín để kết nối, thuê lại các nhà cung cấp dịch vụ riêng lẻ và đảm bảo sự kết nối suôn sẻ giữa các nhà cung cấp dịch vụ đó.

Doanh nghiệp dịch vụ logistics khép kín thường sẽ có mối quan hệ bền chặt với khách hàng do hoạt động của họ đã trở thành một bộ phận khăng khít trong hoạt động của doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh.

Nhìn chung, chưa có nhiều doanh nghiệp Việt Nam đủ sức cung cấp dịch vụ logistics khép kín. Trong khi đó, đây lại là ưu thế của các doanh nghiệp logistics FDI.

23. Logistics đô thị là gì? Có đặc điểm gì khác với logistics thông thường?

Logistics đô thị là một phân nhánh của logistics nói chung, để chỉ quá trình vận chuyển, giao nhận, lưu giữ hàng hóa trong các thành phố, nơi có mật độ đường sá dày đặc, phương tiện đông đúc nên tốc độ di chuyển chậm, mất nhiều thời gian để đưa hàng hóa đến đích.

Đặc điểm của logistics đô thị là sự đa dạng về phương tiện vận chuyển, trong đó phương tiện chủ yếu là xe tải với các kích cỡ khác nhau. Đặc điểm thứ hai là sự đa dạng về địa hình trong thành phố và tình trạng tắc đường, kẹt xe làm cho thời gian giao hàng khó đảm bảo chính xác.

Logistics đô thị đặc biệt được các nhà quản lý siêu thị, trung tâm thương mại, nhà hàng, ngân hàng, các cơ sở sản xuất nằm trong thành phố quan tâm. Các doanh nghiệp chuyển phát nhanh, giao hàng mua sắm qua mạng cũng hết sức lưu ý đến hình thức logistics này.

Mở rộng hơn, logistics đô thị có thể được dùng để nói đến việc hợp lý hóa vận chuyển trong đô thị nói chung, bao gồm cả hàng hóa và con người. Với nghĩa này, các tuyến vận chuyển hành khách như xe buýt, tàu điện, tàu điện ngầm là một phần của logistics đô thị.

24. Tại sao lại nói bưu chính cũng là một loại hình dịch vụ logistics?

Bưu chính là dịch vụ vận chuyển và phát văn bản, bưu phẩm, bưu kiện thông qua mạng bưu chính. Văn bản có thể là thư từ, tài liệu, bưu thiếp, thường để trong vật đựng là phong bì. Còn bưu phẩm, bưu kiện là những món hàng có khối lượng nhỏ, số lượng đơn lẻ.

Như vậy, đối tượng của dịch vụ bưu chính cũng là những món hàng vật chất cụ thể, được người sử dụng dịch vụ (người gửi) thuê dịch vụ của công ty bưu chính để chuyển đến tay người nhận. Điều chính là một chức năng mà các công ty dịch vụ logistics đang làm.

Nói cách khác, công ty bưu chính cũng là một công ty dịch vụ logistics, chỉ có điều loại hàng hóa mà công ty này xử lý có tính đặc thù hơn một chút - đó là các văn bản. Còn với các loại bưu phẩm, bưu kiện thì cũng hoàn toàn giống như các hàng hóa khác.

Một đặc điểm của bưu chính là đối tượng phục vụ rất đa dạng, bao gồm mọi đối tượng trong xã hội, từ cơ quan, doanh nghiệp cho đến cá nhân, người già cho đến người trẻ. Còn các công ty logistics thông thường chủ yếu phục vụ đối tượng doanh nghiệp. Có thể coi bưu chính là loại hình logistics C2C, trong khi các công ty logistics thông thường là B2B.

Sự bùng nổ của công nghệ thông tin và thương mại điện tử đã làm cho hoạt động bưu chính thay đổi đáng kể. Số lượng thư bằng giấy giảm đi, trong khi lượng hàng hóa được giao từ các website bán hàng đến người mua (B2C) tăng trưởng vượt bậc. Dịch vụ bưu chính vì vậy cũng càng trở nên gần gũi hơn với dịch vụ logistics thông thường.

Một nhánh của bưu chính là hoạt động chuyển phát nhanh - là hoạt động bưu chính được thực hiện với thời gian ngắn và độ tin cậy cao.

Do số lượng hàng hóa nhiều, lại đa dạng từ nhiều người gửi và đến nhiều người nhận khác nhau, nên các công ty bưu chính, chuyển phát nhanh đều phải có trung tâm chia chọn (*sorting center*) để phân loại hàng hóa, giúp đưa hàng hóa đến đúng địa chỉ trong thời gian nhanh nhất. Đây cũng là một đặc điểm phân biệt công ty bưu chính, chuyển phát với công ty logistics thông thường.

Dịch vụ bưu chính trước đây gần như thuộc độc quyền của nhà nước. Hiện nay nhiều doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác nhau cũng tham gia vào dịch vụ này, nhất là hoạt động chuyển phát nhanh bưu phẩm, bưu kiện.

25. Dịch vụ khách hàng có được coi là một hoạt động logistics?

Mặc dù không phải là một công đoạn trực tiếp trong việc đưa hàng hóa đến với người tiêu dùng, dịch vụ khách hàng (hay dịch vụ sau bán hàng) đôi khi cũng được coi là một phần của quá trình logistics.

Mục đích của dịch vụ khách hàng là làm thỏa mãn tối đa nhu cầu của khách hàng, chăm sóc và giúp đỡ khách hàng sử dụng, khai thác hết các tính năng

của sản phẩm và qua đó tạo dựng niềm tin để khách hàng tiếp tục mua các sản phẩm khác.

Trong logistics thu hồi, dịch vụ khách hàng là không thể thiếu để nắm bắt được ý kiến của khách hàng về sản phẩm, triển khai thu hồi, bảo hành, sửa chữa các sản phẩm chưa đạt yêu cầu.

26. Logistics có vai trò thế nào đối với ngành bán lẻ?

Bán lẻ là khâu cuối cùng trong chuỗi cung ứng, là giai đoạn đưa sản phẩm đến tay người tiêu dùng.

Đặc điểm của bán lẻ là trị giá mua của mỗi đơn hàng không nhiều, nhưng số lượng người mua là rất lớn. Do số lượng người tiêu dùng lớn như vậy nên hệ thống bán lẻ cũng rất phong phú, bao gồm vô vàn các trung tâm thương mại, siêu thị, trung tâm mua sắm, cửa hàng tiện lợi, cửa hàng tạp hóa, chợ, bố trí ở tất cả các địa bàn có dân cư sinh sống trên cả quốc gia.

Điều kiện để hệ thống bán lẻ vận hành trơn tru, không bị gián đoạn chính là hệ thống logistics. Logistics trong ngành bán lẻ phải hết sức tinh tế, đảm bảo không nhầm lẫn, sai sót giữa hàng nghìn hay chục nghìn mặt hàng. Hình thức vận chuyển cũng phải rất linh hoạt để đáp ứng đủ hàng và kịp thời cho những cửa hàng nhỏ lẻ nằm ở khắp nơi.

Ví dụ, với một mặt hàng là dầu gội đầu, có đến vài chục loại khác nhau về nhãn hàng, kích thước, chủng loại, hương thơm, v.v... Giả sử mỗi loại hàng, siêu thị nhập về 10 hộp. Khi hết hàng đến hộp thứ 3, người quản lý đã phải nhận biết tốc độ bán hàng để dự tính đặt hàng tiếp theo bổ sung cho kịp thời. Việc giao hàng vào lúc nào để kết hợp với các mặt hàng khác và tiết kiệm tối đa chi phí phương tiện đòi hỏi người làm logistics phải tính toán hết sức chi tiết và khoa học.

Mối quan hệ giữa nhà cung cấp nguyên liệu, nhà sản xuất, nhà phân phối, nhà bán lẻ tạo nên mối quan hệ xuyên suốt giữa các chủ thể có vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng.

27. Logistics hàng lạnh là gì?

Logistics hàng lạnh (*cold chain*) hoặc hàng mát (*cool chain*) là loại hình logistics chuyên hướng tới phục vụ, chuyên chở, bảo quản các mặt hàng có yêu cầu

nhiệt độ thấp. Đặc điểm của loại hình logistics này là hàng hóa luôn phải được duy trì và kiểm tra chặt chẽ về mặt nhiệt độ cho đến khi hàng hóa được đưa vào sử dụng, tiêu dùng. Nếu không đảm bảo yêu cầu này, hàng hóa sẽ bị hư hỏng, suy giảm chất lượng hoặc mất tính năng sử dụng.

Các loại hàng hóa yêu cầu phải có logistics hàng lạnh phổ biến nhất là các loại thực phẩm tươi sống, bao gồm rau hoa quả, thủy sản, thịt. Bên cạnh đó cũng có những sản phẩm tương đối đặc thù như một số loại thuốc, vắc-xin, hóa chất, phim ảnh...

Để phục vụ loại hàng hóa đặc biệt này, bên cạnh các kho lạnh thì còn có nhiều loại phương tiện khác có cùng một mục đích là đảm bảo duy trì nhiệt độ ổn định từ khi sản xuất đến tiêu dùng.

Logistics hàng lạnh bao gồm tất cả các yếu tố để đảm bảo duy trì nhiệt độ thấp cho các loại hàng hóa đặc biệt nói trên. Ngoài nhiệt độ, các yếu tố như nồng độ o-xyl, khí carbonic, độ ẩm không khí cũng cần được giám sát và duy trì ở chỉ số phù hợp.

Với mặt hàng rau củ quả, thuốc, vắc-xin, nhiệt độ bảo quản thông thường trong khoảng từ 2 đến 8 độ C (được gọi là hàng mát). Với thịt hoặc thủy sản, để bảo quản lâu dài như trong các container vận chuyển xuyên đại dương, nhiệt độ phải duy trì từ -18 đến -24 độ C (hàng lạnh).

Việc giám sát nhiệt độ một cách tự động trong suốt các công đoạn của logistics hàng lạnh rất quan trọng để giúp nhận biết tình trạng hàng, thời gian hàng hóa còn có thể duy trì chất lượng, và trong trường hợp hàng hóa hư hỏng, suy giảm chất lượng thì có thể phân định được trách nhiệm của các bên liên quan (chủ hàng, người vận chuyển, người mua).

28. Các xu hướng phát triển chính của logistics hiện nay là gì?

Logistics hiện đại đang đứng trước nhiều cơ hội phát triển, đồng thời cũng chịu tác động của nhiều yếu tố, trong đó có cả yếu tố quản trị, công nghệ, môi trường... Có thể nhìn thấy một số xu hướng phát triển chính của logistics trong thời gian tới như sau:

- Tích hợp sâu với các công nghệ hiện đại: Bên cạnh ứng dụng công nghệ thông tin, logistics sẽ sử dụng cả các thành tựu của công nghệ sinh học, vật liệu mới.

- Thâm nhập sâu vào các lĩnh vực của đời sống: Không chỉ trong lĩnh vực sản xuất, thương mại mà logistics sẽ có ứng dụng ngày càng rộng rãi trong nhiều lĩnh vực của đời sống, từ việc giải quyết vấn đề ùn tắc đô thị cho đến tổ chức hoạt động du lịch, ...
- Hướng đến thân thiện với môi trường: Bên cạnh các yếu tố hiệu năng như chi phí, thời gian, độ tin cậy thì việc hướng đến bảo vệ môi trường cũng là một tiêu chí đặt ra cho logistics trong thế kỷ XXI.
- Tự động hóa cao độ: Nhiều quy trình trong chuỗi logistics được tự động hóa, đảm bảo tính chính xác, năng suất tăng lên, rút ngắn thời gian...
- Chuyên môn hóa gắn với quá trình tập trung, tích hợp cả chuỗi hoạt động logistics: Các doanh nghiệp logistics cố gắng chuyên môn hóa cao để đảm bảo tính chuyên nghiệp, hiệu quả. Bên cạnh đó, hình thành những doanh nghiệp logistics lớn điều hành, chi phối gần như toàn bộ chuỗi logistics, mỗi doanh nghiệp logistics nhỏ chỉ đảm nhiệm một phần trong chuỗi đó.

29. Tôi hay nghe nói đến thương mại xanh, công nghiệp xanh, vậy có khái niệm logistics xanh hay không?

Ngày nay, môi trường đang là mối quan tâm chung không chỉ của các cấp chính quyền mà còn của toàn thể xã hội, trong đó có các doanh nghiệp. Hoạt động logistics cũng không là ngoại lệ.

Logistics xanh nhằm chỉ hoạt động logistics có hướng đến những biện pháp bảo vệ môi trường, giảm tối đa tác động tiêu cực đến môi trường.

Logistics xanh có thể thể hiện qua một số hoạt động như:

- Tiết kiệm nhiên liệu, tiết kiệm nước sử dụng trong hoạt động logistics
- Hạn chế xả thải trực tiếp ra môi trường, nhất là với chất thải chưa xử lý
- Tuân thủ chặt chẽ quy trình vận chuyển các chất có thể gây tác động tiêu cực nếu tiếp xúc trực tiếp với môi trường (hóa chất, dầu mỡ nhờn, ...)
- Sử dụng nguyên liệu có thể tái sử dụng, tái chế để làm kệ, pallet, bao bì đóng gói

30. Tôi thường nghe nói đến chỉ số LPI, nhưng không biết chỉ số này nghĩa là gì, và dựa trên những tiêu chí nào?

LPI là từ viết tắt của *Logistics Performance Index* (Chỉ số Hoạt động Logistics). Đây là một chỉ số do Ngân hàng Thế giới đưa ra để xếp hạng sự phát triển logistics của các quốc gia. Chỉ số này được xác định hai năm một lần, vào các năm chẵn.

Chỉ số LPI đánh giá dựa trên 6 tiêu chí:

- **Hạ tầng:** Chất lượng của cơ sở hạ tầng liên quan đến thương mại và vận tải (cảng, đường sắt, đường bộ, công nghệ thông tin).
- **Giao hàng:** Mức độ dễ dàng khi thu xếp các chuyến hàng với giá cả cạnh tranh.
- **Năng lực:** Năng lực và chất lượng của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, ví dụ các doanh nghiệp vận tải, người môi giới hải quan.
- **Truy xuất:** Khả năng theo dõi và truy xuất vị trí các lô hàng.
- **Đúng lịch:** Sự đúng lịch của các lô hàng khi tới điểm đích so với thời hạn đã dự định.
- **Thông quan:** Hiệu quả của các cơ quan kiểm soát tại biên giới, ví dụ như tốc độ, tính đơn giản, và khả năng dự đoán trước của các thủ tục khi thông quan.

Cho đến nay đã có 6 lần xếp hạng LPI trong các năm 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 và 2018. Lần xếp hạng gần đây nhất là năm 2018, Việt Nam đạt chỉ số LPI là 3,27, xếp hạng thứ 39 trên tổng số 160 quốc gia được đánh giá và xếp thứ 3 trong khối ASEAN.

5 nước có chỉ số LPI 2018 cao nhất là Đức, Thụy Điển, Bỉ, Áo và Nhật Bản.

Theo Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, Việt Nam phấn đấu đến năm 2025 đạt xếp hạng LPI từ 50 trở lên.

31. Chi phí logistics được tính toán như thế nào?

Chi phí logistics là một chỉ số quan trọng đo lường hiệu quả hoạt động logistics của doanh nghiệp cũng như của quốc gia, qua đó đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp hay quốc gia đó. Đối với quốc gia, chi phí logistics cũng

thường được so sánh với GDP như một chỉ số cơ bản khi xác định mục tiêu cũng như đánh giá hoạt động logistics của quốc gia, hoặc so sánh giữa các quốc gia với nhau.

Việc tính toán chi phí logistics chưa có sự thống nhất giữa các nước. Tại Hoa Kỳ, chi phí logistics được nêu trong Báo cáo Hiện trạng Logistics công bố hàng năm bao gồm 3 thành tố chính: chi phí vận tải, chi phí lưu kho và chi phí quản lý. Chi phí vận tải bao gồm chi phí của vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không, đường ống, cả trong nước và quốc tế, chi phí giao nhận và các chi phí khác liên quan đến chủ hàng. Chi phí lưu kho ngoài chi phí trả cho lưu giữ hàng hóa, còn bao gồm cả lãi suất, thuế giá trị gia tăng, bảo hiểm. Chi phí quản lý bao gồm tiền lương cho nhân viên, kể cả nhân viên gián tiếp, chi phí phần cứng, phần mềm.

Hàn Quốc tính toán chi phí logistics từ những yếu tố chi tiết hơn. Theo đó chi phí logistics bao gồm các chi phí vận tải, lưu kho, đóng gói, bốc xếp, thông tin và quản lý. Chi phí vận tải bao gồm chi phí vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không, đại lý và các chi phí khác liên quan đến chủ hàng. Đường thủy bao gồm cả thủy nội địa, vận tải biển nội địa và vận tải biển quốc tế. Vận tải biển quốc tế chia ra vận tải bằng đội tàu trong nước và vận tải bằng đội tàu nước ngoài. Cách tính với vận tải hàng không cũng tương tự.

32. Tại các văn bản, hội thảo, tôi thường nghe các chuyên gia nói đến “cắt giảm chi phí logistics”. Theo tôi hiểu, chi phí logistics của doanh nghiệp chủ hàng chính là doanh thu của doanh nghiệp dịch vụ logistics, vậy cắt giảm chi phí logistics có phải là kim hâm sự phát triển của doanh nghiệp dịch vụ logistics hay không?

Đúng như bạn nói, khi nói đến chi phí logistics là chúng ta đang đứng từ quan điểm của doanh nghiệp chủ hàng, hay nói cách khác là các doanh nghiệp sản xuất, thương mại và các doanh nghiệp này chiếm số lượng lớn trong tổng số doanh nghiệp, có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế của đất nước.

Chi phí logistics cũng là một chi phí đầu vào của doanh nghiệp, góp phần tạo nên giá thành của hàng hóa hay dịch vụ cung cấp. Do vậy, chi phí logistics càng cao thì làm cho giá thành hàng hóa hay dịch vụ càng cao, và như vậy khả năng cạnh tranh với hàng hóa hay dịch vụ cùng loại của doanh nghiệp khác, quốc gia

Bảng 1. Các yếu tố cấu thành chi phí logistics của Hàn Quốc

Vận tải	Đường sắt		
	Đường bộ	Công cộng	
		Tư nhân	Vận hành Phí cầu đường
	Đường thủy	Thủy nội địa	
		Biển nội địa	
		Biển quốc tế	Trong nước
			Nước ngoài
	Hàng không	Nội địa	
		Quốc tế	Trong nước
			Nước ngoài
	Đại lý		
Lưu kho	Lưu kho	Công cộng	Hàng thông thường
			Hàng lạnh
			Hàng nguy hiểm
			Nông sản
			Hàng hóa khác
		Tư nhân	
Đóng gói	Lãi suất		
	Bảo hiểm		
	Thùng các-tông		
Bốc xếp	Pallet		
	Đường bộ, hàng không		
Thông tin	Đường thủy		
Quản lý			

khác càng thấp.

Tuy nhiên, không phải tất cả chi phí mà doanh nghiệp chủ hàng phải trả cho khâu logistics đều trở thành đầu vào, doanh thu của doanh nghiệp dịch vụ logistics. Hoặc có thể chi phí đó là doanh thu cho doanh nghiệp dịch vụ logistics, nhưng nhìn trên tổng thể thì đó là chi phí bất hợp lý.

Ví dụ, do kết cấu giao thông chưa hợp lý tại khu vực trước cảng Cát Lái, vào giờ cao điểm các xe container thường bị ùn tắc ở đây vài tiếng đồng hồ trước khi vào được cảng. Như vậy, lượng nhiên liệu tiêu tốn sẽ nhiều hơn, chủ hàng phải trả thêm tiền cho mỗi container vận chuyển, nhưng tiền đó doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng không được hưởng, mà chỉ thay mặt chủ hàng để trả cho người bán nhiên liệu. Nhìn tổng thể, mỗi ngày có hàng nghìn container ra vào cảng, từ ngày này qua ngày khác, thì chi phí nhiên liệu lãng phí sẽ rất lớn. Nếu hạ tầng giao thông ở đây được cải thiện, xe ra vào cảng nhanh hơn thì chi phí logistics cũng sẽ giảm đi mà không ảnh hưởng đến doanh thu dịch vụ logistics. Thậm chí, khi hạ tầng được cải thiện, lượng xe ra vào cảng được nhiều hơn thì doanh thu dịch vụ logistics lại còn tăng lên.

Một trường hợp khác, hàng hóa xuất nhập khẩu bắt buộc phải đặt dưới sự kiểm tra, giám sát của cơ quan hải quan. Nếu quy trình, thủ tục hải quan diễn ra nhanh gọn, lô hàng được thông quan nhanh chóng để đưa xuống tàu (đối với hàng xuất khẩu) hoặc đưa về nhà máy (đối với hàng nhập khẩu). Nếu quy trình, thủ tục hải quan kéo dài, nhất là đối với các thủ tục kiểm tra chuyên ngành, thì lô hàng có thể phải mất thêm nhiều ngày mới được thông quan. Mỗi ngày chưa được thông quan, chủ hàng sẽ phải trả thêm chi phí lưu kho, lưu bãi, lưu container. Trong trường hợp này, doanh nghiệp dịch vụ logistics có thể thu thêm được tiền từ việc cho thuê kho bãi hay container, nhưng đối với chủ hàng thì đây là khoản chi phí bất hợp lý. Những khoản chi bất hợp lý như vậy làm suy giảm khả năng cạnh tranh của chủ hàng. Như vậy, nhìn tổng thể thì khoản chi phí mà doanh nghiệp dịch vụ logistics được hưởng thêm không phải là khoản doanh thu chính đáng, không góp phần thúc đẩy phát triển của xã hội.

Như vậy, khi nói “cắt giảm chi phí logistics” là hàm ý nói chi phí bất hợp lý, chi phí lãng phí, qua đó góp phần tối ưu hóa chuỗi cung ứng dịch vụ logistics, đem lại lợi ích chung cho cả doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp dịch vụ logistics, và lớn hơn nữa là cho cả quốc gia.

Các hoạt động như cải cách hành chính, cắt giảm điều kiện đầu tư kinh doanh, thuận lợi hóa thương mại, xây dựng chính phủ điện tử, thiết lập Cơ chế Một cửa Quốc gia... xét cho cùng cũng đều hướng đến mục tiêu cắt giảm chi phí cho doanh nghiệp, trong đó có chi phí logistics.



Hình 4: Máy bay của một hãng logistics nước ngoài tại sân bay Nội Bài

33. Thuận lợi hóa thương mại có quan hệ thế nào với logistics?

Thuận lợi hóa thương mại là việc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến thương mại, bao gồm cả việc rút ngắn thời gian xử lý, giảm bớt các loại biểu mẫu, bớt các bước phải thực hiện, công khai minh bạch quy trình, đồng bộ các thủ tục,...

Thuận lợi hóa thương mại là một yếu tố quan trọng để nâng cao hiệu quả của logistics. Cả hai đều hướng tới mục tiêu chung là cắt giảm chi phí, thời gian của hàng hóa vận chuyển, qua đó nâng cao hiệu quả của hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Thủ tục hành chính là một khâu mà hàng hóa phải đi qua trên đường di chuyển từ địa điểm này đến địa điểm khác. Trong nhiều trường hợp, thời gian chờ đợi để hoàn thành thủ tục hành chính khá dài, thậm chí dài hơn cả thời gian hàng hóa lưu thông. Điều này gây ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả của quá trình logistics.

Thuận lợi hóa thương mại được thực hiện qua một số hoạt động sau:

- Rà soát, bãi bỏ các văn bản quy phạm pháp luật gây cản trở cho thương mại, logistics.
- Rà soát, bãi bỏ các thủ tục hành chính không cần thiết. Đối với những thủ tục cần thiết thì phải thiết kế quy trình thật đơn giản, minh bạch, dễ tiếp cận với doanh nghiệp.
- Chấn chỉnh tác phong giao tiếp, nâng cao tính chuyên nghiệp của công chức trong xử lý thủ tục hành chính.
- Thúc đẩy nâng cao năng lực, khả năng xử lý của những doanh nghiệp logistics đầu mối (cảng biển, sân bay, hãng vận chuyển) vì những doanh nghiệp này có tác động đến hàng loạt các hoạt động, quá trình liên quan khác.

34. Sản xuất tinh gọn là gì?

Sản xuất tinh gọn (*lean production* hay *lean manufacturing*) là một phương thức quản lý sản xuất, một phương thức áp dụng logistics trong nội bộ doanh nghiệp sản xuất. Nền tảng của mô hình này là giảm tối đa các loại "thùa, bất hợp lý" trong quá trình sản xuất để toàn bộ các công đoạn trong quá trình sản xuất hoạt động ăn khớp, nhịp nhàng, từ đó đem lại hiệu quả cao.

Các loại "thùa, bất hợp lý" có thể phát sinh trong các công đoạn sau:

- Vận chuyển (không tính toán kỹ lượng nên vận chuyển các sản phẩm không tham gia phục vụ cho sản xuất)
- Tồn kho (những nguyên liệu, vật tư thừa, không đưa vào sản xuất)
- Di chuyển (quy trình sản xuất tạo ra những chuyển động thừa, làm công nhân phải di chuyển quá nhiều)
- Chờ đợi (khoảng thời gian nối tiếp giữa các công đoạn quá dài, làm sản xuất bị ngắt quãng)
- Sản xuất (sản xuất quá nhiều, vượt quá nhu cầu tại một thời điểm)
- Thời gian (mất nhiều thời gian để làm ra một sản phẩm do thiết kế kém, chuẩn bị sản xuất không kỹ)

- Sản phẩm lỗi (mất nhiều công cho việc kiểm tra và khắc phục sản phẩm lỗi)

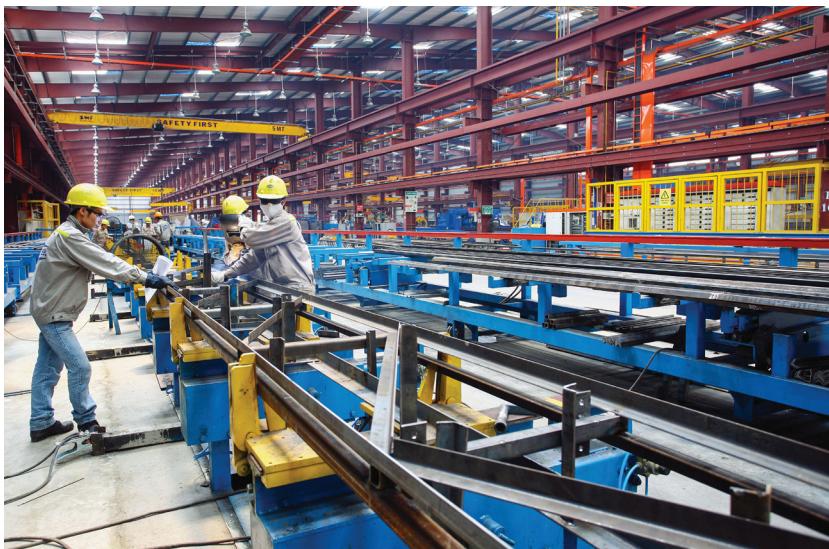
Sản xuất tinh gọn đặc biệt phù hợp với phương thức sản xuất theo dây chuyền, một sản phẩm được tạo nên từ nhiều chi tiết khác nhau.

Thành công của Toyota, nơi khởi xướng ra phương thức quản lý này, từ một doanh nghiệp nhỏ trở thành nhà sản xuất ô tô lớn nhất thế giới đã làm cho sản xuất tinh gọn được nhiều doanh nghiệp biết đến và áp dụng.

35. JIT là gì?

JIT, viết tắt từ *just-in-time*, là một mô hình cụ thể của sản xuất tinh gọn, trong đó dựa trên tính toán kỹ lưỡng về nguồn cung nguyên liệu và nhu cầu sản phẩm để đưa ra dự báo, kế hoạch cung ứng nguyên liệu cho phù hợp với quá trình sản xuất.

Ví dụ, một nhà máy sản xuất bàn ghế sẽ cần nguyên liệu là gỗ, ray ngăn kéo, bản lề, tay nắm, ốc vít. Dựa trên số lượng đặt hàng của từng thời kỳ, nhà máy sẽ dự báo chính xác khối lượng cần thiết của các loại nguyên liệu nói trên và mỗi ngày chỉ đưa về nhà máy khối lượng đủ để sản xuất, không thừa cũng không thiếu.



Hình 5: Logistics trong nội bộ doanh nghiệp giúp nâng cao năng suất, tiết giảm chi phí

Chi phí lưu kho và hàng tồn kho luôn là ám ảnh với các doanh nghiệp. Với JIT, lượng nguyên liệu cũng như sản phẩm tồn kho sẽ ở mức thấp nhất, do vậy chi phí liên quan đến kho cũng giảm xuống đáng kể, như cần ít người để trông coi kho hơn, không cần kho có diện tích quá rộng.

Mô hình này phù hợp với các nhà máy có sản xuất tương đối ổn định, nguồn cung ổn định. Nếu nhà cung cấp có vấn đề, không thể giao hàng đúng thời hạn trong khi nhà máy không có dự trữ trong kho thì kế hoạch sản xuất có thể bị ảnh hưởng, dẫn đến chậm giao hàng cho khách hàng. Hoặc nếu nhu cầu tăng đột biến mà nhà cung cấp không đáp ứng kịp, nhà máy cũng sẽ không thỏa mãn được nhu cầu của khách hàng.

Là sự kế thừa của phương thức sản xuất hàng loạt do Henry Ford đưa ra, JIT là mô hình khác biệt với mô hình JIC (*just-in-case*) của Ford, theo đó nguyên liệu, bán thành phẩm được dự trữ thật nhiều để khi cần sẽ có ngay, nhưng bên cạnh đó cũng tạo ra dư thừa nguyên liệu, tốn diện tích, thời gian vận chuyển không cần thiết. Cùng với Kaizen (liên tục cải tiến), JIT là mô hình cụ thể đưa sản xuất tinh gọn vào thực tế sản xuất.

PHẦN 2

VẬN TẢI

36. Tôi chưa phân biệt được logistics khác vận tải như thế nào? Hai khái niệm này có phải là một?

Logistics là cả một quá trình, mà vận tải chỉ là một phần trong quá trình đó. Vận tải là thành phần quan trọng, nhưng không phải là tất cả quá trình logistics.

Thống kê trên thế giới cho thấy về mặt chi phí, chi phí cho vận tải chiếm khoảng 60% chi phí chung của logistics.

Ngoài vận tải, logistics còn có những hoạt động khác như kho bãi, bốc xếp, giao nhận, giám định, bảo hiểm, đóng gói, v.v...

Về tổng thể, chúng ta thấy hàng hóa luôn ở trong một trong hai trạng thái: động hoặc tĩnh. Động là khi hàng hóa nằm trên các phương tiện và đang di chuyển, ví dụ trên xe tải, trên tàu hỏa, trong máy bay, trên tàu thủy. Còn tĩnh là khi hàng hóa nằm trong kho, bãi. Vận tải chính là phần động của hàng hóa.

Mặt khác, không chỉ có ý nghĩa là một dịch vụ, logistics mang một ý nghĩa bao trùm lớn hơn là việc tính toán, lập kế hoạch để hàng hóa di chuyển từ điểm đầu đến điểm cuối một cách hiệu quả, tiết kiệm chi phí nhất, thời gian nhanh nhất, góp phần vào việc nâng cao năng suất, doanh thu cho doanh nghiệp.

Như vậy, logistics và vận tải không phải là một.

37. Các phương thức vận tải hiện nay có đặc điểm gì, ưu điểm, nhược điểm nhu thế nào?

Mỗi phương thức vận tải hàng hóa có những ưu, nhược điểm cũng như phạm vi sử dụng khác nhau.

Vận tải đường bộ có ưu điểm là tính cơ động cao, có thể vận chuyển từ cửa đến cửa. Tuy nhiên giá thành cao, tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn và tắc giao thông, ô nhiễm môi trường. Vận tải đường bộ phù hợp với khoảng cách vận chuyển ngắn như ở trong đô thị hoặc giữa các địa phương, khu công nghiệp có bán kính 300 km trở xuống.

Vận tải đường thủy nội địa và đường biển thích hợp vận chuyển hàng hóa có khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng, chi phí vận tải thấp. Tuy nhiên phải phụ thuộc vào luồng tuyến, thời gian vận chuyển không nhanh.

Do phương tiện có kích thước lớn nên thường phải gom đủ lượng hàng nhất định thì vận chuyển mới đảm bảo bù đắp chi phí, do vậy ở những khu vực ít hàng hóa thì phương thức này vẫn khó phát huy.

Vận tải đường sắt có giá thành thấp, phù hợp vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, khoảng cách xa, có thể đi vào đến các khu công nghiệp hay đô thị. Tuy nhiên do phụ thuộc vào hạ tầng đường sắt nên tính cơ động không cao.

Vận tải hàng không có ưu điểm tốc độ nhanh, vận chuyển được khoảng cách xa, phù hợp với vận chuyển hàng hóa có giá trị cao; tuy nhiên không thể vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, chi phí vận chuyển cao, phải đầu tư hạ tầng có giá trị lớn.

Trong các ngành vận tải nói trên, có sự phân biệt khá rõ giữa các thành phần: hạ tầng, phương tiện và dịch vụ. Hạ tầng là những yếu tố tĩnh bao gồm sân bay, cảng biển, nhà ga, bến bãi, đường cao tốc, đường ray... phương tiện là những yếu tố động bao gồm máy bay, tàu thủy, đầu máy, toa xe, ô tô, và dịch vụ là hoạt động khai thác các hạ tầng và phương tiện nói trên để đưa hành khách, hàng hóa từ điểm này đến điểm kia.

Vận tải đường ống là loại hình vận tải đặc thù, dành riêng cho hàng hóa là chất lỏng hoặc khí. Với loại hình này, chỉ cần đầu tư hạ tầng là các đường ống, trạm tiếp nhận, trạm bơm, không cần phương tiện vận tải. Hàng hóa sẽ lưu chuyển trong đường ống từ điểm đầu đến điểm cuối.

38. Tại sao cần có sự kết nối các phương thức vận tải?

Mỗi phương thức vận tải có một ưu thế riêng, và cũng có những nhược điểm của mình. Kết nối các phương thức vận tải là nhằm để phát huy tối đa các ưu thế cũng như hạn chế đến mức thấp nhất các nhược điểm đó.

Ví dụ, để xuất khẩu gạo sang châu Phi, chúng ta không thể dùng đường bộ hay đường sắt để chở hàng trực tiếp sang đó, còn dùng đường hàng không thì chi phí quá cao, không phù hợp với mặt hàng này. Giải pháp là dùng đường biển. Nhưng để đưa được hạt gạo xuống tàu xuất khẩu thì phải dùng xe tải chở hàng về một nhà kho ở Đồng bằng Sông Cửu Long để phân loại, sấy, đánh bóng. Sau đó dùng xà lan để chuyển chở lên cảng Cát Lái hoặc cảng Cái Mép rồi từ đó mới chuyển sang tàu thủy.

Nếu các phương thức vận tải không được kết nối phù hợp, hiệu quả, các phương thức sẽ không phát huy hết ưu thế của mình, dẫn đến chi phí vận tải gia tăng. Ví dụ, do việc kết nối đường bộ với đường sắt chưa tốt, cộng với dịch vụ vận tải đường sắt còn kém hiệu quả, các sản phẩm hoa quả từ Miền Nam vận chuyển ra Hà Nội hoặc lên biên giới phía Bắc vẫn phải dùng xe tải để chuyên chở trên quãng đường gần 2.000 km. Do vậy, chi phí vận tải quá cao, làm ảnh hưởng đến tính cạnh tranh của nông sản Việt.

39. **Vận tải đa phương thức là gì?**

Vận tải đa phương thức là hình thức vận tải sử dụng hai hay nhiều phương thức vận tải trên cơ sở một chứng từ vận tải đa phương thức, ví dụ một kiện hàng có thể vận chuyển bằng đường bộ ra đến cảng, đưa lên tàu thủy để chuyển đến cảng nhận, sau đó lại được xếp lên toa tàu đường sắt để về nhà kho.

Với sự phát triển của các hình thái sản xuất và thương mại quốc tế, một sản phẩm sẽ được lưu thông qua nhiều công đoạn, nhiều địa phương, quốc gia trước khi đến đích. Do vậy vận tải đa phương thức trở nên rất phổ biến trong thời đại ngày nay.

Đặc điểm của vận tải đa phương thức khác với từng công đoạn vận tải riêng lẻ là do một đơn vị đứng ra quản lý, điều phối cả quá trình vận tải và khớp nối các công đoạn để hàng hóa vận chuyển không bị gián đoạn, nằm chờ tại các điểm trung chuyển. Thông thường quá trình này cũng sử dụng một vận đơn chở suốt thay cho mỗi công đoạn một vận đơn khác nhau.

Phát triển vận tải đa phương thức đặc biệt được quan tâm đối với một đất nước có địa hình đa dạng, biên giới đất liền và bờ biển dài như Việt Nam.

40. **Vận tải xuyên biên giới có ý nghĩa như thế nào?**

Vận tải xuyên biên giới (*cross-border transport - CBT*) là quá trình vận tải có đi qua biên giới quốc gia, từ một nước này sang nước khác. Đây là hình thức vận tải không giới hạn trong phạm vi một nước, mà điểm đầu nằm ở một nước và điểm cuối nằm ở một nước khác.

Do hệ thống pháp luật, quy định về thủ tục, điều kiện cơ sở hạ tầng, tập quán kinh doanh ở mỗi nước có sự khác nhau nên vận tải xuyên biên giới có sự khác biệt so với vận tải thông thường bên trong nội địa, đòi hỏi người

kinh doanh hình thức này phải am hiểu luật lệ, tập quán vận tải không chỉ của nước mình mà còn của nước đối tác.

Mặc dù vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển hay đường hàng không cũng là từ một nước này sang một nước khác, thuật ngữ vận tải xuyên biên giới thường dùng để chỉ vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy giữa những nước giáp nhau.

Theo nghĩa hẹp, khái niệm biên giới trong vận tải xuyên biên giới thường để chỉ biên giới đất liền, do vậy vận tải xuyên biên giới thường là nói đến vận tải đường bộ và đường sắt xuyên biên giới. Theo nghĩa này, từ CBT đôi khi còn được hiểu là *cross-border trucking* (vận tải đường bộ xuyên biên giới).

Vận tải xuyên biên giới có thể bao gồm vận chuyển hàng hóa của chính nước đó sang nước bên cạnh, hoặc vận chuyển hàng hóa của một nước thứ ba (trường hợp quá cảnh).

Việt Nam có biên giới chung với Trung Quốc, Lào và Cam-pu-chia, đồng thời lại có bờ biển rất dài với nhiều cảng. Do đó việc phát triển vận tải xuyên biên giới để đưa hàng hóa của Việt Nam sang 3 nước này cũng như đưa hàng hóa của các nước khác qua cảnh qua Việt Nam sang 3 nước này là một trong những nội dung ưu tiên trong phát triển logistics giai đoạn tới.

41. Trong vận tải xuyên biên giới thì các hình thức giao nhận hàng hóa có thể diễn ra như thế nào?

Đối với vận tải đường bộ, có 4 phương thức giao nhận hàng hóa:

- Bốc dỡ hàng rời: Hàng được bốc từ xe của nước A xuống kho, bãi tập kết tại khu vực biên giới, sau đó lại bốc lên xe của nước B.
- Nối sàn: Hai xe đầu đuôi vào nhau, hàng từ thùng xe của nước A chuyển thẳng sang thùng xe của nước B.
- Đổi container: Cho phép chuyển nguyên cả container từ xe nước A sang xe nước B.
- Đổi sơ-mi rơ-mooc: Cho phép thay đầu kéo, xe đầu kéo của nước A sẽ chuyển sang kéo nguyên cả sơ-mi rơ-mooc và container của nước B, ngược lại xe đầu kéo của nước B sẽ chuyển sang kéo nguyên cả sơ-mi rơ-mooc và container của nước A.

Do xe tải, container và sơ-mi rơ-mooc chỉ là các phương tiện, không phải là hàng hóa nên để tạo thuận lợi cho việc giao nhận, làm thủ tục hải quan, các nước có chung đường biên giới có thể ký thỏa thuận cho phép xe tải, container hoặc sơ-mi rơ-mooc vào sâu trong nội địa của nhau rồi mới tiến hành bốc dỡ hàng, đổi container hoặc đổi sơ-mi rơ-mooc và làm thủ tục để thông quan hàng hóa. Các thỏa thuận như vậy phải đảm bảo lợi ích có đi có lại, đồng đều cho cả hai bên và tuân thủ chặt chẽ các quy định về hải quan.

Đối với vận tải đường sắt, tương tự cũng có phương thức bốc dỡ hàng rời, đổi cả toa hàng, đổi container hoặc đổi cả toa sàn + container.

42. Hệ thống ACTS là gì?

Hệ thống quá cảnh hải quan ASEAN (*ASEAN Customs Transit System - ACTS*) là hệ thống công nghệ thông tin được thiết lập nhằm kết nối, trao đổi thông tin giữa các nước ASEAN để thực hiện thủ tục quá cảnh điện tử, kiểm soát sự vận chuyển hàng hóa qua cảnh qua lãnh thổ của các nước thành viên ASEAN, hỗ trợ cơ quan hải quan các nước thành viên ASEAN tính tiền thuế hải quan, tiền bảo lãnh và trao đổi thông tin thu hồi nợ thuế hải quan.

Với hệ thống này, hàng hóa có thể di chuyển từ điểm đầu tại một nước đến điểm cuối ở một nước khác mà với thủ tục khai hải quan ở các nước trung chuyển thuận lợi hơn, không phải chuyển đổi phương tiện. Mọi thông tin về lô hàng được chuyển qua máy tính từ hải quan nước đi tới hải quan nước qua cảnh, hải quan nước đến.

Như vậy, một xe hàng chở linh kiện điện tử từ Việt Nam đi qua Lào, Thái Lan đến Malaysia sẽ chỉ phải làm thủ tục hải quan và đóng thuế, phí khi nhập cảnh Malaysia, mặc dù thông tin về lô hàng đều được chuyển đến hải quan Lào, Thái Lan để cùng giám sát.

Hệ thống ACTS cũng được sử dụng cho hàng hóa từ các nước ngoài ASEAN (ví dụ Trung Quốc) qua cảnh qua Việt Nam sang các nước ASEAN và ngược lại.

Hàng hóa quá cảnh thông qua Hệ thống ACTS chỉ được đưa từ Việt Nam đến các nước thành viên ASEAN hoặc đưa từ các nước thành viên ASEAN vào Việt Nam qua các cửa khẩu quốc tế: Cầu Treo (Hà Tĩnh), Lao Bảo (Quảng Trị), Mộc Bài (Tây Ninh).

Doanh nghiệp muốn tham gia Hệ thống ACTS phải đăng ký với cơ quan có thẩm quyền. Thông tin chi tiết về Hệ thống này có ở địa chỉ <https://acts.asean.org>.

43. Container có vai trò thế nào trong logistics?

Container là một cấu kiện rỗng bằng kim loại, bên trong có thể chứa nhiều loại hàng hóa khác nhau và sử dụng được nhiều lần.

Được Malcolm McLean phát minh từ đầu thế kỷ XX, container là một sáng tạo lớn của ngành vận tải, giúp tiêu chuẩn hóa hoạt động vận tải bằng việc đặt ra một kích cỡ chuẩn để vận chuyển, xếp dỡ hàng hóa. Hàng hóa được tập kết, đóng vào container ở những địa điểm khác nhau và chuyển đến cảng. Do có cùng một kích thước nên việc xếp container lên tàu biển nhanh hơn, các container có thể xếp chồng lên nhau nhiều tầng trên tàu biển có thể vận chuyển được nhiều hàng hơn. Khi dỡ xuống, container có thể chuyển sang các phương tiện đường sắt, đường bộ, đặt lên toa tàu hỏa hoặc rơ-mooc để tiếp tục vận chuyển đến điểm đích.

Do tính ưu việt của container, ngành đóng tàu đã cho ra đời các con tàu chuyên để chở container, và cũng hình thành những bến cảng chuyên bốc dỡ loại hàng này.

Một container tiêu chuẩn có chiều dài 20 feet (6,06 mét) và chiều rộng 8 feet (2,44 mét). Ngoài ra, để vận chuyển được nhiều hàng hóa hơn, có loại container có chiều dài gấp đôi là 40 feet (12,2 mét). Chiều cao của các container là 8,6 feet (2,6 mét). Ngoài ra, có loại container cao đến 9,6 feet (2,9 mét), gọi là container High Cube. Dung tích của một container 20 feet là 33,1 mét khối, đủ để chứa khoảng 100 chiếc máy giặt.

Ngoài các container phổ biến là 20 feet và 40 feet, trong thực tế vận chuyển còn có các loại container 48 feet, 53 feet và 60 feet để vận chuyển các loại hàng hóa siêu trường, siêu trọng. Ngược lại, cũng có những loại container chỉ có kích thước bằng 1/2, 1/3 hoặc 1/4 container 20 feet thông thường.

Ngày nay, container nói chung và container 40 feet nói riêng ngày càng phổ biến. 90% lượng hàng hóa vận tải bằng đường biển sử dụng container, trong đó 70% là container 40 feet.

44. Theo tính năng sử dụng thì có thể phân loại container như thế nào?

Container phổ biến có 2 cánh cửa mở ra ở một đầu của container. Tuy nhiên, để chuyên chở những loại hàng hóa đặc thù, người ta đã chế tạo ra các loại container có cấu tạo khác nữa.

- Container mở nóc (*open-top*), dùng để chở các loại hàng bốc dỡ bằng cần cẩu thay vì xe nâng, ví dụ máy móc thiết bị, gỗ tròn, thép cây. Sau khi xếp hàng, người ta phủ một tấm bạt và chằng buộc chặt để che mưa nắng. Container này vẫn có cửa mở ở một đầu như container thông thường.
- Container ống (*tunnel*), có cửa mở ở cả hai đầu.
- Container mở bên (*open-sided*), cửa mở ở bên hông. Do cạnh phía hông dài nên cửa sẽ được mở xuống thay vì mở ngang.
- Container mở hai bên (*double open-sided*), cửa mở ở cả hai bên hông.
- Container lạnh (*refrigerated*), có thiết bị làm lạnh để bảo quản hàng hóa nhạy cảm với nhiệt độ như thủy sản, hoa quả.
- Container sàn (*flat rack*), không có nắp, không có thành hai bên, chỉ có các tấm vách ở hai đầu container và có thể mở xuống được, dùng để chở hàng hóa quá khổ.
- Container bồn (*tank*), là một bồn kim loại đặt trong khung container, dùng để chở chất lỏng.
- Container hàng rời (*bulker*), dùng để chở ngũ cốc, có cửa mở ở phía dưới để hàng có thể chảy ra dễ dàng.

Tùy theo loại hàng hóa chuyên chở, bên trong container có thể bố trí thêm cột, giá đỡ, khay để giúp cho việc chằng buộc, tận dụng không gian được tốt hơn. Ví dụ, container chở xe hơi có các giá có thể xoay nghiêng để có thể xếp xe được thành 2 tầng.



Container lạnh



Container bồn



Container hàng rời



Container chở xe hơi

Hình 6: Một số loại container đặc thù

45. Các ký hiệu, mã hiệu ghi ở vỏ container có ý nghĩa như thế nào?

Trên vỏ container, đặc biệt là ở cửa container, thường có ghi một số ký hiệu, mã hiệu. Ý nghĩa của các loại ký hiệu, mã hiệu cơ bản trong số đó như sau:

- Số hiệu container (*Container number*): Đây là dãy chữ và số đặc trưng, duy nhất của mỗi container, giống như biển số xe hơi. Số hiệu container gồm 4 chữ cái và 7 chữ số. Thông tin cụ thể về số hiệu container nêu ở câu dưới.

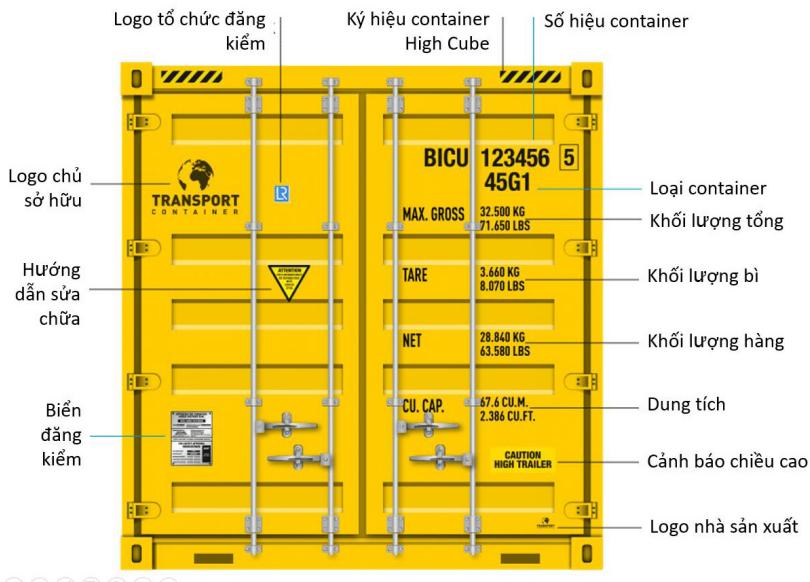
- Mã ISO (*ISO code*). Mã này gồm 4 ký tự, thể hiện kích thước và kiểu container. Ký tự đầu tiên thể hiện chiều dài container, ví dụ số 2 thể hiện container 20 feet, chữ L thể hiện container 45 feet. Ký tự thứ hai thể hiện chiều rộng và chiều cao container, ví dụ số 5 thể hiện container có chiều cao 9 feet 6 inch (2.895 mm) và chiều rộng 8 feet (2.438 mm). Ký tự thứ ba thể hiện kiểu

container, ví dụ chữ A là container hàng không, chữ B là container hàng khô, chữ U là container mở nắp trên đỉnh. Ký tự thứ tư kết hợp với ký tự thứ ba để mô tả chi tiết hơn về kiểu container, ví dụ V1 là container có hệ thống thông hơi cơ khí được đặt ở bên trong.

Các thông tin nói trên có thể tra cứu tại Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 7623:2007 về container vận chuyển, tương đương với tiêu chuẩn ISO 6346:1995.

- MAX GR (viết tắt của *Max Gross Weight*) là tổng khối lượng có thể chứa được của container, tính cả vỏ container và hàng hóa bên trong.

- TARE là khối lượng bì, tức là khối lượng của vỏ container.



Hình 7: Các ký hiệu, mã hiệu thông dụng của container

- NET hoặc MAX CW (viết tắt của *Max Cargo Weight*) hoặc PAYLOAD là khối lượng hàng hóa có thể chứa được của container. Dễ thấy là NET sẽ bằng MAX GR trừ đi TARE.

- CU CAP (viết tắt của *Cubic Capacity*) là thể tích tối đa của container. Thông số này cần thiết để tính toán khả năng chất xếp đối với những mặt hàng nhẹ, nhưng chiếm nhiều thể tích.

Các thông số trên được thể hiện bằng cả hai hệ đo lường là hệ mét và hệ Anh. Ví dụ khối lượng được tính theo kg và lb, thể tích tính bằng mét khối hoặc feet khối.

Ngoài ra, trên cửa container cũng còn có biển xác nhận đăng kiểm container đủ khả năng chở hàng, khả năng đi biển.

Ngoài các ký hiệu, mã hiệu trên cửa container như trên, ở các mặt khác, trên nóc và bên trong container cũng có thể có một số ký hiệu, mã hiệu để lưu ý người vận hành trong quá trình chất xếp hàng hóa, nâng hạ container.

46. Các chữ cái và con số trong số hiệu container có ý nghĩa gì?

3 chữ cái đầu tiên thể hiện chủ sở hữu container (*owner code*). Chủ sở hữu container thông thường là hãng tàu biển, doanh nghiệp vận tải hoặc công ty cho thuê container. Mã hiệu này phải được đăng ký với Văn phòng Quốc tế về Container và Vận tải Đa phương thức (BIC) để được công nhận và tránh trùng lặp.

Chữ cái thứ tư là ký hiệu của thiết bị (*equipment category*). Theo đó:

- U: container chở hàng (*freight container*)
- J: thiết bị có thể tháo rời của container chở hàng
- Z: đầu kéo (*trailer*) hoặc xe sát-xi (*chassis*)

6 chữ số tiếp theo là số sé-ri (*serial number*) của container, con số này do chủ sở hữu container đặt ra và phải đảm bảo duy nhất, không trùng với các container khác của chính mình.

Con số thứ 7 được là số kiểm tra (*check digit*). Con số này là kết quả của một phép tính, trong đó 4 chữ cái trước đó được quy đổi thành con số, cùng với 6 chữ số trong số sé-ri lần lượt được nhân với lũy thừa tăng dần của 2, tổng các con số này chia cho 11 được dư bao nhiêu chính là số kiểm tra. Trong trường hợp cần thiết, việc tính số kiểm tra này có thể cho biết số hiệu container có được nhập chính xác hay không, nếu không thì phải xem lại cả dãy số để tránh nhầm lẫn, gây ra tổn thất cho các bên.

Số hiệu container thường được tham chiếu rất nhiều trong các chứng từ của người đóng hàng, người vận chuyển, người quản lý kho, người giao nhận, người nhận hàng, cơ quan hải quan,...

Theo thông tin trên website của BIC, hiện nay Việt Nam có 8 doanh nghiệp đăng ký mã chủ sở hữu container.

Bảng 2. Các doanh nghiệp đăng ký chủ sở hữu container tại Việt Nam

Doanh nghiệp	Trụ sở	Mã chủ sở hữu container
Air Water Vietnam Co. Ltd.	Bà Rịa - Vũng Tàu	AWVU
Linde Gas Vietnam Ltd.	Bà Rịa - Vũng Tàu	LDVU
Công ty CP Vận tải và Xếp dỡ Hải An	Hà Nội	HACU
Pacific Lines	TPHCM	PASU
Công ty CP Gemadept	TPHCM	GMDU
Golden Ship Co. Ltd.	TPHCM	GDSU
Amasis Shipping Co. Ltd.	TPHCM	AMSU
Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn	TPHCM	NPLU

47. Tại bến cảng tôi thấy có những container có tên khá lạ, không phải của các hãng tàu. Tại sao như vậy?

Thông thường, các hãng tàu lớn đều có một số lượng nhất định các vỏ container để sử dụng cho khách hàng của mình. Ta thường thấy trên bến cảng có nhiều container của các hãng tàu như Maersk, CGM CMA, OOCL, Hapag Lloyd, ... Một số công ty vận tải đường bộ, đường sắt cũng có container của mình, nhưng số lượng rất ít và thường để đa dạng hóa dịch vụ, đồng thời qua đó quảng bá thương hiệu của công ty.

Tuy nhiên, do các khách hàng phân bố rất đa dạng, ở nhiều địa điểm khác nhau cũng như cần các container đặc thù mà hãng tàu có thể không có, hãng tàu vẫn phải sử dụng thêm container từ các công ty cho thuê container. Các công ty này, gọi tắt theo tiếng Anh là leaseco (rút gọn từ container leasing company) không sở hữu tàu mà chỉ sở hữu container, cho các hãng tàu cũng như các khách hàng riêng lẻ thuê container.

Các công ty cho thuê container lớn trên thế giới như Textainer (tên viết tắt trên container là TEX), Triton, CAI, Florens, Seaco, Seacube, Beacon,...

Không phải hãng tàu hay công ty vận tải nào cũng có container do không có nhân sự hay chi phí cho việc quản lý, chuyển container rỗng, bảo dưỡng, sửa chữa container. Những hãng tàu hoặc công ty vận tải đó hoàn toàn chỉ dùng container thuê của các công ty cho thuê container.

Số lượng container do các công ty cho thuê container sở hữu chiếm hơn một nửa số container lưu thông trên thị trường thế giới.

48. Bãi container rỗng có chức năng gì?

Một nhà máy sản xuất linh kiện ô tô tại Ninh Bình, khi có nhu cầu đóng hàng xuất khẩu, liên hệ với một doanh nghiệp logistics. Doanh nghiệp này chở một container rỗng từ Hải Phòng về để đóng hàng lại chở ngược lại Hải Phòng để đưa lên tàu. Trong khi đó, một doanh nghiệp may mặc gần đó vừa nhập khẩu một lô hàng vải và phụ liệu về, sau khi dỡ hàng khỏi container lại cho xe chở container rỗng đó về trả cho hãng tàu ở Hải Phòng.

