

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2023

CHUYỂN ĐỔI SỐ TRONG LOGISTICS



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG



BỘ CÔNG THƯƠNG

**BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2023**

CHUYỂN ĐỔI SỐ TRONG LOGISTICS



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG



MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU	7
DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT	10
CHƯƠNG I. MÔI TRƯỜNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS	11
1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2023	12
1.1.1. Kinh tế thế giới	12
1.1.2. Kinh tế Việt Nam	21
1.2. Logistics thế giới năm 2023 và một số mô hình quốc gia phát triển	29
1.2.1. Chỉ số LPI 2023	29
1.2.2. Thị trường logistics thế giới	31
1.2.3. Một số mô hình quốc gia phát triển logistics thành công	33
1.3. Chính sách mới về logistics	36
CHƯƠNG II. HẠ TẦNG LOGISTICS	39
2.1. Tình hình đầu tư phát triển hạ tầng logistics ở Việt Nam	40
2.1.1. Đường bộ	41
2.1.2. Đường sắt	43
2.1.3. Đường thủy nội địa	45
2.1.4. Đường biển	47
2.1.5. Đường hàng không	50
2.2. Tình hình phát triển hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics	52
2.2.1. Hệ thống cảng cạn	53
2.2.2. Trung tâm logistics	54
CHƯƠNG III. DỊCH VỤ LOGISTICS	57
3.1. Dịch vụ vận tải	58
3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải	58
3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ	59
3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt	61

3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển	63
3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa	64
3.1.6. Dịch vụ vận tải đường hàng không	65
3.1.7. Dịch vụ vận tải đa phương thức	66
3.2. Dịch vụ kho bãi	66
3.2.1. Dịch vụ kho bãi	66
3.2.2. Dịch vụ hoàn tất đơn hàng	68
3.3. Dịch vụ giao nhận	69
3.3.1. Dịch vụ giao nhận	69
3.3.2. Dịch vụ giao hàng chặng cuối	70
3.4. Dịch vụ khác	71
3.4.1. Dịch vụ trung chuyển, quá cảnh	71
3.4.2. Dịch vụ phụ trợ	72
3.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics	73
3.5.1. Tình hình phát triển của doanh nghiệp dịch vụ logistics năm 2023	73
3.5.2. Những thay đổi về năng lực cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp dịch vụ logistics	75
3.5.3. Xếp hạng doanh nghiệp dịch vụ logistics	75
3.5.4. Nâng cao năng lực cạnh tranh doanh nghiệp dịch vụ logistics	76
CHƯƠNG IV. LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI	77
4.1. Tình hình phát triển doanh nghiệp sản xuất, thương mại năm 2023	78
4.1.1. Tăng trưởng và biến động về số lượng doanh nghiệp trong các ngành nghề, lĩnh vực sản xuất kinh doanh	78
4.1.2. Một số xu hướng chuyển dịch của doanh nghiệp sản xuất và thương mại trong các ngành nghề và lĩnh vực kinh doanh	80
4.2. Khảo sát về logistics tại doanh nghiệp sản xuất, thương mại năm 2023	84
4.2.1. Thực hiện chức năng logistics trong doanh nghiệp sản xuất, thương mại	84
4.2.2. Mối quan hệ giữa các doanh nghiệp sản xuất, thương mại với các đơn vị cung cấp dịch vụ logistics	86
4.2.3. Ứng dụng công nghệ thông tin, xanh hóa hoạt động logistics của các doanh nghiệp sản xuất, thương mại	89
4.2.4. Chi phí logistics trong các doanh nghiệp sản xuất, thương mại	91

CHƯƠNG V. CÁC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN ĐẾN LOGISTICS	93
5.1. Phát triển nhân lực logistics	94
5.1.1. Đặc điểm nhân lực tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics	94
5.1.2. Đào tạo nhân lực logistics	96
5.2. Tuyên truyền, phổ biến, xúc tiến và hợp tác quốc tế về logistics	100
5.2.1. Hội nghị, hội thảo, toạ đàm về logistics	100
5.2.2. Hoạt động xúc tiến và hợp tác quốc tế về logistics	103
5.3. Thu hút đầu tư và đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực logistics	105
5.3.1. Thu hút đầu tư nước ngoài vào Việt Nam trong lĩnh vực logistics	105
5.3.2. Đầu tư ra nước ngoài của doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	108
5.4. Các hoạt động khác về logistics	109
5.4.1. Tiêu chuẩn, quy chuẩn trong lĩnh vực logistics	109
5.4.2. Thống kê về logistics	111
CHƯƠNG VI. PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở ĐỊA PHƯƠNG	113
6.1. Tình hình và chính sách phát triển logistics ở địa phương năm 2023	114
6.1.1. Định hướng chính sách chung về phát triển logistics và tình hình thực hiện Quyết định 221/QĐ-TTg tại các địa phương năm 2023	114
6.1.2. Đánh giá chung	117
6.2. Chỉ số năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh	119
6.2.1. Giới thiệu về Báo cáo chỉ số năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh	119
6.2.2. Kết quả xếp hạng chỉ số LCI năm 2022	121
6.3. Kết quả khảo sát logistics khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long năm 2023	123
6.3.1. Đánh giá về thực trạng và triển vọng logistics khu vực ĐBSCL	123
6.3.2. Nghiên cứu điển hình tại một số địa phương được khảo sát năm 2023	126
CHƯƠNG VII. CHUYỂN ĐỔI SỐ TRONG LOGISTICS	141
7.1. Khái quát về chuyển đổi số trong logistics	142
7.1.1. Khái niệm và tầm quan trọng của chuyển đổi số trong logistics	142
7.1.2. Thước đo mức độ trưởng thành số và lộ trình chuyển đổi số	144
7.1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến chuyển đổi số trong logistics	145
7.1.4. Một số công nghệ và ứng dụng chuyển đổi số quan trọng trong logistics hiện nay	148

7.2. Kinh nghiệm quốc tế về chuyển đổi số trong logistics	150
7.2.1. Hoa Kỳ	150
7.2.2. Trung Quốc	151
7.2.3. Singapore	151
7.2.4. Ấn Độ	153
7.3. Thực trạng chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam	153
7.3.1. Quy định và chính sách	153
7.3.2. Thực trạng chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam hiện nay	154
7.3.3. Nguồn cung cấp các giải pháp chuyển đổi số cho logistics	165
7.4. Giải pháp đẩy mạnh chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam	168
7.4.1. Giải pháp vĩ mô	168
7.4.2. Giải pháp vi mô	170
KẾT LUẬN	175
PHỤ LỤC	177
DANH MỤC BẢNG	179
DANH MỤC HÌNH	180
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	183

BÁO CÁO

LOGISTICS VIỆT NAM

2023



LỜI NÓI ĐẦU

T_hực hiện Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 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 và Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200, bắt đầu từ năm 2017, Bộ Công Thương phối hợp cùng các chuyên gia logistics xây dựng Báo cáo Logistics Việt Nam thường niên nhằm rà soát, đánh giá, cung cấp thông tin về tình hình, triển vọng logistics Việt Nam và quốc tế và các quy định chính sách liên quan... góp phần phục vụ công tác quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất, kinh doanh, đầu tư của các doanh nghiệp, công tác nghiên cứu khoa học và truyền thông trong lĩnh vực logistics.

Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 được ban hành trong bối cảnh cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ 4 đã và đang tạo ra những biến đổi trong nhiều ngành, nhiều lĩnh vực khác nhau. Những đột phá về trí tuệ nhân tạo và khoa học máy tính đang thay đổi cách con người tương tác với thế giới và mở ra cơ hội cho các doanh nghiệp thực hiện tối ưu hóa quy trình, tăng hiệu suất, giảm chi phí. Ngành logistics cũng không nằm ngoài xu hướng đó. Chuyển đổi số trong logistics giúp giảm chi phí logistics, nâng cao chất lượng dịch vụ và trải nghiệm khách hàng, tăng tính liên kết trong nội bộ tổ chức và giữa các bên trong chuỗi cung ứng, từ đó cải thiện hiệu suất, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp nói riêng, của ngành dịch vụ logistics và toàn bộ nền kinh tế nói chung. Ở góc độ quản lý nhà nước, khi các dữ liệu của ngành logistics được tập hợp đầy đủ và cập nhật theo thời gian thực cũng giúp các quyết sách về quy hoạch, cơ chế, chính sách sẽ có thêm căn cứ định lượng hợp lý và chuẩn xác hơn.

Xuất phát từ những lợi ích mang lại từ chuyển đổi số trong logistics, Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 03/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 đã xác định logistics là một trong tám lĩnh vực cần ưu tiên chuyển đổi số.

Mặc dù lợi ích mang lại từ chuyển đổi số là rất rõ ràng, quá trình chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam vẫn còn nhiều khó khăn cả ở cấp độ vĩ mô và vi mô, cả ở các cơ quan quản lý nhà nước, địa phương và doanh nghiệp. Để đánh giá, cung cấp thông tin tổng quan về thực trạng chuyển đổi số, những khó khăn, vướng mắc cũng như các giải pháp đẩy mạnh chuyển đổi số trong logistics ở nước ta hiện nay, Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 tập trung vào chủ đề "Chuyển đổi số trong logistics".

Tiếp thu ý kiến của các chuyên gia từ Báo cáo Logistics những năm trước đây và trên tinh thần liên tục đổi mới, bám sát những xu hướng và biến động thực tiễn trên thị trường trong nước và quốc tế, Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 được kết cấu theo 7 chương, trong đó có một chương chuyên đề. Cụ thể như sau:

- (i) Môi trường kinh doanh dịch vụ logistics;
- (ii) Hạ tầng logistics;
- (iii) Dịch vụ logistics;
- (iv) Logistics tại doanh nghiệp sản xuất và thương mại;
- (v) Các hoạt động liên quan đến logistics;
- (vi) Phát triển logistics ở địa phương;
- (vii) Chuyên đề: Chuyển đổi số trong logistics.

Báo cáo được xây dựng với sự tham gia của Ban Biên tập gồm các chuyên gia đến từ các Bộ, ngành, Hiệp hội, các tổ chức đào tạo và nghiên cứu... trên cơ sở hệ thống thông tin và dữ liệu đáng tin cậy, cập nhật từ các nguồn thông tin chính thống và kết quả khảo sát thực tế do Ban Biên tập tiến hành.

Ban Biên tập hy vọng Báo cáo sẽ đáp ứng được cơ bản các nhu cầu về thông tin, số liệu và định hướng của độc giả và mong nhận được các ý kiến góp ý để hoàn thiện. Mọi vấn đề cần trao đổi, xin vui lòng liên hệ với Ban Biên tập theo địa chỉ:

Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương
54 Hai Bà Trưng, Hà Nội
Email: cucxnk@moit.gov.vn
Website: www.logistics.gov.vn

**DANH SÁCH THÀNH VIÊN
BAN BIÊN TẬP BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2023**

*(kèm theo Quyết định số 319/QĐ-BCT ngày 20 tháng 02 năm 2023
của Bộ trưởng Bộ Công Thương)*

1. ThS. Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương (Trưởng Ban Biên tập)
2. TS. Phạm Hoài Chung, Phó Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải, Bộ Giao thông vận tải (Chương II)
3. TS. Đinh Thị Bảo Linh, Phó Giám đốc Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương (Chương VI)
4. ThS. Đào Trọng Khoa, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (Chương III)
5. NCS.ThS. Cao Cẩm Linh, Trưởng Ban Nghiên cứu, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (Chương VII)
6. TS. Đinh Lê Hải Hà, Phó Viện trưởng Viện Thương mại và Kinh tế quốc tế, Trường đại học Kinh tế quốc dân (Chương I)
7. TS. Nguyễn Thị Vân Hà, Phó Trưởng khoa, Khoa Đào tạo quốc tế, Trường đại học Giao thông vận tải (Chương IV)
8. TS. Trần Thị Thu Hương, Trưởng Bộ môn Logistics và Chuỗi cung ứng, Khoa Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường đại học Thương mại (Chương V)
9. ThS. Nguyễn Hoài Chung, Ban Nghiên cứu Đào tạo, Hiệp hội Logistics Thành phố Hồ Chí Minh (Chương VII)
10. CN. Đặng Hồng Nhung, Chuyên viên, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương (Báo cáo tổng hợp)

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT**TIẾNG VIỆT**

CDS	Chuyển đổi số
CHK	Cảng hàng không
CNTT	Công nghệ thông tin
CNXD	Công nghiệp xây dựng
DN	Doanh nghiệp
DV	Dịch vụ
ĐBSCL	Đồng bằng Sông Cửu Long
GTVT	Giao thông vận tải
KCN	Khu công nghiệp
NLTS	Nông, lâm, thủy sản
TCVN	Tiêu chuẩn Việt Nam
TP.	Thành phố
UBND	Ủy ban nhân dân

TIẾNG ANH

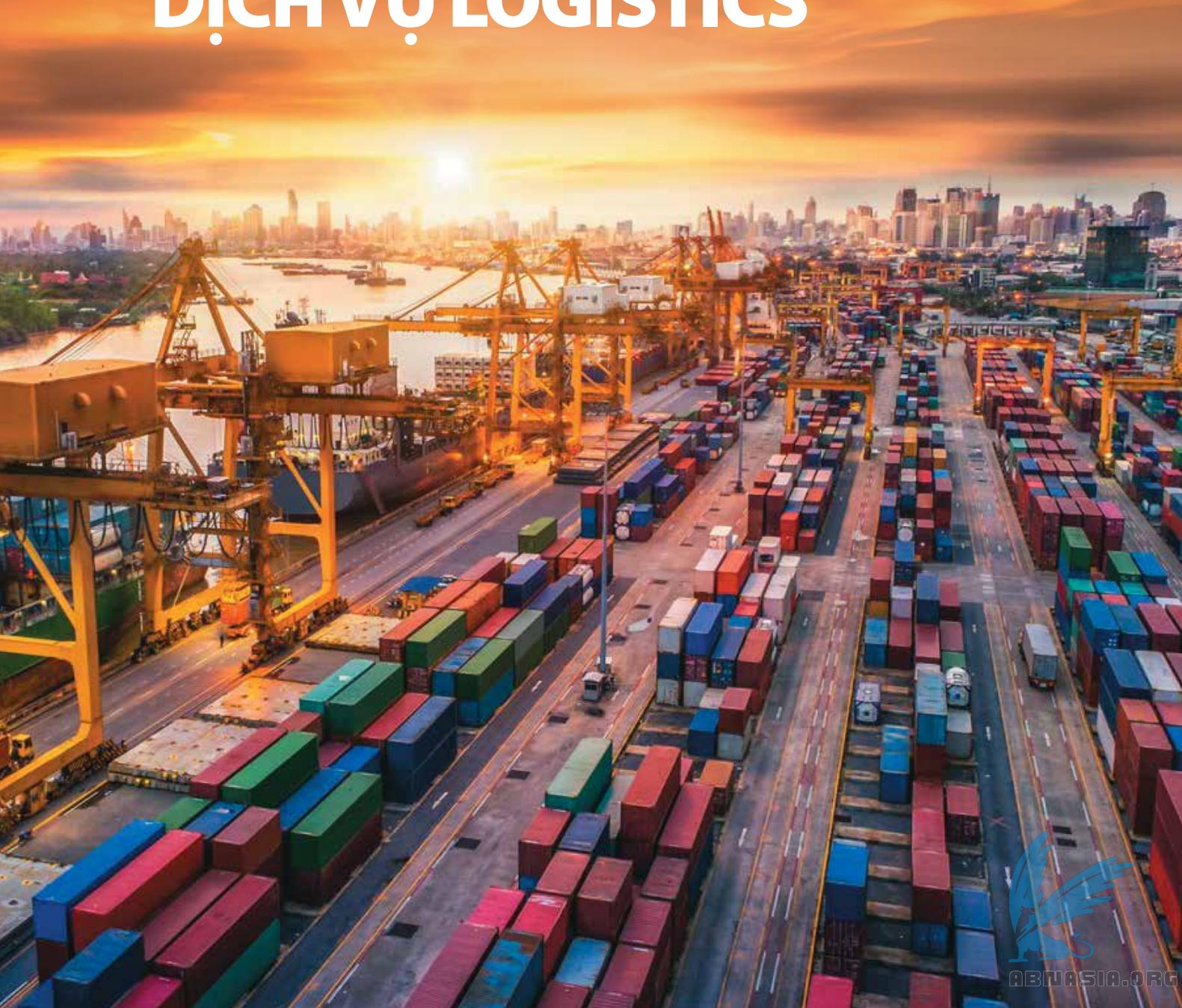
3PL	Third-party logistics (logistics bên thứ ba)
ADB	The Asian Development Bank (Ngân hàng phát triển châu Á)
CAGR	Compound Annual Growth Rate (Tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm)
CPI	Consumer Price Index (Chỉ số giá tiêu dùng)
GDP	Gross National Product (Tổng sản phẩm quốc nội)
ICD	Inland Container Depot (Điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu)
IMF	International Monetary Fund (Quỹ Tiền tệ Quốc tế)
LPI	Logistics Performance Index (Chỉ số Hiệu quả Logistics)
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Tổ chức Hợp tác Kinh tế và Phát triển)
PMI	Purchasing Managers Index (Chỉ số Nhà quản trị mua hàng)
TEU	Twenty-foot equivalent unit (đơn vị vận tải tương đương một container 20 feet)
UN DESA	United Nations Department of Economic and Social Affairs (Vụ Các vấn đề Kinh tế và Xã hội, Ban Thư ký Liên hợp quốc)
UNCTAD	The United Nations Conference on Trade and Development (Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển)
VALOMA	Viet Nam Association for Logistics Manpower Development (Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam)
VLA	Viet Nam Logistics Business Association (Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam)
WB	World Bank (Ngân hàng Thế giới)
WLP	World Logistics Passport (Hộ chiếu Logistics toàn cầu)
WTO	World Trade Organization (Tổ chức Thương mại Thế giới)



CHƯƠNG I:

MÔI TRƯỜNG KINH DOANH

DỊCH VỤ LOGISTICS



1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2023

1.1.1. Kinh tế thế giới

1.1.1.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

Bối cảnh, tình hình quốc tế trong thời gian qua có nhiều biến động lớn trên hầu hết các mặt kinh tế, xã hội, chính trị, có tác động, ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế thế giới nói chung và sự phát triển của các nền kinh tế nói riêng. Trong 6 tháng đầu năm 2023, kinh tế thế giới tiếp tục phục hồi sau đại dịch Covid-19, tuy nhiên tốc độ phục hồi chậm và có nhiều yếu tố phức tạp làm chậm đi quá trình phục hồi, đẩy kinh tế toàn cầu đối diện với nguy cơ suy thoái. Tổng cầu yếu, chi phí sản xuất gia tăng kéo theo hoạt động sản xuất kinh doanh, đầu tư, thương mại bị thu hẹp. Lạm phát tuy đã hạ nhiệt nhưng áp lực giá cả hàng hóa tại nhiều quốc gia còn lớn khiến các ngân hàng trung ương trên thế giới phải tiếp tục chính sách tiền tệ thắt chặt, giữ lãi suất ở mức cao. Hệ thống tài chính, ngân hàng còn tiềm ẩn nhiều rủi ro sau sự đổ vỡ của một số ngân hàng tại Hoa Kỳ và Thụy Sỹ. Kinh tế Trung Quốc mở cửa trở lại nhưng phục hồi không nhu kỳ vọng. Giá năng lượng, thực phẩm biến động mạnh. Xu hướng bảo hộ thương mại gia tăng... Sang quý III/2023, các số liệu kinh tế vĩ mô có sự cải thiện hơn so với 2 quý trước đó, nhưng với tốc độ tương đối chậm, cho thấy nền kinh tế đang nỗ lực lấy lại đà tăng trưởng vốn có trước đại dịch.

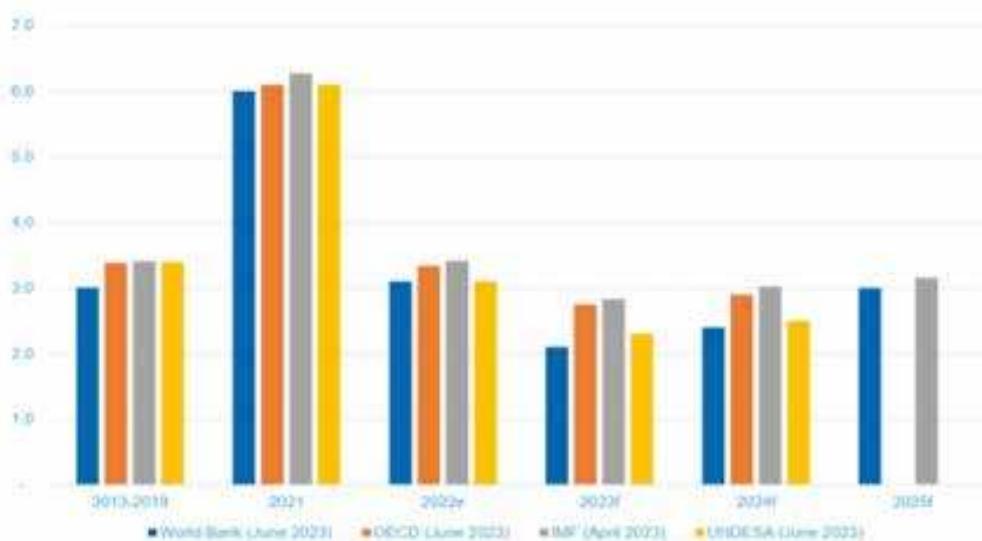
❖ Tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu

Tính đến quý III/2023, hầu hết các tổ chức dự báo tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2023 tăng nhẹ so với dự báo từ đầu năm.

Trong Báo cáo Triển vọng kinh tế toàn cầu tháng 6/2023, Ngân hàng Thế (WB) giới dự báo tăng trưởng toàn cầu đạt 2,1% trong năm 2023, điều chỉnh tăng 0,4 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 01/2023. Tốc độ tăng trưởng chung năm 2023 của các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi dự báo đạt 4% nhờ phục hồi ở Trung Quốc sau khi dỡ bỏ các hạn chế di chuyển nghiêm ngặt liên quan đến đại dịch. Nếu không tính Trung Quốc, tăng trưởng ở các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi dự báo chỉ đạt 2,9% trong năm 2023. Trong Báo cáo Triển vọng kinh tế tháng 6/2023, Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD) nhận định tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2023 được dự báo đạt 2,7%, tốc độ thấp nhất kể từ cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2008, trừ năm 2020 do đại dịch Covid-19 hoành hành. Tăng trưởng của các quốc gia OECD được dự báo đạt 1,4% trong năm 2023 khi lạm phát tăng vừa phải và tăng trưởng thu nhập thực tế tăng lên. Trong báo cáo Tình hình và triển vọng kinh tế thế giới giữa năm 2023, Vụ Các vấn đề Kinh tế và Xã hội, Ban Thư ký Liên hợp quốc (UN DESA) cho rằng, những bất ổn và triển vọng tăng trưởng yếu tiếp tục tác động đến nền kinh tế thế giới. Sự kết hợp của các yếu tố như đại dịch Covid-19, xung đột kéo dài ở Ukraine, tác động ngày càng tồi tệ của biến đổi khí hậu đã khiến nhiều quốc gia đối mặt với suy giảm tăng trưởng. Tốc độ tăng trưởng toàn cầu năm 2023 được UN DESA dự báo đạt 2,3%, tăng 0,4 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 02/2023, chủ yếu nhờ chi tiêu hộ gia đình tăng ở các nền

kinh tế lớn, đặc biệt là ở Hoa Kỳ và EU, cũng như phục hồi kinh tế ở Trung Quốc. Trong khi đó, Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) dự báo tăng trưởng toàn cầu năm 2023 đạt 2,8%, thấp hơn 0,1 điểm phần trăm so với dự báo hồi đầu năm. Khoảng 90% các nền kinh tế phát triển được dự báo sẽ suy giảm tăng trưởng trong năm 2023; trong khi các nền kinh tế mới nổi và đang phát triển có triển vọng kinh tế mạnh hơn so với các nền kinh tế phát triển, nhưng không đồng đều ở các khu vực.

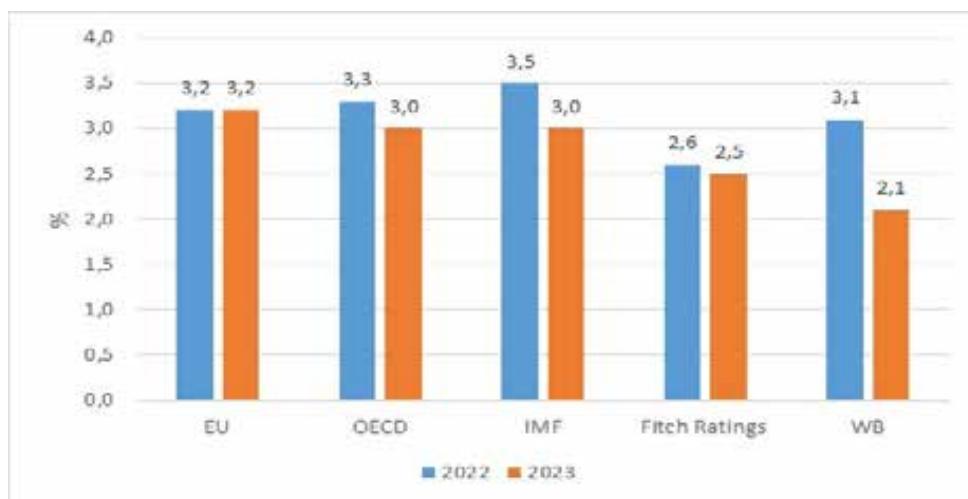
**Hình 1.1: Đánh giá tăng trưởng toàn cầu và dự báo của một số tổ chức quốc tế
(6 tháng đầu năm 2023)**



Nguồn: WB, IMF, OECD và UN DESA

Với tình hình kinh tế diễn biến khả quan hơn trong quý III/2023, đa số các tổ chức quốc tế dự báo *tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2023 tăng nhẹ so với dự báo đưa ra vào đầu năm nhưng vẫn thấp hơn so với tốc độ tăng trưởng năm 2022*. EU dự báo tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2023 đạt 3,2%, điều chỉnh tăng 0,1 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 5/2023; OECD nhận định kinh tế toàn cầu năm 2023 tăng trưởng 3%, điều chỉnh tăng 0,3 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023; IMF dự báo tăng trưởng kinh tế thế giới năm 2023 đạt 3%, điều chỉnh tăng 0,2 điểm phần trăm so với dự báo tháng 4/2023; WB nhận định tăng trưởng toàn cầu sẽ chậm lại ở mức 2,1% trong năm 2023, điều chỉnh tăng 0,4 điểm phần trăm so với dự báo đầu năm 2023.

**Hình 1.2: Đánh giá tăng trưởng toàn cầu năm 2022 và dự báo năm 2023
của các tổ chức quốc tế (quý III/2023)**



Nguồn: EU, OECD, IMF, Fitch Ratings và WB

❖ Tình hình thương mại hàng hóa và dịch vụ toàn cầu

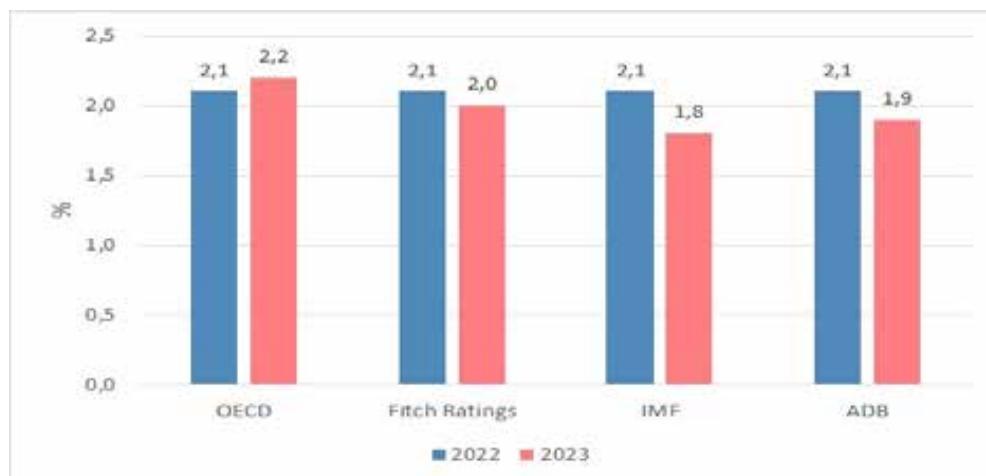
Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) nhận định trong Báo cáo Triển vọng và thống kê thương mại toàn cầu xuất bản tháng 4/2023, khối lượng thương mại hàng hóa thế giới tăng trưởng 1,7% trong năm 2023, theo sau đà sụt giảm trong quý IV/2022. Triển vọng của nền kinh tế toàn cầu đã được cải thiện, nhưng tốc độ mở rộng thương mại năm 2023 được dự kiến vẫn ở mức dưới trung bình do bị ảnh hưởng nặng nề bởi xung đột ở Ukraine, lạm phát cao dai dẳng, chính sách tiền tệ thắt chặt hơn và bất ổn tài chính. Ngân hàng Thế giới cũng nhận định tăng trưởng thương mại hàng hóa toàn cầu chậm lại trong nửa đầu năm 2023. Tình trạng thương mại kém hấp dẫn diễn ra trên diện rộng khi nhập khẩu giảm ở tất cả các nền kinh tế lớn. Chỉ số PMI tháng 4/2023 báo hiệu thương mại hàng hóa tiếp tục suy yếu khi các đơn đặt hàng xuất khẩu mới trong lĩnh vực sản xuất tiếp tục bị thu hẹp tháng thứ 14 liên tiếp. Ngược lại, thương mại dịch vụ tăng trong tháng thứ hai liên tiếp, với chỉ số PMI đơn hàng xuất khẩu mới trong lĩnh vực dịch vụ đạt 52,2 điểm vào tháng 4/2023, mức cao nhất trong chuỗi 8 năm gần đây. Thương mại dịch vụ tăng trưởng sau khi nói lỏng các hạn chế di chuyển sau đại dịch. Lượng khách du lịch quốc tế trong năm 2023 dự báo sẽ đạt 95% so với năm 2019.

Thương mại toàn cầu có dấu hiệu cải thiện trong quý III/2023, tuy nhiên sự cải thiện này chưa thật sự rõ rệt và có thể không bền vững do tình hình đơn hàng xuất khẩu vẫn còn yếu. Báo cáo Thước đo thương mại hàng hóa công bố ngày 24/8/2023 của WTO cho thấy, hầu hết các chỉ số thành phần của thước đo đều thấp hơn so với xu hướng, cụ thể: chỉ số đơn hàng xuất khẩu (97,6), chỉ số vận chuyển container (99,5), chỉ số vận tải hàng không (97,5) và chỉ số tư liệu sản xuất (99,2). Các trường hợp ngoại lệ như chỉ số sản phẩm ô tô tăng vững trên xu hướng (110,8), trong khi chỉ số linh kiện điện tử giảm sâu xuống dưới xu hướng (91,5). Xuất khẩu ô tô tăng mạnh đã góp phần thúc đẩy tăng trưởng GDP cao hơn dự kiến ở Nhật Bản trong nửa đầu năm 2023. Xuất khẩu ô tô cũng là nguồn sức mạnh hiếm hoi của nền kinh tế Trung Quốc, vốn đang gặp khó khăn trong việc lấy đà tăng trưởng trong những tháng gần đây.

❖ Tình hình tăng trưởng của một số nền kinh tế lớn

Hoa Kỳ: Theo WB, tăng trưởng của nền kinh tế Hoa Kỳ được dự báo sẽ yếu đi đáng kể trong cả năm 2023 và đầu năm 2024, chủ yếu do tác động trễ của chính sách tăng mạnh lãi suất hơn một năm rưỡi qua nhằm hạ thấp tỷ lệ lạm phát cao nhất kể từ đầu những năm 1980. WB dự báo tăng trưởng của Hoa Kỳ đạt 1,1% năm 2023, giảm 1 điểm phần trăm so với tăng trưởng năm 2022 nhưng điều chỉnh tăng 0,6 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 01/2023. Trong khi đó, OECD và IMF cùng dự báo tăng trưởng kinh tế của Hoa Kỳ đạt 1,6%, giảm 0,5 điểm phần trăm so với tăng trưởng GDP năm 2022 (báo cáo tháng 6/2023), dự báo này có sự khác biệt trong quý III khi OECD điều chỉnh tăng lên 2,2% (tăng 0,6 điểm phần trăm), còn IMF điều chỉnh tăng lên 1,8% (tăng 0,2 điểm phần trăm), nguyên nhân chủ yếu do thị trường lao động thắt chặt hỗ trợ tăng thu nhập thực tế và tiêu dùng xe hơi tăng lên. Con số này của ADB và Fitch Ratings tương ứng là 1,9% và 2%. Tuy nhiên, các tổ chức quốc tế đều cho rằng, dù tăng trưởng tiêu dùng sẽ không kéo dài do người tiêu dùng phần lớn đã cạn kiệt số tiền tiết kiệm tích lũy trong đại dịch và lãi suất liên tục tăng.

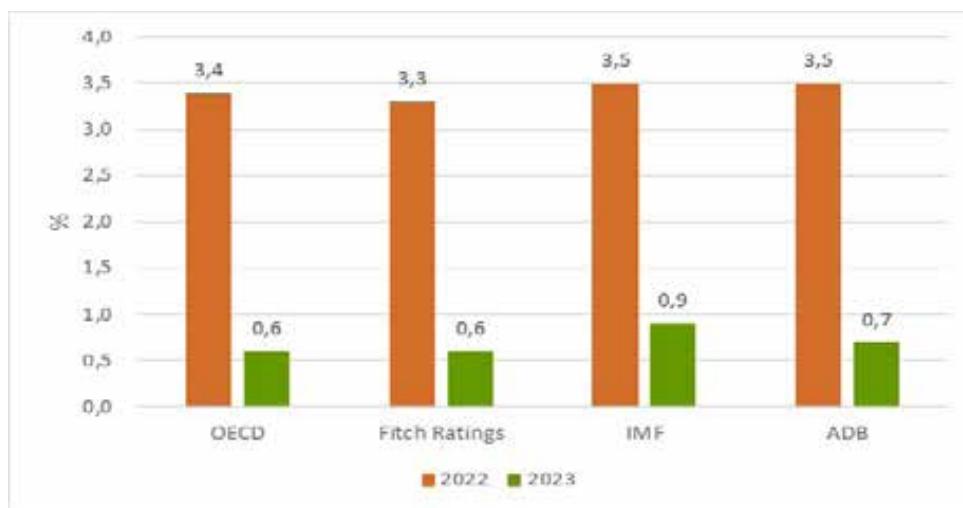
Hình 1.3: Đánh giá tăng trưởng của Hoa Kỳ năm 2022 và dự báo năm 2023



Nguồn: IMF, OECD, ADB, Fitch Ratings

Khu vực đồng Euro: Nhận định cho 6 tháng đầu năm 2023, UN DESA và OECD dự báo tăng trưởng GDP khu vực đồng Euro đạt 0,9% năm 2023, trong khi con số này của WB là 0,4% và của IMF là 0,8%. Các tổ chức quốc tế nhận định kinh tế khu vực đồng Euro sẽ tiếp tục suy yếu, phản ánh tác động trễ đối với thu nhập từ cú sốc lớn về giá năng lượng năm 2022 và mức độ phụ thuộc tài chính tương đối lớn vào ngân hàng ở nhiều nền kinh tế châu Âu. Theo đó, dự báo tăng trưởng kinh tế cho khu vực đồng Euro trong quý III/2023 điều chỉnh giảm so với dự báo từ 6 tháng đầu năm, tương ứng như sau: OECD 0,6%, điều chỉnh giảm 0,3 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023, Fitch Rating 0,6%, điều chỉnh giảm 0,2 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023. ADB và IMF có sự nhận định lạc quan hơn, với ADB đã điều chỉnh dự báo tăng trưởng GDP khu vực đồng Euro năm 2023 lên mức 0,7%, tăng 0,2 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 4/2023; còn IMF dự báo giảm từ mức 3,5% năm 2022 xuống 0,9% năm 2023, điều chỉnh tăng 0,1 điểm phần trăm so với dự báo đưa ra vào tháng 4/2023.

Hình 1.4: Đánh giá tăng trưởng của khu vực đồng Euro năm 2022 và dự báo năm 2023



Nguồn: IMF, OECD, ADB, Fitch Ratings

Nhật Bản: Trong các báo cáo công bố quý II/2023, WB dự báo tăng trưởng GDP của nền kinh tế Nhật Bản sẽ chậm lại, đạt 0,8% năm 2023 sau khi đạt 1,0% trong năm 2022. OECD và IMF có cái nhìn lạc quan hơn khi dự báo con số này là 1,3% năm 2023; còn theo dự báo của UN DESA thì tăng trưởng GDP năm 2023 của Nhật Bản dự báo đạt 1,2%. Với các chính sách tích cực cải thiện tiền lương và kết quả tăng trưởng du lịch và dịch vụ tăng mạnh trong quý III, các tổ chức quốc tế đều có cái nhìn lạc quan về nền kinh tế Nhật Bản năm 2023. OECD dự báo đạt 1,8% năm 2023, điều chỉnh tăng 0,5 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023; Fitch Ratings điều chỉnh tăng 0,7 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023, đạt mức 2,0%; ADB dự báo đạt 1,7%, điều chỉnh tăng 0,9 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 4/2023; còn IMF, dù ít lạc quan nhất, cũng dự báo tăng từ mức 1,0% năm 2022 lên mức 1,4% năm 2023, điều chỉnh tăng 0,1 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 4/2023.

Hình 1.5: Đánh giá tăng trưởng của Nhật Bản năm 2022 và 2023



Nguồn: IMF, OECD, ADB, Fitch Ratings

Trung Quốc: Các tổ chức quốc tế đều nhận định hoạt động kinh tế của Trung Quốc dần phục hồi từ đầu năm 2023 do chính sách tái mở cửa sớm hơn dự kiến thúc đẩy chi tiêu của người dân trong lĩnh vực dịch vụ, các chính sách hỗ trợ nhà ở cũng như việc chuyển giao các cơ sở hạ tầng lớn. Theo UN DESA, tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc dự báo đạt 5,3% năm 2023, trong khi con số này của WB, OECD và IMF lần lượt là 5,6%, 5,4% và 5,2% trong các dự báo công bố vào quý II/2023. Mặc dù vậy, trong các dự báo được công bố trong quý III/2023, các tổ chức quốc tế vẫn nhận định tăng trưởng của Trung Quốc sẽ chậm lại trong năm 2023 và 2024, chủ yếu do nhu cầu trong nước yếu và căng thẳng về cơ cấu trên thị trường bất động sản dự kiến sẽ kìm hãm tăng trưởng GDP, khiến cho kinh tế Trung Quốc mất đà tăng trưởng khi động lực từ việc tái mở cửa nền kinh tế giảm dần và các vấn đề về cơ cấu trong lĩnh vực bất động sản tiếp tục gây áp lực lên nhu cầu trong nước. Theo đó, OECD dự báo đạt 5,1%, điều chỉnh giảm 0,3 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023; ADB, dự báo đạt 4,9% năm 2023, điều chỉnh giảm 0,1 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 4/2023; Fitch Ratings dự báo đạt 4,8% năm 2023, điều chỉnh giảm 0,8 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023. Chỉ IMF, trong báo cáo cập nhật triển vọng kinh tế thế giới tháng 7/2023, giữ nguyên dự báo đưa ra vào tháng 4/2023 về tăng trưởng kinh tế Trung Quốc năm 2023, ở mức 5,2%. Tuy nhiên, IMF cũng chỉ ra những thay đổi trong cơ cấu tăng trưởng nền kinh tế Trung Quốc, theo đó tiêu dùng tăng mạnh trong khi hoạt động đầu tư kém hiệu quả do suy thoái bất động sản, nên có thể kéo theo những tác động tiêu cực tiềm ẩn đối với các đối tác thương mại trong và ngoài khu vực.

Hình 1.6: Đánh giá tăng trưởng của Trung Quốc năm 2022 và 2023

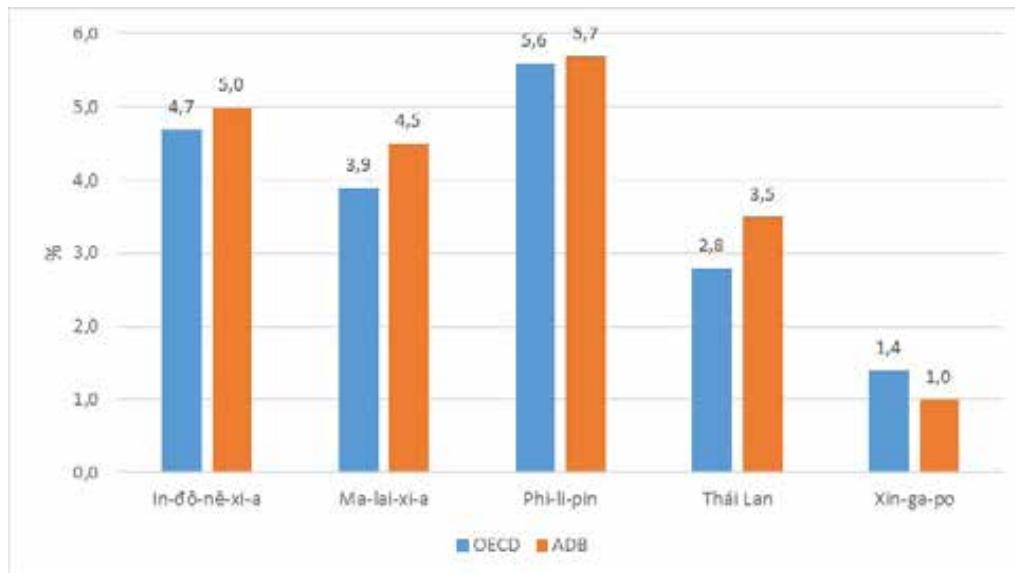


Nguồn: IMF, OECD, ADB, Fitch Ratings

Khu vực Đông Nam Á: Báo cáo Triển vọng phát triển châu Á tháng 4/2023 của ADB nhận định rằng, tăng trưởng khu vực Đông Nam Á dần bình thường hóa sau khi phục hồi mạnh vào năm 2022. ADB dự báo tăng trưởng của khu vực năm 2023 đạt 4,7%, giảm so với mức 5,6% của năm 2022. Sự phục hồi liên tục này phần lớn là do mở cửa kinh tế trở lại của Đông Nam Á, sự tăng trưởng trở lại của lĩnh vực du lịch và thuận lợi từ chính sách tái mở cửa của Trung Quốc. Bước sang quý III/2023, các tổ chức

quốc tế đều điều chỉnh giảm dự báo tăng trưởng của khu vực này, do tăng trưởng toàn cầu chậm lại, lạm phát đẩy giá hàng hóa cao và sản lượng nông nghiệp thấp vì thời tiết bất lợi. Theo đó, ADB nhận định tăng trưởng đạt 4,6%, điều chỉnh giảm 0,1 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 4/2023; OECD dự báo đạt 4,2%, giảm 0,4 điểm phần trăm so với dự báo tháng 3/2023. Dự báo chi tiết về một số nền kinh tế Đông Nam Á được thể hiện ở hình 1.7.

Hình 1.7: Dự báo tăng trưởng năm 2023 của một số quốc gia ASEAN



Nguồn: IMF, OECD, ADB, Fitch Ratings

1.1.1.2. Các tác nhân chính tác động đến tăng trưởng kinh tế toàn cầu

Thực trạng kinh tế của 9 tháng đầu năm 2023 cho thấy, nền kinh tế toàn cầu đang phải đương đầu với bối cảnh có nhiều nhân tố chính trị, an ninh, môi trường và kinh tế tác động đan xen tới tăng trưởng kinh tế thế giới năm 2023. Các tác nhân chủ yếu dẫn đến tình hình kinh tế toàn cầu ảm đạm và phục hồi chậm có thể kể đến:

- *Căng thẳng tài chính dẫn đến các điều kiện tài chính toàn cầu có xu hướng thắt chặt*: Các ngân hàng trung ương có xu hướng bắt đầu thắt chặt tiền tệ từ quý II/2022, kéo đến quý I/2023 do tác động lan tỏa từ sự sụp đổ của một số ngân hàng tại Hoa Kỳ cuối tháng 4/2023. Lạm phát tăng cao hơn dự đoán, lãi suất cao làm tăng sự bất ổn ở thị trường tài chính, trong khi giá tài sản thay đổi; sự sụp đổ của Ngân hàng SVB và Credit Suisse... là những biểu hiện cụ thể của tác nhân này.

- *Lạm phát cao liên tục mà nguyên nhân chủ yếu do chuỗi cung ứng gián đoạn và/hoặc không theo kịp sự gia tăng đột biến của cầu*: Dự báo lạm phát đã được điều chỉnh tăng đáng kể trong những năm gần đây và áp lực giá tăng lạm phát vẫn có thể xảy ra trong thời gian tới, do những nguyên nhân chủ yếu như: cầu tăng mạnh sau đại dịch trong khi chuỗi cung ứng không theo kịp; sự kéo dài của chiến tranh Nga - Ukraine làm tăng giá nhiên liệu và lương thực. Ngoài ra, những cú sốc về nguồn cung có thể làm tăng giá hàng hóa. Gián đoạn nguồn cung dầu do xáo trộn địa chính trị có thể tác động dai

dẫn đến thị trường toàn cầu. Giá năng lượng cao hơn sẽ chuyển sang giá tiêu dùng và làm kỳ vọng lạm phát tăng lên. Một động lực tương tự có thể xảy ra nếu nhu cầu hàng hóa của Trung Quốc mạnh hơn dự kiến. Cú sốc đối với lạm phát toàn cầu sẽ khiến các ngân hàng trung ương thắt chặt chính sách tiền tệ hơn dự kiến và áp dụng lãi suất chính sách cao hơn trong thời gian dài hơn. Điều này sẽ dẫn đến suy giảm tăng trưởng nghiêm trọng hơn, đặc biệt ở các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi. Mặt khác, chính sách tiền tệ của các quốc gia cần thời gian để tạo sự khác biệt tới lao động và tiền lương, không ảnh hưởng tới lạm phát do chuỗi cung ứng.