Trường hợp như trên xảy ra rất phổ biến, và tạo ra sự lãng phí cho cả chủ tàu (vì thời gian sử dụng container không được hiệu quả) lẫn chủ hàng (do phải trả thêm chi phí và mất thời gian chờ đợi để có container).

Bãi container rỗng (*container depot*) là một khu bãi thu gom, tập trung các container rỗng, hay còn gọi là "vỏ công", qua đó giúp các chủ hàng có thể nhanh chóng có container để đóng hàng, còn các chủ tàu có thể tối ưu hóa quay vòng sử dụng container.

Bãi container rỗng thường nằm ở gần các khu công nghiệp là nơi có nhu cầu sử dụng nhiều container. Kết hợp với phần mềm quản lý và theo dõi container, việc tìm và trả container sẽ nhanh và hiệu quả hơn nữa.

Bãi container rỗng cũng có thể nằm ở ngay trong một bãi container (*container yard*). Trong khi container yard có chức năng chính là đóng hàng, trả hàng, lưu giữ các container có hàng thì container depot chỉ có chức năng là lưu giữ container rỗng. Sau khi trả hàng, một container có thể chuyển từ container yard sang container depot để chờ khách hàng mới. Ngược lại, khi có người thuê thì container lại được di chuyển từ container depot sang container yard để đóng hàng.

49. Các container có thể chuyên chở bằng đường hàng không được không?

Các container thông thường chỉ có thể vận chuyển bằng đường thủy, đường bộ hoặc đường sắt. Trong ngành hàng không, do đặc điểm của máy bay có tiết diện hình tròn và một phần được sử dụng để bố trí ghế ngồi hành khách, người ta sử dụng thiết bị riêng, gọi tắt là ULD (unit load device).

ULD là một pallet hoặc container để chứa các loại hàng hóa, hành lý chuyên chở bằng đường hàng không. Pallet là một mâm hàng, để đặt các món hàng có kích thước tương đối lớn, có móc khóa để cố định hàng hóa vào pallet cũng như cố định pallet vào thân máy bay.



Hình 8: Container hàng không của Vietnam Airlines

Container hàng không thường bị vát một góc để phù hợp với hình dạng tiết diện máy bay. Vỏ container làm bằng vật liệu nhẹ như nhôm hoặc bạt để giảm khối lượng. Người ta phân loại các container này theo thể tích và kích thước, trong đó phổ biến là loại container LD3 và LD3-45.

Mỗi ULD được định danh bởi một dãy ký tự, trong đó 3 ký tự đầu tiên là chữ cái thể hiện loại ULD, 5 ký tự tiếp theo là chữ số thể hiện số thứ tự, và 2 ký tự cuối cùng là mã hiệu của hãng hàng không. Ví dụ AKH 24618 VN là một container loại LD3-45 không có lỗ để dùng xe nâng vận chuyển được, số thứ tự 24618 của hãng hàng không Vietnam Airlines. Tương tự RKN 00530 là container loại LD3 có thiết bị đông lạnh, số thứ tự 00530 của hãng hàng không MetroJet (Nga).

50. Reefer là gì?

Reefer là từ để chỉ container lạnh, hay nói cách khác là container có trang thiết bị làm lạnh, đảm bảo duy trì nhiệt độ thấp ổn định. Đặc điểm dễ nhận của container này là ở phía đầu có giàn lạnh. Đa số container lạnh này phụ thuộc nguồn điện bên ngoài để duy trì nhiệt độ, ví dụ các ổ cắm điện ở bãi container hoặc trên tàu. Khi vận chuyển trên xe sơ-mi rơ-mooc thì container lạnh sẽ lấy điện từ máy phát của ô-tô. Hiện nay, đã có loại container trang bị thêm cả máy phát điện, do vậy không bị phụ thuộc nhiều vào nguồn điện bên ngoài, nhưng phải đảm bảo dầu cho máy phát điện.

Một số container có thể còn trang bị hệ thống làm mát bằng nước hoặc không khí để tránh quá tải hệ thống lạnh khi vận chuyển trong điều kiện nắng nóng hoặc dưới hầm tàu có nhiệt độ cao.

Ngoài ra, reefer cũng có thể dùng để chỉ các phương tiện, thiết bị chuyên chở hàng lạnh nói chung, ví dụ như xe chở container lạnh, xe tải có thùng lạnh, tàu biển chở hàng lạnh, hoặc kho chứa hàng lạnh.

51. TEU và DWT là gì?

Do container có các kích thước đa dạng, khác nhau nên người ta cần một đơn vị chung để đo lường khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng container.

TEU là từ viết tắt của *twenty-foot equivalent unit*, có nghĩa là đơn vị tương đương với một container 20 feet. Như vậy, một container 20 feet là 1 TEU, một container 40 feet là 2 TEU.

Tương tự như TEU, có một đơn vị đo nữa là FEU (*forty-foot equivalent unit*), 1 FEU bằng một container 40 feet hay hai container 20 feet.

DWT là từ viết tắt của *deadweight tonnage*, là trọng tải của tàu, hay toàn bộ khối lượng hàng hóa, nhiên liệu, lương thực, thủy thủ, hành khách mà con tàu có thể chuyên chở được. Đơn vị tính trọng tải là tấn, nhưng một tấn DWT nhỉnh hơn một tấn thông thường khoảng 16 kg.

TEU và DWT là những đơn vị thường dùng khi nói đến khả năng vận chuyển của một con tàu. Ngoài việc tính khả năng hàng hóa một con tàu có thể chuyên chở, TEU cũng thường được dùng để đo hàng hóa đi qua một cảng nào đó. Trong khi đó, DWT thường được dùng để chỉ độ lớn của một con tàu, và cũng dùng để xác định khả năng một bến cảng có thể tiếp nhận được tàu lớn đến cỡ nào.

52. Tại sao khi đề cập đến năng lực, độ lớn của một con tàu container, người ta thường dùng cả hai thông số TEU và DWT?

Nếu như tàu chở hàng rời thường chỉ có một thông số là DWT thì tàu chở container thường có cả hai thông số TEU và DWT.

TEU là con số thể hiện khả năng chất xếp số container tối đa của con tàu, trong khi DWT là tải trọng tối đa con tàu có thể chuyên chở.

Khi xếp hàng lên tàu, tùy theo tính chất mặt hàng, thông số đạt mức tối đa trước thì sẽ dừng xếp hàng.

Ví dụ con tàu Vinalines Diamond của Công ty Vận tải Container Vinalines có khả năng chuyên chở 1.118 TEU hay 13.719 DWT. Nếu tàu chỉ chở các container chứa hàng dệt may, da giày là những mặt hàng có khối lượng nhẹ thì khi xếp đầy hàng (1.118 TEU) nhưng tổng khối lượng DWT vẫn chưa đến 13.719 tấn. Nhưng nếu tàu chở các loại máy móc, thiết bị nặng thì có thể mới xếp được 650 TEU nhưng đã đạt đến tổng khối lượng DWT 13.719 tấn và phải dừng, không xếp thêm hàng nữa.

53. Rơ-mooc và sơ-mi rơ-mooc là loại phương tiện thế nào, khác nhau ở điểm gì?

Rơ-mooc và sơ-mi rơ-mooc là các loại phương tiện không tự hành, chỉ bao gồm sàn hoặc thùng để chở hàng và các trục bánh xe. Do không thể tự di chuyển nên rơ-mooc và sơ-mi rơ-mooc phải được móc vào một xe có động cơ mới có thể di chuyển được.

Rơ-mooc là loại phương tiện có 2 trục hoặc cụm trục ở trước và sau, còn sơ-mi rơ-mooc là loại phương tiện chỉ có 1 trục hoặc cụm trục ở phía sau. Do không có trục hoặc cụm trục ở phía trước nên khi tháo rời khỏi phương tiện kéo thì sơ-mi rơ-mooc phải có một bộ thanh chống thay vào vị trí trục trước để giữ cho sàn hoặc thùng hàng được cân bằng.

Do khối lượng hàng hóa vận chuyển ngày càng lớn, đặc biệt với sự ra đời của các container, sơ-mi rơ-mooc trở nên phổ biến hơn rơ-mooc. Cùng với đó là sự hình thành của xe đầu kéo, loại xe không có thùng hàng mà chỉ chuyên dùng để kéo sơ-mi rơ-mooc. Xe đầu kéo khi được kết nối với sơ-mi rơ-mooc trở thành một chiếc xe tải hoàn chỉnh, khá dài, nhưng lại linh hoạt do có mâm xoay ở vị trí nối giữa đầu kéo và sơ-mi rơ-mooc.

Về mặt tải trọng, toàn bộ trọng lượng hàng hóa trên rơ-mooc được đặt lên các trục bánh xe của bản thân rơ-mooc đó. Trong khi đó, một phần trọng lượng của sơ-mi rơ-mooc được đặt lên xe đầu kéo. Do phải chở hàng hóa khối lượng lớn nên sơ-mi rơ-mooc cũng như xe đầu kéo thường có nhiều trục để giảm tải trọng lên mặt đường.

Về mặt kinh tế, do sơ-mi rơ-mooc có thể tách rời khỏi đầu kéo nên trong khi một sơ-mi rơ-mooc đang bốc xếp hàng hoặc nằm đợi ở kho bãi thì xe đầu kéo vẫn có thể tách ra để đấu nối với một sơ-mi rơ-mooc khác. Như vậy, một xe đầu kéo có thể phục vụ nhiều sơ-mi rơ-mooc, tận dụng được công suất quay vòng đầu kéo.

54. Xin cho biết một số thông tin cơ bản về vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không?

Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không có thể tiến hành thông qua các phương thức sau:

- Máy bay chở khách: Hàng hóa sẽ được chở ở dưới bụng máy bay (*belly*) hay còn gọi là khoang dưới (*lower deck*). Đây là khu vực chở hành lý ký gửi của hành khách đi máy bay, nhưng cũng được dành một phần để chở hàng hóa.

- Máy bay chở hàng: Là loại máy bay chỉ dùng để chở hàng, không chở hành khách (*freighter*). Hàng hóa được xếp ngay ở khoang chính (*main deck*) cũng như khoang dưới. Với loại máy bay này, cửa được thiết kế mở ra ở phía mũi máy bay để có thể tiếp nhận dễ dàng hàng hóa có kích thước lớn.

- Máy bay hỗn hợp: Máy bay dành một phần khoang chính để chở hành khách, phần khoang chính còn lại và khoang bụng dùng để chở hàng hóa.

Do khoang máy bay có thể tích không lớn nên hàng hóa vận chuyển bằng máy bay sẽ bị giới hạn về kích thước. Thông thường, chiều cao của một mặt hàng chuyên chở ở khoang bụng máy bay chở khách có chiều cao không quá 160 cm. Chiều rộng thì tùy từng loại máy bay.

Hàng nguy hiểm, hàng có kích thước lớn thông thường được vận chuyển bằng máy bay chở hàng thay vì máy bay chở khách. Ví dụ máy bay Boeing 747 chở hàng có thể chở được kiện hàng có chiều cao lên đến 300 cm. Một số máy bay chở khách vẫn phân chia thành hai khoang (khoang chính và khoang dưới), việc phân chia như vậy hạn chế trong việc vận chuyển hàng có kích thước lớn, nhưng tận dụng được nhiều không gian bên trong máy bay hơn.

Tương tự như với tàu biển, các máy bay chở hàng có thể bay theo chặng cố định, thường xuyên hoặc thuê theo chuyến

Máy bay chở hàng lớn nhất hiện nay là loại Antonov AN-225 Mriya, với kích thước 4500 cm (dài) x 640 cm (rộng) x 440 cm (cao), máy bay này có thể chở được khối lượng hàng hóa lên đến 250 tấn.

Cước phí vận chuyển hàng không thường được tính theo kg và có mức phí tối thiểu, cho dù kiện hàng có khối lượng rất nhỏ. Thông thường, một kiện hàng sẽ được tính theo cả khối lượng và thể tích - nếu đại lượng nào lớn hơn thì sẽ lấy kết quả đó làm căn cứ tính cước vận chuyển.

55. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển khác nhau như thế nào?

Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển là kết quả hoạt động vận tải hàng hóa của một đơn vị hay phương thức vận tải trong một thời gian nhất định.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển là khối lượng hàng hóa đã vận chuyển được, bất kể độ dài quãng đường vận chuyển là bao nhiêu. Đơn vị tính khối lượng hàng hóa vận chuyển là tấn. Khối lượng hàng hóa vận chuyển được tính theo khối lượng thực tế của hàng hóa vận chuyển (kể cả bao bì nếu có).

Trong khi đó, khối lượng hàng hóa luân chuyển là khối lượng hàng hóa tính theo hai yếu tố: khối lượng hàng hóa vận chuyển nhân với quãng đường vận chuyển thực tế. Đơn vị tính là tấn x kilomet (tấn.km).

Ví dụ một chiếc xe trong một tuần vận chuyển được 100 tấn hàng từ kho A đến nhà máy B cách nhau 5 km, như vậy khối lượng chiếc xe đó vận chuyển là 100 tấn, và khối lượng luân chuyển là $100 \times 5 = 500$ tấn.km. Một chiếc xe khác chở 20 tấn hàng từ kho A đến công ty C cách xa 60 km, khối lượng vận chuyển của chiếc xe này là 20 tấn, nhưng khối lượng luân chuyển là $20 \times 60 = 1.200$ tấn.km.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển thường được dùng khi đo lường năng lực vận chuyển hoặc xử lý hàng hóa của một phương tiện vận tải. Còn khối lượng hàng hóa luân chuyển nói lên hiệu quả của phương tiện vận tải đó.

56. Môi giới hàng hải và đại lý hàng hải khác nhau như thế nào?

Do tàu biển là một tài sản lớn, không phải doanh nghiệp nào cũng có thể sở hữu. Mặt khác, vận hành, điều khiển phương tiện này cũng đòi hỏi trình độ, nghiệp vụ rất đặc thù nên chỉ những doanh nghiệp có quy mô vốn lớn, có kinh nghiệm hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đội ngũ nhân lực đủ trình độ mới có thể kinh doanh vận tải hàng hải.

Trong khi đó, những chủ hàng thông thường ít có điều kiện tiếp xúc với hãng tàu sẽ không nắm rõ được các quy định, yêu cầu, thủ tục để có thể gửi hàng vận chuyển bằng đường biển. Do vậy, vai trò của người môi giới hàng hải là rất cần thiết. Có thể nói, đây là một trong những nghiệp vụ xuất hiện rất sớm của dịch vụ logistics.

Môi giới hàng hải (*ship broker*) là dịch vụ làm trung gian cho các bên liên quan trong việc giao dịch, đàm phán, ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng mua bán tàu biển, hợp đồng lai dắt tàu biển, hợp đồng thuê thuyền viên và các hợp đồng khác liên quan đến hoạt động hàng hải theo hợp đồng môi giới hàng hải.

Người môi giới hàng hải cần có quan hệ rộng rãi với các hãng tàu, có dữ liệu phong phú về các con tàu, lịch trình tàu, hiểu biết về các cơ sở sản xuất hàng hóa, đặc tính hàng hóa để có thể tìm được con tàu phù hợp về thời gian, giá cả, tư vấn cho hãng tàu và chủ hàng để hai bên có thể tiến đến ký kết hợp đồng vận chuyển.

Trong khi đó, đại lý hàng hải hay đại lý tàu biển (*ship agent*) là người được hãng tàu ủy thác để thay mặt, đại diện cho hãng tàu làm việc với khách hàng, xử lý các vấn đề phát sinh trong việc giao hàng, nhận hàng tại cảng. Ngoài các hoạt động giao dịch với chủ hàng như thay mặt hãng tàu ký hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng bốc dỡ hàng hoá, đại lý hàng hải còn làm việc với đối tác khác như công ty bảo hiểm, công ty giám định, tìm thuê thuyền viên, cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm cho tàu biển...

Như vậy, môi giới hàng hải là một bên độc lập với hãng tàu, trong khi đại lý hàng hải là một người có chung quyền lợi với hãng tàu. Ngày nay, nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng thực hiện môi giới hàng hải như một nghiệp vụ logistics.

57. **Đại lý hàng hải khác doanh nghiệp giao nhận ở điểm nào?**

Đại lý hàng hải là đơn vị thay mặt hãng tàu làm việc với các doanh nghiệp giao nhận, chủ hàng. Tùy theo mức độ ủy thác của hãng tàu, đại lý hàng hải có thể sắp xếp lịch xếp dỡ hàng, đàm phán cước vận chuyển, phát hành vận đơn, v.v...

Đại lý hàng hải có thể ký hợp đồng hợp tác với nhiều hãng tàu, cam kết mỗi năm sẽ đem lại cho hãng tàu một lượng hàng nhất định. Đổi lại, các hãng tàu có thể dành mức cước ưu đãi cho đại lý hàng hải. Do vậy, đại lý hàng hải có thể nắm được lịch vận chuyển, giá cước của nhiều hãng tàu, nhiều tuyến vận chuyển khác nhau, đáp ứng nhu cầu khi doanh nghiệp giao nhận hoặc chủ hàng cần tìm tuyến vận chuyển nhanh nhất, rẻ nhất, tin cậy nhất.

Doanh nghiệp giao nhận là đơn vị làm việc trực tiếp với các chủ hàng, tổng hợp, nắm bắt nhu cầu của các chủ hàng và kết nối với các hãng tàu hoặc đại lý hàng hải để xếp lịch vận chuyển. Bên cạnh đó, doanh nghiệp giao nhận cũng có thể đảm nhiệm nhiều chức năng khác như làm thủ tục hải quan, xin giấy phép, làm việc với các doanh nghiệp vận tải, quá cảnh, giám định.

Có thể ví đại lý hàng hải là người bán buôn dịch vụ vận chuyển của hãng tàu, còn doanh nghiệp giao nhận là người bán lẻ.

58. Các hình thức thuê tàu có ưu điểm và nhược điểm gì?

Có các hình thức thuê tàu phổ biến sau đây:

- Thuê tàu chở: Tàu chở (*liner*) là tàu chạy theo hành trình cố định giữa các cảng, dù có hàng ít hay nhiều. Do lịch trình cố định như vậy nên rất thuận tiện cho các chủ hàng trong việc dự kiến thời gian giao nhận, xếp hàng hoặc dỡ hàng.

- Thuê tàu chuyển: Tàu chuyển (*voyage charter*) là tàu chạy theo hợp đồng thuê đột xuất, không theo lịch trình cố định mà theo lịch trình do chủ hàng đề xuất. Nếu so sánh với vận chuyển hành khách, có thể ví tàu chở giống như xe buýt, còn tàu chuyển giống như taxi.

- Thuê tàu định hạn (*time charter*) là trường hợp bên cho thuê giao một con tàu được trang bị đầy đủ và có người lái cho bên thuê sử dụng trong một khoảng thời gian nhất định. Người thuê tàu có thể sử dụng, khai thác bao nhiêu chuyến tùy ý trong thời gian thuê.

- Thuê tàu chuyến định hạn (*trip time charter*) là thuê tàu chuyển nhưng có khống chế cả thời gian thuê.

- Thuê tầu trần (*bare boat charter* hoặc *demise charter*) là người thuê chỉ thuê tàu, tự đảm nhiệm thuê thuyền viên và tất cả các trách nhiệm pháp lý, kỹ thuật để vận hành con tàu. Đây thực chất là hình thức thuê nhượng tài sản và thường áp dụng với khoảng thời gian dài, hay áp dụng với tàu chở dầu và tàu chở hàng rời.

Với các chủ hàng nhỏ, có số lượng hàng gửi ít và không đòi hỏi cấp thiết về thời gian, việc thuê tàu chở là hình thức hợp lý vì quy trình, thủ tục lặp đi lặp lại, thực hiện qua một vài lần là quen và chi phí thấp, chủ hàng chỉ phải trả chi phí tương ứng với khối lượng hàng mình gửi.

Thuê tàu chuyển thường được dùng với các chủ hàng lớn, có lượng hàng hóa vận chuyển nhiều, đòi hỏi nghiêm ngặt về thời gian hoặc đến những địa điểm mà tàu chở ít ghé. Đặc biệt, với những mặt hàng chuyên dụng như dầu mỏ, quặng thì thuê tàu chuyển là giải pháp phổ biến.

Trong trường hợp chủ hàng có lượng hàng nhiều, khai thác thường xuyên thì có thể thuê tàu định hạn để khai thác tối đa năng lực tàu, chủ động trong

việc điều phối và ấn định lịch trình tàu. Một số hãng vận tải nhỏ cũng có thể thuê tàu định hạn để đi chở thuê cho các chủ hàng khác.

Các hãng vận tải có kinh nghiệm khai thác, có nguồn hàng và nhân lực vận hành tàu có thể sử dụng phương thức thuê tàu trán để sau đó thực hiện cho thuê tàu chuyến hoặc tàu định hạn với các chủ hàng hoặc hãng vận tải khác.

59. Demurrage, Detention và Storage khác nhau như thế nào?

Về bản chất, đây đều là các khoản phí mà nhà cung cấp dịch vụ (cảng, hãng tàu) thu từ khách hàng của mình (người sử dụng container để vận chuyển).

Cả 3 khoản này đều có thể gọi chung là phí lưu công (container). Storage và Demurrage giống nhau ở chỗ đều là khoản phí thu trong thời gian container lưu ở cảng.

Thông thường, khi tàu đến cảng, các container được dỡ xuống bến của cảng sẽ được lưu trú một khoảng thời gian miễn phí trước khi người nhận hàng đến lấy hàng ra khỏi bến. Thời gian miễn phí đó có thể từ 1 đến 7 ngày, khác nhau tùy theo cảng và tùy theo hãng tàu. Quá thời gian miễn phí nói trên, cảng sẽ thu phí và khoản này gọi là Storage, còn hãng tàu thu thì gọi là Demurrage.

Lưu ý là thời gian miễn phí của cảng và hãng tàu có thể khác nhau, ví dụ cảng cho miễn phí 4 ngày, hãng tàu cho miễn phí 7 ngày mà ngày thứ 6 khách hàng mới đến nhận hàng thì không mất tiền Demurrage, nhưng sẽ phải trả tiền Storage cho 2 ngày.

Sau khi khách hàng đến nhận container, khách hàng lại được một khoảng thời gian miễn phí để đưa container về địa điểm của mình, dỡ hàng và trả container lại cho hãng tàu. Nếu quá thời gian miễn phí này, khách hàng sẽ bị thu phí Detention.

Demurrage (gọi tắt là DEM) và Detention (gọi tắt là DET) giống nhau ở chỗ đều là khoản thu của hãng tàu. Khác nhau ở chỗ Demurrage thu cho khoảng thời gian container lưu lại trong cảng, trong khi Detention thu cho khoảng thời gian container lưu bên ngoài cảng.

Để cho dễ nhớ, Storage và Demurrage là khoản phí thu cho việc chiếm dụng diện tích ở cảng. Còn Detention là khoản phí thu cho việc chiếm

dụng container do chậm chuyển container về cho hãng tàu. Do Detention là khoản thu phát sinh khi container ở ngoài khu vực cảng nên chỉ có hãng tàu là người quản lý container mới có thể thu khoản phí Detention, còn cảng không thể thu khoản này.

Như vậy, với trường hợp hàng xuất khẩu, khi bạn đến bến container rỗng để nhận một vỏ container về đóng hàng, hãng tàu dành cho bạn một khoảng thời gian miễn phí 5 ngày. Nếu quá 5 ngày bạn mới đóng hàng xong và đưa về cảng để giao cho hãng tàu thì bạn sẽ bị thu phí Detention. Kể từ khi bạn giao container cho hãng tàu, nếu vì lý do gì đó bạn chậm đưa hàng lên tàu, tức là chậm giải phóng diện tích của cảng, ví dụ do bạn làm sai chứng từ dẫn đến Hải quan không chấp nhận, phải làm lại, thì thời gian container bị lưu tại cảng bạn sẽ bị hãng tàu thu phí Demurrage, còn cảng thu phí Storage.

Một số hãng tàu có thể linh động, không tính riêng thời gian miễn phí trong cảng và ngoài cảng mà gộp chung, trên cơ sở đó khách hàng có thể tận dụng tùy theo khả năng của mình. Ví dụ, thay vì cho thời gian đóng hàng miễn phí 5 ngày và miễn phí lưu hàng ở cảng 3 ngày (hay được gọi tắt là 5 DEM, 3 DET) hãng tàu cho thời gian miễn phí chung là 8 ngày, bạn có thể tính toán để kéo dài thời gian đóng hàng lên đến 6 ngày, nhưng chỉ cần 2 ngày để đưa hàng đến cảng, hoàn thành thủ tục và đưa container lên tàu luôn thì vẫn không bị thu khoản phí nào.

60. **Vận đơn chủ và vận đơn nhà khác nhau như thế nào?**

Trong trường hợp hãng tàu không ký hợp đồng vận chuyển trực tiếp với chủ hàng mà ký thông qua đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận, sẽ có vận đơn chủ hay còn gọi là vận đơn hãng tàu (Master Bill of Lading - MBL) và vận đơn nhà hay còn gọi là vận đơn thứ cấp (House Bill of Lading - HBL).

Vận đơn chủ là vận đơn do hãng tàu phát hành. Hãng tàu có thể phát hành vận đơn này cho đại lý hàng hải, doanh nghiệp giao nhận hoặc cho chính chủ hàng. Trên vận đơn chủ có logo hãng tàu, và chỉ ghi cảng đi, cảng đến.

Vận đơn nhà là vận đơn do đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận phát hành cho chủ hàng. Trên vận đơn này có logo của đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận, và nơi đi có thể ghi địa điểm nhận hàng cụ thể, ví dụ như một cảng cạn ở trong nội địa thay vì cảng biển như trên vận đơn chủ.

Các thông tin trên vận đơn chủ và vận đơn nhà đối với trường hợp vận chuyển nguyên container là giống nhau, trừ thông tin về người gửi, người nhận và người được thông báo.

Trên vận đơn chủ, người gửi thường là đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận của người bán; người nhận là đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận của bên người mua.

Trên vận đơn thứ cấp, người gửi thường là người bán, người xuất khẩu hàng; người nhận là người mua, người nhập khẩu.

61. Từ góc độ chủ hàng, vận đơn nhà không phải là do hãng tàu cấp, vậy có rủi ro gì không? Tại sao người ta vẫn sử dụng vận đơn nhà?

So với vận đơn chủ, vận đơn nhà chỉ là chứng từ ràng buộc trách nhiệm giữa chủ hàng và doanh nghiệp giao nhận nên nếu có rủi ro, tổn thất xảy ra với hàng hóa trong quá trình vận chuyển (tàu chìm, cháy nổ, hàng hóa bị hư hỏng do, mất mát) thì việc đòi bồi thường từ hãng tàu có thể khó khăn do chủ hàng không có chứng từ ràng buộc trách nhiệm trực tiếp với hãng tàu.

Tuy nhiên, giả sử xảy ra trường hợp rủi ro như trên, doanh nghiệp giao nhận sẽ có trách nhiệm đứng ra đàm phán, xử lý với hãng tàu để đòi bồi thường, giảm nhẹ tổn thất cho chủ hàng. Với các doanh nghiệp giao nhận có bề dày kinh nghiệm, có uy tín thì việc xử lý rủi ro như vậy sẽ mang tính chuyên nghiệp, hiệu quả hơn là chủ hàng đứng ra trực tiếp làm với hãng tàu. Do vậy, chủ hàng vẫn làm vận đơn nhà dựa trên mối quan hệ, tin tưởng với doanh nghiệp giao nhận.

Thực tế, có những doanh nghiệp giao nhận có quy mô hoạt động lớn hơn cả các hãng tàu nên gửi hàng cho doanh nghiệp giao nhận và làm vận đơn nhà còn đem lại sự yên tâm cho chủ hàng hơn là làm trực tiếp với hãng tàu.

Trong một trường hợp khác, chủ hàng có thể muốn giấu tên mình cũng như tên khách hàng (người mua) trên chứng từ, hoặc cần ghi một số thông tin để phù hợp với các chứng từ khác nhưng hãng tàu không thể đáp ứng. Do vậy, chủ hàng phải lựa chọn vận đơn nhà. Ví dụ doanh nghiệp nhận hàng ở Bắc Giang, tàu về Hải Phòng thì vận đơn chủ chỉ có thể ghi cảng Hải Phòng. Doanh nghiệp giao nhận sẽ thuê tàu vận chuyển hàng về cảng Hải Phòng,

sau đó thuê tiếp xà-lan hoặc xe tải đưa hàng về Bắc Giang giao cho doanh nghiệp nhận hàng. Do vậy, vận đơn nhà có thể ghi Port of Discharge là Hải Phòng, còn Place of Delivery là Bắc Giang.

Vận đơn nhà do doanh nghiệp giao nhận phát hành cũng có thể chỉnh sửa linh hoạt nên trong trường hợp phải điều chỉnh vận đơn (ví dụ khi hàng được giao chậm hơn dự kiến).

62. Tàu Panamax là loại tàu như thế nào?

Panamax là loại tàu có kích thước và trọng tải tối đa có thể đi qua Kênh đào Panama.

Kênh đào Panama là kênh do con người xây dựng, nối liền Đại Tây Dương với Thái Bình Dương thông qua vùng eo đất hẹp ở nước Panama, khu vực Trung Mỹ. Đây là vùng đất hẹp và có thể tận dụng một số hố để giảm bớt lượng đất đá phải đào, nhưng do địa hình không bằng phẳng nên kênh đào này phải sử dụng hệ thống âu thuyền để nâng và hạ các con tàu lên những mực nước khác nhau. Chính kích thước của các âu thuyền này quyết định độ lớn của con tàu có thể đi qua Kênh đào Panama.

Mỗi âu thuyền có chiều dài 320 mét và chiều rộng 33,5 mét. Do vậy, một con tàu muốn đi qua được Kênh đào phải có kích thước dài không quá 294 mét, rộng không quá 32,3 mét và mớn nước không quá 12 mét. Với các giới hạn trên, con tàu không thể chở quá 5.000 TEU hay tải trọng không thể quá 52.500 tấn.

Được đưa vào sử dụng từ năm 1914, toàn bộ hành trình đi qua Kênh đào có độ dài 77 km, do phải chờ tránh nhau nên một con tàu trung bình mất 6 đến 8 tiếng để đi qua Kênh đào.

Với việc đưa vào sử dụng hệ thống âu thuyền mới từ tháng 6/2016, một thuật ngữ nữa ra đời là Neo-Panamax, để chỉ những loại tàu có kích thước tối đa có thể đi qua hệ thống âu thuyền mới này. Theo đó, các con tàu dài 366 mét, rộng 49 mét và mớn nước 15,2 mét trở xuống có thể đi qua Kênh đào, tương ứng với lượng hàng hóa 13,000 TEU hay 120,000 tấn.

63. Tàu gom hàng là loại tàu gì?

Tàu gom hàng (feeder) là loại tàu nhỏ, thông thường có tải trọng từ 300 đến 1.000 TEU. Những tàu này chở container từ các bến, cảng nhỏ tập trung về một bãi hoặc cảng lớn để từ đó đưa lên các tàu chở container có tải trọng lớn.

Tàu gom hàng có thể là tàu chạy trên biển ở những chặng đường ngắn, hoặc tàu chạy trên sông, hoặc tàu sông pha biển.

Tại Việt Nam, do các cảng nhỏ ở Miền Bắc, Miền Trung hoặc Đồng bằng Sông Cửu Long không có tuyến hàng hóa quốc tế nên hàng hóa xuất nhập khẩu phải được các tàu gom hàng đưa về cảng Hải Phòng, cảng Tiên Sa, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, cảng Cát Lái để từ đó xếp lên các tàu lớn hơn. Một số tàu từ các cảng Việt Nam đi thẳng châu Âu, châu Mỹ hoặc Đông Bắc Á, nhưng có thể một số tàu lại ghé qua các cảng Singapore, Hong Kong, Cao Hùng, Port Klang để chuyển sang các tàu lớn hơn.

64. Thời gian cắt máng là thời điểm nào?

Thời gian cắt máng (*cut-off date* hay *closing time*) là thời điểm cuối cùng chủ hàng hay doanh nghiệp giao nhận đại diện cho chủ hàng phải hoàn thành các thủ tục ở cảng để bàn giao container cho chủ tàu.

Căn cứ vào thời gian cắt máng, chủ hàng tính toán thời gian để đưa container đến cảng cho phù hợp. Đưa đến sớm quá thì có thể không kịp thời gian đóng hàng ở nhà máy, hoặc phải trả thêm chi phí lưu bãi ở cảng. Đưa đến sát thời gian cắt máng quá mà không kịp hoàn thành các thủ tục, đặc biệt là thủ tục hải quan đối với hàng xuất khẩu, thì hàng sẽ không đưa được lên tàu. Hậu quả là hàng phải để lại đợi chuyến tàu sau, mất thêm chi phí lưu bãi và lỡ hẹn với khách hàng.

65. Quyền vận chuyển nội địa là gì? Nếu một tàu thủy nước ngoài chở hàng từ Singapore ghé qua Cát Lái, sau đó chở hàng ra cảng Hải Phòng thì có được không?

Quyền vận chuyển nội địa (tiếng Anh là *cabotage*) là quyền của mỗi quốc gia có biển cho phép chỉ có tàu của nước đó được vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển trong nước.

Tùy theo chính sách của quốc gia có biển, tàu nước ngoài có thể được tham gia vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển trong nước ở những mức độ khác nhau.

Việt Nam hiện nay đang áp dụng quyền này, theo đó chỉ có đội tàu Việt Nam mới được phép vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển của Việt Nam.

Tàu nước ngoài có thể ghé cảng biển của Việt Nam để nhận hàng, nhưng số hàng Việt Nam đã tiếp nhận đó không được dỡ ở một cảng khác của Việt Nam. Nói cách khác, quyền này nhắm đến đối tượng là hàng hóa chứ không phải tàu thủy.

Như vậy, một tàu thủy nước ngoài từ Singapore ghé qua Cát Lái có thể nhận thêm 100 container, nhưng khi đến cảng Hải Phòng sẽ không được phép dỡ 100 container đã nhận ở Cát Lái, mà chỉ có thể dỡ số hàng đã nhận từ Singapore, hoặc để nhận thêm số hàng khác tại Hải Phòng.

Quyền vận chuyển nội địa trước đây chủ yếu áp dụng đối với vận tải hàng hóa bằng đường biển, hiện nay cũng áp dụng cho cả vận tải hàng không, đường sắt, đường bộ.

66. Cần cầu và các phương tiện bốc dỡ có ý nghĩa thế nào trong hoạt động logistics?

Vận tải hàng hóa khác vận tải hành khách ở chỗ đa số các loại hàng hóa không thể tự vận động lên xuống, vào ra phương tiện vận tải (trừ trường hợp hàng hóa có thể tự hành như xe hơi). Do vậy, bên cạnh các phương tiện vận tải thì phương tiện bốc dỡ là một thành phần rất quan trọng của hạ tầng logistics.

Phương tiện bốc dỡ chủ yếu, có năng suất cao hiện nay là cần cầu. Về cơ bản, cần cầu trong logistics có chung nguyên lý hoạt động với cần cầu trong xây dựng, nhưng cũng có những đặc thù riêng.

Về cơ bản, cần cầu có thể phân thành 2 loại là cần cầu cố định và cần cầu di động.

Cần cầu cố định thường gặp ở các bến cảng, kho bãi, là loại cần cầu cố định hoặc gần như cố định, không di chuyển ra khỏi khu vực hoạt động. Cần cầu

di động là cần cẩu đặt trên phương tiện bánh lốp hoặc xích, có khả năng di chuyển từ nơi này sang nơi khác.

Do phần lớn hàng hóa vận chuyển hiện nay được đóng trong các container, nên loại cần cẩu hay gấp ở các bến cảng cũng chủ yếu để phục vụ loại hàng này. Loại cần cẩu có khả năng bốc xếp container có năng suất cao nhất là cẩu giàn (*gantry crane*), có tay đòn vươn ra ngoài cầu cảng để xếp container lên tàu hoặc dỡ container khỏi tàu. Năng lực của cẩu giàn được xác định theo độ vươn của tay cần, tính theo số hàng container. Ví dụ những cẩu giàn ở bến cảng HITC Hải Phòng có độ vươn là ... hàng container. Cẩu giàn cũng có thể di chuyển trên đường ray dọc theo cầu cảng để bốc dỡ được các hàng container khác nhau.

Với những bến cảng container nhỏ, số lượng hàng chưa nhiều để có thể đầu tư cẩu giàn, thì có loại cẩu bờ. Đây là loại cẩu có cần nghiêng, thay đổi tầm với bằng góc nghiêng tay cần hoặc lắp thêm tay cần phụ. Hệ thống cẩu này cũng có thể gắn cố định trên bờ hoặc đặt trên ray để di chuyển.

Trong các bãi container, những bãi container có diện tích lớn có thể đầu tư xây dựng cẩu giàn chạy dọc theo bãi. Với loại cẩu này, có thể tận dụng tối đa khả năng xếp container chồng lên nhau lên đến 5-6 tầng và không bị hạn chế về tầm với.

Nếu bãi container nhỏ, chưa phù hợp để đầu tư cẩu giàn thì có thể sử dụng loại xe cẩu di động để «gấp» container từ bãi lên xe hoặc từ xe xuống bãi. Loại xe cẩu này bị giới hạn bởi tầm với và sức nâng nên các container không thể chồng lên nhau quá cao và xếp quá nhiều hàng, ngoài khả năng với tới của cần cẩu.

Với các tàu chở hàng rời, hàng bách hóa, có thể sử dụng loại cẩu gắn ngay trên tàu hoặc cần cẩu đặt trên bờ. Trong trường hợp này, một số loại hàng hóa có thể đóng trong bao lớn (*jumbo bag*) để tiện cho việc nâng hạ, vận chuyển, sau đó về kho mới chia vào các bao nhỏ để đưa đi tiêu thụ.

Một số loại hàng rời như ngũ cốc, khoáng sản, dăm gỗ có thể sử dụng dây chuyền, ống hút, phễu để thổi, rót hàng hóa từ tàu lên xe, bãi hoặc ngược lại.

Bên cạnh cần cẩu thì các phương tiện nâng hạ như xe nâng, xe tay nâng cũng được sử dụng phổ biến trong các nhà kho để đưa hàng lên giá, kệ hoặc lấy hàng xuống, đưa hàng vào hoặc rút hàng ra từ container.



Hình 9: Phương tiện bốc dỡ, nâng hạ là một thành phần không thể thiếu của logistics

67. Các hãng vận tải đường biển lớn nhất thế giới là những hãng nào?

Theo Alphaliner , 10 hãng vận tải đường biển lớn nhất trên thế giới tính đến tháng 2/2020 là:

Bảng 3. Các hãng vận tải biển lớn nhất thế giới

Hãng	Công suất (TEU)	Thị phần	Số tàu	Trụ sở
APM-Maersk	4.157.740	17,6%	687	Đan Mạch
MSC	3.830.359	16,2%	571	Thụy Sỹ
COSCO	2.911.885	12,3%	472	Trung Quốc
CMA-CGM	2.664.772	11,3%	495	Pháp
Hapag-Lloyd	1.744.868	7,4%	247	Đức
ONE	1.566.865	6,6%	218	Nhật Bản
Evergreen Marine	1.260.894	5,3%	196	Đài Loan
Yang Ming	630.911	2,7%	97	Đài Loan
PIL	391.682	1,7%	118	Singapore
Hyundai M.M	373.947	1,6%	61	Hàn Quốc

10 hãng tàu nói trên đã chiếm 82,7% thị phần vận tải đường biển trên thế giới, tương đương 4/5 năng lực của tổng số các đội tàu.

PHẦN 3

TRUNG TÂM LOGISTICS

68. Trung tâm logistics là gì? Tôi không phân biệt được trung tâm logistics với kho hàng, trung tâm phân phối.

Trung tâm logistics là một thuật ngữ tổng hợp để chỉ một cơ sở hạ tầng nhằm lưu giữ và xử lý hàng hóa. Với ý nghĩa đó, trung tâm logistics là một khái niệm bao trùm lên kho hàng, trung tâm phân phối, cảng cạn, kho ngoại quan, kho bảo thuế, bãi container... Nói cách khác, những loại hình cơ sở hạ tầng trên đều được coi là trung tâm logistics.

Về cơ bản, có thể thấy rằng nếu như hàng hóa không nằm ở nơi sản xuất, nơi tiêu thụ hoặc trên một phương tiện vận tải thì hàng hóa đó đang nằm ở một trung tâm logistics.

Khi được dùng như một cơ sở đơn lẻ, trung tâm logistics nhằm chỉ một cơ sở hạ tầng có quy mô lớn, thiết kế hiện đại, đa chức năng. Đặc biệt, trung tâm logistics không chỉ là một nơi để dự trữ hàng, chờ đợi làm thủ tục lưu chuyển mà còn là một địa điểm có thể tạo ra nhiều giá trị tăng cho hàng hóa, đem lại doanh thu cao hơn cho doanh nghiệp.

Hiện nay chưa có quy định chính thức về các thành phần cần có trong một trung tâm logistics, nhưng theo các chuyên gia thì trung tâm logistics có một số phân khu, công trình như sau:

- Hệ thống kho
- Bãi chứa container, hàng rời
- Khu vực xử lý, gia công, gia tăng giá trị cho hàng hóa: phân loại, đóng gói, dán nhãn...
- Bãi đỗ cho các phương tiện vận tải, phương tiện bốc xếp và các phương tiện khác hoạt động trong trung tâm
- Điểm sửa chữa, bảo dưỡng, cấp nhiên liệu cho phương tiện
- Đường giao thông nội bộ và kết nối với mạng lưới giao thông công cộng (đường bộ, đường sắt)

- Khu văn phòng: điều hành hoạt động của trung tâm logistics, hải quan, kiểm dịch, ngân hàng, bảo hiểm, đại lý hàng hóa, trung tâm dịch vụ, cảng-tin, phòng họp, v.v...
- Kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động của trung tâm: cấp điện, cấp nước, thoát nước, viễn thông, Internet...

69. Quy hoạch hiện nay về các trung tâm logistics là nhu thế nào?

Ngày 3/7/2015, Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định số 1012/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến 2020, định hướng đến năm 2030. Mục tiêu của Quy hoạch nhằm phát triển mạng lưới trung tâm logistics bảo đảm đáp ứng tốt nhu cầu của sản xuất và lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu.

Theo định hướng, cả nước sẽ có 21 trung tâm logistics: 3 trung tâm hạng I, 15 trung tâm hạng II, và 3 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không. Các trung tâm logistics hạng I cấp quốc gia và quốc tế, có vai trò là trung tâm gốc tại các thành phố Hà Nội, Đà Nẵng và Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh. Các trung tâm logistics hạng II cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế, bám sát và hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất, nhập khẩu đến tiêu dùng, xuất khẩu; kết nối với hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, ga đường sắt, mạng lưới giao thông đường bộ, các cửa khẩu quốc gia, cửa khẩu quốc tế và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung...

Miền Bắc hình thành và phát triển 7 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 1 trung tâm logistics chuyên dụng gắn liền với cảng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Miền Trung - Tây Nguyên hình thành và phát triển 6 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 1 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Miền Nam hình thành và phát triển 5 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 1 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.



Hình 10: Trung tâm logistics của U&l Logistics đặt tại tỉnh Bình Dương

70. Trung tâm logistics loại I, loại II được định nghĩa như thế nào?

Quyết định số 1012/QĐ-TTg đưa ra quy hoạch phát triển các trung tâm logistics trên cả nước. Mặc dù không đưa ra định nghĩa về trung tâm logistics loại I, loại II, nhưng qua nội dung Quyết định số 1012/QĐ-TTg, có thể thấy:

Trung tâm logistics loại I là các trung tâm logistics cấp quốc gia và quốc tế, kết nối các khu vực kinh tế lớn của đất nước và kết nối với các nước bên ngoài. Diện tích của trung tâm logistics loại này đến năm 2020 phải đạt tối thiểu 20 hecta, đến năm 2030 phải đạt tối thiểu 50 hecta.

Trung tâm logistics loại II là các trung tâm logistics cấp khu vực, kết nối các tỉnh, thành phố thành mạng liên kết phân phối. Diện tích của trung tâm logistics loại này đến năm 2020 phải đạt tối thiểu 15 hecta, đến năm 2030 phải đạt tối thiểu 30 hecta.

Thực tế, có những trung tâm logistics ở Việt Nam đã vượt quá các tiêu chuẩn tối thiểu trên khá xa, ví dụ ICD Tân Cảng Long Bình có diện tích trên 100 hecta.

71. Gần đây tôi nghe nói đến khái niệm logistics park. Nên hiểu khái niệm này như thế nào?

Logistics park tạm dịch là khu logistics. Đây không phải là một trung tâm logistics đơn thuần mà tập hợp nhiều trung tâm logistics và công trình phụ trợ, có tác dụng liên kết, bổ sung cho nhau để tạo nên một tổ hợp có khả năng cung cấp các dịch vụ logistics đa dạng, hoàn chỉnh.

Trong logistics park có thể có cả các khu nhà ở, cơ sở đào tạo, trạm phát điện, trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện, v.v... để phục vụ cho các trung tâm logistics.

Từ park trong cụm từ này có thể so sánh tương tự như *industrial park* (khu công nghiệp), *hi-tech park* (khu công nghệ cao).

72. Dự trữ có ý nghĩa thế nào trong logistics?

Nhìn chung, hàng hóa luôn ở một trong hai trạng thái: vận chuyển hoặc dự trữ. Hàng hóa đang di chuyển trên các phương tiện như tàu thủy, máy bay, đường sắt, ô tô, đường ống là vận chuyển. Hàng hóa lưu giữ trong các nhà kho, bến bãi, bồn chứa là dự trữ.

Lượng hàng hóa vận chuyển mỗi ngày là rất lớn, thế nhưng lượng hàng hóa dự trữ cũng nhiều không kém. Tùy theo nhu cầu sử dụng, quy trình sản xuất, hàng hóa có thể được dự trữ ở những hình thái khác nhau: nguyên liệu thô (quặng, gỗ, cát, dầu mỏ, bột mỳ...), bán thành phẩm (sắt thép, gỗ ván ép, kính thủy tinh,...), linh kiện, phụ tùng cho đến thành phẩm (xe hơi, giường tủ, hộp bánh, điện thoại, ...).

Đối với mỗi doanh nghiệp, duy trì lượng dự trữ là bao nhiêu có ý nghĩa rất quan trọng. Lượng dự trữ nhiều sẽ làm tiêu tốn diện tích để lưu giữ, nhân lực để bảo quản, vốn bị đọng không quay vòng, chưa kể chất lượng hàng hóa có thể xuống cấp. Lượng dự trữ ít có thể gây thiếu hụt nguyên liệu đầu vào cho sản xuất, gây ngưng trệ hoạt động hoặc ảnh hưởng đến chất lượng sản phẩm, từ đó gây thiệt hại cho doanh nghiệp do không đáp ứng được nhu cầu của khách hàng, mất uy tín, mất hợp đồng.

Chính vì vậy, bài toán dự trữ là một bài học không thể bỏ qua trong quản trị vật tư nói riêng và logistics nói chung.

73. Vai trò của kho trong hoạt động logistics là nhu thế nào?

Kho hàng là loại hình trung tâm logistics đơn giản, thực hiện chức năng chủ yếu là lưu giữ, dự trữ hàng hóa. Kho khác với bãi ở chỗ có mái che, tường bao, do vậy đảm bảo an ninh tốt hơn và duy trì điều kiện bảo quản thuận lợi hơn.

Căn cứ vào tính chất các loại hàng hóa được lưu giữ, có thể phân ra một số loại kho phổ biến sau đây:

- Kho hàng thông thường (hàng khô)
- Kho hàng lạnh: bảo quản nông sản, thực phẩm, giống vật nuôi, cây trồng, vắc-xin, chế phẩm y tế,...
- Kho hàng nguy hiểm: bảo quản hóa chất, chất dễ cháy, dễ nổ, chất phóng xạ, hàng hóa cần cách ly tránh lây nhiễm, có khả năng gây hại cho cộng đồng
- Kho hàng giá trị cao: vàng bạc, kim loại quý, tiền, đá quý, ngọc trai, ...
- Kho hàng phát chuyển nhanh, bưu kiện, túi thư ngoại giao
- Kho chứa hàng hóa quá khổ, siêu trường, siêu trọng, nguyên khối



Hình 11: Kho hàng hiện đại là trung tâm của chuỗi logistics

74. Trung tâm phân phối khác gì với một nhà kho thông thường?

Trung tâm phân phối (*distribution center*) bản thân nó trước hết cũng là một nhà kho, nhưng bên cạnh chức năng lưu giữ hàng hóa thì trung tâm này thực hiện một chức năng quan trọng hơn là điểm xuất phát giao hàng theo lệnh của doanh nghiệp chủ hàng.

Hiện nay, để tiết kiệm và dành tối đa diện tích đất cho mở rộng cơ sở sản xuất, một số doanh nghiệp thuê kho bên ngoài thay vì tự xây kho trong nhà máy. Tương tự, trung tâm phân phối có thể là một bộ phận nằm trong doanh nghiệp, hoặc có thể là một doanh nghiệp độc lập, thực hiện lưu giữ và phân phối hàng hóa cho doanh nghiệp khác.

Để làm tốt chức năng phân phối, trung tâm phải trang bị hệ thống quản lý kho hàng hiện đại, luôn cập nhật số lượng hàng tồn kho và vị trí của chúng, có hệ thống bốc xếp dỡ chuyên nghiệp, kết nối chặt chẽ với các cơ quan hải quan, kiểm dịch, doanh nghiệp vận tải, giao nhận để hàng hóa có thể lên đường, giao đến tận tay người nhận một cách nhanh nhất.

Một công ty bán lẻ đồ gỗ của Hoa Kỳ đặt các nhà máy ở Bình Dương, Đồng Nai sản xuất các loại đồ gỗ như bàn ăn, ghế, giường tủ. Công ty này thuê một nhà kho ở Bình Dương để gom nhận tất cả những sản phẩm đặt hàng sản xuất ở Việt Nam. Mỗi khi có đơn đặt hàng từ các cửa hàng bán lẻ trên nước Mỹ, công ty sẽ giao hàng thẳng từ Bình Dương đến tận cửa hàng, cho dù cửa hàng đó nằm ở bờ Tây hay bờ Đông. Như vậy, công ty không phải thuê các kho hàng ở các bang tại nước Mỹ để từ đó giao hàng đến các cửa hàng bán lẻ nữa.

75. Tại sao cần có kho lạnh?

Nhiều loại hàng hóa chỉ có thể duy trì được tình trạng tốt hoặc bảo quản lâu dài ở trong điều kiện nhiệt độ thấp, điển hình là các loại thực phẩm như rau, thịt, cá. Trong mỗi gia đình chúng ta đều có chiếc tủ lạnh để giữ các thức ăn này. Kho lạnh thực hiện chức năng tương tự như một chiếc tủ lạnh, nhưng ở quy mô lớn hơn nhiều.

Tùy theo đối tượng cần bảo quản mà kho lạnh có thể có các mức nhiệt độ khác nhau. Nhiệt độ lạnh -5 độ C đã có thể giúp bảo quản được thực phẩm khá tốt. Còn nếu hạ nhiệt độ xuống -24 độ C thì thời gian bảo quản lên đến hàng tháng.

Để phục vụ loại hàng hóa vận chuyển với thời gian dài cần bảo quản lạnh, người ta tạo ra những container lạnh, thực chất là những kho lạnh di động. Các container này phải được cấp điện thường xuyên, thông qua nguồn điện của xe đầu kéo hoặc nguồn điện của kho bãi để duy trì độ lạnh cần thiết. Một số container lạnh hiện đại có trang bị máy phát điện riêng, do vậy tự đảm bảo duy trì độ lạnh mà không phụ thuộc vào nguồn điện bên ngoài.

76. **Cảng cạn là gì? Cảng cạn và điểm thông quan hàng hóa có phải là một?**

Như tên gọi của nó, cảng cạn (*dry port*) là một trung tâm logistics nằm sâu trong nội địa, thay vì nằm ở ngay khu vực cảng biển, cảng sông (gọi tắt là cảng thủy) hay cảng hàng không.

Nhìn từ góc độ vận tải, cảng cạn là một bộ phận của kết cấu hạ tầng giao thông, là một phần nối dài của cảng thủy hay cảng hàng không. Thay vì hàng hóa phải nằm chờ và làm thủ tục thông quan tại cảng thủy hay cảng hàng không thì hàng hóa được đưa về các cảng cạn để giảm tải cho những cảng này. Như vậy vừa giúp tránh ùn tắc tại cảng thủy hay cảng hàng không, vừa giúp giải phóng hàng hóa nhanh hơn.

Cảng cạn thường được bố trí ở những địa điểm có mật độ hàng hóa xuất nhập khẩu cao, ví dụ gần các khu công nghiệp, gần biên giới. Mặt khác, cảng cạn cũng phải có vị trí thuận tiện để kết nối các phương thức giao thông khác như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa.

Điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu (*Inland Clearance Depot - ICD*) cũng là những địa điểm nằm trong nội địa, tách rời khỏi các cửa khẩu như cảng biển quốc tế, sân bay quốc tế hay cửa khẩu đường bộ. Hàng hóa được đưa về đây để làm thủ tục thông quan, góp phần giảm tải cho các cửa khẩu, đồng thời tạo thuận lợi cho doanh nghiệp tại địa bàn.

Đương nhiên, một điểm thông quan hàng hóa thì không chỉ đơn thuần là nơi đặt văn phòng để cán bộ hải quan làm công tác kiểm tra, thông quan hàng hóa mà thông thường cũng phải có diện tích kho, bãi để lưu chứa hàng hóa đợi làm thủ tục thông quan. Do vậy, điểm thông quan hàng hóa cũng có chức năng tương tự như cảng cạn. Điểm khác nhau là ở chỗ điểm thông quan hàng hóa tập trung vào chức năng thông quan là chính, do đó

diện tích kho, bãi thường nhỏ hơn cảng cạn, phương tiện vật chất cũng ít đầy đủ hơn.

Nhìn từ góc độ hải quan, cảng cạn là một cửa khẩu. Do vậy, cảng cạn khác với điểm thông quan hàng hóa ở chỗ hải quan cảng cạn được thực hiện chức năng như hải quan cửa khẩu, nghĩa là thực hiện nhiều nghiệp vụ hải quan hơn là điểm thông quan hàng hóa. Hải quan cảng cạn vừa tiếp nhận tờ khai, vừa làm thủ tục thông quan lô hàng.

Xét về mặt chức năng, cảng cạn cũng chính là một trung tâm logistics. Tại đó có thể thực hiện các dịch vụ gia tăng giá trị cho hàng hóa như đóng hàng, rút hàng, gom hàng lẻ, phân chia, đóng gói bao bì, dán nhãn, ...

Trong một cảng cạn lớn có thể có một hay nhiều kho ngoại quan, bãi container, kho hàng lẻ.

77. Việt Nam có bao nhiêu cảng cạn, điểm thông quan hàng hóa?

Tại Việt Nam, khái niệm cảng cạn và điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu hiện đang được sử dụng gần với nhau và được gọi chung là ICD, trên thực tế nhiều người không phân biệt hai khái niệm này.

Việt Nam hiện có 7 cảng cạn và 18 điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu (ICD), chủ yếu ở Miền Bắc và Miền Nam. Các cảng cạn này tập trung ở các thành phố lớn và các địa phương biên giới, có giao dịch xuất nhập khẩu nhiều như Hải Phòng, Hà Nội, Quảng Ninh, Lào Cai, Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương.

Bảng 4. Các cảng cạn, ICD tại Việt Nam

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Diện tích
1	Cảng cạn Phúc Lộc	Thành phố Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình	34,5 ha
2	Cảng cạn Móng Cái	Thành phố Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh	39,77 ha
3	Cảng cạn Hải Linh	Thành phố Việt Trì, tỉnh Phú Thọ	5 ha
4	Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng	Quận Hải An, thành phố Hải Phòng	29,5 ha
5	Cảng cạn ĐÌnh Vũ - Quảng Bình	Quận Hải An, thành phố Hải Phòng	26 ha
6	Cảng cạn Hoàng Thành	Quận Hải An, thành phố Hải Phòng	12,7 ha
7	Cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch	Huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai	11,1 ha
8	ICD Hòa Xá	Thành phố Nam Định, tỉnh Nam Định	5,6 ha
9	ICD Tiên Sơn	Huyện Tiên Du, tỉnh Bắc Ninh	10 ha
10	ICD Lào Cai	Thành phố Lào Cai, tỉnh Lào Cai	4,8 ha
11	ICD Thụy Vân	Thành phố Việt Trì, tỉnh Phú Thọ	2,1 ha
12	ICD Mỹ Đình	Quận Từ Liêm, Hà Nội	5,2 ha
13	ICD Long Biên	Quận Long Biên, Hà Nội	12 ha
14	ICD Gia Thụy	Quận Long Biên, Hà Nội	1 ha
15	ICD Hải Dương	Thành phố Hải Dương, tỉnh Hải Dương	10 ha
16	ICD Phước Long	Quận 9, Thành phố Hồ Chí Minh	35,5 ha
17	ICD Transimex	Quận Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh	9,3 ha
18	ICD Sotrans	Quận Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh	10 ha
19	ICD Tây Nam (Tanamexco)	Quận Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh	13,2 ha
20	ICD Phúc Long	Quận Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh	10 ha
21	ICD Tân Cảng - Long Bình	Thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai	105 ha
22	ICD Biên Hòa	Thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai	6,23 ha
23	ICD TBS - Tân Vạn	Huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương	23 ha
24	ICD Sóng Thần	Thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương	50 ha
25	ICD Cam Ranh	Thành phố Cam Ranh, tỉnh Khánh Hòa	4 ha

78. Kho hàng không kéo dài là như thế nào?

Kho hàng không (hay ga hàng hóa hàng không) là những nhà kho được bố trí ở ngay sát sân bay, để tiếp nhận, thu gom, đóng hàng, đưa lên máy bay hoặc chuyển từ máy bay sang các phương tiện trên mặt đất.

Do diện tích tại sân bay có hạn nên các kho hàng không thường khó có quy mô lớn. Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không ngày càng nhiều, người ta đưa ra hình thức kho hàng không kéo dài (*off-airport terminal*).

Kho hàng không kéo dài là một kho nằm cách xa sân bay, thường là gần với các khu công nghiệp, khu công nghệ cao, khu chế xuất - nơi có nhiều sản phẩm có nhu cầu vận chuyển hàng không.

Hàng hóa xuất khẩu sẽ được tiếp nhận, soi chiếu an ninh, cân đo, hoàn thành các thủ tục hải quan, dán nhãn tại kho hàng không kéo dài, xếp vào các ULD, sau đó được xếp lên xe tải, niêm phong bằng kẹp chì của Hải quan và vận chuyển tới kho hàng tại sân bay. Một số thủ tục còn lại được hoàn tất tại kho hàng sân bay và hàng hóa sẽ được chuyển lên máy bay.

Quy trình tương tự được áp dụng với hàng nhập khẩu, sau khi được dỡ ra từ máy bay, hàng hóa đưa vào kho hàng sân bay sẽ được kiểm tra an ninh và tình trạng nguyên vẹn, sau đó chất lên xe tải, niêm phong kẹp chì của Hải quan và chuyển về kho hàng không kéo dài. Tại đây, hàng hóa sẽ được dỡ khỏi ULD, hoàn thành thủ tục hải quan và giao cho khách hàng.

Mô hình này là giải pháp giảm thời gian làm thủ tục bay cho hàng hóa, giảm tình trạng hàng hóa ùn tắc chờ làm thủ tục tại sân bay, đẩy nhanh tốc độ luân chuyển của hàng hóa quốc tế.

Xét về chức năng, kho hàng không kéo dài cũng tương tự như một cảng cạn. Có khác chăng là cảng cạn này chuyên phục vụ cho hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không.

79. Kho ngoại quan là gì?

Kho ngoại quan (*bonded warehouse*) là khu vực kho, bãi lưu giữ hàng hóa đã làm thủ tục hải quan xuất khẩu nhưng hàng hóa chưa rời khỏi lãnh thổ Việt

Nam, hoặc hàng hóa từ nước ngoài đưa vào lãnh thổ Việt Nam nhưng chưa làm thủ tục hải quan để nhập khẩu vào Việt Nam.

Ở đây chúng ta cần phân biệt rõ lãnh thổ địa lý và lãnh thổ hải quan. Một kho ngoại quan nằm ở Quảng Ninh là thuộc lãnh thổ địa lý của Việt Nam, nhưng hàng hóa gửi vào kho này vẫn chưa đi vào lãnh thổ hải quan của Việt Nam, do vậy chưa phải nộp thuế nhập khẩu cũng như một số loại thuế và phí khác.

Hàng hóa gửi vào kho ngoại quan có thể để chờ nhập khẩu vào Việt Nam, nhưng cũng có thể sẽ được chuyển đi nước khác.

Các doanh nghiệp nhập khẩu thường tận dụng vị trí thuận lợi của kho ngoại quan để đưa hàng hóa vào “ém” sẵn, khi có điều kiện thuận lợi là sẽ đưa hàng hóa vào nước có kho một cách nhanh nhất. Ở chiều ngược lại, các doanh nghiệp xuất khẩu làm xong mọi thủ tục xuất khẩu và đưa hàng vào kho ngoại quan, khi cần giao hàng cho người mua ở nước ngoài sẽ có thể giao hàng rất nhanh chóng.

Kho ngoại quan cũng có vai trò quan trọng trong hoạt động chuyển khẩu. Một lô hàng quả hạt khô từ Trung Đông đưa về kho ngoại quan ở cảng Hải Phòng, sau đó đợi khi giá cả thuận lợi sẽ được chuyển tiếp đi cảng Thâm Quyến (Trung Quốc). Như vậy, hàng không phải làm thủ tục nhập khẩu vào Việt Nam rồi lại xuất khẩu đi mà vẫn có thể được giao cho khách hàng một cách nhanh chóng nhất.

Như vậy, xét về tính chất thì kho ngoại quan cũng giống như cảng cạn. Nhưng kho ngoại quan có chức năng dự trữ hàng hóa, trong khi chức năng chính của cảng cạn là địa điểm để làm thủ tục thông quan. Kho ngoại quan có thể cung cấp nhiều loại hình dịch vụ, từ lưu giữ, bảo quản, phân loại cho đến sơ chế, giám định, chia tách, đóng gói, góp phần làm giá tăng giá trị cho hàng hóa.

Giống như cảng cạn, kho ngoại quan cũng có bố trí cán bộ hải quan. Nhưng hải quan ở kho ngoại quan ít chức năng hơn, chỉ thực hiện nhiệm vụ giám sát hàng hóa ra vào kho. Còn hải quan ở cảng cạn được phép thực hiện một số nghiệp vụ hải quan khác.

80. Kho bảo thuế là gì?

Kho bảo thuế (*tax suspension warehouse*) là kho dùng để chứa nguyên liệu, vật tư nhập khẩu đã làm xong thủ tục hải quan nhập khẩu nhưng chưa nộp thuế nhập khẩu. Các nguyên vật liệu này chỉ dùng để sản xuất hàng hóa xuất khẩu của chủ kho bảo thuế.

Kho bảo thuế nhằm phục vụ chính sách khuyến khích sản xuất hàng hóa xuất khẩu, qua đó tạo thuận lợi cho việc doanh nghiệp không phải nộp thuế đối với nguyên liệu để sản xuất hàng xuất khẩu, cơ quan nhà nước cũng không phải thực hiện các khâu thu thuế khi nhập khẩu rồi lại hoàn thuế khi xuất khẩu.

Giống như kho ngoại quan, kho bảo thuế cũng phải đặt dưới sự giám sát của lực lượng hải quan. Điểm khác nhau là kho ngoại quan là một kho cho thuê, phục vụ bất kỳ khách hàng nào, còn kho bảo thuế chỉ phục vụ cho chính chủ kho mà thôi.

81. Khu thương mại tự do khác gì với kho ngoại quan?

Khu thương mại tự do (*free trade zone*), còn gọi là khu tự do (*free zone*) là khu vực do nhà nước xác định, hàng hóa của nước ngoài có thể đem đến, xử lý, chế biến, chia tách, đóng gói, gia công, chế biến mà không chịu thuế xuất nhập khẩu.

Khu thương mại tự do giống kho ngoại quan ở chỗ hàng hóa ra vào đều chịu sự kiểm soát của lực lượng hải quan. Điểm khác nhau là khu thương mại tự do thường là một khu vực khá rộng lớn, trong đó bao gồm nhiều doanh nghiệp hoạt động với các chức năng khác nhau trong khi kho ngoại quan có diện tích hạn chế hơn và chỉ do một doanh nghiệp sở hữu.

Khu thương mại tự do Colon ở Panama là một ví dụ điển hình. Trong khu này có hơn 1.000 doanh nghiệp hoạt động, bao gồm từ các nhà máy, kho bãi cho đến ngân hàng, công ty tư vấn, cửa hàng bán lẻ, dịch vụ sửa chữa...

82. FCL, LCL nghĩa là gì?

FCL, LCL là các thuật ngữ sử dụng khi nói về việc đóng hàng vào container.

FCL, viết tắt của *full container load*, là khi một chủ hàng sử dụng hết toàn

bộ không gian của container để gửi hàng hóa của mình. Như vậy, một container sẽ chỉ có một chủ hàng duy nhất. Những doanh nghiệp lớn, có lượng hàng hóa vận chuyển nhiều thường xuyên đóng hàng theo phương thức này. Cách này thường được gọi là “đóng hàng nguyên công” (nguyên container).

LCL, viết tắt của *less than container load*, là khi hàng hóa của một chủ hàng không đủ để đóng đầy một container, do vậy một container sẽ chứa hàng hóa của nhiều chủ hàng khác nhau. Đây là phương thức của các doanh nghiệp nhỏ, có lượng hàng hóa vận chuyển ít hoặc không thường xuyên.

83. Kho hàng lẻ (CFS) là gì?

Kho hàng lẻ, tiếng Anh là *container freight station* (CFS), là một địa điểm tại đó các món hàng lẻ gửi theo phương thức LCL được gom lại để đóng vào container, hoặc được dỡ ra khỏi container để chuyển đến các khách hàng.

Khi một chủ hàng không đủ hàng để đóng nguyên container, hoặc không có cơ sở đủ rộng, đủ thuận tiện để đóng hàng vào container, chủ hàng đó phải đưa hàng hóa của mình đến kho hàng lẻ để đóng hàng.

Kho hàng lẻ thường nằm gần các cảng thủy hoặc cảng hàng không, hoặc là một phần của cảng cạn.

Việc thu gom hàng từ nhiều chủ hàng để đóng vào một container được gọi là *gom hàng* (*consolidate*). Một số doanh nghiệp dịch vụ logistics chuyên hoạt động ở lĩnh vực này.

84. CY/CFS nghĩa là gì?

CY/CFS là cặp thuật ngữ để chỉ dịch vụ giao nhận container tại các địa điểm của người gửi và người nhận.

CY là từ viết tắt của *container yard*, dùng để chỉ bãi tập kết các container, thường là nằm trong cảng. CFS là *container freight station*, là trạm thu gom hàng hóa từ các chủ hàng để đóng vào container, hoặc phân chia hàng từ một container ra cho người người nhận, thường nằm bên ngoài cảng. Có thể thấy CFS là một địa điểm cố định chuyên để đóng hoặc dỡ hàng khỏi container, trong khi CY là bãi chứa các container đã đóng xong hàng.

Như vậy:

- CY/CY là chỉ dịch vụ giao nhận nguyên container, từ cảng của người gửi đến cảng của người nhận.
- CY/CFS: nhận nguyên container từ cảng của người gửi, đưa đến kho hàng lẻ ở gần người nhận và dỡ hàng, người nhận phải đến kho hàng lẻ để nhận hàng.
- CFS/CY: người gửi phải đem hàng đến kho hàng lẻ để đóng vào container, container đó sẽ được chuyển đến cảng của người nhận.
- CFS/CFS: hàng lẻ, người gửi đem hàng đến kho hàng lẻ để đóng vào container, container được chuyển đến kho hàng lẻ ở gần người nhận và dỡ hàng, người nhận phải đến kho hàng lẻ để nhận hàng.

85. Thế nào là cross-docking?

Cross-docking (tạm dịch là *giao hàng chéo*) là việc hợp lý hóa quá trình vận chuyển tối đa, sao cho hàng hóa không phải mất thời gian lưu giữ và xử lý trong kho hàng.

Với hệ thống này, khi hàng hóa được vận chuyển trực tiếp từ các nhà máy sản xuất đến kho sẽ gần như ngay lập tức được chuyển cho các nhà phân phối theo đúng số lượng cần thiết. Do vậy, hàng hóa sẽ lưu chuyển liên tục cho đến khâu sử dụng cuối cùng mà gần như không “dừng lại” ở kho. Trong trường hợp này, kho gần như chỉ là địa điểm tập kết, trung chuyển của hàng hóa mà không phải là chức năng lưu giữ.

Bạn đã biết những cú đá vô-lê trong bóng đá, khi bóng bay trên không chưa chạm đất, chỉ chạm vào chân cầu thủ và đổi hướng để bay vào khung thành. Cross-docking cũng có ý nghĩa tương tự, khi hàng hóa không phải dừng lại mà chỉ đổi sang phương tiện khác để tiếp tục hành trình đến nơi nhận.

Trong một số trường hợp, cross-docking vẫn đòi hỏi một phần xử lý tại kho hàng, nhưng thời gian xử lý cũng rất ngắn. Ví dụ tại các trung tâm phân loại hàng hóa, hàng hóa từ người bán đưa đến kho được chạy qua một hệ thống phân loại để xác định đúng địa chỉ gửi đi và chuyển đến phương tiện vận chuyển phù hợp.

Cách làm này giúp cắt giảm chi phí lưu kho cũng như chi phí xử lý liên quan (bốc hàng xuống, bốc hàng lên, đo đạc, kiểm đếm). Vòng quay của hàng hóa trong một chu trình sản xuất rút ngắn hơn, đồng nghĩa với năng suất tăng lên và chi phí giảm đi, do vậy hiệu quả kinh doanh sẽ tăng lên.

Cross-docking đòi hỏi trình độ quản lý cao và ứng dụng công nghệ tiên tiến để phối hợp đồng đều giữa các khâu.

86. **Những loại hàng hóa nào có thể sử dụng phương pháp cross-docking?**

Dưới đây là một số loại hàng hóa phù hợp với cross-docking:

- Các mặt hàng dễ hư hỏng, đòi hỏi vận chuyển ngay lập tức sau khi sản xuất ra.
- Mặt hàng chất lượng cao, đã kiểm soát chất lượng chặt chẽ trong khi sản xuất, không cần phải kiểm tra chất lượng trong quá trình giao nhận hàng.
- Sản phẩm đã được gắn thẻ (mã vạch, RFID), dán nhãn và sẵn sàng để bán cho khách hàng.
- Các loại sản phẩm bán lẻ với một nhu cầu ổn định và ít biến động (thực phẩm, bánh kẹo).
- Các đơn đặt hàng của khách hàng được chọn và đóng gói trước từ một nhà máy sản xuất hoặc kho hàng.

87. **Thế nào là drop shipping?**

Drop shipping (tạm dịch là *bán hàng sang tay*) là giải pháp bán hàng và logistics cho những người kinh doanh nhỏ lẻ, đặc biệt là người kinh doanh thương mại điện tử.

Với phương thức kinh doanh này, người bán hàng khi nhận được đơn hàng, thay vì trực tiếp giao hàng cho khách hàng lại chuyển đơn hàng đó cho người sản xuất, người bán buôn hoặc một người bán lẻ khác để những người này giao hàng cho khách hàng.

Với cách làm này, người bán hàng có thể hưởng lợi từ chênh lệch giá bán buôn với giá bán lẻ, hoặc cũng có thể trở thành một đại lý cho người sản xuất, người bán buôn và hưởng hoa hồng trên doanh số bán ra.

Như vậy, người bán hàng tập trung vào việc marketing để bán được hàng thông qua các công cụ trực tuyến (website, sàn giao dịch thương mại điện tử, mạng xã hội). Người bán không phải lo lắng nhiều về việc thuê cửa hàng để bán hàng, thuê kho để chứa hàng hay tổ chức mạng lưới để giao hàng, họ cũng không phải dành vốn đầu tư để mua hàng dự trữ mà chỉ tập trung vào việc tìm kiếm và chăm sóc khách hàng để tăng doanh số.

Drop shipping thể hiện mức độ chuyên môn hóa cao giữa người sản xuất, bán hàng với người cung cấp dịch vụ logistics (vận chuyển, giao hàng). Giải pháp này cũng có thể được các doanh nghiệp thương mại điện tử lớn sử dụng kết hợp với việc lưu giữ sẵn hàng ở kho để giao khi có khách đặt hàng qua mạng.

88. TMS và WMS là gì?

TMS (*Transport Management System*) là hệ phần mềm quản lý vận tải của một doanh nghiệp, trong đó ghi nhận các thông tin phương tiện, tài xế, khách hàng, đơn hàng, tình trạng vận chuyển, chi phí phát sinh, thời gian dự kiến giao, trả hàng, các chứng từ cần thiết để vận chuyển và giao nhận hàng, v.v... Từ các thông tin này, doanh nghiệp có thể nhanh chóng phát hành các chứng từ cần thiết như phiếu giao hàng, phiếu xuất kho, hóa đơn.

Tương tự như vậy, WMS (*Warehouse Management System*) là hệ phần mềm quản lý kho của doanh nghiệp. Hệ thống này ghi nhận việc hàng hóa nhập kho, xuất kho, di chuyển trong kho, tình trạng hàng hóa, tên khách hàng, ... giúp doanh nghiệp quản lý hàng hóa kho được tốt hơn.

Một cách đơn giản nhất, TMS và WMS là sự phản ánh các thao tác thường ngày được ghi nhận trên sổ sách, giấy tờ sang thành dữ liệu máy tính, qua đó người quản lý có thể theo dõi những hoạt động bên trong doanh nghiệp, kết xuất thông tin, lập báo cáo được nhanh chóng, dễ dàng hơn. Bên cạnh đó, các TMS và WMS hiện đại tạo thêm những giá trị mà công tác quản lý vận tải và quản lý kho theo cách thủ công không thể làm được, qua đó nâng cao hiệu năng, tăng doanh thu cho doanh nghiệp. Ví dụ, TMS có

thể có thêm tính năng theo dõi theo thời gian thực vị trí của xe, tính toán lộ trình tối ưu để đưa hàng đến đích, kết hợp các đơn hàng để tận dụng xe chiều về. Với WMS, thông qua việc tính toán khối lượng, kích thước, người quản lý kho có thể tận dụng tốt nhất diện tích, không gian của kho để tăng lượng hàng lưu giữ trong kho.

89. Hàng hóa trong logistics được phân loại như thế nào?

Hàng hóa là đối tượng chính của hoạt động logistics. Khái niệm hàng hóa rất rộng, bao gồm tất cả những vật thể hữu hình, đối với doanh nghiệp đó có thể là nguyên vật liệu, nhiên liệu, máy móc, thiết bị, phụ tùng, linh kiện, bán thành phẩm, thành phẩm.

Ngày nay, khái niệm hàng hóa còn được mở rộng sang cả hàng hóa vô hình, như các file nhạc, phim, ảnh kỹ thuật số, phần mềm, thông tin. Tuy nhiên, các loại hàng hóa vô hình này thường được giao nhận trực tiếp thông qua các phương tiện kỹ thuật số (máy tính, mạng Internet, điện thoại, máy tính bảng...) nên không được đề cập đến nhiều khi nói về logistics.

Dựa theo kích thước, hàng hóa có thể phân ra thành các nhóm:

- **Bưu kiện**
- **Hàng gia dụng**
- **Hàng thông thường**
- **Hàng quá khổ, siêu trường, siêu trọng**

Dựa theo tốc độ giao hàng, hàng hóa bao gồm hàng thông thường và hàng chuyển phát nhanh. Hàng chuyển phát nhanh thường là những món hàng kích thước nhỏ, giá trị cao và được giao bằng đường hàng không.

Dựa theo khả năng tiêu chuẩn hóa khi vận chuyển, hàng hóa phân loại thành hàng đóng trong container và hàng rời. Hàng rời có thể vẫn đóng trong bao, thùng, pallet (gạo, muối, xi-măng, phân bón, thức ăn chăn nuôi), hoặc không có bao gói (quặng, than, cát, dăm gỗ, phế liệu kim loại - còn gọi là hàng xá).

Xét theo khối lượng hàng so với phương tiện chuyên chở, người ta phân ra thành hàng nguyên container (hoặc hàng nguyên xe) và hàng lẻ, tức là khối lượng hàng không đủ đóng hết vào một container hoặc một xe tải.

Chất lỏng (dầu mỏ, xăng, a-xít) là một dạng hàng hóa đặc biệt, đòi hỏi phải có thùng chứa riêng. Tàu chở dầu là một loại tàu riêng và thường có kích thước rất lớn.

Ô-tô cũng là một loại hàng hóa đặc biệt khác, vì có thể tự di chuyển. Những con tàu chở ô-tô còn gọi là tàu RO-RO, viết tắt của *roll on - roll off*, nghĩa là lăn vào và lăn ra. Một số ô-tô vận chuyển riêng lẻ vẫn được đóng vào container và vận chuyển như những hàng hóa khác.

90. **Thế nào là hàng quá khổ?**

Hàng quá khổ (*out of gauge - OOG*) là hàng hóa có hình dáng tương đối đặc biệt, kích thước lớn, vượt quá khả năng chứa đựng của các thiết bị thông thường. Ví dụ như máy móc thiết bị, thép thanh.

Hàng quá khổ chưa được xếp vào nhóm siêu trường, siêu trọng, về cơ bản vẫn có thể dùng các phương tiện vận chuyển, nhưng phải sử dụng thêm những thiết bị chuyên dùng. Ví dụ như dùng container hở nắp hoặc loại xe sàn, không có thành và được gia cố thêm các loại móc để chằng buộc.

91. **Hàng dự án là loại hàng hóa nhu thế nào, có điểm gì đặc biệt?**

Hàng dự án (*project cargo*) là các loại máy móc, trang thiết bị đồng bộ được thiết kế, sản xuất ra phục vụ một dự án, công trình cụ thể. Hàng dự án có một số đặc điểm sau:

- Tính đồng bộ: Các mặt hàng trong dự án có liên quan mật thiết với nhau, nếu thiếu một loại máy móc hay chi tiết là có nguy cơ cả công trình hay dự án bị ảnh hưởng, thiệt hại. Do vậy, việc vận chuyển hàng dự án phải đảm bảo an toàn, tránh mất mát, hư hỏng.

- Tính đa dạng: Hàng dự án không phải là hàng hóa thương mại thông thường, được sản xuất hàng loạt với số lượng lớn và kích thước, tính chất giống nhau. Trong hàng dự án có thể có các loại máy móc, phương tiện, thiết bị, chi tiết có kích thước lớn nhỏ khác nhau, tính chất bảo quản khác nhau, do vậy yêu cầu vận chuyển cũng khác nhau.

- Kích thước: Một số hàng mục trong dự án có thể có kích thước hoặc khối lượng rất lớn, gọi là hàng siêu trường, siêu trọng. Ví dụ như tua-bin của nhà máy điện, cánh quạt của trạm phát điện gió, cấu kiện đúc sẵn cho đường sắt trên cao, v.v... Việc vận chuyển các mặt hàng này đòi hỏi phải tính toán, khảo sát hết sức tỉ mỉ về các phương tiện vận chuyển. Nếu vận chuyển bằng đường bộ phải chắc chắn trên tuyến đường đó không gặp chướng ngại về độ cao, nếu có cầu thì cầu phải chịu được tải trọng (nếu cần thiết phải gia cố cầu), các khúc cua phải đảm bảo bán kính quay vòng xe... Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng bằng đường bộ đòi hỏi phải có những loại xe đặc biệt, thường rất dài, nhiều trục bánh xe để phân bố đều và giảm áp lực lên mặt đường.

Do tính chất phức tạp của vận chuyển hàng dự án nói chung và hàng siêu trường, siêu trọng nói riêng, có những doanh nghiệp dịch vụ logistics chuyên kinh doanh ở lĩnh vực này.



Hình 12: Vận chuyển cánh quạt của trạm phát điện gió trên đường bộ

92. Hàng hóa nhu thế nào được gọi là hàng hóa đặc biệt?

Hàng hóa đặc biệt là những loại hàng hóa sau đây:

- Hàng nguy hiểm: ví dụ chất nổ, chất dễ cháy, chất có tính phóng xạ
- Hàng giá trị cao: vàng bạc, tiền, giấy tờ quan trọng
- Hàng đòi hỏi chế độ bảo quản riêng: sinh phẩm, vác-xin, thực phẩm đông lạnh
- Hàng công nghệ cao: chip máy tính, điện thoại, máy tính bảng

Các loại hàng hóa trên thường được vận chuyển bằng đường hàng không và cần được dành cho một khu vực riêng trong trung tâm logistics để chia.

Một số loại hàng hóa có tính chất đặc biệt khác, thường không thể vận chuyển chung với các hàng khác mà phải có phương tiện vận chuyển riêng. Ô-tô là mặt hàng có thể tự di chuyển, không cần phương tiện bốc xếp. Do vậy tàu chở ô-tô là loại tàu có nhiều tầng, có thể điều chỉnh độ cao cho các loại ô-tô khác nhau. Ô-tô được lái qua cầu dẫn vào tàu, cố định chặt, khi đến cảng đích lại lần lượt lái ra.

Gia súc (bò, ngựa) cũng có loại tàu riêng, được thiết kế giống như một trang trại nổi. Trong quá trình vận chuyển, gia súc vẫn được chăm sóc và sinh hoạt giống như trên mặt đất. Ở cảng đến, gia súc sẽ đi theo các ống lồng dẫn thẳng vào ô-tô chở gia súc đợi sẵn, đưa về các trang trại.

Các loại hàng hóa siêu trường, siêu trọng (cánh quạt phát điện gió, đường ống dẫn dầu, cầu kiện giàn khoan,...) cũng là một dạng hàng hóa đặc biệt.

93. Hàng nguy hiểm được phân loại nhu thế nào?

Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã phân loại hàng nguy hiểm thành các nhóm sau đây:

1. Chất nổ
2. Khí
3. Chất lỏng dễ cháy

- 4.1. Chất rắn hoặc chất dễ cháy
- 4.2. Chất rắn dễ cháy
- 4.3. Chất khi tiếp xúc với nước sinh ra khí dễ cháy
- 5.1. Chất ô-xy hóa
- 5.2. Peroxide hữu cơ (dễ cháy khi nén hoặc ma sát)
- 6.1. Chất độc
- 6.2. Chất truyền nhiễm
7. Chất phóng xạ
8. Chất ăn mòn
9. Các chất nguy hiểm khác

Việc chuyển chở hàng nguy hiểm đòi hỏi các phương tiện đặc biệt, phù hợp với tính chất của từng loại hàng và phải có nhân sự được đào tạo, có chuyên môn để vận chuyển và xử lý sự cố nếu phát sinh.



Hình 13: Ký hiệu các loại hàng nguy hiểm

94. Hàng hóa thế nào gọi là hàng tiêu dùng nhanh?

Hàng tiêu dùng nhanh (*fast-moving consumer goods - FMCG*) là những mặt hàng mà thời gian từ khi xuất xưởng đến khi sử dụng rất ngắn. Thường đây là những mặt hàng đáp ứng nhu cầu tiêu dùng hàng ngày của con người như ăn, mặc và có giá thấp nên nhiều người có thể mua. Đây cũng là những mặt hàng phổ biến thường thấy bán trong siêu thị như rau củ, hoa quả, thịt cá, sản phẩm sữa, bánh kẹo, bia, rượu, nước giải khát, chè, cà-phê, giấy ăn, bột giặt, v.v...

Mặc dù số lượng tiêu dùng của mỗi cá nhân nhỏ, nhưng do là nhu cầu thiết yếu của toàn xã hội nên khối lượng tiêu thụ hàng tiêu dùng nhanh mỗi ngày

là rất lớn. Mặt khác, do các mặt hàng tiêu dùng nhanh cũng rất đa dạng, trong đó lại có những mặt hàng đòi hỏi điều kiện bảo quản riêng biệt nên hoạt động logistics cho các mặt hàng này phải tính đến các yếu tố đảm bảo vận chuyển nhanh, giao hàng đến điểm nhận chính xác, đáp ứng đúng nhu cầu của mỗi cá nhân.

95. Các loại bao bì có vai trò thế nào trong logistics?

Mặc dù không đóng góp trực tiếp vào giá trị sử dụng của hàng hóa, nhưng bao bì là một thành phần không thể thiếu của hàng hóa trong quá trình vận chuyển, lưu giữ.

Tùy theo tính chất, chủng loại, đặc điểm của mỗi loại hàng hóa, có những loại bao bì khác nhau, dưới dạng thùng, hộp, bao, chai, bằng vật liệu giấy, kim loại, carton, xốp, v.v... Với hàng hóa có kích thước nhỏ, hàng hóa có thể chứa trong nhiều lớp bao bì. Ví dụ mỗi chiếc kẹo đã được bao gói bằng lớp giấy bóng, 50 chiếc kẹo đóng vào một gói kẹo, 20 gói kẹo đóng vào một hộp giấy, 36 hộp này đóng vào một thùng.

Để thuận tiện cho quá trình dỡ hàng, hàng hóa sau khi đóng vào bao, thùng hoặc hộp sẽ được xếp lên một giá gỗ gọi là pallet. Nếu là hàng hóa nhẹ cảm với độ ẩm, người ta sẽ bao bọc cả pallet đó trong một lớp giấy bóng kính để bảo vệ.

Ngoài chức năng bảo vệ, bảo quản hàng hóa khỏi hư hỏng, bao bì còn có tác dụng nhận biết thương hiệu, quảng cáo hàng hóa, cung cấp thông tin hướng dẫn sử dụng cho người dùng. Về mặt logistics, bao bì góp phần giúp cho việc vận chuyển hàng hóa được nhanh chóng, với khối lượng lớn.

PHẦN 4

GIAO NHẬN

96. Giao nhận có vai trò nhu thế nào?

Giao nhận (*freight forwarding*) là hoạt động thay mặt chủ hàng thực hiện mọi thủ tục, công đoạn cần thiết để đưa hàng đến đích. Đơn vị làm việc này là công ty dịch vụ giao nhận. Nói cách khác, công ty dịch vụ giao nhận là đơn vị trung gian giữa chủ hàng với các hãng vận tải và các cơ quan, tổ chức khác.

Ví dụ, một xưởng sản xuất đồ gỗ xuất khẩu ở Bình Định có khách hàng ở Thụy Điển. Sau khi sản xuất sản phẩm theo đơn đặt hàng, xưởng này liên hệ với một công ty giao nhận để đưa lô hàng này đến cho khách hàng với chi phí thấp nhất, thời gian nhanh nhất. Công ty giao nhận sẽ phải tính toán để đóng số hàng này vào container, nếu chưa đủ một container thì phải tìm số hàng của doanh nghiệp khác để ghép vào cho đầy một container, chở số hàng này bằng đường bộ vào cảng Cát Lái, tìm hãng tàu vận chuyển số hàng này từ Cát Lái sang Hamburg, rồi từ Hamburg chuyển đến Stockholm. Nếu được xưởng gỗ ủy quyền, công ty dịch vụ giao nhận cũng sẽ làm thủ tục hải quan để xuất khẩu lô hàng, đi xin Giấy chứng nhận xuất xứ cho lô hàng, làm việc với hãng bảo hiểm để mua bảo hiểm, làm việc với công ty giám định để xác định số lượng, phẩm cấp của lô hàng, nộp các loại thuế, phí theo quy định.

Vai trò của công ty dịch vụ giao nhận là không thể thiếu vì một số lý do sau đây:

- Công ty dịch vụ giao nhận là đơn vị hoạt động chuyên nghiệp, nắm được nhiều đầu mối quan hệ, thông tin với các hãng tàu, doanh nghiệp vận tải, công ty bảo hiểm, giám định nên có thể tìm được cước phí tốt, trong thời gian nhanh.
- Công ty dịch vụ giao nhận là đơn vị quen thuộc với các thủ tục hành chính, hải quan, quen với các loại chứng từ nên có thể làm thủ tục thông quan nhanh chóng, chính xác, không mất thời gian chờ đợi hoặc làm lại.
- Công ty dịch vụ giao nhận có nhiều khách hàng là chủ hàng khác nhau, do vậy có thể gom hàng từ nhiều chủ hàng, đóng chung trong một container hay một chuyến hàng, do vậy giảm chi phí cho từng chủ hàng.

- Trong một số trường hợp, công ty dịch vụ giao nhận có thể làm thay một số việc khác của chủ hàng, như quản lý hàng tồn kho, làm việc với các đại lý, người cung cấp nguyên liệu... hoặc đóng vai trò tư vấn cho chủ hàng.

Việc thuê công ty dịch vụ giao nhận sẽ giúp chủ hàng tiết kiệm nhân lực cho công tác giao nhận, tạo điều kiện để chủ hàng tập trung vào lĩnh vực kinh doanh chính của mình là sản xuất hoặc tìm kiếm khách hàng.

Giao nhận là một hoạt động khá tiêu biểu nên có đôi lúc người ta nhìn nhận logistics đồng nghĩa với giao nhận. Thực tế, giao nhận chỉ là một trong các loại hình dịch vụ tạo nên một loại hình dịch vụ tổng thể là logistics.

97. **Vai trò của cơ quan hải quan là như thế nào?**

Mỗi quốc gia thường có một chính sách riêng để quản lý hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu thông qua các quy định, danh mục (ví dụ hàng hóa cấm xuất khẩu, hàng hóa cấm nhập khẩu, hàng hóa nhập khẩu theo giấy phép, hàng hóa xuất khẩu theo đầu mối, hàng hóa phải kiểm tra chất lượng, kiểm tra an toàn thực phẩm, v.v...). Hải quan là một cơ quan trong hệ thống quản lý nhà nước, có nhiệm vụ kiểm soát đối với hàng hóa đi qua biên giới để đảm bảo các chính sách quản lý hàng hóa nói trên được thực thi đúng đắn. Bên cạnh đó, cơ quan hải quan có trách nhiệm thu thuế xuất nhập khẩu và các sắc thuế liên quan đối với hàng hóa phải chịu thuế.

Nếu hàng hóa chỉ lưu chuyển trong một nước thì sẽ không liên quan đến cơ quan hải quan. Nhưng hiện nay, khi nền kinh tế hội nhập và mở cửa, một khối lượng lớn hàng hóa là để trao đổi với các nước và do vậy đều phải đi qua sự giám sát của cơ quan hải quan.

Để cơ quan hải quan có thể cho hàng hóa đi qua (thông quan), đôi khi người gửi hàng, người nhận hàng hay đại lý của họ phải mất rất nhiều thời gian cho việc khai báo, chờ đợi cơ quan hải quan kiểm tra để đảm bảo hàng hóa không vi phạm pháp luật. Trong nhiều trường hợp, cơ quan hải quan lại đợi các cơ quan quản lý chuyên ngành cho ý kiến hoặc cấp giấy phép. Do vậy, doanh nghiệp bị mất thời gian, tốn kém chi phí lưu công, lưu bãi và các chi phí vô hình khác do hàng hóa chậm thông quan.

Do vậy, người làm dịch vụ logistics, đặc biệt là dịch vụ giao nhận, cần nắm rõ các quy trình, thủ tục khi làm việc với cơ quan hải quan để đảm bảo khai

báo chính xác, xuất trình đủ các giấy tờ cần thiết nhằm rút ngắn tối đa thời gian làm thủ tục hải quan.

Hiện nay, Hải quan Việt Nam cũng triển khai nhiều hoạt động cải cách hành chính, điện tử hóa quy trình nghiệp vụ, qua đó vừa rút ngắn thời gian cho doanh nghiệp, vừa tạo thuận lợi cho cán bộ hải quan xử lý hồ sơ.

98. Kiểm tra chuyên ngành là gì, tại sao lại có tác động đến ngành logistics?

Hàng hóa lưu thông trên thị trường và tham gia thương mại quốc tế vô cùng phong phú, đa dạng. Trong khi phần lớn những hàng hóa đó được lưu thông một cách tự do, không cần giám sát của Nhà nước thì có một số mặt hàng cần phải được kiểm tra, nếu đáp ứng đủ các điều kiện, tiêu chí thì mới được phép nhập khẩu, xuất khẩu và lưu thông.

Kiểm tra chuyên ngành là những hoạt động kiểm tra mang tính bắt buộc do Nhà nước quy định đối với hàng hóa nhập khẩu hay xuất khẩu. Thông thường, những mặt hàng phải kiểm tra chuyên ngành là những mặt hàng có khả năng ảnh hưởng đến đời sống con người, vật nuôi, cây trồng, môi trường, ảnh hưởng đến trật tự an toàn xã hội hoặc một số hàng hóa nhạy cảm khác.

Ví dụ, nhập khẩu các mặt hàng tươi sống như thịt, trái cây, thủy sản đòi hỏi phải kiểm tra vệ sinh an toàn thực phẩm. Nhập khẩu thuốc hay thiết bị y tế đòi hỏi phải có giấy phép của ngành y tế. Nhập khẩu máy photocopy màu phải được sự đồng ý của ngành ngân hàng (để chống việc làm tiền giả).

Kiểm tra chuyên ngành là việc mất khá nhiều thời gian của doanh nghiệp. Khi hàng hóa chuẩn bị về đến cảng hoặc chuẩn bị xuất khẩu đi, doanh nghiệp đã phải làm các thủ tục, chuẩn bị hồ sơ để kiểm tra, khi hàng về thực tế, các cơ quan quản lý nhà nước có thể tiến hành lấy mẫu, phân tích, thử nghiệm để đảm bảo hàng hóa đáp ứng đúng các điều kiện, tiêu chí cần thiết, sau đó cấp giấy phép hoặc giấy chứng nhận đủ điều kiện để hàng hóa có thể thông quan, đưa vào nội địa hoặc chuyển lên tàu đưa ra nước ngoài.

Một khảo sát sơ bộ cho thấy thời gian làm thủ tục và kiểm tra hàng hóa của hải quan chỉ mất 22%, còn lại là khoảng thời gian doanh nghiệp chờ đợi để làm các thủ tục kiểm tra chuyên ngành. Do vậy, việc đơn giản hóa, rút ngắn

thời gian kiểm tra chuyên ngành có ý nghĩa rất lớn giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí, nhanh chóng giải phóng hàng ở cửa khẩu và đưa hàng hóa vào sản xuất, lưu thông.

99. Mã HS là gì?

Khi lượng hàng hóa sản xuất ra ngày càng nhiều, và xuất hiện thêm nhiều loại sản phẩm mới thì việc gọi tên, phân biệt giữa các loại hàng hóa ngày càng trở nên phức tạp. Sự khác biệt về đặc tính của hàng hóa, về tập quán buôn bán, sử dụng ở mỗi quốc gia làm cho một sản phẩm có thể được gọi tên khác nhau, dẫn đến việc đối xử khác nhau khi đi từ nước này sang nước khác. Do vậy, nhu cầu thống nhất, tiêu chuẩn hóa việc phân loại hàng hóa trở nên cấp thiết.

HS, viết tắt của *Harmonized System*, viết đầy đủ là *Harmonized Commodity Description and Coding System* (Hệ thống Hài hòa Mô tả và Phân loại Hàng hóa), là hệ thống phân loại hàng hóa được buôn bán trên thế giới. Hệ thống này được đưa vào sử dụng từ năm 1988 và hiện nay do Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO) quản lý, cập nhật. Các nước tham gia ký Công ước HS (1983) đều sử dụng hệ thống này để xây dựng hệ thống phân loại hàng hóa của mình.

Hệ thống HS được sử dụng vào nhiều mục đích, nhưng cơ bản nhất là vào những việc sau:

- Xây dựng hệ thống phân loại hàng hóa vật chất, hữu hình, phục vụ công tác thống kê.
- Xây dựng biểu thuế xuất nhập khẩu.
- Xây dựng bản quy tắc xuất xứ riêng cho từng mặt hàng.
- Phục vụ đàm phán thương mại quốc tế.
- Giám sát hàng hóa đi qua biên giới và phân tích rủi ro.

Mã HS xuất hiện trong tất cả các chứng từ vận tải, chứng từ hàng hóa và được các đối tượng như chủ tàu, chủ hàng, doanh nghiệp dịch vụ logistics cho đến cơ quan hải quan sử dụng để đối chiếu, làm căn cứ cho phép hàng hóa lưu thông. Đối với người làm dịch vụ logistics, đặc biệt là dịch vụ giao nhận, việc nắm vững phân loại theo mã HS là hết sức cần thiết để có thể

thông quan được nhanh chóng và tiết kiệm (nếu khai đúng những dòng thuế được hưởng ưu đãi theo các FTA).

Có một thực tế là dù mã HS đã rất chi tiết, nhưng vẫn chưa thể đảm bảo mô tả hết các đặc điểm phân loại hàng hóa dựa theo tác dụng, tính năng, tình trạng... Do vậy, cùng với mã HS thì trong hợp đồng và các chứng từ vẫn phải đưa ra mô tả hàng hóa càng rõ ràng càng tốt để đỡ dẫn đến những tranh chấp giữa người mua với người bán hoặc với hải quan.

Để đảm bảo HS được cập nhật phù hợp với thực tiễn cuộc sống, cứ 5 năm WCO lại rà soát, cập nhật lại biểu HS. Lần cập nhật gần đây là vào năm 2017.

100. Nguyên tắc phân loại và cấu trúc của HS như thế nào?

Hệ thống HS chia thành 99 chương, 1.244 nhóm và 5.224 phân nhóm để phân loại và mô tả các nhóm hàng khác nhau.

Khi nhìn vào một mã HS mô tả một mặt hàng cụ thể, ví dụ 6214.10, ta sẽ thấy các phần như sau:

- Hai chữ số đầu là tên chương (trong ví dụ trên thì Chương 62 là chương về quần áo và các hàng may mặc)
- Hai chữ số tiếp theo là tên nhóm (trong ví dụ trên thì 6214 là nhóm chỉ các loại khăn)
- Hai chữ số tiếp theo là tên phân nhóm (trong ví dụ trên thì 6214.10 là phân nhóm chỉ các loại khăn làm từ tơ tằm)

Hệ thống HS cơ bản của WCO chỉ gồm có 6 chữ số như trên. Dựa trên Hệ thống HS này, mỗi nước có thể thêm các cặp 2 chữ số tiếp theo để phân loại chi tiết hơn một mặt hàng, tùy theo nhu cầu của mình. Ví dụ, trong biểu thuế của Việt Nam, chúng ta sẽ thấy có một dòng nữa là 6214.10.10, số 10 ở cuối để chỉ loại khăn được in bằng kiểu batik truyền thống - như vậy cả dòng này sẽ phải được hiểu là "khăn làm từ tơ tằm, in bằng kiểu batik truyền thống".

Như vậy có thể thấy rằng, tất cả hệ thống HS ở các nước đều giống nhau ở 6 chữ số đầu tiên, và chỉ khác nhau ở mức độ 8 số, 10 số.

Dấu chấm trong mã HS ở trên có tác dụng phân tách các nhóm chữ số để dễ đọc hơn.

Trong 96 chương thì Chương 77 để dành cho tương lai, Chương 98 và 99 để cho mỗi nước tùy ý sử dụng, Chương 99 dành cho việc phân loại tạm thời những mặt hàng chưa biết xếp vào đâu.

Về cơ bản, các nhóm hàng lớn được phân theo từng nhóm Chương như sau:

- Chương 01-05: Động vật và sản phẩm từ động vật
- Chương 06-14: Rau quả
- Chương 15: Dầu ăn
- Chương 16-24: Thực phẩm chế biến
- Chương 25-27: Khoáng sản
- Chương 28-38: Hóa chất
- Chương 39-40: Nhựa, cao su
- Chương 41-43: Da và lông thú
- Chương 44-46: Gỗ và đồ gỗ
- Chương 47-49: Bột giấy
- Chương 50-63: Hàng may mặc
- Chương 64-67: Giấy
- Chương 68-70: Đá, kính
- Chương 71: Ngọc trai, đá quý
- Chương 72-83: Kim loại
- Chương 84-85: Máy móc, đồ điện
- Chương 86-89: Thiết bị vận tải
- Chương 90-92: Thiết bị chính xác
- Chương 93: Vũ khí
- Chương 94-96: Các loại hàng hóa khác
- Chương 97: Tác phẩm nghệ thuật

101. AHTN là gì và có vai trò thế nào đối với Việt Nam?

Trên cơ sở Hệ thống HS của Tổ chức Hải quan Thế giới, các nước ASEAN xây dựng một danh mục phân loại hàng hóa chung cho 10 nước thành viên, có tính đến những mặt hàng đặc thù của các nước trong khu vực. Danh mục này gọi là Danh mục thuế quan hài hòa ASEAN (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature - AHTN).

AHTN là cơ sở để từng nước trong ASEAN xây dựng Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, các Biểu thuế xuất khẩu, nhập khẩu hoặc danh mục quy định chi tiết về quy tắc xuất xứ.

Tại Việt Nam, các Biểu thuế xuất khẩu, nhập khẩu được ban hành tại Nghị định của Chính phủ, còn các danh mục quy định chi tiết về quy tắc xuất xứ được ban hành ở các Thông tư của Bộ Công Thương.

Cứ 5 năm một lần, các chuyên gia trong ASEAN lại rà soát để bổ sung, cập nhật AHTN cho phù hợp với thực tế. Mỗi lần như vậy, Việt Nam và các nước lại phải cập nhật các Nghị định, Thông tư của mình để phản ánh những thay đổi cho phù hợp.

AHNT gần đây nhất được ban hành năm 2017 có tổng cộng 10.813 dòng hàng ở cấp độ 8 chữ số. So với Danh mục AHTN 2012, danh mục 2017 đã tăng lên 1.255 dòng hàng, giữ nguyên mô tả và mã số của 7.810 dòng, gộp 682 dòng, tách mã, chuyển mã và mở dòng với mô tả mới là 2.321 dòng. Tuy vậy, các thay đổi này chủ yếu là nhằm cập nhật thay đổi về mô tả, công nghệ, kỹ thuật, đặc tính thương mại, tiêu chuẩn môi trường trên cơ sở phiên bản trước đây là AHTN 2012, do vậy về cơ bản không làm thay đổi lớn đến chính sách quản lý mặt hàng và cam kết quốc tế của Việt Nam.

102. Cơ chế một cửa quốc gia của Việt Nam đã được triển khai như thế nào?

Cơ chế một cửa quốc gia (NSW) là hệ thống điện tử kết nối các cơ quan quản lý nhà nước để tiếp nhận, chia sẻ, xử lý thông tin liên quan đến hàng hóa, phương tiện xuất nhập khẩu.

NSW cho phép xuất trình dữ liệu và thông tin một lần, xử lý thông tin và dữ liệu một lần và ra quyết định một lần cho việc thông quan hàng hóa. Việc ra

quyết định một lần tức là chỉ có hải quan là cơ quan ra quyết định duy nhất đối với việc thông quan hàng hoá trên cơ sở quyết định của các bộ ngành chức năng gửi tới hải quan.

Việt Nam bắt đầu triển khai xây dựng NSW từ năm 2011 với sự tham gia của 3 cơ quan là Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan), Bộ Công Thương và Bộ Giao thông vận tải. Tính đến hết năm 2017, đã có 11 Bộ ngành tham gia kết nối với 47 thủ tục hành chính được đưa lên NSW. Từ 1/1/2017 đến 15/12/2017, Cơ chế một cửa quốc gia đã xử lý 554.505 hồ sơ của 19.977 doanh nghiệp.

Cần thấy rằng, triển khai Cơ chế một cửa quốc gia cũng là một nhu cầu nội tại của chính Việt Nam, như một bước cải cách hành chính để giảm chi phí, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. Khi hình thành, Cơ chế một cửa quốc gia sẽ là nền tảng thuận lợi để kết nối với các nước khác trên thế giới, đem lại lợi ích lớn cho doanh nghiệp nói chung.



Hình 14: Một phiên họp của Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại

Tại Quyết định số 1899/QĐ-TTg ngày 4/10/2016, Thủ tướng Chính phủ đã thành lập một Ủy ban chỉ đạo quốc gia để phối hợp, triển khai đồng bộ các

giải pháp thực hiện Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN (gọi tắt là Ủy ban 1899).

Từ tháng 6/2019, Ủy ban 1899 được mở rộng chức năng để bao gồm cả chức năng điều phối phát triển logistics quốc gia và bổ sung thêm một Phó Chủ tịch là Thứ trưởng Bộ Công Thương.

103. Tình hình triển khai Cơ chế một cửa ASEAN đã diễn ra như thế nào?

Ngày 11/12/2005, tại Kuala Lumpur (Malaysia) lãnh đạo các nước thành viên ASEAN đã ký Hiệp định về xây dựng và thực hiện Cơ chế một cửa ASEAN (ASW).

Tiếp đó, năm 2006 Bộ trưởng Bộ Tài chính các nước ASEAN đã ký Nghị định thư về xây dựng và thực hiện cơ chế một cửa ASEAN nhằm cụ thể hóa Hiệp định nói trên, thông qua các hướng dẫn về kỹ thuật và kế hoạch hành động để triển khai cơ chế một cửa ASEAN.

Cơ chế một cửa ASEAN là một môi trường kết nối các Cơ chế một cửa quốc gia (NSW) của các nước ASEAN. Như vậy, thay vì kết nối thương nhân, doanh nghiệp logistics với các cơ quan chính phủ như NSW tại từng quốc gia, ASW sẽ kết nối tất cả NSW của các nước thành viên. Thông tin về thương nhân, doanh nghiệp logistics, hàng hóa, tình trạng quản lý của các cơ quan chính phủ sẽ dễ dàng được chia sẻ, tham khảo, đối chiếu tại tất cả các nước thành viên.

ASEAN tiến hành trao đổi dữ liệu thực về giấy chứng nhận xuất xứ Mẫu D từ cuối năm 2015. Đây là quá trình thử nghiệm để rút ra các kinh nghiệm cần thiết, khắc phục lỗi, nâng cấp hệ thống trước khi triển khai trên diện rộng ở tất cả các nước thành viên.

Từ ngày 01/01/2020, Việt Nam đã chính thức áp dụng cấp C/O cho hàng hóa xuất khẩu sang các nước ASEAN hoàn toàn qua Internet, không tiếp nhận hồ sơ giấy, không phát hành bản C/O giấy. Điều này tạo ra một bước đột phá đáng kể trong cải cách hành chính, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp.

Trong năm 2019, Việt Nam đã gửi cho ASW gần 150 nghìn bộ hồ sơ C/O Mẫu D. Việc trao đổi thông tin về C/O sẽ giúp cơ quan hải quan các nước ASEAN có thể phối hợp kiểm tra thông tin về C/O do nước xuất khẩu cấp, và xác minh khi cần thiết.

Trong tương lai, ngoài C/O Mẫu D, ASW sẽ tiến hành trao đổi thông tin tờ khai hải quan (ACDD), giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật, động vật, giấy chứng nhận an toàn thực phẩm.

104. Chứng từ là gì? Có những loại chứng từ nào?

Chứng từ (*document*) là các văn bản, tài liệu làm căn cứ để tiến hành một hoạt động thương mại, một vụ mua bán, hay còn gọi là một thương vụ.

Về cơ bản, chứng từ là do các bên tham gia thương vụ tạo ra, nhưng cũng có những chứng từ do các bên thứ ba tạo ra, ví dụ như giấy phép nhập khẩu, giấy chứng nhận an toàn thực phẩm do cơ quan nhà nước phát hành, biên bản giám định do công ty giám định thực hiện, hay thư tín dụng do ngân hàng lập nên.

Trong các loại chứng từ, có những chứng từ quan trọng hơn các chứng từ khác. Sự quan trọng không phải thể hiện ở việc chứng từ đó thường được nhắc đến, mà ở tính pháp lý, mức độ ràng buộc, hoặc yêu cầu bắt buộc xuất trình khi làm thủ tục với cơ quan nhà nước.

Xét về mặt chức năng, có thể phân ra một số nhóm chứng từ như sau:

- Chứng từ vận tải: Vận đơn, Phiếu đóng gói, Hợp đồng vận chuyển, Đơn bảo hiểm, ...
- Chứng từ thương mại: Bản chào hàng, Bản đặt hàng, Hợp đồng, Hóa đơn, Giấy chứng nhận xuất xứ, Giấy phép nhập khẩu, Giấy chứng nhận kiểm tra chuyên ngành, Biên bản kiểm định, ...
- Chứng từ thanh toán: Điện chuyển tiền, Thư tín dụng
- Các chứng từ khác: Phán quyết trọng tài, Quyết định của tòa án, ...

105. Hợp đồng là gì?

Hợp đồng là một loại chứng từ có thể nói là quan trọng nhất trong giao dịch thương mại. Đây là kết tinh của quá trình đàm phán, ghi nhận những cam kết mà người bán và người mua đã đồng ý với nhau để thực hiện hoạt động mua bán.

Hợp đồng thường có những thông tin sau:

- Tên, thông tin liên hệ, người đại diện của người bán và người mua
- Mô tả hàng hóa và các yêu cầu đối với hàng hóa (các thông số kỹ thuật của hàng hóa, các tiêu chuẩn, chất lượng, xuất xứ mà hàng hóa cần đáp ứng)
- Đơn giá, số lượng
- Điều kiện và phương thức thanh toán
- Điều kiện giao hàng, quy cách đóng gói, dán nhãn
- Các nghĩa vụ của mỗi bên
- Điều khoản bất khả kháng (miễn trừ trách nhiệm)
- Giải quyết tranh chấp
- Hiệu lực của hợp đồng

Dựa trên những thỏa thuận tại hợp đồng, người bán và người mua sẽ lập các chứng từ liên quan hoặc yêu cầu các cơ quan, tổ chức phát hành các chứng từ khác như hóa đơn, vận đơn, thư tín dụng, phiếu đóng gói...

Đối với các hợp đồng xuất nhập khẩu, hay còn gọi là hợp đồng ngoại thương, do quãng đường vận chuyển xa, phải thực hiện các thủ tục tại cơ quan hải quan và sự khác biệt về luật lệ, tập quán thương mại ở mỗi nước nên các bên cần chú ý quy định chi tiết các điều khoản để tránh việc hiểu sai, hiểu nhầm. Việc tham chiếu đến các tiêu chuẩn hoặc quy định chung, được chấp nhận rộng rãi trên thế giới như ISO, Incoterms cũng rất cần thiết để có một cách hiểu chung.

Trong thực tế, với những trường hợp người bán và người mua đã có quan hệ lâu năm, kinh doanh ổn định, mức độ tin cậy cao thì vai trò của hợp đồng không lớn, hai bên có thể thực hiện mua bán bằng đơn đặt hàng hoặc xác nhận đặt hàng.

Trong bối cảnh công nghệ thông tin phát triển, hợp đồng cũng không bắt buộc phải lập thành văn bản giấy, mà có thể giao kết qua các phương tiện điện tử mà vẫn có giá trị pháp lý như văn bản giấy.

106. Hóa đơn tạm tính khác hóa đơn thương mại như thế nào?

Hóa đơn tạm tính, hay hóa đơn chiếu lệ (*pro forma invoice*) là một bản hóa đơn không chính thức, do người bán phát hành, mục đích của nó là tóm tắt lại những nội dung cơ bản mà người bán và người mua đã trao đổi để hai bên thống nhất lại, hoặc nếu đã thống nhất thì làm cơ sở để hai bên lập thành hợp đồng.

Trên cơ sở của hóa đơn tạm tính, người mua sẽ tiến đến bước tiếp theo là gửi đặt hàng (*purchase order*) để người bán xác nhận, hoặc hai bên tiến hành ký kết hợp đồng. Trong trường hợp hai bên tin tưởng nhau, không cần xác nhận đặt hàng hoặc lập hợp đồng thì hóa đơn tạm tính cũng có thể coi như bản xác nhận bán hàng về phía người bán.

Sau khi ký hợp đồng, người mua mở thư tín dụng, người bán tiến hành giao hàng. Đến thời điểm này thì người bán mới phát hành hóa đơn thương mại. Nội dung của hóa đơn thương mại về cơ bản tương tự như hóa đơn tạm tính, tuy nhiên có thể có những khác biệt nhỏ về đơn giá, số lượng, mô tả sản phẩm tùy theo thực tế phát sinh khi giao hàng. Và do vậy, đây cũng mới chính thức là số tiền mà người mua phải thanh toán.