- *Nền kinh tế thế giới phục hồi chậm, tăng trưởng dài hạn yếu hơn dự kiến:* Tăng trưởng tiềm năng toàn cầu dự báo sẽ giảm xuống mức thấp nhất trong ba thập kỷ qua. Xu hướng này do nhiều nguyên nhân như: lực lượng lao động toàn cầu đang già đi và tăng trưởng chậm hơn, gia tăng phân mảnh địa chính trị và kinh tế; thâm hụt tài khóa lớn và dự báo tiếp tục kéo dài đến 2025; tăng trưởng chậm làm tăng tiêu dùng, giảm thu nhập, thắt chặt tiền tệ để kiểm soát lạm phát dẫn đến khó kích thích kinh tế. Trong khi đó, thị trường bất động sản trì trệ do người dân giảm chi tiêu để trả nợ, ít mua bất động sản mới; giá nhà giảm gây ảnh hưởng đến đầu tư xây dựng việc làm; kiệt quệ tài chính lan từ đầu tư bất động sản sang lĩnh vực tài chính.

- *Nền kinh tế toàn cầu ngày càng dễ bị tổn thương trước những cú sốc phát sinh từ biến đổi khí hậu:* Các sự kiện thời tiết cực đoan như hạn hán, lũ lụt, cháy rừng và bão gió đang trở nên thường xuyên hơn và sẽ gây thiệt hại kinh tế đáng kể. Trong ngắn hạn, mức độ phổ biến và mức độ nghiêm trọng của các thảm họa liên quan đến khí hậu sẽ gây ra những thiệt hại đáng kể về con người, thông qua mùa màng thất bát, cơ sở hạ tầng bị hư hại, hoạt động bị gián đoạn trên diện rộng và tình hình tài chính của chính phủ trở nên tồi tệ hơn. Những thay đổi về khí hậu có thể làm gia tăng tình trạng mất an ninh lương thực ở những vùng có số lượng lớn nông dân tự cung tự cấp, những người thiếu nguồn lực để dễ dàng điều chỉnh sản xuất. Biến đổi khí hậu, thời tiết cực đoan có thể góp phần tạo ra các cú sốc mới đối với an ninh lương thực và năng lượng toàn cầu.

- *Cạnh tranh địa - chính trị và cuộc xung đột Nga - Ukraine tiếp tục chi phối sự phục hồi của nền kinh tế thế giới:* Chính sách kinh tế của các nước phát triển ngày càng hướng tới phục vụ các mục tiêu địa - chính trị và đặt ưu tiên an ninh trước các ưu tiên về hợp tác kinh tế. Thương mại và đầu tư toàn cầu bị ảnh hưởng từ các biện pháp của các nước phát triển nhằm đưa đầu tư về trong nước (on-shoring) và chuyển sang các nước thân thiện (friend-shoring), giảm tối đa khả năng nước ngoài can thiệp vào các ngành công nghiệp chủ chốt, gia tăng các biện pháp rà soát đầu tư, thương mại. An ninh lương thực toàn cầu tiếp tục chịu rủi ro, nhất là đối với các nước có thu nhập thấp. An ninh năng lượng đứng trước thách thức, nhất là tại khu vực châu Âu, do năm 2023, châu Âu hầu như không còn nguồn nhập khẩu năng lượng từ Nga và chịu sự cạnh tranh từ thị trường năng lượng quốc tế do kinh tế Trung Quốc phục hồi.

1.1.1.3. Một số dự báo tình hình kinh tế thế giới đến cuối năm 2023

❖ **Những thuận lợi**

Lạm phát tại các nền kinh tế lớn tiếp tục hạ nhiệt. Theo Cục Thống kê Lao động Hoa Kỳ, chỉ số giá tiêu dùng (CPI) tháng 6/2023 tăng 3% so với cùng kỳ năm ngoái, là mức thấp nhất kể từ tháng 3/2021 và thấp hơn dự báo tăng 3,1% của các chuyên gia kinh tế. Theo số liệu thống kê của Eurostat, lạm phát tại khu vực EU giảm xuống 5,3% trong tháng 7/2023. Lạm phát lõi (loại trừ giá năng lượng và lương thực) không đổi ở mức 5,5%.

Kinh tế Mỹ tăng trưởng cao hơn dự kiến, tồn kho hàng hóa tiếp tục giảm. Theo Báo cáo do Bộ Thương mại Hoa Kỳ công bố vào ngày 27/7/2023, tăng trưởng GDP quý II/2023 của nền kinh tế lớn nhất thế giới đạt 2,4%, cao hơn ước tính 2% của Dow Jones (GDP quý I/2023 của Hoa Kỳ tăng trưởng 2%). Chỉ tiêu tiêu dùng tăng 1,6% trong quý II/2023 (hiệu chỉnh theo cơ sở hàng năm), thấp hơn mức 4,2% trong quý I/2023 nhưng vẫn đủ để thúc đẩy tăng trưởng vì chiếm phần lớn hoạt động kinh tế và góp gần một nửa tổng mức tăng GDP. Cùng với đó, đầu tư kinh doanh tăng trưởng 7,7% trong quý II/2023, tăng mạnh so với mức 0,6% trong quý I/2023.

Trung Quốc dự kiến sẽ tiếp tục thúc đẩy kinh tế trước thực trạng kinh tế tăng trưởng chậm lại. Trung Quốc đã cam kết tăng cường hỗ trợ chính sách cho nền kinh tế, tập trung vào việc thúc đẩy nhu cầu trong nước, đẩy mạnh tiêu thụ các sản phẩm ô tô, điện tử, gia dụng, thúc đẩy tiêu dùng du lịch; điều chỉnh, tối ưu hóa chính sách bất động sản vào thời điểm thích hợp, thúc đẩy thị trường phát triển lành mạnh, ổn định. Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc đã nới lỏng quy tắc tài chính xuyên biên giới, cho phép các công ty vay thêm ở nước ngoài, ngăn cản các công ty mua đô la và bán đồng nhân dân tệ trên thị trường giao ngay trong nước.

❖ **Những khó khăn, thách thức**

Tình hình kinh tế, chính trị xã hội, an ninh toàn cầu tiếp tục diễn biến phức tạp, khó lường; cạnh tranh chiến lược các nước lớn ngày càng gay gắt, tính bất định gia tăng, tăng trưởng kinh tế toàn cầu phục hồi còn chậm và khó khăn, tiềm ẩn nhiều rủi ro; khủng hoảng năng lượng, đứt gãy chuỗi cung ứng nguyên liệu sản xuất đều vào còn tiếp diễn; căng thẳng chính trị, xung đột Nga - Ukraine tiếp tục kéo dài, đặc biệt là xuất hiện một số rủi ro, thách thức mới về an ninh lương thực toàn cầu.

Nền kinh tế toàn cầu đang bước vào một thời kỳ mới, với đầy rủi ro và thách thức; nguy cơ suy thoái kinh tế, lạm phát và lãi suất tiếp tục duy trì ở mức cao khiến nhu cầu tiêu dùng giảm mạnh tại các quốc gia trên thế giới, trong đó có khu vực châu Âu - châu Mỹ.

Xu hướng phi toàn cầu hoá đang trỗi dậy mạnh mẽ; Chính sách bảo hộ của các nước ngày một tăng. Các nước phát triển ngày càng quan tâm nhiều đến các vấn đề an toàn cho người tiêu dùng, phát triển bền vững, chống biến đổi khí hậu sẽ là tiền đề để họ dựng lên những tiêu chuẩn và quy định mới liên quan đến chuỗi cung ứng, nguyên liệu, lao động, môi trường đối với các sản phẩm nhập khẩu...

Xu hướng dịch chuyển nguồn cung về gần thị trường tiêu thụ để giảm thiểu các rủi ro gián đoạn nguồn hàng.



1.1.2. Kinh tế Việt Nam

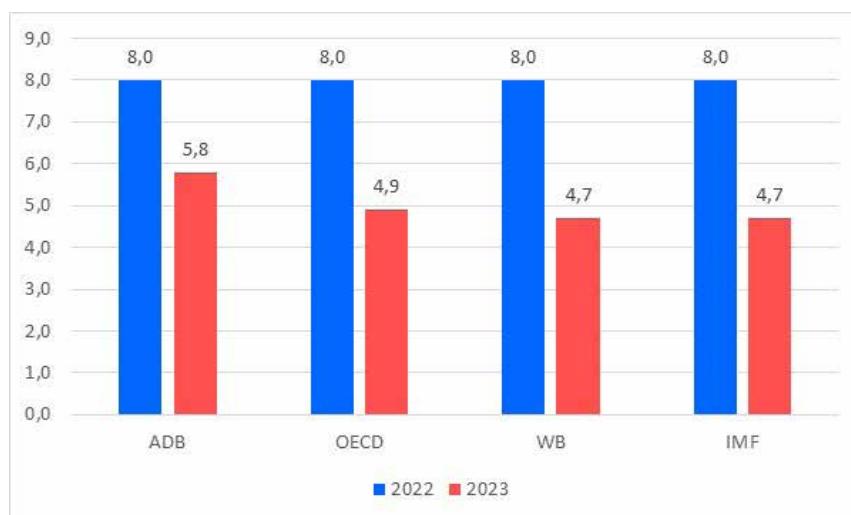
1.1.2.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

❖ Tăng trưởng kinh tế

Trong báo cáo công bố giữa năm, WB dự báo GDP của Việt Nam tăng 6,0% trong năm 2023. Mặc dù lĩnh vực du lịch tiếp tục phục hồi, tăng trưởng của khu vực dịch vụ sẽ chững lại do hiệu ứng xuất phát điểm thấp sau dịch Covid-19 yếu đi. Nhu cầu trong nước dự kiến bị ảnh hưởng do lạm phát dự kiến cao hơn (bình quân 4,5%) trong năm 2023. Trong nửa đầu năm 2023, tốc độ tăng xuất khẩu các mặt hàng chế biến chế tạo chậm lại do nhu cầu tại Hoa Kỳ và khu vực đồng Euro yếu đi, trong khi lộ trình phục hồi kinh tế của Trung Quốc còn nhiều bất định. ADB dự báo nền kinh tế Việt Nam tăng trưởng 6,5% vào năm 2023.

Quý III/2023, các tổ chức quốc tế đều chưa có nhận định lạc quan hơn về nền kinh tế Việt Nam, theo đó, ADB dự báo tăng trưởng năm 2023 của Việt Nam đạt 5,8%, điều chỉnh giảm 0,7 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 4/2023; OECD dự báo tăng trưởng GDP năm 2023 của Việt Nam đạt 4,9%, điều chỉnh giảm 1,5 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 3/2023; WB dự báo kinh tế Việt Nam tăng trưởng 4,7% trong năm 2023, điều chỉnh giảm 1,3 điểm phần trăm so với dự báo trong tháng 6/2023. IMF cũng nhận định quá trình phục hồi kinh tế mạnh mẽ sau đại dịch của Việt Nam đã bị gián đoạn do những yếu tố bất lợi cả trong và ngoài nước, theo đó, tăng trưởng kinh tế của Việt Nam dự báo sẽ chậm lại từ mức 8% trong năm 2022 xuống còn 4,7% trong năm 2023. Nguyên nhân chung là do nhu cầu của thị trường quốc tế yếu và chưa có sự cải thiện trong tăng trưởng của khu vực sản xuất công nghiệp, sự thắt chặt tín dụng để đối phó với thị trường trái phiếu và rủi ro tài sản của các ngân hàng gây áp lực lên ngành xây dựng. Điểm sáng duy nhất là lĩnh vực dịch vụ phục hồi, đặc biệt là trong các lĩnh vực như thương mại bán lẻ, lưu trú, dịch vụ ăn uống, giải trí và vận tải hành khách góp phần thúc đẩy tăng trưởng trong thời gian tới.

Hình 1.8: Đánh giá tăng trưởng Việt Nam của một số tổ chức quốc tế

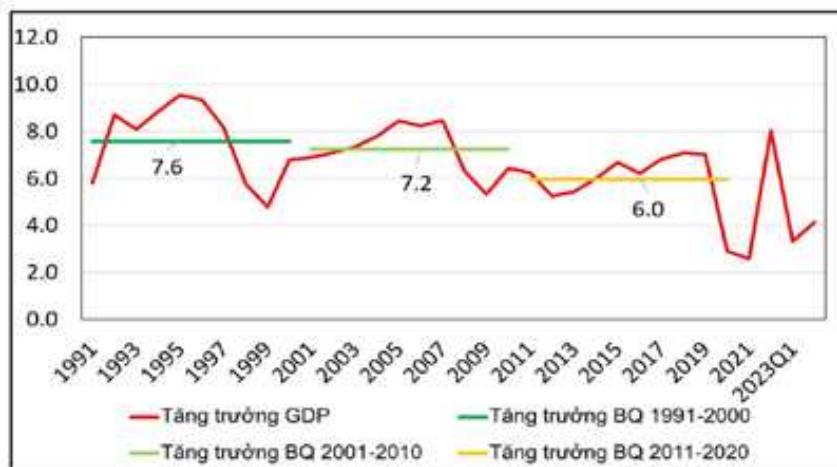


Nguồn: ADB, OECD, WB và IMF

Xem xét số liệu tăng trưởng kinh tế của Việt Nam trong cả dài hạn và ngắn hạn, có thể nhận thấy 3 điểm nổi bật:

Thứ nhất, tăng trưởng chậm lại và biến động hơn. Tốc độ tăng trưởng trung bình đang chậm lại qua các giai đoạn; trong khi tốc độ tăng trưởng trong ngắn hạn trở nên biến động hơn.

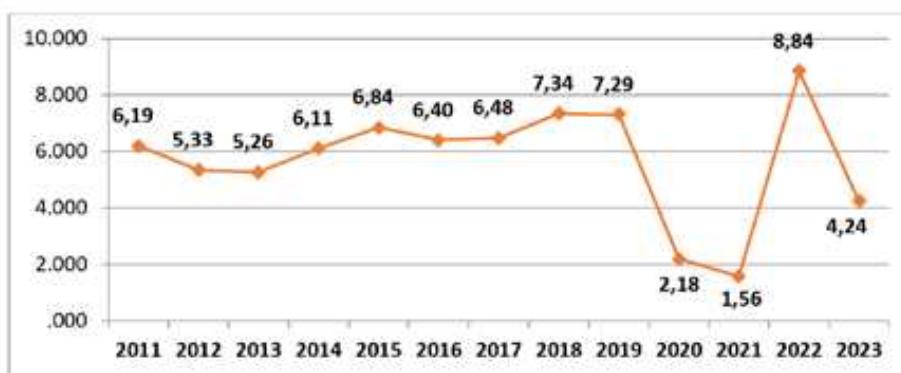
Hình 1.9: Tăng trưởng GDP của Việt Nam qua các giai đoạn



Nguồn: Tổng cục Thống kê các năm

Thứ hai, tăng trưởng 3 quý của năm 2023 dù được cải thiện nhưng vẫn thấp. Chỉ số tăng trưởng GDP của quý II cao hơn so với quý I nhưng còn thấp hơn nhiều mức trung bình 5 năm của giai đoạn trước Covid-19. Ngoại trừ nông, lâm, thủy sản, sản xuất ở 2 khu vực lớn còn lại là công nghiệp và xây dựng và dịch vụ đều cho thấy dấu hiệu tiêu cực. Nhìn nhận từ góc độ tổng cầu, tăng trưởng chủ yếu được đóng góp nhờ nhập khẩu giảm mạnh; trong khi đó, tồn kho tăng cao, nhất là ở ngành chế biến, chế tạo. Số liệu được Tổng cục Thống kê công bố tại cuộc họp báo công bố số liệu kinh tế - xã hội quý III và 9 tháng đầu năm 2023, GDP quý III/2023 ước tính tăng 5,33% so với cùng kỳ năm trước, mặc dù chỉ cao hơn tốc độ tăng của cùng kỳ các năm 2020 và 2021 trong giai đoạn 2011 - 2023 nhưng với xu hướng tích cực (quý I tăng 3,28%, quý II tăng 4,05%, quý III tăng 5,33%).

Hình 1.10: Tốc độ tăng GDP 9 tháng so với cùng kỳ năm trước giai đoạn 2011 - 2023



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Thứ ba, các nền tảng phục hồi kinh tế không chấn chỉnh. Công nghiệp chế biến chế tạo liên quan đến xuất khẩu và bất động sản sụt giảm mạnh. Đầu tư công là động lực giúp thúc đẩy tăng trưởng ở lĩnh vực xây dựng. Lĩnh vực dịch vụ lưu trú và ăn uống không tăng đột biến như kỳ vọng. Trong khi đó, dịch vụ tài chính tăng chậm lại trong khi kinh doanh bất động sản tiếp tục suy giảm.

Hình 1.11: Tình hình tăng trưởng của một số ngành

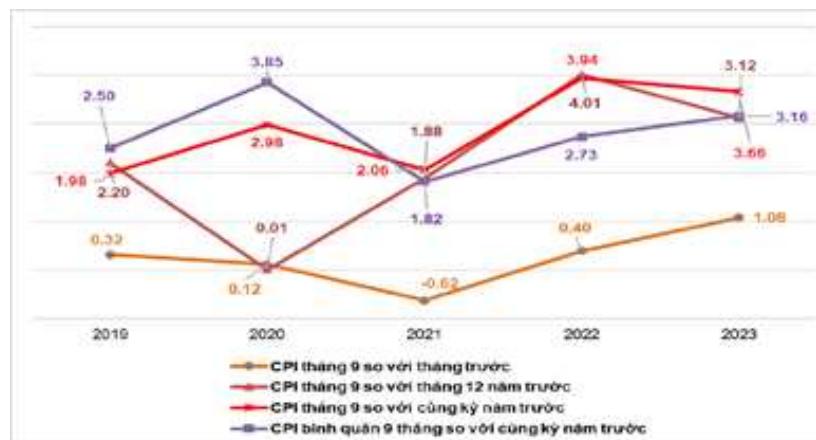


Nguồn: Trường Đại học Kinh tế quốc dân, hội thảo Phục hồi tổng cầu thúc đẩy tăng trưởng trong điều kiện mới, tháng 7/2023

❖ Lạm phát

Lạm phát đang trong xu thế giảm do cầu yếu, vì những nguyên nhân chủ yếu sau: thu nhập của người dân giảm sút, thị trường tài sản sụt giảm (do bất động sản và cổ phiếu trì trệ), cung tiền tăng chậm, lãi suất cao, giá các loại nguyên vật liệu giảm đáng kể so với năm 2022, giá điện và lương cơ bản tăng gây sức ép không nhiều lên lạm phát. Dự kiến CPI trung bình cả năm tăng xấp xỉ 3%. Tổng cục Thống kê công bố CPI bình quân quý III/2023 tăng 2,89% so với quý III/2022. Tính chung 9 tháng đầu năm, CPI tăng 3,16% so với cùng kỳ năm trước; lạm phát cơ bản tăng 4,49%.

Hình 1.12: Tốc độ tăng/giảm CPI tháng 9 và 9 tháng các năm giai đoạn 2019 - 2023



Nguồn: Tổng cục Thống kê

1.1.2.2. Tình hình sản xuất

Báo cáo của Tổng cục Thống kê cho thấy, sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản quý III và 9 tháng năm 2023 duy trì *tăng trưởng ổn định*. Sản xuất lúa vụ đông xuân và hè thu đạt kết quả khá do thời tiết khá thuận lợi, được mùa được giá. Sản lượng một số cây lâu năm tăng so với cùng kỳ năm trước. Chăn nuôi phát triển ổn định. Sản xuất lâm nghiệp gặp bất lợi do thời tiết chuyển hướng nhanh từ nắng nóng sang mưa lũ, sạt lở đất ảnh hưởng đến tiến độ trồng rừng mới ở nhiều địa phương. Nuôi trồng thủy sản hiệu quả nhờ tập trung nuôi thả canh, siêu thả canh và ứng dụng công nghệ cao.

Tuy nhiên, sản xuất công nghiệp suy giảm trong nửa đầu năm 2023. Giá trị gia tăng toàn ngành công nghiệp nói chung và sản xuất chế biến chế tạo nói riêng trong quý II/2023 lần lượt tăng 1,56% và 1,18%; nhưng chỉ số sản xuất của các ngành này gần như không đổi. Sản lượng nhiều ngành chủ chốt trong công nghiệp chế biến chế tạo tiếp tục suy giảm, trong khi 7 tháng gần đây chỉ số PMI ngành công nghiệp của Việt Nam đều ở dưới ngưỡng 50 điểm.

Hình 1.13: Chỉ số sản xuất công nghiệp quý I và II năm 2023

	Chỉ số sản xuất công nghiệp (%Δ, yoy)	
	2023Q1	2023Q2
Toàn ngành công nghiệp	-2.6	0.2
Cung cấp nước; quản lý và xử lý rác nước thải	5.6	5.2
Sản xuất và phân phối điện	-1.1	4.1
Khai khoáng	-3.1	-0.3
Công nghiệp chế biến, chế tạo	-2.9	-0.4
Chế biến và sản phẩm gỗ, tre, nứa...	2.9	-16.1
Sản xuất máy móc, thiết bị chưa được phân vào đâu	1.8	-10.4
Sản xuất giấy và sản phẩm từ giấy	-9.8	-5.3
Sản xuất xe có động cơ	-9.4	-4.8
Sản xuất thuốc, hoá dược và dược liệu	6.4	-4.5
Sản xuất trang phục	-9.3	-4.4
Sản xuất sản phẩm điện tử, máy vi tính, sp quang học	-5.4	-3.4
Sửa chữa, bảo dưỡng và lắp đặt máy móc, thiết bị	11.2	-2.4
Sản xuất kim loại	-7.3	-2.2
Công nghiệp chế biến, chế tạo khác	-0.6	-2.1
Sản xuất da và các sản phẩm có liên quan	-3.1	-1.9

Nguồn: Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, hội thảo Phục hồi tổng cầu thúc đẩy tăng trưởng trong điều kiện mới, tháng 7/2023.

Sang quý III/2023, mặc dù có một số dấu hiệu tích cực ở khu vực công nghiệp và xây dựng, ngành công nghiệp vẫn đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức trong bối cảnh tổng cầu thế giới suy giảm. Giá trị tăng thêm toàn ngành công nghiệp 9 tháng năm 2023 chỉ tăng 1,65% so với cùng kỳ năm trước, là mức tăng thấp nhất của cùng kỳ các năm trong giai đoạn 2011 - 2023, trong đó, công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 1,98%, là mức tăng thấp nhất của cùng kỳ các năm trong giai đoạn 2011 - 2023.

1.1.2.3. Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa, dịch vụ

❖ Xuất, nhập khẩu hàng hóa

Tính chung 9 tháng năm 2023, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa đạt 497,66 tỷ USD, giảm 11% so với cùng kỳ năm trước, trong đó xuất khẩu giảm 8,2%; nhập khẩu giảm 13,8%. Cán cân thương mại hàng hóa 9 tháng năm 2023 ước tính xuất siêu 21,68 tỷ USD.

Hình 1.14: Xuất, nhập khẩu hàng hóa 9 tháng năm 2023



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Xuất khẩu: Tính chung 9 tháng năm 2023, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa ước đạt 259,67 tỷ USD, giảm 8,2% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 68,86 tỷ USD, giảm 5,7%, chiếm 26,5% tổng kim ngạch xuất khẩu; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 190,81 tỷ USD, giảm 9,1%, chiếm 73,5%. Trong 9 tháng năm 2023, có 31 mặt hàng đạt kim ngạch xuất khẩu trên 1 tỷ USD, chiếm 92,2% tổng kim ngạch xuất khẩu (có 6 mặt hàng xuất khẩu trên 10 tỷ USD, chiếm 62,2%).

Bảng 1.1: Trị giá một số mặt hàng xuất khẩu 9 tháng năm 2023

	Ước tính (Triệu USD)	Tốc độ tăng/giảm so với cùng kỳ năm trước (%)
Các mặt hàng đạt giá trị trên 10 tỷ USD		
Điện tử, máy tính và linh kiện	41.188	-1,7
Điện thoại và linh kiện	39.034	-13,4
Máy móc thiết bị, dụng cụ phụ tùng khác	30.642	-10,6
Dệt, may	25.513	-12,1
Giày dép	14.859	-18,2
Phương tiện vận tải và phụ tùng	10.259	16,5

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Nhập khẩu: Tính chung 9 tháng năm 2023, kim ngạch nhập khẩu hàng hóa ước đạt 237,99 tỷ USD, giảm 13,8% so với cùng kỳ năm trước, trong đó khu vực kinh tế trong nước đạt 85,12 tỷ USD, giảm 11,8%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đạt 152,87 tỷ USD, giảm 14,9%. Trong 9 tháng năm 2023, có 37 mặt hàng nhập khẩu đạt trị giá trên 1 tỷ USD, chiếm tỷ trọng 89,7% tổng kim ngạch nhập khẩu (có 2 mặt hàng nhập khẩu trên 10 tỷ USD, chiếm 39,3%).

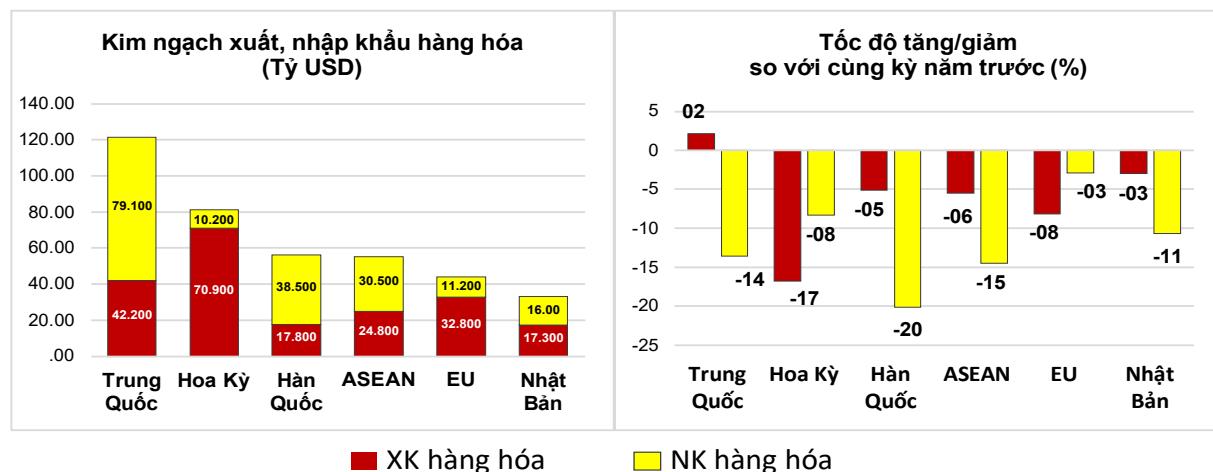
Bảng 1.2: Trị giá một số mặt hàng nhập khẩu 9 tháng năm 2023

	Ước tính (Triệu USD)	Tốc độ giảm so với cùng kỳ năm trước (%)
Các mặt hàng đạt giá trị trên 10 tỷ USD		
Điện tử, máy tính và linh kiện	63.025	-1,5
Máy móc thiết bị, dụng cụ phụ tùng khác	30.569	-11,1

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Trong 9 tháng năm 2023, Hoa Kỳ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch ước đạt 70,9 tỷ USD, xuất siêu sang Hoa Kỳ ước đạt 60,7 tỷ USD, giảm 18% so với cùng kỳ năm trước. Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch ước đạt 79,1 tỷ USD, nhập siêu từ Trung Quốc 36,9 tỷ USD, giảm 26,6%. Tính chung 9 tháng năm 2023, cán cân thương mại hàng hóa ước tính xuất siêu 21,68 tỷ USD (cùng kỳ năm trước xuất siêu 6,9 tỷ USD). Trong đó, khu vực kinh tế trong nước nhập siêu 16,26 tỷ USD; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) xuất siêu 37,94 tỷ USD. Các thị trường chủ yếu của thương mại quốc tế Việt Nam thể hiện ở hình 1.15.

Hình 1.15: Thị trường xuất, nhập khẩu hàng hóa chủ yếu 9 tháng năm 2023



Nguồn: Tổng cục Thống kê

❖ Xuất, nhập khẩu dịch vụ

Số liệu của Tổng cục Thống kê cho thấy: tính chung 9 tháng năm 2023, kim ngạch xuất khẩu dịch vụ ước đạt 14,2 tỷ USD, tăng 60,6% so với cùng kỳ năm 2022, trong đó dịch vụ du lịch đạt 6,6 tỷ



USD (chiếm 46,5% tổng kim ngạch), gấp 3,9 lần so với cùng kỳ năm trước; dịch vụ vận tải đạt 4,1 tỷ USD (chiếm 28,6%), tăng 6,6%. Kim ngạch nhập khẩu dịch vụ 9 tháng năm 2023 ước đạt 20,9 tỷ USD (trong đó đã tính trong phí dịch vụ vận tải và bảo hiểm của hàng hóa nhập khẩu là 7,5 tỷ USD), tăng 0,8% so với cùng kỳ năm trước, trong đó dịch vụ vận tải đạt 9,1 tỷ USD (chiếm 43,6% tổng kim ngạch), giảm 5,9%; dịch vụ du lịch đạt 5,4 tỷ USD (chiếm 25,9%), tăng 9,9%. Nhập siêu dịch vụ 9 tháng năm 2023 là 6,7 tỷ USD.

1.1.2.4. Tình hình hoạt động dịch vụ

Tính chung 9 tháng năm 2023, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng ước đạt 1.550,2 nghìn tỷ đồng, tăng 9,7% so với cùng kỳ năm trước, trong đó doanh thu dịch vụ lưu trú, ăn uống tăng 16% và doanh thu du lịch lữ hành tăng 47,7%.

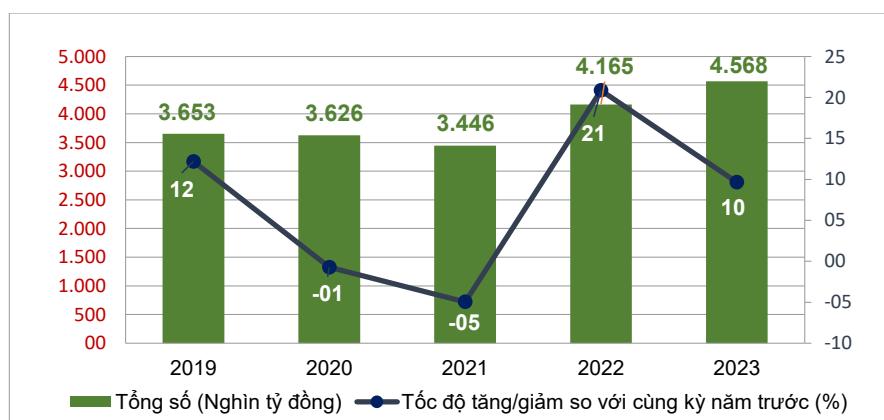
Bảng 1.3: Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng

ĐVT: Nghìn tỷ đồng

	Ước tính tháng 9 năm 2023	Ước tính quý III năm 2023	Ước tính 9 tháng năm 2023	Tốc độ tăng so với cùng kỳ năm trước (%)		
				Tháng 9 năm 2023	Quý III năm 2023	9 tháng năm 2023
Tổng số	524,6	1550,2	4567,8	7,5	7,3	9,7
Bán lẻ hàng hóa	402,4	1194,0	3572,1	7,4	6,6	8,4
Dịch vụ lưu trú, ăn uống	61,1	179,1	500,1	13,7	12,0	16,0
Du lịch lữ hành	4,0	11,6	26,5	44,9	24,9	47,7
Dịch vụ khác	57,1	165,5	469,1	0,2	6,3	11,5

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Hình 1.16: Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng 9 tháng giai đoạn 2019 - 2023



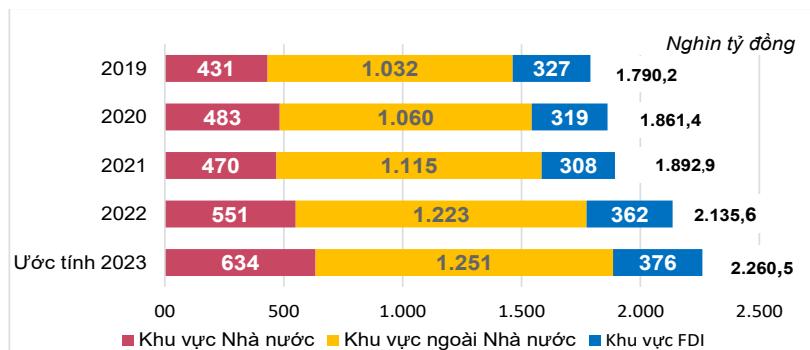
Nguồn: Tổng cục Thống kê

1.1.2.5. Tình hình đầu tư

Đầu tư là một trong 3 động lực từ phía cầu của nền kinh tế. Trong khi 2 động lực lớn từ phía cầu là xuất nhập khẩu và thương mại trong nước đều suy giảm thì động lực thứ 3 là đầu tư chỉ có một "mảng màu sáng" là đầu tư công, các thành phần khác của đầu tư đều khá yếu. Nhìn chung, tình hình đầu tư trong 3 quý năm 2023 có thể khái quát ở một số nét chính: (i) đầu tư nhà nước tăng mạnh nhưng còn dưới xa so với kế hoạch, có thể do kỳ vọng kém, thiếu động lực, vướng các rào cản pháp lý hay giá nguyên vật liệu đầu vào cao; (ii) đầu tư tư nhân tăng rất chậm do lãi suất cao, khó tiếp cận tín dụng và phát hành trái phiếu/cổ phiếu, và do niềm tin giảm sút; (iii) đầu tư nước ngoài ổn định, tuy nhiên khó tăng mạnh cho tới khi nền kinh tế thế giới và xuất khẩu hồi phục.

Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội quý III/2023 của Tổng cục Thống kê cho thấy, vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội trong 9 tháng năm 2023 theo giá hiện hành ước đạt 2.260,5 nghìn tỷ đồng, tăng 5,9% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2022 đạt 2.135,6 nghìn tỷ đồng, tăng 12,8%). Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện tại Việt Nam 9 tháng năm 2023 ước đạt 15,91 tỷ USD, tăng 2,2% so với cùng kỳ năm trước, đạt mức cao nhất 9 tháng của các năm từ 2019 đến nay.

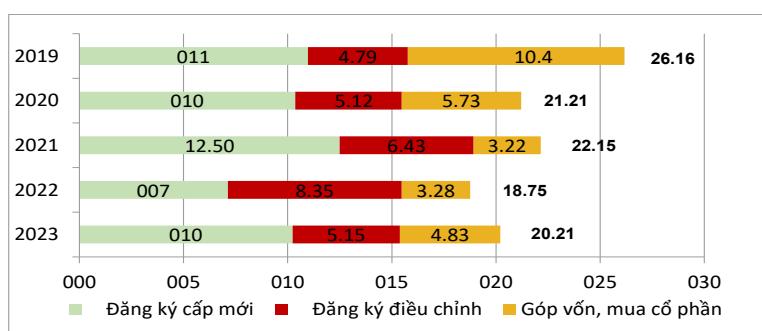
**Hình 1.17: Tổng vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội theo giá hiện hành
9 tháng giai đoạn 2019 - 2023**



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Hình 1.18: Vốn đầu tư nước ngoài đăng ký vào Việt Nam giai đoạn 2019 - 2023*

Đvt: Tỷ USD



*Tính đến ngày 30/9/2023

Nguồn: Tổng cục Thống kê

1.2. Logistics thế giới năm 2023 và một số mô hình quốc gia phát triển

1.2.1. Chỉ số LPI 2023

Tháng 4/2023, sau 4 năm gián đoạn, WB công bố bảng xếp hạng Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI - Logistics Performance Index) năm 2023. Theo đó, đứng đầu thế giới là Singapore, thứ hai là Phần Lan, thứ ba là Đan Mạch, Đức, Hà Lan và Thụy Sỹ. Việt Nam đứng vị trí thứ 43, giảm 4 bậc so với hạng 39 tại lần công bố LPI gần nhất vào năm 2018. Báo cáo LPI 2023 chỉ ra ngành logistics thích ứng với sự thay đổi của các mô hình thương mại toàn cầu, với độ tin cậy của chuỗi cung ứng cao hơn, khả năng chuẩn bị trước khủng hoảng tốt hơn, xanh hóa chuỗi cung ứng và số hóa. Theo LPI 2023, số hóa chuỗi cung ứng từ đầu đến cuối, đặc biệt là ở các nền kinh tế mới nổi, đang cho phép rút ngắn thời gian trễ cảng lên đến 70% so với các nước phát triển. Hơn nữa, nhu cầu logistics xanh đang tăng lên, với 75% chủ hàng đang tìm kiếm các lựa chọn thân thiện với môi trường khi xuất khẩu sang các nước có thu nhập cao. Trong khi phần lớn thời gian dành cho vận chuyển, sự chậm trễ lớn nhất xảy ra tại cảng biển, sân bay và vận tải đa phương thức.

Các kết quả chính của Báo cáo LPI 2023 có thể tóm lược ở một số điểm sau:

Thứ nhất, Báo cáo LPI 2023 bao gồm tập cơ sở dữ liệu mở rộng gồm (i) chỉ số LPI dựa trên điều tra khảo sát các doanh nghiệp dịch vụ logistics chuyên nghiệp, và (ii) chỉ số LPI mới đo lường tốc độ thương mại thực toàn thế giới. Chỉ số LPI mới được tính toán dựa trên cơ sở dữ liệu lớn toàn cầu về vận tải container đường biển, vận tải hàng không và hoạt động bưu chính; và chưa được tích hợp vào cách tính toán các chỉ số thành phần của LPI (điểm và xếp hạng của các quốc gia). Chỉ số LPI mới đo lường thời gian và tính toán hiệu quả của các tuyến cụ thể (ví dụ như thời gian chậm chuyến ở cảng hay sân bay); trong khi chỉ số LPI dựa trên khảo sát cung cấp sự đánh giá về 6 khía cạnh của hiệu quả logistics: cơ sở hạ tầng về thương mại và vận tải, quản trị hải quan và thông quan, chất lượng dịch vụ logistics, thời gian vận tải, năng lực truy suất và mức độ cạnh tranh về giá trong vận tải quốc tế.

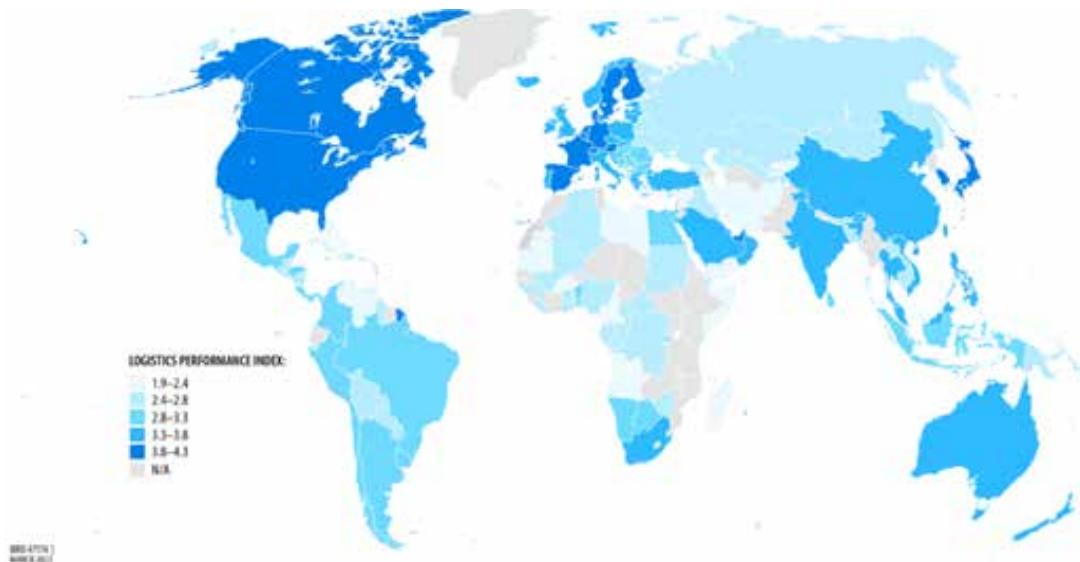
Thứ hai, Báo cáo LPI 2023 cho thấy, dịch vụ logistics có khả năng phục hồi linh hoạt ở cả các quốc gia trong top đầu và ở các quốc gia trong nhóm cuối của bảng xếp hạng chỉ số LPI. Mặc dù dịch Covid-19 gây ra sự đứt gãy trong vận tải và chuỗi cung ứng toàn cầu, điểm chỉ số LPI tổng hợp về cơ bản không có sự thay đổi nhiều so với lần khảo sát gần nhất vào năm 2018, trước khi dịch Covid-19 hoành hành. Sự phục hồi linh hoạt này một phần phản ánh sự ưu việt của bản thân chỉ số LPI khi đã bao phủ được các nhân tố có tính chất cấu trúc chịu ảnh hưởng trực tiếp của khủng hoảng do Covid, ví dụ như chất lượng của cơ sở hạ tầng hay thủ tục hải quan. Top 10 quốc gia với chỉ số PLI cao nhất thậm chí có điểm xếp hạng là 4.1/5, cao hơn mức điểm 4.0 của năm 2018. Mức điểm bình quân của 10 quốc gia thuộc nhóm thấp nhất cũng không suy giảm mà vẫn giữ mức 2.1/5 như năm 2018. Tuy nhiên, bảng xếp hạng 2023 có số quốc gia được xếp hạng ít hơn 21 quốc gia so với bảng xếp hạng 2018, hầu hết trong số đó là các nước có thu nhập thấp.

Thứ ba, các nước trong nhóm có chỉ số LPI ở mức giữa thể hiện sự tiến bộ, với số lượng nhiều nước đạt chỉ số xếp hạng cao hơn so với các năm trước. Chỉ số bình quân của quốc gia về cơ bản tăng ổn định trong thập kỷ qua, với nhiều nước tập trung ở nhóm quốc gia có số điểm bình quân từ 3 đến 4.

Thứ tư, sự tin cậy trong chuỗi cung ứng được coi là nhân tố then chốt. Đối với vận tải container, thời gian bình quân của tất cả các tuyến đường vận tải từ cảng khởi hành đến cảng đích là 44 ngày, với độ lệch chuẩn là 10,5 ngày, trong đó vận tải đường biển chiếm 60% khoảng thời gian này. Sự trì hoãn/chậm chuyến lớn nhất xảy ra khi container được lưu giữ ở cảng đi hoặc đến - các cảng, bến cảng hoặc các cơ sở hạ tầng vận tải đa phương thức khác, cho thấy hàm ý chính sách để tăng độ tin cậy trong chuỗi cung ứng là các chính sách nhằm vào các điểm nút cơ sở hạ tầng, như đầu tư vào năng suất khai thác cảng, hiện đại hóa hải quan, hay áp dụng công nghệ mới.

Thứ năm, hiệu quả hoạt động có xu hướng cao hơn thu nhập. Điều này thể hiện rõ trong chỉ số LPI mới, ví dụ, đối với thời gian container được lưu giữ tại các cảng. Các nền kinh tế mới nổi có xu hướng có thời gian trì hoãn/chậm chuyến ngắn hơn so với các nước công nghiệp phát triển, có thể do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng chuỗi cung ứng toàn cầu giai đoạn 2021 -22, cũng như xung đột Nga - Ukraine tác động đến hoạt động logistics ở châu Âu.

Hình 1.19: Bản đồ LPI toàn cầu 2023



Nguồn: Báo cáo LPI 2023 của Ngân hàng Thế giới

Trong bảng xếp hạng LPI năm 2023, Việt Nam đã tiếp tục đà tăng điểm đạt được trong báo cáo LPI 2018 khi đạt mức tăng 0,03 điểm, từ 3,27 điểm lên 3,3 điểm (điểm cao nhất là 5). Trước đó, LPI 2018 ghi nhận Việt Nam tăng điểm rất mạnh từ số điểm 2,98 điểm ghi nhận vào báo cáo 2016. Xét về thứ hạng, Việt Nam giảm 4 bậc trên bảng xếp hạng LPI 2023, rơi xuống vị trí thứ 43 trong số 139 nền kinh tế được xếp hạng, nhưng xét về nhóm điểm, Việt Nam đứng ở nhóm điểm thứ 11 (có chỉ số LPI là 3,3) cùng 7 quốc gia khác là Croatia, Czechia, Malta, Oman, Phillipines, Slovak Republic và Slovenia. So với các quốc gia trong khu vực, Việt Nam tiếp tục xếp sau Singapore (đứng đầu bảng), Malaysia (xếp thứ 26) và Thái Lan (xếp thứ 34), cùng thứ hạng với Phillipines. Xét về các chỉ số thành phần, Việt Nam ghi điểm tăng ở các hạng mục về Hạ tầng, Hải quan và Gửi hàng quốc tế, còn các hạng mục Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics, Tính đúng giờ và Khả năng theo dõi hàng hóa ghi nhận việc giảm điểm.