Hóa đơn tạm tính giúp người mua hình dung được cụ thể về thương vụ định tiến hành, bao gồm thông tin về hàng hóa, số lượng, đơn giá, đồng tiền thanh toán. Hóa đơn tạm tính này cũng có thể cần thiết cho người mua nếu quy trình phê duyệt thương vụ đòi hỏi phải có chứng từ này.

Về phía người bán, trong trường hợp hai bên mới đồng ý về nguyên tắc, chưa thảo luận sâu các chi tiết của thương vụ, thì hóa đơn tạm tính cũng như một bản chào hàng sơ bộ để sau đó tiếp tục thảo luận, hoàn thiện để tiến tới ký kết hợp đồng.

Thông thường, hóa đơn thương mại mới được coi là chứng từ hợp lệ trong bộ hồ sơ thông quan. Nhưng hóa đơn tạm tính có thể dùng để tham vấn trước với cơ quan hải quan về trị giá tính thuế. Ở một vài nước, hóa đơn tạm tính có thể được chấp nhận thay thế cho hóa đơn thương mại để làm thủ tục hải quan.

107. Quy trình thanh toán bằng thư tín dụng diễn ra nhu thế nào?

Thư tín dụng (*letter of credit - L/C*) là một hình thức thanh toán phổ biến trong thương mại quốc tế. Bản chất của nó là việc tham gia không phải chỉ của một ngân hàng, mà là hai ngân hàng, qua đó tăng tính ràng buộc, đảm bảo an toàn hơn về mặt tài chính cho cả người bán và người mua.

Tên gọi thư tín dụng làm người dùng có thể hơi rối về chức năng thanh toán. Thực tế công cụ này có mang tính chất tín dụng khi ngân hàng cho phép người mua được trả chậm một số ngày nào đó (60 ngày, 90 ngày), tức là đang sử dụng đòn bẩy tín dụng của ngân hàng. Nhưng về bản chất, đây là một công cụ thanh toán, để chuyển tiền từ người mua đến người bán một cách chắc chắn.

Với phương thức này, ngân hàng đứng ra làm bên trung gian đảm bảo thanh toán, hạn chế rủi ro phát sinh khi người mua chuyển tiền mà người bán không giao hàng, hoặc người bán giao hàng mà không nhận được tiền. Vì vậy, mặc dù quy trình thanh toán có phức tạp hơn, nhưng thư tín dụng thường được các doanh nghiệp xuất nhập khẩu lựa chọn khi làm việc với khách hàng mới, độ tin cậy chưa cao.

Quy trình thanh toán bằng thư tín dụng diễn ra như sau:

- Sau khi hợp đồng được ký, hoặc Bản đặt hàng được người bán xác nhận, người mua ra ngân hàng của mình đề nghị mở một thư tín dụng.
- Ngân hàng của người mua (gọi là ngân hàng phát hành, *issuing bank*) gửi một thư tín dụng đến ngân hàng của người bán (gọi là ngân hàng thông báo, *advising bank*, và thông thường các ngân hàng này đã đặt quan hệ trước với nhau).
- Ngân hàng thông báo báo cho người bán biết đã nhận được thư tín dụng. Khi đó người bán sẽ tiến hành giao hàng (đưa hàng ra cảng).
- Sau khi giao hàng và hoàn thiện bộ chứng từ, người bán chuyển bộ chứng từ cho ngân hàng thông báo.
- Ngân hàng thông báo chuyển bộ chứng từ cho ngân hàng phát hành.
- Ngân hàng phát hành kiểm tra bộ chứng từ. Nếu bộ chứng từ hợp lệ, ngân

hang phát hành sẽ thanh toán cho người bán. Nếu bộ chứng từ chưa hợp lệ, ngân hàng phát hành sẽ tham vấn với người mua. Nếu người mua đồng ý, ngân hàng phát hành sẽ thanh toán người bán và giao bộ chứng từ cho người mua để nhận hàng. Nếu người mua không đồng ý thì ngân hàng phát hành sẽ trả lại bộ chứng từ và không thanh toán.

Trên thực tế, quá trình thanh toán còn có thể có sự tham gia của các bên khác như ngân hàng xác nhận (*confirming bank*), ngân hàng chiết khấu (*negotiating bank*), ngân hàng bồi hoàn (*reimbursing bank*), ...



Hình 15: Quy trình thanh toán bằng thư tín dụng

108. Thu tín dụng trả ngay khác với thu tín dụng trả chậm như thế nào?

Trong quy trình thanh toán thư tín dụng nêu ở trên, nếu bộ chứng từ hợp lệ hoặc chưa hợp lệ nhưng được người mua chấp nhận, ngân hàng phát hành sẽ thanh toán cho người bán.

Với trường hợp thư tín dụng trả ngay (*L/C at sight*), thì ngân hàng phát hành sẽ chuyển tiền cho người bán, ngay cả khi người mua chưa nhận được hàng.

Với trường hợp thư tín dụng trả chậm (*deferred L/C*), thì thời điểm này ngân

hàng phát hành mới chỉ có điện cho người bán, thông báo chấp nhận thanh toán sau một thời hạn nhất định (30 ngày, 60 ngày, 90 ngày...). Như vậy thì người bán cũng chắc chắn nhận được tiền, nhưng phải sau một khoảng thời gian nhất định.

Thư tín dụng trả chậm thể hiện đúng tên gọi của phương thức thanh toán bằng thư tín dụng, khi người bán chấp nhận lấy tiền muộn tức là đang cấp tín dụng cho người mua.

Theo quy định tại UCP600, tất cả các thư tín dụng là không thể hủy ngang (*irrevocable L/C*), vì vậy nếu muốn sử dụng thư tín dụng hủy ngang, trong điều khoản thanh toán của hợp đồng cần không dẫn chiếu UCP600.

Căn cứ theo tính chất, chức năng, thư tín dụng còn có thể có một số loại như:

- Thư tín dụng chuyển nhượng (*transferable L/C*), cho phép người bán chuyển nhượng thư tín dụng cho bên thứ ba.
- Thư tín dụng tuần hoàn (*revolving L/C*), tự động có giá trị trở lại sau khi thanh toán xong, áp dụng trong trường hợp giao hàng và thanh toán ổn định theo chu kỳ để giảm bớt thủ tục mở thư tín dụng.
- Thư tín dụng giáp lưng (*back-to-back L/C*), được mở trên cơ sở của một thư tín dụng khác.

109. Incoterms là gì? Incoterms có ý nghĩa thế nào với người làm logistics?

Incoterms là bộ quy tắc quốc tế giải thích các phương thức giao hàng hay còn gọi là điều kiện giao hàng, do Phòng Thương mại quốc tế (ICC) ban hành.

Incoterms đưa ra các quy định về giao nhận hàng, qua đó phân định nghĩa vụ cũng như trách nhiệm nếu xảy ra rủi ro. Mỗi phương thức trong Incoterms nêu ra:

- Nghĩa vụ của mỗi bên
- Thời điểm khi rủi ro xảy ra với hàng hóa chuyển từ người mua sang người bán

Các nghĩa vụ thường được nêu là thuê phương tiện vận chuyển, mua bảo hiểm cho hàng hóa, dỡ hàng, xếp hàng, làm thủ tục xuất nhập khẩu, giám định... Incoterms không xác định thời điểm chuyển quyền sở hữu hàng hóa (vấn đề này cùng với các điều khoản về giá cả, phẩm cấp chất lượng, phương thức thanh toán, giải quyết tranh chấp... cần được quy định riêng trong hợp đồng mua bán).

Incoterms được biên soạn dựa trên tập quán giao nhận hàng hóa từ lâu đời. Mặc dù không có tính bắt buộc, nhưng do đa số các hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế đều tham chiếu đến Incoterms nên việc nắm vững và hiểu rõ các phương thức quy định trong Incoterms là rất quan trọng đối với người làm công tác giao nhận hàng hóa.

Do Incoterms có nhiều phiên bản nên khi dẫn chiếu một phương thức giao hàng theo Incoterms thì cần chỉ rõ phiên bản Incoterms nào. Phiên bản mới nhất hiện nay là Incoterms 2020.

Nếu như trước đây Incoterms chỉ được áp dụng trong thương mại quốc tế thì hiện nay Incoterms cũng được áp dụng cho cả hoạt động thương mại nội địa, thương mại giữa nội địa với các khu phi thuế quan (kho ngoại quan, khu bảo thuế).

Incoterms 2020 có 11 phương thức, chia làm hai nhóm theo các loại hình vận tải:

- Nhóm E: EXW (Ex Works)
- Nhóm F: FCA (Free Carrier), FAS (Free Alongside Ship), FOB (Free On Board)
- Nhóm C: CFR (Cost and Freight), CIF (Cost Insurance and Freight), CPT (Carriage Paid To), CIP (Carriage and Insurance Paid to)
- Nhóm D: DPU (Delivered At Place Unloaded), DAP (Delivered At Place), DDP (Delivered Duty Paid)

Trong 11 phương thức trên, có 4 phương thức chỉ áp dụng cho vận tải đường biển và đường thủy nội địa: FAS, FOB, CFR, CIF. Các phương thức còn lại áp dụng cho mọi loại hình vận tải.

110. Tôi hay nghe đến FOB và CIF - các thuật ngữ này có nghĩa là gì?

FOB và CIF là từ viết tắt của một số điều kiện giao hàng phổ biến trong Incoterms. Các điều kiện giao hàng này phân định thời điểm chuyển trách nhiệm đối với lô hàng từ người mua sang người bán. Đây là những điều kiện giao hàng phổ biến trên thế giới và cũng được các doanh nghiệp Việt Nam thường sử dụng.

FOB, viết tắt của *Free on Board* (giao hàng qua mạn) là điều kiện giao hàng, theo đó người bán hết trách nhiệm khi hàng được giao xuống tàu. Người bán chịu chi phí đưa hàng đến cảng, chằng buộc hàng, cẩu hàng. Các chi phí sau đó, bao gồm cả chi phí thuê tàu, bảo hiểm là do người mua chịu.

CIF (*Cost, Insurance and Freight* - chi phí, bảo hiểm và cước tàu) là khi người bán trả các chi phí đưa hàng đến cảng, thuê tàu và trả cước tàu và mua bảo hiểm cho lô hàng. Người mua chỉ việc nhận hàng tại cảng đến và chịu các chi phí từ đó trở đi.

Lưu ý là trong mỗi phương thức Incoterms đều phân chia sự chuyển giao về chi phí và rủi ro. Có những phương thức, chi phí và rủi ro được chuyển giao từ người bán sang người mua tại cùng một thời điểm. Ví dụ như trong phương thức FOB, khi hàng được giao xuống tàu tại cảng đi, người mua bắt đầu phải chịu chi phí (thuê tàu, làm các thủ tục nhận hàng), đồng thời nếu có rủi ro phát sinh thì người mua cũng phải chịu trách nhiệm xử lý. Tuy nhiên, trong phương thức CIF, người mua cũng sẽ chuyển giao trách nhiệm xử lý rủi ro khi hàng được giao xuống tàu tại cảng đi giống như FOB, nhưng lại phải trả chi phí thuê tàu và bảo hiểm cho đến khi tàu cập bến ở cảng đến.

FOB và CIF là những điều kiện áp dụng cho phương thức vận tải đường biển và đường thủy nội địa. Với các phương thức khác, người ta áp dụng các điều kiện tương tự là FCA và CIP.

Trong điều kiện giao hàng FCA, viết tắt của *Free Carrier* (giao cho người vận chuyển), người bán chịu trách nhiệm chở hàng đến địa điểm giao hàng cho người vận chuyển do người mua chỉ định. So với FOB, địa điểm giao hàng có thể linh hoạt, từ bến cảng, sân bay, nhà ga, nhà kho chứ không nhất thiết là bến cảng.

Trong điều kiện giao hàng CIP, viết tắt của *Carriage and Insurance Paid to* (vận chuyển và bảo hiểm trả đến...), người bán chịu trách nhiệm vận chuyển và mua bảo hiểm để đưa hàng đến điểm đã thỏa thuận với người mua (trung tâm logistics, kho, bến cảng). Người mua sẽ tự trả các chi phí còn lại để mang hàng về.

Với sự phổ biến của vận chuyển container, các chủ hàng có xu hướng áp dụng FCA và CIP cho cả vận tải đường biển thay cho FOB và CIF.

111. Tại sao có chủ trương không nên “mua CIF, bán FOB”?

“Mua CIF, bán FOB” là tập quán mua bán hàng hóa với nước ngoài mà hàng hóa chỉ được giao và nhận tại cảng Việt Nam. Các khâu còn lại bên ngoài Việt Nam do phía nước ngoài đảm nhiệm.

Tập quán này thuận lợi cho các doanh nghiệp chủ hàng vì không phải quan tâm, lo lắng đến các công đoạn khác như tìm thuê tàu, đàm phán giá cước thuê tàu, mua bảo hiểm... và do vậy cũng bớt những rủi ro, phức tạp có thể phải đối mặt khi xảy ra các sự cố trên đường hàng hóa vận chuyển.

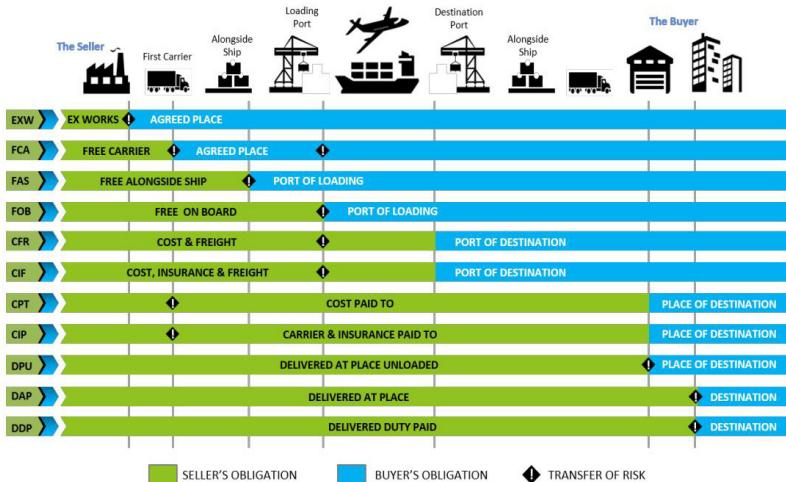
Tuy nhiên, tập quán này cũng nhường cơ hội thuê tàu, mua bảo hiểm cho phía nước ngoài nên các nhà cung cấp dịch vụ logistics Việt Nam khó có cơ hội ký được hợp đồng vận chuyển, bảo hiểm cho các lô hàng đó.

Do vậy, để khuyến khích các doanh nghiệp chủ hàng Việt Nam sử dụng dịch vụ của doanh nghiệp logistics Việt Nam, trước hết cần thay đổi tập quán “mua CIF, bán FOB”, chuyển sang “mua FOB, bán CIF”. Hơn thế nữa, không chỉ là thuê tàu và mua bảo hiểm, việc thay đổi tập quán này sẽ giúp các doanh nghiệp logistics Việt Nam có điều kiện tiếp cận thị trường quốc tế, nâng cao tính chuyên nghiệp và tham gia nhiều công đoạn hơn nữa trong chuỗi cung ứng.

112. Có cách nào để tóm tắt và phân biệt được các phương thức trong Incoterms một cách dễ hiểu không?

Chúng ta cùng nhìn vào hình dưới đây để thấy sự khác nhau, cũng là thể hiện sự dịch chuyển của thời điểm chuyển giao chi phí giữa người bán và người mua. Trong hình này, phần màu xanh lục thể hiện chi phí người bán phải trả, phần xanh lam thể hiện chi phí người mua phải trả. Và dấu chấm than thể hiện thời điểm chuyển giao rủi ro, lưu ý là có phương thức thì dấu

chấm than này nằm ở vị trí chuyển giao chi phí giữa người bán và người mua, nhưng có phương thức thì không phải như vậy.



Hình 16: Tóm tắt về các phương thức trong Incoterms 2020

EXW là phương thức đơn giản nhất cho người bán. Họ chỉ việc giao hàng ngay tại cơ sở sản xuất hay kho của mình là xong. Người mua sẽ lo toàn bộ các việc còn lại để đưa hàng về.

Với FCA, người bán phải đưa hàng đến một địa điểm đã định (cảng cạn, điểm gom hàng lẻ) để bàn giao cho người mua.

Thêm một bước nữa, với FAS, người bán phải đưa hàng đến cảng (cảng biển hoặc cảng thủy nội địa), và khi hàng đã sẵn sàng để bốc xếp lên tàu thì họ mới hết trách nhiệm.

Nếu lựa chọn phương thức FOB, người bán sẽ phải trả chi phí cũng như chịu trách nhiệm cho đến khi hàng đã bốc xếp lên tàu xong.

Với CFR, người bán sẽ phải trả chi phí cho đến khi tàu cập bến ở cảng đến.

Với CIF, người bán cũng phải trả chi phí cho đến khi tàu cập bến ở cảng đến, nhưng chi phí ở đây không chỉ bao gồm cước tàu biển mà bao gồm luôn cả phí bảo hiểm.

Với CPT, sau khi tàu cập ở cảng đến, người bán còn phải chịu trách nhiệm đưa hàng đến một địa điểm do người mua chỉ định (cảng cạn, điểm trả hàng lẻ).

CIP cũng tương tự như CPT, nhưng chi phí đưa hàng đến địa điểm của người mua còn bao gồm cả phí bảo hiểm. Với cả CPT và CIP, rủi ro đã chuyển sang người mua ngay từ khi giao hàng tại địa điểm của người bán.

DPU cũng tương tự như CPT và CIP về mặt chi phí, chỉ khác là thời điểm chuyển giao rủi ro là khi hàng đến địa điểm của người mua.

Với DAP, hàng được giao đến tận cơ sở của người mua thì người bán mới hết chi phí và trách nhiệm xử lý rủi ro.

DDP là DAP cộng thêm với việc người bán phải làm thủ tục và trả thuế hải quan nếu có. Đây chính là phương thức ngược lại với EXW, đem lại sự nhàn nhã nhiều nhất cho người mua.

Nhìn vào sơ đồ trên, ta thấy có sự phân biệt khá rõ giữa “cảng” và “địa điểm”. Trong khi cảng là vị trí rất rõ ràng thì địa điểm lại rất linh hoạt, gần như có thể là bất kỳ đâu. Với xu hướng phổ biến của vận tải đa phương thức và dịch vụ giao hàng tận nơi, các phương thức giao nhận hàng tại địa điểm (FCA, CPT, CIP, DAP) ngày càng trở nên phổ biến hơn trong hoạt động thương mại.

113. Quy tắc xuất xứ là gì? Tại sao cần có giấy chứng nhận xuất xứ?

Quy tắc xuất xứ là tập hợp những quy định nhằm xác định một sản phẩm được coi là sản xuất tại một nước hoặc một nhóm nước.

Giấy chứng nhận xuất xứ (*certificate of origin - C/O*) là văn bản thể hiện hàng hóa đáp ứng được các quy tắc xuất xứ.

Giấy chứng nhận xuất xứ được cấp cho từng chuyến hàng, tương đồng với các chứng từ như hợp đồng, vận đơn, hóa đơn, phiếu đóng gói... Giấy này do cơ quan quản lý nhà nước hoặc tổ chức được cơ quan quản lý nhà nước ủy quyền cấp.

Quy tắc xuất xứ được đặt ra nhằm mục đích chính là đảm bảo hiệu quả của chính sách thương mại quốc tế, trong đó có sự phân biệt giữa các nước tùy theo quan hệ.

- **Ưu đãi thương mại:** Khi hai nước hoặc một nhóm nước thống nhất dành ưu đãi cho nhau, thông qua việc ký hiệp định thương mại tự do (FTA), các nước này muốn đảm bảo ưu đãi đó chỉ dành cho hàng hóa sản xuất trong nhóm. Theo đó, chỉ hàng hóa đáp ứng quy tắc xuất xứ do các nước này đặt ra thì khi nhập khẩu vào các nước này mới được hưởng thuế nhập khẩu bằng 0% hoặc thấp hơn thuế nhập khẩu cùng một mặt hàng từ các nước ngoài nhóm.
- **Trừng phạt thương mại:** Khi một nước nhận thấy một nước khác có hành vi thương mại bất bình đẳng, họ có thể áp dụng các biện pháp trừng phạt như áp thuế tự vệ, thuế chống phá giá, thuế chống trợ cấp, thuế chống lẩn tránh. Khi đó, giấy chứng nhận xuất xứ sẽ là phương tiện để phân biệt hàng hóa có phải là xuất phát từ nước đang bị trừng phạt hay không để áp dụng biện pháp cho đúng.

Ngoài 2 mục đích chính như trên, tại một số nước giấy chứng nhận xuất xứ vẫn được coi là một chứng từ bắt buộc trong hồ sơ thông quan, nhưng không nhằm mục đích phân biệt đối xử.

114. Ở Việt Nam hiện đang có những loại giấy chứng nhận xuất xứ nào?

Về cơ bản, có 2 loại giấy chứng nhận xuất xứ: ưu đãi và không ưu đãi.

Giấy chứng nhận xuất xứ ưu đãi được cấp nhằm giúp hàng hóa được hưởng ưu đãi thương mại, cụ thể là ưu đãi trong các FTA, một số thỏa thuận song phương hoặc ưu đãi đơn phương.

Giấy chứng nhận xuất xứ không ưu đãi được cấp cho hàng hóa từ những nước không thuộc các FTA mà Việt Nam tham gia, không có thỏa thuận song phương hoặc không được Việt Nam đơn phương dành ưu đãi. Tóm lại, là những nước không thuộc nhóm được cấp giấy chứng nhận xuất xứ ưu đãi.

Bảng 5. Một số Mẫu C/O phổ biến tại Việt Nam

STT	Mẫu C/O	Thỏa thuận thương mại
1	A	Quy chế Ưu đãi Phổ cập (GSP)
2	B	Các nước không thuộc các thỏa thuận ưu đãi
3	D	Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA)
4	E	Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA)
5	AANZ	Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Úc - New Zealand (AANZFTA)
6	AI	Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Ấn Độ (AIFTA)
7	AJ	Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện ASEAN - Nhật Bản (AJCEP)
8	AK	Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Hàn Quốc (AKFTA)
9	VC	Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Chile (VCFTA)
10	VJ	Hiệp định Đối tác kinh tế Việt Nam - Nhật Bản (VJEPA)
11	VK	Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Hàn Quốc (VKFTA)
12	EAV	Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Liên minh Kinh tế Á Âu (FTA VN-EAEU)
13	AHK	Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Hồng Kong, Trung Quốc (AHKFTA)
14	CPTPP	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP)
15	EUR.1	Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu (EVFTA)
16	VN-CU	Hiệp định Thương mại Việt Nam - Cuba
17	S	Hiệp định Thương mại Việt Nam - Lào
18	X	Thỏa thuận Thúc đẩy thương mại song phương Việt Nam - Campuchia

Lưu ý là trong các Mẫu C/O ở trên, chỉ có các Mẫu A, B, S, X là thể hiện hàng hóa sản xuất tại Việt Nam, còn các Mẫu C/O khác thể hiện hàng hóa sản xuất trong khu vực chứ không phải chỉ riêng Việt Nam. Ví dụ, một sản phẩm máy hút bụi được lắp ráp tại Việt Nam, nhưng chi phí lắp ráp chỉ chiếm 10%, còn lại chi phí nguyên liệu, linh kiện 30% từ Thái Lan, 15% từ Malaysia, tổng hàm lượng ASEAN 55%, như vậy mặc dù hàm lượng Việt Nam rất ít nhưng vẫn đủ điều kiện để được cấp C/O Mẫu D.

Một điểm khác cũng cần lưu ý là do Việt Nam cùng các nước ASEAN ký nhiều FTA với các nước khác nhau, nên hàng hóa đáp ứng tiêu chí xuất xứ của ASEAN không bắt buộc phải xin C/O Mẫu D, mà có thể xin C/O các Mẫu khác như E, AJ, AK, AANZ nếu như thuế suất ở các hiệp định đó ưu đãi hơn. Trong trường hợp Việt Nam và Nhật Bản, do hai nước cùng tham gia các hiệp định AJCEP, VJEPNA và CPTPP nên doanh nghiệp Việt Nam có thể lựa chọn xin C/O cho hàng hóa xuất khẩu sang Nhật Bản thuộc các Mẫu AJ, VJ hay CPTPP tùy theo tiêu chí xuất xứ hoặc thuế suất ở từng hiệp định.

Tại Việt Nam, các Phòng Quản lý xuất nhập khẩu khu vực thuộc Bộ Công Thương cấp các loại C/O ưu đãi, bao gồm hầu hết các loại C/O nêu trong Bảng trên. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) cấp các loại C/O không ưu đãi, gồm C/O Mẫu B và một số loại C/O khác. C/O Mẫu A là một loại C/O ưu đãi, nhưng cũng do VCCI cấp .

Bộ Công Thương và VCCI đều đã xây dựng hệ thống điện tử để tiếp nhận hồ sơ đề nghị cấp C/O. Hệ thống của Bộ Công Thương có địa chỉ tại <http://www.ecosys.gov.vn>, còn hệ thống của VCCI có địa chỉ <http://comis.covcci.com.vn>

115. Tự chứng nhận xuất xứ là gì? Việt Nam có cho phép tự chứng nhận xuất xứ không?

Tự chứng nhận xuất xứ là việc doanh nghiệp tự xác nhận hàng hóa do mình sản xuất, xuất khẩu phù hợp với các tiêu chí để được coi là hàng hóa có xuất xứ của quốc gia hoặc một FTA mà quốc gia đó tham gia. Nói cách khác, doanh nghiệp không phải đến các cơ quan Nhà nước để xin cấp giấy chứng nhận xuất xứ mà tự cấp cho chính mình.

Về hình thức, do doanh nghiệp không phát hành giấy chứng nhận xuất xứ nên việc tự chứng nhận xuất xứ được thể hiện bằng một dòng chữ ghi trên hóa đơn thương mại nói lên rằng hàng hóa của mình phù hợp với tiêu chí xuất xứ của một quốc gia hoặc FTA.

Tự chứng nhận xuất xứ là một xu thế đang trở nên phổ biến. Tại Việt Nam, Bộ Công Thương đã ban hành các Thông tư số 28/2015/TT-BCT và Thông tư số 27/2017/TT-BCT để thí điểm tự chứng nhận xuất xứ trong ASEAN. Theo đó, để có thể được tự chứng nhận xuất xứ, doanh nghiệp phải đáp ứng các điều kiện:

- xuất khẩu hàng hóa do chính mình sản xuất;
- không vi phạm quy định về xuất xứ trong 2 năm gần đây;
- là doanh nghiệp nhỏ và vừa trở lên;
- có cán bộ được đào tạo, cấp chứng chỉ về xuất xứ hàng hóa.

Trong Hiệp định EVFTA, Hiệp định CPTPP đều có nội dung cho phép doanh nghiệp tự chứng nhận xuất xứ, tuy nhiên sẽ chỉ áp dụng một thời gian sau khi các Hiệp định này có hiệu lực.

Riêng với thị trường EU, kể từ năm 2020, hàng hóa Việt Nam xuất khẩu sang EU được hưởng Quy chế ưu đãi phổ cập (GSP) cũng được phép tự chứng nhận xuất xứ, tức là doanh nghiệp xuất khẩu hàng hóa đi EU không cần xin C/O Mẫu A nữa.

116. Giấy chứng nhận lưu hành tự do có tác dụng gì? Doanh nghiệp xuất khẩu xin giấy này ở đâu?

Giấy chứng nhận lưu hành tự do (*Certificate of Free Sale - CFS*) là giấy chứng nhận cấp cho hàng hóa sản xuất trong nước khi có nhu cầu xuất khẩu. Không phải hàng hóa xuất khẩu nào cũng cần phải có giấy chứng nhận lưu hành tự do, mà giấy này chỉ cần khi cơ quan nhà nước của nước nhập khẩu có yêu cầu.

Như tên gọi của nó, CFS do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của nước xuất khẩu cấp cho thương nhân để chứng nhận hàng hóa do thương nhân đó xuất khẩu được phép lưu hành tự do, hay nói cách khác, không bị cấm kinh doanh, tại nước xuất khẩu.

Thông thường, nước nhập khẩu yêu cầu CFS đối với những sản phẩm mới, có liên quan đến an toàn, sức khỏe của người tiêu dùng như thực phẩm chức năng, mỹ phẩm, dược phẩm, vật tư y tế, thực phẩm, thức ăn chăn nuôi, phương tiện bảo hộ cá nhân, đồ chơi, v.v... Những mặt hàng này vốn dĩ không phải là bị cấm, nhưng cơ quản lý nhà nước của nước nhập khẩu cần có thêm thông tin từ nước xuất khẩu để đảm bảo những mặt hàng này cũng có thể sử dụng cho người dân nước họ.

Do vậy, mục đích thực sự của CFS không chỉ là việc xác nhận hàng hóa được tự do lưu hành, mà còn gắn với việc xác nhận hàng hóa đó đáp ứng được

một số loại tiêu chuẩn chuyên ngành của nước xuất khẩu.

Tại Việt Nam, Nghị định số 69/2018/NĐ-CP (Phụ lục V) đã đưa ra danh mục các mặt hàng cần quản lý CFS và phân công trách nhiệm của các Bộ ngành trong việc quản lý.

Đối với hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam, căn cứ trên danh mục nêu tại Nghị định số 69/2018/NĐ-CP, các Bộ ngành sẽ ban hành danh mục chi tiết hàng hóa cần nộp CFS khi nhập khẩu. Danh mục chi tiết này có thể không bao gồm tất cả những mặt hàng nêu ở danh mục tại Nghị định số 69, mà thay đổi tùy theo từng thời kỳ. Người nhập khẩu cần lưu ý kiểm tra xem mặt hàng có thuộc danh mục chi tiết này không để yêu cầu người xuất khẩu xin CFS ở nước sở tại để đảm bảo hồ sơ thông quan có CFS này.

Đối với hàng hóa từ Việt Nam xuất khẩu đi, trong trường hợp người nhập khẩu có yêu cầu thì người xuất khẩu căn cứ danh mục nêu tại Nghị định số 69 để đến tổ chức cấp CFS của Bộ ngành liên quan nộp hồ sơ xin cấp CFS. Nếu mặt hàng không nằm trong danh mục nêu tại Phụ lục V Nghị định số 69 thì xin CFS tại Bộ Công Thương, cụ thể là 3 Phòng Quản lý xuất nhập khẩu khu vực tại Hà Nội, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh.

Lưu ý là thuật ngữ CFS trong trường hợp này không có liên quan đến CFS là kho gom hàng đã nêu ở phần “Trung tâm logistics”.

117. Hợp pháp hóa lãnh sự là gì?

Lãnh sự là một bộ phận của cơ quan đại diện Việt Nam tại nước ngoài như Đại sứ quán, Lãnh sự quán. Chức năng chính của bộ phận lãnh sự là cấp hộ chiếu, thị thực (visa), chứng nhận, chứng thực các loại văn bản, giấy tờ của tổ chức, cá nhân ở nước sở tại.

Hợp pháp hóa lãnh sự là việc chứng nhận, chứng thực các văn bản, chứng từ do các cơ quan, tổ chức có thẩm quyền của nước sở tại cấp.

Sở dĩ có yêu cầu hợp pháp hóa lãnh sự vì trong một số trường hợp, cơ quan quản lý nhà nước ở nước nhập khẩu không thể xác định được độ tin cậy của các văn bản do thương nhân nước ngoài cung cấp. Do vậy, thông qua hợp pháp hóa lãnh sự, cơ quan quản lý nhà nước có được sự đảm bảo là các văn bản đó là do cơ quan, tổ chức có thật phát hành ra.

Ví dụ, giấy đăng ký kinh doanh của thương nhân thông thường là do một cơ quan quản lý nhà nước cấp, nhưng cũng có nước giấy này lại do Phòng Thương mại hoặc tòa án cấp. Trong trường hợp đó, để xác minh sự chân thực của văn bản này, cơ quan quản lý nhà nước của nước nhập khẩu có thể yêu cầu hợp pháp hóa lãnh sự.

Đối với hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam, nếu có yêu cầu về hợp pháp hóa lãnh sự (ví dụ như giấy cam kết triệu hồi ô tô nhập khẩu quy định tại Điều 16 Nghị định số 116/2017/NĐ-CP), người nhập khẩu cần yêu cầu người xuất khẩu thực hiện việc hợp pháp hóa này tại Đại sứ quán hoặc Lãnh sự quán Việt Nam ở nước sở tại.

Đối với hàng hóa từ Việt Nam xuất khẩu đi, trong trường hợp người nhập khẩu có yêu cầu thì người xuất khẩu đến Đại sứ quán hoặc Lãnh sự quán của nước nhập khẩu đóng tại Việt Nam để nộp hồ sơ đề nghị hợp pháp hóa văn bản. Trong trường hợp nước nhập khẩu không có Đại sứ quán hoặc Lãnh sự quán tại Việt Nam thì hồ sơ phải gửi đến Đại sứ quán của nước nhập khẩu ở nước thứ ba kiêm nhiệm phụ trách địa bàn Việt Nam.

118. Các loại phí phải thu trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu là những gì?

Bên cạnh cước phí vận chuyển, khi hàng hóa đến cảng (đối với hàng nhập khẩu) hoặc trước khi hàng hóa rời cảng (đối với hàng hóa xuất khẩu), chủ hàng có thể phải trả một số loại phí (hay còn gọi là phụ phí, phụ thu) sau:

- Phí biến động giá nhiên liệu (*Fuel Adjustment Factor - FAF*): Khoản phí hằng tàu thu để bù đắp chi phí phát sinh do giá nhiên liệu tăng đột biến.
- Phí biến động tỷ giá ngoại tệ (*Currency Adjustment Factor - CAF*): Khoản phí hằng tàu thu để bù đắp chi phí phát sinh do biến động tỷ giá tiền tệ.
- Phí thay đổi nơi đến (*Change of Destination - COD*): Phí áp dụng khi chủ hàng yêu cầu thay đổi cảng đến, dẫn đến gia tăng chi phí xếp dỡ, vận chuyển đường bộ, thay đổi lịch tàu...
- Phí tắc nghẽn cảng (*Port Congestion Surcharge - PCS*): Phí phát sinh khi cảng xếp hoặc dỡ xảy ra ùn tắc vào những giờ hoặc ngày nhất định, làm giảm khả năng khai thác của cảng, cảng có khả năng bị phạt do giải phóng tàu chậm.
- Phí mùa cao điểm (*Peak Season Surcharge - PSS*): Thường áp dụng trong thời gian cao điểm về vận chuyển, khi việc đặt lịch tàu trở nên khó khăn hơn.

- Phí xếp dỡ tại cảng (*Terminal Handling Charge - THC*): Chi phí cho các hoạt động làm hàng tại cảng như: xếp dỡ, tập kết container từ CY ra cầu tàu...
- Phí cân bằng container (*Container Imbalance Charge - CIC*): Thu khi hãng tàu phải mất thêm chi phí để đưa container rỗng từ nơi khác về cảng hoặc kho để xếp hàng. Thường xảy ra với những nơi khi lượng hàng xuất khẩu, nhập khẩu bằng container không tương đương nhau. Đôi khi còn được gọi là phí trả container (*Drop-off Charge - DOC*)

Các loại phí nói trên thường do cảng hoặc hãng tàu trực tiếp thu từ chủ hàng, hoặc do doanh nghiệp giao nhận thay mặt hãng tàu thu.

Ngoài ra, còn có những loại phí thu riêng rẽ hoặc thu chung đối với những dịch vụ mà doanh nghiệp giao nhận thực hiện thay mặt chủ hàng, ví dụ phí chứng từ (*Documentation fee*), phí C/O, (*Certificate of Origin fee*), phí vận đơn (*Bill of Lading fee*), phí đóng hàng lẻ (*CFS fee*), v.v...

119. Vai trò của trọng tài khác với tòa án như thế nào?

Mặc dù tranh chấp là điều không ai mong muốn, nhưng trong các hợp đồng vẫn cần phải có điều khoản về giải quyết tranh chấp để có căn cứ xử lý nếu tranh chấp xảy ra.

Nếu có tranh chấp thì 2 vấn đề cần quan tâm là giải quyết tranh chấp căn cứ trên nền tảng pháp lý nào và ai là người đứng ra giải quyết tranh chấp.

Người đứng ra giải quyết tranh chấp là một bên thứ ba có đủ uy tín, chuyên môn, kinh nghiệm và khách quan. Thông thường đó là trọng tài hoặc tòa án.

Trọng tài là một tổ chức phi chính phủ được thành lập bao gồm các chuyên gia, luật gia có chuyên môn và kinh nghiệm. Hoạt động của trọng tài chủ yếu dựa trên uy tín. Nếu trọng tài được tín nhiệm thì các doanh nghiệp sẽ lựa chọn để làm người giải quyết tranh chấp.

Ưu điểm của trọng tài là thủ tục đơn giản, linh hoạt, việc giải quyết tranh chấp thường nhanh gọn, chỉ đưa ra phán quyết một lần. Nếu trong hợp đồng, hai bên mua bán không chỉ ra áp dụng nguồn luật nào thì trọng tài sẽ quyết định áp dụng pháp luật mà trọng tài thấy là phù hợp nhất, bao gồm luật quốc tế, luật quốc gia, tập quán thương mại, án lệ, v.v...

Tòa án là một cơ quan trong hệ thống quyền lực nhà nước, có nhiều cấp xét xử từ sơ thẩm đến phúc thẩm. Tòa án xét xử theo điều ước quốc tế mà nước đó tham gia và luật quốc gia. Một điểm khác biệt với trọng tài là tòa án có hệ thống thi hành án để đảm bảo cưỡng chế nếu cần thiết, do vậy hiệu lực pháp quyết của tòa án sẽ cao hơn so với phán quyết của trọng tài. Tuy nhiên, thủ tục, trình tự giải quyết ở tòa án phải qua các bước nhất định nên đôi khi mất khá nhiều thời gian, do vậy các bên phải kéo dài thời gian giải quyết tranh chấp.

Về chi phí, nhìn chung chi phí giải quyết ở tòa án thấp hơn trọng tài. Tuy nhiên, nếu thời gian giải quyết ở tòa án kéo dài thì hai bên có thể phải gánh chịu những thiệt hại khác hoặc mất đi chi phí cơ hội so với việc giải quyết ở trọng tài.

Một yếu tố nữa là tính bảo mật thông tin. Trọng tài chỉ làm việc theo yêu cầu của hai bên, và việc giải quyết tranh chấp chỉ có hai bên và trọng tài biết nên thông tin về tranh chấp sẽ được giữ kín. Trong khi đó, nếu giải quyết ở tòa án thì thông tin có thể công bố rộng rãi, gây ảnh hưởng đến uy tín doanh nghiệp và làm lộ những thông tin nhạy cảm của mỗi bên.

Trọng tài là cơ chế giúp làm giảm gánh nặng xét xử cho hệ thống tư pháp. Nhưng nếu phán quyết của trọng tài có dấu hiệu bất công, vô lý, thiếu khách quan thì các bên có thể đề nghị tòa án xem xét lại.

Tại Việt Nam, Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC) bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam được thành lập từ năm 1993 trên cơ sở hợp nhất Hội đồng Trọng tài Ngoại thương và Hội đồng Trọng tài Hàng hải. VIAC được đánh giá là cơ quan trọng tài có uy tín, đủ năng lực để giải quyết các tranh chấp phát sinh từ hoạt động thương mại.

120. Bảo hiểm có vai trò như thế nào trong logistics?

Bảo hiểm là hình thức chia sẻ rủi ro theo nguyên tắc lấy đóng góp của số đông bù đắp cho tổn thất của số ít, qua đó giúp cho các bên tham gia giao dịch kinh doanh có đủ lòng tin để làm ăn với nhau.

Trong logistics, hàng hóa được giao nhận, chuyển qua tay nhiều người khác nhau, với quãng đường dài, khả năng xảy ra các tổn thất như mất mát, giảm phẩm cấp, giảm chất lượng do thiên tai, dịch bệnh, xung đột, trộm cắp, tai nạn đều có thể xảy ra. Do vậy, bảo hiểm là một nghiệp vụ rất cần thiết để giảm thiệt hại.

Tùy theo quan hệ giữa các chủ thể trong chuỗi cung ứng logistics và sự thỏa thuận, đàm phán giữa các bên, một trong các chủ thể như người gửi hàng, đại lý vận chuyển, hãng vận chuyển, người nhận hàng sẽ đứng ra mua bảo hiểm. Khoản tiền phải trả cho hãng bảo hiểm gọi là phí bảo hiểm (*premium*). Cùng với đó là một bản hợp đồng bảo hiểm (*insurance policy*) quy định rõ những trường hợp hãng bảo hiểm có nghĩa vụ thanh toán tiền bồi thường, và những trường hợp hãng bảo hiểm được miễn trách nhiệm thanh toán cho dù hàng hóa có bị tổn thất.

121. Giám định là gì?

Giám định là công việc xác định tình trạng thực tế của hàng hoá, kết quả cung ứng dịch vụ và những nội dung khác theo yêu cầu của khách hàng. Trong hoạt động thương mại, giám định là hoạt động kiểm tra, xác định, đo lường các thông số của hàng hóa để đảm bảo hàng hóa trên thực tế khớp với các quy định của hợp đồng đã ký giữa người mua và người bán.

Hoạt động giám định có thể bao gồm nhiều việc, ví dụ khi bán một lô hàng gạo, người mua và người bán sẽ phải xác định khối lượng gạo đã giao có đủ số lượng đã ghi trong hợp đồng không, quy cách đóng gói có phù hợp không, độ ẩm có trong mức độ cho phép không, tỷ lệ hạt gãy có trong mức độ đã quy định không, v.v...

Các nội dung có thể yêu cầu thực hiện giám định trong hoạt động thương mại gồm có:

- Số lượng sản phẩm
- Chất lượng sản phẩm
- Bao bì sản phẩm
- Giá trị sản phẩm
- Xuất xứ hàng hóa
- Độ an toàn của hàng hóa
- Tiêu chuẩn vệ sinh
- Phòng dịch
- Kết quả thực hiện dịch vụ

- Phương pháp cung ứng dịch vụ
- Các nội dung khác theo yêu cầu của khách hàng.

122. Tại sao giám định cũng được coi là một phần của logistics?

Giám định là một công việc đòi hỏi có trình độ, có kỹ năng và trang thiết bị chuyên biệt. Để có thể tiến hành giám định, cần có tổ chức, con người chuyên nghiệp, có kiến thức, nghiệp vụ để tiến hành giám định và đưa ra kết quả tin cậy. Những trường hợp phức tạp có thể phải lấy mẫu hàng hóa gửi về phòng thí nghiệm để phân tích mới cho ra kết quả cuối cùng. Vì vậy, người bán và người mua thường thống nhất chọn một đơn vị thứ ba, là doanh nghiệp chuyên kinh doanh dịch vụ giám định để thực hiện công việc này. Việc lựa chọn đơn vị thứ ba cũng giúp đảm bảo tính khách quan cao hơn so với việc người bán hay người mua tự giám định hàng hóa.

Quy trình, phương pháp giám định có ý nghĩa quan trọng trong việc đưa ra kết quả giám định. Kết quả giám định được phản ánh tại chứng thư - là văn bản xác định tình trạng thực tế của hàng hóa, dịch vụ theo các nội dung giám định được khách hàng yêu cầu.

Trong hoạt động thương mại, logistics, do người bán (người gửi hàng) và người mua (người nhận hàng) ở xa nhau, không có điều kiện để kiểm tra trực tiếp tình trạng hàng hóa khi gửi hàng cũng như khi nhận hàng để đối chiếu với các nghĩa vụ nêu trong hợp đồng nên việc thuê đơn vị thực hiện giám định là rất cần thiết. Ngoài ra, trong một số trường hợp, cơ quan nhà nước (Bộ quản lý chuyên ngành, Hải quan) cũng có thể yêu cầu giám định.

Giám định cũng là một phần của dịch vụ logistics vì đây là một hoạt động nằm trong chuỗi vận động của hàng hóa. Nếu công việc giám định kéo dài hoặc đưa ra kết quả không chính xác thì các bước tiếp theo như giao nhận, vận chuyển về kho, đưa vào sản xuất hoặc phân phối cũng sẽ bị ảnh hưởng.

123. Tại sao cần có giám định trước khi xếp hàng?

Giám định là một công việc đòi hỏi khá nhiều thời gian. Trong nhiều trường hợp, hàng hóa có độ phức tạp cao thì thời gian dành cho công tác giám định càng lớn, làm sụt giảm hiệu quả của quá trình logistics.

Thông thường, giám định được tiến hành ở điểm hàng hóa đến, trước hoặc sau khi dỡ hàng hoặc thông quan. Để rút ngắn thời gian chờ đợi ở khâu

này, người bán và người mua có thể thỏa thuận tiến hành giám định ở điểm hàng hóa đi, tức là tại nơi giao hàng. Như vậy, trong lúc tập kết hàng hóa thì công tác giám định đã có thể được tiến hành, hoặc khi hàng hóa đang trên đường di chuyển thì đã có kết quả giám định. Khi hàng hóa đến, người mua không phải tiến hành giám định lại nữa mà sử dụng luôn kết quả của giám định trước khi xếp hàng.

WTO có một hiệp định riêng về giám định trước khi xếp hàng .

124. Tại sao nên xác định trước mã số, xuất xứ, trị giá hải quan?

Đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, làm thủ tục hải quan là một khâu quan trọng, đôi khi mất nhiều thời gian và nếu không cẩn thận thì những sai sót có thể dẫn đến hậu quả thiệt hại về tài chính.

Khi làm thủ tục hải quan, những thông tin về mã số, xuất xứ và trị giá hải quan là những thông tin thường có sự không thống nhất giữa cơ quan hải quan và doanh nghiệp.

Mã số tức là mã số phân loại hàng hóa theo Hệ thống HS. Việc một mặt hàng được phân loại ở mã số này hay mã số khác có thể dẫn đến sự khác biệt về mức thuế phải nộp.

Xuất xứ hay xuất xứ hàng hóa, thể hiện ở Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) hoặc văn bản tự chứng nhận xuất xứ. Khi chứng minh được hàng hóa có xuất xứ từ một nước hoặc nhóm nước nào đó, hàng hóa đó có thể được hưởng mức thuế thấp hơn, thậm chí 0%, so với chính mặt hàng đó nhưng nhập khẩu từ nước khác.

Trị giá hải quan là căn cứ để tính thuế nhập khẩu, theo công thức: Mức thuế phải nộp = Trị giá hải quan x Thuế suất. Trị giá này thường căn cứ theo giá thể hiện trên hợp đồng mua bán của doanh nghiệp. Nhưng trong một số trường hợp, nếu mức giá trên hợp đồng quá thấp, cơ quan hải quan có thể không sử dụng mức giá đó mà đưa ra phương pháp khác để xác định trị giá hải quan.

Luật Hải quan cho phép doanh nghiệp được đề nghị cơ quan hải quan xác định trước các yếu tố trên, tức là doanh nghiệp chưa nhập khẩu, nhưng gửi trước tài liệu về mặt hàng để cơ quan hải quan xác định xem mặt hàng đó sẽ có mã số HS là gì, có đáp ứng tiêu chí về xuất xứ hàng hóa để được hưởng

ưu đãi thuế hay không, mức giá để làm căn cứ tính thuế sẽ là bao nhiêu. Qua đó doanh nghiệp sẽ dễ dàng hơn trong việc quyết định có nhập khẩu hay không, và khi nhập khẩu về thì hải quan và doanh nghiệp cũng không mất nhiều thời gian, tranh chấp khi làm thủ tục thông quan.

Nếu như giám định trước khi xếp hàng là quan hệ giữa doanh nghiệp với doanh nghiệp thì xác định trước mã số, xuất xứ và trị giá hải quan lại là quan hệ giữa doanh nghiệp với cơ quan nhà nước. Do vậy, tính chất hoạt động có vẻ giống nhau nhưng lại điều chỉnh theo các văn bản luật khác nhau.

125. Điều khoản bất khả kháng là gì?

Bất khả kháng (*force majeure*) là một điều khoản thường có trong hợp đồng, dù là hợp đồng mua bán hàng hóa hay hợp đồng cung cấp dịch vụ. Điều khoản này cho phép các bên được miễn trừ trách nhiệm thực hiện hợp đồng hoặc không phải chịu các chi phí phát sinh do không thực hiện hợp đồng nếu có những sự kiện xảy ra bất ngờ, ngoài khả năng kiểm soát của hai bên và là nguyên nhân làm cho một hoặc hai bên không thể thực hiện các nghĩa vụ nêu trong hợp đồng.

Các sự kiện trong bất khả kháng có thể là thiên tai (động đất, sóng thần, lũ lụt, hỏa hoạn...), do con người (chiến tranh, xung đột vũ trang, đình công, biểu tình...), các quy định đột xuất của chính quyền (lệnh cấm, quốc hữu hóa, phong tỏa biên giới, yêu cầu cách ly...), các yếu tố khác (dịch bệnh...).

Tùy theo mức độ tác động của sự kiện bất khả kháng, hợp đồng có bị ảnh hưởng ở mức khác nhau: cho phép các bên tạm dừng thực hiện hợp đồng, kéo dài thời gian thực hiện hợp đồng, đàm phán lại nội dung hợp đồng, chấm dứt hợp đồng.

Mặc dù có cách hiểu chung về sự kiện bất khả kháng, nhưng thực tế nếu sự kiện xảy ra, khả năng vận dụng điều khoản này còn phụ thuộc vào khả năng đàm phán của mỗi bên. Trong trường hợp hai bên không thể thống nhất về việc xác định một sự kiện là bất khả kháng hay không, hoặc tác động của sự kiện đó đến khả năng thực hiện hợp đồng như thế nào, hai bên có thể phải đưa ra trọng tài hoặc tòa án để phân xử.

Đối với các hợp đồng có giá trị lớn, thời gian thực hiện dài, tính phức tạp cao, doanh nghiệp cần xem xét đưa vào quy định về bất khả kháng một cách kỹ lưỡng để dễ dàng vận dụng, phân chia trách nhiệm sau này.

PHẦN 5

CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VÀ HỢP TÁC QUỐC TẾ VỀ LOGISTICS

126. Quá trình hình thành ngành logistics ở Việt Nam diễn ra như thế nào?

Sau khi Cách mạng Tháng Tám thành công, nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa bắt tay vào xây dựng nền kinh tế mới. Chính phủ khi đó đã quan tâm đến giao thương, lưu thông hàng hóa.

Trải qua hai cuộc kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ, các hoạt động vận tải, giao nhận, hậu cần, đặc biệt là trong lĩnh vực quân sự đã phát triển khá mạnh. Những chiếc xe đạp thô đã góp phần làm nên chiến thắng Điện Biên. Binl đoàn 559 và con đường Hồ Chí Minh xuyên qua rặng Trường Sơn là một yếu tố đóng góp quyết định vào thắng lợi của kháng chiến chống Mỹ.

Trong những năm kháng chiến, hoạt động ngoại thương với các nước cũng đã hình thành. Đến trước năm 1975, Miền Bắc đã có quan hệ thương mại với nhiều nước, trong đó có những điểm đầu cầu quan trọng thông thương với các nước ngoài khối XHCN như Singapore, Hong Kong. Miền Nam cũng có quan hệ thương mại với nhiều nước trong khu vực ASEAN, Hoa Kỳ, Nhật Bản.

Tuy nhiên, hoạt động logistics thực sự được quan tâm và phát triển chỉ từ sau khi Việt Nam thống nhất, thực hiện chính sách Đổi Mới, mở cửa nền kinh tế. Cùng với việc tăng cường trao đổi, mua bán hàng hóa với nước ngoài, nhận thức và hiểu biết về logistics, vai trò của logistics được tăng lên, một số doanh nghiệp hình thành chuyên để cung cấp dịch vụ logistics.

Năm 1993, Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam được chính thức thành lập, là tiền thân của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam sau này.

Luật Thương mại năm 1997 đã có đề cập đến dịch vụ giao nhận. Đến năm 2005, Luật Thương mại (sửa đổi) được ban hành chính thức nêu định nghĩa về logistics và đưa ra một số chế định về dịch vụ logistics.

Nghị định 140/2007/NĐ-CP ban hành năm 2007 thể chế hóa các cam kết quốc tế về mở cửa thị trường đối với dịch vụ logistics.

Ngày 14/2/2017, 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.

Ngày 30/12/2017, Chính phủ ban hành Nghị định 163/2017/NĐ-CP thay thế Nghị định 140/2007/NĐ-CP, trong đó đưa ra phân loại dịch vụ logistics, điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

127. Lịch sử quản lý nhà nước và kinh doanh logistics ở Việt Nam diễn ra như thế nào?

Ngành logistics đã xuất hiện tại Việt Nam khá sớm, dưới tên gọi chung là giao nhận kho vận và gắn liền với ngành ngoại thương.

Trong thời kỳ kháng chiến chống Mỹ cũng như một giai đoạn sau khi thống nhất đất nước, Việt Nam thực hiện chế độ Nhà nước độc quyền ngoại thương. Theo đó, chỉ những đơn vị và doanh nghiệp do Nhà nước thành lập mới được phép hoạt động xuất nhập khẩu. Cùng với đó, Nhà nước cũng đảm nhiệm luôn cả các công việc liên quan đến xuất nhập khẩu là vận tải biển và giao nhận.

Theo lịch sử ghi lại, ngày 03 tháng 12 năm 1959 Bộ trưởng Bộ Ngoại thương Phan Anh đã ký Nghị định số 338-BNT/NĐ/TC đổi tên Cục Giao nhận mậu dịch đổi ngoại thành Cục Vận tải Giao nhận ngoại thương kiêm Tổng công ty Vận tải ngoại thương. Như vậy, cơ quan quản lý nhà nước về logistics đã tồn tại ngay từ trước ngăm 1959 với tên gọi Cục Giao nhận mậu dịch đổi ngoại và đến năm 1959 được đổi thành Cục Vận tải Giao nhận ngoại thương. Sau đó Cục này tiếp tục được đổi tên thành Cục Giao nhận Kho vận.

Năm 1963, Tổng Công ty Vận tải ngoại thương (Vietfracht) ra đời, trực thuộc Bộ Ngoại thương. Thời gian đầu, hoạt động của Vietfracht chỉ là môi giới thuê tàu để vận chuyển hàng hóa do các doanh nghiệp nhà nước xuất nhập khẩu, chủ yếu với các nước xã hội chủ nghĩa. Toàn bộ hàng hóa xuất nhập khẩu, kể cả hàng viện trợ, hàng vay nợ đều thông qua Vietfracht để thuê tàu. Sau một thời gian hoạt động, đến giữa năm 1970, Vietfracht đã mạnh dạn mua chiếc tàu biển đầu tiên là Golden Bridge để chủ động hơn trong khâu vận chuyển, sau năm 1975 phát triển đội tàu lên đến 24 chiếc, trở thành công ty vận tải biển đầu tiên của Việt Nam. Đây cũng là doanh nghiệp đầu tiên của nước ta thành lập công ty ở nước ngoài và liên doanh với nước ngoài.

Năm 1970, Tổng Công ty Giao nhận kho vận ngoại thương (Vietrans) được thành lập trên cơ sở tách ra từ Cục Giao nhận Kho vận, Bộ Ngoại thương. Sau đó, năm 1979 Bộ Nội thương cũng thành lập Cục Kho vận và các công ty kho vận ở 2 miền Nam Bắc.

Như vậy, trong giai đoạn 1960 - 1980, ba lĩnh vực quan trọng nhất của logistics lúc đó là vận tải biển, kho vận và giao nhận đều đã hình thành và trực thuộc Bộ Ngoại thương quản lý.

Sau khi có chính sách Đổi Mới, hoạt động xuất nhập khẩu trở nên thông thoáng hơn, mọi thành phần kinh tế được phép tham gia xuất nhập khẩu, số lượng các doanh nghiệp hoạt động về vận tải, giao nhận, kho bãi cũng tăng lên nhanh chóng. Ở cấp quản lý nhà nước, Bộ Ngoại thương trở thành Bộ Kinh tế đối ngoại, sau đó nhập với các Bộ khác thành Bộ Thương nghiệp, Bộ Thương mại và Du lịch, Bộ Thương mại và nay là Bộ Công Thương. Sau khi chức năng vận tải biển được chuyển về Bộ Giao thông vận tải, các đơn vị quản lý nhà nước về kho vận, giao nhận cũng được giải thể. Chức năng quản lý nhà nước về kho vận, giao nhận và nay là logistics được giao cho Vụ Xuất nhập khẩu, nay là Cục Xuất nhập khẩu thuộc Bộ Công Thương.

128. Tại sao phải xây dựng Kế hoạch hành động về nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics?

Dịch vụ logistics đã hình thành và phát triển ở Việt Nam với một quãng thời gian không ngắn, tuy nhiên vẫn chỉ phát triển một cách tự phát, chưa có định hướng rõ ràng, thiếu sự quan tâm hỗ trợ từ Nhà nước và các thành phần khác trong xã hội. Sự phát triển như vậy mặc dù có tốc độ tăng trưởng cao nhưng không mang tính bền vững, không đạt hiệu quả như mong muốn. Hệ quả là ngành dịch vụ logistics còn tồn tại rất nhiều bất cập, điểm yếu làm cản trở sự phát triển của toàn ngành nói chung và các doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng.

Việc xây dựng Kế hoạch hành động nhằm giúp chỉ ra những công việc cấp bách cần triển khai để khắc phục các bất cập và điểm yếu nhức nhối ở trên, tạo định hướng phát triển đúng đắn, hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics phát triển trên cơ sở hợp tác và cạnh tranh lành mạnh, tạo mối liên kết giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với doanh nghiệp sản xuất và thương mại.

Một Kế hoạch hành động bám sát thực tế, có mục tiêu cụ thể và được triển khai nghiêm túc không chỉ giúp cải thiện năng lực cạnh tranh của dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới, mà còn giúp cho ngành logistics phát triển bền vững, giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực từ những sự cố không mong muốn và phản ứng nhanh với các sự cố trong chuỗi cung ứng, đưa Việt Nam trở thành một điểm đến không chỉ hấp dẫn với chi phí lao động cạnh tranh hay thị trường rộng lớn mà còn là nơi có hoạt động thương mại thuận lợi. Đây là bước đi quan trọng cho việc đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics của nước ta trong thời gian tới, phù hợp với mục tiêu, nhiệm vụ tổng quát phát triển đất nước mà Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XII đã đề ra.

129. Quan điểm của ngành logistics trong những năm sắp tới là như thế nào?

Kế hoạch hành động về logistics đưa ra quan điểm phát triển ngành logistics trong những năm sắp tới như sau:

1. 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.
2. Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin.
3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.
4. Phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý chiến lược, tăng cường kết nối để đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics quan trọng trong khu vực.
5. Tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cả về số lượng, quy mô, trình độ nhân lực, có năng lực cạnh tranh cao ở thị trường trong nước và quốc tế.

6. Nhà nước đảm nhiệm vai trò hỗ trợ, kiến tạo môi trường thuận lợi cho nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

130. Mục tiêu của ngành logistics trong những năm sắp tới là như thế nào?

Kế hoạch hành động về logistics đưa ra mục tiêu phát triển ngành logistics trong những năm sắp tới như sau:

1. Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuế ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số LPI trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

2. Tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước. Đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics của khu vực.

3. Hình thành các doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu, có đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế, đồng thời hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp.

4. Doanh nghiệp sản xuất, thương mại quản lý tốt chuỗi cung ứng, tiết kiệm nguyên vật liệu và chi phí sản xuất, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa.

5. Ứng dụng các công nghệ mới trong logistics, đào tạo nhân lực chuyên nghiệp, trình độ cao về logistics, góp phần thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, tái cấu trúc hoạt động sản xuất, thương mại của doanh nghiệp.

6. Hoàn thiện cơ chế quản lý Nhà nước, bao gồm các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, pháp luật điều chỉnh ngành, bộ máy quản lý tương xứng với trình độ phát triển của dịch vụ logistics của Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

131. Nội dung cơ bản của Kế hoạch hành động này là gì?

Nội dung cơ bản của Kế hoạch hành động là danh mục 60 nhiệm vụ cần triển khai trong thời gian từ năm 2017 đến năm 2025 để góp phần cải thiện, nâng

cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics nói chung và doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng, đẩy mạnh phát triển ngành logistics Việt Nam.

60 nhiệm vụ này được chia thành 6 nhóm bao gồm:

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

Mỗi nhiệm vụ bao gồm tên của nhiệm vụ, những kết quả chính cần đạt được, cơ quan chủ trì thực hiện, cơ quan phối hợp và thời gian phải hoàn thành.

Căn cứ trên các nhiệm vụ này, mỗi cơ quan (bao gồm các Bộ ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các hiệp hội) sẽ có những chương trình, kế hoạch của riêng mình để triển khai. Trong những chương trình, kế hoạch đó, các cơ quan có thể lồng ghép các nhiệm vụ tại cơ quan, địa phương mình để đạt được những mục tiêu nêu trong Kế hoạch hành động.

132. Doanh nghiệp logistics trong nước có thể tận dụng được những gì từ Kế hoạch hành động này?

Những nhiệm vụ nêu trong Kế hoạch hành động, trực tiếp hay gián tiếp, đều tác động đến các doanh nghiệp logistics Việt Nam, từ việc tạo lập môi trường pháp lý, nâng cấp và hoàn thiện cơ sở hạ tầng cho việc những nhiệm vụ cụ thể giúp mở rộng thị trường, tăng cường kết nối giữa các doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp chủ hàng.

Mặc dù đây là bản Kế hoạch hành động của Chính phủ, các doanh nghiệp logistics rất nên tìm hiểu nội dung của Kế hoạch hành động này, chủ động tham gia vào những nhiệm vụ có thể được, hoặc đón đầu những tác động tích cực mà Kế hoạch hành động này có thể đem lại.

Ví dụ, với nhiệm vụ “Phát triển sàn giao dịch logistics”, doanh nghiệp logistics có thể đăng ký tham gia sàn giao dịch này để giới thiệu và quảng bá dịch vụ của mình, phát huy tối đa năng lực của phương tiện, kho bãi. Các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh có thể vào sàn giao dịch này để tìm được dịch vụ logistics phù hợp với địa bàn, giá cả, chất lượng mong muốn, rút ngắn thời gian đưa hàng hóa đến tay đối tác và người tiêu dùng.

133. Kế hoạch hành động để ra nhiều nhiệm vụ nhu vậy, kinh phí thực hiện sẽ như thế nào?

Kinh phí thực hiện Kế hoạch hành động được huy động từ các nguồn: vốn ngân sách nhà nước, vốn doanh nghiệp, vốn vay từ các tổ chức tín dụng, tài trợ quốc tế và nguồn vốn huy động hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

Theo hướng dẫn của Bộ Công Thương, các Bộ ngành, địa phương cần căn cứ vào các nhiệm vụ được giao, tính chất, quy mô của nhiệm vụ để xác định nguồn kinh phí cho từng hoạt động. Đối với các nhiệm vụ sử dụng ngân sách Nhà nước, cần xác định rõ là nguồn kinh phí thường xuyên hay kinh phí đầu tư.

Các Bộ ngành, địa phương tự xây dựng đề án chi tiết để triển khai nhiệm vụ, tổ chức thẩm định, phê duyệt hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt, tổng hợp vào dự toán kinh phí hàng năm của đơn vị, địa phương.

Ngoài nguồn vốn ngân sách Nhà nước, các Bộ ngành, địa phương, hiệp hội chủ động huy động các nguồn vốn khác để triển khai.

Với các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng, tập trung kêu gọi vốn từ các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài.

134. Hiện nay, dịch vụ logistics ở Việt Nam đang được quy định, điều chỉnh trong những văn bản pháp luật chủ yếu nào?

Các văn bản pháp luật của Việt Nam điều chỉnh trong lĩnh vực logistics nổi bật là Luật Thương mại 2005, Luật Đầu tư 2014, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 và các luật chuyên ngành về giao thông vận tải,... các nghị định như Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 và số 89/2011/

NĐ-CP ngày 10/10/2011 về vận tải đa phương thức, Luật Hải quan 2015 và các luật chuyên ngành khác.

Luật Thương mại có một mục riêng về logistics gồm 8 điều, từ Điều 233 đến Điều 240.

Trong Luật Đầu tư 2014, kinh doanh dịch vụ logistics là ngành nghề kinh doanh có điều kiện và phải tuân thủ những quy định của pháp luật hiện hành.

135. Việt Nam xếp hạng bao nhiêu về năng lực logistics?

Hiện nay, việc xếp hạng giữa các quốc gia về năng lực logistics thường được đánh giá thông qua Chỉ số Hoạt động Logistics (Logistics Performance Index - LPI) do Ngân hàng Thế giới tiến hành 2 năm một lần.

Được khởi đầu từ năm 2007, đến nay đã có 6 kỳ xếp hạng LPI. Xếp hạng của Việt Nam qua các kỳ như sau:

Bảng 6. Xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm

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
2018	3,27	39

Như vậy, sau 3 kỳ liên tiếp ở vị trí thứ 53, đến năm 2014 Việt Nam lên đến vị trí thứ 48. Đến năm 2016 tụt hạng xuống thứ 64, và năm 2018 vươn lên vị trí thứ 39, cao nhất từ trước đến nay.

136. Kế hoạch cải thiện chỉ số LPI của Việt Nam bao gồm những nội dung gì?

Ngày 26 tháng 3 năm 2019, Bộ trưởng Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định số 708/QĐ-BCT phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam. Bản Kế hoạch này đề ra 7 nhóm với 49 nhiệm vụ cụ thể.

1. Nhóm nhiệm vụ về nâng cấp hạ tầng

Tập trung vào hoàn thiện một số dự án hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, trung tâm logistics. Bên cạnh đó là các nhiệm vụ về xây dựng hệ thống tiêu chí, chỉ tiêu phân hạng, ban hành tiêu chuẩn quốc gia về trung tâm logistics, nghiên cứu các cơ chế hỗ trợ đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng logistics.

2. Nhóm nhiệm vụ về cải thiện khả năng giao hàng

Hoàn thiện chính sách và quy định về quá cảnh, trung chuyển hàng hóa nước ngoài qua Việt Nam, nghiên cứu, phát triển các mô hình e-logistics nhằm cải thiện khả năng giao hàng xuyên suốt, đặc biệt đối với thương mại điện tử trong nước và thương mại điện tử xuyên biên giới. Triển khai Lệnh giao hàng điện tử, Phiếu xuất nhập kho điện tử trong hoạt động của tất cả các cảng biển, sân bay, trung tâm logistics.

3. Nhóm nhiệm vụ về nâng cao năng lực và chất lượng cung cấp dịch vụ logistics

Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics, đăng cai tổ chức các sự kiện, triển lãm về logistics tại Việt Nam đồng thời với việc hỗ trợ và tạo điều kiện cho doanh nghiệp tham gia các sự kiện, triển lãm về logistics ở trong nước và nước ngoài.

Hỗ trợ khởi nghiệp đối với các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các doanh nghiệp nghiên cứu, phát triển công nghệ ứng dụng cho hoạt động logistics. Hỗ trợ cung cấp thông tin thị trường cho các doanh nghiệp logistics.

4. Nhóm nhiệm vụ về ứng dụng công nghệ, tối ưu khả năng truy xuất

Định hướng và khuyến khích doanh nghiệp chú trọng đổi mới, nâng cao năng lực công nghệ, sáng tạo, áp dụng công nghệ mới nhằm thích ứng với nền sản xuất trong chuỗi giá trị toàn cầu.

Hỗ trợ nghiên cứu, phát triển và ứng dụng các công nghệ mới, tiên tiến trong hoạt động logistics để đón đầu các xu thế mới của thị trường logistics quốc tế (ví dụ blockchain, thiết bị giao hàng tự hành, phương tiện vận tải giao hàng phù hợp với giao thông đô thị...), hướng tới phát triển logistics xanh, logistics thông minh.

Thúc đẩy ứng dụng công nghệ nhằm đảm bảo khả năng truy xuất và giám sát hàng hóa trong toàn bộ quá trình cung ứng.

5. Nhóm nhiệm vụ về rút ngắn thời gian và giảm chi phí

Rà soát, đề xuất bãi bỏ, đơn giản hóa các điều kiện đầu tư, điều kiện kinh doanh bất hợp lý. Hạn chế ban hành, đồng thời rà soát, cắt giảm các khoản phí, lệ phí về sử dụng hạ tầng làm ảnh hưởng đến lưu chuyển hàng hóa trong nước, xuất nhập khẩu của đa số doanh nghiệp.

Đẩy mạnh áp dụng thanh toán trực tuyến trong các dịch vụ công trực tuyến. Chuyển toàn bộ việc thu phí cầu đường bộ sang thanh toán tự động, trực tuyến qua ngân hàng.

6. Nhóm nhiệm vụ về nâng cao hiệu quả thông quan

Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia và Cơ chế Một cửa ASEAN, cải cách kiểm tra chuyên ngành hàng hóa xuất nhập khẩu theo hướng bãi bỏ, đơn giản hóa các thủ tục không cần thiết, thực hiện đánh giá rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm.

Triển khai việc tự động hóa thủ tục giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu tại tất cả các cửa khẩu đường không, đường biển trên toàn quốc.

7. Nhóm nhiệm vụ bồi trợ

Phối hợp với Ngân hàng Thế giới để đánh giá, xếp hạng LPI của Việt Nam một cách khách quan, chính xác.

Thúc đẩy hoạt động đào tạo logistics, đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics như đào tạo trực tuyến (e-learning), đào tạo tại trường lớp kết hợp với đào tạo thực tế, đào tạo tại chỗ tại các doanh nghiệp.

Quyết định số 708/QĐ-BCT cũng đề nghị các Bộ ngành, địa phương xây dựng kế hoạch cụ thể của đơn vị mình để triển khai các nhiệm vụ nêu tại Kế hoạch này.

137. Việt Nam có kế hoạch phát triển logistics xanh trong 5 năm tới hay không? Nếu có thì nên tập trung vào mục tiêu/lĩnh vực nào trước?

Logistics xanh là xu thế trong những năm tới. Việt Nam đang hướng tới việc phát triển logistics xanh, tập trung vào một số lĩnh vực sau:

- Phát triển các loại hình vận tải theo hướng tiết kiệm nhiên liệu, giảm tác động tới môi trường. Theo đó, khuyến khích sử dụng nhiên liệu sinh học thay cho nhiên liệu hóa thạch (sử dụng xăng E5), bắt buộc áp dụng tiêu chuẩn khí thải cao (Euro 4 trở lên, thay cho Euro 2 hay 3).
- Quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng logistics thân thiện với môi trường, ví dụ yêu cầu các sân bay, cảng biển, nhà ga, trung tâm logistics phải dành tỷ lệ thích ứng cho cây xanh, mặt nước; khuyến khích các trung tâm logistics sử dụng năng lượng mặt trời, năng lượng gió.
- Phát triển và sử dụng các công nghệ tiên tiến nhằm tối ưu hóa quá trình lưu chuyển của hàng hóa để giảm bớt lượng nhiên liệu và khí thải.

138. Hoạt động liên kết, hợp tác của Việt Nam với các nước trong lĩnh vực logistics và vận tải hàng hóa là như thế nào?

Về lĩnh vực đường bộ, Việt Nam đang hoàn thiện nhiều công trình hạ tầng giao thông kết nối với khu vực kinh tế của đất nước với các nước láng giềng cũng như kết nối với các nước ASEAN và xa hơn nữa, vào tuyến liên kết Á - Âu. Đẩy mạnh quảng bá và khai thác các tuyến vận tải xuyên biên giới trong khuôn khổ ba nước Đông Dương (CLV), Tiểu vùng Mekong Mở rộng (GMS), Hành lang Đông Tây. Về mặt hành chính, triển khai mô hình "một cửa, một điểm dừng", hoàn thiện các hiệp định quá cảnh để tạo thuận lợi hơn nữa cho lưu thông hàng hóa.

Trong lĩnh vực đường sắt, Việt Nam và Trung Quốc đang duy trì đường sắt liên vận giữa hai nước. Việt Nam cũng đang cùng các nước ASEAN hoàn thiện tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh. Đồng thời nghiên cứu khả thi các tuyến đường sắt kết nối từ cảng Vũng Áng đến Viên Chăn (Lào), từ Thành phố Hồ Chí Minh đến Phnom Penh (Cam-pu-chia).

Đối với hàng không, Việt Nam đã ký kết, gia nhập hơn 80 điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng không. Hiện nay đã có 58 hãng hàng không nước ngoài

từ 25 quốc gia và vùng lãnh thổ bay đến các sân bay của Việt Nam. Các hãng hàng không Việt Nam đang khai thác 56 đường bay quốc tế đến 17 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Về lĩnh vực hàng hải, Việt Nam đã gia nhập 21 công ước và nghị định thư quốc tế và ký hiệp định hàng hải song phương với 24 quốc gia, ký thỏa thuận công nhận giấy chứng nhận khả năng chuyên môn cho thuyền viên với 27 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Sắp tới, một mặt Việt Nam tiến hành đàm phán, ký kết và thực hiện các điều ước quốc tế nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động logistics nói chung và vận tải nói riêng, mặt khác tiếp tục tích cực xây dựng mới, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, mở rộng các tuyến vận tải hàng không, hàng hải, kêu gọi đầu tư để triển khai các công trình giao thông trọng điểm và phát huy vai trò, vị trí của Việt Nam như một điểm trung chuyển quan trọng trong khu vực.

139. Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế có tác động như thế nào đến logistics?

Hội nhập kinh tế quốc tế là quá trình mở cửa nền kinh tế quốc gia thông qua việc tham gia các định chế và điều ước quốc tế, trong đó các nước chấp nhận áp dụng cùng một luật lệ, quy tắc để thúc đẩy sự di chuyển thông thoáng hơn của hàng hóa, dịch vụ, vốn đầu tư.

Tại Việt Nam, quá trình hội nhập có thể đánh dấu bắt đầu từ việc trở thành thành viên của ASEAN vào năm 1995. Sau đó, chúng ta đã lần lượt tham gia APEC, ASEAN, WTO và ký một loạt hiệp định thương mại tự do (FTA) với các nước và nhóm nước.

Tác động lớn nhất của hội nhập kinh tế quốc tế đối với logistics là khi thị trường giữa các nước được mở cửa thông thoáng, lượng hàng hóa lưu chuyển giữa các quốc gia sẽ tăng lên đáng kể và do vậy, nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics cũng gia tăng tương ứng.

Mặt khác, quá trình hội nhập đòi hỏi các nước phải sửa đổi, hoàn chỉnh hệ thống pháp luật cho phù hợp theo tinh thần minh bạch, dễ dự đoán. Lĩnh vực logistics cũng sẽ được hưởng lợi từ việc này.

Hội nhập đem lại nhiều cơ hội, nhưng cũng đặt các doanh nghiệp logistics trong nước vào bối cảnh cạnh tranh bình đẳng với doanh nghiệp nước

ngoài, như vậy buộc các doanh nghiệp phải tự cải tổ, đổi mới phương thức quản lý, chăm lo đội ngũ nhân sự để đáp ứng được nhu cầu công việc và cạnh tranh được với các đối tác cả trong nước và quốc tế.

Dịch vụ logistics cũng là một trong những lĩnh vực dịch vụ cam kết mở cửa trong quá trình hội nhập. Theo đó, các doanh nghiệp nước ngoài sẽ được tham gia kinh doanh dịch vụ logistics trên thị trường Việt Nam ở những mức độ khác nhau, trong đó có những lĩnh vực được tham gia kinh doanh hoàn toàn giống như doanh nghiệp trong nước.

Quá trình hội nhập cũng sẽ giúp nâng cao nhận thức và trình độ của đội ngũ cán bộ quản lý, nhân viên khai thác, vận hành, hình thành tác phong làm việc chuyên nghiệp phù hợp với yêu cầu và tiêu chuẩn quốc tế.

140. Hiệp định Thuận lợi hóa thương mại của WTO để cập những nội dung gì?

Hiệp định Thuận lợi hóa thương mại (TFA) của WTO được ký tháng 12/2013 tại Bali (Indonesia).

Hiệp định có 3 phần chính:

- Phần I gồm các điều khoản về thúc đẩy di chuyển, giải phóng và thông quan hàng hóa, kể cả hàng hóa quá cảnh. Những nội dung này làm rõ thêm các Điều V, VIII và X của Hiệp định GATT 1994 của WTO.
- Phần II là các điều khoản về đối xử đặc biệt dành cho các nước phát triển và đang phát triển. Các nước này sẽ phải thông báo cho các thành viên WTO:
 - Nhóm A: các điều khoản sẽ thực hiện vào thời điểm Hiệp định TFA có hiệu lực (đối với các nước đang phát triển) hoặc trong vòng một năm kể từ khi Hiệp định TFA có hiệu lực (đối với các nước kém phát triển)
 - Nhóm B: các điều khoản sẽ thực hiện sau thời gian quá độ
 - Nhóm C: các điều khoản sẽ thực hiện sau thời gian quá độ và khi có hỗ trợ kỹ thuật
- Phần III gồm các điều khoản quy định thành lập Ủy ban Thuận lợi hóa thương mại ở WTO và mỗi nước sẽ thành lập một ủy ban quốc gia để thực hiện các nội dung của Hiệp định TFA.

Việt Nam đã phê chuẩn TFA từ tháng 11/2015. Hiệp định TFA có hiệu lực từ ngày 22/2/2017, khi được 2/3 số thành viên WTO phê chuẩn. Khi Hiệp định được triển khai, dự tính sẽ tiết kiệm được 13-14% chi phí hoạt động logistics cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

141. Tổ chức nào về logistics là lớn nhất trên thế giới?

Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận (FIATA, website www.fiatat.com) là một tổ chức quốc tế lớn nhất thế giới trong lĩnh vực logistics, được thành lập vào ngày 31 tháng 5 năm 1926, tập hợp hơn 40.000 công ty giao nhận và logistics tại hơn 150 nước với đội ngũ nhân viên 8-10 triệu người.

Hoạt động của FIATA nhằm mục tiêu:

- Liên kết các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics trên toàn thế giới;
- Đại diện, hỗ trợ và bảo vệ quyền lợi của các doanh nghiệp logistics tại các diễn đàn quốc tế;
- Thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất, thương mại sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp logistics;
- Nâng cao chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp logistics thông qua việc thống nhất các bộ chứng từ, điều kiện thương mại;
- Nâng cao chất lượng đào tạo về logistics, hỗ trợ về bảo hiểm, thương mại điện tử, ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực logistics.

Về cơ cấu tổ chức, FIATA có các Ban kỹ thuật, bên dưới là các nhóm công tác. Bên cạnh đó, có các Hội đồng Tư vấn (quan hệ quốc tế, công nghệ thông tin, pháp lý, an ninh - an toàn, đào tạo). Trụ sở chính của FIATA đóng tại Thụy Sỹ.

FIATA hợp tác chặt chẽ Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO), Hội nghị Liên hợp quốc về Luật Thương mại quốc tế (UNCITRAL) trong việc cải cách các thủ tục, quy trình nhằm tạo thuận lợi cho thương mại và hoạt động logistics.

FIATA đã tạo ra một số bộ chứng từ, biểu mẫu nhằm cố gắng chuẩn hóa các giao dịch trong hoạt động logistics, giao nhận. Các chứng từ này có màu sắc khác nhau để dễ nhận diện và có logo FIATA ở đầu trang. Một

số loại chứng từ này được các hội viên sử dụng khá thường xuyên như giấy biên nhận (Forwarders Certificate of Receipt - FIATA FCR), chứng thư vận tải (Forwarders Certificate of Transport - FIATA FCT), phiếu nhập kho (Warehouse Receipt - FIATA FWR), ...

FIATA họp Đại hội hàng năm. Đại hội lần thứ 58 họp tại Cape Town (Nam Phi) tháng 10/2019. Việt Nam dự kiến đăng cai Đại hội FIATA vào năm 2023.

142. Trong khu vực ASEAN có tổ chức nào hoạt động về lĩnh vực logistics không?

Trước nhu cầu lớn mạnh của lĩnh vực giao nhận nói riêng và logistics nói chung trong khu vực, các nước ASEAN đã thành lập Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận ASEAN (AFFA) với cuộc họp đầu tiên vào tháng 12/1991 tại Kuala Lumpur (Malaysia). Đến nay, cả 10 nước ASEAN đều đã tham gia AFFA. Trụ sở AFFA đóng tại Jakarta (Indonesia).

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam là đơn vị đại diện của Việt Nam tham gia Liên đoàn này.

AFFA có 4 nhóm công tác về đào tạo, bảo hiểm, tạo thuận lợi thương mại, vận tải đa phương thức.

Hội nghị thường niên lần thứ 29 của AFFA được tổ chức tháng 11/2019 tại Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam).

143. IATA là tổ chức gì?

IATA là tên viết tắt của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (*International Air Transport Association*).

IATA được thành lập ngày 19 tháng 4 năm 1945, ở La Habana, Cuba, với tiền thân là Hiệp hội Vận chuyển Hàng không Quốc tế (*International Air Traffic Association*) được thành lập từ năm 1919. Khi mới thành lập, IATA chỉ có 57 hội viên là các hãng hàng không của 31 quốc gia. Ngày nay, hội viên của IATA là 280 hãng hàng không đến từ 120 quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới. Các hội viên IATA chiếm 83% năng lực vận chuyển hàng không của toàn thế giới.

Trụ sở hiện nay của IATA đóng tại Montreal, Canada. Phạm vi hoạt động của IATA chia thành 5 khu vực:

- Châu Phi và Trung Đông
- Châu Âu
- Trung Quốc và Bắc Á
- Châu Á - Thái Bình Dương
- Châu Mỹ

Hoạt động chính của IATA là phối hợp chính sách giữa các hãng hàng không để thống nhất giá cả và đảm bảo cạnh tranh công bằng. Một số tiêu chuẩn, cách định mã của IATA được các hãng hàng không chấp nhận và sử dụng rộng rãi trên thế giới.

144. Các mạng lưới quốc tế logistics là gì, có khác gì với các tổ chức quốc tế về logistics? Tham gia mạng lưới có lợi ích gì?

Ngoài các hiệp hội ngành nghề, từ hơn 20 năm trở lại đây xu hướng hình thành các mạng lưới, liên minh kinh doanh trong từng lĩnh vực ngày càng phổ biến. Lĩnh vực logistics cũng nằm trong xu hướng này. Các mạng lưới được thành lập chủ yếu nhằm mục đích liên kết, hỗ trợ, tạo cơ hội kinh doanh cho các thành viên. Việc tham gia các mạng lưới giúp cho các công ty logistics mở rộng mạng lưới đối tác, đại lý quốc tế của mình, gia tăng sức cạnh tranh trong mối tương quan với các công ty đa quốc gia.

Hầu hết tổ chức mạng lưới logistics quốc tế đều kết nạp thành viên một cách tự do, tức là trên cùng một địa bàn quốc gia hay thành phố có nhiều thành viên cùng hoạt động trong một lĩnh vực. Một số ít các mạng lưới logistics chỉ cho phép mỗi địa bàn chỉ có một đại diện duy nhất (đại diện độc quyền). Việc này giúp cho các thành viên có thể tối đa hóa hiệu quả tham gia các mạng lưới, giảm thiểu cạnh tranh nội bộ trong mạng lưới giữa các thành viên.

Đa số các mạng lưới logistics quốc tế đều có các chương trình đàm bảo thanh toán giữa các thành viên, có các chương trình hội nghị hàng năm, tạo điều kiện cho các công ty thành viên gặp gỡ trao đổi các cơ hội kinh doanh.

Các lợi ích chính mà các công ty logistics có được khi tham gia vào các mạng lưới logistics quốc tế:

- Thiết lập được mạng lưới đại lý toàn cầu đáng tin cậy, gây dựng mối quan hệ đại lý/đối tác với chi phí thấp nhất;
- Tăng các mối quan hệ quốc tế, thông qua đó gia tăng lượng hàng, doanh số;
- Được bảo lãnh thanh toán cho các giao dịch giữa các đối tác trong phạm vi mạng lưới;
- Nhanh chóng giải quyết các vấn đề phát sinh giữa các công ty thành viên và việc thực thi các điều khoản hợp tác;
- Tiếp cận các hợp đồng toàn cầu với giá cả cạnh tranh và/hoặc chiết khấu cao bao gồm các hợp đồng về vận chuyển, chuyển phát, bảo hiểm, ..
- Cuộc họp quốc tế thường niên với nhiều thời gian cho các cuộc họp riêng giữa các thành viên;
- Nâng cao lòng tin đối với khách hàng về năng lực của công ty trong việc xử lý các yêu cầu của khách hàng;
- Cập nhật các quy định và tin tức ngành, theo kịp xu thế phát triển nghành;
- Có các chương trình hợp tác chuyên sâu, chặt chẽ như phát hành vận đơn riêng, ưu đãi bảo hiểm, ưu đãi cước vận chuyển đường biển, hàng không mua chung, ... (WCA, Atlas có vận tải đơn riêng, được đăng ký với Uỷ ban hàng hải Hoa Kỳ FMC, giúp cho công ty thành viên tiếp cận thị trường Mỹ dễ dàng với chi phí tối thiểu).

145. Xin cho biết một số mạng lưới logistics phổ biến trên thế giới và mức phí tham gia.

WCA (World Cargo Alliance), www.wcaworld.com, là mạng lưới logistics lớn nhất thế giới, được thành lập vào năm 1998. Hiện tại mạng lưới này có hơn 6.000 hội viên tại hơn 195 nước. Việt Nam là một trong các nước sáng lập của mạng lưới WCA từ năm 1998, hiện có hơn 100 công ty Việt Nam với 150 chi nhánh là hội viên của mạng lưới này.

Thành lập vào năm 1998, Atlas International Network, www.atlas-network.com, là một mạng lưới logistics toàn cầu theo kiểu đại diện độc quyền.

Mạng lưới này có thành viên là các doanh nghiệp giao nhận, OTI/NVOCCs và các nhà cung cấp dịch vụ logistics có liên quan. Atlas đang hoạt động trên 5 châu lục, bằng đường hàng không và đường biển, hiện có hơn 240 công ty / chi nhánh tại hơn 100 nước.

Bên cạnh các mạng lưới logistics theo chiều rộng, có các mạng lưới logistics chuyên ngành, ví dụ trong WCA có các mạng lưới nhỏ như WCA Perishables (tập hợp các doanh nghiệp giao nhận hàng mau hỏng), WCA Dangerous Goods (hàng nguy hiểm), WCA Time Critical (hàng giao gấp), WCA Vendors (phục vụ các nhà cung cấp), WCA Pharma (dược phẩm), WCA eCommerce (thương mại điện tử).

Mức phí thông thường để tham gia các mạng lưới logistics quốc tế vào khoảng 2.000 - 3.000 đô la Mỹ / năm cộng thêm chi phí bảo đảm thanh toán 500 đô la cho văn phòng chính. Cá biệt có một số mạng lưới mới thành lập tính chi phí thấp hơn, từ 500 - 1.000 đô la Mỹ / năm.

Một số mạng lưới và website của họ được liệt kê dưới đây:

- Atlas Family Logistics Network (ALFA): www.alfalogisticsnetwork.com
- Cargo Partners Network: www.cargopartnersnetwork.com
- Certified Transportation Network: www.ctngroup.com
- Combined Logistics Networks: www.combinedlogisticsnetworks.com
- Global Logistics Network: www.go2gln.com
- IFLN Network: www.ifln.net
- Security Cargo Network: www.securitycargonetwork.com
- Global Project Logistics Network (GPLN): www.gpln.net
- CLC Projects Network: www.clcprojects.com

146. Thế nào là cơ chế tạm quản? Việt Nam đã tham gia Công ước Istanbul hay chưa?

Trong thực tiễn thương mại quốc tế, bên cạnh hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu còn có những hình thức hàng hóa di chuyển qua biên giới, nhưng không phục vụ mục đích kinh doanh, ví dụ hàng hóa tạm xuất khẩu ra nước

ngoài để tham gia hội chợ, triển lãm, biểu diễn rồi lại đem về nước, hoặc thiết bị của nước ngoài đưa vào phục vụ đào tạo, tập huấn, nghiên cứu rồi lại đưa trở ra.

Cơ chế tạm quản là cơ chế của cơ quan hải quan áp dụng để quản lý các loại hàng hóa tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập giữa các quốc gia với mục đích tạo thuận lợi về mặt thủ tục cho các loại hàng hóa này. Theo đó, đơn vị, tổ chức có hàng hóa tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập không phải làm thủ tục hải quan thông thường mà sử dụng một sổ tạm quản để làm thủ tục đưa hàng hóa vào, ra khỏi một nước.

Để tạo thuận lợi cho hàng hóa trong diện tạm quản, Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO) đã thúc đẩy các nước ký Công ước Istanbul ngày 26/6/1990, có hiệu lực từ ngày 27/11/1993 để hài hòa hóa thủ tục hải quan giữa các nước đối với hàng hóa tạm quản. Tính đến tháng 1/2017, đã có 70 nước, vùng lãnh thổ thực hiện cơ chế tạm quản theo Công ước.

Theo Công ước, cơ chế tạm quản vận hành dựa trên hệ thống sổ tạm quản (ATA carnet), là một bộ chứng từ hải quan duy nhất được quốc tế công nhận dùng để thay thế tờ khai hải quan áp dụng đối với hàng hóa đi lại theo chế độ tạm quản giữa các thành viên của Công ước Istanbul.

Cơ chế tạm quản cho phép giảm tối đa các thủ tục liên quan khi xuất nhập khẩu (khai báo, nộp, hoàn thuế, xử lý giấy phép) vì các yêu cầu này đã được thực hiện từ trước tại quốc gia của chủ hàng thông qua việc sử dụng sổ tạm quản.

Sau khi được Ủy ban Thường vụ Quốc hội đồng ý, Chính phủ Việt Nam đang tiến hành các thủ tục để gia nhập Công ước này.

PHẦN 6

**DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ
LOGISTICS**

147. LSP là ai?

LSP, viết tắt tiếng Anh của *logistics service provider* (nhà cung cấp dịch vụ logistics) là từ để chỉ những tổ chức, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics, hoạt động chuyên nghiệp trong lĩnh vực logistics, cung cấp dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp khác để nhận tiền công.

Như vậy, các doanh nghiệp logistics 2PL, 3PL, cho đến 4PL, 5PL đều là các LSP.



Hình 17: Tàu vào làm hàng tại cảng CMIT (Bà Rịa - Vũng Tàu)

148. Chủ hàng là ai?

Chủ hàng (*shipper*) là những doanh nghiệp có hàng hóa cần vận chuyển, bất kể đó là doanh nghiệp sản xuất hay doanh nghiệp thương mại. Đây cũng chính là nhóm doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics đã đề cập ở phần trên.

Tên gọi chủ hàng thường dùng để phân định với chủ tàu (*ship owner*), tức là các hãng tàu biển, ngày nay là các nhà vận chuyển nói chung.

Quan hệ giữa chủ hàng và chủ tàu vừa là quan hệ hợp tác, vừa là quan hệ đấu tranh. Chủ hàng cần có chủ tàu để giúp chuyên chở hàng hóa đến các địa điểm mong muốn, chủ tàu cần có chủ hàng để có công ăn việc làm, có doanh thu. Nhưng nếu chủ tàu đưa ra giá dịch vụ vận chuyển quá cao, hoặc lạm dụng vị thế độc quyền của mình để bắt ép chủ hàng thì chủ hàng lại phải đấu tranh đòi giảm giá hoặc bãi bỏ các điều kiện bất hợp lý.

Trên thế giới cũng như ở Việt Nam, đã hình thành các hiệp hội của chủ hàng và chủ tàu để tập hợp tiếng nói của các doanh nghiệp có cùng lợi ích, tạo sức mạnh đàm phán lớn hơn với nhóm doanh nghiệp bên kia.

Ngày nay, với sự lớn mạnh của đội ngũ doanh nghiệp dịch vụ logistics, mối quan hệ trên trở thành quan hệ tay ba giữa chủ hàng, chủ tàu và doanh nghiệp dịch vụ logistics.

149. Việt Nam có bao nhiêu doanh nghiệp dịch vụ logistics?

Theo ước tính của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, tính đến đầu năm 2020, Việt Nam có khoảng 4.000 doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở Việt Nam có thể chia thành 3 nhóm chính như sau:

- Nhóm thứ nhất là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, trong đó có các tập đoàn đa quốc gia đã có tên tuổi. Lĩnh vực hoạt động tập trung vào vận chuyển hàng hải, hàng không, dịch vụ logistics tích hợp, chất lượng cao. Khách hàng của các doanh nghiệp này là các doanh nghiệp sản xuất - thương mại có vốn đầu tư nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam và cả một số doanh nghiệp trong nước - những khách hàng này là những người có nhận thức về logistics rất đầy đủ và có nhu cầu sử dụng các dịch vụ logistics trọn gói.
- Nhóm thứ hai là các doanh nghiệp do Nhà nước làm chủ sở hữu hoặc đã cổ phần hóa và Nhà nước còn sở hữu một phần vốn, hoạt động về giao nhận, vận tải trong nước, phục vụ đa dạng phân khúc khách hàng và chủ yếu có thể mạnh chuyên từng mảng riêng lẻ.
- Nhóm thứ ba là các công ty tư nhân, cổ phần. Những doanh nghiệp này ra đời chưa lâu, quy mô vốn còn nhỏ nhưng rất năng động và có tốc độ tăng

trưởng cao. Họ hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực giao nhận, kho bãi, vận tải trong nước và cung cấp một số dịch vụ logistics đặc thù.

150. Đâu là những điểm yếu mà doanh nghiệp logistics Việt Nam cần khắc phục?

Doanh nghiệp logistics Việt Nam còn chưa đồng, quy mô vốn nhỏ, địa bàn hoạt động chủ yếu chỉ ở trong nước, các dịch vụ cung cấp còn đơn điệu, chất lượng dịch vụ thấp, ít giá trị gia tăng, thiếu liên kết - đó là những điểm yếu nổi bật của doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Nói riêng về thiếu liên kết, trong thời gian qua, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa thực sự tìm được tiếng nói chung với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, do vậy chưa có sự gắn bó, phối hợp nhịp nhàng, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thiếu tin tưởng và ít muốn bắt tay chia sẻ với doanh nghiệp logistics Việt Nam. Sự thiếu liên kết còn thể hiện ngay giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics, do đó chưa hình thành được logistics 4PL là có những nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp đơn lẻ để tạo nên một dịch vụ chung, khép kín hầu hết các khâu trong chuỗi cung ứng.

Điều này dẫn đến việc nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước đang phải chịu các loại phí cao, giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Còn doanh nghiệp logistics thì tăng trưởng chậm, khó vươn xa ra thị trường quốc tế.

151. So với doanh nghiệp FDI thì doanh nghiệp logistics Việt Nam có lợi thế gì? Hạn chế gì?

So với doanh nghiệp FDI, doanh nghiệp logistics Việt Nam lợi thế về việc am hiểu thị trường nội địa, nắm vững tập quán thương mại, có mối quan hệ rộng rãi với các doanh nghiệp trong nước. Nhiều doanh nghiệp, đặc biệt là những doanh nghiệp Nhà nước hoặc đã cổ phần hóa, đã chiếm lĩnh được những vị trí, địa điểm mang tính chiến lược để xây dựng và khai thác hạ tầng logistics.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp Việt Nam cũng có những hạn chế về quy mô vốn, về trình độ quản trị doanh nghiệp, tinh chuyên nghiệp của đội ngũ nhân viên. Đặc biệt, các doanh nghiệp logistics Việt Nam không có mối

quan hệ sâu rộng, chắc chắn với các đối tác nước ngoài nên khó giành được hợp đồng từ nước ngoài. Ngay cả ở trong nước, do mối quan hệ từ các tập đoàn mẹ, các doanh nghiệp logistics FDI cũng dễ dàng ký được hợp đồng cung cấp dịch vụ cho các doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh có vốn FDI. Sau đó, doanh nghiệp logistics FDI lại thuê lại doanh nghiệp logistics trong nước để cung cấp dịch vụ trong từng công đoạn nhỏ.

Nhiều doanh nghiệp logistics Việt Nam đang nỗ lực học hỏi các doanh nghiệp FDI để vươn lên. Một số doanh nghiệp Việt Nam đầu tư mạnh vào công nghệ, trang thiết bị hiện đại. Một số khác chú trọng đào tạo cán bộ, nhân viên. Một số khác mở rộng tìm kiếm đối tác, đầu tư ra nước ngoài để tự nâng tầm.

152. Kế hoạch hành động về Logistics có một nhiệm vụ về hỗ trợ xây dựng những tập đoàn mạnh về logistics. Tại sao lại có nhiệm vụ này?

Thực tế cho thấy, bất kỳ lĩnh vực nào cũng đều cần có những doanh nghiệp Việt Nam đầu tàu, mang tính định hướng, dẫn dắt thị trường, tạo động lực khuyến khích các doanh nghiệp khác trong ngành cùng vươn lên. Để người Việt có niềm tin có thể làm được. Thậm chí, đó là những hình mẫu để các doanh nghiệp khác học tập, cạnh tranh và vượt qua.

Từ các ngành chế biến gỗ, da giày, thủy sản, nông nghiệp công nghệ cao cho đến bất động sản, công nghệ thông tin... chúng ta đều thấy có những doanh nghiệp như vậy.

Trong ngành dịch vụ logistics, hiện vẫn chưa xuất hiện những doanh nghiệp thực sự bứt phá, có quy mô tích tụ vốn lớn, phạm vi hoạt động trải rộng hay chất lượng dịch vụ vượt trội. Đa số doanh nghiệp Việt Nam có quy mô nhỏ, chỉ dừng ở việc cung cấp dịch vụ vệ tinh cho các hãng logistics nước ngoài, thực hiện những công đoạn đơn giản trong quá trình logistics.

Một số doanh nghiệp logistics có nguồn gốc là doanh nghiệp nhà nước, giờ đã cổ phần hóa có lượng vốn và tài sản lớn hơn các doanh nghiệp khác, nhưng kết quả kinh doanh chưa thật nổi bật, tốc độ tăng trưởng còn thấp.

Do vậy, việc tập trung hỗ trợ, khuyến khích và tạo điều kiện để xuất hiện các tập đoàn mạnh, hay nói cách khác là doanh nghiệp đầu tàu của Việt Nam

trong lĩnh vực dịch vụ logistics là một vấn đề rất được quan tâm, đã được đưa thành một nhiệm vụ trong Kế hoạch hành động về Logistics.

153. Việc xây dựng doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu tại Việt Nam phải dựa trên những tiêu chí gì và bằng cách nào?

Việc xác định một doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu sẽ được đánh giá dựa trên những tiêu chí sau:

- Quy mô vốn: Doanh nghiệp đầu tàu phải là doanh nghiệp có quy mô vốn và tài sản lớn, có thể nhanh chóng ra quyết định đầu tư và chiếm lĩnh được những lĩnh vực có ý nghĩa then chốt trong hoạt động logistics.
- Phạm vi hoạt động: Phạm vi hoạt động của doanh nghiệp đầu tàu sẽ không co cụm ở một địa bàn mà phải phủ sóng đồng đều, ít nhất tại các khu vực kinh tế trọng điểm của đất nước. Bên cạnh đó, doanh nghiệp đầu tàu cũng có định hướng và tham vọng vươn ra thị trường khu vực và thế giới.
- Công nghệ áp dụng: Doanh nghiệp đầu tàu phải áp dụng công nghệ tiên tiến trong ngành logistics, quan tâm tới bảo vệ môi trường, đầu tư mạnh cho công tác nghiên cứu.
- Khả năng định hướng, dẫn dắt thị trường: Đây là những yếu tố thể hiện tầm nhìn của một doanh nghiệp lớn. Doanh nghiệp đầu tàu dám mạnh dạn đầu tư, khai phá những lĩnh vực khó khăn, tạo ra xu thế mới, từ đó các doanh nghiệp nhỏ có niềm tin để đi theo, phấn đấu đuổi kịp.
- Tính liên kết, chia sẻ: Một doanh nghiệp lớn sẽ không xứng đáng “làm anh” nếu không quan tâm hỗ trợ, giúp đỡ những doanh nghiệp nhỏ của Việt Nam cùng lớn mạnh, tạo thành một cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics có uy tín ở trong nước và vươn xa trên trường quốc tế.

Doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu có thể hình thành từ một doanh nghiệp dịch vụ logistics nhỏ đã hoạt động trước đó, hoặc do một doanh nghiệp lớn đang hoạt động trong những lĩnh vực khác đầu tư vào lĩnh vực logistics và nhanh chóng vươn lên vị thế dẫn đầu. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng có thể thông qua hoạt động mua bán - sáp nhập (M&A) để tích tụ vốn và cơ sở hạ tầng, áp dụng công nghệ tiên tiến và mở rộng thị trường.

154. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics ra đời từ khi nào, có bao nhiêu hội viên?

Tổ chức xã hội - nghề nghiệp đại diện cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam là Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS), ra đời từ năm 1993. Đến năm 2013, VIFFAS đổi tên là Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA).

Tính đến tháng 5/2020, VLA có 430 hội viên, trong đó có 368 hội viên chính thức, 62 hội viên liên kết (kể cả 44 hội viên là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài). Tính theo khu vực địa lý, Miền Nam có 280 hội viên, Miền Bắc có 139 hội viên và Miền Trung có 11 hội viên.

Thị trường cung cấp dịch vụ logistics của các hội viên VLA khá đa dạng bao gồm nội địa (52%) và quốc tế, chủ yếu tập trung ở khu vực ASEAN (67%), Trung Quốc (59%), Nhật Bản (50%), EU (45%), Hàn Quốc (43%) và Hoa Kỳ (38%).

VLA là thành viên quốc gia của Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận (FIATA) và là đại diện chính thức cho cộng đồng logistics Việt Nam tại tổ chức này.

Bên cạnh Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics, còn có một số hiệp hội khác liên quan đến logistics như Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam (VSA), Hiệp hội Vận tải ô-tô Việt Nam (VATA), Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam (VNCS).

155. Điều kiện để được kinh doanh dịch vụ logistics là những gì?

Luật Đầu tư năm 2014 quy định dịch vụ logistics là một ngành nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện (Phụ lục 4). Khoản 1 Điều 234 Luật Thương mại năm 2005 quy định: "Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistic theo quy định của pháp luật".

Chủ thể kinh doanh dịch vụ logistic phải là thương nhân. Theo khoản 1 Điều 6 Luật Thương mại, thương nhân được hiểu là "tổ chức kinh tế được thành lập hợp pháp, cá nhân hoạt động thương mại một cách độc lập, thường xuyên và có đăng ký kinh doanh". Do dịch vụ logistics là một loại hình dịch vụ tổng hợp, bao gồm nhiều loại dịch vụ khác nhau nên khoản 1 Điều 4 của Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định: Thương nhân kinh doanh các dịch vụ

cụ thể thuộc dịch vụ logistics quy định tại Điều 3 Nghị định này phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó.

Trước đây, Nghị định 140/2007/NĐ-CP yêu cầu thương nhân kinh doanh các dịch vụ logistic chủ yếu phải có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu. Nghị định 163/2017/NĐ-CP không nêu yêu cầu này mà để các văn bản pháp luật chuyên ngành của từng loại dịch vụ quy định chi tiết.

156. Nhà đầu tư nước ngoài khi tham gia kinh doanh dịch vụ logistics phải đáp ứng những điều kiện gì?

Nhà đầu tư nước ngoài thuộc nước, vùng lãnh thổ là thành viên Tổ chức Thương mại Thế giới được cung cấp dịch vụ logistics theo các điều kiện sau:

a) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển (trừ vận tải nội địa):

- Được thành lập các công ty vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%. Tổng số thuyền viên nước ngoài làm việc trên các tàu treo cờ quốc tịch Việt Nam (hoặc được đăng ký ở Việt Nam) thuộc sở hữu của các công ty này tại Việt Nam không quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam.

- Công ty vận tải biển nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp.

b) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển (có thể dành riêng một số khu vực để cung cấp các dịch vụ hoặc áp dụng thủ tục cấp phép tại các khu vực này), được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

c) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay, được thành

lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%.

d) Trường hợp kinh doanh dịch vụ thông quan thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

đ) Trường hợp kinh doanh các dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước.

157. Nhà đầu tư nước ngoài khi tham gia kinh doanh dịch vụ logistics thuộc nhóm dịch vụ vận tải phải đáp ứng những điều kiện gì?

Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải đường sắt, nhà đầu tư nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%.

Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải đường bộ, nhà đầu tư nước ngoài được thực hiện thông qua hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%. 100% lái xe của doanh nghiệp phải là công dân Việt Nam.

Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không, nhà đầu tư nước ngoài thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không.

158. Nhà đầu tư nước ngoài có bị hạn chế gì trong trường hợp kinh doanh dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật?

Đối với những dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật được cung cấp để thực hiện thẩm quyền của Chính phủ, nhà đầu tư nước ngoài được thực

hiện dưới hình thức doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước sau 3 năm hoặc dưới hình thức doanh nghiệp trong đó không hạn chế vốn góp nhà đầu tư nước ngoài sau 5 năm, kể từ khi nhà cung cấp dịch vụ tư nhân được phép kinh doanh các dịch vụ đó.

Nhà đầu tư nước ngoài không được kinh doanh dịch vụ kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho các phương tiện vận tải.

Ngoài ra, việc thực hiện dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật của nhà đầu tư nước ngoài bị hạn chế hoạt động tại các khu vực địa lý được cơ quan có thẩm quyền xác định vì lý do an ninh quốc phòng.

159. Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế khác nhau thì xử lý thế nào?

Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế có quy định khác nhau về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, nhà đầu tư được lựa chọn áp dụng điều kiện đầu tư quy định tại một trong các điều ước đó.

Quy định trên thể hiện sự ưu đãi của Việt Nam dành cho các nhà đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics, khi cho phép nhà đầu tư nước ngoài lựa chọn điều ước quốc tế có lợi nhất cho mình, hoặc quen thuộc với thực tế kinh doanh của mình để áp dụng.

160. Thế nào là giới hạn trách nhiệm? Nếu quá trình cung cấp dịch vụ logistics bao gồm nhiều công đoạn thì trách nhiệm của doanh nghiệp dịch vụ logistics được giới hạn đến đâu?

Logistics là một loại hình dịch vụ, trong quá trình thực hiện dịch vụ đó, nhà cung cấp dịch vụ (doanh nghiệp dịch vụ logistics) có thể mắc lỗi, sai sót dẫn đến vi phạm hợp đồng, thiệt hại tài sản cho khách hàng.

Giới hạn trách nhiệm là hạn mức tối đa mà doanh nghiệp dịch vụ logistics chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho khách hàng đối với những tổn thất phát sinh trong quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics.

Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất.

161. Quy định của pháp luật Việt Nam về giới hạn trách nhiệm trong cung cấp dịch vụ logistics như thế nào?

Điều 5 của Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định về giới hạn trách nhiệm trong cung cấp dịch vụ logistics, theo đó:

Trong trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan.

Trường hợp pháp luật liên quan không quy định giới hạn trách nhiệm thì giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics do các bên thỏa thuận. Trường hợp các bên không có thỏa thuận thì thực hiện như sau:

- a) Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường.
- b) Trường hợp khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó.

162. Điều kiện để tham gia kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế là gì?

Do vận tải đa phương thức có sự kết hợp của nhiều phương thức vận tải, người kinh doanh vận tải đa phương thức phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật tương ứng với từng phương thức vận tải.

Theo Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 10 năm 2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam (gọi chung là doanh nghiệp) chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế do Bộ Giao thông vận tải cấp, trên cơ sở doanh nghiệp đáp ứng đủ các điều kiện sau đây:

- Duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương hoặc có phương án tài chính thay thế theo quy định của pháp luật;
- Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

Doanh nghiệp của các quốc gia là thành viên Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức hoặc là doanh nghiệp của quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận tải đa phương thức chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế của Việt Nam trên cơ sở đáp ứng đủ các điều kiện sau:

- Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thực quốc tế hoặc giấy tờ tương đương do cơ quan có thẩm quyền nước đó cấp;
- Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

163. Những rủi ro lớn nhất đối với dịch vụ logistics trong trường hợp doanh nghiệp Việt Nam thực hiện các hợp đồng logistics xuyên biên giới là gì?

Khi doanh nghiệp Việt Nam thực hiện các hợp đồng logistics xuyên biên giới, nếu trường hợp nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài có vấn đề thì hàng hóa của phía Việt Nam có thể gặp phải những rắc rối.

Trong vụ hàng tàu Hanjin của Hàn Quốc bị phá sản, ước tính có hơn một nghìn doanh nghiệp Việt Nam đã bị ảnh hưởng khi có những container đang trên đường về Việt Nam hoặc đến các nước mà không thể cập cảng, gây ra chậm trễ, thiệt hại.

Logistics đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ, nhịp nhàng của các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở hai hay nhiều quốc gia. Nếu lựa chọn đối tác không phù hợp, có thể xảy ra tình trạng hai bên không hiểu nhau, hợp đồng thực hiện không đầy đủ, không đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Trong một số trường hợp, việc tìm hiểu khách hàng không kỹ càng hoặc không chủ động trong khâu soạn thảo, đàm phán hợp đồng có thể dẫn đến việc khách hàng lừa đảo, tranh chấp với doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.

164. Xu hướng đầu tư trong lĩnh vực logistics ở Việt Nam hiện nay là như thế nào?

Trong những năm vừa qua, chính sách thu hút đầu tư của Việt Nam vào cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics khá tích cực. Các hình thức đầu tư BOT, BT và PPP đã giúp phát huy tác dụng thu hút dòng vốn vào lĩnh vực

cơ sở hạ tầng ở Việt Nam. Một số xu hướng có thể nhận thấy trong việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics hiện nay như sau:

- *Xây dựng các hạ tầng mới*: cảng Cái Mép - Thị Vải, cảng Lạch Huyện, sân bay Phú Quốc, sân bay Long Thành, đường cao tốc Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Ninh Bình, trung tâm logistics TBS, U&I, Mekong, ...

- *Mở rộng các hạ tầng sẵn có*: trường hợp các sân bay Đà Nẵng, Liên Khương, Pleiku, Cát Bi, Nội Bài, Tân Sơn Nhất, đường Hồ Chí Minh, ga Yên Viên, ...

- *Mua bán, sáp nhập các doanh nghiệp logistics (M&A)*: trong thời gian qua, các công ty, tổng công ty nhà nước hoạt động trong lĩnh vực logistics chiếm đa số các thương vụ M&A nội địa. Sôi động nhất là việc sáp nhập, hợp nhất các công ty trực thuộc các tổng công ty nhà nước, chủ yếu phục vụ cho mục đích tái cấu trúc và giảm tình trạng phân bổ nguồn lực tràn lan, quá nhiều chủ thể kinh doanh mà hoạt động lại không hiệu quả. Một số công ty nước ngoài thâm nhập thị trường Việt Nam bằng cách mua bán, sáp nhập với các công ty logistics của Việt Nam, điển hình như trường hợp UPS Việt Nam là liên doanh giữa P&T Express với UPS, CJ mua cổ phần của Gemadept Logistics, Kerry Logistics mua lại Công ty Hưng Hòa (Hưng Yên)...

165. Nhà nước có chủ trương khuyến khích thu hút FDI vào dịch vụ logistics hay không và nếu có thì tình hình và xu hướng như thế nào?

Vốn đầu tư nước ngoài (FDI) là nguồn vốn đã, đang và vẫn sẽ là nguồn vốn quan trọng đóng góp cho tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, phát triển nhanh và bền vững của đất nước.

Thu hút FDI trong lĩnh vực logistics cần theo định hướng tập trung vào những lĩnh vực doanh nghiệp Việt Nam chưa có khả năng đảm nhiệm, đòi hỏi quy mô vốn lớn, công nghệ phức tạp. Ví dụ đầu tư vào vận tải biển viễn dương, xây dựng các sân bay, cảng biển lớn, xây dựng các trung tâm logistics lớn, xây dựng đường sắt cao tốc, dịch vụ ngân hàng, bảo hiểm, giám định, v.v...

Các lĩnh vực như vận tải biển ven bờ, vận tải thủy nội địa, vận tải đường bộ, dịch vụ giao nhận, xây dựng và vận hành các sân bay, cảng biển, trung tâm logistics cỡ trung và cỡ nhỏ có thể tập trung sử dụng nguồn vốn trong nước.