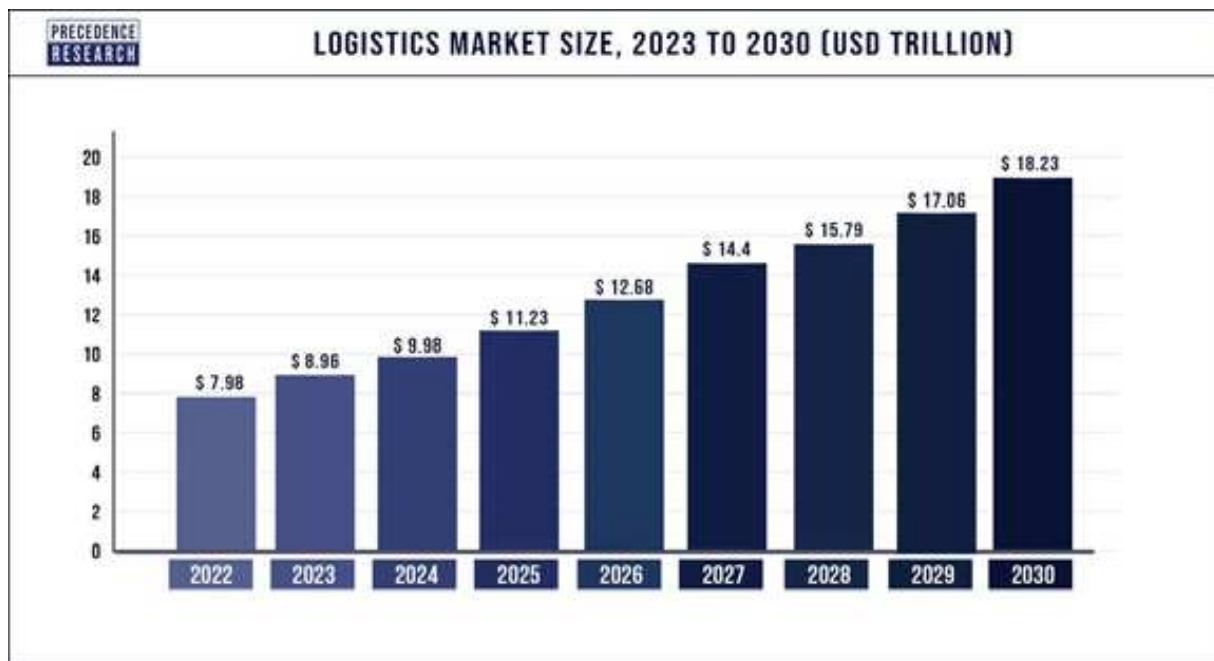
Bảng 1.4: Xếp hạng LPI của Việt Nam (2007 - 2023)

Năm	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Xếp hạng	53	53	53	48	64	39	43
Điểm LPI	2,89	2,96	3,00	3,15	2,98	3,27	3,30

Nguồn: World Bank

1.2.2. Thị trường logistics thế giới

Năm 2023, do tăng trưởng và các động lực chính của nền kinh tế toàn cầu phục hồi chậm, nên thị trường logistics toàn cầu cũng chưa cho thấy nhiều sự cải thiện so với năm 2022. Theo Precedence Research, quy mô thị trường logistics toàn cầu đạt gần 9 nghìn tỷ USD năm 2023, và dự kiến sẽ tăng lên 18,23 nghìn tỷ USD năm 2030.

Hình 1.20: Quy mô thị trường logistics toàn cầu (2022 - 2030)

Nguồn: Precedence Research

Xét theo khu vực thị trường, khu vực châu Á - Thái Bình Dương vẫn là khu vực thị trường có quy mô lớn nhất và phát triển năng động nhất do quy mô mạng lưới thương mại và hoạt động giao thương sôi động ở khu vực này, với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) khoảng 11%. Các quốc gia trong top 10 thị trường logistics mới nổi (theo bảng xếp hạng của Agility, 2023) với quy mô thị trường logistics lớn như Trung Quốc, Ấn Độ đều thuộc khu vực này. Khu vực Bắc Mỹ và Châu Âu, mặc dù các động lực về nhu cầu còn yếu, chưa thực sự phục hồi sau đại dịch Covid-19, vẫn giữ mức độ tăng trưởng ổn định tầm 10%/năm do những ưu thế về chất lượng hạ tầng và mức độ kết nối tốt giữa các phương thức vận tải.

Bảng 1.5: Quy mô thị trường logistics theo khu vực, giai đoạn 2022 - 2030

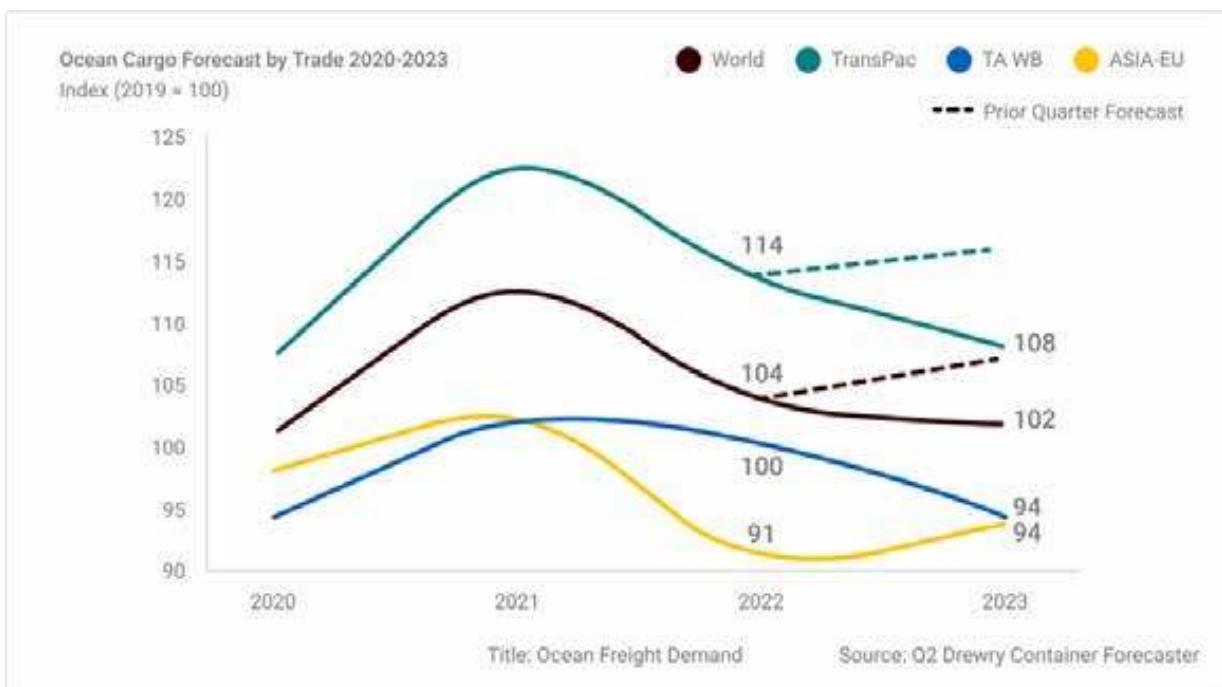
Đvt: Tỷ USD

Khu vực	2022	2023	2027	2030
Châu Á - Thái Bình Dương	3.480,70	3.952,34	6.633,62	8.684,20
Châu Âu	1.748,34	1.955,51	3.090,40	3.860,00
Châu Mỹ La tinh	455,05	502,60	755,35	907,13
Trung Đông và Châu Phi	327,32	359,22	526,35	619,72
Bắc Mỹ	1.971,87	2.193,79	3.393,21	4.167,76

Nguồn: Precedence Research

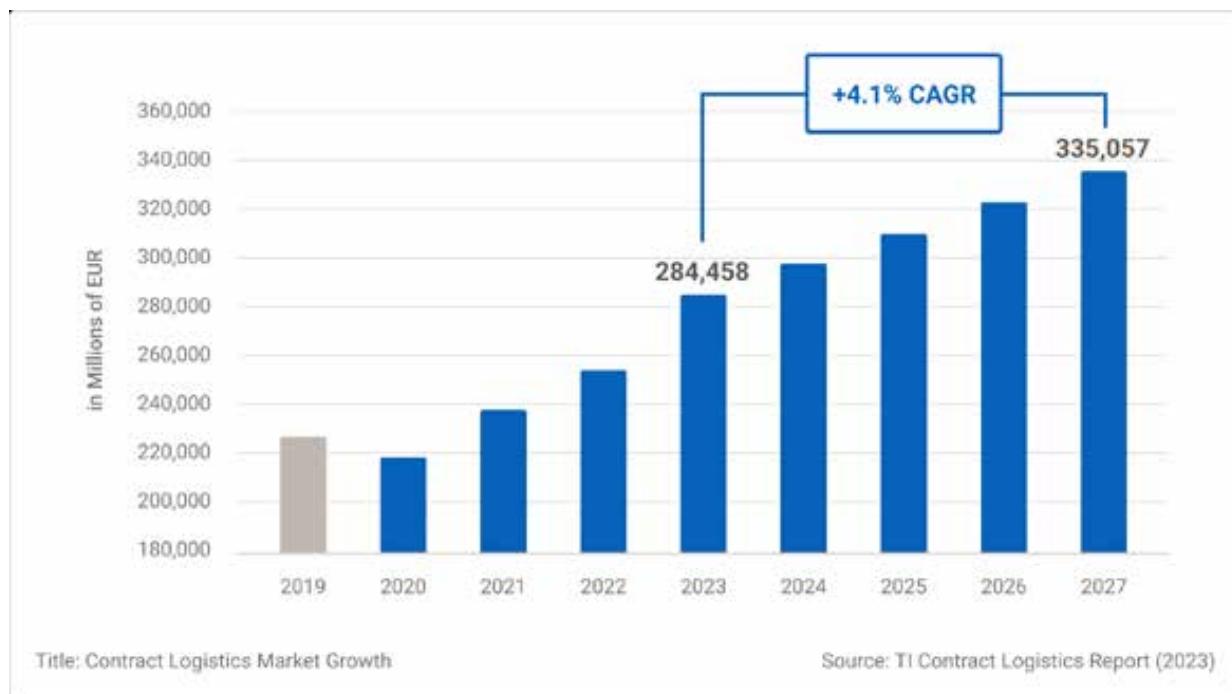
Theo phương thức vận tải: Thị trường vận tải hàng không từ đầu năm đến nay có tốc độ tăng trưởng nhu cầu giảm -4,1% so với cùng kỳ năm ngoái (dự báo của IATA), là kết quả của mức tồn kho cao kéo dài, và mức giá tương đối giữa vận chuyển hàng không và hàng hải có sự thay đổi dẫn đến sự chuyển hướng trong nhu cầu về phương thức vận tải. Trong khi đó, quy mô hàng hóa vận tải đường hàng hải, theo tính toán của Drewry, giảm so với năm 2022, dù giá cước vận tải biển giảm sau đợt "sốt" năm 2021 - 2022.

Hình 1.21: Lượng hàng hóa vận tải đường biển giai đoạn 2020 - 2023



Nguồn: Drewry Container Forecaster

Thị trường dịch vụ logistics và kho bãi vẫn là thị trường có tốc độ tăng trưởng nhu cầu cao, với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm là 4,1% (theo IT Contract Logistics Report, 2023) với quy mô thị trường khoảng gần 300 tỷ EUR năm 2023, với các động lực thị trường chính ở khu vực châu Á - Thái Bình Dương.

Hình 1.22: Quy mô và tốc độ tăng trưởng của thị trường logistics hợp đồng

Nguồn: *IT Contract Logistics Report, 2023*

Các dự báo của Precedence, Drewry đều nhận định từ nay đến cuối năm 2023, và sang năm 2024, một trong những nhân tố chính là động lực tăng trưởng của thị trường logistics toàn cầu tiếp tục là sự phát triển của thương mại điện tử, cũng như những cải thiện về hạ tầng và khả năng kết nối tốc độ cao. Các động lực và xu hướng khác của thị trường bao gồm: xu hướng chuyển đổi số và tự động hóa, sự gia tăng của nhu cầu vận tải thủy và thị trường logistics hợp đồng.

1.2.3. Một số mô hình quốc gia phát triển logistics thành công

1.2.3.1. Ấn Độ

Trong bảng xếp hạng LPI năm 2023, Ấn Độ xếp hạng 38 trong số 139 quốc gia, tăng 6 bậc so với bảng xếp hạng năm 2018, và thể hiện sự tiến bộ vượt bậc so với thứ hạng 54 mà quốc gia này đạt được năm 2014. Sự thăng tiến này được coi là kết quả của nỗ lực chính sách và đầu tư đáng kể của Chính phủ nước này về cơ sở hạ tầng cứng và mềm, cũng như công nghệ thông tin, cho lĩnh vực logistics.

Vào tháng 10/2021, Chính phủ của Thủ tướng Ấn Độ Narendra Modi đã công bố Kế hoạch hành động quốc gia (National Master Plan - NMP) tăng cường kết nối đa phương thức, với mục tiêu giảm chi phí logistics và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế đến năm 2025. Kế hoạch NMP cũng đặt mục tiêu giảm chi phí logistics so với GDP từ con số 14% khi Chính phủ của Thủ tướng Modi nhậm chức xuống còn 8% năm 2025. Tiếp đó, năm 2022, Thủ tướng ban hành Chính sách logistics quốc gia (National Logistics Policy - NLP) với các mục tiêu chính là thúc đẩy giao hàng chặng cuối, giải quyết các thách thức liên quan đến vận tải, tiết kiệm thời gian và chi phí cho lĩnh vực sản xuất và bảo đảm tốc độ trong lĩnh vực

logistics. Những chính sách đó đã mang lại hiệu quả rõ ràng, thể hiện sự tiến bộ trong tất cả các chỉ số thành phần của LPI: chỉ số cơ sở hạ tầng tăng 5 bậc từ thứ 52 năm 2018 lên thứ 47 năm 2023, chỉ số vận tải quốc tế tăng 22 bậc từ 44 năm 2018 lên 22 năm 2023, chỉ số năng lực dịch vụ logistics cũng tăng 4 bậc tương ứng trong khoảng thời gian này. Về chỉ số thời gian logistics, Ấn Độ tăng 17 bậc trên bảng xếp hạng; còn chỉ số truy xuất năm 2023 tăng 3 bậc lên hạng 38/139 quốc gia.

Các điểm nổi bật trong Kế hoạch NMP và Chính sách NLP của Ấn Độ bao gồm:

- Chương trình hợp tác công tư (public - private partnership - PPP) về nền tảng Hiển thị chuỗi cung ứng (supply chain visibility) đã góp phần giảm đáng kể sự chậm trễ trong chuỗi cung ứng. Nhãn RFI cũng được áp dụng để kết nối giữa container và khách hàng trong chuỗi cung ứng, nhờ đó, thời gian sử dụng trung bình (average dwell time) của container từ tháng 5 đến tháng 10 năm 2022 của Ấn Độ là dưới 3 ngày, tốt hơn rất nhiều so với một số quốc gia của các nền công nghiệp phát triển như Mỹ (7 ngày) và Đức (10 ngày).
- Dành ưu tiên đáng kể cho đầu tư vào cơ sở hạ tầng cứng và mềm để tăng cường kết nối các cửa ngõ ở ven biển với các trung tâm sản xuất trong nội địa, từ đó tạo ra động lực tăng trưởng mới cho nền kinh tế thông qua nâng cấp cơ sở hạ tầng, qua đó cắt giảm chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Đặc biệt, một sáng kiến quản lý chú trọng vào công nghệ với tên gọi Đường ống Hạ tầng Quốc gia (National Infrastrucsture Pipeline - NIP) trị giá 111 nghìn tỷ rupee được thực hiện trong giai đoạn 2020 - 2025 nhằm phá vỡ sự trì trệ, tăng cường kết nối giữa 16 bộ và chính quyền các bang về đường sắt, đường bộ, cảng biển thông qua công nghệ thông tin, lập bản đồ vệ tinh và các công cụ về dữ liệu.
- Đề ra lộ trình giảm phát thải từ phương tiện vận tải đường bộ để đáp ứng các cam kết về biến đổi khí hậu cũng như giảm chi phí logistics vì thuế dầu diesel cao.
- Tăng cường hiệu quả vận hàng các cảng biển thông qua tăng công suất làm hàng và cắt giảm thời gian quay vòng của tàu.

1.2.3.2. Malaysia

Trên bảng xếp hạng LPI 2023, Malaysia xếp thứ 2 khu vực ASEAN, chỉ sau Singapore - quốc gia đứng đầu 139 quốc gia và vùng lãnh thổ trên toàn thế giới trong năm nay. Đây được xem là kết quả ngoạn mục, vì Malaysia đã tăng đến 15 bậc lên đứng thứ 26 trên toàn thế giới, so với thứ 41 (năm 2018) và 32 (năm 2016). Thứ tự cao nhất của Malaysia trong bảng xếp hạng LPI cho đến nay là thứ 25 (năm 2014). Một số chuyên gia còn cho rằng, trong tương lai, Malaysia có thể lọt vào top 10 nếu các chính sách phát triển logistics của quốc gia này tiếp tục học theo hình mẫu Singapore.

Malaysia có một hệ thống cơ sở hạ tầng logistics hiện đại, đồng bộ, với sự kết nối thông suốt các phương thức vận tải đường bộ, đường biển và đường hàng không. Điều này phản ánh kết quả của các chính sách phát triển logistics phù hợp mà Malaysia đã áp dụng những năm vừa qua. Kế hoạch



logistics quốc gia (National Logistics Plan - NLP) của Malaysia giai đoạn 2006 - 2020, với sự điều phối của Bộ Công nghiệp và Thương mại quốc tế Malaysia đặt logistics là lĩnh vực ưu tiên phát triển của quốc gia. Kế hoạch này, với sự phân tích chi tiết thực trạng logistics của quốc gia, đã đặt ra mục tiêu rõ ràng và cụ thể để phát triển logistics, tăng cường giao thương quốc tế ở 6 nội dung chiến lược trọng điểm:

- Tạo lập ngành logistics hiệu quả và cạnh tranh để hỗ trợ các nỗ lực công nghiệp hóa của Malaysia. Kế hoạch NLP tập trung vào các nỗ lực thúc đẩy hoạt động vận hành để bao phủ toàn bộ chuỗi cung ứng, thúc đẩy sự gia tăng công suất và hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics thông qua các hoạt động mua lại và sáp nhập. Các doanh nghiệp vận hành cảng được khuyến khích giảm các khoản phí cảng biển thu của các công ty giao nhận và các công ty vận tải đa phương thức, cũng như cung cấp thêm các dịch vụ giá trị gia tăng. Chính phủ cũng khuyến khích nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vào các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, nhất là các doanh nghiệp 3PL và 4PL. Mục tiêu của biện pháp này là khuyến khích các công ty đa quốc gia bao hàm cả Malaysia trong chuỗi cung ứng toàn cầu của họ, từ đó cung cấp thêm nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp nội địa. Các công ty vận tải biển nội địa cũng được khuyến khích liên kết với các đối tác nước ngoài.
- Phát triển năng lực của các phương thức vận tải để cạnh tranh trong môi trường quốc tế. Trong lĩnh vực vận tải, các phương thức vận tải, các hành lang vận tải quốc gia, các tuyến đường thủy nội địa và đường sắt được ưu tiên phát triển theo hướng xây dựng các bến (terminals) tích hợp và tăng cường vận tải liên/đa phương thức.
- Mở rộng và nâng cấp năng lực cung cấp dịch vụ để thúc đẩy sự tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu thông qua nhiều biện pháp: (i) phát triển các hành lang vận tải quốc gia, (ii) phát triển các trung tâm logistics quốc gia như cảng cạn, các kho hàng chuyên dụng, các nhà điều hành bến khu vực và các trung tâm logistics ảo (virtual logistics hubs). Các doanh nghiệp vận hành cảng và sân bay được khuyến khích thành lập liên minh và mở rộng hoạt động ra thị trường toàn cầu. Các chính sách được đồng bộ và hài hòa để tạo lập cơ sở pháp lý thuận lợi cho sự phát triển doanh nghiệp.
- Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin được coi là biện pháp cốt lõi để tạo dựng lợi thế cạnh tranh trong lĩnh vực logistics. Các biện pháp tăng cường kỹ năng và hiệu suất trong quản lý và điều khiển thông tin cho sự phát triển dịch vụ của khu vực, trong đó coi Malaysia là trung tâm kết nối ảo (virtual hub). Việc triển khai các hệ thống điện tử (e-systems) được tăng cường với mục tiêu dịch vụ hải quan không giấy tờ thông qua một hệ thống e-logistics. Nâng cấp các dịch vụ điện tử (e-services) của các cơ quan chính phủ nhằm tạo thuận lợi thương mại. Các ứng dụng khác như hệ thống RFID, định vị vệ tinh, nhận diện giọng nói... cũng được khuyến khích phát triển.
- Đảm bảo cung cấp nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng nhu cầu dài hạn của lĩnh vực logistics thông qua hoạt động đào tạo lại và học tập suốt đời, chú trọng đến các kỹ năng về công nghệ, thương mại và vận hành. Tăng cường liên kết với các tổ chức nước ngoài để thúc đẩy việc coi trọng hệ thống tiêu chuẩn quốc tế.

- Đẩy mạnh các hỗ trợ về thể chế thông qua cơ chế hợp tác liên bộ và liên cơ quan trong hoạch định, thực thi và điều phối các chính sách và biện pháp về logistics.

Chính phủ Malaysia cũng thành lập Hội đồng Phát triển Logistics Quốc gia (National Logistics Development Council) và Trung tâm Logistics và Chuỗi cung ứng (Supply Chain and Logistics Centre) để điều phối các hoạt động logistics và chuỗi cung ứng quốc gia, tạo lập một môi trường thể chế hỗ trợ tốt cho sự phát triển logistics của quốc gia này. Một sáng kiến nổi bật khác của Chính phủ là Logistics Productivity Nexus (LPN - Khung Năng suất Logistics) để thúc đẩy năng suất và tăng trưởng kinh tế quốc gia thông qua sự hợp tác ba bên: Chính phủ, các doanh nghiệp và giới học thuật. LPN có mục tiêu xác định rõ các vấn đề và thách thức đối với năng suất trong lĩnh vực logistics, từ đó tăng cường hiệu lực và ưu tiên các chính sách để giải quyết các vấn đề và thách thức đó. Mục tiêu của LPN là đến năm 2030, lĩnh vực logistics sẽ đóng góp 6,5% GDP nước này.

1.3. Chính sách mới về logistics

Có nhiều chính sách liên quan đến logistics được ban hành cuối năm 2022 và 2023. Các chính sách tiêu biểu gồm:

❖ Cơ chế chính sách chung về logistics

- Nghị định số 96/2022/NĐ-CP ngày 29/11/2022 của Chính phủ Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương, trong đó giao chức năng quản lý nhà nước về dịch vụ logistics cho Bộ Công Thương;
- Nghị quyết 163/2022/NQ-CP ngày 16/12/2022 của Chính phủ về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

❖ Lĩnh vực đường bộ

- Nghị định số 70/2022/NĐ-CP ngày 27/09/2022 của Chính phủ sửa đổi các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực đường bộ;
- Thông tư số 05/2023/TT-BGTVT ngày 17/04/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi Thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái;
- Thông tư số 07/2023/TT-BGTVT ngày 24/05/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư về trạm thu phí, giá dịch vụ sử dụng đường bộ;
- Quyết định số 2648/QĐ-TCĐBVN ngày 22/6/2022 của Tổng cục Đường bộ Việt Nam (Bộ Giao thông Vận tải) công bố Tiêu chuẩn cơ sở về đường ô tô cao tốc.

❖ Lĩnh vực hàng không

- Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Theo đó, cắt giảm, đơn giản hóa các thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng như: thủ tục đăng ký văn bản IDERA (văn bản được ban hành theo quy định của Công ước Cape Town, trong đó chỉ rõ người có quyền yêu cầu xóa đăng ký hoặc xuất khẩu tàu bay); thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép kinh doanh CHK và Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không tại CHK, sân bay; thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận cơ sở đào tạo và quyền đối với tàu bay; thủ tục sửa đổi thông tin về đăng ký tàu bay và các quyền đối với tàu bay.
- Quyết định số 970/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Thông tư số 19/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều của các Thông tư quy định liên quan đến vận tải hàng không.

❖ Lĩnh vực đường thủy nội địa

- Thông tư số 21/2022/TT-BGTVT ngày 2/8/2022 của Bộ Giao thông Vận tải quy định về quản lý, bảo trì công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa do Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải ban hành;
- Quyết định số 21/2022/QĐ-TTg ngày 09/11/2022 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa;
- Quyết định số 723/QĐ-BGTVT ngày 15/06/2023 của Bộ Giao thông Vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của chi cục Đường thủy nội địa khu vực trực thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;
- Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ngày 22/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải về Định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa;
- Quyết định số 21/2022/QĐ-TTg ngày 09/11/2022 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa;
- Thông tư số 16/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về đăng kiểm phương tiện thủy nội địa.

❖ Lĩnh vực đường sắt

- Quyết định số 396/QĐ-TTg ngày 17/04/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kế hoạch, chính sách, giải pháp và nguồn lực thực hiện quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt;
- Thông tư số 11/2023/TT-BGTVT ngày 28/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 26/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện kết nối ray đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; việc kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị;
- Thông tư số 04/2023/TT-BGTVT ngày 17/4/2023 của Bộ Giao thông Vận tải ban hành 03 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về linh kiện, thiết bị của phương tiện giao thông đường sắt;
- Quyết định số 1143/QĐ-TTg ngày 03/10/2023 của Thủ tướng Chính phủ thành lập Ban Chỉ đạo xây dựng, thực hiện Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và các dự án đường sắt quan trọng quốc gia.

❖ **Lĩnh vực hàng hải**

- Nghị định số 69/2022/NĐ-CP ngày 23/9/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải;
- Thông tư số 08/2022/TT-BGTVT ngày 16/06/2022 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải;
- Thông tư số 19/2022/TT-BGTVT ngày 26/07/2022 của Bộ Giao thông Vận tải quy định về bảo trì công trình hàng hải;
- Nghị quyết số 132/NQ-CP ngày 07/10/2022 của Chính phủ về việc ký Hiệp định ASEAN về hợp tác tìm kiếm cứu nạn hàng hải và hàng không.

❖ **Lĩnh vực khác**

- Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Thông tư số 33/2023/TT-BTC ngày 31/5/2023 của Bộ Tài chính quy định về xác định xuất xứ hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.



CHƯƠNG II: HẠ TẦNG LOGISTICS



2.1. Tình hình đầu tư phát triển hạ tầng logistics ở Việt Nam

Đầu tư từ khu vực công và tư vào cơ sở hạ tầng ở Việt Nam đạt 5,7% GDP trong những năm gần đây, cao nhất ở khu vực Đông Nam Á và cao thứ hai ở châu Á, chỉ sau Trung Quốc (6,8% GDP). Việc đẩy mạnh phát triển hạ tầng một mặt đáp ứng yêu cầu của các dự án đầu tư; mặt khác, giúp thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và tạo ra nhiều việc làm hơn. Hơn nữa, tốc độ đô thị hóa nhanh chóng ở Việt Nam cũng là động lực mạnh mẽ để phát triển giao thông.

Trên cơ sở 05 quy hoạch chuyên ngành GTVT được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đến năm 2030 cho 05 phương thức vận tải khoảng 2.100 - 2.200 nghìn tỷ đồng (tương đương khoảng 86,05 tỷ USD¹), chưa bao gồm chi phí bảo trì hạ tầng. Trong đó, tổng nhu cầu vốn theo khả năng cân đối nguồn lực là 1.874 nghìn tỷ đồng. Trong đó, nguồn vốn ngân sách nhà nước được xác định đầu tư khoảng 894 nghìn tỷ đồng (chiếm 48%); Nguồn vốn xã hội hóa, huy động ngoài ngân sách khoảng 980 nghìn tỷ đồng (chiếm 52%). Lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa có tỷ trọng huy động vốn ngoài ngân sách cao nhất. Theo tính toán, đến năm 2030, tỷ trọng huy động vốn ngoài ngân sách hàng hải khoảng 95%; đường thủy nội địa khoảng 82%.

Bên cạnh đó, hành lang pháp lý là Luật đồi tác công tư (PPP) có hiệu lực từ ngày 29/3/2021, Nghị định số 35/2021/NĐ-CP của Chính phủ hướng dẫn thi hành Luật PPP và các văn bản quy phạm pháp luật được ban hành kịp thời nhằm thúc đẩy đầu tư tư nhân và phát triển cơ sở hạ tầng, đặc biệt trong lĩnh vực giao thông. Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trong những năm qua đã có sự phát triển mạnh mẽ theo hướng hiện đại, an toàn, nhiều công trình đạt chất lượng theo tiêu chuẩn quốc tế, mạng lưới giao thông đã kết nối đến mọi vùng, miền trong cả nước và đạt được nhiều kết quả cụ thể.

Trong năm 2023: Đường bộ: hoàn thành đưa vào khai thác nhiều đoạn tuyến cao tốc Bắc - Nam trong năm 2023 như: đưa vào khai thác 4 dự án thành phần (cao tốc Mai Sơn - Quốc lộ 45, Nha Trang - Cam Lâm, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây) thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai

¹ Tỷ giá USD tại thời điểm tháng 9/2023 của NHNN là 1USD = 24.402 VND

Hình 2.1: Hệ thống đường cao tốc Việt Nam đến năm 2025



đoạn 2017 - 2020 với chiều dài 312km; **Đường sắt:** đưa thêm một số ga vào khai thác liên vận quốc tế như ga Kép (Bắc Giang); ga Sóng Thần (Bình Dương), nghiên cứu ga liên vận quốc tế Cao Xá (Hải Dương) phục vụ kết nối với Trung Quốc,... **Đường thủy nội địa:** hoàn thành và đưa vào khai thác cụm công trình kênh nối sông Đáy với sông Ninh Cơ thuộc Dự án Phát triển GTVT khu vực Đồng bằng Bắc Bộ, nằm trên địa bàn huyện Nghĩa Hưng, tỉnh Nam Định, góp phần giảm chi phí vận tải, logistics trên hành lang vận tải thủy số 2; **Đường biển:** đã tiến hành đầu tư cảng Liên Chiểu, nạo vét nhiều luồng hàng hải quan trọng như: dự án luồng kênh Cái Tráp, luồng Rạch Giá, Hải Phòng (đoạn Lạch Huyện), luồng Hải Thịnh, Cửa Lò, luồng Đà Nẵng, Sa Kỳ, luồng Soài Rạp, Sài Gòn - Vũng Tàu, luồng hàng hải cho tàu biển trọng tải lớn sông Hậu. **Hàng không:** triển khai xây dựng sân bay Long Thành và nâng cấp cải tạo nhiều sân bay khác như: Côn Đảo, Điện Biên,... đã góp phần thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông tăng trưởng so với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới, đóng góp vào thành tích về xếp hạng năng lực và chất lượng cơ sở hạ tầng quốc gia².

Kết cấu hạ tầng giao thông có bước tăng trưởng cả về số lượng và chất lượng, nhiều công trình giao thông quy mô lớn, hiện đại đã được đưa vào khai thác góp phần quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, tăng sức cạnh tranh của nền kinh tế và hội nhập kinh tế quốc tế. Kết cấu hạ tầng giao thông phát triển kéo theo hạ tầng phục vụ logistics cũng được thúc đẩy, đặc biệt là dịch vụ vận tải, kho bãi ngày càng đồng bộ, hiện đại hơn, tính kết nối giữa các phương thức vận tải ngày càng được cải thiện góp phần giảm chi phí logistics, giảm chi phí vận tải. Nhìn chung, hạ tầng logistics ngày càng được cải thiện, đáp ứng cho hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu³. Kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng logistics gắn với ngành GTVT được triển khai cụ thể như sau:

2.1.1. Đường bộ

❖ **Điểm nổi bật đối với lĩnh vực đường bộ năm 2023** là việc đưa vào khai thác một loạt dự án thành phần đoạn cao tốc Bắc - Nam phía Đông, hiện toàn quốc có 1.822 km đường bộ cao tốc (từ đầu nhiệm kỳ đã hoàn thành 566 km/3 năm, bằng 1/2 khối lượng đã triển khai trong gần 20 năm trước đây, khoảng 1.163 km); đang tiếp tục triển khai thi công khoảng 1.071 km; gấp rút hoàn thiện thủ tục để khởi công dự án quan trọng quốc gia: đường vành đai 4 Hà Nội, vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh, các tuyến cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Biên Hòa - Vũng Tàu, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; đẩy nhanh hoàn thiện thủ tục đầu tư các tuyến cao tốc hướng tâm vào Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh⁴. Các địa phương được giao là cơ quan có thẩm quyền đang tích cực triển khai dự án theo hình thức BOT⁵;

² Xếp hạng năng lực và chất lượng hạ tầng tăng từ 95/144 năm 2011 lên 67/137 năm 2019

³ Thực hiện Nghị quyết 163/NQ-CP ngày 16/12/2022 về việc Đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

⁴ Hòa Lạc - Hòa Bình - Mộc Châu, TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành - Gia Nghĩa.

⁵ Đường cao tốc CK Hữu Nghị - Chi Lăng, Đồng Đăng - Trà Lĩnh, Ninh Bình - Hải Phòng, Gia Nghĩa - Chơn Thành, Tân Phú - Liên Khương, TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành.

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, hệ thống đường bộ cao tốc được quy hoạch **41** tuyến, tổng chiều dài **9.014** km, hệ thống quốc lộ gồm **172** tuyến, tổng chiều dài **29.795** km. Việc sớm đầu tư, nâng cấp đoạn tuyến quốc lộ/cao tốc theo quy hoạch là cần thiết nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước. Giai đoạn 2021 - 2025, Bộ Giao thông Vận tải dự kiến nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông khoảng **462.000** tỷ đồng, Quốc hội, Chính phủ phân bổ cho Bộ Giao thông Vận tải là **304.105** tỷ đồng (66% nhu cầu).

❖ Kế hoạch triển khai Quy hoạch đường bộ⁶

Năm 2023, cả nước tiếp tục hoàn thành đưa vào khai thác nhiều dự án đường bộ cao tốc như: **07** dự án thành phần, với tổng chiều dài **411,6** km trong 2023, bao gồm: Mai Sơn - Quốc lộ 45 (63,4 km), Vĩnh Hải - Phan Thiết (100,8 km), Phan Thiết - Dầu Giây (99 km), Quốc lộ 45 - Nghi Sơn (43,2 km), Nghi Sơn - Diễn Châu (50 km), Nha Trang - Cam Lâm (49 km), cầu Mỹ Thuận 2 (6 km). Ngày 30/4/2023, một số dự án đưa vào khai thác gồm: 03 dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 là Mai Sơn - Quốc lộ 45 (63,37 km), Vĩnh Hải - Phan Thiết (100,8 km) và Phan Thiết - Dầu Giây (99 km).

Đồng thời, khởi công **05** dự án quan trọng quốc gia gồm: cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột; cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội; dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh. Trong thời gian tới, ngành GTVT sẽ tiếp tục triển khai đầu tư theo tiến độ quy hoạch đối với hệ thống đường cao tốc.

Bảng 2.1: Tổng hợp chỉ tiêu phát triển đường bộ cao tốc các thời kỳ

TT	Giai đoạn	Số km	Ghi chú
1	Giai đoạn 2001 - 2010	89	Đầu tiên là 03 tuyến: Láng - Hòa Lạc dài 30 km, TP. Hồ Chí Minh - Trung Luong dài 40km; Đà Lạt - Liên Khương dài 19 km
2	Giai đoạn 2011 - 2020	1.163	Cập nhật theo đề án 5.000 km cao tốc
3	Đến T9/2023	1.822	Số liệu thống kê đến thời điểm
4	Đến năm 2026	3.893	Theo kế hoạch triển khai QH 1454/QĐ-TTg
5	Đến năm 2030	~6.470	Theo kế hoạch triển khai QH 1454/QĐ-TTg
6	Đến năm 2050	~9.014	Theo kế hoạch triển khai QH 1454/QĐ-TTg

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, 9/2023

❖ Đánh giá

Đường bộ cao tốc có sự phát triển nhanh trong những năm gần đây, tốc độ tăng của giai đoạn 10 năm 2011 - 2020 gấp khoảng 13,1 lần về chiều dài so với giai đoạn 10 năm trước đó (2001 - 2010).

⁶ Quyết định 1454/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

Giai đoạn tiếp theo, mục tiêu về đường bộ cao tốc toàn quốc có 3.000 km đến năm 2025 và khoảng 5.000 km đến năm 2030 đã được Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng thông qua.

Quy hoạch mạng lưới đường bộ đến năm 2030: dự kiến hoàn thành, đưa vào khai thác khoảng 6.470 km đường bộ cao tốc, ngành GTVT đang nỗ lực trong việc thúc đẩy đầu tư hệ thống đường bộ cao tốc là động lực và thúc đẩy kết nối khung hạ tầng giao thông giữa các vùng động lực kinh tế thúc đẩy hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa trên các hành lang kinh tế.



Ảnh: Cao tốc Buôn Ma Thuột - Khánh Hòa

Theo các nghiên cứu của Đề án Thực hiện đầu tư dự án đường bộ cao tốc Việt Nam giai đoạn 2021 - 2030 cho thấy "...Việc đầu tư đưa vào khai thác đường cao tốc sẽ giúp tiết kiệm chi phí xã hội, đồng thời đóng góp vào tăng trưởng khoảng 0,7%-2,1% GRDP của các tỉnh có dự án đi qua khi so sánh với trường hợp không có dự án cao tốc đưa vào khai thác".

2.1.2. Đường sắt

❖ **Điểm nổi bật đối với lĩnh vực đường sắt năm 2023** là việc Bộ Giao thông Vận tải đang trình Chính phủ, Bộ Chính trị cho ý kiến về chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đồng thời ngày 03/10/2023, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 143/QĐ-TTg thành lập Ban chỉ đạo xây dựng, thực hiện Đề án chủ trương đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và các dự án đường sắt quan trọng quốc gia.

Mạng lưới đường sắt quốc gia có tổng chiều dài 3.143 km và có 277 ga, trong đó 2.703 km đường chính tuyến, 612 km đường ga và đường nhánh, bao gồm 07 tuyến chính: Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh, Gia Lâm - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Yên Viên - Lào Cai, Đông Anh - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long - Cái Lân và một số tuyến nhánh như: Bắc Hồng - Văn Điển, Cầu Giát - Nghĩa Đàn, Đà Lạt - Trại Mát, Diêu Trì - Quy Nhơn, Bình Thuận - Phan Thiết, Mai Pha - Na Dương,...

Về phân bố: mạng lưới đường sắt trải dài trên địa bàn của 34 tỉnh, thành phố, kết nối 04/6 vùng kinh tế của cả nước. Mật độ đường sắt đạt khoảng 9,5 km/1.000 km². Hiện nay, có 02 tuyến kết nối với đường sắt Trung Quốc tại Đồng Đăng (tuyến Hà Nội - Đồng Đăng) và tại Lào Cai (tuyến Hà Nội - Lào Cai).

Kế hoạch triển khai Quy hoạch đường sắt⁷

(1) Hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam (đến năm 2025, phấn đấu hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án);

(2) Hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ; các tuyến đường sắt kết nối với đầu mối vận tải có lưu lượng lớn (tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu, kết nối cảng biển quốc tế Cái Mép - Thị Vải; tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành kết nối sân bay quốc tế Long Thành; tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng kết nối với cảng biển quốc tế Lạch Huyện);

(3) Xây dựng mới đoạn tuyến đường sắt nối ray Ga Lào Cai với Ga Hà Khẩu Bắc, kết nối liên vận quốc tế với Trung Quốc và một số nước:

(4) Chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân⁸. Tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long có vai trò quan trọng trong phát triển hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, Bộ Giao thông Vận tải đã triển khai đầu tư Dự án từ năm 2005, tuy nhiên, giai đoạn năm 2008 - 2011 do nền kinh tế nước ta gặp nhiều khó khăn, chịu ảnh hưởng cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu nên Dự án phải đình hoãn, giãn tiến độ theo Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ. Để có cơ sở triển khai lại dự án, vừa qua, Bộ Giao thông Vận tải đã tham mưu Chính phủ trình Bộ Chính trị ban hành Kết luận số 49-KL/TW, trong đó đã xác định hoàn thành tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long Cái Lân trong giai đoạn đến năm 2030. Hiện nay, Bộ Giao thông Vận tải đang nghiên cứu lập điều chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án làm cơ sở triển khai đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030.

❖ Đánh giá

Sau gần 15 năm thực hiện Kết luận số 27-KL/TW của Bộ Chính trị khoá X, nhận thức về vị trí, vai trò của GTVT đường sắt được nâng lên; đạt một số kết quả nhất định. Đã phê duyệt các chiến lược, quy hoạch; hình thành hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tạo khung pháp lý quan trọng cho công tác quản lý, đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt; tốc độ chạy tàu và an

Hình 2.2: Bản đồ hiện trạng đường sắt Việt Nam



⁷ Quyết định 1769/QĐ-TTg về Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

⁸ Quyết định 396/QĐ-TTg ngày 17/4/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch chính sách, giải pháp và nguồn lực thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

toàn đường sắt được cải thiện; công tác quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt từng bước được nâng cao; mô hình quản lý, khai thác đường sắt đô thị bước đầu được hình thành tại TP. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Một số điểm nổi bật tại Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

- *Đến năm 2025:* Phấn đấu hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; khởi công các đoạn ưu tiên trong giai đoạn 2026 - 2030 (Hà Nội - Vinh; TP. Hồ Chí Minh - Nha Trang).
- *Đến năm 2030:* Tập trung cải tạo, nâng cấp, khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có. Tiếp tục triển khai đầu tư các tuyến đường sắt đô thị có nhu cầu vận tải lớn (Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh...); phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hòa - Vũng Tàu...), cửa khẩu quốc tế (Hà Nội - Lào Cai; Hà Nội - Lạng Sơn...), cảng hàng không quốc tế (Thủ Thiêm - Long Thành), đường sắt vành đai phía Đông khu đầu mối Hà Nội (Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Bắc Hồng - Thạch Lỗi); đổi mới với tuyến TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ đầu tư bằng phương thức đối tác công - tư (PPP) hoặc phương thức đầu tư khác phù hợp. Tiếp tục đầu tư hoàn thành tuyến Hà Nội - Hạ Long.
- *Đến năm 2045:* Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại TP. Hà Nội (có tính kết nối với vùng Thủ đô) và TP. Hồ Chí Minh vào năm 2035. Hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam trước năm 2045; tuyến đường sắt khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối TP. Hồ Chí Minh; tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn (cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế), các tỉnh Tây Nguyên; tuyến đường sắt ven biển, đường sắt xuyên Á.

Sau 5 năm thực hiện, Luật Đường sắt năm 2017 còn một số nội dung chưa phù hợp, việc triển khai gặp nhiều khó khăn, vướng mắc, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển, đặc biệt là các quy định về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao; chưa có cơ chế chính sách mang tính đột phá để huy động nguồn lực phù hợp với một chuyên ngành có tính đặc thù cao như đường sắt.

Công tác quản lý, khai thác, bảo trì và kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt còn bất cập; cần tăng cường phân cấp, phân quyền trong quản lý, đầu tư đường sắt,...

2.1.3. Đường thủy nội địa

❖ **Điểm nổi bật của lĩnh vực đường thủy nội địa năm 2023** là hoàn thành và đưa vào khai thác cụm công trình kênh nối sông Đáy với sông Ninh Cơ thuộc Dự án Phát triển GTVT khu vực Đồng bằng Bắc Bộ, nằm trên địa bàn huyện Nghĩa Hưng, tỉnh Nam Định, góp phần giảm chi phí vận tải, logistics trên hành lang vận tải thủy số 2; phát triển các tuyến vận tải thủy nội địa theo hướng logistics xanh trên các hành lang vận tải thủy chính khu vực Đồng bằng sông Hồng và Đồng Nam Bộ và DBSCL.

Hiện nay, theo số liệu của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, khu vực phía Bắc đã cải tạo, nâng cấp được 7/17 tuyến với chiều dài tương ứng là **949,5/2.265,5 km**, đạt hoảng **41%**. Miền Trung, đã cải tạo, nâng cấp được 1/10 tuyến với chiều dài tương ứng là **63,5 km/480,5 km**, đạt **13%**. Khu vực phía Nam, đã cải tạo, nâng cấp được 9/18 tuyến với chiều dài tương ứng là **2.303,9 km/3.426,4 km**, đạt **67%**.

Triển khai, hoàn thành đưa vào khai thác các dự án trọng điểm trong lĩnh vực ĐTNĐ, được kỳ vọng khơi thông “điểm nghẽn”, phát huy tối đa lợi thế của hệ thống đường thủy là phương thức vận tải giá rẻ, gom hàng cho cảng biển, hỗ trợ vận tải đường bộ. Bốn dự án quan trọng gồm: Dự án nâng cấp kênh Chợ Gạo giai đoạn II; Dự án nâng cấp hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam; Dự án nâng cấp tĩnh không cầu Đuống; Dự án nâng cao tĩnh không các cầu đường bộ, đường sắt qua tuyến đường thủy nội địa quốc gia.

Đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường thuỷ nội địa hiện chưa tương xứng với tiềm năng và đóng góp của vận tải thủy nội địa. Mặc dù đóng góp khoảng 20% sản lượng vận tải của toàn ngành giao thông (cứ 5 tấn hàng được vận chuyển tại Việt Nam thì có 1 tấn được vận chuyển bằng đường thủy nội địa), nhưng nguồn vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa so với tổng đầu tư ngành giao thông vận tải còn chiếm tỷ lệ chưa đến 5% (cả ngân sách nhà nước và đầu tư tư nhân, trong đó ngân sách nhà nước chiếm chưa đến 2%).

❖ Mục tiêu của Quy hoạch Đường thủy nội địa⁹

- Quy hoạch 09 hành lang vận tải thủy

- (1) Hành lang vận tải thủy ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang
- (2) Hành lang vận tải thủy Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội
- (3) Hành lang vận tải thủy Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình
- (4) Hành lang vận tải thủy Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình
- (5) Hành lang vận tải thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai
- (6) Hành lang vận tải thủy TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau
- (7) Hành lang vận tải thủy TP. Hồ Chí Minh - An Giang - Kiên Giang
- (8) Hành lang vận tải thủy Bà Rịa - Vũng Tàu - TP. Hồ Chí Minh - Tây Ninh
- (9) Hành lang vận tải thủy kết nối với Campuchia qua sông Tiền, sông Hậu

- Quy hoạch 55 tuyến vận tải chính trên 140 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 7.300 km (trong đó khai thác đồng bộ theo cấp kỹ thuật đạt khoảng 5.000 km)

- + Miền Bắc có 18 tuyến chính trên 49 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 3.028 km;
- + Miền Trung có 11 tuyến chính trên 28 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 1.229 km;
- + Miền Nam có 26 tuyến chính trên 63 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 3.043 km.

⁹ Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quy hoạch 54 cụm cảng hàng hóa và 39 cụm cảng hành khách, cụ thể:

*** 54 cụm cảng hàng hóa, tổng công suất khoảng 361 triệu tấn**

+ Miền Bắc có 25 cụm cảng, tổng công suất khoảng 199 triệu tấn;

+ Miền Trung có 08 cụm cảng, tổng công suất khoảng 09 triệu tấn;

+ Miền Nam có 21 cụm cảng, tổng công suất khoảng 153 triệu tấn.

*** 39 cụm cảng hành khách chính với tổng công suất khoảng 53,4 triệu lượt khách**

+ Miền Bắc có 10 cụm cảng, tổng công suất khoảng 10,9 triệu lượt khách;

+ Miền Trung có 14 cụm cảng, tổng công suất khoảng 2,5 triệu lượt khách;

+ Miền Nam có 15 cụm cảng, tổng công suất khoảng 40 triệu lượt khách.

2.1.4. Đường biển

❖ **Điểm nổi bật của lĩnh vực hàng hải năm 2023** là chủ trương đầu tư Cảng Cầu Giờ được xác định là cảng trung chuyển quốc tế để kêu gọi đầu tư, triển khai thực hiện trong giai đoạn sắp tới; đồng thời việc phát triển mạnh hạ tầng cảng biển gồm việc thúc đẩy đầu tư khu bến Liên Chiểu, nạo vét nhiều luồng hàng hải quan trọng như: dự án luồng kênh Cái Tráp, luồng Rạch Giá, Hải Phòng (đoạn Lạch Huyện), luồng Hải Thịnh, Cửa Lò, luồng Đà Nẵng, Sa Kỳ, luồng Soài Rạp, Sài Gòn - Vũng Tàu, luồng hàng hải cho tàu biển trọng tải lớn sông Hậu.

Với 34 cảng biển với trên 100 km cầu cảng, hệ thống cảng biển đều được đầu tư xây dựng dọc theo hành lang Bắc - Nam, đội tàu biển Việt Nam gồm 1.015 tàu với tổng trọng tải 10,7 triệu tấn (đứng thứ 3 trong ASEAN và thứ 27 thế giới) và 839 phương tiện vận tải ven biển (VR - SB) đã đảm nhận được 100% lượng hàng hóa vận tải biển nội địa và trong tương lai vẫn tiếp tục phát triển, đủ năng lực tiếp nhận hàng hóa nhằm giảm tải cho đường bộ, thay thế một số phương thức vận tải khác, đặc biệt trên hành lang Bắc - Nam (*hiện nay, thị phần vận tải đường bộ chiếm khoảng 50%, đường biển chiếm 49%, 1% còn lại do đường sắt và hàng không đảm nhận*).

Vốn đầu tư giai đoạn 2011 - 2020 đạt khoảng 202 nghìn tỷ đồng, chiếm tỷ trọng khoảng 20,6% tổng vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông; trong đó, nguồn vốn ngoài ngân sách huy động đầu tư cho lĩnh vực hàng hải chiếm tỷ trọng lớn, khoảng 173,4 nghìn tỷ, xấp xỉ 86% tổng vốn đầu tư của lĩnh vực hàng hải. Năm 2020, mặc dù chịu ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, hàng hải vẫn là ngành duy nhất trong 5 ngành GTVT có thị phần vận tải tăng, đạt 692,2 triệu tấn, vượt mục tiêu của giai đoạn quy hoạch đến năm 2020 (*gấp khoảng 8,4 lần năm 2000*). Trong giai đoạn 2015 - 2022, tỷ lệ tăng trưởng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển đạt trên 10%.

❖ **Mục tiêu Quy hoạch¹⁰**

Mục tiêu đến năm 2030 phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại (36 cảng biển), đáp ứng lượng hàng thông qua từ 1.322 - 1.589 triệu tấn. Chia làm 05 nhóm cảng biển:

- NHÓM 1 (gồm 5 cảng biển): Cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình. Đến năm 2030, hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 1 là từ 305 - 367 triệu tấn (hàng container từ 11 - 15 triệu TEU); hành khách từ 162.000 - 164.000 lượt khách.
- NHÓM 2 (gồm 6 cảng biển): Cảng biển Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và cảng biển Thừa Thiên Huế. Đến năm 2030, hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 2 từ 172 - 255 triệu tấn (hàng container từ 0,6-1 triệu TEU); hành khách từ 202.000 - 204.000 lượt khách.
- NHÓM 3 (gồm 8 cảng biển): Cảng biển Đà Nẵng (gồm khu vực huyện đảo Hoàng Sa), Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa (gồm khu vực huyện đảo Trường Sa), Ninh Thuận và cảng biển Bình Thuận. Đến năm 2030, hàng hóa thông qua từ 138 - 181 triệu tấn (hàng container đạt từ 1,8 - 2,5 triệu TEU); hành khách từ 1,9 - 2,0 triệu lượt khách.
- NHÓM 4 (gồm 5 cảng biển): Cảng biển TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương và cảng biển Long An. Đến năm 2030, hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 4 từ 461-540 triệu tấn (hàng container từ 23-28 triệu TEU); hành khách từ 1,7-1,8 triệu lượt khách.
- NHÓM 5 (gồm 12 cảng biển): Cảng biển Cần Thơ, Đồng Tháp, Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre, An Giang, Hậu Giang, Sóc Trăng, Trà Vinh, Cà Mau, Bạc Liêu và cảng biển Kiên Giang. Đến năm 2030, hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 5 từ 64 - 80 triệu tấn (hàng container từ 0,6 - 0,8 triệu TEU); hành khách từ 6,1 - 6,2 triệu lượt khách.

❖ **Phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam**

Số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và phát triển Liên hợp quốc (UNCTAD) cho thấy, đội tàu Việt Nam đã tăng từ hạng 4 năm 2019 lên đứng thứ 3 trong khu vực ASEAN và thứ 22 trên thế giới năm 2022 (năm 2019, đội tàu Việt Nam đứng thứ 30).

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến tháng 12/2022, đội tàu biển Việt Nam có 1.477 tàu với tổng trọng tải khoảng 11,6 triệu DWT, tổng dung tích khoảng 7 triệu GT. Trong đó, đội tàu vận tải là 1.009 tàu với tổng trọng tải khoảng 10,7 triệu DWT, tổng dung tích khoảng 6,4 triệu GT. Số lượng tàu hàng rời, tổng hợp có 709 tàu,

Hình 2.3: Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, 2023

¹⁰ Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050

chiếm tỷ trọng 70,3%; chở dầu, hóa chất có 178 tàu, chiếm 17,6%; tàu chuyên dụng khí hóa lỏng có 21 tàu, chiếm 2,1%; tàu container có 43 tàu, chiếm 4,3%; tàu chở khách có 58 tàu, chiếm 5,7% đội tàu vận tải. Lực lượng tàu biển Việt Nam hiện nay chủ yếu phù hợp với thị trường vận chuyển hàng hóa ven biển nội địa hoặc quốc tế ngắn trong khu vực, chưa thể cạnh tranh tại thị trường vận chuyển quốc tế, khi thế giới đang có xu hướng phát triển cỡ tàu lớn hơn để tối ưu hóa chi phí.

Tuổi tàu trung bình của đội tàu biển Việt Nam là 16,5, trẻ so với tuổi của đội tàu thế giới:¹¹ Loại tàu có độ tuổi trung bình trẻ nhất là tàu chở khách (7,9 tuổi). Tàu có độ tuổi cao nhất là tàu khí hóa lỏng (22,7 tuổi). Đối với tàu container, độ tuổi trung bình là 17,6 tuổi. Tàu dầu, hóa chất là 17,7 tuổi. Tàu chở hàng rời, tổng hợp khoảng 15,8 tuổi.

Trong năm 2022, tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam¹² vận chuyển ước đạt 128,7 triệu tấn, giảm 13% so với năm 2021.

- ✓ **Tính đến 12/2022:**
- **Đội tàu có 1.447 tàu (trong đó tàu vận tải 1.015 tàu).**
- **Tổng trọng tải 10,7 triệu, tổng GT 6,4 triệu.**
- ✓ **Thứ 3 ASEAN/ thứ 27 thế giới**
- ✓ **Tuổi tàu: Việt Nam là 15,5 tuổi, thế giới 21,9 tuổi**

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, 2023

Tình hình phát triển đội tàu container:

Sản lượng hàng container của đội tàu biển Việt Nam đạt 2,76 triệu TEU, giảm 5% so với năm trước. Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện vẫn đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời. Đối với lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, vận tải quốc tế do đội tàu biển Việt Nam đảm nhận cũng tăng 10% (khoảng 1,29 triệu tấn) so với năm 2021 và chủ yếu trên các tuyến như: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, khu vực Đông Nam Á và một số tuyến châu Âu.

Việt Nam hiện có 11 hãng vận tải container nội địa với khoảng gần 40 tàu container, tổng cộng tải trọng cả đội tàu container Việt Nam khoảng 48.000 TEU. Trong thời gian tới, Việt Nam cần tập trung phát triển đội tàu để tăng tính cạnh tranh với các quốc gia trong khu vực và thế giới trước sự cạnh tranh khốc liệt ngày càng gia tăng trong vận tải biển hiện nay.

Mô hình phát triển các hãng tàu container một số quốc gia trên thế giới và kinh nghiệm phát triển đội tàu container tại Việt Nam

Nhật Bản: Để phát triển đội tàu container của Việt Nam, cần học tập mô hình của Nhật Bản thông qua mô hình đẩy mạnh liên minh 03 hãng tàu thành 01 hãng lớn (hãng tàu ONE).

Hàn Quốc: cũng hình thành hãng tàu lớn của Hàn Quốc là liên minh Korea Shipping Partnership - KSP.

Thái Lan: đáng chú ý năm 2023, Thái Lan đang tập trung phát triển đội tàu container để cạnh tranh trong ngành vận tải hàng hóa và hậu cần. Chính phủ Thái Lan dự kiến thành lập một

¹¹ Theo UNCTAD, tuổi bình quân của đội tàu thế giới là 21,9 tuổi.

¹² Đề án phát triển đội tàu vừa được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt tại Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT ngày 28/9/2022.

Hãng tàu container quốc gia để tăng sự chủ động trong thương mại hàng hải, tập trung vào 8 tuyến nội địa, trong đó có 3 tuyến hiện chưa được các công ty tư nhân khai thác, bao gồm: tuyến Map Ta Phut (Rayong) - Laem Chabang (Chon Buri), tuyến Firesun (Samut Songkhram) - Laem Chabang (Chon Buri) và tuyến Laem Chabang (Chon Buri) - Surat Thani. Dự kiến hãng tàu sẽ đảm nhận khoảng 2% giá trị thương mại xuất nhập khẩu của Thái Lan, khoảng 31.005 TEU. Hãng tàu quốc gia Thái Lan đặt mục tiêu sẽ bắt đầu triển khai hoạt động với 4 tàu container¹³.

Do vậy, việc thúc đẩy hình thành các hãng tàu lớn trên cơ sở liên minh các hãng tàu trong nước và ngoài nước để tạo sức mạnh cạnh tranh vận tải biển của Việt Nam là rất cấp bách, tránh việc sụt giảm thị phần vận tải container nội địa và cạnh tranh quốc tế của vận tải biển nước ta so với các nước khu vực và thế giới.

2.1.5. Đường hàng không

❖ **Điểm nổi bật của lĩnh vực hàng không năm 2023:** là sự phục hồi mạnh mẽ sản lượng hành khách sau 02 năm bị tác động bởi đại dịch Covid-19 và việc khởi công đầu tư Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Đồng thời, năm 2023, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.¹⁴

Hiện nay toàn quốc đang khai thác 22 cảng hàng không (CHK), được hình thành phần lớn từ các sân bay quân sự. Một số CHK, SB đã được quy hoạch nâng cấp thành CHK quốc tế như CHK quốc tế Vinh và bổ sung sân bay Thọ Xuân vào quy hoạch mạng CHK, SB.

Có 22 CHK hiện đang khai thác (Nội Bài, Cát Bi, Vân Đồn, Điện Biên Phủ, Đồng Hới, Vinh, Thọ Xuân, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Chu Lai, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo).

Việc hoàn thiện quy hoạch mạng CHK, sân bay toàn quốc thực hiện theo Quyết định 21/QĐ-TTg, Quyết định 236/QĐ-TTg và mới nhất là Quyết định 648/QĐ-TTg ngày 7/6/2023 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030.

❖ **Đánh giá**

Ưu điểm

Về quy hoạch mạng lưới CHK, SB đã hoàn thành quy hoạch 26/28 CHK, SB đạt tỷ lệ 96% so với Quy hoạch đề ra¹⁵. Mạng lưới CHK được quy hoạch là hợp lý cả về số lượng, quy mô, sự phân bố tại các vùng

¹³ Chính phủ Thái Lan dự kiến thành lập hãng tàu container quốc gia (thilogi.vn).

¹⁴ Quyết định 648/QĐ-TTg ngày 7/6/2023 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

¹⁵ Miền Bắc đạt 09/10 CHK đã phê duyệt quy hoạch theo Quyết định 21/QĐ-TTg và Quyết định 236/QĐ-TTg; 04/04 CHKQT (Nội Bài, Cát Bi và Vân Đồn, Thọ Xuân), 05/06 CHK nội địa (Điện Biên Phủ, Nà Sản, Vinh, Đồng Hới, Lào Cai), CHK Lai Châu đang triển khai lập điều chỉnh quy hoạch; Miền Trung đạt 08/09 CHK gồm: 04 CHKQT (Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Chu Lai), 04/05 CHK nội địa (Tuy Hòa, Phù Cát, Pleiku, Phan Thiết), CHK Quảng Trị đang triển khai lập quy hoạch; Miền Nam đạt 09/09 CHK: 04 CHK quốc tế (Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc), 05 CHK nội địa (Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo).

miền, đáp ứng yêu cầu phát triển địa phương và phù hợp với yêu cầu phát triển hiện tại, tương lai thời kỳ đến 2030.

Mật độ các CHK đang khai thác (22 CHK trong đó có 11 CHK quốc tế) trên diện tích cả nước đạt khoảng trên 15.000km²/CHK. Số lượng và mật độ CHK của một số nước trong khu vực theo bảng thống kê nêu trên thì tuy trình độ phát triển kinh tế có khác nhau nhưng có thể nhận thấy mật độ quy hoạch xây dựng và số lượng các CHK tại Việt Nam đạt ở mức trung bình so với một số nước trong khu vực.



Ảnh: Phối cảnh sân bay Long Thành

Tổng vốn giải ngân các công trình chính giai đoạn 2011 - 2015: đạt khoảng 24.414 tỷ đồng, giai đoạn 2015 - 2020: đạt khoảng 35.351 tỷ đồng, góp phần nâng cao năng lực tiếp thu cả về số lượng và chất lượng. Đa số CHK, SB tiếp nhận được tàu bay thân rộng, góp phần tái cơ cấu đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam như loại bỏ dòng tàu bay Fokker và giảm dòng tàu bay ATR.

Hạn chế

Số liệu dự báo tăng trưởng hành khách với số liệu tăng trưởng thực tế còn chênh cao như: tại sân bay Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài; ...

Một số CHK còn khai thác chung dân dụng và quân sự. Do hạn chế về nguồn vốn, nhiều nội dung đầu tư tại các CHK, SB chưa được triển khai đồng bộ, chưa được đầu tư nâng cấp hiện đại để nâng cao năng lực tiếp nhận. Một số CHK, SB chưa được đầu tư đồng bộ các hệ thống tường rào an ninh, trang thiết bị dẫn đường ILS, đèn tín hiệu sân bay ...

Theo quy hoạch, dự kiến trong giai đoạn 2021 - 2030, cần huy động khoảng **420.000** tỷ đồng để đầu tư hệ thống CHK; trong đó nguồn lực nhà nước thông qua ngân sách nhà nước và doanh nghiệp nhà nước chỉ có thể cân đối khoảng **41% - 45%** so với nhu cầu để tập trung đầu tư xây dựng và mở rộng một số CHK quan trọng như Long Thành, Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Quốc, Điện Biên, Cát Bi, Phú Bài... còn lại phải tính toán phương án huy động các nguồn lực hợp pháp khác để đầu tư. Vì vậy, việc huy động nguồn vốn xã hội đầu tư CHK theo phương thức PPP là hết sức cần thiết, phù hợp với chủ trương đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư tại các Nghị quyết của Đảng.

❖ Mục tiêu Quy hoạch

* Mục tiêu đến 2030

- Về vận tải: tổng sản lượng hành khách thông qua các cảng hàng không khoảng 275,9 triệu hành khách (chiếm 1,5 - 2% thị phần vận tải giao thông và chiếm 3 - 4% tổng sản lượng vận tải hành

khách liên tỉnh). Tổng sản lượng hàng hóa thông qua các CHK khoảng 4,1 triệu tấn (chiếm 0,05 - 0,1% thị phần vận tải giao thông).

- Về kết cấu hạ tầng: ưu tiên tập trung đầu tư một số CHK lớn, đóng vai trò đầu mối tại vùng thủ đô Hà Nội (CHK quốc tế Nội Bài) và vùng TP. Hồ Chí Minh (CHK quốc tế Tân Sơn Nhất và Long Thành); từng bước nâng cấp và khai thác có hiệu quả các CHK hiện hữu, tiếp tục nghiên cứu, đầu tư các CHK mới để nâng tổng công suất thiết kế hệ thống CHK đáp ứng khoảng 294,5 triệu hành khách, phấn đấu trên 95% dân số có thể tiếp cận tới CHK trong phạm vi 100 km. Đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng, thiết bị quản lý bay theo hướng đồng bộ, hiện đại, ngang tầm khu vực, đáp ứng nhu cầu vận tải. Từng bước đầu tư các trung tâm logistics, trung tâm đào tạo, huấn luyện bay, bảo dưỡng sửa chữa máy bay và hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay.

** Tầm nhìn đến năm 2050*

- Tầm nhìn đến năm 2050 quy hoạch 33 CHK (14 CHK quốc tế, 19 CHK quốc nội).
- Hình thành 02 trung tâm vận tải hàng không đầu mối trung chuyển quốc tế ngang tầm khu vực tại vùng Thủ đô Hà Nội và vùng TP. Hồ Chí Minh. Đầu tư đưa vào khai thác các CHK mới, phấn đấu khoảng 97% dân số có thể tiếp cận tới CHK trong phạm vi 100 km. Mở rộng, nâng cấp các CHK tại các trung tâm kinh tế vùng, đảm bảo nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng và thiết bị bảo đảm hoạt động bay, đồng bộ, hiện đại ngang tầm quốc tế; hình thành các trung tâm đào tạo, huấn luyện bay, bảo dưỡng sửa chữa máy bay và hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay hiện đại.

2.2. Tình hình phát triển hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics

Điểm nổi bật năm 2023 lĩnh vực cảng cạn, trung tâm logistics

(1) Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định 979/QĐ-TTg.

(2) Năm 2023, theo bảng xếp hạng Emerging Markets Index 2023 mới nhất của nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hậu cần kho vận Agility, Việt Nam đã lọt vào top 10 trong số 50 thị trường logistics mới nổi trên thế giới.

(3) Khánh thành và đưa vào khai thác cảng cạn Phú Mỹ, là cảng cạn đầu tiên được đầu tư xây dựng tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và là cảng cạn thứ 3 trong khu vực phía Nam. Cảng cạn Phú Mỹ ký kết thỏa thuận hợp tác mở bến chứa (depot) container rỗng với hãng tàu MSC; thành lập liên doanh với Medlog là nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp trọn gói tại 70 quốc gia trên thế giới; hợp tác với Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn trong việc trung chuyển hàng hóa giữa KCN chuyên sâu Phú Mỹ 3 với các cảng biển, ICD và depot trong khu vực.



2.2.1. Hệ thống cảng cạn

❖ Về sản lượng hàng hóa, tình hình khai thác cảng cạn

Tổng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container thông qua các cảng cạn và điểm thông quan nội địa (ICD) đang hoạt động hiện nay khoảng **4,2** triệu TEU/năm (cảng cạn, ICD ở khu vực phía Bắc thông qua khoảng **0,45** triệu TEU/năm, khu vực phía Nam khoảng 3,65 triệu TEU/năm), trong đó **90%** hàng hóa thông qua ICD, bao gồm **06** ICD đã quy hoạch thành cảng cạn và cả cụm cảng ICD Trường Thọ, TP. Hồ Chí Minh.

Khối lượng hàng thông qua **10** cảng cạn đã công bố chỉ chiếm khoảng **10%** do hầu hết trong số này đều mới được hình thành và đều nằm ở khu vực phía Bắc, ngoại trừ cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch ở Đồng Nai.

Bảng 2.2: Tổng hợp tình hình thực hiện quy hoạch cảng cạn

TT	Tình trạng thực hiện quy hoạch	Số lượng	Tỷ lệ
1	Các cảng cạn đã được công bố ¹⁶	11	16,42%
2	Các ICD đang hoạt động chưa chuyển đổi thành cảng cạn	5	7,46%
3	Cảng cạn đang trong quá trình đầu tư/chuẩn bị đầu tư	25	37,31%
4	Cảng cạn chưa triển khai đầu tư	26	38,81%
	Tổng	67	100%

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, 2023

Với **35 - 40%** hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container làm thủ tục hải quan tại cảng cạn, các cảng tại khu vực phía Nam phát huy được ưu thế vận tải thủy nội địa (chiếm 35 - 40%), hỗ trợ tốt cho các cảng biển trong việc trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container, giảm sự ùn tắc tại cảng biển và giao thông đô thị khu vực TP. Hồ Chí Minh¹⁷. Thực trạng vận chuyển trực tiếp đến cảng biển gặp nhiều khó khăn do ùn tắc, kết nối chưa thuận lợi cũng khiến việc sử dụng cảng cạn cao hơn so với khu vực phía Bắc.

Các cảng cạn khu vực phía Bắc chưa kết nối với cảng biển rõ rệt như đối với cảng cạn khu vực phía Nam do thị trường vận tải container đường biển chỉ bằng khoảng **30%** so với khu vực phía Nam; bên cạnh đó, cảng biển khu vực phía Bắc không xảy ra ùn tắc thường xuyên, và vì vậy hàng hóa không bắt buộc phải trung chuyển qua cảng cạn để đến cảng biển như khu vực phía Nam; vì vậy, tỉ lệ sử dụng cảng cạn, ICD phía Bắc còn thấp.

¹⁶ Quyết định số 584/QĐ-BGTVT ban hành ngày 09/05/2022, chính thức bổ sung cảng cạn Tân Cảng Quế Võ đóng tại xã Châu Phong, huyện Quế Võ, tỉnh Bắc Ninh vào danh mục 10 cảng cạn Việt Nam.

¹⁷ Mạng lưới vận tải thủy nội địa thuận lợi trong khi tiếp cận cảng biển bằng đường bộ bị ảnh hưởng bởi giao thông đô thị (cảng biển TP. Hồ Chí Minh) cũng như hạ tầng kết nối chưa hoàn thiện (cảng biển Vũng Tàu) là yếu tố chính thúc đẩy sử dụng cảng cạn gắn với đường thủy nội địa.

Riêng cụm cảng ICD Trường Thọ (Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh) bao gồm 5 cảng ICD Phước Long, ICD Transimex, ICD Sotrans, ICD Phúc Long và ICD Tanamexco có tổng diện tích 63,12 ha, hiện nay có sản lượng thông qua lớn nhất cả nước - trên 2 triệu TEU/năm, tương đương khoảng 24% tổng sản lượng container thông qua cảng biển TP. Hồ Chí Minh và Vũng Tàu, đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ hoạt động cho các cảng biển này. *Tuy nhiên, lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển nhóm 4 tăng nhanh kéo theo sự tăng cao sản lượng hàng container thông qua cụm ICD Trường Thọ trong thời gian qua tiềm ẩn nguy cơ rất cao về an toàn giao thông trên trực cửa ngõ phía Đông thành phố. Sự phát triển của cụm ICD Trường Thọ cũng ảnh hưởng đến quy hoạch phát triển thành phố, đặc biệt là ảnh hưởng đến trật tự an toàn giao thông đường bộ khu vực nên vị trí hiện tại không được đưa vào quy hoạch cảng cạn.*

Cảng cạn, ICD khu vực phía Nam (mặc dù các ICD còn một số hạn chế như nêu trên) thực sự đã góp phần tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa về tổ chức vận tải đến cảng biển, giảm thời gian, chi phí, đồng thời hỗ trợ tốt cho hoạt động khai thác cảng biển.

Ngày 28/10/2023, cảng cạn Phú Mỹ tại KCN chuyên sâu Phú Mỹ 3 (thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) chính thức đi vào hoạt động. Cảng cạn Phú Mỹ do Công ty Cổ phần Thanh Bình Phú Mỹ đầu tư rộng gần 38 ha, với tổng số tiền gần 3.000 tỉ đồng. Cảng cạn này có các phân khu chính như: khu bến thủy nội địa, kho hàng, bãi container. Việc cảng cạn Phú Mỹ đi vào hoạt động rất quan trọng cho sự phát triển cảng biển nước sâu Cái Mép - Thị Vải và dịch vụ hậu cần cảng của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cũng như vùng Đông Nam Bộ.

❖ Về quy hoạch cảng cạn

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023.

Một số nội dung Quy hoạch cụ thể như sau:

Miền Bắc: đến năm 2030, năng lực thông qua 4,45 - 6,51 triệu TEU; diện tích 456 - 670 ha; đến năm 2050: 1.941 ha.

Miền Trung Tây Nguyên: đến năm 2030, năng lực thông qua 0,91 - 1,40 triệu TEU; diện tích 91 - 140 ha; đến năm 2050: 597 ha.

Miền Nam: đến năm 2030, năng lực thông qua 7,10 - 10,06 triệu TEU; diện tích 708 - 892 ha; đến năm 2050: 1.746 ha.

2.2.2. Trung tâm logistics

Năm 2023, các Bộ, ngành đã triển khai nhiều giải pháp thúc đẩy dịch vụ logistics và đã góp phần nâng cao chất lượng của dịch vụ logistics, cụ thể thông qua các chỉ số:

- Theo bảng xếp hạng Emerging Markets Index 2023 mới nhất của nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hậu cần kho vận Agility, Việt Nam đã lọt vào top 10 trong số 50 thị trường logistics mới nổi trên

thế giới. Trong đó, chỉ tiêu về cơ hội logistics quốc tế (International Logistics Opportunities), Việt Nam xếp hạng 4 thế giới và được đánh giá là quốc gia có tiềm năng phát triển logistics hàng đầu khu vực Đông Nam Á. Các chỉ tiêu còn lại lần lượt là: cơ hội logistics trong nước (Domestic Logistics Opportunities) đứng thứ 16, nguyên tắc kinh doanh (Business Fundamentals) đứng thứ 19 và chỉ số kỹ thuật số (Digital Readiness) đứng thứ 16.

- Hiện nay tại Việt Nam, chi phí logistics trung bình ở mức tương đương 16,8 - 17% GDP và vẫn còn ở mức khá cao so với mức bình quân chung của thế giới (hiện khoảng 10,6%), tuy nhiên đã cơ bản tiệm cận mục tiêu của Chính phủ đề ra tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 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 với mục tiêu chi phí Logistics giảm tương đương 16% - 20% GDP.
- Các trung tâm logistics sẽ được nghiên cứu triển khai năm 2023 tại Thành phố Hồ Chí Minh: theo Quyết định số 4432/QĐ-UBND ngày 02/12/2020 của UBND TP. Hồ Chí Minh về việc phê duyệt đề án "Phát triển ngành logistics TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030" xác định:
 - + Tỷ trọng đóng góp của logistics vào GRDP của Thành phố đến năm 2025 đạt 10% và đến năm 2030 đạt 12%, góp phần kéo giảm chi phí logistics cả nước so với GDP quốc gia đến năm 2025 còn khoảng 10 - 15%.
 - + Cũng theo Đề án, TP. Hồ Chí Minh sẽ xây dựng 8 trung tâm logistics với tổng diện tích hơn 750 ha. Bao gồm:
 - (1) Trung tâm Cát Lái - Phú Hữu - TP. Thủ Đức, diện tích 292 ha;
 - (2) Trung tâm Long Bình - TP. Thủ Đức, diện tích 54 ha;
 - (3) Trung tâm ở Linh Trung - TP. Thủ Đức, diện tích 74 ha;
 - (4) Trung tâm ở huyện Củ Chi, diện tích 15 ha;
 - (5) Trung tâm Tân Kiên, huyện Bình Chánh có diện tích 60 ha;
 - (6) Trung tâm ở cảng Hiệp Phước - Nhà Bè, diện tích 100 ha;
 - (7) Trung tâm Tân Hiệp, huyện Hóc Môn với diện tích 150 ha.
 - (8) Ngoài ra, các dự án có chức năng tương tự trung tâm logistics, như kho lạnh ở khu công nghiệp Vĩnh Lộc, kho thương mại điện tử ở Củ Chi,... cũng đang được các doanh nghiệp triển khai xây dựng.
- Trung tâm logistics vận tải hàng không: trên cơ sở các Quy hoạch CHK đã được duyệt, quy hoạch tỉnh có cảng hàng không sẽ bố trí các trung tâm logistics tại các CHK có nhu cầu vận tải lớn hơn 250.000 tấn/năm. Các trung tâm logistics đảm bảo các điều kiện về kho vận và kết nối các loại hình giao thông thích hợp để vận tải hàng hóa tại các CHK gồm: Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Vân Đồn, Cát Bi, Đà Nẵng, Chu Lai, Long Thành, Cần Thơ và một số CHK khác khi có nhu cầu vận tải hàng hóa đạt tiêu chí nêu trên. Hình thành trung tâm logistics trung chuyển hàng hóa quốc tế tại CHK Chu Lai.



The background of the image is a high-angle aerial photograph of a modern port at night. The port is filled with numerous shipping containers stacked in organized rows. Large, illuminated yellow gantry cranes are positioned along the docks, some with containers suspended above them. The water of the harbor reflects the bright lights of the port infrastructure. In the upper right corner, there is a graphic element consisting of a network of light blue circles connected by thin white lines, forming a mesh or cloud-like pattern.

CHƯƠNG III:

DỊCH VỤ LOGISTICS

3.1. Dịch vụ vận tải

3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải

Theo đánh giá của Bộ Giao thông Vận tải, sau một thời gian bị tê liệt vì đại dịch Covid-19, hoạt động vận tải cả nước đã và đang có sự phục hồi trong năm 2023. Điều này được thể hiện qua những dấu hiệu tích cực từ cuối năm 2022.

Theo Báo cáo tình hình kinh tế xã hội 9 tháng đầu năm 2023 của Tổng cục Thống kê, tính chung 9 tháng đầu năm 2023, vận tải hàng hóa ước đạt 1.686,2 triệu tấn hàng hóa, tăng 14,6% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2022 tăng 24,4%) và luân chuyển 359,8 tỷ tấn/km, tăng 12,5% (cùng kỳ năm trước tăng 31%).

Hình 3.1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam giai đoạn 2021 - 2023

Đvt: triệu tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Xét về phân nhóm thị trường nội địa và nước ngoài, vận tải trong nước ước đạt 1.653,1 triệu tấn vận chuyển, tăng 14,8% và 226,4 tỷ tấn/km luân chuyển, tăng 16,6%; vận tải ngoài nước ước đạt 33,1 triệu tấn vận chuyển, tăng 2,8% và 133,4 tỷ tấn/km luân chuyển, tăng 6,2%. Trong khi sản lượng hàng hóa vận chuyển trong nước vẫn có mức tăng trưởng tốt so với cùng kỳ năm trước, hàng hóa vận chuyển ngoài nước đã có những dấu hiệu chững lại với mức tăng trưởng tương đối thấp do hệ quả của việc sụt giảm đơn hàng xuất khẩu của những ngành hàng chủ lực của Việt Nam. Như vậy, xét theo cơ cấu trong nước và ngoài nước thì hiện nay vận chuyển hàng hóa trong nước vẫn chiếm tỷ trọng chính (98%) trong khi vận tải ngoài nước chỉ chiếm một phần rất nhỏ (2%).

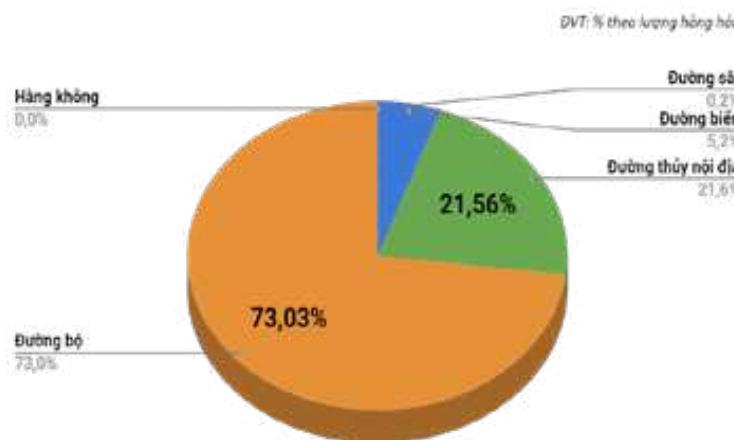
Xét theo ngành vận tải, nhìn chung, ở hầu hết các lĩnh vực đều có sự hồi phục. Cụ thể, vận tải đường bộ và đường thủy 9 tháng đầu năm 2023 có tốc độ tăng tích cực so với cùng kỳ năm trước; vận tải hàng không có mức tăng ổn định về vận chuyển và tăng mạnh về luân chuyển. Riêng vận tải đường sắt giảm mạnh do các đơn hàng xuất nhập khẩu giảm và phải cạnh tranh với vận tải đường thủy khi chi phí cao hơn.

Bảng 3.1: Vận tải hàng hóa 9 tháng đầu năm 2023 phân theo ngành vận tải

	Sản lượng hàng hóa		Tốc độ tăng/giảm so với cùng kỳ năm trước (%)	
	Vận chuyển (Triệu tấn)	Luân chuyển (Tỷ tấn.km)	Vận chuyển	Luân chuyển
Tổng số	1.686,2	359,8	14,6	12,5
Đường sắt	3,4	2,7	-23,3	-21,8
Đường biển	87,7	189,1	12,0	10,4
Đường thủy nội địa	363,5	81,1	23,3	20,1
Đường bộ	1.231,4	80,7	12,6	10,3
Đường hàng không	0,2	6,2	7,2	40,9

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Xét về tỷ trọng, năm 2023, tỷ trọng của các phương thức vận tải không có nhiều khác biệt so với tỷ trọng của năm 2022. Vận tải đường bộ vẫn là phương thức vận tải phổ biến nhất, chiếm 73% sản lượng hàng hóa vận chuyển trong 9 tháng đầu năm 2023, tiếp đó là vận tải đường thủy nội địa với 21,6% tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển. Vận tải đường biển chỉ chiếm 5,2% tổng sản lượng trong khi tỷ trọng của vận tải đường sắt và đường hàng không vẫn ở mức rất thấp với 0,2% và 0,01%.

Hình 3.2: Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam 9 tháng đầu năm 2023

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Tăng trưởng sản lượng vận tải là tín hiệu tốt song theo đánh giá của nhiều chuyên gia, lực kéo của thị trường nội địa có hạn, trong khi xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam đang chững lại sẽ khiến cho tổng quan thị trường đứng trước sự mong manh. Xác định bối cảnh thị trường tiềm ẩn nhiều khó khăn thách thức, trong năm 2023, Bộ Giao thông Vận tải đang tập trung vào các nhiệm vụ trọng tâm về hoàn thiện và phát triển hạ tầng giao thông để tạo tiền đề cho ngành vận tải phát triển.

3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ

Tính chung 9 tháng đầu năm 2023, sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường bộ đạt 1.231,4 triệu tấn, tăng 12,6% so với cùng kỳ năm 2022.

Hình 3.3: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam giai đoạn 2021 - 2023

Đvt: triệu tấn



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

So với năm 2022, sang năm 2023 thị trường vận tải đường bộ có điểm tích cực là giá nhiên liệu đã giảm mạnh trong nửa đầu năm 2023. Tính đến ngày 26/6/2023, giá dầu Brent giảm hơn 11% so với đầu năm và giảm hơn 33% so với cùng kỳ năm ngoái, theo đó, giá nhiên liệu trong nước cũng được điều chỉnh giảm và giữ bình ổn hơn so với bối cảnh của năm 2022. Các doanh nghiệp vận tải đường bộ cũng đã xây dựng phương án điều chỉnh giá cước theo diễn biến giá nhiên liệu và giữ ổn định trong thời gian dài.

Bên cạnh diễn biến tích cực của giá nhiên liệu, mảng vận tải đường bộ năm 2023 gặp nhiều khó khăn đến từ hoạt động đăng kiểm phương tiện. Từ tháng 01/2023, dưới tác động của chương trình Tổng kiểm tra hoạt động đăng kiểm toàn quốc, các trạm đăng kiểm có sai phạm phải tạm dừng hoạt động kéo theo tình trạng ùn tắc tại các trạm đăng kiểm trên cả nước. Thời gian đăng kiểm phương tiện kéo dài hơn rất nhiều so với trước đây đã gây ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động của các doanh nghiệp vận tải đường bộ, đặc biệt trong giai đoạn quý II/2023. Chỉ đến tháng 7/2023, khi 90% các trung tâm đăng kiểm trên toàn quốc hoạt động trở lại cùng với việc Bộ Giao thông Vận tải có văn bản nới lỏng hơn chu kỳ đăng kiểm¹⁸, áp lực với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường bộ mới được giảm bớt.

Trong năm 2023, xu thế sử dụng xe điện cho hoạt động vận tải đường bộ cũng bắt đầu xuất hiện với việc các hãng giao hàng chặng cuối bắt tay với các nhà sản xuất xe điện để thay thế một phần phương tiện giao hàng từ xe xăng sang xe điện. Năm 2023, Lazada Logistics (thuộc sàn thương mại điện tử Lazada Việt Nam) đã bắt tay hợp tác cùng Selex Motors, một công ty khởi nghiệp trong lĩnh vực xe điện thông minh để đưa 100 chiếc



Ảnh: Xe điện giao hàng của Lazada

¹⁸ Thông tư số 08/2023/TT-BGTVT ngày 03/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT ngày 12/08/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

xe máy điện vào hoạt động giao hàng tại thị trường Việt Nam. Theo đơn vị này, đây là mẫu xe máy điện “bán tải” đầu tiên ở Đông Nam Á, với năng lực vận tải vượt trội và khả năng tiết kiệm chi phí vận chuyển so với các phương tiện truyền thống, tính trên cùng một quãng đường. Ngoài ra, xe được quản lý thông minh, ứng dụng công nghệ IoT và có chi phí bảo trì thấp hơn so với các dòng xe máy xăng phổ thông.

Gojek, nền tảng công nghệ đa dịch vụ theo yêu cầu hàng đầu Đông Nam Á, cùng Dat Bike, một trong những thương hiệu xe máy điện của Việt Nam, đã công bố hợp tác thí điểm sử dụng xe máy điện để phục vụ các nhu cầu đi lại, giao hàng, giao đồ ăn của người dùng Gojek tại Việt Nam.

Không chỉ dừng lại ở xe điện hai bánh, dự kiến xu hướng này sẽ mở rộng sang hoạt động vận tải bằng ô tô khi hiện tại mảng vận tải hành khách đã có nhiều doanh nghiệp đưa loại hình này vào hoạt động như: GSM, Lado, Én Vàng, ASV Airport Taxi,... Dự kiến trong tương lai gần, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa bằng ô tô cũng sẽ tính đến phương án sử dụng ô tô điện trong hoạt động của mình.

3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt

Tính chung 9 tháng đầu năm 2023, tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt đạt 3,37 triệu tấn, giảm 23,3% so với cùng kỳ năm 2022. Mặc dù hoạt động vận chuyển hành khách bằng đường sắt có mức tăng trưởng ấn tượng so với năm 2022, hoạt động vận chuyển hàng hóa bị sụt giảm do tác động của luồng hàng hóa trên thị trường diễn biến không được tích cực.

Hình 3.4: Vận tải hàng hóa bằng đường sắt giai đoạn 2021 - 2023

Đvt: nghìn tấn



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

Nhìn diễn biến theo tháng, sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt có dấu hiệu tăng trở lại từ tháng 6/2023 và đạt mốc 418,5 nghìn tấn vào 2 tháng sau đó. Tuy nhiên, số liệu vào tháng 9/2023 cho thấy, sự sụt giảm mạnh trong vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt. Dưới hành động

quyết liệt của Tổng Công ty đường sắt cung cấp như sự quan tâm đặc biệt đến hoạt động vận tải đường sắt của Chính phủ trong năm 2023, vận tải đường sắt được kỳ vọng sẽ khôi phục lại đà tăng trưởng trong những tháng cuối năm 2023.

Trong năm 2023, ngành đường sắt đã tổ chức tăng cường chạy tàu hàng, đặc biệt là tàu chuyên tuyến. Đồng thời, tích cực khai thác luồng hàng liên vận quốc tế sau khi ga Kép được phép hoạt động liên vận quốc tế; bước đầu vận chuyển container nông sản theo mùa phục vụ xuất khẩu như vải thiều.

Bên cạnh đó, giá cước vận tải hàng hóa cũng được điều chỉnh linh hoạt tùy theo mặt hàng, cự ly, thời điểm, loại toa xe vận chuyển và loại tàu.

Sáng 18/02/2023, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tổ chức khai trương hoạt động liên vận quốc tế bằng đường sắt tại ga Kép (thị trấn Kép, huyện Lạng Giang, tỉnh Bắc Giang).

Ngày 28/2/2023, Bộ Chính trị đã ban hành Kết luận số 49-KL/TW về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, nêu rõ quan điểm thống nhất nhận thức của cả hệ thống chính trị về vị trí, vai trò, tầm quan trọng, sự cần thiết của vận tải đường sắt.



Khai trương hoạt động liên vận quốc tế bằng đường sắt tại ga Kép, Bắc Giang

Chiều 14/7/2023, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tổ chức Lễ khai trương đoàn tàu container lạnh hành trình từ ga Sóng Thần, tỉnh Bình Dương đến ga Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn, sau đó hàng hóa được chuyển tiếp sang nội địa Trung Quốc. Đoàn tàu có khối lượng vận chuyển khoảng 900 tấn với 21 toa xe Mc chở container 40 feet lạnh, chiều dài tối đa 325 m, thời gian vận chuyển tối

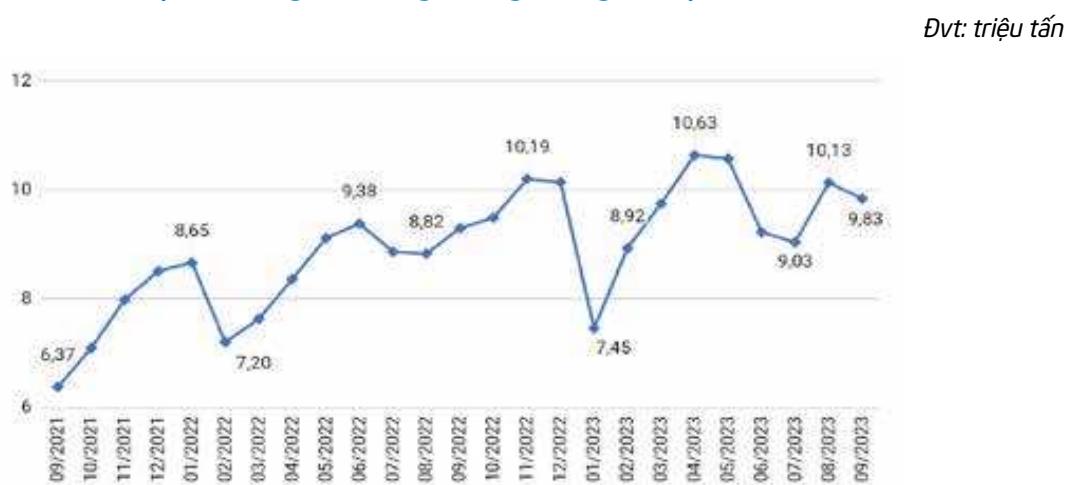
đa 72 giờ (dự kiến sẽ rút ngắn thời gian vận chuyển sau khi hoàn thành gói sửa chữa, nâng cấp hạ tầng đường sắt).

Việc làm thủ tục xuất nhập khẩu tại ga Sóng Thần sẽ tạo điều kiện thuận lợi rất lớn cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Các đoàn tàu hàng từ ga Sóng Thần sẽ vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt vào thị trường nội địa Trung Quốc, hoặc qua cảnh từ Trung Quốc sang Nga và các nước châu Âu, qua đó rút ngắn thời gian vận chuyển và giảm chi phí cho doanh nghiệp so với các phương thức vận tải khác.

3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển

Tính chung 9 tháng đầu năm 2023, mặc dù sản lượng vận tải đường biển vẫn có sự tăng trưởng so với cùng kỳ năm 2022 (tổng sản lượng vận tải đường biển đạt 87,7 triệu tấn, tăng 12,0% so với cùng kỳ năm 2022), giá cước vận tải biển có sự sụt giảm mạnh so với năm 2022. Cụ thể, sau khi lập đỉnh vào tháng 9/2021, giá cước vận tải biển bắt đầu dấu hiệu điều chỉnh, đặc biệt giảm mạnh trong 6 tháng cuối năm 2022 và tiếp tục giảm thêm trong những tháng đầu năm 2023.

Hình 3.5: Vận tải hàng hóa bằng đường biển giai đoạn 2021 - 2023



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Kinh tế toàn cầu ảm đạm, sức tiêu dùng suy giảm ảnh hưởng lớn đến thị trường vận tải biển quốc tế, trong đó có Việt Nam. Tại thị trường hàng hải thế giới, chỉ số BDI (chỉ số thuỷ tàu hàng khô Baltic) đạt mức trên 1.200 điểm trong tháng 1/2023, giảm về 700 điểm trong tháng 2, tăng liên tiếp lên mức 1.600 điểm trong tháng 3, 4 và 5/2023 và giảm về khoảng 900 điểm trong tháng 6/2023. Trong 3 tháng tiếp theo, chỉ số này dao động quanh mức 1.100 - 1.200 điểm và số liệu ghi nhận được vào tháng 9/2023 là 1.070 điểm.

Đối với hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển, theo Cục Hàng hải Việt Nam, trong bối cảnh nền kinh tế vẫn tiếp tục khó khăn, trong 7 tháng đầu năm 2023, tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển vẫn tiếp tục giảm khoảng 2%, đạt 424,343 triệu tấn. Từ tháng 8/2023, nền kinh tế có dấu hiệu khởi sắc ở nhiều lĩnh vực, kéo theo đó là khối lượng thông qua cảng biển đã ngừng đà giảm, trở về mức dự kiến là 495,835 triệu tấn.

Trước tình hình giá cước vận tải container và sản lượng hàng hóa sụt giảm, nhiều doanh nghiệp buộc phải cắt tuyến, bán bớt tàu do không thể gồng gánh thêm chi phí. Công ty Biendong Shipping thông tin tháng 4/2023 đã dừng tuyến tàu chở hàng từ cảng Cửa Lò chạy thẳng tới Kolkatar (Ấn Độ) và Chitagong (Bangladesh) sau một năm khai thác vì sản lượng giảm cả hai chiều.