Thực tế hiện nay, các hãng vận tải biển nước ngoài đang chiếm đại đa số thị phần ở Việt Nam. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải cũng có các liên doanh hoặc doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài. Các dự án như sân bay Long Thành, đường sắt cao tốc Bắc - Nam nên kêu gọi và sử dụng một phần vốn nước ngoài để đẩy nhanh tốc độ thực hiện và đảm bảo áp dụng được các công nghệ tiên tiến. Trong các ngành ngân hàng, bảo hiểm, giám định đều đã có mặt các tên tuổi lớn như CitiGroup, AIA, Manulife, Standard Chartered, SGS...

166. 10 công ty logistics lớn nhất thế giới là những công ty nào?

Theo Armstrong & Associates , một trong những doanh nghiệp nghiên cứu về logistics có uy tín, 10 doanh nghiệp dịch vụ logistics (không tính các doanh nghiệp vận tải như hàng hải, hàng không) có doanh thu lớn nhất thế giới năm 2018 là:

Bảng 7. Các công ty logistics lớn nhất thế giới

Thứ tự	Công ty	Trụ sở	Doanh thu (tỷ USD)
1	DHL	Đức	28,120
2	Kuehne + Nagel	Thụy Sĩ	25,320
3	DB Schenker	Đức	19,968
4	Nippon Express	Nhật Bản	18,781
5	C.H. Robinson	Hoa Kỳ	16,631
6	DSV	Đan Mạch	12,411
7	XPO Logistics	Hoa Kỳ	10,850
8	Sinotrans	Trung Quốc	10,549
9	UPS Supply Chain Solutions	Hoa Kỳ	9,814
10	J.B. Hunt (JBI, DCS & ICS)	Hoa Kỳ	8,214

167. Các công ty nước ngoài đang hoạt động ở Việt Nam bao gồm những công ty nào?

Logistics là lĩnh vực thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư nước ngoài. Đến nay, hầu hết các doanh nghiệp logistics lớn trên thế giới đã có mặt ở

Việt Nam ở các quy mô, mức độ khác nhau. Bên cạnh lợi thế về vốn, trình độ quản trị, kinh nghiệm quốc tế, tính chuyên nghiệp, các doanh nghiệp logistics nước ngoài có ưu thế rất lớn về mạng lưới quan hệ. Nhiều doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài khi thiết lập cơ sở sản xuất ở Việt Nam cũng thường lựa chọn các doanh nghiệp logistics nước ngoài đã có quan hệ từ trước. Khi đó, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chỉ có thể nhận làm thầu phụ với từng công đoạn nhỏ lẻ, khó vươn lên trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp.

Một số công ty logistics quốc tế đã có mặt tại Việt Nam là:

Bảng 8. Một số công ty logistics quốc tế có mặt tại Việt Nam

Thứ tự	Công ty	Trụ sở
1	DHL	Đức
2	Kuehne + Nagel	Thụy Sĩ
3	DB Schenker	Đức
4	CEVA Logistics	Anh
5	UPS	Hoa Kỳ
6	Panalpina	Thụy Sĩ
7	Fedex	Hoa Kỳ
8	Geodis	Pháp
9	Agility	Kuwait
10	Sagawa Express	Nhật Bản
11	Kerry Express	Singapore
12	Linfox	Australia
13	Mapletree	Singapore
14	Nippon Express	Nhật Bản

PHẦN 7

CÔNG NGHỆ, ĐÀO TẠO

168. Công nghiệp 4.0 là gì, và có tác động thế nào đến ngành logistics?

Công nghiệp 4.0 là cách nói ngắn của Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ nhất diễn ra từ thế kỷ từ 18, với sự ra đời của máy hơi nước, giúp con người có thể làm được những việc nặng nhọc hơn với năng suất cao hơn.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ hai diễn ra trong thế kỷ 19, với sự phổ biến của các thiết bị sử dụng điện, làm cho máy móc thâm nhập và phổ biến rộng rãi hơn trong các lĩnh vực sản xuất.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ ba diễn ra từ những năm 70 của thế kỷ 20, gắn liền với sự phát triển của máy tính và công nghệ thông tin, những yếu tố giúp kết nối hoạt động sản xuất - kinh doanh từ những địa điểm khác nhau, tạo nên những sản phẩm có xuất xứ đa quốc gia.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư hiện nay đang được nói đến nhiều nhằm chỉ xu hướng sản xuất trong thời đại mới, với vai trò chủ chốt của kết nối mạng Internet. Các công đoạn của quá trình sản xuất được kết nối và điều khiển thông qua mạng, tạo nên sự tương tác mạnh mẽ giữa các thành phần tham gia sản xuất cũng như giữa nhà sản xuất và đối tác, khách hàng.

Bảng 9. Các cuộc cách mạng công nghiệp

Cách mạng CN	Lần 1	Lần 2	Lần 3	Lần 4
Thời gian	Thế kỷ 18	Thế kỷ 19	Thế kỷ 20	Thế kỷ 21
Điển hình	Máy hơi nước	Dây chuyền sản xuất hàng loạt	Máy tính	Internet
Đặc trưng	Cơ khí hóa	Điện khí hóa	Tự động hóa	Toàn cầu hóa
Các yếu tố	Máy móc	Phân công lao động	Công nghệ thông tin	Dữ liệu lớn, điện toán đám mây, trí tuệ nhân tạo

Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư đưa sản xuất đến gần hơn với logistics. Với hoạt động sản xuất “thông minh”, được kết nối, điều khiển và giám sát chặt chẽ thông qua mạng, hoạt động logistics bắt buộc phải cải tổ để theo kịp tiến trình sản xuất. Bản thân logistics cũng sẽ là một lĩnh vực được ứng dụng công nghệ và kết nối nhiều hơn để nâng cao hiệu suất và hiệu quả của hoạt động này.

Chuỗi cung ứng bao gồm từ sản xuất, dự trữ đến vận chuyển, phân phối sẽ hoạt động dựa trên nền tảng kết nối chặt chẽ, minh bạch và nhanh chóng.

169. Công dụng của mã vạch là gì?

Mã vạch là một công cụ nhằm xác định chính xác thông tin liên quan đến một đơn vị hàng hóa cụ thể. Những thông tin được lưu trên mã vạch bao gồm quốc gia sản xuất, doanh nghiệp sản xuất và số hiệu nhằm phân biệt đơn vị hàng hóa đó với các đơn vị hàng hóa khác. Đơn vị hàng hóa có thể là một sản phẩm cụ thể như một chiếc giày, nhưng cũng có thể là các vật chứa như hộp giấy, hộp xốp, thùng carton.

Do mã vạch được in ra cố định trên bề mặt nên thông tin của mã vạch không thể thay đổi.

170. Công nghệ RFID là gì và có ứng dụng thế nào trong hoạt động logistics?

RFID, viết tắt từ *Radio Frequency Identification*, là phương pháp nhận dạng dựa trên sóng vô tuyến. Thông qua việc nhận dạng này, các nhà quản lý có thể ghi nhận tình trạng xuất/nhập của hàng hóa, xác định vị trí cũng như truy xuất đường đi của một món hàng.

Do sử dụng sóng vô tuyến, hệ thống RFID không phát ra tia sáng như trong công nghệ mã vạch. Sóng vô tuyến có thể truyền được khoảng cách xa hơn (đến 10 mét) và xuyên qua một số loại vật liệu, do đó giúp việc nhận diện hàng hóa trở nên dễ dàng hơn.

Công nghệ này đòi hỏi phải có một thẻ RFID và một đầu đọc. Con chíp gắn trên thẻ RFID chứa được nhiều hơn dữ liệu so với một mã vạch thông thường, do vậy có thể cung cấp nhiều thông tin liên quan đến hàng hóa hơn, ví dụ không chỉ tên hàng, tên nhà sản xuất, nước sản xuất mà còn cả ngày sản xuất, ngày xuất kho, thời hạn sử dụng, ...

Khác với mã vạch, dữ liệu lưu trên thẻ RFID có thể sửa đổi, cập nhật được. Do thời gian đọc dữ liệu rất nhanh nên cùng một lúc đầu đọc RFID có thể nhận diện được nhiều thẻ khác nhau.

Ví dụ, trên một chiếc xe tải gắn thẻ RFID, khi xe đi qua cửa kho hoặc trạm kiểm soát, đầu đọc RFID sẽ ghi nhận chính xác giờ xe đã ra hoặc vào, đi hoặc đến, từ đó quản lý được tình trạng hoạt động của xe.

171. Gần đây tôi được nghe nói về blockchain. Xin hỏi blockchain là gì, có ứng dụng thế nào trong logistics?

Blockchain là công nghệ lưu trữ và truyền tải thông tin thành từng khối được liên kết với nhau và mở rộng theo thời gian. Mỗi khối chứa đựng các thông tin về thời gian khởi tạo và được liên kết với các khối trước đó.

Ưu điểm của blockchain là nằm ở 2 đặc tính: tính phân tán - tức là một thông tin được lưu trữ ở nhiều nơi khác nhau, và tính toàn vẹn - thông tin đã đưa vào khối là được mã hóa, không thể thay đổi.

Do đặc tính phân tán, ai cũng có một bản sao của giao dịch nên thông tin trở nên công khai. Mặt khác, nếu như ai cố tình thay đổi, làm giả các thông tin đã lưu thì tất cả mọi người đều phát hiện ra và không chấp nhận. Do vậy, blockchain làm cho giao dịch trở nên an toàn và đáng tin cậy hơn rất nhiều.

Logistics là 2 quy trình song song: sự di chuyển của hàng hóa, và cùng với đó là sự di chuyển của thông tin gắn với hàng hóa đó, ví dụ hàng lưu ở kho nào, được chuyên chở bởi xe nào, đến cảng vào thời điểm nào, khối lượng, tính chất hàng hóa ra sao, v.v...

Những thông tin trên có thể bị làm giả, bị sửa đổi bất hợp pháp để trục lợi, gian lận tại bất kỳ công đoạn nào. Blockchain làm cho việc thay đổi như vậy không thể thực hiện được, hoặc có thực hiện được thì sẽ bị phát hiện ngay, do vậy đảm bảo sự minh bạch và tin cậy của thông tin.

Cần tránh quan niệm cho rằng blockchain tác động, can thiệp vào quy trình xử lý hàng hóa. Không phải, mà blockchain chỉ làm cho quy trình đó được xác thực và minh bạch, trở nên đáng tin cậy hơn thôi. Không có blockchain, quy trình xử lý hàng hóa vẫn đang diễn ra. Có blockchain, người gửi, người

nhận hàng đều có thể yên tâm hơn, không lo lắng về việc bị lừa đảo, làm sai lệch thông tin.

Trong tương lai, blockchain có thể được ứng dụng trong nhiều lĩnh vực khác nhau, gồm cả tài chính và thanh toán, quản lý chuỗi cung ứng, quản lý nhà hàng, theo dõi tài sản, truy xuất nguồn gốc hàng hóa...

172. Truy xuất nguồn gốc là gì, và có liên hệ thế nào với logistics?

Truy xuất nguồn gốc là việc theo dõi, ghi lại quá trình hình thành, chế tạo, phân phối, sử dụng của một sản phẩm hàng hóa cụ thể. Truy xuất nguồn gốc hàng hóa bao gồm các hoạt động liên quan đến truy xuất nguồn gốc, xuất xứ của nguyên liệu hoặc cấu phần tạo nên sản phẩm; lịch sử sản xuất; quá trình phân phối, sử dụng và địa điểm của sản phẩm trong toàn chuỗi cung ứng.

Các bên tham gia truy xuất nguồn gốc cũng chính là các bên trong chuỗi cung ứng gồm nhà cung ứng, nhà sản xuất, nhà phân phối, nhà bán lẻ và người tiêu dùng. Truy xuất nguồn gốc chỉ có giá trị khi hàng hóa được truy xuất nằm trong một chuỗi với các bên có liên quan đến nhau.

Truy xuất nguồn gốc có vai trò hết sức quan trọng trong sản xuất, kinh doanh, xuất nhập khẩu của doanh nghiệp cũng như đời sống xã hội. Đây là một công cụ phòng chống gian lận xuất xứ, giúp minh bạch hóa quá trình sản xuất, đảm bảo an toàn thực phẩm. Hàng hóa được truy xuất nguồn gốc sẽ được người dùng tin tưởng, có thể bán hoặc xuất khẩu với giá cao hơn (nhiều nước hiện nay đã bắt buộc một số loại hàng hóa nhập khẩu phải được truy xuất nguồn gốc). Mặt khác, đây cũng sẽ là một biện pháp kỹ thuật để ngăn chặn hàng giả, hàng nhái, hàng kém chất lượng hoặc không đảm bảo an toàn thực phẩm.

Trong hệ thống truy xuất nguồn gốc thô sơ, việc ghi chép, theo dõi được thực hiện một cách thủ công, rời rạc thì độ tin cậy không cao, kết quả truy xuất có thể bị thay đổi, làm sai lệch giá trị. Hệ thống truy xuất nguồn gốc hiện đại áp dụng phương tiện điện tử, tự động hóa sẽ đảm bảo kết quả chính xác mà vẫn tiện lợi cho người dùng.Thêm vào đó, ứng dụng blockchain sẽ làm độ tin cậy của truy xuất nguồn gốc gần như trở nên tuyệt đối.

Khi đánh giá hiệu quả của một hệ thống truy xuất nguồn gốc, không nên chỉ nhìn vào tem hay nhãn dán trên sản phẩm mà cần thấy rằng quy trình truy xuất nguồn gốc mới là yếu tố đảm bảo cho hiệu quả và độ tin cậy của hệ thống truy xuất nguồn gốc đó.

Do truy xuất nguồn gốc gắn với toàn bộ chuỗi cung ứng nên cũng có liên hệ mật thiết với logistics. Các bước truy xuất nguồn gốc đều gắn với từng công đoạn trong chuỗi logistics. Hàng hóa được truy xuất nguồn gốc rõ ràng là một căn cứ để giúp làm thủ tục nhanh hơn. Khi truy xuất nguồn gốc trở nên phổ biến thì hiểu biết về vấn đề này là một yêu cầu bắt buộc với người làm logistics.

173. Truy xuất vị trí trong logistics là thế nào?

Truy xuất vị trí (*track & trace*) là việc xác định vị trí của hàng hóa tại một thời điểm nhất định. Lần theo các mốc truy xuất, nhà cung cấp dịch vụ logistics cũng như khách hàng có thể nhìn thấy đường đi của một món hàng cụ thể.

Truy xuất vị trí chỉ quan tâm đến thời gian và địa điểm của hàng hóa trong quá trình di chuyển mà không quan tâm đến tình trạng của hàng, thành phần cấu tạo hay các yếu tố tham gia vào việc sản xuất ra món hàng. Do vậy ngoài người vận chuyển, việc truy xuất vị trí ít liên quan đến các chủ thể khác và quá trình truy xuất đỡ phức tạp hơn so với truy xuất nguồn gốc.

Một minh họa là khi bạn gửi một món đồ qua dịch vụ chuyển phát nhanh của DHL, bạn có thể vào trang web <http://www.dhl.com.vn/vi/express/tracking.html>, nhập số series của món đồ để biết món đồ đã di chuyển đến đâu, dự kiến bao giờ đến tay bạn.

Tương tự, khi bạn mua một món đồ trên trang web bán hàng, bạn cũng có thể theo dõi hành trình của món hàng mà mình đã đặt mua.

Khả năng truy xuất vị trí là một yếu tố để xác định Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI).

174. Sàn giao dịch vận tải có chức năng gì?

Sàn giao dịch vận tải là một website cung cấp thông tin về nhu cầu vận tải của các chủ hàng cũng như khả năng cung cấp phương tiện của các doanh

nghiệp logistics, khớp nối các thông tin này, hỗ trợ doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp logistics tìm được đối tác phù hợp.

Chức năng chính của sàn giao dịch vận tải là kết nối giữa chủ xe và chủ hàng. Đối với chủ xe, sàn sẽ giúp khai thác thêm nguồn hàng, tối ưu hóa việc chạy xe trên đường, giảm chi phí xe chạy rỗng. Đối với chủ hàng, lợi ích mang lại là tìm kiếm được phương tiện vận chuyển trong thời gian nhanh nhất với giá cả hợp lý.

Bên cạnh việc giảm chi phí trung gian, minh bạch hóa giá cước, sàn giao dịch vận tải có tác dụng hỗ trợ hợp lý hóa vận chuyển hai chiều, giảm tinh trạng xe rỗng hoặc container rỗng. Ví dụ một nhà máy giầy ở Thanh Hóa cần đóng hàng để xuất khẩu, đơn vị vận tải phải chuyển một container rỗng từ Hải Phòng về Thanh Hóa để đóng hàng, sau đó mới kéo ngược trở lại Hải Phòng để xếp lên tàu. Hoặc ngược lại, một container hàng nhập khẩu từ Cái Mép đưa về kho ở Lâm Đồng để dỡ hàng, sau đó lại kéo container rỗng về trả lại Cái Mép.

Trường hợp có nhu cầu, chủ hàng có thể tổ chức đấu thầu khối lượng vận chuyển với sự giúp đỡ của Sàn giao dịch để tìm được đơn vị vận tải đáp ứng nhu cầu với chi phí thấp nhất.

Sàn giao dịch vận tải là một ứng dụng cụ thể của kinh tế chia sẻ trong logistics, một công cụ giúp nâng cao hiệu quả, giảm chi phí trong logistics.

Việt Nam có sàn giao dịch vận tải vinatrucking.vn đã đi vào hoạt động từ ngày 3/12/2015.

175. Sàn giao dịch vận tải ở Việt Nam có triển vọng như thế nào?

Kể từ sau khi sàn giao dịch vận tải đầu tiên vinatrucking.vn được khai trương cuối năm 2015, đến nay đã có thêm nhiều doanh nghiệp tham gia thị trường này. Cùng với hình thức website, các sàn giao dịch này đều phát triển app trên thiết bị di động để bắt kịp xu hướng kinh doanh trên các thiết bị này. Một số sàn giao dịch vận tải đã tạo nên những thay đổi đáng chú ý trên thị trường vận tải và được các quỹ đầu tư rót vốn.

Cũng giống như các sàn giao dịch thương mại điện tử, các sàn giao dịch vận

tải thời kỳ đầu luôn phải vượt qua rào cản về tạo lập niềm tin với chủ hàng. Những nghi ngại về tính chuyên nghiệp trong hoạt động, về đạo đức của tài xế, về trách nhiệm khi xảy ra tổn thất hàng hóa làm cho tỷ lệ giao dịch thành công chưa cao.

Bảng 10. Các sàn giao dịch vận tải của Việt Nam

STT	Tên sàn giao dịch vận tải	Webiste
1.	EcoTruck	ecotruck.vn
2.	Logivan	logivan.com
3.	Loglag	loglag.com
4.	Sàn vận chuyển	sanvanchuyen.vn
5.	Vietnamtrucking	vietnamtrucking.vn
6.	Smartlog	gosmartlog.com
7.	Tadi	tadi.biz
8.	Bonbon24h	bonbon24h.vn
9.	NetLoading	netloading.com
10.	Lokaloop	lokaloop.com
11.	Ceta	onelog.com.vn
12.	MyGo	(chỉ có app di động)

Quy mô của các sàn giao dịch hầu hết còn nhỏ. Đơn vị vận hành là những doanh nghiệp mới thành lập, có số vốn ít, chủ yếu tập trung vào phát triển công nghệ, còn yếu và thiếu kinh nghiệm tiếp thị, làm việc với khách hàng.

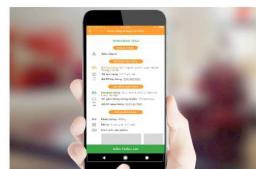
Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp vận tải và doanh nghiệp dịch vụ logistics đều khẳng định đây là một xu hướng tất yếu. Sản xuất hàng hóa, cả công nghiệp lẫn nông nghiệp, của nước ta đang phát triển, xuất nhập khẩu tăng trưởng mạnh, nhu cầu vận tải hàng hóa chỉ có tăng mà không giảm. Bên cạnh đó, các sàn giao dịch vận tải cũng có thể kết hợp với sàn giao dịch kho bãi, sàn giao dịch container rỗng để đa dạng hóa dịch vụ cung cấp cho khách hàng, góp phần tối ưu chuỗi cung ứng logistics.


**XE TRỌNG CHIỀU VÉ - VẬN ĐỀ NAN
GIẢI CỦA NGÀNH VẬN TẢI VIỆT NAM**

Hiện nay theo thống kê của bộ giao thông vận tải, thị trường vận tải ở Việt Nam đang cao hơn nhiều so với các nước trên thế giới. Sau một thời gian dài tìm hiểu, nghiên cứu chúng tôi đã biết được nguyên nhân chính của vấn đề này. Đầu chính là do hơn 70% các phương tiện vận tải từ xe tải, xe con, tàu chở hàng, xà lan đều chỉ chở hàng 1 chiều và chiều về của phương tiện trống.

[XEM THÊM](#)
**BONBON24H - GIẢI PHÁP TIẾT KIỆM
CHI PHÍ VẬN CHUYỂN**

Những năm gần đây hàng hóa không những chỉ được xuất khẩu nhiều quốc gia khác. Trong nội bộ đất nước, người người nhà nhà phân phối cũng như tìm kiếm ban hàng liên tục. Đối với các doanh nghiệp việc giảm, tiết kiệm chi phí vận tải là bài toán cấp bách cần đặt ra. Đối với các lái xe việc tăng thêm lương công việc, thu nhập để tránh lằng phi khi xe không chở hàng.

[XEM THÊM](#)
**BONBON24H - GIẢI PHÁP TIẾT KIỆM
CHI PHÍ CHO CHỦ HÀNG**

Với các dịch vụ vận tải phát triển mạnh mẽ và thường xuyên như ngày nay, nhu cầu vận chuyển hàng hóa cũng ngày càng tăng cao. Nhưng làm cách nào để vận chuyển một cách nhanh chóng, an toàn, hiệu quả mà chi phí rẻ là một bài toán lớn. Vì chi phí vận chuyển hiện tại đang rất cao. Mà để giải được bài toán này, vận tải truyền thống không phải là một đáp án phù hợp.

[XEM THÊM](#)

Hình 18. Trang chủ của sàn giao dịch vận tải Bonbon24h

176. Thương mại điện tử và logistics có mối liên hệ nhu thế nào?

Thương mại điện tử là việc sử dụng các phương tiện điện tử để mua bán. Tùy theo chủ thể mua và bán sẽ hình thành nên các mối quan hệ như B2B (doanh nghiệp với doanh nghiệp), B2C (doanh nghiệp với người tiêu dùng), C2C (người tiêu dùng với người tiêu dùng).

Một minh họa của B2B là trang web alibaba.com cung cấp một sàn giao dịch, thông qua đó một doanh nghiệp có thể chào bán sản phẩm cho doanh nghiệp khác. Doanh nghiệp cũng có thể giao dịch thông qua chính website của mình hoặc hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử để chào hàng và giao kết hợp đồng.

adayroi.com là một trang web bán hàng theo mô hình B2C, tại đó một doanh nghiệp là VinCommerce bán hàng trực tiếp cho người tiêu dùng với hàng trăm mặt hàng khác nhau, như một siêu thị. Những trang web đặt vé máy bay, đặt phòng khách sạn cũng là B2C.

ebay.com là điển hình của hình thức C2C, tại đó bất kỳ ai cũng có thể là người bán và người mua. Mỗi người vào trang web này đều có thể tự rao bán những món đồ của mình, đấu giá để có giá cao nhất.

Trừ hàng hóa là sản phẩm số (như phần mềm, phim, bản nhạc, sách điện tử...), các sản phẩm hữu hình sau khi được giao dịch qua mạng đều cần được chuyển từ người bán đến người mua. Đây chính là lúc phải sử dụng đến dịch vụ logistics để đảm bảo hàng được giao đến đúng người mua với thời gian nhanh nhất và chi phí thấp nhất. Đặc điểm của giao dịch qua mạng là người bán và người mua không gặp mặt, ít có thông tin về nhau, do đó để giao dịch thành công thì lòng tin là rất quan trọng, và logistics hiệu quả chính là yếu tố quyết định góp phần tạo nên lòng tin ấy.

Với xu hướng mua sắm qua mạng ngày càng tăng, chuỗi logistics sẽ bị cắt ngắn lại, bỏ qua những khâu trung gian để hàng hóa đi thẳng từ tổng kho của nhà phân phối đến với người tiêu dùng, không phải đi qua cửa hàng, phòng trưng bày hay kho của đại lý.

177. Sự phát triển của thương mại điện tử ở Việt Nam có đem lại cơ hội và khả năng hợp tác nào với logistics hay không?

Thương mại điện tử tại Việt Nam đang phát triển nhanh chóng. Năm 2016, doanh số thương mại điện tử bán lẻ từ các doanh nghiệp cho người tiêu dùng (B2C) đã đạt 5 tỷ USD, chiếm trên 3% tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng cả nước. Dự kiến năm 2020 con số này sẽ là 10 tỷ USD.

Theo Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam, với hơn 54% dân số sử dụng Internet cùng số lượng lớn người sử dụng các thiết bị di động thông minh, Việt Nam được xem là thị trường tiềm năng phát triển thương mại điện tử.

Đối với các giao dịch B2B, các doanh nghiệp giao dịch với nhau thông qua phương tiện điện tử nhưng hàng hóa vẫn phải vận chuyển thông qua chuỗi dịch vụ logistics. Khi thương mại điện tử giúp doanh nghiệp giao dịch thuận lợi hơn, lượng hàng hóa tăng lên thì các doanh nghiệp dịch vụ logistics có cơ hội nhiều hơn.

Đối với các giao dịch B2C, ở Việt Nam hiện đã hình thành một số doanh nghiệp chuyên nhận giao hàng cho các trang bán hàng trên mạng, kể cả bán hàng trên Facebook. Số lượng các doanh nghiệp tham gia kinh doanh lĩnh vực chuyển phát nhanh cũng tăng lên đáng kể trong thời gian qua.

Trong thời gian tới, doanh nghiệp thương mại điện tử và doanh nghiệp dịch vụ logistics cần có sự kết nối, hợp tác một cách chuyên nghiệp hơn để cùng giúp nhau làm tốt phần việc mà mỗi bên có thể mạnh.

178. Giao hàng chặng cuối là gì?

Giao hàng chặng cuối, hay giao hàng dặm cuối (*last-mile delivery*) là giai đoạn cuối cùng hoàn tất một đơn hàng, kể cả đơn hàng mua sắm qua mạng.

Lấy ví dụ một bạn đặt mua một quyển sách trên trang tiki.vn và quyển sách đó sẽ được chuyển từ Thành phố Hồ Chí Minh ra Hà Nội cho bạn. Quyển sách đó cùng với nhiều mặt hàng khác sẽ được đóng vào thùng, hộp, container để vận chuyển bằng máy bay, ô tô hay tàu hỏa từ Thành phố Hồ Chí Minh ra Hà Nội. Đến Hà Nội, quyển sách đó cùng với các hàng hóa được đưa về trung tâm phân loại, nhân viên sẽ đọc mã, xác định địa chỉ, chuyển cho người giao hàng. Người giao hàng sẽ phải cẩn đối các mặt hàng cùng giao ngày hôm đó, tìm con đường ngắn nhất, không bị kẹt xe để đến được địa chỉ để giao sách, sao cho sau khi giao sách xong thì có thể di chuyển nhanh nhất đến địa chỉ giao hàng tiếp theo. Giai đoạn từ trung tâm phân loại ở Hà Nội đến tay người mua hàng chính là giao hàng chặng cuối.

Giao hàng chặng cuối là giai đoạn khá khăn trong chuỗi cung ứng vì phải tốn kém nhiều nhân lực (thay vì một lái xe có thể chờ được cả chục tấn hàng đi hàng trăm km trong một ngày thì một nhân viên giao hàng chỉ có thể giao hàng khối hàng khoảng vài chục kg), nhiều thời gian và khó tính toán được chính xác thời gian giao hàng đến tay người mua.

Giao hàng chặng cuối thường cũng là một vấn đề hay được nhắc đến trong logistics đô thị.

179. Có giao hàng chặng cuối thì có giao hàng chặng đầu hay chặng giữa hay không?

Có. Các giai đoạn này trong tiếng Anh gọi là *first-mile delivery* và *middle-mile delivery*.

Giao hàng chặng đầu là giai đoạn đưa hàng hóa từ nhà máy sản xuất hoặc doanh nghiệp bán hàng đến các kho hoặc trung tâm phân phối, trong khi

giao hàng chặng giữa là vận chuyển hàng hóa giữa các kho hoặc trung tâm phân phối, trước khi đưa đến người tiêu dùng. Cũng có trường hợp, hàng từ kho hoặc trung tâm phân phối đầu tiên được đưa thẳng đến người tiêu dùng, như vậy sẽ không có giao hàng chặng giữa. Đôi khi, để phân biệt với giao hàng chặng cuối, người ta cũng gom cả giai đoạn trước đó vào một tên chung là giao hàng chặng đầu.

Trong thương mại điện tử, giao hàng chặng đầu là đưa hàng từ người bán hàng đến các trung tâm hoàn thiện đơn hàng.

Đặc điểm của giao hàng chặng đầu là hàng hóa di chuyển từ nhiều điểm về một điểm, và quãng đường di chuyển có thể dài hơn rất nhiều so với giao hàng chặng cuối. Các phương tiện vận tải có khối lượng vận chuyển lớn như đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt, đường hàng không là những phương tiện dành cho giao hàng chặng giữa, trong khi ô-tô (đường bộ) là phương tiện phù hợp cho giao hàng chặng đầu.

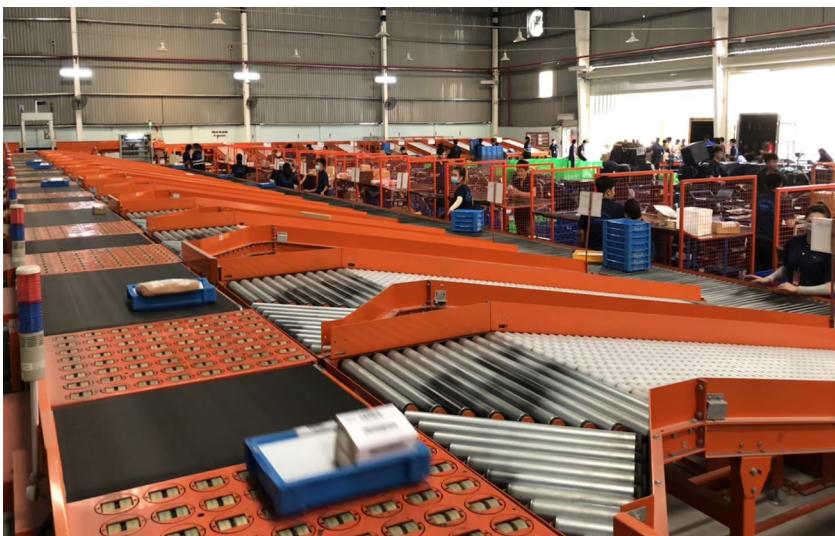
Một vấn đề đặt ra cho giao hàng chặng đầu và giao hàng chặng giữa là tận dụng tối đa năng lực của phương tiện vận chuyển. Nếu doanh nghiệp có khối lượng hàng hóa nhiều, có thể lựa chọn hình thức thuê nguyên xe (FTL) hoặc nguyên container (FCL). Nếu doanh nghiệp có khối lượng hàng hóa ít, họ sẽ phải lựa chọn đóng hàng chung với các doanh nghiệp khác, tức là thuê một phần xe (LTL) hoặc một phần container (LCL). FTL và FCL có ưu điểm là thời gian nhanh hơn (do không phải chờ đợi gom hàng, chia tách hàng với các doanh nghiệp khác), an toàn hơn, nhưng chi phí cao hơn. LTL và LCL giúp tiết kiệm chi phí, phù hợp với doanh nghiệp nhỏ, đồng nghĩa với thời gian giao hàng chậm hơn.

Ở góc độ doanh nghiệp vận chuyển, vấn đề đặt ra là làm sao tìm được đủ nguồn hàng để phương tiện chuyên chở được cả hai chiều, tránh hiện tượng xe chở hàng đến đích rồi chạy về không (xe rỗng hoặc container rỗng). Với sự kết hợp của công nghệ, hiện nay đã có những doanh nghiệp chuyên kết nối các doanh nghiệp vận chuyển và các chủ hàng để giúp tận dụng tối đa năng lực phương tiện. Một số mô hình này ở Việt Nam là VietnamTrucking.vn, EcoTruck.vn, Logivan.com, Loglag.com.

180. Trung tâm hoàn thiện đơn hàng là gì?

Hoàn thiện đơn hàng (*order fulfillment*) là việc tập hợp nhu cầu của các khách hàng khác nhau và đáp ứng nhu cầu đó thông qua việc giao hàng đúng với nhu cầu của khách hàng trong thời gian sớm nhất có thể được.

Ví dụ, một trang điện tử bán hàng qua mạng trong một giờ có thể nhận được 100 đặt hàng khác nhau, trong đó bao gồm cả quần áo trẻ em, máy nghe nhạc, vở viết, đĩa USB, bộ đồ chơi mô hình lắp ráp, v.v... Với mỗi sản phẩm đó, lại có những yêu cầu chi tiết hơn, ví dụ quần áo cỡ bao nhiêu, họa tiết gì, màu gì, chất liệu nào, hoặc đĩa USB của nhà sản xuất nào, dung lượng bao nhiêu GB, v.v... Việc đáp ứng những yêu cầu khác nhau đó thể hiện tính cá biệt hóa cao độ, đòi hỏi có người xử lý nắm được chính xác nguồn hàng, vị trí, tính chất và chức năng của sản phẩm.



Hình 19: Dây chuyền phân loại hàng hóa của Lazada Express là một phần trong việc hoàn thiện đơn hàng đặt mua trên trang lazada.vn

Trung tâm hoàn thiện đơn hàng là nơi xử lý và hoàn thành một đơn hàng nào đó. Ở đó các hoạt động cá biệt hóa (customization) được thực hiện với quy mô lớn, tốc độ cao và độ phức tạp nhiều. Ngoài việc tìm được đúng sản phẩm, trung tâm có thể thực hiện thêm các chức năng như lắp ráp, kết hợp

đơn hàng (nếu một người mua đặt mua nhiều sản phẩm khác nhau), đóng gói, dán nhãn và chuyển đến bộ phận vận chuyển.

Khái niệm trung tâm hoàn thiện đơn hàng ra đời trên nền tảng của phát triển thương mại điện tử, hướng đến việc giao hàng trực tiếp đến tay người tiêu dùng theo mô hình B2C.

181. e-logistics là gì? Có phải là logistics phục vụ cho thương mại điện tử?

e-logistics là thuật ngữ để chỉ việc ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động logistics. Từ việc sử dụng các phần mềm quản trị kho hàng, theo dõi hành trình cho đến việc áp dụng các thiết bị thông minh, thiết bị di động, tự động hóa từng phần hoặc hoàn toàn quá trình hoạt động logistics.

e-logistics không phải là logistics phục vụ cho thương mại điện tử. Do thương mại điện tử tiếng Anh viết là e-commerce nên dễ có sự liên tưởng giữa 2 khái niệm này, nhưng thực tế đó là sự nhầm lẫn.

182. Điểm mạnh và điểm yếu của nguồn nhân lực Việt Nam trong lĩnh vực logistics hiện nay như thế nào?

“Nguồn nhân lực” được hiểu là những người hoạt động chuyên môn trong lĩnh vực logistics bao gồm các cấp từ quản trị, quản lý, giám sát, tối kỹ thuật nghiệp vụ. Những người này làm việc trong các công ty dịch vụ logistics, hoặc tại các bộ phận, phòng, ban về logistics của các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, dịch vụ nói chung.

Cấp quản trị (Hội đồng Quản trị, Ban Giám đốc):

Điểm mạnh là những người này đa số dày dạn kinh nghiệm kinh doanh, có kiến thức sâu, quan hệ rộng, kể cả quan hệ với đối tác quốc tế; có tầm nhìn, tâm huyết; một số được đánh giá còn trẻ nhưng rất chuyên nghiệp do tích lũy được từ hoạt động tại các công ty lớn, nước ngoài.

Điểm yếu là nhiều người đi lên từ hoạt động thực tế, thiếu kiến thức bài bản, chuyên sâu, chưa đủ tầm nhìn, khả năng điều hành vươn ra quốc tế hay phát triển lĩnh vực dịch vụ mới; một số có khó khăn về ngoại ngữ; và vẫn phải ôm đóm nhiều công việc.

Thách thức tương lai với nhóm này chủ yếu là: công nghệ mới và đa dạng hóa dịch vụ, tầm nhìn khu vực và toàn cầu, thiếu thông tin thị trường logistics và thương mại quốc tế, hoạch định phát triển bền vững.

Cấp quản lý (Trưởng phòng/ban/kho,...):

Điểm mạnh là có kinh nghiệm thực tế điêu hành, chuyên môn vững, một số có kiến thức cơ bản (khoảng dưới 10% được đào tạo đúng ngành). Họ được xem là khá nhạy bén, sáng tạo và am hiểu thị trường.

Điểm yếu hiện tại lớn nhất là thiếu kiến thức chuyên sâu do đa số không được đào tạo một cách hệ thống; thiếu kỹ năng quản lý nhân sự và quản lý công việc; tiếng Anh, công nghệ thông tin chưa đủ giỏi; khả năng phối hợp - liên kết, khả năng thích ứng và sáng tạo, khả năng đáp ứng nhu cầu của khách hàng chưa cao hoặc chưa nhuần nhuyễn.

Đây là thế hệ sẽ kế thừa cấp quản trị. Thách thức tương lai lớn nhất là vấn đề bồi dưỡng để cập nhật sự phát triển của thế giới, kiến thức chuyên ngành chuyên sâu, và tiếng Anh; đảm bảo đủ khả năng cạnh tranh với đối thủ nước ngoài trong tương lai.

Cấp giám sát (Tổ/đội/nhóm trưởng):

Nhiều người được xem là có chuyên môn tốt, có kinh nghiệm, kiến thức cơ bản, nhanh nhẹn, tích cực, đam mê, tận tâm với nghề nghiệp.

Tuy nhiên họ cũng có các yếu điểm như thiếu kiến thức chuyên sâu, nhất là kinh nghiệm làm việc với đối tác quốc tế; thiếu hiểu biết về công nghệ, công cụ, kỹ thuật mới; thiếu nhận thức và ý thức về tính chuyên nghiệp, kỹ năng mềm,... dẫn đến có lỗi quy trình nghiệp vụ, chưa đáp ứng nhu cầu.

Thách thức tương lai là thái độ làm việc chuyên nghiệp, khả năng sáng tạo và đa dạng hóa, khả năng làm việc theo nhóm, tiếng Anh.

Nhân viên (văn phòng, hiện trường):

Theo khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, gần 50% số này được đánh giá hiện nay có chuyên môn tốt, khoảng 10% được xem là cầu thị, năng động, có kinh nghiệm và một số ít hơn nữa được đánh giá am hiểu công việc. Về thái độ cũng khoảng 10% được đánh giá có tâm với nghề và tính kỷ luật cao.

Điểm yếu của nhóm này là ít được đào tạo thường xuyên (bổ túc ngắn hạn) trong khi chưa được đào tạo chính quy, tiếng Anh yếu, dẫn đến năng suất hạn chế; thiếu cam kết lâu dài, tuân thủ quy trình còn lỏng, thiếu tính đổi mới, tính chuyên nghiệp, kỹ năng chăm sóc khách hàng,...

Điểm yếu tương lai chính là ngoại ngữ và giao tiếp, phối hợp nhóm; kế đến là kiến thức chuyên ngành sâu, phong cách làm việc hiện đại và các kỹ năng chăm sóc khách hàng.

183. Hiện nay đang có các cơ sở nào ở cấp đại học đào tạo chuyên sâu về logistics?

Hiện nay đã có nhiều trường đại học có tuyển sinh ngành logistics. Tuy nhiên các chương trình đào tạo tại mỗi trường có khác nhau, chủ yếu có 3 nhóm:

- Nhóm ngành “Khai thác vận tải”: mã ngành 52840101. Đào tạo chuyên ngành “Quản trị logistics và vận tải đa phương thức” tại Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh; “Vận tải đa phương thức” tại Đại học Giao thông Vận tải (Hà Nội).
- Nhóm ngành “Kinh doanh thương mại”: mã ngành 52340121. Lồng ghép các nội dung thuộc quản trị logistics, chuỗi cung ứng vào chương trình Kinh doanh thương mại (hay Quản trị kinh doanh, Thương mại quốc tế, Kinh tế đối ngoại,...) tại các trường Đại học Ngoại thương, Đại học Thương mại, Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Văn Lang, Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu, Đại học RMIT Thành phố Hồ Chí Minh.
- Nhóm “Quản lý công nghiệp”: mã ngành 52510605. Chuyên ngành “Quản trị logistics và chuỗi cung ứng”, chương trình “Kỹ thuật hệ thống công nghiệp - đào tạo “Kỹ sư logistics” của Đại học Quốc tế, Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Bách khoa Thành phố Hồ Chí Minh.

184. Các cơ sở đào tạo nghề của Việt Nam đã có đào tạo về ngành nghề, nghiệp vụ logistics chưa?

Nhìn chung Việt Nam chưa có chương trình dạy nghề về logistics từ cấp trung cấp tới cao đẳng. Để đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp và xã hội, một số đơn vị đã đứng ra tổ chức các chương trình đào tạo chuyên môn,

nghiệp vụ logistics, chủ yếu theo hình thức tại chức cho các cán bộ, nhân viên đang làm việc trong lĩnh vực logistics.

Chương trình “Sơ cấp nghề quản lý dịch vụ logistics” đầu tiên đăng ký chính thức bởi Công ty TNHH Tri thức Hậu cần tại Sở Lao động, Thương binh và Xã hội Thành phố Hồ Chí Minh năm 2009, sau đó đơn vị này tiếp tục đăng ký bổ sung các chương trình: “Quản lý giao nhận vận tải quốc tế”, “Quản lý mua hàng”, “Quản lý kho hàng”, “Quản lý chuỗi cung ứng”, “Quy định về hàng hóa nguy hiểm”.

Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) thuộc Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) hiện cung cấp 2 chương trình đạt tiêu chuẩn của Liên đoàn đặc Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA):

- “FIATA Diploma in International Freight Forwarding”: dành cho sinh viên các trường Đại học Ngoại thương, Đại học Giao thông vận tải, Đại học Quốc tế, Đại học Bách khoa,... và nhân viên đã đi làm, tổ chức từ năm 2011.
- “FIATA Higher Diploma in Supply Chain Management”: là chương trình chuyên sâu nâng cao về quản trị chuỗi cung ứng dành cho người đã có bằng “FIATA Diploma” hay có kinh nghiệm quản lý logistics.

185. Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam đã triển khai những hoạt động gì?

Với sự hỗ trợ của Bộ Công Thương, trong dịp Diễn đàn Logistics Việt Nam 2017 tổ chức tại Hà Nội tháng 12/2017, 16 trường đại học, cao đẳng, viện đào tạo đã ký Bản ghi nhớ về hợp tác trong lĩnh vực đào tạo logistics, đặt cơ sở cho việc thành lập Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam. Đến cuối năm 2019, đã có hơn 50 trường tham gia Mạng lưới.

Về cơ bản, Mạng lưới là cơ chế hợp tác của các tổ chức đào tạo tại Việt Nam, có chức năng đào tạo nguồn nhân lực logistics, bao gồm dịch vụ logistics, quản trị logistics và chuỗi cung ứng cùng các chuyên môn liên quan. Thành viên Mạng lưới là các thầy, cô giáo, cá nhân từ các trường, viện, tổ chức đã có hoặc chưa có đào tạo về logistics nhưng quan tâm đến lĩnh vực này.

Mục đích của Mạng lưới là hợp tác, hỗ trợ, trao đổi nhằm nâng cao chất lượng đào tạo về logistics, cung cấp cho thị trường nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics ngày càng tốt hơn, chuẩn hóa hơn, rút ngắn khoảng cách giữa đào tạo trên ghế nhà trường và thực tiễn kinh doanh tại doanh nghiệp.

Một số hoạt động Mạng lưới đang triển khai bao gồm: hợp tác viết sách chuyên khảo chung về logistics, trao đổi chuyên gia, giảng viên về logistics, tổ chức hội thảo, nghiên cứu khoa học về logistics, tiến đến công nhận tín chỉ đào tạo của nhau, v.v...



Hình 20: Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam

Cuộc thi “Tài năng trẻ Logistics Việt Nam - Viet Nam Young Logistics Talents” (VYLT) là một trong những hoạt động do Mạng lưới Đào tạo Logistics Việt Nam chủ trì tổ chức. Đây là lần đầu tiên một cuộc thi về logistics được tổ chức trên quy mô toàn quốc và đã nhận được sự quan tâm, hưởng ứng của rất nhiều bạn trẻ. Cuộc thi không chỉ là một sân chơi bổ ích cho các bạn sinh viên, mà còn giúp nâng cao nhận thức của xã hội đối với lĩnh vực logistics. Cuộc thi năm 2018 đã thu hút được các đội chơi đến từ 28 trường đại học và cao đẳng trên toàn quốc. Trải qua các vòng thi bán kết, đã có 8 đội xuất

sắc nhất được chọn vào vòng thi chung kết. Tại vòng thi chung kết tổ chức tại Hà Nội ngày 25/11/2018, đội thi của Trường đại học Hàng hải Việt Nam đã giành ngôi vô địch. Cuộc thi năm 2019 có 40 đội tham gia, ngôi vô địch thuộc về đội thi của Học viện Ngân hàng sau vòng thi chung kết tổ chức tại Thành phố Hồ Chí Minh ngày 1/12/2019.

Tọa đàm “Khởi nghiệp cùng Logistics” là hoạt động tổ chức nhằm tạo cơ hội cho các em sinh viên được giao lưu, đối thoại với các doanh nhân hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics, qua đó giúp các em hiểu thêm về nghề nghiệp, có định hướng và chuẩn bị hành trang nếu lựa chọn ngành nghề này trong tương lai.

PHẦN 8

LOGISTICS TẠI CÁC ĐỊA PHƯƠNG

186. Việt Nam có những lợi thế gì để phát triển dịch vụ logistics?

Nằm ở trung tâm khu vực châu Á - Thái Bình Dương, trên tuyến hàng hải quốc tế, Việt Nam là quốc gia có điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics.

Đối với khu vực Đông Nam Á, Việt Nam cũng nằm ở vị trí trung tâm. Nếu lấy Thành phố Hồ Chí Minh làm tâm, vẽ một vòng tròn thì gần như toàn bộ khu vực nằm trong trọn trong vòng tròn ấy.

Với bờ biển dài khoảng 3.260 km trải dài từ Bắc đến Nam, Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để đưa hàng hóa xuất nhập khẩu đến với thế giới. Không chỉ hàng hóa của chính mình sản xuất, Việt Nam cũng là địa điểm lý tưởng để tiến hành các hoạt động trung chuyển như quá cảnh, chuyển khẩu, tạm nhập tái xuất.

Cùng với tiến trình mở cửa và hội nhập, lượng hàng hóa sản xuất, lưu thông trong nước và xuất nhập khẩu những năm qua tăng trưởng mạnh mẽ, là tiền đề và cũng là động lực thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Logistics đang trở thành ngành dịch vụ quan trọng của hoạt động thương mại quốc tế và thu hút sự quan tâm đặc biệt của cộng đồng kinh tế.

Việt Nam đã, đang và sẽ ký kết nhiều hiệp định thương mại, những hiệp định này buộc nền sản xuất phải tái cấu trúc, mở ra thêm những thị trường mới, tạo sức hút về hàng hóa cho đất nước.

Việt Nam đang ở trong giai đoạn vàng của cơ cấu dân số, khi số dân trong độ tuổi lao động chiếm đến 51% tổng số dân. Lực lượng lao động trẻ, ham học hỏi là những yếu tố rất thuận lợi để đào tạo nên một đội ngũ cán bộ, công nhân logistics chuyên nghiệp, có trình độ hiểu biết và quản lý cao trong lĩnh vực logistics.

187. Việt Nam có thể tận dụng vị trí địa lý để phát triển dịch vụ logistics như thế nào?

Việt Nam có vị trí địa lý cực kỳ thuận lợi cho các hoạt động trung chuyển. Không chỉ nằm ở trung tâm của Đông Nam Á, trên tuyến đường biển và đường hàng không nhộn nhịp của thế giới, Việt Nam còn có bờ biển dài, nhiều địa điểm có thể xây cảng nước sâu, có biên giới đất liền tiếp giáp với

các vùng đất không có biển, ở sâu trong lục địa. Do vậy bên cạnh việc phục vụ lượng hàng hóa sản xuất trong nước để tiêu dùng trong nước và xuất khẩu, ngành logistics Việt Nam nên hướng tới việc khai thác hàng hóa của nước khác trung chuyển qua Việt Nam.

Hàng hóa trung chuyển có thể dưới các hình thức khác nhau:

- Kinh doanh tạm nhập tái xuất: Hàng hóa được doanh nghiệp Việt Nam nhập về qua một cửa khẩu và xuất nguyên trạng qua một cửa khẩu khác. Doanh nghiệp Việt Nam phải ký 2 hợp đồng riêng biệt, một hợp đồng mua và một hợp đồng bán. Ví dụ hàng nhập khẩu về qua cửa khẩu cảng Hải Phòng và tái xuất qua cửa khẩu Chi Ma (Lạng Sơn).
- Quá cảnh: Hàng hóa của chủ hàng thuộc một nước khác, thuê doanh nghiệp Việt Nam làm dịch vụ vận chuyển từ một cửa khẩu này đến cửa khẩu khác. Hình thức này khác với kinh doanh tạm nhập tái xuất là hàng vẫn thuộc sở hữu của chủ hàng nước ngoài, doanh nghiệp Việt Nam chỉ làm dịch vụ vận chuyển.
- Chuyển khẩu: Một doanh nghiệp ở Việt Nam ký hợp đồng mua hàng ở một nước A và giao hàng đến thẳng một nước B. Trong quá trình giao hàng, hàng có thể ghé qua một cảng của Việt Nam hoặc không.
- Gửi kho ngoại quan: Đưa hàng từ một nước A vào kho ngoại quan trên đất Việt Nam, khi có nhu cầu thì lấy hàng trong kho ngoại quan đưa sang nước B.
- Trung chuyển: Hàng từ nước ngoài gửi đến một cảng (ví dụ Cái Mép), sau đó được vận chuyển đường bộ sang cảng khác (Cát Lái) rồi lại đưa lên tàu đi tiếp sang nước thứ ba.

Hiện nay, hình thức kinh doanh tạm nhập tái xuất chủ yếu thực hiện ở các tỉnh biên giới phía Bắc với Trung Quốc, trong khi quá cảnh được sử dụng nhiều ở biên giới miền Trung với Lào và phía Nam với Cam-pu-chia. Hình thức chuyển khẩu chưa phổ biến trong khi đây là một hình thức có rất nhiều tiềm năng.

Một ví dụ minh họa là kho ngoại quan xăng dầu Vân Phong (Khánh Hòa) đang dần trở thành một điểm trung chuyển trong chuỗi logistics, nhất là khi kho chứa của một số khách hàng trong vực (như Singapore) đã quá tải. Các

doanh nghiệp đưa xăng dầu về đây dự trữ, sau đó xuất bán sang các nước ASEAN và Trung Quốc. Do khoảng cách từ Vân Phong đến các điểm ở Đông Nam Á tương đối đều, lại có cảng nước sâu nên việc biển Vân Phong thành điểm trung chuyển rất thuận lợi. Doanh nghiệp Việt Nam cũng có thể nhập khẩu xăng dầu từ đây để nhanh chóng đáp ứng nhu cầu trong nước.

188. Thực trạng và tiềm năng phát triển logistics của khu vực Đồng bằng Bắc Bộ nhu thế nào?

Đồng bằng Bắc Bộ bao gồm các tỉnh Miền Bắc nằm ở hạ lưu sông Hồng, có địa hình tương đối bằng phẳng, có truyền thống kinh tế nông nghiệp từ xa xưa, hiện nay đang trên đà công nghiệp hóa và đô thị hóa mạnh mẽ. Khu vực này chiếm khoảng 1/4 tổng sản lượng hàng hóa sản xuất trong nước.

Cảng Hải Phòng là cảng quan trọng nhất của khu vực. Có lịch sử khai thác đã hơn 100 năm, cảng Hải Phòng hiện nay bao gồm nhiều bến cảng nhỏ và đã trở nên quá tải. Cảng Lạch Huyện đang được xây dựng có thể coi là một phần của cảng Hải Phòng mở rộng.

Sân bay Nội Bài là sân bay lớn thứ hai của đất nước, là đầu mối tiếp nhận hàng hóa đường hàng không của cả Miền Bắc.

Khu vực này cũng có hệ thống đường bộ phát triển với nhiều tuyến quốc lộ, tỉnh lộ và cầu vượt sông. Các tuyến đường cao tốc Hà Nội - Ninh Bình, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Bắc Giang, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hòa Bình hình thành mạng lưới đường cao tốc tương đối hoàn chỉnh từ Thủ đô đi các tỉnh lân cận. Dọc theo các tuyến đường bộ nói trên có một số tuyến đường sắt tương ứng.

Hệ thống kho bãi trong khu vực còn chưa phát triển. Mặc dù có nhiều cảng cạn, kho ngoại quan, kho hàng, nhưng trong khu vực chưa có các trung tâm logistics lớn, hiện đại, đủ sức đóng vai trò điều phối, phân phối hàng hóa cho cả vùng và liên vùng.

Do Đồng bằng Bắc Bộ là một khu vực thu hút đầu tư và sản xuất hàng hóa lớn nên hoạt động logistics tại khu vực này trong những năm tới hứa hẹn sẽ có những thay đổi, phát triển ngoạn mục.

189. Khu vực biên giới phía Bắc có thể phát triển logistics theo hướng nào?

Khu vực biên giới phía Bắc bao gồm 7 tỉnh Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên. Đây đều là các tỉnh vùng núi, độ dốc cao, đi lại khó khăn. Giao thông chủ yếu bằng hình thức đường bộ. Quốc lộ 4 chạy dọc theo biên giới là tuyến đường chính kết nối các tỉnh này. Hiện nay đã có các tuyến đường cao tốc từ Hà Nội lên Lào Cai, Hà Nội đến Hạ Long và Quốc lộ 1 nối từ Hà Nội lên Lạng Sơn. Đường sắt có len đến các cửa khẩu tại Lạng Sơn và Lào Cai. Ngoại trừ Quảng Ninh có cảng Cái Lân và sân bay Vân Đồn, các tỉnh còn lại không có cảng và sân bay.

Tuy nhiên, khu vực này có lợi thế về việc có chung đường biên giới với Trung Quốc. Trung Quốc là thị trường khổng lồ, dân số đông nên nhu cầu hàng hóa, thực phẩm rất lớn, do vậy các địa phương ở ven biên giới đều có nhu cầu nhập khẩu. Hàng hóa do Trung Quốc sản xuất cũng có nhu cầu đi ra biển để xuất khẩu. Phát triển thương mại biên giới và các dịch vụ logistics phục vụ thương mại biên giới là thế mạnh đang được các tỉnh trong khu vực quan tâm khai thác.

Các tỉnh trong khu vực hiện đang tập trung thu hút đầu tư xây dựng các kho bãi, kho ngoại quan, kho lạnh phục vụ xuất khẩu, tạm nhập tái xuất hàng hóa sang Trung Quốc. Một số khu vực đã và đang đầu tư nhiều cho hạ tầng logistics phục vụ thương mại biên giới bao gồm Móng Cái, Hoành Mô (Quảng Ninh), Hữu Nghị, Tân Thanh, Cốc Nam, Chi Ma (Lạng Sơn), Trà Lĩnh, Tà Lùng (Cao Bằng), Thanh Thủy (Hà Giang), Kim Thành (Lào Cai), Ma Lù Thàng (Lai Châu).

Trong tương lai, dịch vụ quá cảnh hàng hóa của Trung Quốc xuất khẩu đi các nước và từ các nước nhập khẩu vào Trung Quốc thông qua cảng Hải Phòng và các cửa khẩu đường bộ trong khu vực sẽ trở nên sôi động. Dịch vụ logistics sẽ có nhiều điều kiện để phát triển.

190. Khu vực ven biển Miền Trung có khả năng phát triển logistics được không?

Khu vực ven biển Miền Trung kéo dài từ Thanh Hóa vào đến Bình Thuận là khu vực chạy dọc theo bờ biển với chiều dài khoảng 1.200 km. Đặc điểm của

khu vực này là chỉ có một diện tích đồng bằng tương đối hẹp ở sát bờ biển, còn lại là địa hình rừng núi, bán sơn địa không thuận lợi cho phát triển kinh tế. Do vậy, tỷ trọng đóng góp vào sản lượng nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ chung của đất nước từ khu vực này còn thấp.