Theo các doanh nghiệp vận tải biển, mức cước vận tải container đang giảm mạnh, đặc biệt trên các tuyến quốc tế. Trên tuyến Hồ Chí Minh - Port Klang (Malaysia), tại thời điểm tháng 6/2023, giá cước vận chuyển có mức khoảng 6,5 - 8 triệu đồng/container 40 feet và khoảng 4,3 triệu đồng/container 20 feet. Trong khi tại thời điểm tháng 4/2022, giá vận tải trên tuyến này tương ứng khoảng 26 - 40 triệu đồng/container 40 feet và khoảng 13 - 19 triệu đồng/container 20 feet.

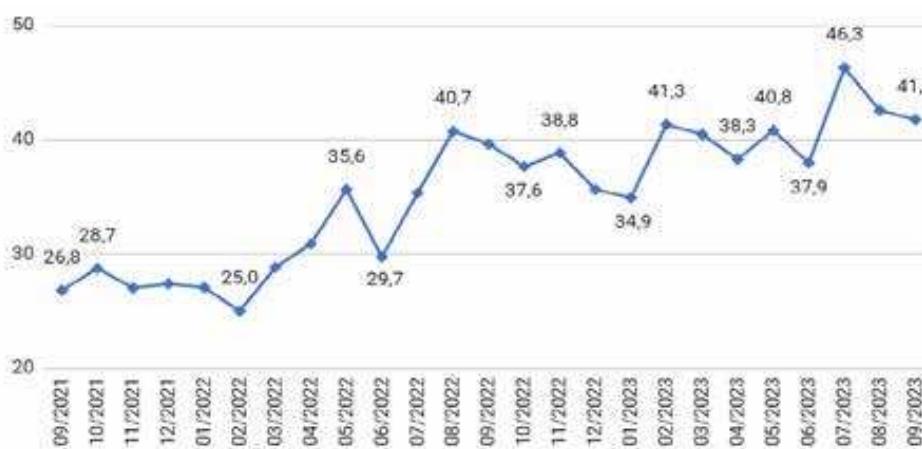
Các doanh nghiệp đánh giá thị trường vận tải biển chịu sự tác động lớn bởi nhu cầu người dùng, khi các nước châu Âu và Trung Quốc có lượng hàng tồn kho lớn thì cung vượt cầu dẫn đến thị trường ảm đạm và cạnh tranh cao hơn. Lượng hàng tồn kho cần thời gian để xử lý và dự kiến ít nhất phải quý IV/2023 thị trường mới có thể bắt đầu sôi động trở lại.

3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, dịch vụ vận tải bằng đường thủy nội địa 9 tháng đầu năm 2023 có sự tăng trưởng tốt nhất trong tất cả các phương thức vận chuyển với tổng sản lượng vận chuyển đạt 363,5 triệu tấn, tăng 23,3% so với cùng kỳ năm 2022.

Hình 3.6: Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2021 - 2023

Đvt: triệu tấn



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

Sự phát triển của dịch vụ vận tải đường thủy nội địa thể hiện trên cả hai hành lang vận tải thủy chính ở phía Bắc và phía Nam. Ở phía Bắc, vận chuyển đường thủy tuyến Bắc Ninh - Hải Phòng có nhiều lợi thế phát triển nhờ sản lượng hàng hóa dồi dào. Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, xung quanh tỉnh Bắc Ninh hiện có 56 KCN. Lượng hàng hóa khu vực này chiếm khoảng 65% - 68% lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng, khoảng 4 triệu TEU/năm. Trong khi tỉnh Bắc Ninh có kết nối đường thủy

nội địa thuận lợi đến các cảng biển Hải Phòng thông qua các tuyến sông Đuống, sông Thái Bình, sông Kinh Thầy, sông Cẩm. Hiện sà lan có trọng tải 128 TEU có thể hoạt động thông suốt với chiều dài toàn tuyến khoảng 120 km từ cảng biển Hải Phòng về đến các cảng thủy nội địa ở khu vực Bắc Ninh thông qua các tuyến sông Cẩm - sông Kinh Thầy - sông Thái Bình - sông Đuống.

Dự báo sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu khu vực Bắc Ninh - Bắc Giang - Thái Nguyên chiếm tới 40% tổng sản lượng hàng xuất nhập khẩu khu vực phía Bắc. Đây là một thị trường đầy tiềm năng cho ngành logistics phát triển. Trong đó, tuyến vận tải từ cảng biển Hải Phòng về Bắc Ninh và các tỉnh lân cận là tuyến huyết mạch. Với việc khai trương thêm 2 cảng thủy nội địa là ICD Tân Cảng Quế Võ tại Bắc Ninh và Cảng thủy nội địa Thái Hà tại Hà Nam trong năm 2023, hành lang vận tải thủy nội địa phía Bắc sẽ có nhiều tiềm năng tăng trưởng trong tương lai.

Bên cạnh đó, Bộ Giao thông Vận tải cũng đang triển khai đầu tư dự án xây mới, nâng tĩnh không cầu Đuống. Dự kiến sau khi cầu Đuống hoàn thành, sẽ nâng chiều dài toàn tuyến là 220 km, kết nối thuận lợi từ cảng Hải Phòng về Bắc Ninh, Hà Nội, Vĩnh Phúc và Phú Thọ.

Ở phía Nam, tính đến hiện tại, đã có hơn 16 triệu tấn hàng hóa thông qua tuyến vận tải thủy Việt Nam - Campuchia - tuyến huyết mạch của hàng lang vận tải thủy nội địa phía Nam. Kết quả vận tải trên tuyến vận tải thủy nội địa này có được là do những nỗ lực hai bên trong đề xuất, triển khai các giải pháp giảm thủ tục hải quan, thông quan, giảm chi phí, tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải.

3.1.6. Dịch vụ vận tải đường hàng không

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, dịch vụ vận chuyển bằng đường hàng không trong 9 tháng đầu năm 2023 đạt 0,23 triệu tấn vận chuyển, tăng 7,2% so với cùng kỳ năm 2022.

Hình 3.7: Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không giai đoạn 2021 - 2023

Đvt: nghìn tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Sự sụt giảm sản lượng so với cùng kỳ năm 2022 của mảng vận tải bằng đường hàng không nằm trong xu thế chung của thế giới. Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) dự báo khối lượng vận chuyển

hàng không toàn cầu sẽ giảm 4% do tăng trưởng kinh tế chậm lại, theo đó, khối lượng hàng hóa sẽ giảm từ 60,3 triệu tấn trong năm 2022 xuống 57,7 triệu tấn trong năm 2023 do thị trường hạ nhiệt sau thời kỳ tăng trưởng mạnh bởi đại dịch Covid-19.

Đánh giá chi tiết về luồng hàng quốc tế và nội địa, theo thông tin của Cục Hàng không Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2023, hàng hóa quốc tế đạt 405 nghìn tấn, giảm 30% so với cùng kỳ năm 2022; hàng hóa nội địa đạt 77,6 nghìn tấn, tăng 10% so với cùng kỳ năm 2022. Sự tăng trưởng của hàng hóa nội địa là tín hiệu khả quan hiếm hoi trong bối cảnh sụt giảm sản lượng vận chuyển hàng không toàn cầu.

3.1.7. Dịch vụ vận tải đa phương thức

Hiện nay, trên thế giới, vận tải đa phương thức ngày càng phát triển và khai thác nhiều hơn. Đây là kết quả của việc tiêu chuẩn hóa quy trình vận chuyển bằng container, trailer,... toàn cầu hóa thương mại và sản xuất nhằm phục vụ cho chuỗi cung ứng toàn cầu. Ngoài ra, việc thay thế các phương thức vận tải gây ô nhiễm bằng các lựa chọn thân thiện hơn với môi trường đã mang đến những hiệu ứng tích cực.

Tại Việt Nam, mặc dù chưa có con số thống kê chính thức nhưng có thể thấy, xu thế thị trường vận tải đang có sự dịch chuyển với sản lượng vận tải đa phương thức đang tăng dần lên. Bên cạnh đó là sự gia tăng tỷ trọng của mô hình vận tải đa phương thức kết nối đường bộ - đường sắt và đường bộ - đường thủy nội địa như là những lựa chọn thân thiện hơn với môi trường. Ở góc độ quản lý nhà nước, dịch vụ vận tải đa phương thức đang dần trở thành mối quan tâm của thị trường cũng như cơ quan quản lý nhà nước. Trong kế hoạch phát triển vận tải 13 tỉnh, thành phố vùng ĐBSCL được ban hành cuối năm 2022, Bộ Giao thông Vận tải cũng xác định ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức trên các hành lang vận tải chính, đặc biệt là hành lang Bắc - Nam và hành lang kết nối với các cảng biển cửa ngõ quốc tế nhằm tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển, giảm chi phí vận tải biển, giảm chi phí logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Hệ thống cảng cạn cũng sẽ được phát triển mạnh mẽ làm đầu mối kết nối các phương thức vận tải kết hợp cung cấp các dịch vụ logistics. Trong đó, ưu tiên đầu tư các cảng cạn kết nối với đường thủy nội địa ở khu vực phía Nam.

3.2. Dịch vụ kho bãi

3.2.1. Dịch vụ kho bãi

Trong năm 2023, thị trường kho tiếp tục được bổ sung nguồn cung đến từ các dự án lớn trên toàn quốc. Theo thống kê của JLL, tính đến quý IV/2022, quy mô của thị trường kho Việt Nam đã đạt đến tổng hơn 4 triệu m² kho (chưa bao gồm các kho tận dụng từ nhà xưởng và các kho đang xây dựng dở dang), trong đó khu vực miền Nam tập trung hơn 3,3 triệu m² kho và khu vực miền Bắc tập trung gần 900.000 m² kho.

Xét về địa lý, khu vực phía Nam vẫn là thị trường phát triển mạnh hơn về dịch vụ kho so với các vùng khác với phần lớn các công ty logistics mạnh tập trung trong khu vực này, chiếm tỷ trọng áp đảo về

số lượng doanh nghiệp và quy mô doanh nghiệp. Tuy nhiên, khu vực miền Nam có hạn chế là quỹ đất gần các khu đô thị trung tâm đang bắt đầu cạn và dự báo tương lai thị trường kho phía Nam sẽ phát triển ra các tỉnh thành xa hơn.

Thị trường kho miền Bắc phân tán trải dài từ Bắc Ninh, Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng,... và đang có tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ trong các năm vừa qua. Các dự án kho mới được đầu tư ở miền Bắc trong năm 2022, 2023 ngày càng có quy mô lớn và hiện đại hơn.

Trong khi đó, thị trường kho khu vực miền Trung chưa thực sự phát triển, đa phần các kho ở quy mô nhỏ. Số lượng các dự án kho mới đưa vào hoạt động trong năm 2022 - 2023 của khu vực miền Trung cũng hạn chế hơn nhiều so với 2 đầu Nam - Bắc.

Bảng 3.2: Một số dự án kho tiêu biểu đưa vào hoạt động năm 2023

STT	Tên dự án	Khu vực	Quy mô
1	SLP Nam Sơn Hợp Lĩnh	Nam Sơn-Hợp Lĩnh, Bắc Ninh	90.000 m ² kho thường
2	Vietlog	Hưng Yên	29.000 m ² kho thường
3	SLP Yên Phong	KCN Yên Phong, Bắc Ninh	67.000 m ² kho thường
4	Logos Bắc Ninh	KCN VSIP, Bắc Ninh	50.000 m ² kho thường
5	ITL Đà Nẵng	KCN Hòa Khánh, Đà Nẵng	31.000 m ² kho thường kết hợp kho lạnh

Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo tổng hợp

Về tình hình kinh doanh của dịch vụ kho năm 2023, do tác động của bối cảnh kinh tế chung, tỷ lệ lấp đầy kho nhìn chung không cao và có sự phân hóa giữa các loại kho. Chịu tác động nhiều nhất của bối cảnh kinh tế khó khăn là mảng kho lạnh với nguồn nhu cầu sụt giảm trong khi nguồn cung được bổ sung một lượng lớn từ năm 2022, dẫn đến tỷ lệ lấp đầy của kho lạnh

trên thị trường chỉ đạt từ 50 - 60%. Giá lưu kho và dịch vụ kho lạnh theo đó cũng bị ảnh hưởng với mức sụt giảm từ 20 - 30% so với nền giá của giai đoạn cao điểm 2021. Kho ngoại quan cũng bị ảnh hưởng nặng nề do tác động của đơn hàng xuất khẩu giảm mạnh. Khảo sát tại hệ thống kho ngoại quan phục vụ ngành gỗ trong khu vực phía Nam cho thấy, tỷ lệ lấp đầy giai đoạn quý II/2023 chỉ đạt 40% công suất kho.



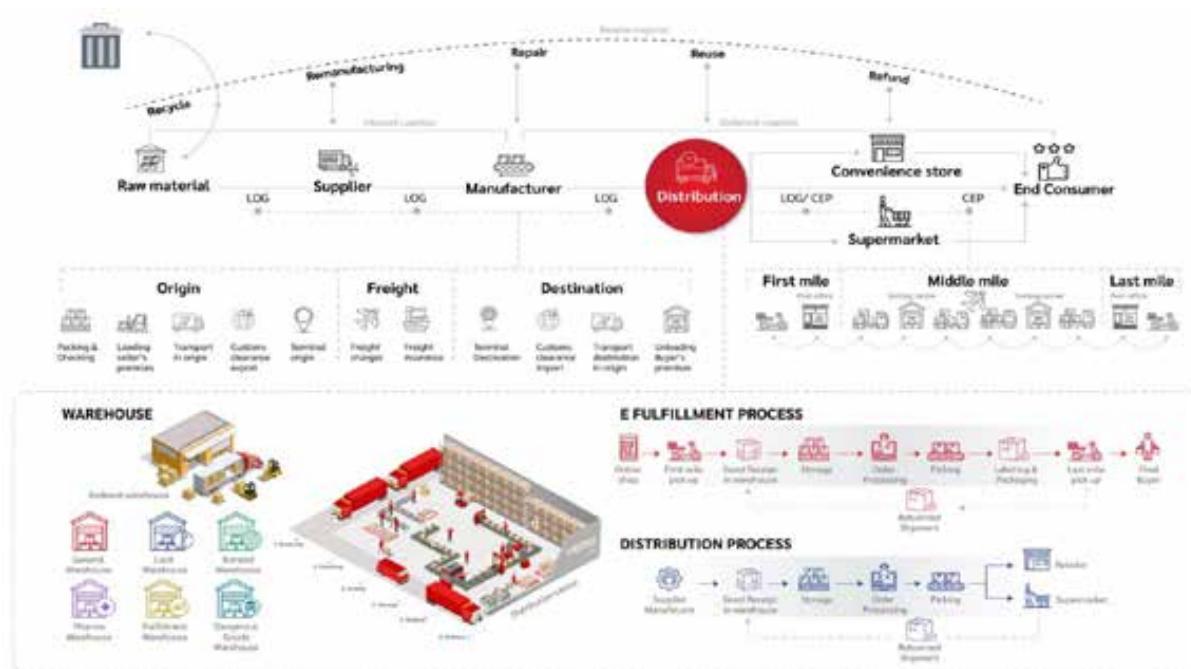
Trung tâm logistics SLP Nam Sơn Hợp Lĩnh,
KCN Nam Sơn-Hợp Lĩnh, Bắc Ninh

3.2.2. Dịch vụ hoàn tất đơn hàng

Cùng với xu thế phát triển của thương mại điện tử, dịch vụ hoàn tất đơn hàng (fulfillment) đang trở thành một phần không thể thiếu của hệ thống các dịch vụ logistics trên thị trường.

Tất cả doanh nghiệp hoạt động kinh doanh trên nền tảng thương mại điện tử hoặc người bán hàng trực tuyến trên mạng xã hội và các sàn thương mại điện tử như Amazon, Shopify, Lazada, Tiki, ... đều có thể sử dụng dịch vụ hoàn tất đơn hàng như giải pháp quản lý tồn kho và hoàn tất đơn hàng hiệu quả.

Hình 3.8: Quy trình hoàn tất đơn hàng trong mối tương quan với mạng lưới các dịch vụ logistics



Nguồn: Báo cáo của Ban Nghiên cứu VALOMA, 2023

So với 2 năm trước, khái niệm dịch vụ hoàn tất đơn hàng còn quá mới mẻ tại Việt Nam thì đến hiện tại, nhiều doanh nghiệp đã dần quen thuộc và sử dụng nhiều cho hoạt động kinh doanh. Cùng với các dịch vụ thuê ngoài khác, dịch vụ hoàn tất đơn hàng Việt Nam đang dần được các doanh nghiệp tin dùng do tính chuyên nghiệp, đảm bảo các hoạt động liên quan được thông suốt và nhanh chóng.

Thị trường năm 2023 cũng chứng kiến xu thế đầu tư ngày càng bài bản với mức độ ứng dụng công nghệ cao vào các trung tâm hoàn tất đơn hàng, đơn cử nhu trung tâm của Lazada mới được khánh thành vào đầu năm 2023. Thị trường cũng xuất hiện mô hình Micro Fulfillment Hub của các trung tâm hoàn tất đơn hàng chuyên phục vụ nhóm khách hàng nhỏ lẻ tại trung tâm các thành phố lớn bên cạnh các hệ thống kho hoàn tất đơn hàng quy mô lớn hiện hữu, ví dụ như Fulfillment Hub của Swifthub hoặc N&H Logistics tại TP. Hồ Chí Minh. Những xu thế này sẽ thúc đẩy dịch vụ hoàn tất đơn hàng ngày càng phát triển ở Việt Nam trong những năm sắp tới.

Lazada Logistics Park với tâm điểm là Trung tâm phân loại hàng hóa công nghệ cao tại KCN Sóng Thần 1 (Bình Dương) chính thức được sàn TMĐT Lazada đưa vào hoạt động từ ngày 23/03/2023.

Với tổng diện tích gần 20.000 m², trung tâm phân loại có khả năng xử lý tới 45.000 bưu kiện mỗi giờ và 1 triệu bưu kiện mỗi ngày, mức độ tự động hóa đến 99% nhờ hệ thống công nghệ tích hợp trí tuệ nhân tạo (AI) và Machine Learning (máy học).



Các băng chuyền hiện đại bên trong Trung tâm phân loại của Lazada tại Bình Dương (Nguồn: Tuoitre.vn)

3.3. Dịch vụ giao nhận

3.3.1. Dịch vụ giao nhận

Khái niệm giao nhận vận tải (freight forwarding) dần trở nên phổ biến ở Việt Nam khi ngành thương mại bước vào thời kỳ container hóa (containerization). Hàng hóa được đóng gói theo kích cỡ đạt chuẩn để phù hợp và vận chuyển bằng container thay vì vận chuyển hàng lẻ truyền thống. Chính sự dịch chuyển này đã tạo nên thị trường dịch vụ mới - dịch vụ giao nhận vận tải.

Thị trường giao nhận vận tải được phân khúc theo phương thức vận tải (giao nhận vận tải hàng không, giao nhận vận tải đường biển, giao nhận vận tải đường bộ, giao nhận vận tải đường sắt), theo loại khách hàng (B2C, B2B), theo ứng dụng (công nghiệp và sản xuất, bán lẻ, chăm sóc sức khỏe, dầu khí, thực phẩm và đồ uống và ứng dụng khác) và theo địa lý (Bắc Mỹ (Mỹ, Canada, Mexico), Châu Âu (Tây Ban Nha, Đức, Pháp, Anh, Ý và phần còn lại của châu Âu), châu Á - Thái Bình Dương (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ, phần còn lại của châu Á - Thái Bình Dương), LAMEA (Brazil, Argentina, Nam Phi, Morocco, GCC, phần còn lại của LAMEA)).

Theo báo cáo năm 2022 của Mordor Intelligence, thị trường dịch vụ giao nhận được dự báo sẽ đạt 65,34 tỷ USD vào năm 2029 với mức tăng trưởng kép (CAGR) giai đoạn 2023 - 2029 là 6,31%. Tuy nhiên, theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, tính chung 7 tháng đầu năm 2023, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa giảm 13,9% so với cùng kỳ năm trước, trong đó xuất khẩu giảm 10,6%; nhập khẩu giảm 17,1%. Hầu hết kim ngạch xuất nhập khẩu ở các thị trường chủ đạo của Việt Nam trong 7 tháng đầu năm 2023 đều giảm mạnh, đặc biệt là Hàn Quốc (-25,3%), Hoa Kỳ (-21,8%) và Trung Quốc (-18,4%). Xuất nhập khẩu suy giảm kéo theo các hoạt động ở thị trường giao nhận (freight forwarding) cũng trầm lắng hơn.

Tháng 7/2023 vừa qua, Việt Nam vừa hoàn thành ký kết Hiệp định thương mại tự do với Israel, hứa hẹn mở ra nhiều cơ hội mới cho thị trường xuất khẩu cũng như dịch vụ giao nhận vận tải tiến vào khu vực Trung Đông và Tây Nam Á. Israel là thị trường thuộc top 22 thị trường hàng đầu trong số trên 100 thị trường xuất khẩu thủy sản của Việt Nam. Các mặt hàng xuất khẩu của Việt Nam qua thị trường này gồm: tôm, mực đông lạnh, cá ngừ đóng hộp, cá tra,...

3.3.2. Dịch vụ giao hàng chặng cuối

Theo Datex - một công ty cung cấp giải pháp phần mềm chuỗi cung ứng, chỉ ra "Giao hàng chặng cuối là sự vận chuyển hàng hóa từ đầu vận tải của bên bán lẻ đến điểm giao cuối cùng - khách hàng sử dụng cuối cùng với mục đích làm cho hàng hóa được giao nhanh nhất". Chiếm đến 28% tổng chi phí vận chuyển hàng hóa, sự chuyển dịch của dòng hàng ở khâu cuối cùng này đang dần đóng vai trò quyết định trong chiến lược quản lý chất lượng dịch vụ khách hàng. Giao hàng chặng cuối (last-mile logistics) đã trở thành một yếu tố quan trọng với các nhà bán lẻ khi ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ và sự hài lòng của khách hàng ngay từ lần đầu tiên họ tiếp nhận sản phẩm. Trong những năm gần đây, thuật ngữ này trở nên ngày càng phổ biến, đặc biệt quan trọng khi ngành thương mại điện tử ngày càng phát triển.

Theo khảo sát của Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam (VECOM), thương mại điện tử vẫn phát triển mạnh mẽ với tốc độ tăng trưởng quý I/2023 trên 22% so với cùng kỳ và dự báo cả năm vẫn có thể đạt trên 25% với quy mô trên 20 tỷ USD. Tốc độ tăng trưởng này có thể được duy trì trong giai đoạn 2023 - 2025. Cũng kết quả tương tự, báo cáo của Google, Temasek và Bain & Company cho rằng, lĩnh vực thương mại điện tử chiếm tới hơn 60% giá trị nền kinh tế số Việt Nam. Bên cạnh đó, thị trường Việt Nam đang chứng kiến sự phát triển mạnh mẽ của các hoạt động thương mại điện tử trên nền tảng mạng xã hội như TiktokShop; Facebook Marketplace, ... Do đó, giao hàng chặng cuối ngày càng được chú ý và đầu tư kỹ lưỡng khi là một trong những chìa khóa thành công cho thương mại điện tử.

Thị trường giao hàng chặng cuối của Việt Nam ngày càng trở nên sôi động hơn với sự tham gia của ngày càng nhiều doanh nghiệp. Theo báo cáo mới nhất của Allied Market Research, các công ty đóng vai trò chủ chốt trên thị trường chuyển phát nhanh là GHN (Giao hàng nhanh), BEST Express Vietnam, GHTK, J&T Express (Vietnam), Kerry Express (Vietnam), Nasco Logistics, Nhất Tín Logistics, Nin Sing Logistics (Ninja Van), Swift247, Viettel Post, và VNPost. Các doanh nghiệp nước ngoài tham

gia ngày càng nhiều vào thị trường Việt Nam. Với mô hình nhượng quyền chi phí thấp và phần mềm nhiều tính năng vượt trội, các doanh nghiệp nước ngoài đang tạo áp lực cạnh tranh lên các doanh nghiệp nội địa trong cuộc đua về giá thành và chất lượng dịch vụ.

Năm vừa qua, J&T Express có sự tăng trưởng vượt bậc nhờ vào bước đi mới về thị trường khi đảm nhiệm tới hơn 70% khối lượng vận chuyển cho TiktokShop; về dịch vụ, J&T Express cũng đã triển khai thêm nhiều tính năng đạt được phản hồi tích cực từ thị trường như: cập nhật tính năng chủ động thông báo đơn hàng trên Zalo đính kèm thông tin liên hệ của người giao hàng; đa dạng hóa kênh giao tiếp với khách hàng hướng tới mục tiêu "trực tiếp" và "nhanh chóng", như nhóm "J&T Express - hỗ trợ người dùng 365" đã giúp ích không ít chủ shop - nhà bán hàng trực tuyến có cơ hội, liên hệ J&T Express trực tiếp, giải đáp những thắc mắc, khiếu nại nếu có sau 24 giờ tiếp nhận.

3.4. Dịch vụ khác

3.4.1. Dịch vụ trung chuyển, quá cảnh

Thị trường vận tải quá cảnh của Việt Nam hiện nay tập trung sản lượng hàng hóa qua 2 trực chính: (1) tuyến vận chuyển quá cảnh bằng đường thủy nội địa đi Campuchia với sự tham gia của các doanh nghiệp lớn như Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Gemadept, Công ty TNHH Dịch vụ Tiếp Vận Toàn Cầu, Công ty Cổ phần Vận tải Thủy Tân Cảng, Công ty Cổ phần Tân Cảng Cypress; (2) tuyến vận chuyển quá cảnh bằng đường bộ từ Trung Quốc qua Việt Nam sang Lào/Thái Lan/Myanmar/Campuchia với sự hoạt động tích cực của các doanh nghiệp như Công ty Sơn Hà Logistics, Công ty KA, Công ty Cổ phần Quốc tế Delta.

Từ cuối năm 2022 sang năm 2023, vấn đề nổi trội với thị trường dịch vụ trung chuyển quá cảnh là những khó khăn vướng mắc từ góc độ kiểm tra thực tế hàng quá cảnh của cơ quan hải quan khiến thời gian làm hàng kéo dài cùng với các bất cập khác về hàng hóa, trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận chuyển quá cảnh. Cơ quan Hải quan cũng đã có những buổi làm việc đối thoại với các Hiệp hội liên quan để dần tháo gỡ các vướng mắc này.

Với vị trí địa lý thuận lợi của Việt Nam nằm trên các trực kết nối chính giữa Trung Quốc và ASEAN, dịch vụ trung chuyển quá cảnh sẽ ngày càng đóng vai trò quan trọng đưa Việt Nam trở thành trung tâm logistics của ASEAN và của toàn châu Á, vì vậy, các chính sách để tạo thuận lợi hóa thương mại, thúc đẩy dịch vụ trung chuyển quá cảnh sẽ cần được quan tâm hơn nữa trong tương lai.

Ông Ivan Petrov, Chủ tịch Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận quốc tế, nói: "Xét ra thì Việt Nam đã là điểm trung chuyển hàng hóa quốc tế rồi. Vấn đề là làm sao để trở nên nổi bật hơn trên bản đồ logistics thế giới. Đơn giản hóa thủ tục hành chính, thủ tục hải quan, chuyển đổi số, để tăng tính minh bạch và rút ngắn thời gian. Những giải pháp mềm này luôn có thể triển khai được ngay mà không tốn kém".

Nguồn: Vtv.vn

3.4.2. Dịch vụ phụ trợ

Với sự phát triển ngày càng chuyên nghiệp của thị trường logistics Việt Nam, bên cạnh các dịch vụ chính, các dịch vụ phụ trợ cho ngành dịch vụ logistics như bảo hiểm, giám định, hun trùng, giấy phép có điều kiện, ... ngày càng thu hút được sự quan tâm của thị trường và có nhiều cơ hội phát triển.

Trong số các dịch vụ phụ trợ, dịch vụ bảo hiểm phi nhân thọ đóng vai trò quan trọng, là yêu cầu không thể thiếu đối với hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics với các loại hình bảo hiểm bắt buộc như bảo hiểm xe cơ giới, bảo hiểm trách nhiệm dân sự phương tiện, bảo hiểm cháy nổ bắt buộc và mọi rủi ro tài sản, bảo hiểm trách nhiệm chủ tàu, bảo hiểm thân vỏ với tàu biển. Ngoài ra, với yêu cầu ngày càng cao của khách hàng, thị trường logistics đang dần hướng đến các loại bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp như bảo hiểm trách nhiệm vận chuyển tổng hợp, bảo hiểm người coi kho,...

Theo công bố của Công ty Cổ phần Báo cáo Đánh giá Việt Nam (Vietnam Report), danh sách Top 10 Công ty Bảo hiểm Phi nhân thọ uy tín nhất năm 2023 đều là những doanh nghiệp Việt Nam như Bảo Việt, PVI, Bảo Minh,... Tuy nhiên, với việc Luật Kinh doanh bảo hiểm mới có hiệu lực từ đầu năm 2023, thị trường bảo hiểm có thể thêm sôi động với sự hiện diện nhiều hơn của các công ty bảo hiểm nước ngoài tại Việt Nam, nâng cao tính cạnh tranh cho thị trường.

Bên cạnh dịch vụ bảo hiểm, dịch vụ giám định cũng là một dịch vụ quan trọng có liên quan mật thiết đến các dịch vụ kho bãi, vận chuyển hàng hóa.

Các loại hình giám định trên thị trường hiện nay bao gồm giám định tại nơi sản xuất (nguyên liệu đầu vào, sản phẩm mẫu, quá trình sản xuất); giám định tại cảng xếp dỡ (giám sát xếp hàng, giám định phục vụ quản lý nhà nước, kiểm tra chuyên ngành); giám sát tại chân nhà máy, công trình. Bên cạnh đó, các công ty giám định cũng cung cấp các dịch vụ về chứng nhận hệ thống quản lý chất lượng. Các công ty giám định uy tín trên thị trường Việt Nam có thể kể đến Trung tâm kỹ thuật Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng 3 (QUATEST 3); Tập đoàn Vinacontrol; Công ty TNHH Giám định, Định giá và Dịch vụ kỹ thuật Bảo Tín; Công ty Cổ phần giám định EuroControl; Công ty Cổ phần giám định Á Việt,...

Dịch vụ tư vấn về chuỗi cung ứng và logistics cũng là một trong những dịch vụ có sự phát triển mạnh mẽ trong năm qua. Cùng với xu thế chuyên nghiệp hóa hoạt động logistics, các doanh nghiệp đang dần quan tâm hơn đến việc xây dựng các chương trình tối ưu về chuỗi cung ứng và logistics, vì vậy, nhu cầu về dịch vụ tư vấn trong lĩnh vực này đang có chiều hướng gia tăng. Hiện tại trên thị trường dịch vụ tư vấn về chuỗi cung ứng và logistics đã xuất hiện nhiều công ty tư vấn hàng đầu của khu vực và thế giới như TMX, CEL..., bên cạnh đó, các viện nghiên cứu về logistics, giao thông vận tải,... cũng đang phát huy rất tốt vai trò của mình, đặc biệt trong lĩnh vực quản lý nhà nước về logistics. Dịch vụ tư vấn được kỳ vọng sẽ trở thành một mảnh ghép quan trọng của thị trường logistics và tạo động lực thay đổi lớn về chất của thị trường logistics Việt Nam.

3.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics

3.5.1. Tình hình phát triển của doanh nghiệp dịch vụ logistics năm 2023

Theo số liệu tổng hợp từ Tổng cục Thống kê, tính chung 9 tháng đầu năm 2023, có 5.622 doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới, chiếm tỷ lệ khiêm tốn với 4,83% trong tổng số doanh nghiệp thành lập mới của toàn quốc. So với cùng kỳ năm trước, số lượng doanh nghiệp thành lập mới ngành vận tải kho bãi chỉ đạt 102,2%, thấp hơn số liệu chung của toàn bộ nền kinh tế (103,1%). Đặc biệt, các doanh nghiệp thành lập mới trong 9 tháng đầu năm 2023 chỉ đạt 54,2% quy mô về vốn so với cùng kỳ năm 2022.

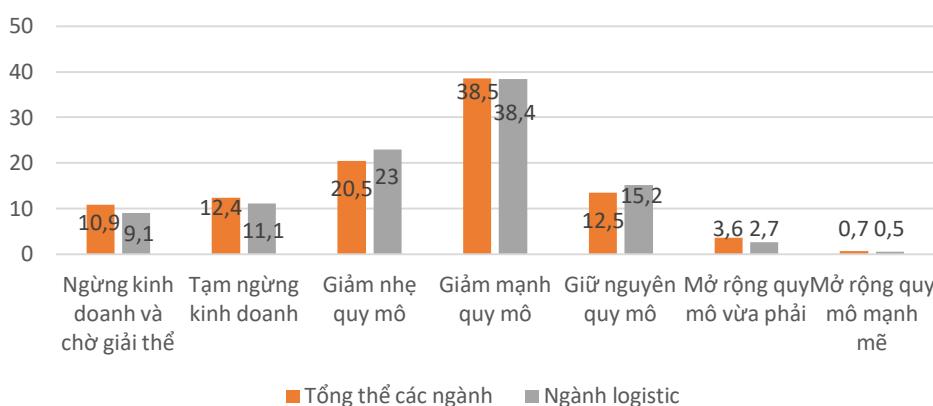
**Bảng 3.3: Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới
9 tháng đầu năm 2023**

Doanh nghiệp thành lập mới	9 tháng đầu năm 2023			9 tháng năm 2023 so với 9 tháng năm 2022		
	Số DN	Vốn đăng ký (tỷ đồng)	Số lao động (người)	Số DN	Vốn	Số lao động
Tổng số DN cả nước	116.342	1.086.776	748.861	103,1%	85,4%	98,8%
DN vận tải kho bãi	5.622	38.378	23.955	102,2%	54,2%	86,1%
Tỷ trọng của DN vận tải kho bãi/ Tổng số DN cả nước (%)	4,83	3,53	3,20			

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Khảo sát của Ban nghiên cứu phát triển kinh tế tư nhân (Ban IV) của Văn phòng Chính phủ tại thời điểm tháng 5/2023 về tình hình các doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng cũng cho thấy tình hình khó khăn của doanh nghiệp. Tỷ lệ các doanh nghiệp trong ngành logistics tạm ngừng kinh doanh và chờ giải thể lên đến hơn 20%, trong khi đó có đến 38,4% số doanh nghiệp tham gia khảo sát bị giảm mạnh về quy mô.

Hình 3.9: Dự kiến hoạt động của DN dịch vụ logistics trong năm 2023 (%)



Nguồn: Báo cáo khảo sát tổng thể tình hình doanh nghiệp tháng 5/2023 - Ban IV

Tương tự khảo sát, số liệu từ Tổng cục Thống kê cũng cho thấy tình cảnh khó khăn năm 2023 của doanh nghiệp khi số lượng doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh có thời hạn 9 tháng đầu năm 2023 tăng hơn 20% so với cùng kỳ năm trước, số lượng doanh nghiệp hoàn tất thủ tục giải thể giảm gần 5%.

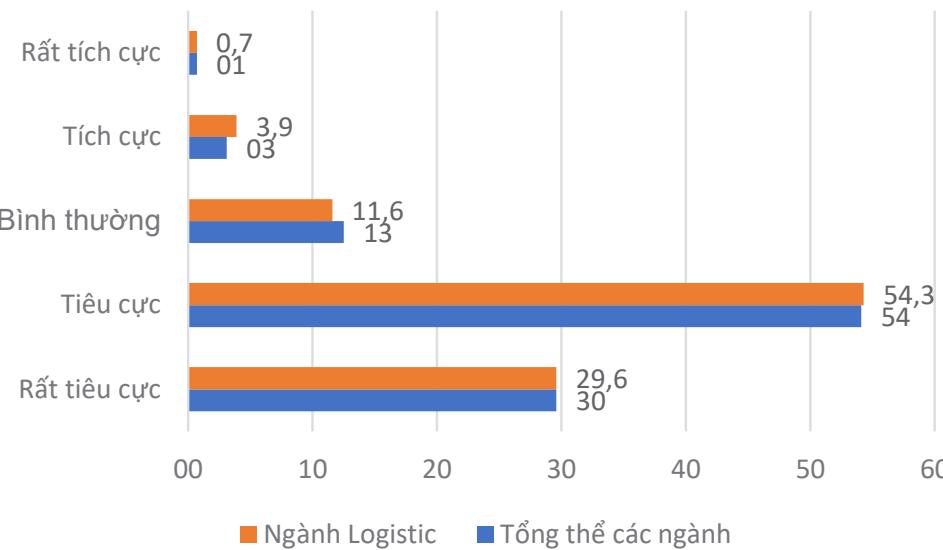
Bảng 3.4: Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi tạm ngừng kinh doanh có thời hạn và hoàn tất thủ tục giải thể 9 tháng đầu năm 2023

	9 tháng đầu năm 2023		9 tháng năm 2023 so với 9 tháng năm 2022 (%)	
	Tạm ngừng kinh doanh có thời hạn	Hoàn tất thủ tục giải thể	Tạm ngừng kinh doanh có thời hạn	Hoàn tất thủ tục giải thể
Tổng số DN cả nước	75.791	13.228	121,2	95,7
DN vận tải kho bãi	4.100	512	119,7	100,0
Tỷ trọng của DN vận tải kho bãi/ Tổng số DN cả nước (%)	5,41	3,87		

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Đánh giá về triển vọng của ngành trong năm 2023, đa phần các doanh nghiệp dịch vụ logistics có góc nhìn không mấy lạc quan với 54,3% nhìn nhận triển vọng tiêu cực và 29,6% nhìn nhận triển vọng rất tiêu cực. Chỉ có rất ít doanh nghiệp dịch vụ logistics (3,8%) đánh giá tích cực về triển vọng của ngành trong năm 2023.

Hình 3.10: Đánh giá triển vọng kinh tế ngành 2023 (%)



Nguồn: Báo cáo khảo sát tổng thể tình hình doanh nghiệp tháng 5/2023 - Ban IV

3.5.2. Những thay đổi về năng lực cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp dịch vụ logistics

Trong bối cảnh kinh doanh chung của các doanh nghiệp dịch vụ logistics năm 2023 gặp nhiều khó khăn, thách thức, thị trường vẫn có những dịch chuyển đáng chú ý với những xu thế và mô hình kinh doanh dịch vụ logistics mới.

Xu thế nổi trội của thị trường logistics năm 2023 cả ở trên thế giới và Việt Nam chính là sự dịch chuyển về dịch vụ của các hãng tàu với ngày càng nhiều hãng tàu tham gia cung cấp các dịch vụ kho bãi, vận tải đường bộ. Xu thế này xuất phát từ mong muốn đa dạng hóa nguồn thu và mở rộng danh mục đầu tư của các hãng tàu khi đứng trước bối cảnh hiệu quả kinh doanh mảng tàu biển giảm sút nghiêm trọng. Đi đầu xu thế này có thể kể đến hãng tàu quốc tế Maersk Lines, với sự đầu tư mạnh mẽ cho hoạt động của Maersk Logistics hay các hãng tàu trong nước như Vsico, GLS, với các dự án mới về nhà kho và vận tải phân phối đường bộ.

Trong năm 2023, doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng bắt đầu tiếp cận sâu hơn với khái niệm logistics xanh hay phát triển bền vững trong xu thế chung của toàn nền kinh tế Việt Nam hướng đến cân bằng phát triển bền vững. Đã có một số nhà kho xây mới và đưa vào hoạt động trong năm 2023 đạt được chứng chỉ LEED về bảo vệ môi trường của Hội xây dựng Hoa Kỳ. Dự kiến đây sẽ là xu thế nổi bật của những năm tiếp theo khi các nước trên thế giới bắt đầu triển khai việc đo tín chỉ các-bon với hàng hóa nhập khẩu vào nước mình.

3.5.3. Xếp hạng doanh nghiệp dịch vụ logistics

Việc xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics là một trong những nhiệm vụ đã được nêu tại Quyết định 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 với mục tiêu đến năm 2025 sẽ hình thành được bộ chỉ số đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh logistics phù hợp với chuẩn mực quốc tế; đồng thời thực hiện được việc tổ chức nghiên cứu, xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Trên thị trường hiện nay có một số tổ chức thực hiện việc khảo sát, đánh giá và xếp hạng các doanh nghiệp dịch vụ logistics như Công ty Cổ phần Báo cáo Đánh giá Việt Nam (VNR) với bảng xếp hạng công bố hàng năm và được thị trường sử dụng rộng rãi như là một hệ quy chiếu tham khảo về năng lực của doanh nghiệp dịch vụ logistics. Tuy nhiên, bảng xếp hạng của VNR mới chỉ dựa trên các tiêu chí cơ bản như doanh thu, độ phủ của thương hiệu và ý kiến chuyên gia, vì vậy chưa đánh giá được hết các góc độ về năng lực của ngành logistics vốn phức tạp và bao gồm nhiều mảng dịch vụ khác nhau.

Với vai trò là Hiệp hội quốc gia về logistics của Việt Nam, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) được giao phối hợp cùng Bộ Công Thương thực hiện nhiệm vụ này. Trong năm 2023, VLA đã triển khai các hoạt động bước đầu như phác thảo các chỉ số chính về năng lực của doanh nghiệp dịch vụ logistics; tìm kiếm các đối tác tiềm năng có chức năng và năng lực thực hiện việc khảo sát,

đánh giá, xếp hạng. Kỳ vọng trong năm 2024, thị trường logistics Việt Nam sẽ có được bộ chỉ số đánh giá năng lực phù hợp và cơ chế thực hiện bảng xếp hạng doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng năm.

3.5.4. *Nâng cao năng lực cạnh tranh doanh nghiệp dịch vụ logistics*

Theo bảng xếp hạng chỉ số hiệu quả logistics (LPI) năm 2023 do WB công bố ngày 21/04/2023, Việt Nam đã tiếp tục đà tăng điểm đạt được trong báo cáo LPI 2018 khi đạt mức tăng 0,03 điểm, từ 3,27 điểm lên 3,3 điểm. Tuy nhiên, có thể thấy đà tăng điểm LPI của Việt Nam đã chậm lại trong báo cáo 2023, và Việt Nam cũng bị tụt 4 bậc trên bảng xếp hạng LPI 2023, rơi xuống vị trí thứ 43 trong số 139 nền kinh tế được xếp hạng. Báo cáo đánh giá của WB cũng cho thấy bên cạnh sự cải thiện của các yếu tố về hạ tầng, hải quan và gửi hàng quốc tế, vấn đề tồn tại của ngành dịch vụ logistics Việt Nam là năng lực của nhà cung ứng dịch vụ logistics thể hiện ở các chỉ số chất lượng dịch vụ logistics, tính đúng giờ và khả năng theo dõi hàng hóa.

Tín hiệu tích cực là trong năm 2023, cơ quan quản lý Nhà nước, các Hiệp hội và các doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tích cực triển khai và có nhiều hoạt động nhằm từng bước cải thiện năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam.

Về mặt thể chế, chính sách liên quan đến dịch vụ logistics, các vấn đề về thủ tục đăng kiểm, thủ tục kiểm tra hàng quá cảnh hay thủ tục cấp C/O theo quy định mới đã nhận được sự quan tâm của cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics và cơ quan quản lý Nhà nước. Nhiều hội thảo, buổi đào tạo và đối thoại chính sách đã được tổ chức trong năm 2023 tập trung vào các vấn đề này đã phần nào tháo gỡ các khó khăn cho doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Năm 2023, Bộ Công Thương đang triển khai Đề án xây dựng chiến lược phát triển logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 với nhiều chương trình khảo sát, làm việc tại các địa phương trọng điểm của các vùng kinh tế như Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ. Đây là lần đầu tiên Việt Nam xây dựng chiến lược quốc gia về logistics và kỳ vọng khi Đề án hoàn thành và chiến lược được phê duyệt, Việt Nam sẽ có các giải pháp tổng thể và lộ trình hoàn chỉnh để cải thiện năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.



CHƯƠNG IV:

LOGISTICS TẠI

DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT

VÀ THƯƠNG MẠI



4.1. Tình hình phát triển doanh nghiệp sản xuất, thương mại năm 2023

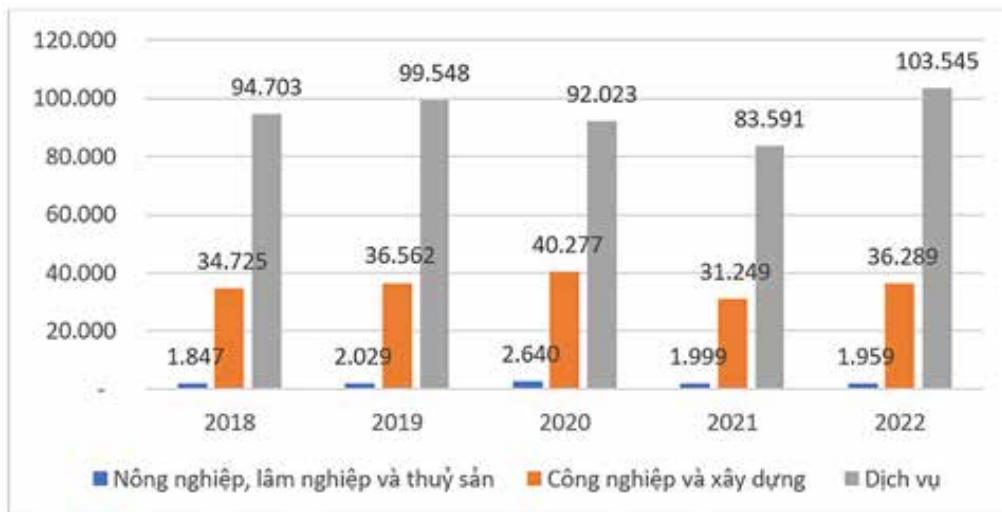
4.1.1. Tăng trưởng và biến động về số lượng doanh nghiệp trong các ngành nghề, lĩnh vực sản xuất kinh doanh

Nền kinh tế Việt Nam trong quý II và quý III/2023 đã có những dấu hiệu phục hồi tích cực khi các Nghị quyết, chính sách về Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội (KTXH) của Chính phủ được thực thi. Tính chung 9 tháng năm 2023, cả nước có 116,3 nghìn doanh nghiệp đăng ký thành lập mới với tổng số vốn đăng ký là 1.086,8 nghìn tỷ đồng và tổng số lao động đăng ký là 748,9 nghìn lao động, tăng 3,1% về số doanh nghiệp, giảm 14,6% về vốn đăng ký và giảm 1,2% về số lao động so với cùng kỳ năm trước (Tổng cục Thống kê, 2023).

Trong mức tăng tổng giá trị tăng thêm của toàn nền kinh tế 9 tháng năm 2023, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,43% (đóng góp 9,16%); khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 2,41% (đóng góp 22,27%), trong đó công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 1,98%, là mức tăng thấp nhất của cùng kỳ các năm trong giai đoạn 2011 - 2023; khu vực dịch vụ tăng 6,32% (đóng góp 68,57%), trong đó một số ngành dịch vụ thị trường tăng cao như: Bán buôn và bán lẻ tăng 8,04% so với cùng kỳ năm trước; ngành vận tải, kho bãi tăng 8,66%; hoạt động tài chính, ngân hàng và bảo hiểm tăng 6,91%; dịch vụ lưu trú và ăn uống tăng 13,17% (Tổng cục Thống kê, 2023).

Số lượng doanh nghiệp đăng ký mới trong lĩnh vực nông, lâm nghiệp và thuỷ sản (NLTS) trong giai đoạn 2018 - 2022 có xu hướng chững lại (Hình 4.1), tuy nhiên khu vực NLTS luôn đóng vai trò là trụ đỡ cho nền kinh tế, đảm bảo an ninh lương thực quốc gia và là mặt hàng xuất khẩu truyền thống của Việt Nam.

**Hình 4.1: Số lượng DN đăng ký mới theo cơ cấu ngành nghề và lĩnh vực sản xuất kinh doanh
giai đoạn 2018 - 2022**



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

Số lượng doanh nghiệp đăng ký mới trong lĩnh vực công nghiệp và xây dựng (CNXD) có xu hướng tăng trở lại với mức tăng 116% trong năm 2022 với 36.289 doanh nghiệp. Giá trị tăng thêm toàn ngành công nghiệp 9 tháng năm 2023 ước tính tăng 1,65% so với cùng kỳ năm trước (quý I giảm 0,75%; quý II tăng 0,95%; quý III tăng 4,57%). Chỉ số tiêu thụ toàn ngành công nghiệp chế biến, chế tạo 9 tháng năm 2023 tăng 0,6% so với cùng kỳ năm 2022 (cùng kỳ năm 2022 tăng 9,7%). Chỉ số tồn kho toàn ngành công nghiệp chế biến, chế tạo ước tính tại thời điểm 30/9/2023 tăng 2,5% so với cùng thời điểm tháng trước và tăng 19,4% so với cùng thời điểm năm trước (cùng thời điểm năm trước tăng 13,4%). Tỷ lệ tồn kho toàn ngành chế biến, chế tạo bình quân 9 tháng năm 2023 là 85,3% (bình quân 9 tháng năm 2022 là 76,4%) (Tổng cục Thống kê, 2023). Kết quả điều tra xu hướng kinh doanh của các doanh nghiệp ngành công nghiệp chế biến, chế tạo trong quý III/2023 cho thấy: Có 30,1% số doanh nghiệp đánh giá tốt hơn so với quý II/2023; 37,5% số doanh nghiệp cho rằng, tình hình sản xuất kinh doanh ổn định và 32,4% số doanh nghiệp đánh giá gặp khó khăn. Dự kiến quý IV/2023, có 39,1% số doanh nghiệp đánh giá xu hướng sẽ tốt lên so với quý III/2023; 37,2% số doanh nghiệp cho rằng, tình hình sản xuất kinh doanh sẽ ổn định và 23,7% số doanh nghiệp dự báo khó khăn hơn.

Hình 4.2: Chỉ số cân bằng đơn đặt hàng, sử dụng lao động, khối lượng sản xuất, và tồn kho lĩnh vực CNXD giai đoạn 2018 - 2023

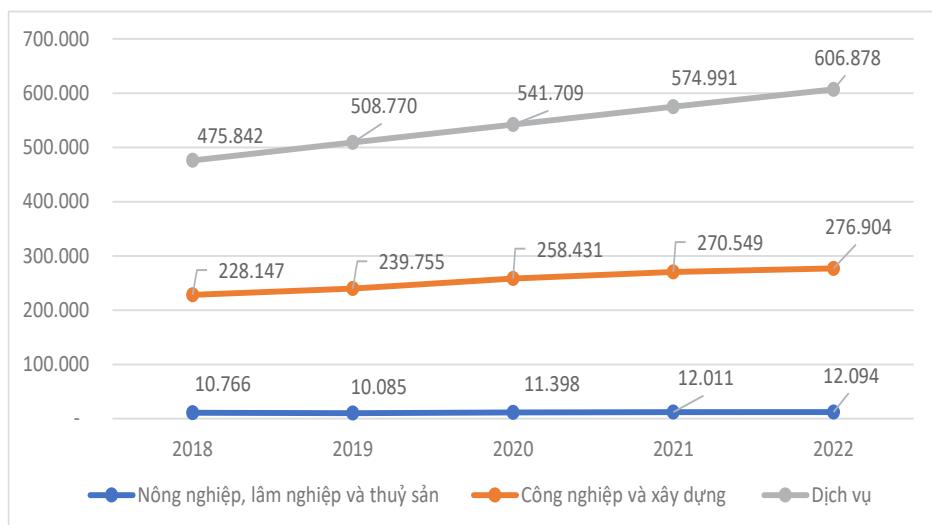


Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

Số lượng các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ trong giai đoạn 2018 - 2023 có xu hướng tăng lên trung bình khoảng 12%/năm (Hình 4.3). Khu vực dịch vụ đang trên đà phục hồi mạnh mẽ và là nhân tố đóng góp chủ yếu vào mức tăng chung của nền kinh tế, là cứu cánh cho sự phục hồi chậm của khu vực công nghiệp xây dựng. Các chính sách kích cầu tiêu dùng nội địa, thu hút khách du lịch quốc tế bằng các hoạt động xúc tiến, quảng bá du lịch và các hoạt động xúc tiến thương mại được đẩy mạnh đã góp phần duy trì tăng trưởng của khu vực này. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng 9 tháng năm 2023 tăng 9,7% so với cùng kỳ năm trước; vận chuyển hành khách

tăng 13,1% và luân chuyển tăng 27,9%; vận chuyển hàng hóa tăng 14,6% và luân chuyển tăng 12,5%; khách quốc tế đến nước ta ước đạt 8,9 triệu lượt người, gấp 4,7 lần cùng kỳ năm trước nhưng vẫn chỉ bằng 69% so với cùng kỳ năm 2019 - năm chưa xảy ra dịch Covid-19; số lượt người Việt Nam xuất cảnh đạt 3,8 triệu lượt người, gấp 2,5 lần cùng kỳ năm trước (Tổng cục Thống kê, 2023).

Hình 4.3: Tổng số DN hoạt động tại thời điểm 31/12 hàng năm phân theo ngành kinh tế

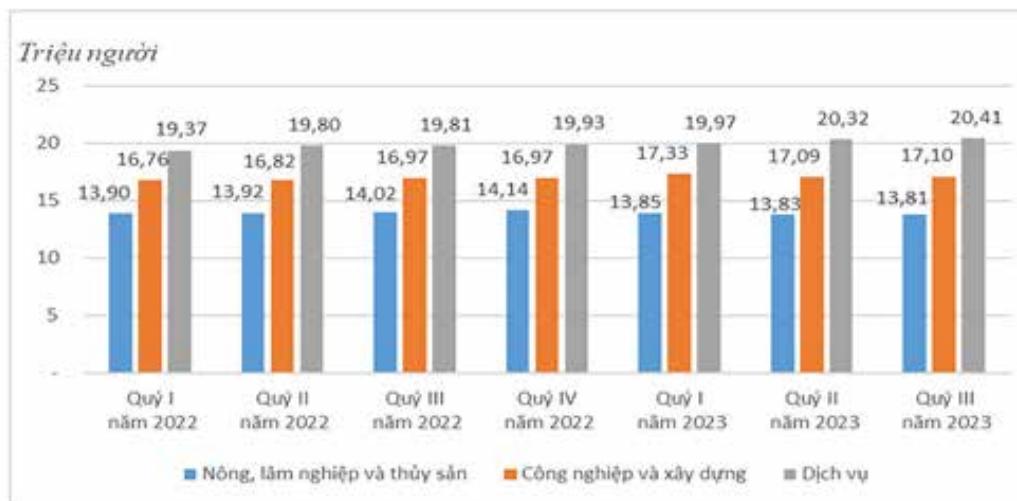


Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

4.1.2. Một số xu hướng chuyển dịch của doanh nghiệp sản xuất và thương mại trong các ngành nghề và lĩnh vực kinh doanh

❖ Xu hướng dịch chuyển về cơ cấu ngành nghề

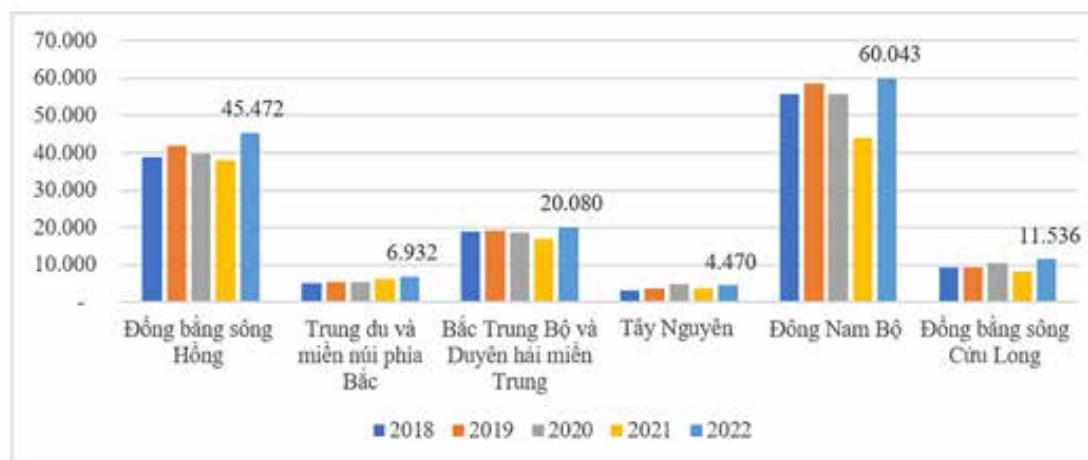
Trong 10 năm gần đây, số liệu liên quan như số lượng doanh nghiệp đăng ký mới, sự đóng góp vào GDP,... cho thấy sự dịch chuyển cơ cấu các ngành nghề từ khu vực NLTS, CNXD sang khu vực DV. GDP quý III/2023 ước tính tăng 5,33% so với cùng kỳ năm trước, mặc dù chỉ cao hơn tốc độ tăng của cùng kỳ các năm 2020 và 2021 trong giai đoạn 2011 - 2023 nhưng với xu hướng tích cực (quý I tăng 3,28%, quý II tăng 4,05%, quý III tăng 5,33%). Trong mức tăng tổng giá trị tăng thêm của toàn nền kinh tế, về cơ cấu nền kinh tế 9 tháng năm 2023, khu vực NLTS chiếm tỷ trọng 11,51%; khu vực CNXD chiếm 37,16%; khu vực DV chiếm 42,72%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 8,61% (Tổng cục Thống kê, 2023). Quý III năm 2023, ghi nhận sự phục hồi nhẹ về lao động trong khu vực công nghiệp và xây dựng sau khi bị sụt giảm trong quý II 2023 (Hình 4.4) do ảnh hưởng sụt giảm đơn hàng trong các ngành công nghiệp dệt, may, da giày; chế biến gỗ và điện tử. Số lao động trong khu vực này đạt 17,1 triệu người, tăng 10,0 nghìn người so với quý trước; lao động trong khu vực DV đạt 20,4 triệu người và có xu hướng tăng mạnh nhất trong 3 khu vực (tăng 95,8 nghìn người); khu vực NLTS với số lao động là 13,8 triệu người, giảm 18,4 nghìn (Tổng cục Thống kê, 2023).

Hình 4.4: Số người có việc làm phân theo khu vực kinh tế theo quý các năm 2022 - 2023

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

❖ Xu hướng dịch chuyển khu vực địa lý

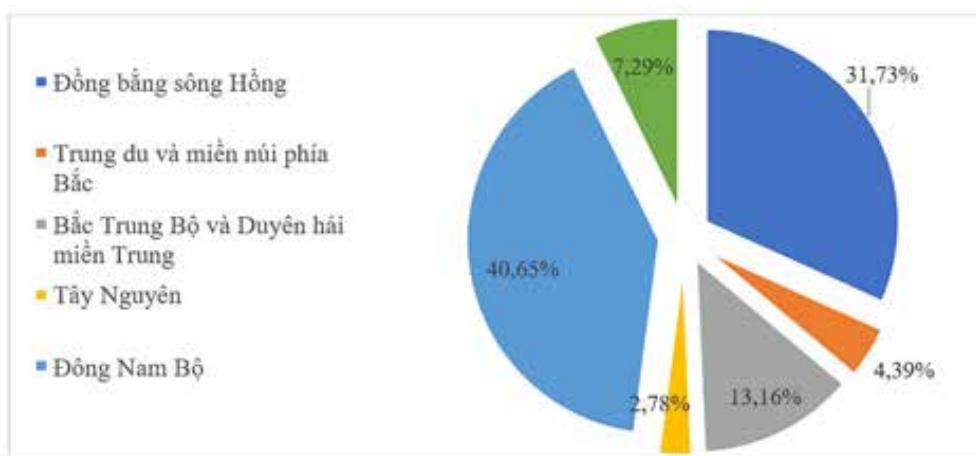
Nhìn chung, số lượng doanh nghiệp đăng ký mới trong giai đoạn từ năm 2018 - 2022 theo khu vực địa lý cũng có xu hướng gia tăng và biến động (Hình 4.5), với mức độ gia tăng trung bình các doanh nghiệp đăng ký thành lập mới trong giai đoạn 2021 - 2022 là 124%. Trong đó ở khu vực Đồng bằng sông Hồng (+120%), Trung du và miền núi phía Bắc (+113%), Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung (+119%), Tây Nguyên (+118%), Đông Nam Bộ (+137%), và DBSCL (+139%). Đồng bằng sông Hồng, Đông Nam Bộ, DBSCL đang là những khu vực thu hút nhiều doanh nghiệp thực hiện các hoạt động sản xuất kinh doanh và thương mại phục vụ cho phát triển kinh tế trong nước và đáp ứng thị trường quốc tế.

**Hình 4.5: Số lượng DN đăng ký mới tính đến 31/12 hàng năm phân theo khu vực địa lý
giai đoạn 2018 - 2022**

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

Theo địa phương và vùng kinh tế tại Việt Nam, hiện nay khu vực có tỷ trọng doanh nghiệp đang hoạt động lớn nhất lần lượt là Đông Nam Bộ (40,65%), Đồng bằng sông Hồng (31,73%), Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung (13,16%), ... Một số địa phương có tỷ trọng doanh nghiệp đang hoạt động năm 2022 cao như Hà Nội (21%) và TP. Hồ Chí Minh (31%). Một số địa phương có tốc độ gia tăng doanh nghiệp cao trong những năm vừa qua như Thái Nguyên (105%), Bắc Ninh (107%), Hải Phòng (105%), Thanh Hoá (110%), Nghệ An (106%), Bình Dương (108%), Hà Nội (105%), Long An (104%), Cần Thơ (105%).

Hình 4.6: Tỷ trọng DN đang hoạt động theo vùng kinh tế năm 2022



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

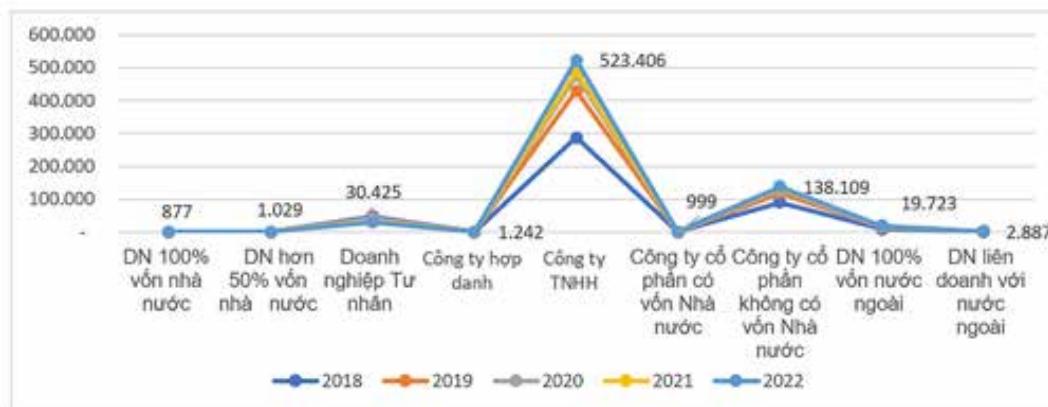
❖ Xu hướng chuyển đổi loại hình doanh nghiệp trong lĩnh vực sản xuất và thương mại

Xu hướng chuyển đổi loại hình doanh nghiệp ngày càng tăng trong những năm gần đây. Đây là việc thay đổi hình thức pháp lý để doanh nghiệp có nhiều điều kiện thu hút vốn đầu tư, phù hợp với lĩnh vực kinh doanh hay chủ động hơn trong hoạt động sản xuất kinh doanh của mình. Trong giai đoạn 2018 - 2022, các doanh nghiệp Việt Nam có xu hướng chuyển đổi mạnh từ doanh nghiệp có vốn nhà nước sang doanh nghiệp tư nhân, Công ty Cổ phần và đặc biệt là công ty trách nhiệm hữu hạn. Hiện nay trong tổng số lượng doanh nghiệp của Việt Nam, thì doanh nghiệp nhà nước tính đến năm 2022 chỉ chiếm tỷ lệ 0,27%; 96,59% là các doanh nghiệp ngoài nhà nước và 3,14% là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Loại hình công ty trách nhiệm hữu hạn (TNHH) trong giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2022 đã tăng 181%, tương tự như vậy, loại hình Công ty Cổ phần không có vốn nhà nước tăng 153%. Với sự phát triển của thị trường chứng khoán tại Việt Nam, sự gia tăng đầu tư của vốn tư nhân và những lợi thế của loại hình công ty TNHH và Công ty Cổ phần, đã khuyến khích các thành phần kinh tế tập trung phát triển theo hai loại hình này.

Việc gia tăng các loại hình doanh nghiệp ngoài nhà nước, cũng dẫn đến sự chủ động trong tìm kiếm các dịch vụ hỗ trợ sản xuất kinh doanh như dịch vụ logistics, dịch vụ pháp lý và dịch vụ kế toán, từ đó giúp cho các doanh nghiệp Việt Nam tập trung vào chuyên môn, tăng năng suất lao động, giảm chi phí, góp phần tăng lợi nhuận và sự hài lòng của khách hàng.

Để thích ứng với “bình thường mới” và cạnh tranh trong môi trường hội nhập toàn cầu, doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực sản xuất và thương mại đã liên tục vận động và chuyển đổi theo xu hướng của thị trường và nhu cầu khách hàng. Với tỷ trọng 98% số doanh nghiệp cả nước, doanh nghiệp vừa và nhỏ là một phần thiết yếu của nền kinh tế. Trong giai đoạn 2018 - 2022, quy mô của doanh nghiệp Việt Nam có chiều hướng thay đổi với sự gia tăng đầu tư nguồn lực của các loại hình doanh nghiệp, đặc biệt là khối tư nhân, cũng là một điểm sáng giúp cho lĩnh vực logistics có nhiều khởi sắc xuất phát từ nhu cầu gia tăng dịch vụ logistics từ khối sản xuất và thương mại đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế trong nước và trên thế giới.

Hình 4.7: Biến động số lượng DN theo loại hình trong giai đoạn 2018 - 2022 tại Việt Nam



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

Xét về phát triển quy mô của doanh nghiệp trong các lĩnh trong giai đoạn 2018 - 2022, giá trị tài sản cố định và đầu tư tài chính dài hạn của các doanh nghiệp đang hoạt động có kết quả sản xuất kinh doanh tại thời điểm 31/12 hàng năm phân theo loại hình doanh nghiệp có sự thay đổi từ khối doanh nghiệp nhà nước sang khối doanh nghiệp ngoài nhà nước và doanh nghiệp có vốn nước ngoài. Khối doanh nghiệp vốn 100% nhà nước quy mô số vốn đầu tư giảm dần từ 30,32% năm 2018 xuống còn 9,06% năm 2022 (Tổng cục Thống kê, 2023). Trong khi đó, khối doanh nghiệp ngoài nhà nước, cụ thể là loại hình Công ty Cổ phần không vốn nhà nước có vốn đầu tư tăng từ 17,49% lên 40,77%, thể hiện sự gia tăng quy mô hoạt động sản xuất kinh doanh của loại hình doanh nghiệp này và dẫn tới sự gia tăng nhu cầu đối với các dịch vụ hỗ trợ sản xuất kinh doanh, trong đó có dịch vụ logistics.

Hình 4.8: Quy mô giá trị tài sản cố định và đầu tư tài chính dài hạn của các DN đang hoạt động có kết quả sản xuất kinh doanh tại thời điểm 31/12 hàng năm phân theo loại hình DN tại Việt Nam giai đoạn 2018 - 2022



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2023

4.2. Khảo sát về logistics tại doanh nghiệp sản xuất, thương mại năm 2023

4.2.1. Thực hiện chức năng logistics trong doanh nghiệp sản xuất, thương mại

Để thực hiện đánh giá việc thực hiện hoạt động và sử dụng dịch vụ logistics, Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2023 đã thực hiện các cuộc tham vấn và khảo sát các đối tượng liên quan bao gồm doanh nghiệp, cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics.¹⁹

Kết quả khảo sát thu được từ 64,1% doanh nghiệp đến từ khu vực miền Bắc, 21,6% doanh nghiệp đến từ khu vực phía Nam và 14,3% đến từ khu vực miền Trung. Phần lớn các công ty đến từ các Công ty Cổ phần (60,4%), công ty TNHH (22%).

Hình 4.9: Số liệu thống kê sơ bộ thông tin các DN sản xuất và thương mại tham gia khảo sát năm 2023



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

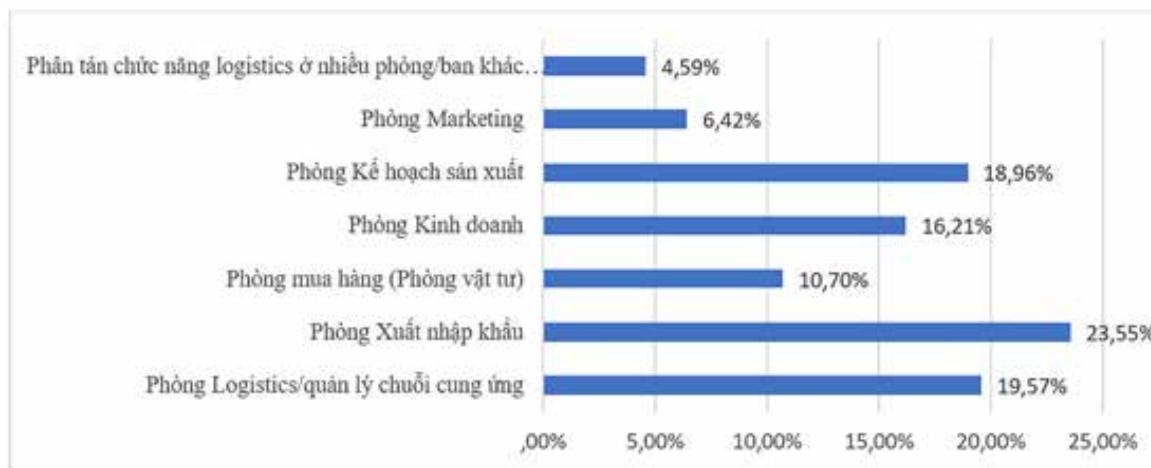
¹⁹ Dựa trên tổng thể mẫu là 895.876 DN thuộc các lĩnh vực nông nghiệp, lâm nghiệp và thuỷ sản; công nghiệp và xây dựng; dịch vụ theo số liệu của Tổng cục Thống kê năm 2023 tính đến hết năm 2022. Khảo sát được thực hiện trong 3 tháng vào năm 2023 thông qua phương pháp lấy mẫu ngẫu nhiên đơn giản với kích thước mẫu nghiên cứu là 2.000 công ty, chủ yếu ở khu vực Miền Bắc. Thông tin khảo sát được thu thập dưới hai hình thức: (1) Phỏng vấn trực tiếp tại các công ty trong các chuyến đi thực tế; (2) Khảo sát thông qua gửi đường link qua email và điện thoại. Kết quả 285 bảng câu hỏi được thu từ 2.000 bảng câu hỏi phát ra, trong đó 273 phiếu trả lời có giá trị để sử dụng (chiếm 14%).

❖ Cấu trúc và cơ chế vận hành của các chức năng logistics trong doanh nghiệp

Hiện nay, giữa chức năng logistics và các chức năng cơ bản trong doanh nghiệp như marketing, sản xuất hoặc tác nghiệp, tài chính và kế toán đang ngày càng được gắn kết chặt chẽ. Logistics tập trung vào các quy trình vượt qua các ranh giới chức năng truyền thống, đặc biệt là trong môi trường ngày nay với trọng tâm là chuỗi cung ứng. Do đó, logistics có giao diện với các chức năng khác theo cách các dòng chảy liên quan đến logistics, cũng như các dòng chảy trong chuỗi cung ứng vận động, có xu hướng nằm ngang trong một doanh nghiệp, cắt ngang/đan chéo giữa các chức năng khác nhau.

Theo số liệu khảo sát từ 273 doanh nghiệp, có 19,6% doanh nghiệp có phòng logistics trực tiếp thực hiện quản trị các hoạt động logistics. Có 23,5% doanh nghiệp có phòng xuất nhập khẩu phụ trách chức năng logistics và là đầu mối điều phối các hoạt động logistics. Đây cũng là xu hướng được nhận thấy rõ ràng trong thực tế những năm vừa qua khi Việt Nam đẩy mạnh giao thương quốc tế với các hoạt động sản xuất kinh doanh. Phòng Kế hoạch sản xuất (19%), phòng Kinh doanh (16,2%), và phòng Mua hàng/vật tư (10,7%) là những phòng cũng được khá nhiều doanh nghiệp khảo sát trả lời là có thực hiện chức năng logistics. Các doanh nghiệp cũng cần đánh giá lại việc đưa các chức năng logistics về các phòng/ban này bởi chuyên môn của chức năng logistics trong doanh nghiệp hết sức đa dạng và phức tạp tùy thuộc rất nhiều vào đặc điểm ngành hàng. Ngoài ra, cũng có khoảng 4,6% doanh nghiệp (15 đơn vị) được khảo sát phân tán chức năng logistics ở nhiều phòng/ban khác nhau. Đây cũng là vấn đề mà các doanh nghiệp cần lưu ý về sự phối hợp hiệu quả, chặt chẽ giữa các phòng/ban khác nhau để đảm bảo hoạt động logistics thực sự hiệu quả. Ứng dụng hệ thống thông tin tích hợp và chia sẻ trong doanh nghiệp là giải pháp giúp các bộ phận chức năng phối hợp chặt chẽ trong việc thực hiện hiệu quả các hoạt động logistics.

Hình 4.10: Bộ phận thực hiện chức năng quản trị logistics trong DN

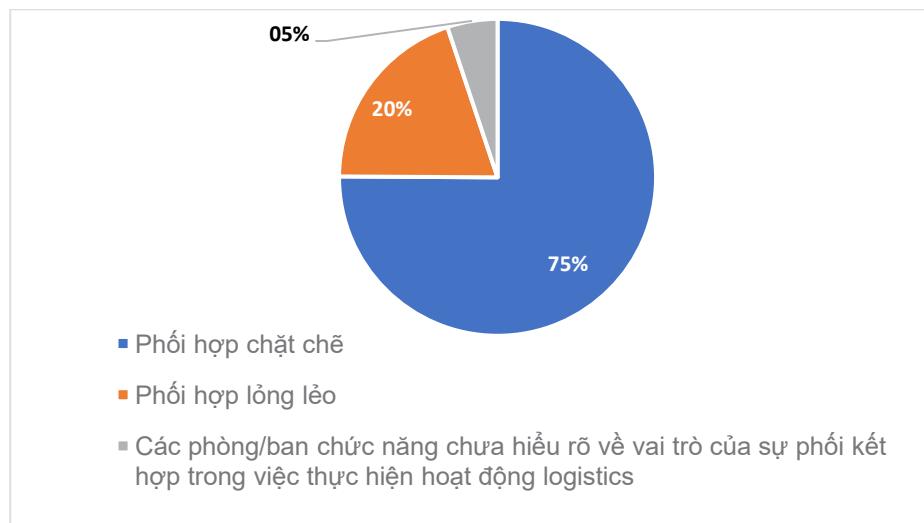


Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Theo kết quả khảo sát, có tới 75,1% doanh nghiệp được khảo sát khẳng định doanh nghiệp của họ có sự phối hợp hiệu quả giữa các phòng ban để thực hiện chức năng logistics. Đây cũng là kết quả tương

đối khả quan về mức độ gắn kết với mô hình phối hợp chéo để thực hiện hoạt động logistics tại doanh nghiệp sản xuất và thương mại ở Việt Nam.

Hình 4.11: Đánh giá về sự phối hợp giữa các chức năng khác nhau trong thực hiện hoạt động logistics



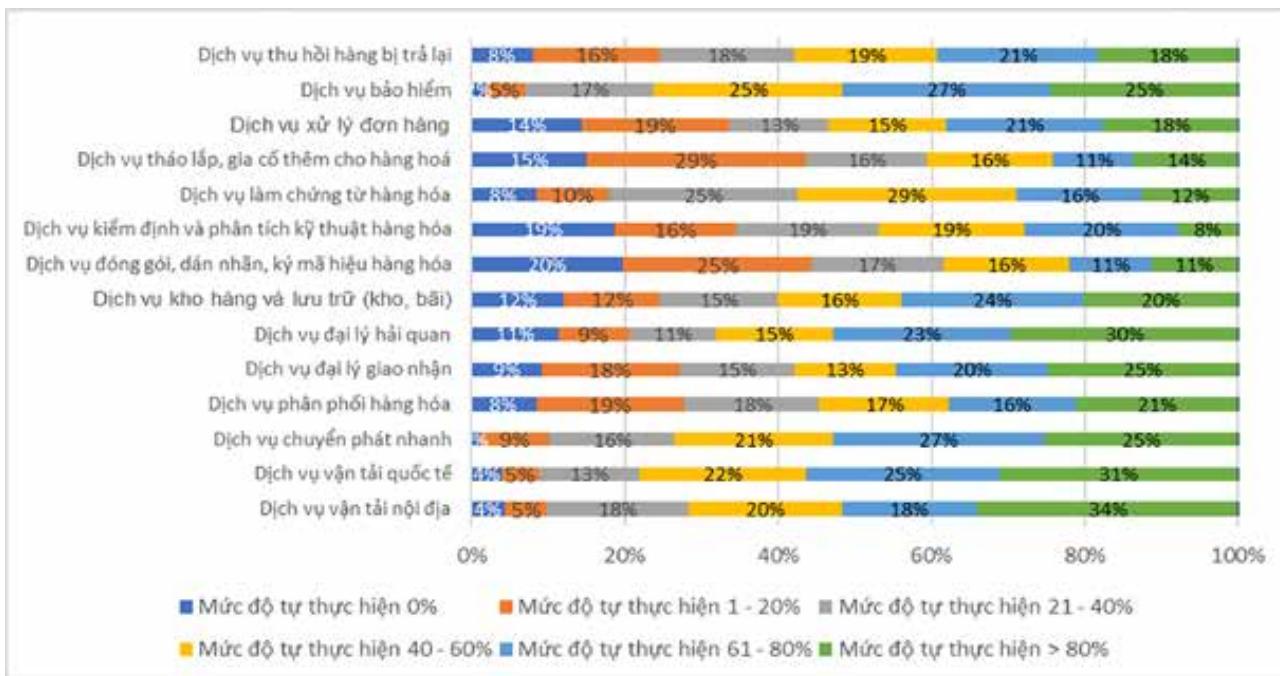
Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Có khoảng 19,8% doanh nghiệp phản ánh về sự phối hợp lỏng lẻo trong việc thực hiện các hoạt động logistics của doanh nghiệp và 5,1% doanh nghiệp phản ánh các phòng/ban chức năng của họ chưa hiểu rõ vai trò logistics và sự phối kết hợp trong việc thực hiện hoạt động logistics, chính vì vậy dẫn đến các thông tin thường bị chồng chéo, trùng lặp, đôi lúc lại bị thiếu/thất lạc thông tin, dẫn đến việc điều hành xử lý các vấn đề liên quan đến logistics chưa chính xác và không hiệu quả, gây ra lãng phí cho doanh nghiệp. Ví dụ vấn đề mức dự trữ quá cao, hàng về không đúng thời điểm, thiếu hàng cung cấp cho khách hàng, thời gian giao hàng chưa chính xác,...

4.2.2. Mối quan hệ giữa các doanh nghiệp sản xuất, thương mại với các đơn vị cung cấp dịch vụ logistics

Theo kết quả khảo sát 2023, mức độ tự thực hiện các hoạt động logistics được rất nhiều các doanh nghiệp phản hồi và quan tâm. Các dịch vụ cơ bản như vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế, dịch vụ kho hàng và lưu trữ, dịch vụ đại lý hải quan và giao nhận vận tải có mức độ tự thực hiện thấp (10%) và có tỷ lệ thuê ngoài khá cao (trên 50% doanh nghiệp được hỏi đều trả lời là đồng ý với việc thuê ngoài). Các dịch vụ giá trị gia tăng mới, cần thực hiện cẩn thận và đảm bảo an toàn cho người học, với tỷ lệ trên 40% tuỳ từng hạng mục thực hiện như dịch vụ thu hồi hàng hóa; dịch vụ bảo hiểm; dịch vụ xử lý đơn hàng; dịch vụ tháo lắp, gia cố; dịch vụ phân tích kỹ thuật hàng hóa và kiểm định; dịch vụ phân phối hàng hóa; dịch vụ đại lý giao nhận có mức độ tự thực hiện cao hơn và mức độ thuê ngoài thấp hơn (dưới 30% thuê ngoài toàn bộ).

Hình 4.12: Mức độ tự thực hiện hoạt động logistics tại các DN sản xuất và thương mại năm 2023



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Lý do doanh nghiệp lựa chọn thuê ngoài các dịch vụ logistics thay vì tự thực hiện bởi một số lý do sau: Chi phí thấp hơn (10,4%), Chất lượng dịch vụ tốt hơn (13,4%), Chuyên nghiệp và nhanh chóng hơn (15,8%); Độ tin cậy cao hơn (8,4%); Mạng lưới rộng hơn (15%); Dịch vụ cung cấp đa dạng (13%); không có khả năng làm (nhân lực, kho bãi, thiết bị, phương tiện,...; 15,2%), do khách hàng chỉ định (8,6%).

Các doanh nghiệp sản xuất và thương mại cần tăng cường sự kết nối chặt chẽ với các nhà cung cấp dịch vụ logistics nhằm tận dụng khả năng của họ trong việc tối ưu vận chuyển hàng hóa, đảm bảo lưu trữ phù hợp, thực hiện khai báo hàng hóa nhanh chóng, xử lý các đơn hàng chính xác và kịp thời. Chất lượng dịch vụ, mức độ chuyên nghiệp và nhanh chóng, mạng lưới rộng khắp, và dịch vụ cung cấp đa dạng là những lý do được nhiều doanh nghiệp lựa chọn khi thuê ngoài. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cần nâng cao năng lực của nhân viên thực hiện cũng như tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong các giao dịch để nâng cao độ tin cậy, hiệu quả công việc và giảm chi phí thực hiện.

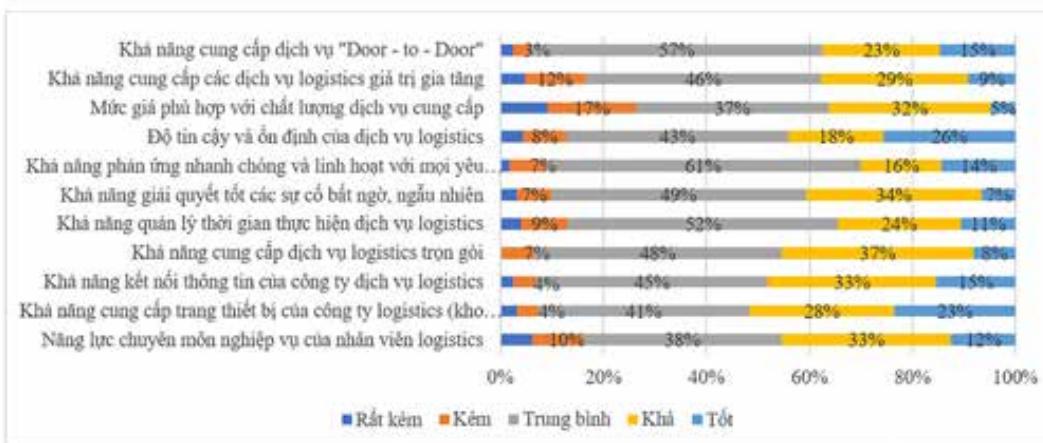
Hình 4.13: Lý do DN lựa chọn việc thuê ngoài hoạt động logistics



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Các doanh nghiệp được tham vấn và khảo sát cũng chỉ rõ những tồn tại trong chất lượng cung ứng dịch vụ logistics hiện nay ở Việt Nam bao gồm: Năng lực chuyên môn nghiệp vụ của nhân viên logistics; Khả năng cung cấp trang thiết bị của công ty logistics (kho bãi, vận tải, xếp dỡ,...); Khả năng kết nối thông tin của công ty dịch vụ logistics; Khả năng cung cấp dịch vụ logistics trọn gói; Khả năng quản lý thời gian thực hiện dịch vụ logistics; Khả năng giải quyết tốt các sự cố bất ngờ, ngẫu nhiên; Khả năng phản ứng nhanh chóng và linh hoạt với mọi yêu cầu của khách hàng; Độ tin cậy và ổn định của dịch vụ logistics; Mức giá phù hợp với chất lượng dịch vụ cung cấp; Khả năng cung cấp các dịch vụ logistics giá trị gia tăng; Khả năng cung cấp dịch vụ "Door - to - Door". Trong các dịch vụ logistics này, phần lớn được đánh giá ở mức trung bình và kém (trên dưới 50%) thay vì mức khá và tốt, kết quả này cho thấy dịch vụ logistics đang cung ứng hiện nay của các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Việt Nam chưa đạt những kỳ vọng của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại.

Hình 4.14: Đánh giá chất lượng dịch vụ logistics qua các tiêu chí



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

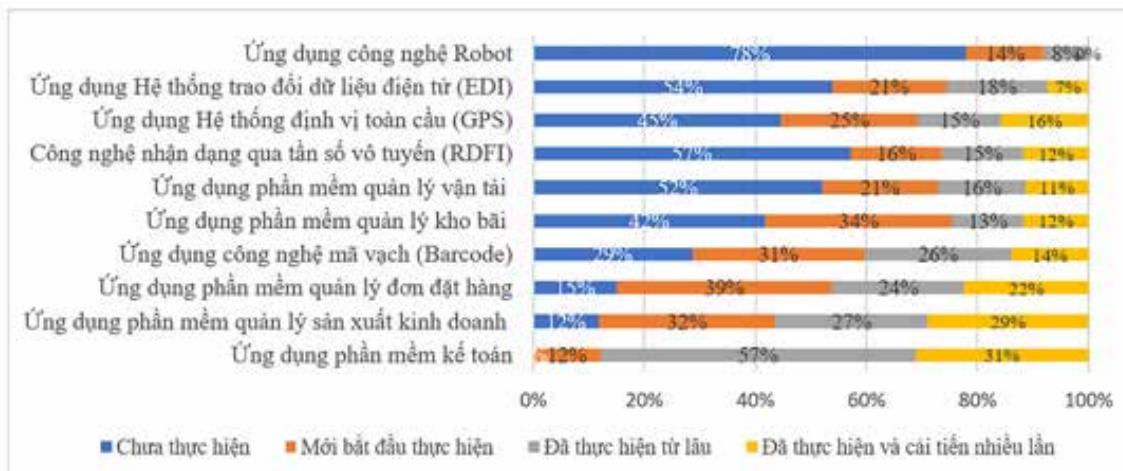
Đánh giá cấp độ các mối quan hệ và tỷ trọng theo từng loại mối quan hệ (hợp đồng, hợp tác, liên minh chiến lược,...) giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các doanh nghiệp sản xuất/thương mại còn ở mức thấp. Chưa nhiều doanh nghiệp sản xuất và thương mại đề cập đến các hợp tác chiến lược với công ty dịch vụ logistics, hiện nay đang phổ biến là các quan hệ hợp đồng giao dịch ngắn hạn.

4.2.3. Ứng dụng công nghệ thông tin, xanh hoá hoạt động logistics của các doanh nghiệp sản xuất, thương mại

Trong thời gian vừa qua, các doanh nghiệp sản xuất và thương mại đã nỗ lực đầu tư để tự thực hiện các hoạt động logistics, ứng dụng CNTT vào hoạt động sản xuất kinh doanh nói chung và hoạt động logistics nói riêng cũng như thực hiện logistics xanh. Nhiều doanh nghiệp thực hiện khảo sát đã đề cập đến cơ sở hạ tầng kho bãi thực hiện hoạt động lưu trữ và bảo quản tạm thời hàng hóa của doanh nghiệp khi nguyên vật liệu mới về hoặc thành phẩm đã hoàn thiện chờ bán hàng. Khoảng 19,4% doanh nghiệp khảo sát không có kho hàng để lưu trữ bảo quản tạm thời mà phải thuê ngoài kho hàng để hoàn thiện, đóng gói, và bảo quản chờ bán. Khoảng 26,4% doanh nghiệp được khảo sát có kho với diện tích dưới 100 m², có 28,2% khách hàng và đối tác có diện tích kho sử dụng từ 1.000 m² - 5.000 m²; các doanh nghiệp có kho từ 5.000 m² trở lên đối với doanh nghiệp sản xuất và thương mại thì không nhiều. Đôi lúc vì vấn đề kho bãi, vận chuyển và các thủ tục mà dịch vụ logistics của nhiều công ty chưa được chuyên nghiệp và bài bản.

Việc áp dụng chuyển đổi kỹ thuật số trong các doanh nghiệp sản xuất và thương mại còn khá chậm chạp so với các ngành khác trong những thập kỷ trước. Tuy nhiên, trong 5 năm trở lại đây, ngành công nghiệp này đã chứng kiến sự xuất hiện ngày càng nhiều doanh nghiệp hợp tác chặt chẽ hơn với công ty công nghệ khi lĩnh vực này đang mở ra một thị trường trị giá hàng trăm tỷ USD. Theo thống kê, khoảng 2.300 tỷ USD trên toàn thế giới sẽ được đầu tư vào công nghệ và dịch vụ cho phép số hóa vào năm 2023.

Hình 4.15: Mức độ thực hiện các ứng dụng CNTT trong DN sản xuất và thương mại



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

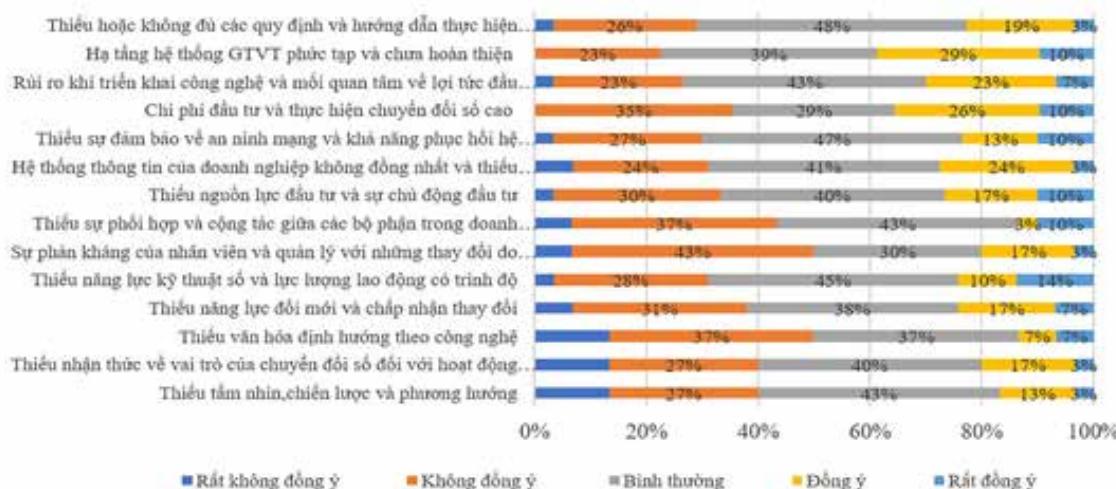
Bên cạnh đó, theo kết quả phỏng vấn chuyên sâu với một số doanh nghiệp thì vấn đề đầu tư vào công nghệ và con người không phải vấn đề trả ngại. Trở ngại lớn là khả năng kết nối bền vững và an toàn, ví dụ phía doanh nghiệp có thể làm được hiệu suất hơn nếu cảng thông tin đầu vào phù hợp hơn (ví dụ nói đến hoạt động thủ công, thông tin ở nhiều cảng vẫn phần lớn tồn tại dưới dạng giấy tờ,

các thông tin trong giấy chưa được hỗ trợ số hóa dưới dạng QR code,... để doanh nghiệp có thể quét hay nhập dữ liệu. Ngoài ra, chưa nói đến các cổng thông tin cung cấp các API (Application Programming Interface - Phương thức trung gian kết nối các ứng dụng) để doanh nghiệp có khả năng đấu nối vào hệ thống còn ít. Có thể nói mức độ tích hợp và chia sẻ thông tin giữa tổ chức, hiệp hội, cơ quan quản lý nhà nước với các doanh nghiệp logistics còn thiếu. Các doanh nghiệp đề xuất là hệ thống cần có API đầu ra, đầu vào để có thể kết nối với nhau; còn nếu chưa làm được ngay, thì tối thiểu các thông tin cần được số hóa để doanh nghiệp linh hoạt lấy thông tin.