Đường sắt Bắc Nam và Quốc lộ 1 chạy dọc theo khu vực này là các tuyến giao thông chính nối liền khu vực với các vùng kinh tế ở hai đầu đất nước.

Trong khu vực có một số cảng như Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Hòn La, Cửa Việt, Chân Mây, Tiên Sa, Chu Lai, Dung Quất, Nhơn Hội, Vân Phong. Các sân bay trong khu vực có Thọ Xuân, Vinh, Đồng Hới, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa, Cam Ranh.

Tuy nhiên khu vực này cũng có một số lợi thế nhất định về logistics. Nhiều địa điểm có khả năng xây dựng cảng nước sâu như Dung Quất, Nhơn Hội, Vân Phong. Các tuyến đường Quốc lộ 7, 8, 9 nối từ Quốc lộ 1 đến các cửa khẩu trên biên giới Việt - Lào (Nậm Cắn, Cầu Treo, Lao Bảo) tạo nên hạ tầng thuận lợi để quá cảnh hàng hóa sang Lào và phía bắc Thái Lan.

Tuy có nhiều cảng (gần như mỗi tỉnh trong khu vực đều có một cảng), nhưng các cảng trong khu vực không có cảng nào vượt trội về quy mô và khả năng thu hút hàng hóa. Tương tự, các sân bay cũng đều là sân bay nhỏ và chưa nhiều hàng hóa. Do vậy, việc tập trung đầu tư để tạo nên trung tâm logistics lớn trong khu vực sẽ khó thực hiện.

Phát triển logistics của khu vực ven biển Miền Trung một mặt gắn liền với phát triển kinh tế - xã hội của khu vực, mặt khác cần quan tâm mở rộng các quan hệ kinh tế liên vùng và quốc tế, khai thác vị trí "mặt tiền" bờ biển để nâng cao giá trị thông qua dịch vụ quá cảnh, trung chuyển hàng hóa cho các nước láng giềng.

191. Khu vực Đông Nam Bộ có vị trí, vai trò như thế nào đối với sự phát triển dịch vụ logistics của đất nước?

Khu vực Đông Nam Bộ bao gồm Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Long An. Đây là khu vực có tốc độ phát triển kinh tế cao, dẫn đầu cả nước về xuất khẩu, đầu tư trực tiếp nước ngoài, quy mô, sản lượng và năng suất sản xuất công nghiệp đều ở mức cao, khối lượng hàng hóa lưu chuyển lớn.

Logistics đóng vai trò thiết yếu tạo động lực cho hoạt động sản xuất - thương mại tại khu vực này. Trong khu vực tập trung nhiều cảng, sân bay, trung tâm logistics lớn, nhiều hãng tàu, hàng hàng không, doanh nghiệp dịch vụ logistics có trụ sở hoặc văn phòng tại đây.

Cảng Cát Lái là cảng có lượng hàng hóa thông qua lớn nhất Việt Nam hiện nay, chiếm 50% lượng hàng container của đất nước. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải là cảng nước sâu, có nhiều tiềm năng trở thành cảng trung chuyển tầm cỡ quốc tế. Cảng Hiệp Phước đang được xây dựng để giãn bớt lượng hàng hóa tập trung ở Cát Lái.

Sân bay Tân Sơn Nhất là sân bay lớn nhất nước, có lượng hàng hóa thông qua hàng năm vào khoảng 500-600 nghìn tấn. Dự án sân bay Long Thành cũng nằm trong khu vực này, sau khi hoàn thành (giai đoạn 1 vào năm 2025) có khả năng xử lý mỗi năm 1,2 triệu tấn hàng hóa.

Tuyến đường sắt Bắc Nam, Quốc lộ 1, Quốc lộ 14, Quốc lộ 51 chạy qua khu vực là những tuyến đường huyết mạch, có mật độ lưu thông cao vận chuyển hàng hóa giữa khu vực với các vùng miền khác của đất nước. Tuyến đường bộ, đường sắt Xuyên Á kết nối khu vực này với Cam-pu-chia, Thái Lan, Malaysia, tận dụng ưu thế các cảng trong khu vực.

Một số trung tâm logistics lớn đã được xây dựng và đưa vào khai thác như Long Bình (200 ha), TBS Tân Vạn (80 ha), U&I Logistics (40 ha).

Như vậy, khu vực Đông Nam Bộ có đầy đủ điều kiện để trở thành trung tâm và đầu mối logistics của các tỉnh phía Nam với cả nước và quốc tế, tạo động lực cho phát triển logistics của cả nước.

192. Khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long có những đặc điểm gì thuận lợi và khó khăn đối với hoạt động logistics?

Đồng bằng Sông Cửu Long (miền Tây Nam Bộ) là khu vực ở phía nam đất nước, hình thành từ phù sa bồi lắng của sông Cửu Long với tổng diện tích là 40.548 km², bao gồm 13 tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương với 732 km bờ biển. Do là đồng bằng chau thổ nên địa hình của khu vực rất bằng phẳng, gần như không có núi non, là điều kiện thuận lợi để các phương tiện lưu thông hoặc xây dựng công trình. Tuy nhiên, đặc điểm của khu vực là rất nhiều sông ngòi, kênh rạch chia cắt nên thuận lợi cho giao thông đường

thủy, nhưng lại gây khó khăn cho giao thông đường bộ và đường sắt. Hiện nay, trên các tuyến đường bộ chúng ta đã xây dựng được nhiều cây cầu lớn như Mỹ Thuận, Cần Thơ, Rạch Miếu, Vàm Cống góp phần rút ngắn khoảng cách giữa các địa phương trong khu vực, nhưng vẫn chưa thể triển khai đường sắt trong khu vực này.

Về đường thủy, sông Hậu là con sông có lượng nước nhiều, độ sâu đủ đảm bảo đón các tàu lớn, nhưng các cửa biển như cửa Trần Đề lại bị phù sa lấp đọng thành những bãi cạn nên tàu không thể đi trực tiếp từ biển qua cửa sông để lên thượng nguồn. Kênh Chợ Gạo (tỉnh Tiền Giang) là tuyến đường thủy quan trọng vận chuyển hàng hóa từ Đồng bằng Sông Cửu Long lên Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong những năm gần đây, Đồng bằng Sông Cửu Long đang phát triển kinh tế mạnh mẽ. Các mặt hàng như thủy sản, gạo, trái cây, dệt may có khối lượng vận chuyển rất lớn đến các vùng miền trên cả nước và xuất khẩu. Phần lớn số hàng hóa này vẫn phải vận chuyển đến các cảng ở khu vực Thành phố Hồ Chí Minh hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu để đưa lên tàu biển. Lượng hàng hóa này là cơ hội tiềm năng rất lớn để phát triển dịch vụ logistics.

Mặt khác, Đồng bằng Sông Cửu Long cũng có biên giới giáp với Campuchia. Vận chuyển đường thủy qua sông Tiền, sông Hậu đến các tỉnh phía bắc và đông bắc Campuchia sẽ gần hơn và chi phí rẻ hơn so với việc vận chuyển hàng từ cảng Sihanoukville. Khi cảng Cái Cui (Cần Thơ) phát triển, cảng này có thể kết nối trực tiếp với các cảng Singapore và Port Klang (Malaysia) để thành điểm trung chuyển và phân phối hàng của các tuyến vận chuyển khu vực Đông Dương. Cảng Long An với vị trí ở gần cửa biển cũng có lợi thế để tiếp nhận các tàu lớn đưa hàng vào, ra khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và phía nam Thành phố Hồ Chí Minh.

193. Đồng bằng Sông Cửu Long có khả năng xây dựng cảng biển quốc tế để góp phần phát triển logistics tại khu vực này hay không?

Đồng bằng Sông Cửu Long là vùng đất trù phú, là khu vực sản xuất chính các mặt hàng nông thủy sản, đặc biệt là tôm, cá tra, gạo, trái cây, một số lớn trong đó phục vụ xuất khẩu. Tuy nhiên, mặc dù có bờ biển dài cũng như hai nhánh chính của sông Cửu Long là sông Tiền và sông Hậu chảy qua, nhưng toàn vùng Đồng bằng vẫn không có cảng lớn, nhất là không có cảng biển

để phục vụ giao thương với các vùng miền trong nước và quốc tế. Hàng hóa khu vực Đồng bằng phải chuyển tiếp lên các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu, tăng thêm thời gian và chi phí, gây áp lực cho hệ thống đường bộ.

Thời gian qua đã có nhiều nghiên cứu về khả năng quy hoạch cảng biển lớn tại Đồng bằng Sông Cửu Long, qua đó đã đề xuất các phương án như xây dựng cảng nổi ngoài cửa biển Định An, cảng cứng ngoài khơi bờ biển Đại Ngãi tỉnh Sóc Trăng, cảng Hòn Khoai tỉnh Cà Mau, cảng Nam Du, cảng trung chuyển than tại huyện Duyên Hải (Trà Vinh). Tuy nhiên, các nghiên cứu trên đều chưa lựa chọn được địa điểm phù hợp cũng như đề xuất được giải pháp phát triển đáp ứng yêu cầu phát triển Đồng bằng Sông Cửu Long trong dài hạn.

Gần đây, Bộ Giao thông vận tải đề xuất phát triển cảng Trần Đề như một cảng cửa ngõ của khu vực. Theo đánh giá bước đầu, cảng Trần Đề thuộc tỉnh Sóc Trăng có thuận lợi hơn cả với kết nối đường thủy nội địa, đường bộ đến Cần Thơ cũng như đến các tỉnh khác của khu vực, phục vụ cho tàu tổng hợp, container đến 100.000 tấn, tàu hàng rời đến 160.000 tấn.

Nếu được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận bổ sung Quy hoạch và kêu gọi đầu tư thành công, cảng Trần Đề sẽ đáp ứng cho các tàu trọng tải lớn trên 100.000 tấn, hình thành các tuyến vận tải biển xa phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trực tiếp cho Đồng bằng Sông Cửu Long.

Việc kết hợp khai thác đồng thời cảng cửa ngõ Đồng bằng Sông Cửu Long với gam tàu trọng tải đến 100.000 tấn hoặc hơn để phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trực tiếp đi các tuyến biển xa cùng với khu bến cảng Cái Cui (Cần Thơ) tiếp nhận gam tàu dưới 20.000 tấn phục vụ vận tải hàng hóa đi các tuyến biển gần (Nội Á) và gom hàng tới các cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế sẽ đảm bảo khả năng đáp ứng nhiều chủng loại tàu có trọng tải khác nhau, góp phần phát triển dịch vụ logistics, giảm giá thành vận tải hàng hóa, giảm tải trọng cho hệ thống đường bộ.

Trong tương lai, cảng Hòn Khoai (tỉnh Cà Mau) có thể là một tâm điểm của phát triển logistics vùng Đồng bằng Sông Cửu Long. Với diện tích 460 hecta, mức nước sâu 16 đến 27 mét, nằm cách đất liền 15 km ở vị trí cực nam đất nước, Hòn Khoai hội tụ nhiều điều kiện thuận lợi để trở thành một cảng trung chuyển hàng hóa khu vực quốc tế, trở thành điểm tập kết hàng hóa

không chỉ của Đồng bằng Sông Cửu Long mà còn của các nước láng giềng để chuyên chở đi các nơi trên thế giới. Nếu dự án kênh đào Kra của Thái Lan được triển khai, Hòn Khoai sẽ càng có nhiều thuận lợi để phát triển.

194. Kênh Quan Chánh Bố có vai trò thế nào trong hoạt động logistics ở vùng Đồng bằng Sông Cửu Long?

Sông Cửu Long chảy từ Campuchia vào Việt Nam chia thành 2 con sông là Sông Tiền và Sông Hậu, trong đó Sông Hậu có dòng chảy lớn, đóng vai trò trực chính để phát triển vận tải và logistics cho khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long.

Tuy nhiên, Sông Hậu mang nhiều phù sa, ra đến cửa biển dòng nước chảy chậm lại nên phù sa bồi lắng thành những cồn đất chìm dưới nước, do vậy tàu lớn không thể từ biển vào thẳng Sông Hậu qua các cửa biển Trân Đề hay Định An được.

Kênh Quan Chánh Bố là kênh nối tắt từ Sông Hậu đi qua tỉnh Trà Vinh để ra biển. Với chiều dài 46,5 km, kênh Quan Chánh Bố cho phép tàu biển có trọng tải 10.000 tấn đầy tải, 20.000 tấn giảm tải ra vào các cảng ở khu vực Hậu Giang, Cần Thơ, An Giang, đáp ứng khối lượng hàng hóa khoảng 22 triệu tấn/năm và 500.000 TEU/năm.

Khi chưa có Kênh Quan Chánh Bố, phần lớn hàng hóa từ Đồng bằng Sông Cửu Long phải vận chuyển bằng đường bộ hay xà-lan lên các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu, từ đó mới có thể xếp lên tàu đi ra Miền Trung, Miền Bắc hoặc đi các cảng quốc tế. Khi có Kênh này, hàng hóa từ Đồng bằng Sông Cửu Long có thể vận chuyển với khối lượng lớn hơn ra các cảng ở phía Bắc cũng như đi các cảng quốc tế (Hong Kong, Đài Loan, Singapore), giúp rút ngắn thời gian và giảm chi phí đáng kể, nâng cao sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp trong khu vực.

195. Được biết vận tải xuyên biên giới tại khu vực phía Bắc có tiềm năng rất lớn, tại sao hoạt động này vẫn chưa thực sự phát triển?

Vận tải xuyên biên giới khu vực phía Bắc, với các tỉnh phía Nam Trung Quốc có tiềm năng rất lớn. Ngoài các tỉnh có biên giới trực tiếp với Việt Nam như Vân Nam, Quảng Tây, khu vực này còn bao gồm cả các tỉnh lân cận như Quảng Đông, Giang Tây, Hồ Nam, Quý Châu, Tứ Xuyên với dân số lên đến

hàng trăm triệu người. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa, nhu yếu phẩm phục vụ cư dân tại các khu vực này cũng như vận chuyển hàng hóa sản xuất từ các khu vực này đi các nước trên thế giới là rất lớn. Trong đó con đường đi qua Việt Nam ra cảng Hải Phòng là một con đường ngắn và thuận tiện. Thời gian vận chuyển một lô hàng từ Côn Minh qua Lào Cai đến Hải Phòng để ra biển ngắn hơn 2-3 ngày so với vận chuyển đến cảng Thâm Quyến.

Việc Trung Quốc công bố sáng kiến "Vành đai và Con đường" càng thúc đẩy sự quan tâm của doanh nghiệp logistics Việt Nam và thế giới đối với hoạt động vận tải xuyên biên giới phía Bắc.

Tuy nhiên hiện nay hoạt động này còn gặp một số trở ngại sau:

Đường sắt Trung Quốc (khổ 1.435 mm) không tương thích với đường sắt Việt Nam (khổ 1.000 mm) nên để chuyển hàng hóa bằng đường sắt sang Việt Nam thì phải thực hiện công đoạn chuyển ray, làm phát sinh thêm chi phí, thêm thời gian trong khi năng lực vận chuyển hiện nay còn nhiều hạn chế. Việt Nam có đoạn đường sắt từ Đồng Đăng đến Yên Viên là đường lồng, gồm cả khổ 1.435 mm và 1.000 mm nên có thể tiếp nhận được tàu từ Trung Quốc sang.

Tại Lào Cai, đường sắt quốc gia có kết nối với ICD Lào Cai thuộc Vinalines Logistics, thuận lợi cho việc bốc xếp hàng từ dưới xuôi đưa lên. Tuy nhiên, đoạn đường sắt từ ICD này đến cửa khẩu dài khoảng 2 km lại không có đường khổ 1.435 mm nên toa xe từ Trung Quốc không sang bốc dỡ, chuyển hàng được tại ICD này. Thời gian qua, có các ga đầu mối Yên Viên, Đông Anh được xã hội hóa đầu tư để xây dựng hệ thống kho bãi, mua sắm trang thiết bị bốc xếp phục vụ hàng container nhưng hiệu quả hoạt động chưa cao do chưa cho phép bốc dỡ container từ Trung Quốc sang. Tại Hải Phòng, ga đường sắt đầu cảng Hoàng Diệu có diện tích nhỏ, các bến cảng lớn đã dịch chuyển ra khu vực Đình Vũ, Lạch Huyện thì chưa có đường sắt kết nối.

Về đường bộ, Việt Nam và Trung Quốc đã có thỏa thuận cho phép doanh nghiệp vận tải hai bên được đưa xe vào trong lãnh thổ của nhau. Xe tải của Trung Quốc được phép đến ICD Tiên Sơn (Bắc Ninh) để giao và nhận hàng. Tuy nhiên việc triển khai của hai bên chưa đồng bộ nên doanh nghiệp Việt Nam chưa khai thác được nhiều lợi ích từ hoạt động này.

196. Vận tải xuyên biên giới với Lào và Campuchia thực hiện như thế nào?

Việt Nam có 10 tỉnh có chung đường biên giới với Lào, tại mỗi tỉnh đều có các cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu quốc gia. Tuy nhiên, vận tải xuyên biên giới với Lào chủ yếu diễn ra ở các tỉnh khu vực Miền Trung. Một số tuyến đường có lưu lượng xe qua lại nhiều bao gồm:

- Quốc lộ 8 qua cửa khẩu Cầu Treo (Hà Tĩnh) đến Viên Chăn (Lào).
- Quốc lộ 12 qua cửa khẩu Cha Lo (Quảng Bình) đến Thakhek (Lào), Udon Thani (Thái Lan)
- Quốc lộ 9 qua cửa khẩu Lao Bảo (Quảng Trị) đến Savannakhet (Lào), Mukdahan, Khon Kaen (Thái Lan)

Hàng hóa đi qua các tuyến này bao gồm hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Lào, hàng quá cảnh từ các cảng Vũng Áng, Đà Nẵng sang Lào, hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Thái Lan qua cảnh qua Lào, hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Trung Quốc và Thái Lan qua cảnh qua Việt Nam và Lào, thậm chí có cả hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Trung Quốc và Malaysia qua cảnh qua Việt Nam, Lào và Thái Lan.

Việt Nam có 10 tỉnh có chung đường biên giới với Campuchia. Tuy nhiên, vận tải xuyên biên giới với Campuchia chủ yếu diễn ra qua tuyến đường bộ qua cửa khẩu Mộc Bài - Bavet và tuyến đường sông qua sông Tiền tại Đồng Tháp, An Giang. Hàng hóa đi qua tuyến này, ngoài hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Campuchia còn có hàng hóa từ nước thứ ba qua cảnh qua các cảng Cái Mép, Cát Lái để sang Campuchia và ngược lại. Mặc dù Campuchia có cảng Sihanoukville, nhưng năng lực cảng này còn nhỏ, lại không có tuyến tàu đi các cảng xa nên hàng hóa của các doanh nghiệp Campuchia vẫn có nhu cầu xuất nhập khẩu thông qua các cảng Cái Mép, Cát Lái của Việt Nam.

197. Thực trạng hệ thống hạ tầng và vận tải đường bộ của Việt Nam hiện nay như thế nào?

Mạng lưới giao thông đường bộ nước ta được phân bố tương đối hợp lý khắp cả nước, có tổng chiều dài trên 258.106 km, trong đó có 93 tuyến quốc

lộ với tổng chiều dài 18.650 km, chiếm 7,23% trên tổng số mạng lưới đường bộ toàn quốc. Trên toàn mạng quốc lộ có 4.239 cây cầu đường bộ với tổng chiều dài 144.539 m; hệ thống đường quốc lộ được hình thành theo các trục dọc, trục ngang và các hệ thống đường vành đai, trục hướng tâm.

Tính đến hết năm 2015 cả nước hiện có khoảng 2,1 triệu ô tô các loại, trong đó có 853 nghìn xe tải. Số lượng các doanh nghiệp vận tải ô tô theo niên giám thống kê năm 2015 có khoảng 13,5 nghìn doanh nghiệp, trong đó vận tải hàng hóa có khoảng 9,6 nghìn doanh nghiệp. Đa số các đơn vị vận tải có quy mô nhỏ, việc khai thác phương tiện vận tải không hiệu quả, thường không tổ chức được mạng lưới kinh doanh, không có kênh thông tin để giao tiếp với khách hàng nên không thực hiện được vận tải hai chiều, dẫn đến hiệu quả hoạt động không cao.

Hệ thống bến xe tải và trung tâm phân phối hàng hóa đường bộ vẫn còn thiếu, trên toàn quốc hiện nay chỉ có một số bến xe tải tập trung tại các thành phố lớn nhưng các bến xe này cũng không đáp ứng được các tiêu chuẩn.

Nhìn chung giá cước vận tải đường bộ vẫn ở mức cao mà một trong những nguyên nhân là do trong giai đoạn vừa qua hàng loạt dự án BOT đã được triển khai và đi vào hoạt động, dẫn tới trạm thu phí BOT xuất hiện dày đặc trên hệ thống đường bộ, đã tác động làm tăng giá cước vận tải.

198. Thực trạng hệ thống hạ tầng và vận tải đường sắt của Việt Nam hiện nay như thế nào?

Mạng đường sắt Việt Nam có tổng chiều dài 3.143 km, trong đó 2.531 km chính tuyến, 612 km đường nhánh và đường ga bao gồm 3 loại khổ đường: 1.000 mm chiếm 85%, khổ đường 1.435 mm chiếm 6%, khổ đường lồng (1.435 mm và 1.000 mm) chiếm 9%. Mật độ đường sắt đạt 7,9 km/1000 km².

Mạng lưới đường sắt quốc gia phân bố theo 7 tuyến chính là: Bắc Nam (Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh), Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long, và một số tuyến nhánh.

Tiêu chuẩn kỹ thuật, kết cấu hạ tầng đường sắt nước ta còn ở mức thấp và lạc hậu: còn nhiều đường cong bán kính quá nhỏ, độ dốc lớn, tải trọng nhỏ; cầu cống đã qua gần 100 năm khai thác, hầm bị phong hóa rò rỉ nước; tà vẹt nhiều

chủng loại; đặc biệt đường sắt giao cắt bằng với đường bộ và đường dân sinh có mật độ rất cao (tổng số có 1.464 đường ngang hợp pháp trên 4.000 đường dân sinh tự mở, trung bình 2,15km/1 đường ngang) đó là những nguyên nhân chủ yếu hạn chế tốc độ chạy tàu và đe dọa an toàn giao thông đường sắt.

Về phương tiện, đầu máy có quá nhiều chủng loại nên khó khăn cho sửa chữa, thiếu phụ tùng thay thế. Đầu máy nhìn chung rất lạc hậu: 17,8% đầu máy có công suất dưới 1000 HP. Toa xe hàng container thiếu trầm trọng. Do nguồn vốn đầu tư còn hạn hẹp nên chưa loại bỏ được số lượng lớn toa xe hàng quá cũ kỹ, lạc hậu.

Hiện nay có 4 công ty vận tải đường sắt với khoảng 18 nghìn lao động, trong đó 2 công ty vận tải hàng hóa. Ngoài ra còn 38 công ty cổ phần dịch vụ vận tải, trong đó có 24 công ty dịch vụ vận tải hàng hóa đường sắt, tự đầu tư toa xe hoặc góp vốn nâng cấp toa xe tham gia kinh doanh vận tải theo hình thức mua cước trọn gói toa xe.

Tại các đầu mối vận tải đường sắt, kể cả đầu mối vận tải Bắc Nam, không có các kho bãi, phương tiện thiết bị phù hợp để cung cấp các dịch vụ đi kèm như kho vận, xếp dỡ, giao nhận, vận tải chặng ngắn..., đặc biệt đối với hàng container. Vận tải container được tăng cường trên các tuyến Bắc Nam, Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai nhưng nhìn chung do thiếu năng lực phương tiện, thiết bị, tổ chức và kết nối dịch vụ nên không phát huy được lợi thế.

Nhìn chung do hạ tầng lạc hậu nên ngành đường sắt không tăng được tốc độ chạy tàu, dẫn tới không thu hút được khách hàng, thị phần vận tải thấp, sản lượng vận tải giảm... Bên cạnh đó, chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa rất thấp, năng lực cung cấp chưa đáp ứng yêu cầu...

Giá cước vận tải hàng hóa đường sắt tương đối thấp so với các phương thức vận tải khác, đặc biệt trên những tuyến cự ly dài. Hiện tại, tuyến Sài Gòn - Hà Nội, giá cước chỉ vào khoảng 1 triệu đồng/tấn hàng, bằng khoảng 50% so với vận chuyển container bằng đường bộ; Tuyến Hải Phòng - Lào Cai giá cước vận chuyển container đường sắt cũng chỉ bằng 60% vận chuyển đường bộ. Tuy nhiên mặc dù cước trên ray thấp nhưng cước trọn gói từ cửa đến cửa cao, thiếu khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói chất lượng cao: thiếu kết nối với các dịch vụ khác (giao nhận, dịch vụ cảng biển) dẫn tới giảm khả năng cạnh tranh với các loại hình vận tải khác.

199. Cơ sở vật chất của ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay thế nào?

Đội tàu Việt Nam có 1.895 tàu với tổng trọng tải 7,9 triệu DWT, tuy nhiên cơ cấu đội tàu còn chưa hợp lý, thừa tàu trọng tải nhỏ, tàu hàng rời trong khi thiếu tàu chuyên dụng, tàu có trọng tải lớn vận tải tuyến quốc tế. Tuổi tàu bình quân cao, khoảng 17 tuổi, tình trạng kỹ thuật còn yếu kém. Xu hướng đầu tư đội tàu chưa đáp ứng được với nhu cầu thực tế, hiện nay phương thức vận tải trên thế giới chủ yếu sử dụng tàu container nhưng đội tàu container Việt Nam có tỷ lệ rất thấp, có 33 tàu, trong đó chỉ có 5 tàu có sức chở trên 1.000 TEU còn lại hầu như các tàu chỉ có sức chở dưới 1.000 TEU.

Việt Nam có khoảng 600 chủ tàu, trong đó khoảng 30 doanh nghiệp nhà nước chiếm 40% tổng trọng tải đội tàu quốc gia. Trên 500 chủ tàu là doanh nghiệp tư nhân, đa phần chỉ có 1 hoặc 2 tàu, có năng lực tài chính, trình độ quản lý hạn chế, manh mún chủ yếu hoạt động ở các nước trong khu vực Đông Nam Á. Gần 100% lượng hàng hóa từ Việt Nam đi châu Âu, châu Mỹ đều do các hãng tàu nước ngoài đảm trách; đội tàu Việt Nam chỉ đảm nhận được khoảng 10% thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu.

Nếu nhìn từ hoạt động cảng biển, vận tải đường biển Việt Nam tiếp tục có mức độ tăng trưởng ổn định. Năm 2015, tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển 427,8 triệu tấn (hang container 126 triệu tấn/11,5 triệu TEU), hàng hóa xuất nhập khẩu là 231,9 triệu tấn, hàng hóa nội địa là 139,57 triệu tấn; mức tăng trưởng bình quân 10,5%/năm cho giai đoạn 2010 - 2015, trong đó xuất nhập khẩu tăng bình quân 8,5%/năm, nội địa tăng bình quân 13,1%/năm.

Sản lượng vận tải do đội tàu Việt Nam đảm nhận năm 2015 đạt 125,8 triệu tấn, tăng 25,5% so với 2014, trong đó vận tải nước ngoài đạt 26,87 triệu tấn, giảm 5% so với 2014; vận tải nội địa đạt 98,96 triệu tấn (100% do đội tàu Việt Nam thực hiện), tăng 41% so với 2014.



Hình 21: Diễn đàn Logistics Việt Nam là nơi cập nhật những thông tin mới nhất về logistics

Các dịch vụ logistics tại cảng biển và vận tải nội địa chưa tốt cũng ảnh hưởng đến sự lựa chọn vận tải biển của khách hàng.

Mặc dù vận tải biển chiếm ưu thế tuyệt đối trong vận tải hàng hóa quốc tế (trên 90%) nhưng chi phí vận tải biển và chi phí dịch vụ logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam còn cao so với các nước. Nguyên nhân chủ yếu là do container vẫn phải trung chuyển tại cảng nước ngoài vì chưa tiếp đủ điều kiện tiếp nhận các tàu container mẹ thường xuyên. Khoảng 90% hàng hóa xuất nhập khẩu đường biển do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận nên bị chi phối về giá cước. Bên cạnh đó, chi phí vận tải nội địa đến cảng cao do chủ yếu sử dụng vận tải đường bộ (đường thủy nội địa ở phía Nam cũng chỉ chiếm khoảng 30%, chỉ kết nối vận tải đường sắt duy nhất tại cảng Hải Phòng nhưng đảm nhận chưa đáng kể: 1,3%).

200. Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay phát triển như thế nào?

Cảng biển là hạng mục quan trọng trong kết cấu hạ tầng logistics, là nơi phần lớn lượng hàng hóa phải đi qua và chuyển từ phương thức vận tải đường biển sang các phương thức vận tải khác.

Hiện nay cả nước có 251 bến cảng với 87.550 mét dài cầu cảng, tổng công suất thiết kế khoảng 543 triệu tấn hàng/năm. Các cảng chia thành 6 nhóm cảng phân bố dọc bờ biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, gồm:

- Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình.
- Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh.
- Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi.
- Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận.
- Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc Long An, Tiền Giang).
- Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam).

Hệ thống cảng biển Việt Nam thời gian qua đã được đầu tư xây dựng cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt, đảm bảo việc thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng miền trong cả nước, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

Tồn tại lớn nhất hiện nay đối với hạ tầng cảng biển là khả năng kết nối với hạ tầng giao thông và hạ tầng logistics. Nhiều khu vực cảng biển không có khu vực hỗ trợ đủ rộng, không giành quỹ đất cho các khu công nghiệp phụ trợ cảng biển, làm hạn chế phát triển dịch vụ logistics. Hệ thống cơ sở hạ tầng phụ trợ cảng biển (trung tâm logistics, ICD, kho bãi, v.v...) chưa phát triển đồng bộ với tốc độ phát triển cảng biển.

Theo số liệu của Cục Hàng hải, năm 2016 các cảng biển Việt Nam đã xử lý 459 triệu tấn hàng hóa, trong đó có 148 triệu tấn hàng hóa container (tương đương 13 triệu TEU), 62 triệu tấn hàng lỏng, 205 triệu tấn hàng khô và 43 triệu tấn hàng quá cảnh.

Trong những năm gần đây, tỷ trọng hàng hóa qua nhóm cảng số 5 vẫn lớn nhất, đạt $38,6 \div 48,4\%$; tiếp đến là nhóm cảng số 1, đạt $30,2 \div 31,7\%$. Các nhóm còn lại đạt từ 2,0% đến 9,2%. Trong nhóm cảng số 5, cảng Cát Lái đã đến ngưỡng và quá tải, trong khi cụm cảng Thị Vải - Cái Mép chưa khai thác hết công suất. Trong tương lai, cảng Lạch Huyện sẽ là cảng cửa ngõ quốc tế ở khu vực phía Bắc.

Hệ thống cảng biển Việt Nam có đặc điểm là phần lớn bến cảng nằm trong sông và khoảng 43% là những bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải nhỏ hơn 10.000 DWT. Số lượng bến cảng tiếp nhận tàu từ 30.000 DWT trở lên chiếm khoảng 23%, trong đó bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải trên 50.000 DWT chỉ chiếm chưa đến 10% tổng số lượng cầu cảng, bến cảng.

201. Được biết thời gian vừa qua hoạt động của các tàu pha sông biển đang tăng trưởng khá mạnh. Sự phát triển của loại hình này có tác động thế nào?

Nước ta có bờ biển dài, vận tải biển ven bờ có tiềm năng lớn nhưng nhiều năm qua chưa được khai thác tốt.

Từ năm 2014, Bộ Giao thông vận tải đã cho phép mở các tuyến vận tải sông pha biển với mục tiêu tăng kết nối và bổ sung cho vận tải biển và vận tải đường bộ tuyến Bắc - Trung - Nam. Theo đó, loại hình tàu sông pha biển (tàu SB) được phép chạy trong sông và chạy ven biển, cách bờ không quá 12 hải lý và chỉ chạy trong từng vùng biển nhất định (Quảng Ninh - Quảng Bình, Quảng Bình - Bình Thuận, Bình Thuận - Kiên Giang).

Khối lượng hàng hóa được các tàu SB vận tải thông qua cảng biển từ khi mở tuyến đến hết tháng 4/2019 đã đạt gần 85 triệu tấn hàng hóa với hơn 81.500 lượt phương tiện ra vào cảng biển.

Hàng hóa được vận chuyển trên các tuyến ven biển khá đa dạng như như vật liệu xây dựng, thiết bị máy móc, than, đá, nguyên liệu, phụ gia cho các nhà máy xi măng, xăng dầu và hàng hóa tổng hợp, sắt thép, gạo, phân bón, vật liệu xây dựng, gỗ, hàng tiêu dùng.

So với tàu sông và tàu biển thì tàu sông pha biển có nhiều lợi thế. Nếu như tàu biển cỡ lớn chỉ có thể cập các cảng biển thì tàu SB lại có thể len lỏi sâu các cảng nội địa. Tiếp cận các cảng biển có mòn nước nông, tàu lớn không vào được. Cùng chạy ven biển nhưng tàu SB chở được nhiều hàng hơn vì yêu cầu mạn khô thấp hơn, yêu cầu số lượng thuyền viên ít hơn, chi phí cảng, bến, hoa tiêu rẻ hơn tàu biển.

Tuy nhiên, sự phát triển của đội tàu SB trong thời gian vừa qua đã trở nên quá nóng, dẫn đến một số bất cập.

Theo quy hoạch về phát triển vận tải sông pha biển được phê duyệt, đội tàu SB có trọng tải đến 5.000 DWT và quy mô lên 85.000 DWT vào năm 2020 và khoảng 1.515.000 DWT vào năm 2030. Tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa tàu SB đảm nhận khoảng 17,1 triệu tấn vào năm 2020 và lên 30,3 triệu tấn vào năm 2030. Thực tế con số trên đã vượt rất xa. Chỉ tính riêng năm 2018, sản lượng hàng hóa được vận chuyển bằng tàu SB qua cảng biển đạt gần 35 triệu tấn (tăng gấp 7 lần so với năm 2015 chỉ có 5 triệu tấn).

Dù quy định chỉ được chạy cách bờ không quá 12 hải lý nhưng thực tế nhiều tàu SB vẫn chạy ngoài phạm vi đó để tiết kiệm nhiên liệu, thời gian; chạy vượt tuyến đã quy định, thiếu hụt đội ngũ thuyền viên đủ kinh nghiệm, thiếu trang thiết bị thông tin liên lạc, kết cấu tàu không đủ chắc chắn để chịu đựng điều kiện thời tiết trên biển. Nhiều tàu SB thực tế không chạy trong sông mà chỉ chạy trên biển nhưng lại không chịu các quy định như tàu biển.

Sự phát triển quá nóng và không tuân thủ nghiêm quy định pháp luật của tàu SB dẫn đến tình trạng cạnh tranh không công bằng với tàu biển, không đảm bảo an toàn hàng hải. Do vậy, đã có nhiều tiếng nói đề nghị chấn chỉnh việc tuân thủ pháp luật của tàu SB và nâng cao tiêu chuẩn an toàn đối với loại tàu này.

Sự tăng trưởng của loại hình tàu pha sông biển cho thấy nếu khai thác đúng thì hoàn toàn có thể khai thông những bất cập trong vận tải nói riêng và logistics nói chung, góp phần tăng tính kết nối và hiệu quả trong logistics. Tuy nhiên, cần đảm bảo các yếu tố công bằng để sự phát triển của một phương thức này không ảnh hưởng tiêu cực đến phương thức khác.

202. Ngành logistics hàng không Việt Nam có những thông tin gì đáng lưu ý?

Việt Nam là một thị trường logistics hàng không năng động và phát triển nhanh trên thế giới. Đặc biệt, với việc các nhà đầu tư tham gia sản xuất nhiều sản phẩm công nghệ cao tại Việt Nam, lượng hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không đã gia tăng rất nhanh trong thời gian qua. Mặc dù chỉ chiếm tỷ trọng nhỏ về khối lượng vận chuyển, nhưng trị giá hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không lại khá lớn.

Mạng cảng hàng không hiện nay có 22 cảng hàng không sân bay đang có hoạt động khai thác hàng không dân dụng, trong đó có 11 cảng hàng không quốc tế (Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Cần Thơ), còn lại là 11 cảng hàng không nội địa.

Phân bố các cảng hàng không theo các miền cụ thể như sau:

- Miền Bắc có 6 cảng hàng không, sân bay gồm: Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Điện Biên Phủ, Thọ Xuân, Vinh.
- Miền Trung có 10 cảng hàng không sân bay gồm: Đồng Hới, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa, Cam Ranh, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương.
- Miền Nam có 6 cảng hàng không sân bay gồm: Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn.

Năm 2016, Việt Nam đã có 1,4 triệu tấn hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không (vận chuyển hàng hóa trong nước đạt khoảng 400 nghìn tấn), dự báo đến năm 2020, con số này tăng lên 2,5 triệu tấn. Các hãng hàng không Việt Nam như Vietnam Airlines, Vietjet Air, Jetstar Pacific, Vasco hiện nay có 157 máy bay, chủ yếu là máy bay chở khách kết hợp thêm vận chuyển hàng hóa, chưa có máy bay chuyên chở hàng hóa (freighter). Do vậy, các hãng Việt Nam hiện chỉ chiếm 12% thị phần vận chuyển hàng không, 88% còn lại phụ thuộc vào 58 hãng vận chuyển nước ngoài.

Cảng hàng không Nội Bài chiếm 55,7% giá trị vận tải hàng không, Tân Sơn Nhất chiếm 44%, Đà Nẵng chiếm 0,3%. Trong các hãng hàng không Việt Nam, Vietnam Airlines chiếm 68,3% thị phần, tiếp theo là Vietjet Air 24,1%. Jetstar Pacific chiếm 7,2%, còn lại Vasco chiếm 0,4%.

Hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không chủ yếu là các sản phẩm điện tử và hàng dệt may, da giày của các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam như Samsung, Microsoft, Nokia, Foxconn, Intel, HP, Adidas, Puma, Reebok, Inditex, JCPenney, ...

203. Tại sao Tân Sơn Nhất có lưu lượng hàng hóa lớn hơn Nội Bài mà cho đến nay lại không có kho hàng không kéo dài?

Sự ra đời của kho hàng không kéo dài liên quan đến một số yếu tố:

- Vị trí của sân bay
- Năng lực xử lý hàng hóa của kho hàng không chính tại sân bay
- Mức độ tập trung của nguồn hàng hóa cần vận chuyển bằng hàng không

Nội Bài là sân bay nằm ở ngoại ô, cách trung tâm thành phố Hà Nội khoảng 30 km. Kho hàng không kéo dài hiện nay nằm ở Bắc Ninh và Thái Nguyên phục vụ cho nhu cầu vận chuyển các thiết bị điện tử giá trị cao (điện thoại di động, máy tính bảng) của công ty Samsung với khối lượng vận chuyển lớn, do vậy việc thành lập kho kéo dài để rút ngắn thời gian làm thủ tục cho khối lượng hàng hóa trên là cần thiết.

Trong khi đó, sân bay Tân Sơn Nhất hiện nay nằm hoàn toàn trong nội thành Thành phố Hồ Chí Minh. Khoảng cách từ Tân Sơn Nhất đến các khu vực sản xuất hàng hóa lớn quanh Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai không quá xa. Mặt khác, năng lực xử lý của 2 nhà ga hàng hóa hiện tại là TCS và SCSC vẫn đáp ứng đủ nhu cầu hàng hóa vận chuyển bằng hàng không ở khu vực. Do vậy, các khách hàng có xu hướng đến thẳng Tân Sơn Nhất để giao dịch, làm thủ tục giao nhận, chưa phát sinh nhu cầu phải thiết lập kho hàng không kéo dài.

Tuy nhiên, với nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không tăng cao nhanh chóng, đặc biệt là hàng hóa mua bán theo phương thức điện tử, rất có thể trong tương lai sẽ có kho hàng không kéo dài tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh.

204. Các phương thức vận tải tại Việt Nam có thị phần ra sao?

Thị phần của các phương thức vận tải tại Việt Nam năm 2016 tính theo khối lượng vận chuyển và luân chuyển như bảng dưới đây:

Bảng 11. Thị phần các phương thức vận tải tại Việt Nam

Phương thức	Vận chuyển (tấn)	Luân chuyển (tấn.km)
Đường sắt	0,41%	1,33%
Đường biển	4,75%	54,62%
Đường sông	17,09%	18,83%
Đường bộ	77,74%	24,94%
Hàng không	0,02%	0,28%

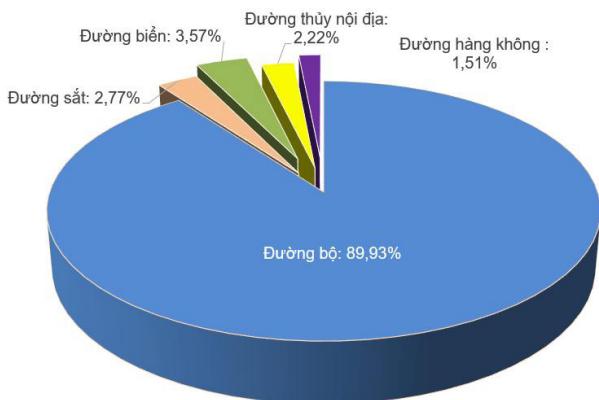
Nhìn vào bảng trên, chúng ta thấy đường bộ đang là hình thức có khối lượng vận chuyển nhiều nhất, nhưng chủ yếu cho những chặng vận chuyển ngắn nên nếu tính theo khối lượng luân chuyển thì thị phần giảm đáng kể. Trong khi đó, đường biển có khối lượng vận chuyển, bốc xếp ít hơn đường bộ rất nhiều, nhưng tính theo chiều dài vận chuyển thì lại là phương thức chủ yếu để chuyên chở hàng hóa đi xa.

Đường sắt là phương tiện vận tải rất tiềm năng, tuy nhiên khối lượng vận chuyển và luân chuyển đều còn rất thấp. Hàng không cũng có khối lượng vận chuyển thấp, tuy nhiên xét về giá trị thì đây lại là phương tiện vận tải có tỷ lệ giá trị so với khối lượng vận tải cao nhất.

205. Nguyên nhân của tình trạng mất cân đối giữa các phương thức vận tải là gì? Có phải là do đầu tư không cân đối giữa các loại hình vận tải?

Trong những năm gần đây, có thể thấy tình hình vận tải có những thay đổi khá rõ nét như: Vận tải hàng hóa đường bộ tăng do việc đưa vào khai thác các tuyến đường cao tốc cũng như các dự án cải tạo, nâng cấp quốc lộ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm thời gian. Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không tăng mạnh do sự phát triển mạnh của các hãng hàng không giá rẻ. Vận tải hàng hóa bằng đường biển, đường thủy nội địa tăng do triển khai tuyến vận tải ven biển và công tác kiểm soát tải trọng phương tiện được thực hiện quyết liệt, tuy nhiên mức tăng憧憬 của vận tải biển và thủy nội địa vẫn còn khá khiêm tốn, chưa đủ để nâng thị phần vận tải so với vận tải đường bộ.

Một trong những nguyên nhân chính gây ra sự mất cân đối giữa các loại hình vận tải như nêu trên là mức đầu tư cho các loại hình vận tải trên còn quá thấp so với đầu tư cho đường bộ, cụ thể như biểu tổng hợp mức đầu tư của ngành giao thông vận tải giai đoạn 2011 - 2015 dưới đây:



Hình 22: Đầu tư vào các phương thức vận tải tại Việt Nam

Việc các chủ xe chở quá tải trọng để cạnh tranh trong một thời gian dài đã làm “méo mó” thị trường vận tải cũng là một nguyên nhân chủ yếu dẫn đến việc vận tải đường bộ có thị phần quá cao.

Đối với ngành đường sắt, mặc dù đã có nhiều nỗ lực đổi mới và có sự chuyển biến, tuy nhiên vẫn chưa thể theo kịp sự phát triển nhanh chóng của các ngành khác, đặc biệt là vận tải đường bộ và hàng không giá rẻ.

206. Giải pháp để hài hòa, cân đối giữa các phương thức vận tải, tránh phát triển nóng và tận dụng hết năng lực của mỗi phương thức là gì?

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang quyết liệt tái cơ cấu vận tải với nhiều giải pháp đồng bộ, nhằm phát triển thị trường vận tải có cơ cấu hợp lý, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí vận tải; xây dựng thể chế, chính sách để phát triển vận tải đa phương thức, logistics và kết nối hiệu quả các phương thức vận tải, cụ thể:

- **Đường bộ:** Phát huy lợi thế của vận tải đường bộ trong gom hàng, tạo chân hàng, vận chuyển hàng hóa với cự ly ngắn và trung bình; giảm thị phần vận tải đường bộ liên tỉnh để chia sẻ thị phần cho các phương thức vận tải khác. Ưu tiên phương tiện thân thiện với môi trường.
- **Đường sắt:** Nâng cao chất lượng dịch vụ, tiếp cận sâu sát với chủ hàng để đảm nhận vận tải hàng hóa đường dài hoặc trung bình, khối lượng lớn; tăng thị phần đảm nhận của vận tải đường sắt trên các hành lang vận tải chủ yếu như tuyến Bắc - Nam, Lào Cai - Hải Phòng, tham gia sâu vào khai thác lợi thế của vận tải xuyên biên giới.
- **Đường thủy nội địa:** Chủ yếu đảm nhận vận tải hàng rời khối lượng lớn (than, xi măng, phân bón, vật liệu xây dựng...) với chi phí thấp, hàng siêu trường, siêu trọng, vận tải chuyển tiếp phục vụ nông nghiệp và nông thôn; tăng thị phần đảm nhận của vận tải đường thủy nội địa tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và Đồng bằng sông Hồng, vận tải pha sông biển.
- **Hàng hải:** Đảm nhận vận chuyển hàng hóa viễn dương, các tuyến ven biển, vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc hoá dầu. Nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu lên 25-30%. Chú trọng đầu tư đảm bảo kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng giao thông quốc gia và đầu mối logistics ở khu vực, xây dựng các cảng cạn và các kết cấu hạ tầng khác hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics.
- **Hàng không:** Đảm nhận vận tải hàng hóa đường dài, quốc tế và hàng hoá có giá trị cao; phát triển vận tải hàng không trở thành phương thức vận tải an toàn, nhanh chóng và thuận tiện theo hướng thị trường mở, gắn liền với thị trường vận tải hàng không khu vực và thế giới; tăng thị phần vận tải hàng hóa quốc tế.

207. Lợi thế của Hải Phòng đứng từ góc độ logistics là như thế nào?

Hiếm có địa phương nào ở miền Bắc lại có sự hoàn thiện về cơ sở hạ tầng logistics với cả 5 phương thức vận tải (đường sắt, đường bộ, hàng không, đường sông, đường biển) và hệ thống kho tàng, bến bãi như Hải Phòng.

Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng thuộc loại hiện đại, tốt nhất Việt Nam hiện nay. Với con đường này, thời gian lưu thông từ Hà Nội đến Hải Phòng

chỉ còn một tiếng đồng hồ. Hiện nay, tuyến đường cao tốc này đã được kéo dài ra đến tận Vân Đồn và sắp tới là Móng Cái (Quảng Ninh).

Năm 2016, Sân bay quốc tế Cát Bi đã hoàn tất mở rộng, tạo thành một hệ thống vận chuyển hàng không công suất lớn ở miền Bắc sau sân bay Nội Bài (Hà Nội), có khả năng vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đi quốc tế.

Cảng Lạch Huyện và cảng Nam Đình Vũ sẽ là những khu cảng mới của Hải Phòng, thay thế cho các bến cảng nằm ven sông Cấm ở sâu trong nội địa trước kia. Khi các cảng này đi vào khai thác trong thời gian tới, tàu có mớn nước 14 mét hoặc trọng tải 100.000 DWT có thể cập bến tại Hải Phòng, giảm thiểu thời gian chuyển tải ở các cảng như Singapore hay Hồng Kông... Việc tàu lớn có thể cập cảng cũng biến Hải Phòng thành một cảng trung chuyển, đặc biệt không chỉ phục vụ cho hàng hóa các tỉnh phía Bắc mà còn là đầu mối xuất nhập hàng cho các địa phương ở phía Nam Trung Quốc, Lào, Bắc Thái Lan.

Đường sắt Hà Nội - Hải Phòng là tuyến đường đã có từ lâu, nhưng chưa khai thác hết công suất cho vận chuyển hàng hóa. Kết nối tuyến đường sắt này với tuyến đường sắt Bắc Nam có thể giúp hàng từ cảng Hải Phòng vận chuyển nhanh chóng vào các tỉnh Miền Trung, đi sang Lào và Thái Lan.

Từ Hải Phòng, các tàu nhỏ có thể theo hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình đưa hàng hóa vào sâu các tỉnh Miền Bắc, giảm đáng kể chi phí vận chuyển và góp phần giảm tải cho mạng lưới đường bộ.

Tại khu vực bán đảo Đình Vũ hiện nay đã lập nên một số khu công nghiệp, trong đó có một số trung tâm logistics, kho ngoại quan do các doanh nghiệp đầu tư. Các trung tâm này cùng với những kho tàng, bến bãi đã có góp phần đáp ứng nhu cầu lưu giữ, trung chuyển hàng hóa từ các nước đến Hải Phòng và từ Hải Phòng đi các nước.

Những lợi thế này của Hải Phòng mang lại lợi ích trực tiếp cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu cũng như doanh nghiệp logistics. Rất nhiều nhà đầu tư nước ngoài đã nắm bắt cơ hội để đầu tư, triển khai dự án logistics tại Hải Phòng.

208. Thời gian qua tình trạng thu phí ở một số cảng biển Việt Nam có tình trạng thu quá cao, thu không hợp lý, gây ảnh hưởng đến hoạt động của chủ hàng và năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu. Chính phủ đã có biện pháp gì khắc phục vấn đề này?

Trước tình trạng một số hãng tàu thu các khoản phí quá cao hoặc vô lý, duy trì thu phí ngay cả khi không xảy ra các tình huống cần thu, Chính phủ đã ban hành Nghị định 146/2016/NĐ-CP ngày 2 tháng 11 năm 2016 quy định về niêm yết giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển.

Nghị định này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan. Theo đó, đối với giá vận chuyển bằng đường biển và phụ thu, các đối tượng này phải niêm yết:

- Điểm đi và điểm đến của tuyến vận tải;
- Danh mục và mức giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển, phụ thu tương ứng với tuyến đường vận chuyển và loại hàng hóa được vận chuyển; mức giá niêm yết đã bao gồm giá dịch vụ liên quan phát sinh và các loại thuế, phí và lệ phí (nếu có);
- Thông tin doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển hoặc đại lý, doanh nghiệp được ủy quyền niêm yết, gồm: Tên doanh nghiệp, địa chỉ giao dịch, số điện thoại, số fax, địa chỉ trang thông tin điện tử của doanh nghiệp.

Đối với giá dịch vụ tại cảng biển, nội dung niêm yết là:

- Thông tin doanh nghiệp cảng biển, gồm: Tên doanh nghiệp, địa chỉ giao dịch, số điện thoại, số fax, địa chỉ trang thông tin điện tử của doanh nghiệp;
- Biểu giá dịch vụ tại cảng của doanh nghiệp đã thực hiện kê khai giá với cơ quan có thẩm quyền theo quy định.

PHẦN 9

CÁC VĂN ĐỀ KHÁC

209. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc là gì? Sáng kiến này có tác động thế nào đến Việt Nam?

“Vành đai và Con đường” (BRI) là sáng kiến được Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đưa ra từ năm 2013. Sáng kiến này dựa trên cơ sở “Con đường tơ lụa” thời Trung cổ, gồm “Vành đai kinh tế trên bộ” và “Con đường tơ lụa trên biển”, đều bắt đầu từ Trung Quốc và kết nối qua các nước châu Á, châu Phi sang đến châu Âu. Có đến hơn 65 quốc gia nằm trong phạm vi ảnh hưởng của sáng kiến này, chiếm tổng cộng 1/3 GDP toàn cầu và 60% dân số thế giới, trong đó đa số thuộc các quốc gia đang phát triển.

Mặc dù được coi là một chiến lược của Trung Quốc để xác lập vị thế trong thời đại mới, sáng kiến này vẫn chưa được cụ thể hóa về thời gian, lộ trình thực hiện. Trong số các mục tiêu của BRI, có việc (i) đầu tư, kết nối cơ sở hạ tầng; (ii) thúc đẩy thương mại; (iii) hội nhập tài chính. Từ đó, có thể hình dung với sáng kiến này, Trung Quốc sẽ đẩy mạnh đầu tư vào sản xuất - kinh doanh và cơ sở hạ tầng logistics tại các nước trên các tuyến, thiết lập các cơ chế ưu đãi để mở rộng hoạt động thương mại với các nước này. Những hoạt động này chắc chắn sẽ làm gia tăng luồng hàng hóa luân chuyển trên các tuyến, từ đó kéo theo sự gia tăng phát triển dịch vụ logistics một cách tương ứng.

Là một quốc gia láng giềng của Trung Quốc, Việt Nam sẽ có những ảnh hưởng từ sáng kiến này. Hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc (đang thực hiện), RCEP (sắp được ký kết) mà Việt Nam và Trung Quốc đều là thành viên sẽ thúc đẩy thương mại gia tăng giữa Việt Nam và Trung Quốc. Nhu cầu hàng hóa từ các tỉnh phía Tây Trung Quốc đi đường biển để đến các nước khác sẽ tăng cao, tạo cơ hội cho Việt Nam đẩy mạnh dịch vụ trung chuyển, quá cảnh. Mặt khác, Việt Nam cũng phải đứng trước sự lựa chọn trong tiếp nhận dòng vốn đầu tư từ Trung Quốc, đặc biệt là đầu tư vào cơ sở hạ tầng.

210. Diễn đàn Logistics Việt Nam do cơ quan nào tổ chức và hướng tới mục tiêu gì?

Năm 2013, trước bối cảnh cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp dịch vụ logistics đều thiếu vắng một diễn đàn chung để tập hợp, trao đổi, phản ánh các vấn đề thực tại và đề xuất hướng đi cho ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam, Bộ Công Thương đã đưa ra sáng kiến tổ chức Diễn đàn Logistics Việt Nam và Thời báo Kinh tế Việt Nam phối hợp triển khai thực hiện.

Bảng 12. Các kỳ tổ chức Diễn đàn Logistics Việt Nam

Thứ tự	Địa điểm	Thời gian	Chủ đề
1	TPHCM	15/11/2013	Nâng cao năng lực cạnh tranh từ liên kết doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics
2	TPHCM	27/11/2014	Logistics thúc đẩy thương mại và hội nhập vào chuỗi giá trị toàn cầu
3	TPHCM	15-16/10/2015	Giải pháp cải thiện hạ tầng, thuận lợi hóa thương mại và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu
4	TPHCM	23-24/11/2016	Từ kế hoạch đến thực thi: Kết nối chuỗi giá trị toàn cầu
5	Hà Nội	14-15/12/2017	Nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam
6	Quảng Ninh	6-7/12/2018	Logistics kết nối các vùng tăng trưởng kinh tế
7	Đà Nẵng	22-23/11/2019	Logistics nâng cao giá trị nông sản

Qua 7 lần tổ chức, đến nay Diễn đàn Logistics Việt Nam là sự kiện thường niên lớn nhất về logistics tại Việt Nam, đã trở thành một thương hiệu uy tín và quen thuộc đối với cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, là địa chỉ tập hợp các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp dịch vụ logistics, doanh nghiệp sản xuất và thương mại để cùng trao đổi, đối thoại về những vấn đề thời sự của lĩnh vực logistics tại Việt Nam và kiến nghị những giải pháp để hoàn thiện môi trường kinh doanh đối với ngành dịch vụ này.

Qua các lần tổ chức, Diễn đàn trở thành một chuỗi các hoạt động liên tiếp, bao gồm cả đi thực tế tại doanh nghiệp, hội thảo chuyên đề và Diễn đàn chính. Cùng với đó là các hoạt động kết nối doanh nghiệp như Gala Dinner, ký kết hợp đồng, gặp gỡ bên lề Diễn đàn... Thành phần đại biểu tham dự Diễn đàn cũng được mở rộng, từ chỗ chỉ bao gồm cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp dịch vụ logistics trong nước đã mở rộng bao gồm cả các tổ chức đào tạo và doanh nghiệp dịch vụ logistics quốc tế.

Từ năm 2017, Diễn đàn cũng là dịp công bố Báo cáo Logistics hàng năm. Từ năm 2018, tại Diễn đàn tổ chức trao tặng Bằng khen của Bộ trưởng Bộ Công Thương cho các tập thể và cá nhân có thành tích xuất sắc trong hoạt động logistics.

Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 (Quyết định 200/QĐ-TTg) được xây dựng và ban hành dựa trên kết quả kiến nghị của Diễn đàn Logistics Việt Nam năm 2014.

Ngân hàng Thế giới là một đối tác thường xuyên của các kỳ Diễn đàn.

211. Cổng thông tin Thương mại Việt Nam cung cấp những thông tin gì cho người làm logistics?

Cổng thông tin Thương mại Việt Nam (VTIP) là một trang thông tin điện tử, có địa chỉ www.vietnamtradeportal.gov.vn, là dự án do Ngân hàng Thế giới hỗ trợ và Tổng cục Hải quan vận hành. Đây là nguồn cung cấp các thông tin về quy định và thủ tục cần thiết cho hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu và quá cảnh hàng hóa tại Việt Nam.

VTIP có cơ sở dữ liệu phong phú, cùng các lựa chọn tìm kiếm ở thanh nội dung bên phải đối với hàng hóa (được xác định theo mã HS), văn bản pháp luật, thủ tục, biểu mẫu, biện pháp, tiêu chuẩn và các yêu cầu khác áp dụng đối với hàng hóa đó. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp logistics có thể dễ dàng tìm thấy những thông tin hữu ích về cổng thông tin và nội dung trong đó, cùng với hướng dẫn được sắp xếp hợp lý và đầy đủ về các quy trình và thủ tục xuất khẩu, nhập khẩu và quá cảnh.

Cổng thông tin này là một bước quan trọng hướng tới cải thiện tính dễ dự báo và minh bạch trong luật lệ và quy trình thương mại của quốc gia.

Với hàng nghìn đường dẫn giữa các nội dung bên trong Cổng thông tin cũng như tới các bộ ngành và dịch vụ trực tuyến bên ngoài, VTIP không chỉ mang đến cho doanh nghiệp các thông tin toàn diện liên quan tới thương mại, mà còn là một công cụ giúp Chính phủ và các cơ quan hữu quan cắt giảm, hiện đại hóa và đơn giản hóa các thủ tục và quy định theo như thông lệ quốc tế.

212. Trang thông tin Logistics Việt Nam cung cấp những thông tin gì cho người làm logistics?

Trang thông tin điện tử Logistics Việt Nam có địa chỉ www.logistics.gov.vn là trang thông tin điện tử do Bộ Công Thương xây dựng nhằm phục vụ mục đích tổng hợp các thông tin thiết yếu về lĩnh vực logistics, hỗ trợ các cơ quan quản lý nhà nước, địa phương, hiệp hội và doanh nghiệp tìm hiểu, tra cứu thông tin liên quan đến lĩnh vực này.

The screenshot shows the homepage of the Logistics Vietnam website. At the top, there's a navigation bar with links to Home, Services, Infrastructure, E-logistics, Business, Market, News, Policies, and Activities. Below the navigation is a search bar. The main content area features a large image of an airplane in flight. To the right of the image is a table titled 'SỐ LIỆU THỐNG KÊ' (Statistics) showing data for 2019, such as total cargo volume (1684122.0), average weight (109.7 kg), and international shipping volume (1650041.6). There are also sections for news, support, and links to other resources like reports and policies.

Chỉ tiêu	Lượng (nghìn tấn)	So 2018(%)
Tổng	1684122.0	109.7
Theo khu vực		
Trong nước	1650041.6	109.8
Ngoài nước	34080.4	104.3
Theo loại hình		
Đường bộ	1293105.2	111.0
Thủy nội địa	303414.1	105.6
Đường biển	81955.6 1	105.9
Đường sắt	5198.6	90.9
Đường hàng không	448.5	110.6

Báo cáo quy định chính sách trong lĩnh vực logistics tháng 2/2020

Một số quy định, chính sách và giải pháp ứng phó với COVID-19 trong lĩnh vực logistics Việt Nam và quốc tế, số tháng 2/2020

Tìm kiếm

HỖ TRỢ ONLINE

Hỗ trợ trực tuyến

Hỗ trợ nội dung

098 308 3918

Chat với tôi

Hỗ trợ kỹ thuật

096 896 3456

Chat với tôi

TÀI LIỆU

Báo cáo logistics Việt Nam 2018

BÌNH CHỌN

Theo bạn triển vọng logistics VN sẽ thế nào?

Sẽ phát triển mạnh

Không phát triển được

Tôi không biết

Bình chọn

ĐỐI TÁC

Hình 23: Trang thông tin điện tử www.logistics.gov.vn

Trang thông tin có 3 phần chính:

- Tin tức:** Bao gồm thông tin cập nhật về các diễn biến, hoạt động trên trong lĩnh vực logistics Việt Nam và thế giới. Một số mục như "Dịch vụ logistics", "Hạ tầng", "E-logistics", "Doanh nghiệp", "Thị trường", "Các báo cáo", "Chính sách", "Tin hoạt động" là những chuyên đề đi sâu về các nhóm nội dung. Trong phần này cũng có các số liệu thống kê cơ bản.

- *Cơ sở dữ liệu:* Phần này cung cấp thông tin, số liệu về hoạt động logistics bao gồm cả chỉ số giá cước, lưu lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển. Nội dung thông tin tại đây được liên kết với cơ sở dữ liệu quốc gia về kinh tế công nghiệp và thương mại.
- *Giao thương:* Phần này bao gồm các mục Chào mua, Chào bán để giúp doanh nghiệp trao đổi cơ hội kinh doanh.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo Logistics Việt Nam 2017, Bộ Công Thương
2. Báo cáo Logistics Việt Nam 2018, Bộ Công Thương
3. Báo cáo Logistics Việt Nam 2019, Bộ Công Thương
4. Logistics - Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam. NXB Đại học Kinh tế quốc dân, 2011
5. Phát triển trung tâm logistics cho Việt Nam - Tham khảo thành công một số nước châu Âu và châu Á. NXB Thống kê, 2013
6. Sổ tay giải thích thuật ngữ về dịch vụ logistics. NXB Văn hóa - Văn nghệ, 2018
7. 50 năm Vietfracht (1963-2013). NXB Giao thông vận tải, 2013
8. Tạp chí Vietnam Logistics Review
9. www.logistics.gov.vn
10. www.vla.com.vn
11. www.congthuong.vn
12. www.baogiaothong.vn
13. www.baodautu.vn
14. www.cscmp.org
15. www.freightquote.com
16. www.kvaver.com
17. www.transportgeography.org
18. www.container-transportation.com
19. www.shippingandfreightresource.com
20. www.shiphub.co

PHẦN III

PHỤ LỤC

Hà Nội, ngày 14 tháng 02 năm 2017

QUYẾT ĐỊNH
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**

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Thương mại ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Quyết định số 2471/QĐ-TTg ngày 28 tháng 12 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa thời kỳ 2011 - 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương,

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. Phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 (sau đây gọi là Kế hoạch hành động) với các nội dung chủ yếu sau:

I. QUAN ĐIỂM

- 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.

2. Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin.
3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.
4. Phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý chiến lược, tăng cường kết nối để đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics quan trọng trong khu vực.
5. Tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics về số lượng, quy mô, trình độ nhân lực, có năng lực cạnh tranh cao ở thị trường trong nước và quốc tế.
6. Nhà nước đảm nhiệm vai trò hỗ trợ, kiến tạo môi trường thuận lợi cho nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

II.

MỤC TIÊU

1. Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuế ngoại dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.
2. Tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước. Đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics của khu vực.
3. Hình thành các doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu, có đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế, đồng thời hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp.
4. Doanh nghiệp sản xuất, thương mại quản lý tốt chuỗi cung ứng, tiết kiệm nguyên vật liệu và chi phí sản xuất, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa.

5. Ứng dụng các công nghệ mới trong logistics, đào tạo nhân lực chuyên nghiệp, trình độ cao về logistics, góp phần thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, tái cấu trúc hoạt động sản xuất, thương mại của doanh nghiệp.
6. Hoàn thiện cơ chế quản lý Nhà nước, bao gồm các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, pháp luật điều chỉnh ngành, bộ máy quản lý tương xứng với trình độ phát triển của dịch vụ logistics của Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

III. CÁC NHÓM NHIỆM VỤ CHỦ YẾU

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

Các nhiệm vụ cụ thể nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Quyết định này.

IV. KINH PHÍ THỰC HIỆN

1. Kinh phí thực hiện Kế hoạch hành động được huy động từ các nguồn: vốn ngân sách nhà nước, vốn doanh nghiệp, vốn vay từ các tổ chức tín dụng, tài trợ quốc tế và nguồn vốn huy động hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.
2. Đối với nguồn vốn ngân sách nhà nước, thực hiện theo phân cấp ngân sách nhà nước hiện hành, cụ thể như sau:
 - a) Các dự án, nhiệm vụ thuộc phạm vi chi của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ do ngân sách Trung ương bảo đảm và được bố trí trong dự toán chi ngân sách hàng năm của cơ quan.
 - b) Các dự án, nhiệm vụ thuộc phạm vi chi của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương do ngân sách địa phương bảo đảm và được bố trí trong ngân sách hàng năm của địa phương.

V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Bộ Công Thương:

- a) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương triển khai thực hiện Kế hoạch hành động này; đề xuất cơ chế, chính sách huy động nguồn lực xã hội để triển khai thực hiện các nhiệm vụ trong Kế hoạch hành động.
 - b) Tổ chức kiểm tra, đôn đốc, giám sát quá trình thực hiện Kế hoạch hành động này.
 - c) Tổng hợp, đánh giá tình hình thực hiện hàng năm, đề xuất sửa đổi, bổ sung Kế hoạch hành động khi cần thiết; báo cáo Thủ tướng Chính phủ.
2. Căn cứ Kế hoạch hành động này, các Bộ, ngành xây dựng, tổ chức thẩm định, phê duyệt, bố trí ngân sách và huy động các nguồn vốn hợp pháp khác theo phân cấp và quy định của pháp luật hiện hành để triển khai các nhiệm vụ quy định tại Mục III và Phụ lục ban hành kèm theo Quyết định này.
 3. Căn cứ tình hình phát triển dịch vụ logistics tại địa phương, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics của địa phương mình, phê duyệt và bố trí ngân sách để triển khai thực hiện theo quy định.

Điều 2. Điều khoản thi hành

1. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.
2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các hiệp hội, doanh nghiệp dịch vụ logistics và tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG

(Đã ký)

Trịnh Đình Dũng

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 21/CT-TTg

Hà Nội, ngày 18 tháng 7 năm 2018

CHỈ THỊ

VỀ ĐẨY MẠNH TRIỂN KHAI CÁC GIẢI PHÁP NHẰM GIẢM CHI PHÍ LOGISTICS, KẾT NỐI HIỆU QUẢ HỆ THỐNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG

Ngày 14 tháng 02 năm 2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg 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. Sau hơn 01 năm thực hiện Quyết định, các cơ quan, đơn vị đã nỗ lực triển khai các nhóm nhiệm vụ trọng yếu để đạt được mục tiêu đặt ra, bước đầu đạt được một số kết quả nhất định. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phát triển chưa đồng đều, thiếu đồng bộ; kết nối các phương thức vận tải chưa hiệu quả; chưa phát huy tốt các nguồn lực về hạ tầng, con người, thị trường nội địa và khu vực; các trung tâm logistics đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế chưa được đầu tư, xây dựng... dẫn đến chi phí logistics vẫn còn cao ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam.

Để giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, góp phần tăng sức cạnh tranh cho nền kinh tế, với mục tiêu phát triển dịch vụ logistics: đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8% - 10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15% - 20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50% - 60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16% - 20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên. Thủ tướng Chính phủ yêu cầu:

I. NHIỆM VỤ TỔNG THỂ

Các bộ, ngành và địa phương, theo chức năng và nhiệm vụ được giao có chương trình cụ thể thực hiện kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 với 06 nhóm nhiệm vụ chính:

1. Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics.

2. Nâng cao năng lực kết cấu hạ tầng logistics.
3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ.
4. Phát triển thị trường dịch vụ logistics.
5. Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.
6. Tuyên truyền, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của đất nước.

II. NHIỆM VỤ CỤ THỂ

1. Bộ Giao thông vận tải:

- a) Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách, cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm điều kiện kinh doanh, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành, cụ thể như sau:

- Khẩn trương rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh; thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh các loại hình vận tải và dịch vụ vận tải đa phương thức. Cắt giảm ít nhất 50% điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực giao thông vận tải; hoàn thành nhiệm vụ về đơn giản thủ tục kiểm tra chuyên ngành theo yêu cầu tại Quyết định 2026/QĐ-TTg ngày 17 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ. Cụ thể như: các nghị định quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, vận tải biển, dịch vụ đại lý tàu biển, dịch vụ lai dắt tàu biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường sắt;

- Nâng cấp, mở rộng hệ thống công nghệ thông tin trong các lĩnh vực giao thông vận tải để tham gia triển khai hiệu quả Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN, góp phần tạo thuận lợi thương mại và tăng cường khả năng cạnh tranh quốc gia;

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành rà soát, sửa đổi chính sách thuế, phí, giá dịch vụ để tạo thuận lợi cho hoạt động logistics; giảm tối đa thủ tục kiểm tra chuyên ngành, cải cách thủ tục hành chính mạnh mẽ tại các cảng biển, cảng thủy nội địa, nhà ga, sân bay... để giảm thời gian làm thủ tục, thông quan.

- b) Nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch:

Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ

logistics; bảo đảm các quy hoạch, kế hoạch giao thông vận tải phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, của các vùng kinh tế trọng điểm và của từng khu vực, địa phương, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất.

- c) Tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics:

- Tăng cường kết nối các phương thức vận tải, giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải;

- Đẩy mạnh tái cơ cấu thị trường vận tải nội địa, giảm thị phần vận tải bằng đường bộ, tăng thị phần vận tải bằng đường biển, đường sắt và đường thủy nội địa, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính.

- d) Phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển:

Ưu tiên phát triển mạnh vận tải ven biển, vận tải sông pha biển, nhằm vận chuyển hàng hóa, giảm tải cho đường bộ, đồng thời tận dụng hiệu quả điều kiện tự nhiên sẵn có về sông, biển để kết nối vận tải hàng hóa giữa hàng hải, đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác.

- d) Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng; đề xuất cơ chế khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách, huy động các nguồn lực để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông:

- Xây dựng kế hoạch dài hạn, trung hạn và hằng năm về đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng nhằm cân đối các nguồn lực phù hợp với từng giai đoạn, phù hợp với điều kiện phát triển của đất nước và của từng địa phương.

- Tổ chức khai thác tốt kết cấu hạ tầng giao thông hiện có; cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, nguồn vốn ngân sách, vốn ODA cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình có tính quan trọng, cấp bách;

- Phối hợp với các địa phương liên quan thu hút nguồn lực (ngân sách nhà nước, xã hội hóa) cải tạo nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối và nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải nhằm thu hút các tàu trọng tải lớn vào khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải để cùng với khu bến cảng Lạch Huyện đảm nhận chủ yếu thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam, từng bước

trở thành các khu bến cảng trung chuyển quốc tế của khu vực;

- Đầu tư xây dựng các cảng cạn với vai trò là đầu mối tổ chức vận tải hàng hóa bằng công-ten-nơ gắn liền với hoạt động của cảng biển, cửa khẩu đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và là mắt xích quan trọng của vận tải đa phương thức, góp phần giảm chi phí vận tải, giảm thời gian lưu hàng tại cảng, giảm ùn tắc giao thông tại cảng biển, cửa khẩu quốc tế và đô thị lớn;

- Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, các đối tác lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc, Úc... trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- e) Tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng logistics: Mở rộng kết nối hạ tầng logistics với các nước trong khu vực ASEAN, Đông Bắc Á và các khu vực khác trên thế giới nhằm phát huy tác dụng của vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới và quá cảnh.
- g) Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải: Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics; phát triển sàn giao dịch vận tải, sàn giao dịch logistics.
- h) Nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực: Cập nhật, cải tiến nội dung chương trình đào tạo về vận tải, logistics, áp dụng phương pháp đào tạo tiên tiến, theo hướng đào tạo chuyên sâu về chuyên môn, tăng thời gian đào tạo thực hành.
- i) Công tác quản lý:
 - Xử lý nghiêm các vi phạm về tải trọng; quản lý việc lắp đặt, sử dụng thiết bị giám sát hành trình xe, thiết bị nhận dạng tự động, việc cấp và sử dụng phù hiệu, kê khai, niêm yết giá cước của các đơn vị vận tải...Phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong việc quản lý, giám sát và xử lý vi phạm về hoạt động vận tải trên địa bàn để bảo đảm cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động vận tải;
 - Quản lý chặt chẽ hoạt động của cảng, bến thủy nội địa và cảng biển bảo đảm theo đúng quy mô, công năng được duyệt để nâng cao hiệu quả quản lý quy hoạch, phân bổ hàng hóa hợp lý giữa các khu vực, các loại

hình vận tải.

- k) Nhiệm vụ cho từng lĩnh vực giao thông vận tải:

- Đường bộ:

+ Tiếp tục sử dụng hiệu quả các nguồn vốn, từng bước xã hội hóa để đầu tư hình thành mạng đường bộ cao tốc quốc gia, đường chuyên dùng bảo đảm kết nối hiệu quả các khu công nghiệp, trung tâm kinh tế trọng điểm, cửa khẩu chính, đầu mối giao thông quan trọng với các cảng biển, cảng thủy nội địa, ga đường sắt;

+ Tăng cường quản lý hiệu quả các dự án, tập trung đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam; xây dựng kế hoạch, lộ trình để đẩy nhanh việc áp dụng thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức tự động không dừng, qua đó tạo sự công khai, minh bạch trong thu phí;

+ Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin: phát triển, kết nối các sàn giao dịch vận tải hành khách, hàng hóa; nghiên cứu thúc đẩy hoạt động của sàn giao dịch vận tải hàng hóa hạn chế xe chạy rỗng, đồng thời nghiên cứu hình thành sàn giao dịch chung cho các phương thức vận tải để làm cơ sở phát triển dịch vụ logistics.

- Đường sắt:

+ Triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; nâng cao năng lực, chất lượng vận tải đường sắt và cải tạo nâng cấp, đồng bộ các tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hạ Long; nghiên cứu phương án, lộ trình xây dựng tuyến đường sắt nối với cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng;

+ Nghiên cứu, phát triển, hình thành kết nối đường sắt với các khu công nghiệp, cảng biển, cảng cạn;

+ Xây dựng các ga đầu mối hàng hóa, nâng cấp trang thiết bị xếp dỡ hiện đại cho các ga đầu mối vận chuyển hàng hóa như Yên Viên, Đông Anh, Sóng Thần ... theo khả năng cân đối vốn, đồng thời mời gọi các nhà đầu tư cùng hợp tác đầu tư nâng cấp kho, bãi hàng đủ tiêu chuẩn để cung cấp dịch vụ dùng chung cho tất cả các doanh nghiệp vận tải hàng hóa và khách hàng;

+ Hợp tác để có sự thống nhất với Đường sắt Trung Quốc về điểm nối ray và nghiên cứu phương án làm đường sắt khổ 1.435 mm kết nối đường sắt

Trung Quốc, Ga Hà Khẩu Bắc với Ga Lào Cai để thông tuyến Đường sắt Liên vận quốc tế Côn Minh - Hải Phòng;

+ Nghiên cứu xây dựng cơ chế đặc thù về tài chính nhằm mời gọi các nhà đầu tư tham gia vào xã hội hóa kinh doanh đường sắt.

- Đường thủy nội địa:

+ Từng bước đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, tiến tới giải quyết dứt điểm các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính (Quảng Ninh - Hải phòng - Hà Nội, Hải Phòng - Ninh Bình, Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Cam-pu-chia) như: nâng cấp tinh không cầu Đuống, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai; nâng cao chất lượng và kết nối đồng bộ đường thủy nội địa khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long; đồng thời kết nối với cảng biển và các khu vực bên ngoài;

+ Kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng, đẩy nhanh tiến độ các dự án, công trình kho bãi, trung tâm trung chuyển, phân phối hàng hóa, các cảng đầu mối trong lĩnh vực đường thủy nội địa khu vực Hà Nội, khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, có trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, bảo đảm kết nối đường bộ với các khu công nghiệp, các đô thị, phục vụ vận tải công-ten-nơ, hàng hóa chuyên dụng. Thực hiện Dự án Phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam bằng nguồn vốn vay ODA (trong đó bao gồm phạm vi dự án Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo - Giai đoạn 2) để tăng cường năng lực kết nối khu vực Tây Nam Bộ, Đông Nam Bộ với khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải. Hỗ trợ doanh nghiệp khai thác cảng nâng cao năng lực quản trị doanh nghiệp; bố trí đầy đủ hệ thống phao tiêu, báo hiệu; ứng dụng khoa học công nghệ vào quản lý khai thác, bảo trì để vận tải thủy nội địa trở thành phương thức vận tải an toàn và hiệu quả;

+ Ưu tiên phát triển vận tải sông pha biển, ven biển để tận dụng tối đa các cửa sông ra biển nhằm giảm tải cho đường bộ trên trục Bắc - Nam, góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải;

+ Nghiên cứu, xây dựng cơ chế khuyến khích tư nhân đầu tư vào xây dựng, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đầu tư đóng mới, hoán cải phương tiện thủy nội địa chuyên dụng (phương tiện chở công-ten-nơ, phương tiện chở xăng dầu và các mặt hàng chuyên dụng khác, phương tiện sông pha biển).

- Hàng hải:

+ Phát triển dịch vụ vận tải biển đồng bộ với hệ thống cảng biển, tập trung khai thác hiệu quả các tuyến vận tải biển nội địa nhằm giảm tải cho đường bộ; góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải. Phát huy tối đa lợi thế về vị trí của các cảng biển, đặc biệt là cảng cửa ngõ quốc tế để thu hút các tàu trọng tải lớn vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đi các tuyến vận tải biển xa; tăng cường hợp tác với các cơ quan quản lý cảng biển, hãng tàu biển nước ngoài để thu hút nguồn hàng thông qua Cảng biển Việt Nam;

+ Nghiên cứu, hình thành phát triển các kết nối cảng biển, hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa như: Nghiên cứu đầu tư khu bến cảng Liên Chiểu, Đà Nẵng phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng về nguồn vốn; Thực hiện các giải pháp thu hút, phân luồng hàng hóa để khai thác có hiệu quả khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải; nghiên cứu triển khai dự án đầu tư luồng Cái Mép - Thị Vải để các tàu trọng tải đến 160.000 tấn hành hải 24/24h vào khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải (đặc biệt là đoạn luồng từ phao số "0" đến bến cảng CMIT); đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) - Giai đoạn khởi động.

- Hàng không:

+ Sớm hoàn thành, trình Chính phủ và Quốc hội phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành;

+ Chuẩn bị dự án mở rộng Cảng hàng không quốc tế Nội Bài;

+ Xây dựng, phát triển các trung tâm logistics hàng không gắn liền với các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng;

+ Đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, phối hợp với Thành phố Hồ Chí Minh nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay;

+ Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường hàng không, hình thành và phát triển đội tàu bay chuyên vận chuyển hàng hóa, phục vụ hàng không chung, khuyến khích các nhà đầu tư phát triển cảng hàng không trung chuyển hàng hóa của khu vực (như tại Chu Lai) và có cơ chế để thu hút các hãng hàng không mở tuyến bay chở hàng đến các cảng này.

2. Bộ Công Thương:

- a) Tiếp tục chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện đồng bộ, quyết liệt các giải pháp, cơ chế, chính sách để thực hiện có hiệu lực, hiệu quả Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ;
- b) Tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành liên quan (Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư...) và các địa phương rà soát các quy hoạch, kế hoạch, bảo đảm tính đồng bộ và phù hợp với sự phát triển kinh tế xã hội chung;
- c) Tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành liên quan (đặc biệt là Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính...) hoàn thiện chính sách đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics;
- d) Tập trung cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử, kết hợp logistics với thương mại điện tử theo xu hướng phát triển hiện nay trên thế giới và khu vực. Thông qua các hoạt động nhằm nâng cao năng lực doanh nghiệp, khuyến khích, hướng dẫn doanh nghiệp trong một số ngành áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến trong quá trình sản xuất, kinh doanh, trong đó chú trọng triển khai các hoạt động logistics trên nền tảng công nghệ thông tin và các công nghệ mới trong logistics;
- đ) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, địa phương tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại I tại khu vực Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế (từ nay đến năm 2021); các trung tâm logistics loại II tại khu vực Lạng Sơn, Lào Cai, Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Cần Thơ nhằm kết nối các khu vực kinh tế trọng điểm của Việt Nam (đến năm 2023);
- e) Vận động thu hút đầu tư xây dựng trung tâm logistics để thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa Việt Nam với thị trường toàn cầu nhằm hình thành các trung tâm logistics ở nước ngoài làm đầu cầu, tập kết và phân phối hàng hóa Việt Nam đến các thị trường quốc tế. Trong đó đối với khu vực Đông Á: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc; châu Âu, Hà Lan, Bỉ, Italia, Nga; châu Mỹ: Hoa Kỳ, Panama, Braxin; Khu vực Nam Á, Tây Á và châu Phi: Ấn Độ, UAE, Nam Phi (từ nay đến 2025);
- g) Tiếp tục chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và địa phương có liên quan triển khai thực hiện Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics;

- h) Chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu quy hoạch phát triển các cụm công nghiệp bảo đảm tính gắn kết giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng sản phẩm, giúp cho các doanh nghiệp thuận lợi trong việc tiếp cận nguồn nguyên liệu đầu vào cũng như phân phối hàng hóa đầu ra để giảm chi phí vận tải và các chi phí logistics khác.

3. Bộ Kế hoạch và Đầu tư:

- a) Tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại I, đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế;
- b) Khuyến khích một số khu công nghiệp, khu chế xuất xây dựng hình mẫu khu công nghiệp dựa trên nền tảng logistics;
- c) Hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp dịch vụ logistics;
- d) Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics;
- đ) Ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics;
- e) Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính cân đối, bố trí nguồn vốn ngân sách để thực hiện các dự án giao thông kết nối đến các cảng biển, cảng thủy nội địa, ưu tiên các dự án cấp bách;
- g) Chủ trì phối hợp với các bộ, ngành có liên quan sớm ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics và hình thành bộ chỉ số đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh logistics phù hợp với chuẩn mực quốc tế.

4. Bộ Tài chính:

- a) Nghiên cứu xây dựng chính sách thuế, phí, giá dịch vụ để tạo điều kiện cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức;
- b) Đẩy mạnh áp dụng Cơ chế Một cửa Quốc gia, áp dụng Cơ chế Một cửa Quốc gia cho tất cả các thủ tục liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu, quá cảnh, người và phương tiện vận tải xuất nhập cảnh, quá cảnh.
5. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đẩy mạnh việc tạo thuận lợi và rút ngắn công đoạn kiểm tra chuyên ngành tại các cảng biển để giải phóng, thông quan hàng hóa nhanh; bố trí các cơ quan kiểm tra chuyên ngành kiểm dịch động vật, kiểm dịch thực vật thường trực tại các cảng Cái

Mép - Thị Vải.

6. Bộ Giáo dục và đào tạo phối hợp với các bộ, ngành có liên quan chỉ đạo các cơ sở giáo dục đại học triển khai đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, có trình độ cao đáp ứng nhu cầu thực tế hoạt động dịch vụ logistics tại Việt Nam và thế giới.
7. Bộ Thông tin và Truyền thông chỉ đạo các cơ quan thông tấn, báo chí có tôn chỉ, mục đích phù hợp đẩy mạnh công tác tuyên truyền đến các tổ chức, cá nhân về tầm quan trọng của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của đất nước.
8. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam chủ động thúc đẩy quan hệ hợp tác giữa Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam với các đối tác nước ngoài nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp thành viên tìm kiếm đối tác tiềm năng, mở rộng mạng lưới logistics; trao đổi thông tin, kinh nghiệm phát triển dịch vụ giữa các Phòng Thương mại, Công nghiệp.
9. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương:
 - a) Dành quỹ đất thích hợp để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cảng, cảng cạn, kết nối thuận tiện với mạng lưới giao thông quốc gia để từng bước tạo thành mạng lưới kết cấu hạ tầng logistics hiện đại;
 - b) Căn cứ định hướng phát triển và thực tế điều kiện tại địa phương, chủ động phối hợp với các bộ, ngành tổ chức kêu gọi đầu tư xây dựng, hoàn chỉnh hệ thống logistics trên địa bàn.
10. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, các Hiệp hội ngành hàng liên quan căn cứ quy định của pháp luật, chỉ đạo của các cấp có thẩm quyền và chức năng, nhiệm vụ để định hướng thay đổi hành vi trong thương mại quốc tế, gắn kết giữa doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, thay đổi điều kiện giao hàng "mua CIF, bán FOB", nâng cao ý thức của doanh nghiệp chủ hàng, tạo cơ sở cho doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia vào nhiều công đoạn trong chuỗi cung ứng với hàm lượng giá trị gia tăng ngày càng cao.
11. Các bộ, ngành, địa phương, Hiệp hội liên quan tiếp tục rà soát, thực hiện các nhiệm vụ cụ thể nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch hành

động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025.

12. Các doanh nghiệp logistics trong nước cần tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại theo xu hướng hình thành ngành logistics trong cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm giá, phí các dịch vụ,

Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, cơ quan, tổ chức có liên quan định kỳ tổ chức sơ kết đánh giá, báo cáo Thủ tướng Chính phủ tinh hình triển khai thực hiện Chỉ thị này.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, doanh nghiệp nêu trên có trách nhiệm tổ chức, triển khai thực hiện Chỉ thị này./.

THỦ TƯỚNG

(Đã ký)

Nguyễn Xuân Phúc

Số: 708/QĐ-BCT

Hà Nội, ngày 26 tháng 03 năm 2019

QUYẾT ĐỊNH

VỀ VIỆC PHÊ DUYỆT KẾ HOẠCH CẢI THIỆN CHỈ SỐ HIỆU QUẢ LOGISTICS CỦA VIỆT NAM

BỘ TRƯỞNG BỘ CÔNG THƯƠNG

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01 tháng 01 năm 2019 của Chính phủ về tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2019 và định hướng đến năm 2021;

Căn cứ Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025;

Căn cứ Nghị định số 98/2017/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương;

Căn cứ ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 1846/VPCP-KSTT ngày 06 tháng 3 năm 2019 về việc thực hiện nhiệm vụ cơ quan đầu mối theo dõi việc cải thiện chỉ số LPI;

Xét đề nghị của Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam với các nội dung chủ yếu sau:

I. MỤC TIÊU

Nâng cao thứ hạng của Việt Nam trong xếp hạng Chỉ số hiệu quả Logistics (gọi tắt là LPI) do Ngân hàng Thế giới (WB) công bố từ nay đến năm 2025 lên 5 - 10 bậc, đóng góp tích cực vào cải thiện môi trường kinh doanh, cắt giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ logistics của Việt Nam, nâng cao năng lực đổi mới sáng tạo,... góp phần thực hiện thắng lợi Nghị quyết của Chính phủ về phát triển kinh tế xã hội.

II. CÁC NHIỆM VỤ

1. Nhóm nhiệm vụ về nâng cấp hạ tầng

- Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng logistics: tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, các đối tác có công nghệ tiên tiến trong phát triển hạ tầng logistics.
- Thu hút đầu tư xây dựng các trung tâm logistics hàng không quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại, phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của doanh nghiệp trong nước và đóng vai trò đầu mối trung chuyển cho hàng hóa nước ngoài, đặc biệt là hàng hóa thương mại điện tử.
- Triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; cải tạo, nâng cấp đồng bộ các tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hạ Long; nghiên cứu phương án, lộ trình xây dựng tuyến đường sắt nối với Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện; kêu gọi đầu tư, nâng cao năng lực chứa và xếp dỡ các nhà ga đường sắt đầu mối về hàng hóa.
- Đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay.
- Thu hút nguồn lực đầu tư, cải tạo, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối và nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải.
- Đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) và các cụm cảng đã được quy hoạch tại các địa phương.
- Từng bước đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, tiến tới giải quyết dứt điểm các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính; xây dựng các cảng thủy nội địa có trang thiết bị hiện đại, đặc biệt tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và Đồng bằng Sông Hồng.
- Nghiên cứu phát triển hệ thống đường bộ kết nối đồng bộ với quy hoạch và quy mô phát triển của hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, ga đường sắt.
- Ban hành văn bản hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 để xác định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải

hàng hóa bằng xe ô tô theo yêu cầu tại khoản 3 điều 73 của Luật này.

- Quy hoạch hợp lý các địa điểm tập kết xe tải, container và kho bãi, trong đó có kho bãi của các doanh nghiệp bưu chính.

- Xây dựng hệ thống tiêu chí, chỉ tiêu phân hạng, ban hành tiêu chuẩn quốc gia về trung tâm logistics. Nghiên cứu, đề xuất một số cơ chế, chính sách hỗ trợ, phát triển các trung tâm logistics trong quá trình từ đầu tư xây dựng đến vận hành.

- Quy hoạch và triển khai xây dựng hệ thống kho bãi, trung tâm logistics phục vụ nông nghiệp tại các vùng sản xuất nông nghiệp hàng hóa quy mô lớn và kết nối từ các vùng này đến trung tâm logistics và cảng biển, cảng hàng không.

- Xem xét chuyển đổi các khu, cụm công nghiệp vừa và nhỏ trong đô thị hoặc đất nông nghiệp thành cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động logistics phù hợp với đặc điểm, tình hình của địa phương.

- Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách về đất đai, thủ tục đầu tư để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng logistics.

2. Nhóm nhiệm vụ về cải thiện khả năng giao hàng

- Rà soát, hoàn thiện chính sách và quy định về quá cảnh, trung chuyển hàng hóa nước ngoài qua Việt Nam theo hướng thông thoáng, thuận tiện và phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam để khai thác lợi thế địa lý kinh tế trong cung ứng dịch vụ logistics.

- Hỗ trợ, tăng cường phổ biến pháp luật nhằm nâng cao nhận thức và kiến thức cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ bưu chính về logistics, thương mại điện tử và ứng dụng công nghệ trong bưu chính, qua đó nâng cao năng lực, đáp ứng tốt nhu cầu chuyển phát, đặc biệt là đối với hàng hóa thương mại điện tử.

- Nghiên cứu, phát triển các mô hình e-logistics nhằm cải thiện khả năng giao hàng xuyên suốt, đặc biệt đối với thương mại điện tử trong nước và thương mại điện tử xuyên biên giới.

- Bố trí thời gian làm việc hợp lý tại các cơ quan cảng vụ, hải quan để hỗ trợ doanh nghiệp nhanh chóng thông quan, giải phóng hàng hóa.

- Triển khai Lệnh giao hàng điện tử (electronic Delivery Order), Phiếu xuất nhập kho điện tử trong hoạt động của tất cả các cảng biển, sân bay, trung

tâm logistics.

3. Nhóm nhiệm vụ về nâng cao năng lực và chất lượng cung cấp dịch vụ logistics

- Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics, tăng cường hợp tác quốc tế về logistics để phát triển dịch vụ logistics xuyên biên giới, trước hết là thị trường các nước láng giềng và ASEAN.

- Đăng cai tổ chức các sự kiện, triển lãm về logistics tại Việt Nam, trước hết là Đại hội FIATA. Hỗ trợ và tạo điều kiện cho doanh nghiệp tham gia các sự kiện, triển lãm về logistics ở trong nước và nước ngoài.

- Hỗ trợ doanh nghiệp mở văn phòng đại diện, đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ logistics.

- Hỗ trợ khởi nghiệp đổi mới với các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các doanh nghiệp nghiên cứu, phát triển công nghệ ứng dụng cho hoạt động logistics.

- Xây dựng bộ chỉ số cạnh tranh về logistics cấp vùng.

- Đưa nội dung về logistics vào Điều tra Chỉ số Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) hàng năm; tổng hợp những bất cập, vướng mắc của pháp luật về logistics mà doanh nghiệp kiến nghị và phản ánh tới cơ quan quản lý nhà nước.

- Hỗ trợ cung cấp thông tin thị trường cho các doanh nghiệp logistics.

4. Nhóm nhiệm vụ về ứng dụng công nghệ, tối ưu khả năng truy xuất

- Cập nhật, theo dõi các chỉ số liên quan tới công nghệ, sáng tạo nhằm nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics, định hướng và khuyến khích doanh nghiệp chú trọng đổi mới, nâng cao năng lực công nghệ, sáng tạo, áp dụng công nghệ mới nhằm thích ứng với nền sản xuất trong chuỗi giá trị toàn cầu.

- Hỗ trợ nghiên cứu, phát triển và ứng dụng các công nghệ mới, tiên tiến trong hoạt động logistics để đón đầu các xu thế mới của thị trường logistics quốc tế (ví dụ blockchain, thiết bị giao hàng tự hành, phương tiện vận tải giao hàng phù hợp với giao thông đô thị...), hướng tới phát triển logistics xanh, logistics thông minh.

- Xây dựng và hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động của các sàn

giao dịch vận tải và các hình thức ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics, đổi mới phương thức quản lý để tạo điều kiện cho các hình thức này phát triển.

- Xây dựng, hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về truy xuất nguồn gốc và tài liệu hướng dẫn áp dụng; xây dựng, triển khai, ứng dụng hệ thống truy xuất nguồn gốc thống nhất trong cả nước.

- Thúc đẩy ứng dụng công nghệ nhằm đảm bảo khả năng truy xuất và giám sát hàng hóa trong toàn bộ quá trình cung ứng.

5. Nhóm nhiệm vụ về rút ngắn thời gian và giảm chi phí

- Rà soát, đề xuất bãi bỏ, đơn giản hóa các điều kiện đầu tư, điều kiện kinh doanh bất hợp lý.

- Đẩy mạnh cải cách hành chính; nâng cao trách nhiệm người đứng đầu, tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính; xây dựng và phát triển đội ngũ công chức có đủ năng lực, phẩm chất, tinh thần hỗ trợ doanh nghiệp; chấm dứt tình trạng những nhiễu, cục bộ, gây tổn kém và tạo ra những chi phí không chính thức cho doanh nghiệp. Kiên quyết đưa ra khỏi ngành những công chức đòi hỏi doanh nghiệp phải chi các khoản tiền ngoài quy định.

- Hạn chế ban hành, đồng thời rà soát, cắt giảm các khoản phí, lệ phí về sử dụng hạ tầng làm ảnh hưởng đến lưu chuyển hàng hóa trong nước, xuất nhập khẩu của đa số doanh nghiệp.

- Làm việc với các hãng tàu nước ngoài để đảm bảo mức phí dịch vụ tại cảng ở mức hợp lý.

- Rà soát, kiểm tra các dự án BOT, đảm bảo mức thu phí không quá cao, không tạo gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp khi sử dụng hạ tầng BOT.

- Đẩy mạnh áp dụng thanh toán trực tuyến trong các dịch vụ công trực tuyến. Áp dụng 100% thanh toán trực tuyến trong thu phí kiểm tra chuyên ngành trong lĩnh vực công thương, nông nghiệp, y tế.

- Chuyển toàn bộ việc thu phí cầu đường bộ sang thanh toán tự động, trực tuyến qua ngân hàng.

6. Nhóm nhiệm vụ về nâng cao hiệu quả thông quan

- Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia, tăng số lượng các dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 tham gia Cơ chế này.
- Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa ASEAN và kết nối chính thức với các đối tác thương mại ngoài ASEAN.
- Đẩy mạnh cải cách kiểm tra chuyên ngành hàng hóa xuất nhập khẩu theo hướng bãi bỏ, đơn giản hóa các thủ tục không cần thiết, thực hiện đánh giá rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm; có cơ chế phối hợp, công nhận chứng nhận về chất lượng, kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa giữa các nước có hiệp định thương mại với Việt Nam.
- Triển khai việc tự động hóa thủ tục giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu tại tất cả các cửa khẩu đường không, đường biển trên toàn quốc.
- Ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm soát thời gian thông quan. Công khai thông tin về thời gian tiếp nhận, thực hiện thủ tục thông quan của từng Bộ, ngành liên quan theo thời gian thực trên Cổng thông tin một cửa quốc gia.

7. Nhóm nhiệm vụ bổ trợ

- Phối hợp với Ngân hàng Thế giới để cung cấp, cập nhật thông tin, số liệu đầy đủ, kịp thời nhằm đánh giá, xếp hạng LPI của Việt Nam một cách khách quan, chính xác.
- Rà soát mã ngành đào tạo logistics để phản ánh đúng bản chất dịch vụ logistics, tạo điều kiện cho các trường mở ngành, phân ngành đào tạo về logistics.
- Thúc đẩy đào tạo liên thông, công nhận tín chỉ, đào tạo cấp văn bằng quốc tế về logistics.
- Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics như đào tạo trực tuyến (e-learning), đào tạo tại trường lớp kết hợp với đào tạo thực tế, đào tạo tại chỗ tại các doanh nghiệp.
- Hỗ trợ đầu tư cơ sở hạ tầng cho đào tạo ngành logistics (phòng mô phỏng hoạt động logistics, trung tâm ứng dụng CNTT xử lý và điều phối các hoạt động logistics...).
- Xây dựng dự báo về nhu cầu đào tạo và chính sách hỗ trợ, ưu tiên về phát triển nguồn nhân lực trình độ chất lượng cao đối với ngành logistics.

III. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Cục Xuất nhập khẩu:

- a) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương triển khai, đôn đốc, kiểm tra, giám sát thực hiện Kế hoạch này.
 - b) Tổng hợp, đánh giá tình hình thực hiện hàng năm cùng với việc báo cáo tình hình thực hiện Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017.
2. Kinh phí thực hiện Kế hoạch này được huy động từ các nguồn: vốn ngân sách nhà nước, vốn doanh nghiệp, vốn vay từ các tổ chức tín dụng, tài trợ quốc tế và nguồn vốn huy động hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.
3. Kiến nghị các Bộ, ngành xây dựng kế hoạch cụ thể của đơn vị, địa phương, bố trí ngân sách và huy động các nguồn vốn hợp pháp khác theo phân cấp và quy định của pháp luật hiện hành để triển khai các nhiệm vụ nêu tại Phụ lục của Kế hoạch này, có báo cáo hàng quý gửi về Bộ Công Thương tổng hợp.

Điều 2. Điều khoản thi hành

1. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.
2. Chánh Văn phòng Bộ, Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Thủ trưởng các đơn vị thuộc Bộ, các tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

BỘ TRƯỞNG

(Đã ký)

Trần Tuấn Anh

PHỤ LỤC:
PHÂN CÔNG CÁC NHIỆM VỤ THEO CƠ QUAN CHỦ TRÌ

*(Kèm theo Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26 tháng 3 năm 2019
 của Bộ trưởng Bộ Công Thương)*

STT	Nhiệm vụ	Cơ quan phối hợp	Thời gian hoàn thành
	Bộ Công Thương		
1.	Xây dựng hệ thống tiêu chí, chỉ tiêu phân hạng, ban hành tiêu chuẩn quốc gia về trung tâm logistics. Nghiên cứu, đề xuất một số cơ chế, chính sách hỗ trợ, phát triển các trung tâm logistics trong quá trình từ đầu tư xây dựng đến vận hành	Bộ Khoa học và Công nghệ	2021
2.	Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics, tăng cường hợp tác quốc tế về logistics để phát triển dịch vụ logistics xuyên biên giới, trước hết là thị trường các nước láng giềng và ASEAN	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
3.	Nghiên cứu, phát triển các mô hình e-logistics nhằm cải thiện khả năng giao hàng xuyên suốt, đặc biệt đối với thương mại điện tử trong nước và thương mại điện tử xuyên biên giới	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2025
4.	Phối hợp với Ngân hàng Thế giới để cung cấp, cập nhật thông tin, số liệu đầy đủ, kịp thời nhằm đánh giá, xếp hạng LPI của Việt Nam một cách khách quan, chính xác	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
5.	Hỗ trợ cung cấp thông tin thị trường cho các doanh nghiệp logistics	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm

	Bộ Tài chính		
6.	Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia, tăng số lượng các dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 tham gia Cơ chế này	Các Bộ ngành	Hàng năm
7.	Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa ASEAN và kết nối chính thức với các đối tác thương mại ngoài ASEAN	Các Bộ ngành	Hàng năm
8.	Đẩy mạnh cải cách kiểm tra chuyên ngành hàng hóa xuất nhập khẩu theo hướng bãi bỏ, đơn giản hóa các thủ tục không cần thiết, thực hiện đánh giá rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm; có cơ chế phối hợp, công nhận chứng nhận về chất lượng, kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa giữa các nước có hiệp định thương mại với Việt Nam	Các Bộ ngành	Hàng năm
9.	Rà soát, hoàn thiện chính sách và quy định về quá cảnh, trung chuyển hàng hóa nước ngoài qua Việt Nam theo hướng thông thoáng, thuận tiện và phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam để khai thác lợi thế địa lý kinh tế trong cung ứng dịch vụ logistics	Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải	2021
10.	Ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm soát thời gian thông quan. Công khai thông tin về thời gian tiếp nhận, thực hiện thủ tục thông quan của từng Bộ, ngành liên quan theo thời gian thực trên Cổng thông tin một cửa quốc gia	Các Bộ ngành	2021
11.	Bố trí thời gian làm việc hợp lý tại các cơ quan cảng vụ, hải quan để hỗ trợ doanh nghiệp nhanh chóng thông quan, giải phóng hàng hóa	Bộ Giao thông vận tải	2020
12.	Triển khai việc tự động hóa thủ tục giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu tại tất cả các cửa khẩu đường không, đường biển trên toàn quốc	Bộ Giao thông vận tải	2022

13.	Đẩy mạnh áp dụng thanh toán trực tuyến trong các dịch vụ công trực tuyến. Áp dụng 100% thanh toán trực tuyến trong thu phí kiểm tra chuyên ngành trong lĩnh vực công thương, nông nghiệp, y tế	Ngân hàng Nhà nước, Bộ Công Thương, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Y tế	2020
Bộ Giao thông vận tải			
14.	Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng logistics; tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, các đối tác có công nghệ tiên tiến trong phát triển hạ tầng logistics.	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính	Hàng năm
15.	Thu hút đầu tư xây dựng các trung tâm logistics hàng không quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại, phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của doanh nghiệp trong nước và đóng vai trò đầu mối trung chuyển cho hàng hóa nước ngoài, đặc biệt là hàng hóa thương mại điện tử	Bộ Công Thương	2025
16.	Triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; cải tạo, nâng cấp đồng bộ các tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hạ Long; nghiên cứu phương án, lộ trình xây dựng tuyến đường sắt nối với Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện; kêu gọi đầu tư, nâng cao năng lực chứa và xếp dỡ các nhà ga đường sắt đầu mối về hàng hóa	Các địa phương	Hàng năm
17.	Đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay	Thành phố Hồ Chí Minh	2025

18.	Thu hút nguồn lực đầu tư, cải tạo, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối và nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải	Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	2025
19.	Đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) và các cụm cảng đã được quy hoạch tại các địa phương	Thành phố Hải Phòng	2025
20.	Từng bước đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, tiến tới giải quyết dứt điểm các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính; xây dựng các cảng thủy nội địa có trang thiết bị hiện đại, đặc biệt tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và Đồng bằng Sông Hồng	Các địa phương	2025
21.	Nghiên cứu phát triển hệ thống đường bộ kết nối đồng bộ với quy hoạch và quy mô phát triển của hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, ga đường sắt	Các địa phương	2025
22.	Ban hành văn bản hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 để xác định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô theo yêu cầu tại khoản 3 điều 73 của Luật này	Bộ Tư pháp	2020
23.	Xây dựng và hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động của các sàn giao dịch vận tải và các hình thức ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics, đổi mới phương thức quản lý để tạo điều kiện cho các hình thức này phát triển	Bộ Tư pháp, Bộ Khoa học và Công nghệ	2020
24.	Rà soát, kiểm tra các dự án BOT, đảm bảo mức thu phí không quá cao, không tạo gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp khi sử dụng hạ tầng BOT	Các địa phương	2021

25.	Làm việc với các hãng tàu nước ngoài để đảm bảo mức phí dịch vụ tại cảng ở mức hợp lý	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2021
26.	Triển khai Lệnh giao hàng điện tử (electronic Delivery Order), Phiếu xuất nhập kho điện tử trong hoạt động của tất cả các cảng biển, sân bay, trung tâm logistics	Bộ Tài chính, Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2022
27.	Chuyển toàn bộ việc thu phí cầu đường bộ sang thanh toán tự động, trực tuyến qua ngân hàng	Ngân hàng Nhà nước	2021
Bộ Khoa học và Công nghệ			
	Cập nhật, theo dõi các chỉ số liên quan tới công nghệ, sáng tạo nhằm nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics, định hướng và khuyến khích doanh nghiệp chú trọng đổi mới, nâng cao năng lực công nghệ, sáng tạo, áp dụng công nghệ mới nhằm thích ứng với nền sản xuất trong chuỗi giá trị toàn cầu	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
29.	Hỗ trợ nghiên cứu, phát triển và ứng dụng các công nghệ mới, tiên tiến trong hoạt động logistics để đón đầu các xu thế mới của thị trường logistics quốc tế (ví dụ blockchain, thiết bị giao hàng tự hành, phương tiện vận tải giao hàng phù hợp với giao thông đô thị...), hướng tới phát triển logistics xanh, logistics thông minh	Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
30.	Xây dựng, hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về truy xuất nguồn gốc và tài liệu hướng dẫn áp dụng; xây dựng, triển khai, ứng dụng hệ thống truy xuất nguồn gốc thống nhất trong cả nước.	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm

31.	Thúc đẩy ứng dụng công nghệ nhằm đảm bảo khả năng truy xuất và giám sát hàng hóa trong toàn bộ quá trình cung ứng	Bộ Tài chính, Bộ Công Thương	Hàng năm
32.	Hỗ trợ khởi nghiệp đổi mới với các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các doanh nghiệp nghiên cứu, phát triển công nghệ ứng dụng cho hoạt động logistics	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
Bộ Kế hoạch và Đầu tư			
33.	Rà soát, đề xuất bãi bỏ, đơn giản hóa các điều kiện đầu tư, điều kiện kinh doanh bất hợp lý	Các Bộ ngành	Hàng năm
34.	Hỗ trợ doanh nghiệp mở văn phòng đại diện, đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ logistics	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội			
35.	Rà soát mã ngành đào tạo logistics để phản ánh đúng bản chất dịch vụ logistics, tạo điều kiện cho các trường mở ngành, phân ngành đào tạo về logistics	--	2020
36.	Thúc đẩy đào tạo liên thông, công nhận tín chỉ, đào tạo cấp văn bằng quốc tế về logistics	--	Hàng năm
37.	Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics như đào tạo trực tuyến (e-learning), đào tạo tại trường lớp kết hợp với đào tạo thực tế, đào tạo tại chỗ tại các doanh nghiệp	--	Hàng năm
38.	Hỗ trợ đầu tư cơ sở hạ tầng cho đào tạo ngành logistics (phòng mô phỏng hoạt động logistics, trung tâm ứng dụng CNTT xử lý và điều phối các hoạt động logistics...)	--	Hàng năm

	Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn		
39.	Quy hoạch và triển khai xây dựng hệ thống kho bãi, trung tâm logistics phục vụ nông nghiệp tại các vùng sản xuất nông nghiệp hàng hóa quy mô lớn và kết nối từ các vùng này đến trung tâm logistics và cảng biển, cảng hàng không	Bộ Công Thương	Hàng năm
	Bộ Thông tin - Truyền thông		
40.	Hỗ trợ, tăng cường phổ biến pháp luật nhằm nâng cao nhận thức và kiến thức cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ bưu chính về logistics, thương mại điện tử và ứng dụng công nghệ trong bưu chính, qua đó nâng cao năng lực, đáp ứng tốt nhu cầu chuyển phát, đặc biệt là đối với hàng hóa thương mại điện tử	Bộ Công Thương	Hàng năm
	Bộ Tài nguyên và Môi trường		
41.	Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách về đất đai, thủ tục đầu tư để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng logistics	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	Hàng năm
	Bộ Nội vụ		
42.	Đẩy mạnh cải cách hành chính; nâng cao trách nhiệm người đứng đầu, tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính; xây dựng và phát triển đội ngũ công chức có đủ năng lực, phẩm chất, tinh thần hỗ trợ doanh nghiệp; chấm dứt tình trạng nhũng nhiễu, cục bộ, gây tổn kém và tạo ra những chi phí không chính thức cho doanh nghiệp. Kiên quyết đưa ra khỏi ngành những công chức đòi hỏi doanh nghiệp phải chi các khoản tiền ngoài quy định	Các Bộ ngành, các địa phương	Hàng năm

	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam		
43.	Đưa nội dung về logistics vào Điều tra Chỉ số Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) hàng năm; tổng hợp những bất cập, vướng mắc của pháp luật về logistics mà doanh nghiệp kiến nghị và phản ánh tới cơ quan quản lý nhà nước	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công Thương	2020
Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam			
44.	Xây dựng bộ chỉ số cạnh tranh về logistics cấp vùng	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	2020
45.	Xây dựng dự báo về nhu cầu đào tạo và chính sách hỗ trợ, ưu tiên về phát triển nguồn nhân lực trình độ chất lượng cao đối với ngành logistics	Bộ Giáo dục và Đào tạo	2021
46.	Đăng cai tổ chức các sự kiện, triển lãm về logistics tại Việt Nam, trước hết là Đại hội FIATA. Hỗ trợ và tạo điều kiện cho doanh nghiệp tham gia các sự kiện, triển lãm về logistics ở trong nước và nước ngoài	Bộ Công Thương	2022
Các địa phương			
47.	Quy hoạch hợp lý các địa điểm tập kết xe tải, container và kho bãi, trong đó có kho bãi của các doanh nghiệp bưu chính	Bộ Giao thông vận tải	2022
48.	Xem xét chuyển đổi các khu, cụm công nghiệp vừa và nhỏ trong đô thị hoặc đất nông nghiệp thành cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động logistics phù hợp với đặc điểm, tình hình của địa phương	Bộ Tài nguyên và Môi trường	Hàng năm
49.	Hạn chế ban hành, đồng thời rà soát, cắt giảm các khoản phí, lệ phí về sử dụng hạ tầng làm ảnh hưởng đến lưu chuyển hàng hóa trong nước, xuất nhập khẩu của đa số doanh nghiệp	Bộ Tài chính	Hàng năm

HỎI ĐÁP VỀ **LOGISTICS**

(In lần thứ năm, có chỉnh lý và bổ sung)

Chủ trách nhiệm xuất bản: **Nguyễn Minh Huệ**, Giám đốc - Tổng Biên tập

Biên tập: **Đồng Thị Thu Thủy**

Trình bày và thiết kế bìa: **Vương Nguyễn**

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

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

Điện thoại: (024) 3934 1562 | Fax: (024) 3938 7164

Web: nhaxuatbancongthuong.com.vn

E-mail: nxbct@moit.gov.vn

Số lượng in 1.400 cuốn. Khoảng: 14,5cm x 20,5cm. Tại Công ty Cổ phần In Hà Nội

Đăng ký kế hoạch xuất bản số: 533-2020/CXBIPH/02-17/CT

Quyết định xuất bản số: 32A/QĐ-NXBCT

Mã số ISBN: 978-604-9913-39-6

In xong và nộp lưu chiểu Quý II năm 2020

TRẦN THANH HẢI

HỎI ĐÁP VỀ LOGISTICS



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội
Điện thoại: (024) 3934 1562 | Fax: (024) 3938 7164
Website: <http://nhaxuatbancongthuong.com.vn>
E-mail: nxbct@moit.gov.vn

ISBN: 978-604-9913-39-6

9 7860499 13396
Giá: 120.000đ