Trong quá trình thực hiện chuyển đổi số, các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tại Việt Nam vẫn phải đối mặt với một số rào cản, khó khăn hiện hữu, cụ thể bao gồm 11 rào cản: (1) Thiếu nhận thức về vai trò của chuyển đổi số; (2) Hạ tầng GVTM chưa hoàn thiện; (3) Rủi ro khi triển khai công nghệ và quan tâm đến lợi tức đầu tư; (4) Chi phí đầu tư chuyển đổi số cao; (5) Thiếu sự đảm bảo về an ninh mạng; (6) Hệ thống thông tin của doanh nghiệp không đồng nhất; (7) Thiếu nguồn lực đầu tư; (8) Thiếu sự phối hợp và cộng tác, chia sẻ; (9) Sự phản kháng của nhân viên và quản lý với những thay đổi do chuyển đổi số mang lại; (10) Thiếu năng lực chuyển đổi số và nhân lực có trình độ công nghệ thấp; (11) Thiếu nhận thức, tầm nhìn và chiến lược,...

Một trong những rào cản khá lớn của quá trình thực hiện chuyển đổi số là chi phí đầu tư và thực hiện chuyển đổi số cao (35,5%). Nhiều doanh nghiệp cho rằng, chi phí đầu tư cao cho một quá trình thực hiện chuyển đổi số toàn diện của doanh nghiệp khiến họ thiếu nguồn lực và sự chủ động trong đầu tư (26,7%), đặc biệt đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Phần lớn các doanh nghiệp quy mô vừa và nhỏ có xu hướng thuê ngoài nhiều hơn các ứng dụng và công nghệ thực hiện chuyển đổi số trong vận hành, tác nghiệp kinh doanh. Khoảng 30% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng, rủi ro khi triển khai công nghệ và mối quan tâm về lợi tức đầu tư (ROI) không đảm bảo khi đầu tư vào chuyển đổi số là rào cản khiến cho doanh nghiệp còn chưa mạnh dạn và quyết liệt trong việc thực hiện, đặc biệt là đối với các doanh nghiệp có quy mô nhỏ và vừa.

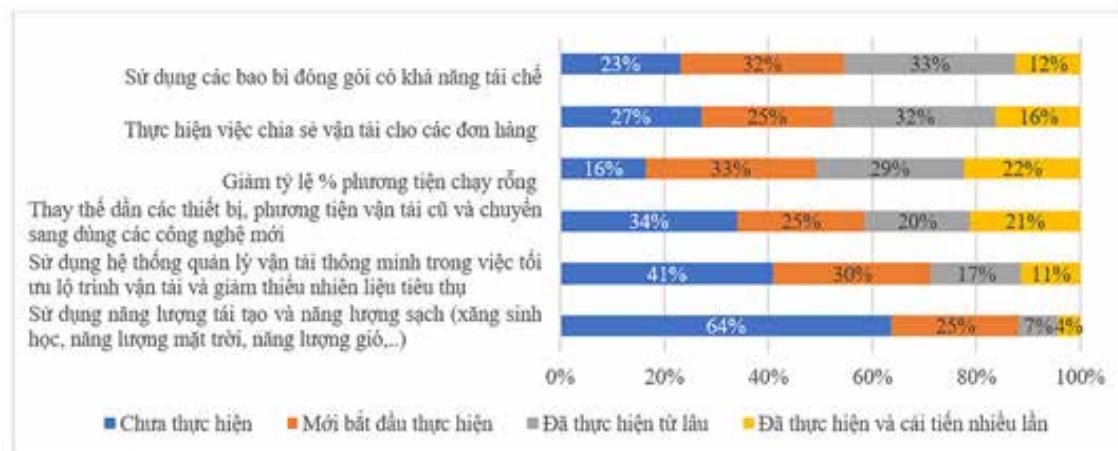
Hình 4.16: Khó khăn, rào cản hạn chế việc thực hiện chuyển đổi số tại các DN Việt Nam



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại, việc xanh hóa hoạt động logistics đã và đang được triển khai ở mức độ thấp và trung bình vì hoạt động này đòi hỏi sự đầu tư vốn, sự sáng tạo và những công nghệ mới. Hoạt động xanh hóa rõ nét nhất là (1) Sử dụng năng lượng tái tạo và năng lượng sạch (xăng sinh học, năng lượng mặt trời, năng lượng gió,...); (2) Sử dụng hệ thống quản lý vận tải thông minh trong việc tối ưu lộ trình vận tải và giảm thiểu nhiên liệu tiêu thụ; (3) Thay thế dần các thiết bị, phương tiện vận tải cũ và chuyển sang dùng các công nghệ mới; (4) Giảm tỷ lệ % phương tiện chạy rỗng; (5) Thực hiện việc chia sẻ vận tải cho các đơn hàng; (6) Sử dụng các bao bì đóng gói có khả năng tái chế. Tuy nhiên, nhìn chung hoạt động sử dụng năng lượng tái tạo và năng lượng sạch không hề dễ dàng với các doanh nghiệp sản xuất và thương mại vì liên quan đến vốn đầu tư lớn nên 64% doanh nghiệp chưa thực hiện. 41% doanh nghiệp sản xuất và thương mại cũng chưa ứng dụng hệ thống phần mềm quản lý vận tải thông minh cho hoạt động của mình. Việc sử dụng bao bì đóng gói có khả năng tái chế có tỷ lệ cao trong việc thực hiện từ trên 60% trở lên. Tương tự, việc chia sẻ vận tải cho các đơn hàng và giảm tỷ lệ % phương tiện chạy rỗng cũng là giải pháp mà nhiều doanh nghiệp sản xuất đã phối hợp thực hiện cùng với các 3PL hay các nhà cung cấp khác.

**Hình 4.17: Mức độ thực hiện các hoạt động xanh hóa logistics
trong các DN sản xuất và thương mại**



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

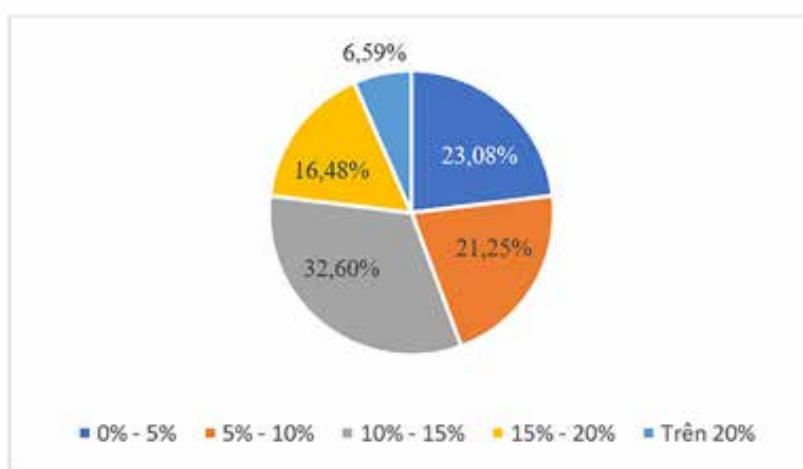
4.2.4. Chi phí logistics trong các doanh nghiệp sản xuất, thương mại

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 mà doanh nghiệp cung cấp. Do vậy, chi phí logistics cao dẫn đến giá thành hàng hóa hay dịch vụ cao sẽ làm giảm khả năng cạnh tranh với hàng hóa hay dịch vụ cùng loại của doanh nghiệp khác, quốc gia khác. Khi nói “cắt giảm chi phí logistics” là hàm ý nói đến 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, lớn hơn nữa là cho cả quốc gia. Chính vì vậy, việc giảm chi phí logistics có ý nghĩa quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và toàn nền kinh tế.

Theo báo cáo của WB: "Dịch vụ tư vấn hỗ trợ Bộ Giao thông Vận tải về phát triển vận tải đa phương thức" công bố năm 2014, chi phí logistics của Việt Nam chiếm khoảng 20,9% GDP. Dựa vào cách tính của Công ty tư vấn ALG, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) đã tính chi phí logistics của Việt Nam trung bình hiện nay là 16% - 18% (VLA, 2018). Kết quả khảo sát của Ban Biên tập báo cáo logistics năm 2023 với số mẫu còn hạn chế, hy vọng sẽ đóng góp một góc nhìn về chi phí logistics trong giai đoạn hiện nay.

Theo Kết quả khảo sát với 273 doanh nghiệp sản xuất và thương mại về chi phí logistics hiện nay mà doanh nghiệp phải chi trả để sản xuất và cung cấp hàng hoá, thì tỷ trọng chi phí dành cho hoạt động logistics trong chi phí sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp đã có xu hướng giảm dần. 23,1% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 0% - 5% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp; 21,2% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 5% - 10% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp; 32,6% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chiếm khoảng 10% - 15% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp; 16,6% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 15% - 20% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp; 6,6% doanh nghiệp có chi phí logistics trên 20%. Như vậy có khoảng 76,9% doanh nghiệp có mức chi phí logistics dưới 15%. Đây là con số có dấu hiệu đáng mừng về giảm thiểu các chi phí lãng phí trong hoạt động logistics và tăng tính tối ưu của hoạt động logistics mà các doanh nghiệp đang thực hiện trong năm 2023. Điều này cũng chứng tỏ sự đóng góp của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp sản xuất và thương mại thông qua việc tối ưu chi phí logistics.

**Hình 4.18: Tỷ trọng chi phí logistics trên tổng chi phí sản xuất kinh doanh
của DN sản xuất và thương mại**



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023



CHƯƠNG V: **CÁC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN ĐẾN LOGISTICS**

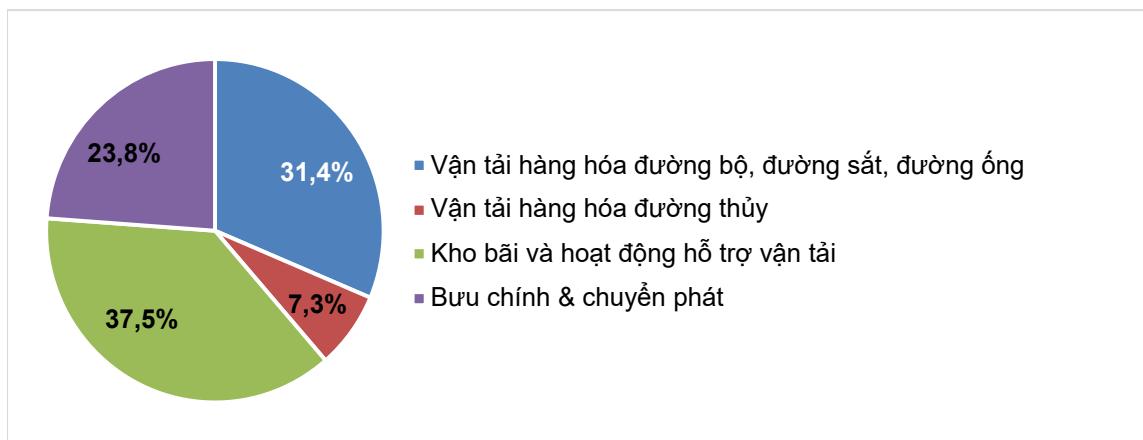


5.1. Phát triển nhân lực logistics

5.1.1. Đặc điểm nhân lực tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics

Theo số liệu điều tra doanh nghiệp gần đây nhất (31/12/2021) do Tổng cục Thống kê cung cấp, Việt Nam có 34.476 doanh nghiệp dịch vụ logistics với tổng số 563.354 lao động đang làm việc. Trong đó, nếu xét theo loại hình dịch vụ logistics, tương ứng 37,5% và 31,4% lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, đường sắt, đường ống và doanh nghiệp dịch vụ kho bãi, hỗ trợ vận tải. Lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường thuỷ chiếm tỷ trọng thấp nhất là 7,3% (Hình 5.1).

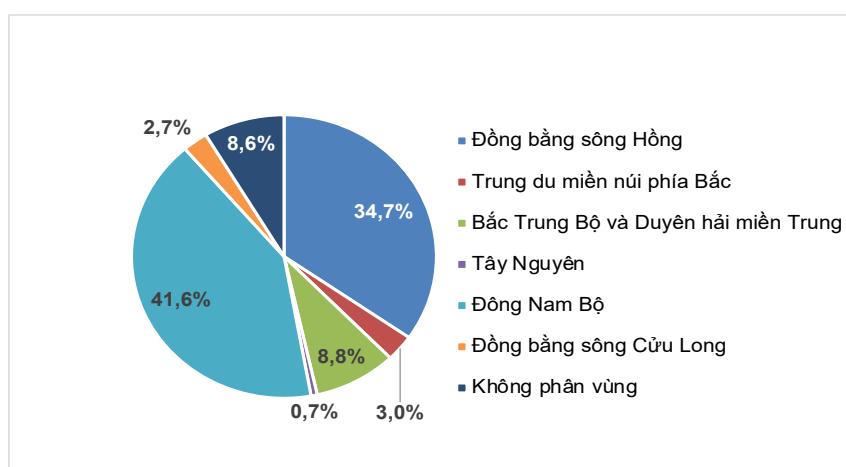
Hình 5.1: Phân bố nhân lực của DN dịch vụ logistics theo loại hình dịch vụ



Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2023

Xét theo khu vực địa lý, 41,6% lao động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics đang phân bố ở khu vực Đông Nam Bộ; tiếp theo đó là Đồng bằng sông Hồng với 34,7%. Các khu vực khác, số lượng lao động tại doanh nghiệp dịch vụ logistics khá thấp (Hình 5.2).

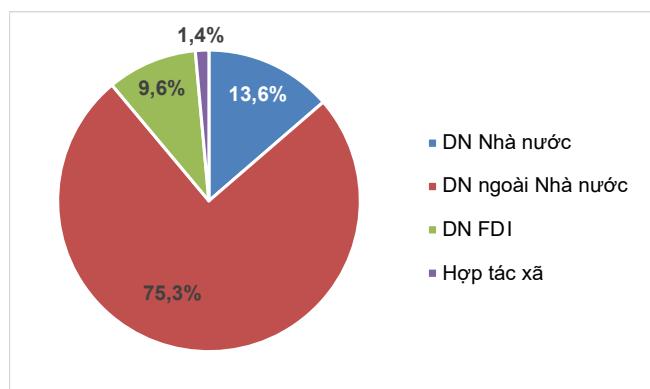
Hình 5.2: Phân bố nhân lực của DN dịch vụ logistics theo khu vực địa lý



Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2023

Xét theo loại hình doanh nghiệp, các doanh nghiệp dịch vụ logistics thuộc khu vực ngoài Nhà nước đang thu hút một lượng lớn lao động với 75,3% tổng lao động đang làm việc. Các doanh nghiệp nhà nước chiếm 13,6% tổng số lao động và có gần 10% lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp logistics có vốn đầu tư nước ngoài (Hình 5.3).

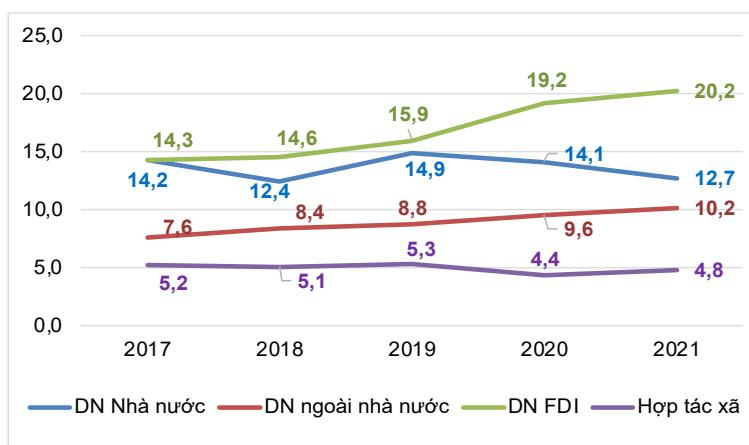
Hình 5.3: Phân bố nhân lực của DN dịch vụ logistics theo loại hình DN



Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2023

Số liệu của Tổng cục Thống kê cũng cho thấy, thu nhập bình quân tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn đầu tư nước ngoài luôn cao hơn nhiều so với tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong và ngoài nhà nước. Cụ thể năm 2021, thu nhập bình quân của lao động tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn đầu tư nước ngoài là 20,2 triệu/tháng, cao gấp 1,6 lần so với doanh nghiệp nhà nước và gấp 2 lần so với doanh nghiệp ngoài nhà nước (Hình 5.4).

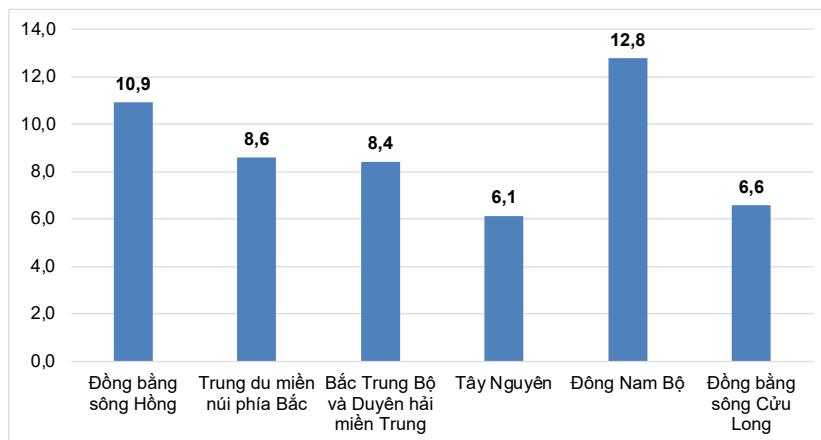
Hình 5.4: Thu nhập bình quân/người/giai đoạn 2017 - 2021 theo loại hình DN dịch vụ logistics



Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2023

Nếu xét theo vùng kinh tế, thu nhập bình quân của lao động tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở vùng Đông Nam Bộ đang cao nhất cả nước với 12,8 triệu/tháng; sau đó đến vùng Đồng bằng sông Hồng với 10,9 triệu/tháng; các vùng Trung du miền núi phía Bắc và vùng Bắc trung bộ và Duyên hải miền Trung thấp hơn với tương ứng là 8,6 triệu và 8,4 triệu/tháng; và thấp nhất là ở khu vực Tây Nguyên chỉ với 6,1 triệu/tháng (Hình 5.5).

Hình 5.5: Thu nhập bình quân tại DN dịch vụ logistics theo vùng kinh tế (triệu đồng/tháng)



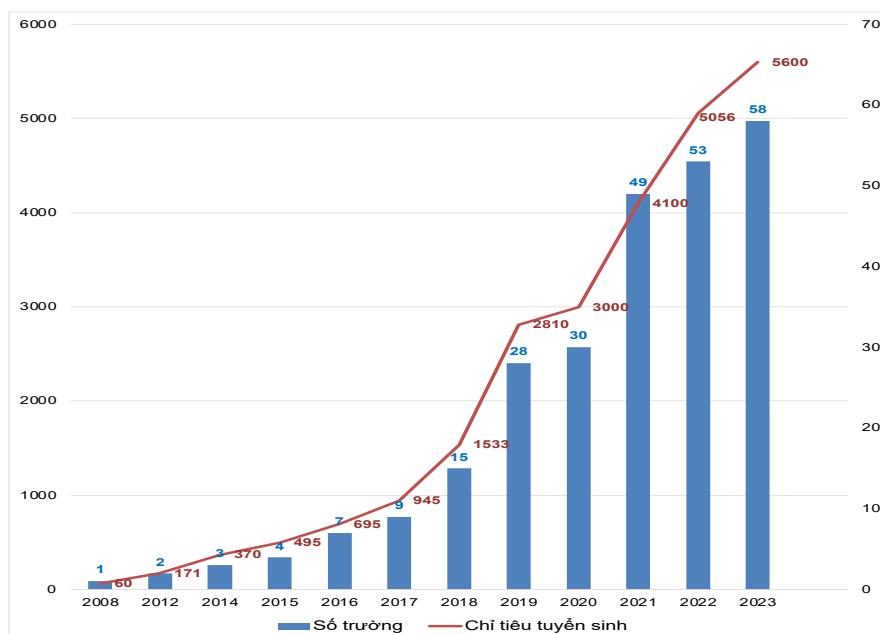
Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2023

5.1.2. Đào tạo nhân lực logistics

❖ Đào tạo bậc đại học và sau đại học

Ba năm trở lại đây được xem là giai đoạn bùng nổ trong đào tạo nhân lực logistics bậc đại học với số trường mở ngành/chuyên ngành logistics tăng vọt. Tính đến hết tháng 7/2023, số trường đại học tuyển sinh và đào tạo ngành, chuyên ngành logistics đã tăng lên 59 trường đại học với tổng quy mô tuyển sinh là khoảng 5.600 chỉ tiêu/năm.

Hình 5.6: Số lượng trường đại học và chỉ tiêu tuyển sinh ngành/chuyên ngành logistics



Nguồn: Ban Biên tập thống kê từ đề án tuyển sinh của các trường đại học

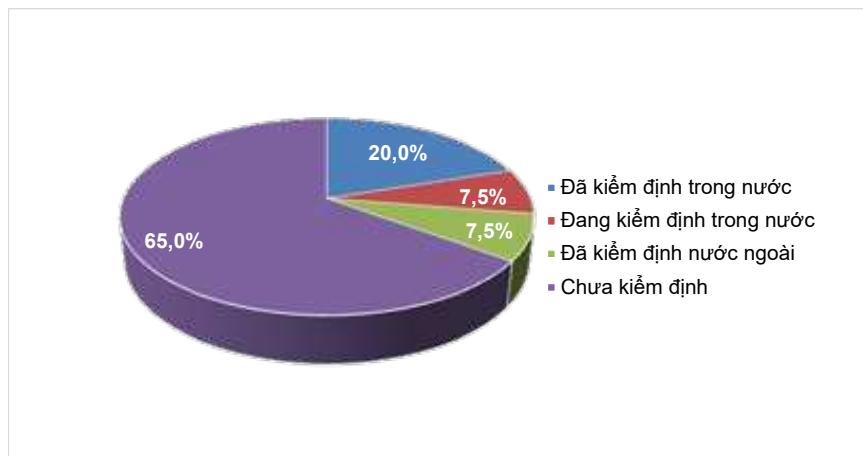
Trong số 59 trường đại học đã tuyển sinh ngành/chuyên ngành liên quan đến logistics, Ban Biên tập Báo cáo Logistics 2023 đã tiến hành khảo sát trực tiếp 40 cơ sở đào tạo để tìm hiểu về thực trạng đào tạo ngành/chuyên ngành logistics tại Việt Nam hiện nay. Đối với các trường đã có sinh viên tốt nghiệp (tuyển sinh từ năm 2019 trở về trước) cho biết, tỷ lệ sinh viên tốt nghiệp hàng năm của các trường là khoảng 85,6%. Như vậy, tương ứng thị trường lao động ngành logistics 2023 sẽ đón nhận khoảng 2.500 - 3.000 lao động được đào tạo đúng ngành/chuyên ngành logistics.

Tại các trường tham gia khảo sát, tên các chuyên ngành đào tạo liên quan đến logistics khá đa dạng, bao gồm: chuyên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng (95,0% số trường tham gia khảo sát đang đào tạo); chuyên ngành Hải quan và Logistics, Quản lý dịch vụ logistics, Quản lý vận tải và dịch vụ logistics, Kinh doanh quốc tế và Logistics, Logistics và Vận tải đa phương thức, Quản lý hàng hải và Logistics, Tổ chức quản lý cảng - XNK - Giao nhận vận tải quốc tế... Những chuyên ngành này đang được mở trong các ngành như ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng (72,5% số trường tham gia khảo sát); ngành Kinh doanh quốc tế, Quản trị kinh doanh, Quản lý công nghiệp, Kinh tế và thậm chí là trong ngành Tài chính ngân hàng.

Tại các trường đại học hiện nay, đào tạo ngành/chuyên ngành logistics đang được triển khai theo nhiều hình thức từ Chương trình đào tạo đại trà (chương trình tiêu chuẩn theo quy định về mức trần học phí đối với trường công lập); chương trình chất lượng cao (có điều kiện đảm bảo chất lượng và chuẩn đầu ra cao hơn chương trình đại trà tương ứng) hoặc chương trình tiên tiến (giảng dạy bằng tiếng Anh, có thể tích hợp chứng chỉ quốc tế trong lĩnh vực logistics & quản lý chuỗi cung ứng); Chương trình tài năng (dành cho những sinh viên có kết quả tuyển sinh và học tập xuất sắc); Chương trình tích hợp do trường đại học nước ngoài cấp bằng. Kết quả khảo sát cho thấy, có 33/40 trường tham gia khảo sát (tương đương 82,5%) đào tạo ngành/chuyên ngành logistics theo chương trình chuẩn; 9/40 trường tham gia khảo sát (tương đương 22,5%) đào tạo theo chương trình tích hợp chứng chỉ nghề quốc tế FIATA, chứng nhận của AGKN hoặc chương trình tiên tiến đào tạo bằng tiếng Anh, chương trình tích hợp do trường liên kết nước ngoài cấp bằng.

Về kiểm định chương trình đào tạo, kết quả khảo sát cho thấy, có 8/40 (tương ứng 20%) trường tham gia khảo sát đã có chứng nhận kiểm định chương trình đào tạo của các tổ chức kiểm định trong nước, 3/40 (7,5%) trường đang tiến hành kiểm định chương trình đào tạo trong nước và 3/40 (7,5%) trường đã kiểm định chương trình đào tạo bởi các tổ chức nước ngoài như: AUN, FIBAA, Triple Crown (gồm cả 3 chứng nhận AACSB, EQUIS và AMBA).

Hình 5.7: Tỷ lệ chương trình đào tạo về logistics đã kiểm định chất lượng trong và ngoài nước



Nguồn: Kết quả khảo sát của Bộ Công Thương, 2023

Theo kết quả khảo sát các trường đại học, cao đẳng đang đào tạo ngành/chuyên ngành logistics hiện nay, hệ thống các học phần giảng dạy cho sinh viên, học viên tại các trường này được chia thành 2 nhóm: Các học phần về logistics và chuỗi cung ứng và Các học phần khác có liên quan.

Hệ thống học liệu phục vụ đào tạo ngành/chuyên ngành logistics tại các trường đại học hiện nay khá phong phú và đa dạng, do hầu hết các trường đều đã sử dụng thư viện mã nguồn mở. Đối với giáo trình, tài liệu tham khảo do các trường xuất bản, hiện có 11/40 trường tham gia khảo sát (tương ứng 27,5%) cho biết đã biên soạn và xuất bản được giáo trình; đưa tổng số giáo trình về logistics và quản lý chuỗi cung ứng đã xuất bản là 32 và 4 sách tham khảo, chuyên khảo phục vụ yêu cầu giảng dạy và học tập các học phần logistics và quản lý chuỗi cung ứng của Trường.

Đối với đào tạo sau đại học, hiện nay chỉ có một số ít trường như Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Trường Đại học giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh, Trường Đại học Bách khoa TP. Hồ Chí Minh, Trường Đại học Quốc tế Hồng Bàng... có đào tạo trình độ thạc sĩ chuyên ngành Logistics và/hoặc Quản lý chuỗi cung ứng theo các chương trình liên kết. Tuy nhiên, một vài năm trở lại đây, có nhiều đề tài luận văn thạc sĩ và luận án tiến sĩ liên quan đến lĩnh vực logistics đã bắt đầu được quan tâm nghiên cứu tại các cơ sở đào tạo trong cả nước. Đây là một tín hiệu đáng mừng đối với đào tạo và nghiên cứu bậc cao thuộc lĩnh vực này, góp phần nâng cao trình độ và phát triển nhân lực logistics tại Việt Nam.

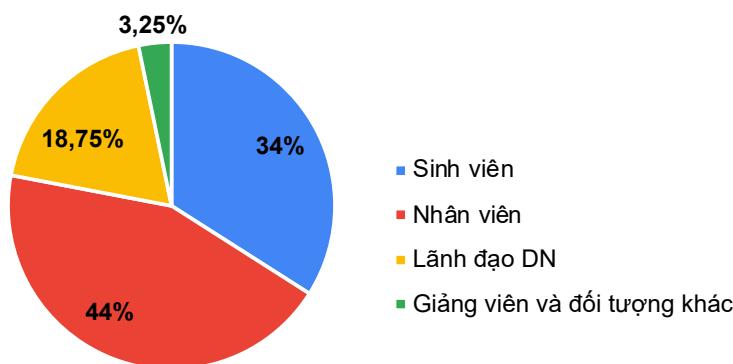
❖ Đào tạo ngắn hạn

Chương trình đào tạo ngắn hạn cho nhân lực logistics tại Việt Nam hiện nay chủ yếu được cung cấp bởi các đơn vị kinh doanh dịch vụ đào tạo; hiệp hội ngành nghề liên quan đến lĩnh vực logistics hoặc trung tâm đào tạo của một số doanh nghiệp logistics nhằm đáp ứng nhu cầu đào tạo nhân lực logistics của bản thân doanh nghiệp cũng như cung cấp dịch vụ đào tạo và các chứng chỉ, chứng nhận nghề nghiệp cho cá nhân, tổ chức khác có nhu cầu. Ngoài ra, các trường đại học, cao đẳng, trung cấp hiện nay cũng tổ chức những khóa đào tạo ngắn hạn về logistics để bồi dưỡng kiến thức, nâng cao kỹ

năng cho đa dạng các đối tượng ở tất cả các cấp từ công nhân kỹ thuật, nghiệp vụ; hành chính, văn phòng đến giám sát, quản lý, lãnh đạo.

Mặc dù chưa có một thống kê chính xác nào nhưng kết quả khảo sát 05 cơ sở đào tạo logistics ngắn hạn lớn như Trường Logistics và Hàng không Việt Nam (VILAS) 1.500 học viên/năm; Viện Nghiên cứu và phát triển Logistics Việt Nam (VLI) khoảng 500 học viên/năm; Tân Cảng - STC khoảng 300 học viên/năm; Viện Logistics Việt Nam (VIL) với khoảng 800 học viên/năm; Viện Quản trị Logistics và Chuỗi cung ứng (EDINS) 500 học viên/năm... Các khoá học bao gồm khoá do doanh nghiệp cấp chứng chỉ như: Chuyên viên logistics, Thực hành xuất nhập khẩu và logistics, Khai thác cảng, Thực hành Quản trị kho hàng, Quản trị mua hàng, Quản trị vận tải và phân phối, Hàng nguy hiểm và các khoá đào tạo cấp chứng chỉ nghề nghiệp của các tổ chức quốc tế về logistics như FIATA, IATA, APICS, IMO, CILT... Phần lớn các khoá đào tạo này được tổ chức tại cơ sở đào tạo ngắn hạn với sự phối hợp giảng dạy giữa các giảng viên các trường đại học, lãnh đạo doanh nghiệp hoặc chuyên gia có kinh nghiệm thực tiễn trong ngành logistics, kể cả các chuyên gia nước ngoài dựa trên tài liệu giảng dạy do cơ sở đào tạo tự biên soạn hoặc được các tổ chức quốc tế cung cấp.

Hình 5.8: Đối tượng học viên tham gia các khoá đào tạo ngắn hạn về logistics



Nguồn: Kết quả khảo sát của Bộ Công Thương, 2023

❖ Hợp tác đào tạo giữa nhà trường và doanh nghiệp

Đối với hoạt động hợp tác giữa cơ sở đào tạo với các doanh nghiệp logistics, kết quả khảo sát cho thấy đây đang là hoạt động được các trường quan tâm triển khai nhằm tăng cường gắn kết giữa lý luận và thực tiễn trong quá trình đào tạo nhân lực logistics, với 35/40 trường trong mẫu khảo sát đã ký kết thoả thuận hợp tác với doanh nghiệp. Điển hình trong số đó là sự hợp tác giữa Trường Đại học GTVT TP. HCM (UTH) và Tập đoàn Đèo Cả để thành lập Viện Nghiên cứu - Đào tạo Đèo Cả (DCI) vào ngày 30/9/2023 vừa qua. Đây là mô hình mà các cơ sở đào tạo về logistics lớn trong cả nước có thể nghiên cứu triển khai để nâng cao chất lượng đào tạo nhân lực logistics.

5.2. Tuyên truyền, phổ biến, xúc tiến và hợp tác quốc tế về logistics

Sau giai đoạn dịch bệnh Covid-19, năm 2023 có thể được xem là năm mà các cơ quan quản lý nhà nước, đặc biệt là Bộ Công Thương và các tỉnh/thành phố tăng cường các hoạt động hỗ trợ xúc tiến về logistics thông qua việc tổ chức hàng loạt các hội nghị, hội thảo, tọa đàm cũng như các đoàn giao thương, tìm kiếm cơ hội hợp tác kinh doanh về dịch vụ logistics tại nước ngoài.

5.2.1. Hội nghị, hội thảo, tọa đàm về logistics

❖ Hội nghị của các Bộ ngành, cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến logistics

Ngày 27/4/2023 tại Hà Nội, Bộ Công Thương đã tổ chức Hội thảo "*Chuyển đổi số để xây dựng ngành logistics hiện đại, bền vững*" với sự tham gia của gần 300 đại biểu. Tại Hội thảo, đại diện cơ quan quản lý Nhà nước, Hiệp hội, Hội ngành hàng và doanh nghiệp cùng với các chuyên gia, nhà nghiên cứu đã trao đổi, rà soát, đánh giá và đưa ra những nhận định về tình hình chuyển đổi số ngành logistics hiện nay. Từ hoạt động thực tiễn của doanh nghiệp, các đại biểu cũng đã tích cực trao đổi, chia sẻ những kinh nghiệm, từ đó đưa ra các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics thông qua định hướng chuyển đổi số. Đây cũng là một trong những cơ sở quan trọng để Bộ Công Thương cùng các bộ, ngành liên quan tiếp tục nghiên cứu, xây dựng Chiến lược phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045.

Sáng 24/6/2023, tại TP. Hồ Chí Minh, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn phối hợp với các bộ, ngành trung ương tổ chức hội thảo "*Phát triển hệ thống logistics, nâng cao chất lượng, sức cạnh tranh nông sản Việt Nam*". Hội thảo tập trung đánh giá về thực trạng phát triển dịch vụ logistics tại các vùng và hạn chế của hạ tầng logistics nông nghiệp Việt Nam; từ đó đặt ra vai trò, sự cần thiết phải phát triển hệ thống logistics phục vụ cho xuất khẩu nông sản của Việt Nam cũng như các chính sách liên quan. Những yêu cầu đặt ra là cần phải hoàn thiện hệ thống logistics từ việc quy hoạch, xây dựng hạ tầng kho bãi tại các vùng, cửa khẩu, cảng hàng không; các khâu chế biến, sản xuất, lưu kho, tối ưu hóa chi phí; vấn đề ứng dụng công nghệ, chính sách thu hút đầu tư, nguồn nhân lực, kết nối các trung tâm logistics... Đây sẽ là các giải pháp đòn bẩy để thúc đẩy kinh tế hàng hóa cho mặt hàng nông sản, đạt tiêu chuẩn phục vụ tiêu thụ trong nước và xuất khẩu.

Ngày 01/8/2023, Vụ Thị trường châu Âu - châu Mỹ, Bộ Công Thương tổ chức chương trình Tọa đàm "*Nâng cao khả năng cạnh tranh của hoạt động logistics Việt Nam với thị trường Hoa Kỳ*" để làm rõ hơn những khó khăn thách thức trong lĩnh vực logistics với thị trường Hoa Kỳ. Tại tọa đàm này, các chuyên gia, doanh nghiệp sẽ cùng trao đổi về giải pháp để các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh trong hoạt động logistics với thị trường Hoa Kỳ; đồng thời đưa ra những khuyến cáo từ cơ quan chức năng để doanh nghiệp trong ngành chủ động xây dựng chiến lược phát triển bài bản, từng bước mở rộng phạm vi và quy mô hoạt động.

Ngày 08/9/2023, VCCI và UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu chỉ đạo, Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Sở Công Thương Bà Rịa - Vũng Tàu phối hợp tổ

chức "Diễn đàn Liên kết phát triển logistics - động lực tăng trưởng kinh tế vùng Đông Nam Bộ" nhằm trao đổi thông tin về định hướng phát triển logistics của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng và các địa phương Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung; Nhận diện điểm nghẽn trong chuỗi hoạt động logistics; Nhận diện khó khăn trong phát triển của doanh nghiệp dịch vụ logistics trong Vùng; Đề xuất giải pháp để thúc đẩy ngành logistics theo hướng liên kết vùng, tận dụng lợi thế, cơ hội phát triển xứng tầm với tiềm năng... và đặc biệt đưa ra giải pháp đột phá cho sự phát triển logistics, tạo động lực tăng trưởng kinh tế vùng Đông Nam Bộ.

Ngày 05/10/2023 tại TP. Hồ Chí Minh, Công ty SLP Việt Nam phối hợp cùng Báo Đầu tư tổ chức "Hội nghị Logistics Việt Nam - Con đường phía trước" nhằm phân tích tác động của các hiệp định thương mại quốc tế và sự thay đổi của các chuỗi cung ứng toàn cầu tới ngành logistics Việt Nam, đặc biệt là việc di dời các cơ sở sản xuất; đánh giá tình hình và tháo gỡ các điểm nghẽn phát triển hạ tầng logistics Việt Nam cũng như năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics; nhận diện những tác động, cơ hội và thách thức do sự phát triển nhanh chóng của thương mại điện tử trên toàn cầu đến lĩnh vực logistics tại Việt Nam; những lợi ích và thách thức trong việc áp dụng công nghệ mới như AI, IoT và blockchain, bao gồm nhu cầu hiểu biết về kỹ thuật số, đầu tư cơ sở hạ tầng và các biện pháp an ninh mạng; các sáng kiến thân thiện với môi trường trong việc đạt được một hệ sinh thái logistics tuần hoàn và bền vững hơn.

Ngày 06/11/2023, Cục Hàng hải Việt Nam phối hợp với Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức "Hội thảo khu vực về dịch vụ logistics thông minh và bền vững". Tại Hội thảo, các đại diện Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Bộ Giao thông công chính và Vận tải Campuchia, Chính quyền cảng Thái Lan, Bộ Giao thông công chính vùng Flanders, Cảng Antwerp/Bruges, Ủy ban sông Mekong, Ban Thư ký ASEAN đã trình bày và trao đổi, thảo luận về dịch vụ logistics thông minh, các giải pháp nâng cao hiệu quả xếp dỡ hàng hoá tại cảng biển nước sâu, nâng cao năng lực cạnh tranh logistics của cảng thuỷ nội địa, vận tải xanh, cảng xanh...

❖ Hội nghị phát triển dịch vụ logistics của các các tỉnh, thành phố

Sáng ngày 04/3/2023 tại TP. Hạ Long, UBND tỉnh Quảng Ninh đã phối hợp với Bộ Công Thương tổ chức *Hội nghị Phát triển dịch vụ logistics tỉnh Quảng Ninh*. Với vị trí địa kinh tế thuận lợi và hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông gần như hoàn thiện và hiện đại nhất cả nước với đủ 5 loại hình vận tải gồm: đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, đường biển, đường hàng không sẽ là cơ hội để Quảng Ninh phát triển trở thành trung tâm logistics, kết nối giao thương với các tỉnh, thành phố trong cả nước, khu vực và quốc tế. Tại hội nghị, đại diện doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh, doanh nghiệp nước ngoài, chuyên gia từ các hiệp hội, viện nghiên cứu đã trình bày những thế mạnh của tỉnh và đưa ra nhiều giải pháp, đề xuất nhằm giúp Quảng Ninh phát huy tiềm năng, thế mạnh, nội lực để tích cực phát triển dịch vụ logistics hiện đại, tạo ra những thành tựu bứt phá trong lĩnh vực này.

Ngày 28/6/2023, Hiệp hội Logistics Hà Nội (HLNA) phối hợp cùng Sở Công Thương Hà Nội tổ chức hội thảo "*Logistics thúc đẩy liên kết ngành và nâng cao chuỗi giá trị*". Tại hội thảo, các chuyên gia đã chỉ ra rằng, bên cạnh những kết quả đạt được, ngành logistics Việt Nam vẫn còn một số hạn chế

nhu chưa khai thác hết được lợi thế địa kinh tế và tiềm năng của mỗi địa phương; cơ sở hạ tầng phục vụ cho các hoạt động logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ thông tin... Cả trong nước và với khu vực còn chưa cao; chi phí dịch vụ còn cao, chất lượng cung cấp một số dịch vụ thấp, trong khi thị trường dịch vụ logistics có sự cạnh tranh gay gắt; liên kết giữa các bên trong chuỗi cung ứng và các bên liên quan của ngành logistics còn. Vì vậy, trong thời gian tới, để phát triển ngành dịch vụ logistics, bên cạnh các giải pháp căn cơ như cải cách cơ chế, chính sách, môi trường kinh doanh; hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics; tăng cường chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ; phát triển nguồn nhân lực; nâng cao chất lượng dịch vụ logistics; phát triển sản xuất, xuất nhập khẩu tạo nguồn hàng cho ngành dịch vụ logistics... thì cần tập trung củng cố liên kết liên vùng và nội vùng trong xây dựng hệ thống logistics; tăng cường phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước trong việc xây dựng, thực thi cơ chế chính sách về hoạt động logistics; tăng cường liên kết giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics với nhau, giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics và doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, giữa các hiệp hội logistics và các hiệp hội ngành hàng; đẩy mạnh hợp tác giữa nhà trường - doanh nghiệp trong việc đào tạo và phát triển nhân lực phục vụ ngành logistics.

Ngày 7/8/2023, UBND tỉnh Thanh Hóa đã tổ chức "Hội nghị kêu gọi các nhà đầu tư, doanh nghiệp xuất, nhập khẩu làm thủ tục xuất, nhập khẩu hàng hóa tại cảng biển Nghi Sơn" với sự tham gia của 300 doanh nghiệp, nhà đầu tư, các hãng tàu đang hoạt động trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa và các tỉnh lân cận. Tại Hội nghị, với quyết tâm thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động xuất nhập khẩu qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa cam kết sẽ chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trong tỉnh tiếp tục huy động tối đa các nguồn lực, ưu tiên đẩy mạnh đầu tư, hoàn thiện và đưa vào khai thác đồng bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật cảng, hệ thống giao thông, máy móc, thiết bị, luồng lạch, dịch vụ... bảo đảm sẵn sàng tiếp nhận, phục vụ tốt nhất cho các tàu, phương tiện ra vào cảng và hoạt động xếp dỡ hàng hóa của các doanh nghiệp; đáp ứng tốt yêu cầu phát triển logistics trong Khu kinh tế Nghi Sơn và khu vực.

Trong hai ngày 23-24/10/2023 tại Pleiku, Gia Lai, Lãnh đạo Bộ Công Thương, lãnh đạo UBND tỉnh Gia Lai, đại diện các cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội, doanh nghiệp dịch vụ logistics, doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong và ngoài tỉnh, các chuyên gia có liên quan đã cùng tham dự "Hội nghị triển khai các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai". Hội nghị nhằm phân tích thực trạng phát triển logistics, xuất nhập khẩu, thương mại điện tử trên địa bàn tỉnh; Thảo luận, giải đáp và hướng dẫn các quy định, chính sách, định hướng phát triển đối với hạ tầng và hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics; Định hướng và giải pháp để hỗ trợ, khuyến khích phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

Ngày 11/11/2023, Bộ Công Thương phối hợp với UBND tỉnh Lào Cai tổ chức "Hội nghị phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai" nhằm triển khai các hoạt động xúc tiến đầu tư, thương mại để thúc đẩy phát triển hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh. Hội nghị đã tiến hành trao đổi, thảo luận, tư vấn các giải pháp, định hướng phát triển logistics của tỉnh Lào Cai và tỉnh Vân Nam - Trung Quốc; đồng thời giải đáp thắc mắc, hướng dẫn về các quy định, chính sách, định hướng phát triển đối với đầu tư, hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai.

Như vậy, có thể thấy năm 2023 là một năm mà các tỉnh, thành phố trong cả nước đặc biệt quan tâm đến phát triển dịch vụ logistics. Điều này hứa hẹn logistics địa phương sẽ phát triển mạnh mẽ trong giai đoạn tới.

5.2.2. Hoạt động xúc tiến và hợp tác quốc tế về logistics

❖ Đoàn giao dịch thương mại, tìm kiếm cơ hội kinh doanh về logistics tại nước ngoài

- *Singapore*: Từ ngày 02-09/4/2023, Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương phối hợp với Thương vụ - Đại sứ quán Việt Nam tại Singapore tổ chức đoàn công tác với sự tham gia của 35 đại diện đến từ các cơ quan quản lý nhà nước, các hiệp hội và doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics. Chương trình làm việc của đoàn bao gồm các buổi khảo sát, tham quan các cảng biển của Singapore do PSA quản lý nhằm tìm hiểu về cách tiếp cận của Singapore về cảng tự động, cảng xanh; thăm và làm việc với Supply Chain City - nhà cung cấp dịch vụ logistics và giải pháp đô thị thuộc Tập đoàn YCH; thăm trung tâm khai thác hàng hóa tại sân bay Changi; khảo sát cơ sở hạ tầng logistics thuộc CapitaLand, Mapletree, Access World; làm việc với Trafigura, Sembcorp để trao đổi, thúc đẩy hợp tác trong lĩnh vực logistics... Đoàn cũng có buổi làm việc với các cơ quan, tổ chức tại Singapore như Đại sứ quán Việt Nam tại Singapore; Hiệp hội Logistics Singapore; Enterprises Singapore (ESG) để trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics, nhất là kinh nghiệm trong xây dựng chiến lược phát triển dịch vụ logistics và điều phối công tác phát triển logistics quốc gia. Đặc biệt, Toạ đàm "Việt Nam - Singapore: Logistics, Thương mại và Kết nối" với sự tham dự của gần 100 doanh nghiệp của Việt Nam và Singapore nhằm mục tiêu tăng cường cơ hội hợp tác và kết nối doanh nghiệp dịch vụ logistics, doanh nghiệp sản xuất, thương mại Việt Nam - Singapore.

- *Nhật Bản*: Từ ngày 10-17/9/2023, Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương tổ chức Đoàn giao dịch thương mại, tìm kiếm cơ hội hợp tác và kinh doanh về logistics tại Nhật Bản nhằm thiết lập quan hệ hợp tác kinh doanh trong lĩnh vực logistics giữa doanh nghiệp Việt Nam và các doanh nghiệp Nhật Bản nhằm phát huy lợi thế, nâng cao năng lực cạnh tranh và tận dụng ưu đãi của các Hiệp định mà hai nước là thành viên như Hiệp định Đối tác toàn diện ASEAN - Nhật Bản, Hiệp định Đối tác Kinh tế Việt Nam - Nhật Bản; làm việc với Bộ Công Thương Nhật Bản và các cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội, doanh nghiệp logistics và xuất nhập khẩu của Nhật Bản để trao đổi, tìm hiểu kinh nghiệm xây dựng chính sách, chiến lược, chương trình phát triển dịch vụ logistics của Nhật Bản; tổ chức Hội thảo giới thiệu cơ hội đầu tư và kết nối hợp tác giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics hai nước, qua đó góp phần tăng trưởng thương mại song phương và khảo sát một số cảng biển, trung tâm logistics lớn tại Nhật Bản.

- *Hàn Quốc*: Từ ngày 24-29/9/2023, Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương cũng đã tổ chức đoàn công tác với sự tham gia của đại diện một số cơ quan, đơn vị, hiệp hội, doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics và xuất nhập khẩu tới Hàn Quốc nhằm kết nối thị trường logistics, thúc đẩy giao thương hàng hoá giữa Việt Nam và Hàn Quốc. Đoàn công tác đã làm việc với Thương vụ Việt Nam tại Hàn Quốc; Tổng hội Logistics Hàn Quốc (Korea Integrated Logistics Association - KILA) bao gồm

các hiệp hội khác nhau về logistics; Chính quyền Cảng Incheon, Cảng container Sunkwang, Tổng công ty cảng Pyeongtaek và một số công ty logistics lớn của Hàn Quốc như Samsung SDS, Công ty KCTC International, Công ty CJ Logistics Hàn Quốc...

❖ Triển lãm quốc tế về Logistics

Trong 03 ngày từ ngày 10 đến 12/8/2023, lần đầu tiên tại Việt Nam, Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2023 (VILOG2023) đã được tổ chức tại Trung tâm Triển lãm và Hội nghị TP. Hồ Chí Minh (SECC) bởi Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Công ty VINEXAD dưới sự hỗ trợ tích cực của Cục Xuất nhập khẩu và Cục Xúc tiến thương mại (Bộ Công Thương). Triển lãm VILOG 2023 với 354 gian hàng của 256 doanh nghiệp đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ thuộc Châu Mỹ (Hoa Kỳ), Châu Âu (Anh, Pháp, Bỉ, Đức, Thụy Sĩ, Nga, Thụy Điển, Luxemburg, Ý, Thổ Nhĩ Kỳ), Châu Á (Campuchia, Dubai, Đài Loan, Hàn Quốc, Hồng Kông, Malaysia, Nhật Bản, Singapore, Thái Lan, Trung Quốc và Việt Nam) thuộc các nhóm ngành hàng và dịch vụ chính là: (1) Vận tải và giao nhận; (2) Dịch vụ và thiết bị kho bãi/nhà xưởng; (3) Đóng gói và chuỗi cung ứng lạnh; (4) Ứng dụng công nghệ logistics.

Theo số liệu thống kê của Ban Tổ chức VILOG 2023, Triển lãm đã thu hút 25.018 lượt khách tham quan đến từ 39 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Trong khuôn khổ triển lãm VILOG 2023, bên cạnh các hoạt động kết nối B2B, chuỗi hội thảo, toạ đàm cũng đã được tổ chức, bao gồm: 02 hội thảo với chủ đề "Công nghệ IoT và ứng dụng cho kho thông minh" và "Logistics và chuyển đổi số thúc đẩy xuất khẩu nông sản"; 02 toạ đàm với chủ đề "Hải quan đồng hành cùng doanh nghiệp phát triển hoạt động logistics, nâng cao sức cạnh tranh hàng hóa xuất nhập khẩu" và "Cải cách hải quan, thúc đẩy phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới"; Diễn đàn đào tạo nhân sự logistics Việt Nam 2023 với chủ đề: "Nâng cao kỹ năng số cho nhân lực ngành logistics - gắn kết hiệu quả với đào tạo" và Diễn đàn Thương mại Điện tử.

❖ Chương trình Hộ chiếu logistics thế giới - World Logistics Passport (WLP)

Trong năm 2023, Việt Nam cũng đã khởi động lại chương trình Hộ chiếu Logistics Thế giới - World Logistics Passport (WLP) với lễ ký kết mở rộng mạng lưới đối tác tại Việt Nam tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong tháng 3/2023. Đây là một sáng kiến toàn cầu do Dubai dẫn đầu được thiết kế nhằm tạo thuận lợi cho dòng chảy thương mại thế giới. Từ tháng 5/2021, Việt Nam đã trở thành một trong 29 thành viên (Hub) WLP thông qua bản ghi nhớ hợp tác từ Hiệp hội VLA với WLP dưới sự ủng hộ của Bộ Công Thương và Đại sứ quán Việt Nam tại UAE, mở đường cho hệ sinh thái logistics Việt Nam tham gia vào hệ sinh thái logistics toàn cầu cũng như mạng lưới các thành viên của WLP.

❖ Hoạt động khác

Trong tháng 7/2023, hội nghị Thường niên Khu vực châu Á - Thái Bình Dương của Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA), kỳ họp giữa năm của Liên đoàn Hiệp hội Giao nhận ASEAN (AFFA) và Hội nghị Ban thư ký khu vực châu Á - Thái Bình Dương của Liên hợp quốc (UNESCAP) dành

cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics đã được tổ chức thành công tại Đà Nẵng, mang đến cho doanh nghiệp dịch vụ logistics và xuất khẩu của Việt Nam cơ hội gặp gỡ, trao đổi, hợp tác và học tập kinh nghiệm phát triển dịch vụ logistics của thế giới trong điều kiện Cách mạng Công nghiệp 4.0 từ hàng nghìn doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng đầu trên thế giới. Hội nghị cũng đã ghi nhận phản hồi tích cực từ lãnh đạo FIATA, AFFA về công tác tổ chức, mức độ quan tâm của thị trường, tạo tiền đề cho sự kiện FIATA World Congress mà Việt Nam đã hân hạnh giành được quyền đăng cai tổ chức vào năm 2025.

Ngày 30/3/2023, tại TP. Hồ Chí Minh, Tổng lãnh sự quán Ấn Độ tại TP. Hồ Chí Minh, Ban Nghiên cứu phát triển kinh tế tư nhân (Ban IV), cùng Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA); Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ hàng hải Việt Nam (VISABA) phối hợp tổ chức Hội nghị "Xúc tiến đầu tư và thương mại lĩnh vực Logistics Ấn Độ - Việt Nam". Hội nghị đã cùng nhau diện bối cảnh ngành logistics của 2 nước và đánh giá tác động của hoạt động logistics đối với các lĩnh vực sản xuất, chuỗi cung ứng; đánh giá các xu hướng phát triển thương mại xuyên biên giới và thương mại điện tử; giới thiệu những cải cách trong chính sách và các sáng kiến tạo thuận lợi trong lĩnh vực logistics của 2 nước; trao đổi kinh nghiệm giữa 2 nước về những phương pháp tối ưu trong xây dựng, vận hành logistics cho chuỗi cung ứng.

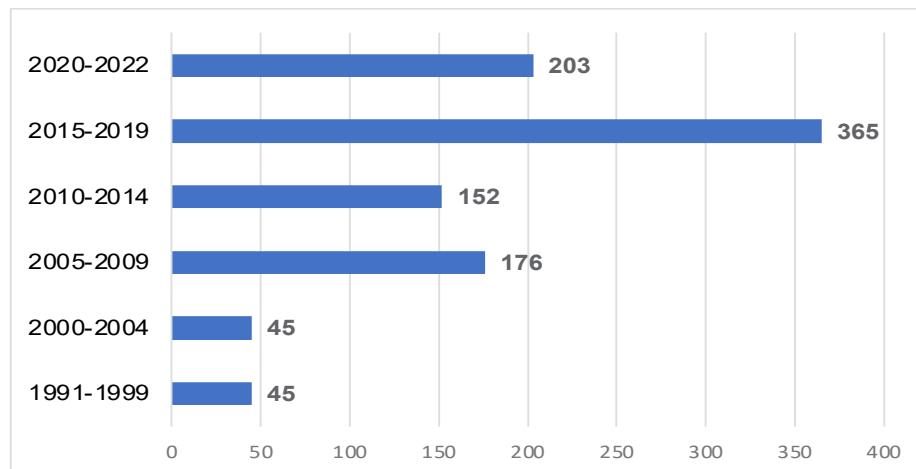
Ngày 25/10/2023, Cục Xúc tiến Thương mại phối hợp với Hội đồng Phát triển Thương mại Hồng Kông (HKTDC), Hiệp hội các Nhà sản xuất và Xuất khẩu hàng dệt may Hồng Kông (HKKEMA), Hiệp hội Vận tải biển Hồng Kông (HKSC) và các đơn vị của Bộ Công Thương như Cục Xuất nhập khẩu, Vụ Thị trường Châu Á - Châu Phi đã tổ chức "Hội nghị Hợp tác Đầu tư, Thương mại và Logistics Việt Nam - Hồng Kông (Trung Quốc)" tại Hà Nội. Mục đích hội nghị nhằm hỗ trợ các KCN, doanh nghiệp Việt Nam duy trì kết nối với doanh nghiệp Hồng Kông (Trung Quốc), thúc đẩy các hoạt động xúc tiến đầu tư - thương mại giúp các doanh nghiệp Việt Nam tham gia hiệu quả chuỗi giá trị sản xuất toàn cầu, đặc biệt trong lĩnh vực dệt may, hạ tầng logistics và KCN. Hội nghị đã được tổ chức thành công với sự tham gia của gần 70 đại biểu đến từ các cơ quan xúc tiến đầu tư, thương mại, các doanh nghiệp Việt Nam và Hồng Kông (Trung Quốc).

5.3. Thu hút đầu tư và đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực logistics

5.3.1. Thu hút đầu tư nước ngoài vào Việt Nam trong lĩnh vực logistics

Với vị trí địa lý thuận lợi và tốc độ tăng trưởng ổn định, thị trường logistics Việt Nam đang trở thành lĩnh vực đầu tư hấp dẫn thu hút các nhà đầu tư nước ngoài. Trong những năm vừa qua, số lượng dự án đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics tại Việt Nam tăng mạnh, đặc biệt là giai đoạn 2015 - 2019 với 365 dự án và giai đoạn 2020 - 2022 với 203 dự án, tăng gấp 1,5 - 2,0 lần số dự án thu hút được của những giai đoạn trước (Hình 5.9).

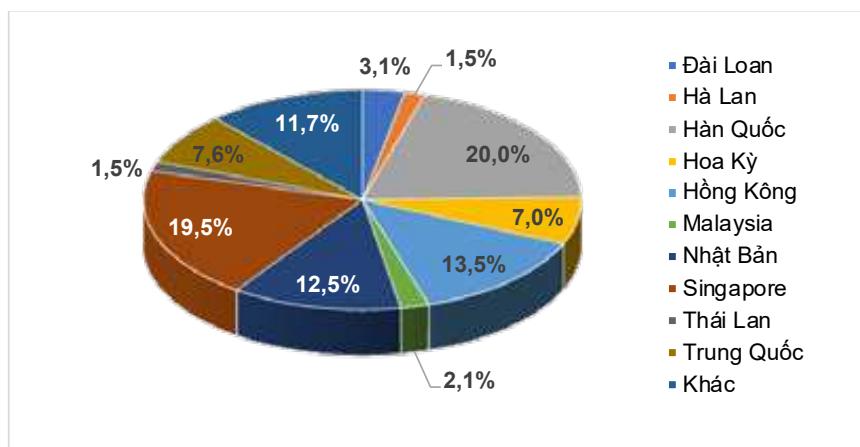
Hình 5.9: Số dự án logistics nước ngoài đầu tư vào Việt Nam giai đoạn 1991 - 2022



Nguồn: Ban Biên tập minh họa theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2023

Trong số 48 quốc gia đã có dự án đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Việt Nam từ năm 1991 tới nay, số dự án đến từ các nhà đầu tư Hàn Quốc chiếm tỷ trọng lớn nhất với 20% tổng số dự án (Hình 5.10); tiếp sau đó là các nhà đầu tư Singapore 19,5%; Hồng Kông 13,5%; Nhật bản 12,5%, Trung Quốc 7,6%; Hoa Kỳ 7,0%,...

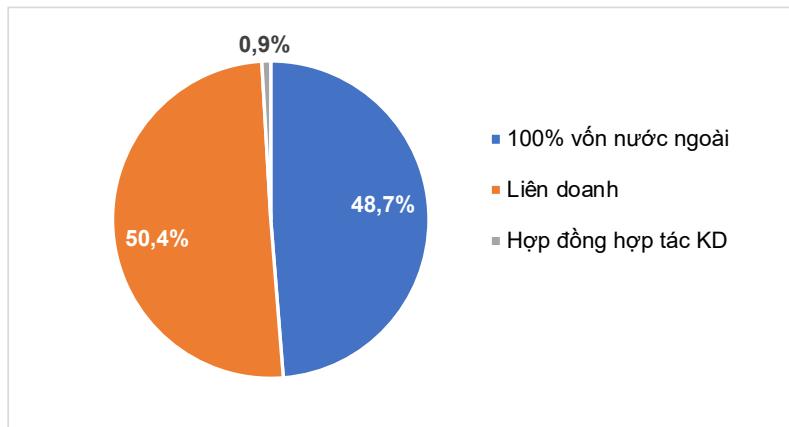
**Hình 5.10: Tỷ trọng số dự án logistics theo quốc gia đầu tư vào Việt Nam
giai đoạn 1991-2022**



Nguồn: Ban Biên tập minh họa theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2023

Nếu xét theo hình thức đầu tư, đại đa số các nhà đầu tư nước ngoài lựa chọn hình thức liên doanh (50,4% số dự án) và 100% vốn nước ngoài (48,7% số dự án) khi đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Việt Nam. Một số ít các dự án (0,9%) lựa chọn hình thức Hợp đồng hợp tác kinh doanh và đều là các dự án được cấp phép từ năm 2010 trở về trước (Hình 5.11).

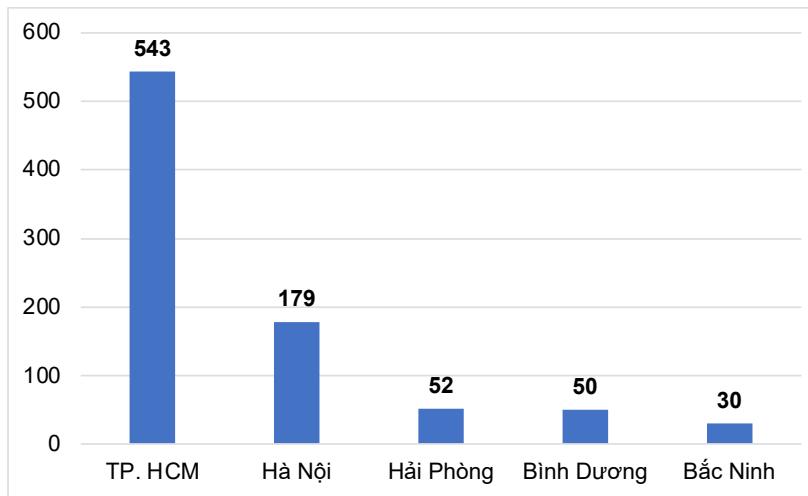
**Hình 5.11: Tỷ trọng số dự án logistics theo hình thức đầu tư vào Việt Nam
giai đoạn 1991 - 2022**



Nguồn: Ban Biên tập minh họa theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2023

Cũng theo số liệu thống kê của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tính lũy kế đến năm 2022, địa phương thu hút được số dự án đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics nhiều nhất là TP. Hồ Chí Minh với 543 trong tổng số 987 dự án (tương ứng 55%) đã đầu tư tại Việt Nam. Tiếp theo là TP. Hà Nội với 179 dự án, Hải Phòng 52 dự án, Bắc Ninh 30 dự án.

Hình 5.12: Top 5 địa phương có số dự án logistics đầu tư nước ngoài lớn nhất đến 2022



Nguồn: Ban Biên tập minh họa theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2023

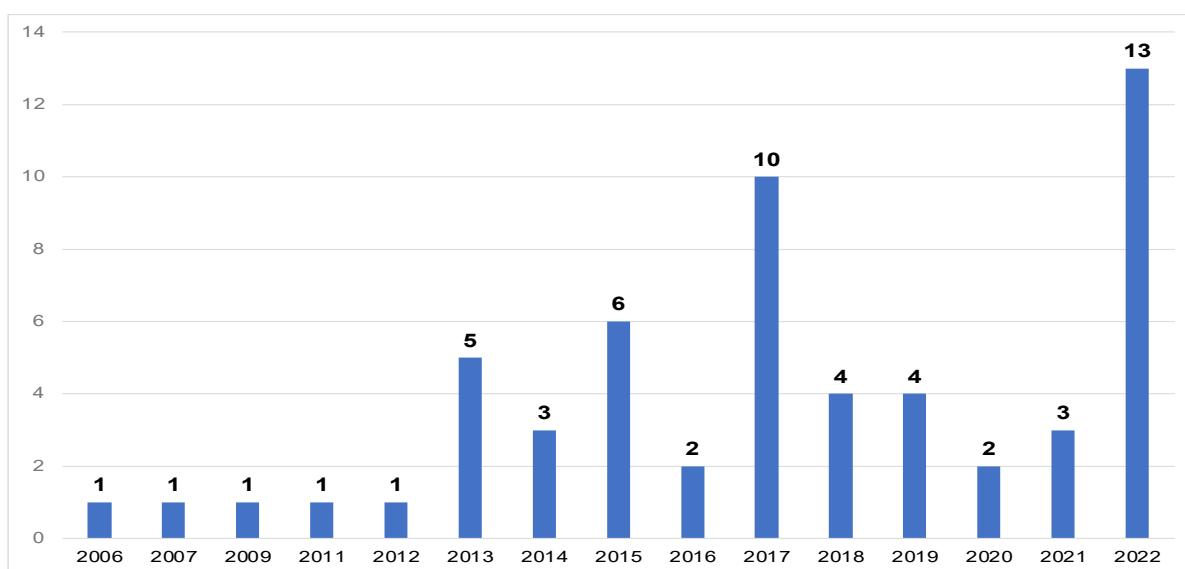
Tính đến hết quý III/2023, có một số dự án đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics Việt Nam như: Tháng 5/2023, PSA Cargo Solution Vietnam Investments Pte.Ltd (Singapore) đã đầu tư 1.300 tỷ đồng, tương ứng 24,9% vốn điều lệ vào Công ty Cổ phần Kho vận Miền Nam (Sotrans). Sotrans là doanh nghiệp chuyên cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế, giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu cũng như dịch vụ kho đa chúc năng tại Việt Nam.

Cũng trong tháng 5/2023, Công ty Cảng và Đặc khu kinh tế Adani (Tập đoàn Adani) của Ấn Độ đã làm việc với Bộ Giao thông Vận tải để xúc tiến dự án đầu tư cảng biển tại Việt Nam với mức đầu tư khoảng 2 tỷ USD. Trước mắt, Tập đoàn Adani mong muốn đầu tư hạ tầng kỹ thuật tại cảng Liên Chiểu (TP. Đà Nẵng) và sẽ tìm hiểu triển vọng hợp tác đầu tư tại các cảng biển, cảng thủy nội địa khác của Việt Nam... Adani là tập đoàn đầu tư đa lĩnh vực như năng lượng, vận tải và logistics... với mục tiêu phát triển xanh, bền vững. Tại Ấn Độ, Tập đoàn Adani đang quản lý và phát triển 8 sân bay; đầu tư và khai thác 13 cảng liên hợp quốc tế và 5 khu logistics với khối lượng hàng hóa thông qua năm 2022 là 360 triệu tấn, bao gồm hàng khô, khí lỏng, dầu thô và container.

5.3.2. Đầu tư ra nước ngoài của doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam

Khác với thu hút đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics, đầu tư ra nước ngoài của các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam ít hơn rất nhiều do hạn chế về nguồn lực, năng lực cung ứng, trình độ lao động... Tuy nhiên, so với giai đoạn trước năm 2022, số lượng dự án logistics đầu tư ra nước ngoài của Việt Nam tăng nhanh chóng (Hình 5.13).

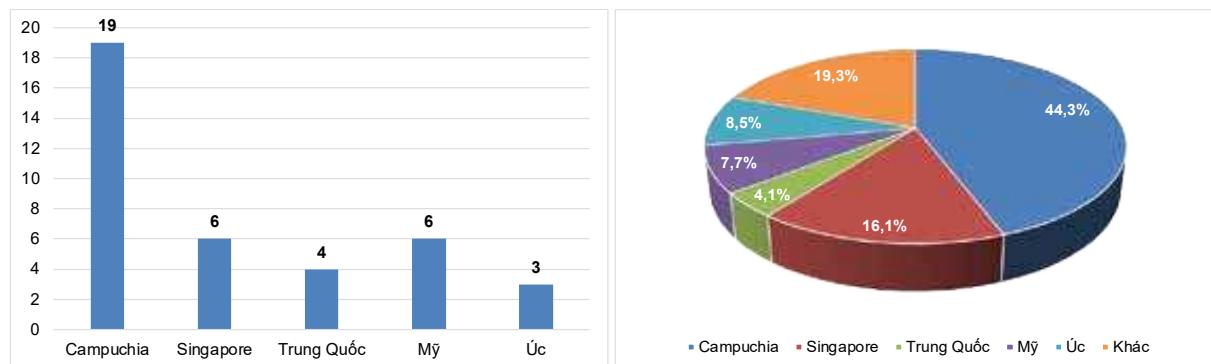
**Hình 5.13: Số dự án đầu tư ra nước ngoài của các DN dịch vụ logistics Việt Nam
giai đoạn 2006 - 2022**



Nguồn: Ban Biên tập minh họa theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2023

Nếu xét theo quốc gia nhận đầu tư, các doanh nghiệp Việt Nam thường tập trung đầu tư vào nước láng giềng là Campuchia với 25,7% số dự án đầu tư; sau đó là Singapore (8,1%), Hoa Kỳ (8,1%), Myanmar (6,8%), Hàn Quốc (6,8%) (Hình 5.14).

Hình 5.14: Top 5 quốc gia nhận đầu tư từ DN logistics Việt Nam theo số dự án (hình bên trái) và theo tỷ trọng vốn đầu tư (hình bên phải) luỹ kế đến 12/2022



Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2023

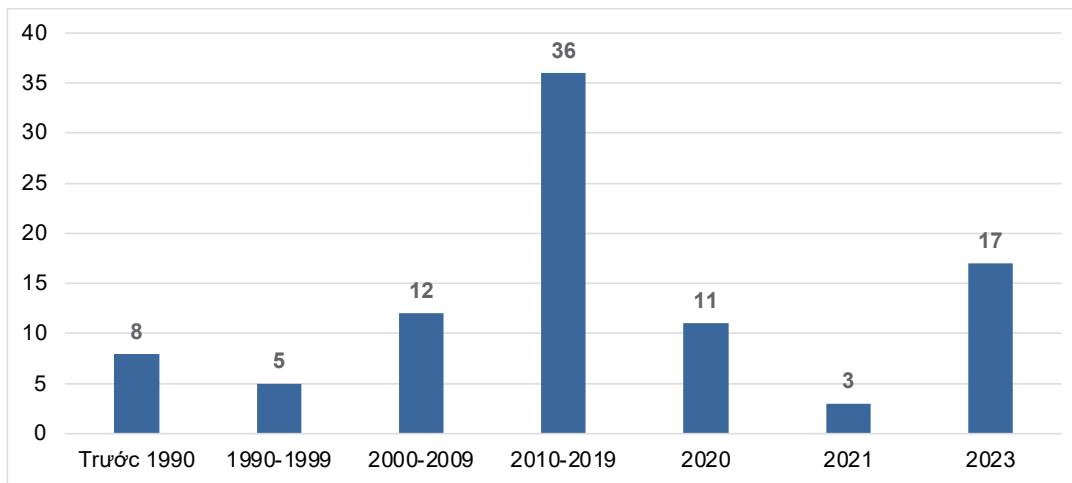
5.4. Các hoạt động khác về logistics

5.4.1. Tiêu chuẩn, quy chuẩn trong lĩnh vực logistics

Theo thông tin từ Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam (2023), tính đến thời điểm hiện tại, Tổ chức Tiêu chuẩn hoá Quốc tế (International Organization for Standardization - ISO) đã ban hành gần 500 tiêu chuẩn liên quan đến lĩnh vực logistics. Tại Việt Nam, Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 22/02/2021 đã giao nhiệm vụ số 57 "Xây dựng, bổ sung các tiêu chuẩn, quy chuẩn trong hoạt động logistics" cho Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì, phối hợp với các bộ ngành liên quan và Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics thực hiện. Đây có thể coi là nhiệm vụ cụ thể giúp huy động nguồn lực cho hoạt động tiêu chuẩn hóa hỗ trợ phát triển ngành logistics đến năm 2025. Đồng thời trước đó, vào ngày 31/8/2020, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1322/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình quốc gia hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, hàng hóa giai đoạn 2021 - 2030; trong đó cũng có đề cập đến nhiệm vụ quan trọng về xây dựng tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia cho sản xuất thông minh, dịch vụ thông minh mà logistics chính là điểm kết nối quan trọng trong sản xuất và dịch vụ thông minh thời gian tới.

Cũng theo số liệu của Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam (2023), Hệ thống tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) liên quan đến logistics đã bắt đầu được xây dựng từ năm 1979 với TCVN đầu tiên về bao bì carton dùng để vận chuyển và bảo quản các loại đồ hộp xuất khẩu và cho đến nay, Việt Nam đã ban hành tổng cộng 92 tiêu chuẩn liên quan đến logistics (Hình 5.15).

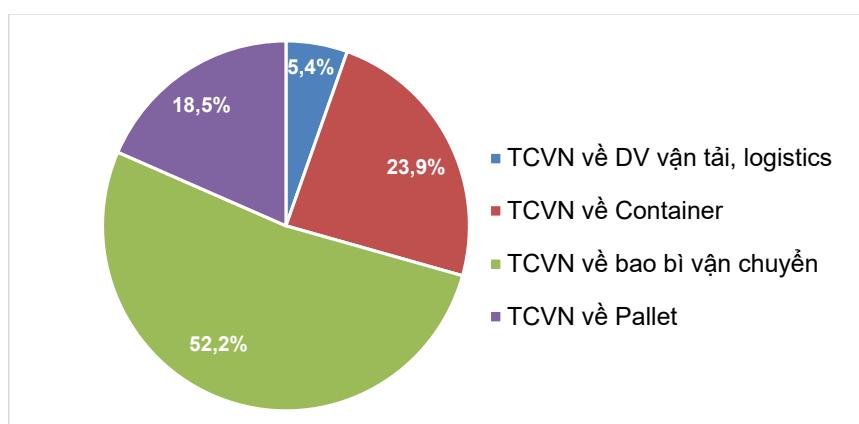
Hình 5.15: Số lượng TCVN liên quan đến logistics đã được ban hành từ năm 1979 - 2023



Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập dựa trên số liệu của Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam, 2023

Trong số các tiêu chuẩn đã ban hành, có 05 TCVN về Dịch vụ vận tải - logistics, 22 TCVN về Container vận chuyển hàng hóa, 17 TCVN về Pallet và 48 TCVN về Bao bì vận chuyển (Hình 5.16). Riêng năm 2023, có 17 TCVN liên quan đến lĩnh vực logistics được Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam ban hành, trong đó có 07 TCVN về Bao bì vận chuyển và 10 TCVN về Container.

Hình 5.16: Tỷ trọng số TCVN đã ban hành phân theo nội dung của tiêu chuẩn



Nguồn: Minh họa của Ban Biên tập dựa trên số liệu của Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam, 2023

Tuy nhiên, số lượng tiêu chuẩn quốc gia cho các đối tượng trong lĩnh vực logistics vẫn còn khiêm tốn so với tốc độ phát triển của ngành. Nguyên nhân của thực trạng này một mặt do nguồn lực dành cho hoạt động tiêu chuẩn hóa vẫn còn hạn chế, mặt khác là sự quan tâm chưa đầy đủ của các bên có liên quan về vai trò của việc xây dựng, ban hành và áp dụng tiêu chuẩn trong việc hỗ trợ sự phát triển của ngành logistics. Chính vì vậy trong thời gian tới rất cần sự vào cuộc mạnh mẽ của các cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội ngành nghề logistics, các doanh nghiệp, các chuyên gia để hoàn thiện hệ

thống tiêu chuẩn quốc gia cho lĩnh vực logistics. Đây cũng là cơ sở giúp hàng hóa Việt Nam dễ dàng vượt qua các rào cản về tiêu chuẩn, quy chuẩn, hàng rào kỹ thuật thương mại khi xuất khẩu ra thị trường thế giới.

Quy chuẩn quốc gia về An toàn cháy cho nhà và công trình (QCVN 06:2022/BXD)

Quy chuẩn quốc gia về An toàn cháy cho nhà và công trình (QCVN 06:2022/BXD) chính thức có hiệu lực từ ngày 16/01/2023. QCVN 06:2022/BXD là phiên bản mới nhất của QCVN 06:2010/BXD đã được ban hành cách đây 13 năm. Nội dung của QCVN 06 đã đưa ra các yêu cầu, hoặc chỉ tiêu giới hạn (tối đa/tối thiểu) đối với các cấu kiện, bộ phận, công trình, nhằm đáp ứng mục tiêu phòng cháy chữa cháy. QCVN 06 không quy định quy trình, giải pháp, cách thức để đạt được các chỉ tiêu, yêu cầu này. Các nội dung đó được nêu trong các văn bản pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn khác do các Bộ ngành ban hành hoặc trình ban hành theo thẩm quyền.

5.4.2. Thống kê về logistics

Quyết định 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ giao nhiệm vụ số 58 về "Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về dịch vụ logistics" cho Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công Thương và Bộ Giao thông Vận tải chủ trì. Để thực hiện nhiệm vụ này, ngày 31/12/2021, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT quy định hệ thống các chỉ tiêu thống kê logistics.

Hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics là tập hợp danh mục các chỉ tiêu thống kê phản ánh các đặc điểm của hoạt động logistics, chi phí logistics trong nền kinh tế quốc gia và các dịch vụ logistics thực hiện trên lãnh thổ Việt Nam. Các chỉ tiêu này được chia thành 8 nhóm bao gồm: Nhóm chỉ tiêu về Kết cấu hạ tầng (có 13 chỉ tiêu mã từ 0101 đến 0113); Nhóm chỉ tiêu về Phương tiện vận tải (gồm 06 chỉ tiêu mã từ 0201 đến 0206); Nhóm chỉ tiêu về Đào tạo nguồn nhân lực (gồm 06 chỉ tiêu mã từ 0301 đến 0306); Nhóm chỉ tiêu về Doanh nghiệp và lao động (gồm 13 chỉ tiêu mã từ 0501 đến 0513); Nhóm chỉ tiêu về Ứng dụng công nghệ thông tin trong thủ tục hành chính (gồm 03 chỉ tiêu mã từ 0601 đến 0603); Nhóm chỉ tiêu về Thời gian và chi phí dịch vụ logistics (gồm 05 chỉ tiêu mã từ 0701 đến 0705); Nhóm chỉ tiêu về Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics (gồm 10 chỉ tiêu mã từ 0801 đến 0810).

Tính đến hết tháng 9/2023, sau gần hai năm ban hành Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT, Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Tổng cục Thống kê) và các Bộ ngành vẫn chưa biên soạn, tổng hợp và ban hành một cách chính thức Hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics. Về cơ bản, phần nhiều các chỉ tiêu này đã được công bố trong các báo cáo, đề án, quy hoạch... của các lĩnh vực liên quan. Chẳng hạn, các chỉ tiêu Kết cấu hạ tầng như chiều dài đường bộ, đường cao tốc, đường sắt; số lượng và năng lực bốc xếp của cảng thuỷ nội địa, cảng biển, cảng hàng không; vốn đầu tư vào hạ tầng giao thông... hay nhóm chỉ tiêu Phương tiện vận tải như số lượng xe cơ giới có thể tham gia vào hoạt động logistics, số tàu biển, số phương tiện thuỷ nội địa, số lượng tàu bay, số lượng đầu máy, toa xe đường sắt, số lượng container đều đã được Bộ Giao thông Vận tải tập hợp, thống kê trong các báo cáo quy hoạch chuyên ngành liên quan đến mạng lưới giao thông vận tải quốc gia.

Tuy nhiên, việc tập hợp các chỉ tiêu này thành một hệ thống chỉ tiêu logistics để phản ánh bức tranh đa chiều và tổng thể về lĩnh vực logistics theo tinh thần của Thông tư số 12/2021/TT-BKHTT chia được thực hiện. Thời hạn thực hiện nhiệm vụ số 58 về "Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về dịch vụ logistics" của Quyết định 221 và Thông tư 12 không còn nhiều, Bộ Kế hoạch và Đầu tư cùng các Bộ ngành liên quan cần khẩn trương triển khai thu thập, tổng hợp, biên soạn hệ thống chỉ tiêu logistics.



CHƯƠNG VI:

PHÁT TRIỂN LOGISTICS

Ở ĐỊA PHƯƠNG



6.1. Tình hình và chính sách phát triển logistics ở địa phương năm 2023

6.1.1. Định hướng chính sách chung về phát triển logistics và tình hình thực hiện Quyết định 221/QĐ-TTg tại các địa phương năm 2023

6.1.1.1. Định hướng, quy hoạch của Trung ương về phát triển logistics tại các địa phương

❖ Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

Quy hoạch có những nội dung quan trọng tác động đến định hướng phát triển lĩnh vực logistics và tăng cường tính kết nối liên vùng, liên địa phương. Theo đó: "Không gian phát triển quốc gia phải được tổ chức hiệu quả, thống nhất, bảo đảm liên kết nội vùng, liên vùng, khu vực và quốc tế"; "Phát triển có trọng tâm, trọng điểm; hình thành các vùng động lực quốc gia, hành lang kinh tế, cực tăng trưởng".

Một số định hướng tác động đến phát triển logistics trong Quy hoạch 06 vùng kinh tế - xã hội:

- Vùng Trung du và Miền núi phía Bắc: Phát triển theo hướng xanh, bền vững và toàn diện. Phát triển công nghiệp chế biến, chế tạo, năng lượng; phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, hữu cơ, đặc sản. Xây dựng vành đai công nghiệp Bắc Giang - Thái Nguyên - Phú Thọ trở thành động lực thúc đẩy tăng trưởng cả vùng.
- Vùng đồng bằng sông Hồng: Tập trung phát triển các ngành sản xuất công nghiệp và dịch vụ hiện đại. Xây dựng các trung tâm đổi mới sáng tạo, đi đầu trong phát triển khoa học, công nghệ. Tiếp tục xây dựng khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh trở thành trung tâm kinh tế biển hiện đại, mang tầm quốc tế, hàng đầu ở Đông Nam Á.
- Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung: Nâng cao hiệu quả hệ thống cảng biển, các khu kinh tế ven biển, KCN. Xây dựng khu vực ven biển Thanh Hóa - Nghệ An - Hà Tĩnh trở thành trung tâm phát triển công nghiệp của vùng và cả nước.
- Vùng Tây Nguyên: Bảo vệ rừng già với bảo đảm an ninh nguồn nước. Nâng cao hiệu quả phát triển cây công nghiệp. Đẩy mạnh phát triển công nghiệp chế biến nông, lâm sản, năng lượng tái tạo; phát triển bền vững công nghiệp khai thác bô-xít, chế biến alumin, sản xuất nhôm.
- Vùng Đông Nam Bộ: Trở thành vùng phát triển năng động, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, động lực tăng trưởng lớn nhất cả nước; là trung tâm khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, công nghiệp công nghệ cao, logistics và trung tâm tài chính quốc tế có tính cạnh tranh cao trong khu vực.
- Vùng đồng bằng sông Cửu Long: Phát triển vùng trở thành trung tâm kinh tế nông nghiệp bền vững, năng động và hiệu quả cao của cả nước, khu vực và thế giới. Phát triển công nghiệp xanh, năng lượng tái tạo. Chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng

Phát triển các vùng động lực, hành lang kinh tế

- Phát triển 04 vùng động lực quốc gia: vùng động lực phía Bắc, vùng động lực phía Nam, vùng động lực miền Trung và vùng động lực ĐBSCL với các cực tăng trưởng tương ứng của mỗi vùng là Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Cần Thơ.
- Phát triển các hành lang kinh tế ưu tiên trong giai đoạn đến năm 2030: Hành lang kinh tế Bắc - Nam và 02 hành lang kinh tế Đông - Tây là Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Mộc Bài - TP. Hồ Chí Minh - Vũng Tàu.
- Từng bước hình thành và phát triển các hành lang kinh tế trong dài hạn: Hành lang kinh tế theo đường Hồ Chí Minh và cao tốc Bắc - Nam phía Tây qua địa bàn Tây Nguyên, Đông Nam Bộ và 06 hành lang kinh tế Đông - Tây, bao gồm: Điện Biên - Sơn La - Hòa Bình - Hà Nội; Cầu Treo - Vũng Áng; Lao Bảo - Đông Hà - Đà Nẵng; Bờ Y - Pleiku - Quy Nhơn; Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau.

❖ **Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 06/01/2023 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, Dự toán ngân sách nhà nước và cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2023**

Theo đó, Chính phủ chỉ đạo "Tập trung xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ; đẩy nhanh tiến độ một số công trình hạ tầng giao thông trọng điểm, quan trọng quốc gia, có tính liên vùng và hạ tầng đô thị lớn, nhất là đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và giai đoạn 2021 - 2025, Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh, Vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội, cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1, cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột giai đoạn 1; các dự án đường sắt đô thị; các dự án đường cao tốc như Dầu Giây - Liên Khương, Chợ Mới - BẮC KẠN, Hòa Liên - Túy Loan, Đăk Nông - Bình Phước, Nam Định - Ninh Bình - Thái Bình - Hải Phòng, Lạng Sơn - Cao Bằng, Hòa Bình - Mộc Châu, Hà Giang - Tuyên Quang; các dự án nối thông đường Hồ Chí Minh đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn và Rạch Sỏi - Bến Nhất - Gò Quao - Vĩnh Thuận; các tuyến luồng hàng hải vào cảng Cái Mép - Thị Vải, Nam Nghi Sơn; khẩn trương nghiên cứu, nâng cấp mở rộng một số sân bay lưỡng dụng theo phương thức đối tác công tư.

❖ **Nghị quyết số 163/NQ-CP ngày 16/12/2022 của Chính phủ về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam**

Đối với các địa phương, Chính phủ yêu cầu "Căn cứ Chương trình làm việc của Ban Chấp hành Trung ương, Bộ Chính trị, Ban Bí thư, Quốc hội, Ủy ban thường vụ Quốc hội, Chính phủ, tập trung nguồn lực, khẩn trương triển khai các nhiệm vụ được giao tại Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 11/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 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 bảo đảm chất lượng, tiến độ theo quy định".

Chính phủ cũng chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương có trách nhiệm nắm chắc tình hình, kịp thời phát hiện và xử lý ngay những vấn đề phát sinh trong hoạt động logistics tác động xấu đến kinh tế - xã hội trên địa bàn hoặc thuộc phạm vi, lĩnh vực quản lý nhà nước.

6.1.1.2. Các nội dung chính về liên kết vùng và liên kết vùng trong phát triển logistics

Trong năm 2022, lần đầu tiên Bộ Chính trị đã ban hành 6 Nghị quyết về phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh 6 Vùng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, gồm: Trung du, miền núi Bắc Bộ; DBSCL; vùng Tây Nguyên; vùng Đông Nam Bộ; vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ và vùng Đồng bằng sông Hồng.

Trước đó, ngày 21/4/2022, Chính phủ cũng ban hành Nghị quyết số 57/NQ-CP về các nhiệm vụ, giải pháp hoàn thiện thể chế liên kết vùng kinh tế - xã hội.

Đặc biệt, để triển khai hiệu quả các Nghị quyết trên, trong năm 2023, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành các quyết định thành lập các Hội đồng Vùng nhằm giúp Thủ tướng Chính phủ nghiên cứu, chỉ đạo, điều phối, giải quyết những công việc quan trọng, liên ngành về liên kết vùng, phát triển bền vững vùng. Cụ thể gồm:

- + Quyết định số 825/QĐ-TTg ngày 11/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Hội đồng điều phối vùng Đông Nam Bộ;
- + Quyết định số 826/QĐ-TTg ngày 11/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Hội đồng điều phối vùng Đồng bằng Sông Hồng;
- + Quyết định số 827/QĐ-TTg ngày 11/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Hội đồng điều phối vùng Tây Nguyên.

6.1.1.3. Tình hình triển khai Quyết định số 221/QĐ-TTg tại các địa phương năm 2023

Năm 2023, các địa phương tiếp tục đẩy mạnh triển khai Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Đáng lưu ý, để phù hợp với tình hình mới, một số địa phương tiếp tục ban hành Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn Tỉnh/Thành phố cho giai đoạn tới, cụ thể:

- + Ngày 31/01/2023, UBND tỉnh Lào Cai ban hành Kế hoạch số 39/KH-UBND về Phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai giai đoạn 2023 - 2025;
- + Ngày 09/5/2023, UBND tỉnh Quảng Bình ban hành Kế hoạch số 864/KH-UBND về Phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Bình;
- + Ngày 09/5/2023, UBND TP. Đà Nẵng đã ban hành Quyết định số 940/QĐ-UBND về việc phê duyệt Đề án "Phát triển dịch vụ logistics TP. Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050";

- + Ngày 17/5/2023, UBND tỉnh Gia Lai ban hành Kế hoạch số 1130/KH-UBND về Phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2023 - 2025, định hướng đến năm 2030;
- + Ngày 22/5/2023, UBND tỉnh Quảng Ninh đã ban hành Kế hoạch số 136/KH-UBND về triển khai thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh đến năm 2025;
- + UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu ban hành Quyết định số 1452/QĐ-UBND phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2025.

6.1.2. Đánh giá chung

6.1.2.1. Kết quả tích cực và thuận lợi

Nhìn chung trong năm 2023, tình hình dịch bệnh đã được kiểm soát tạo thuận lợi cho quá trình lưu thông hàng hóa và hoạt động logistics tại các địa phương. Đồng thời, Chính phủ và các địa phương cũng đã có nhiều giải pháp thúc đẩy hoạt động đầu tư công, nâng cấp cơ sở hạ tầng logistics và thúc đẩy phát triển thị trường dịch vụ logistics. Đây là những thuận lợi lớn để các địa phương ổn định hoạt động sản xuất, kinh doanh, cải thiện hiệu quả hoạt động logistics trên địa bàn cũng như kết nối với các tỉnh/thành khác.

Năm 2023 cũng là năm chứng kiến những bước tiến mạnh mẽ trong việc hình thành các tuyến đường bộ cao tốc quan trọng để kết nối hoạt động logistics giữa các địa phương. Các cao tốc này đi vào hoạt động góp phần tăng cường sự liên thông, kết nối xuyên suốt hàng hóa và phuơng tiện giữa các địa phương. Đặc biệt, nếu tiến độ xây dựng các dự án cao tốc đạt mục tiêu đề ra thì đến năm 2025, vùng ĐBSCL có khoảng 548 km đường bộ cao tốc, trong đó hoàn thành trực dọc cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ TP. Hồ Chí Minh đến Cà Mau, một số đoạn trực dọc cao tốc Bắc - Nam phía Tây và cơ bản hoàn thành trực ngang cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng. Đây sẽ là thuận lợi rất lớn để giảm chi phí logistics, giảm thời gian, thất thoát trong quá trình vận chuyển và nâng cao hiệu quả logistics giữa các khu vực.

Cùng với việc bình thường hóa các hoạt động thương mại, vận tải qua biên giới sau dịch bệnh Covid-19, năm 2023, hoạt động xuất, nhập khẩu và logistics tại các địa phương nói chung và các tỉnh biên giới nói riêng đã từng bước ổn định và sôi động hơn từ nửa cuối năm. Đồng thời, các Bộ ngành và địa phương đang có những bước chuẩn bị quan trọng trong hợp tác quốc tế để đón đầu những cơ hội tăng trưởng của thương mại và logistics trong năm 2024. Ví dụ: Trong năm 2023, các địa phương Việt Nam và Trung Quốc đã tổ chức nhiều buổi hội đàm, hội nghị, trao đổi các nội dung liên quan đến việc thúc đẩy xây dựng cửa khẩu, thương mại, logistics. Ngày 25/10/2023, Chính quyền nhân dân huyện Hà Khẩu, châu Hồng Hà, Trung Quốc và Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai, Việt Nam đã chính thức ký Biên bản và quyết định triển khai thí điểm "phương tiện vận chuyển hàng hóa hai chiều" kéo dài 6 tháng tại các cửa khẩu đường bộ. Gần đây nhất, tại Hội nghị phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn

tỉnh Lào Cai do Bộ Công Thương phối hợp với UBND tỉnh Lào Cai tổ chức ngày 11/11/2023 với sự tham gia của các cấp chính quyền và doanh nghiệp logistics tỉnh Vân Nam (Trung Quốc), các bên đã thảo luận cùng nhau nâng cao, thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics giữa Hà Khẩu - Lào Cai, tạo một khu vực thông thoáng với mạng lưới logistics hoàn thiện, rộng khắp; xây dựng cửa khẩu thông minh nhằm giảm chi phí thông quan giao thông đường bộ, đường sắt. Mô hình nếu được nhân rộng sẽ giúp giảm chi phí và thời gian cho hoạt động logistics, thúc đẩy lưu thông hàng hóa, đặc biệt giảm thiểu tình trạng ách tắc và tồn ứ nông sản xuất khẩu sang Trung Quốc vào cao điểm mùa vụ.

Nhiều giải pháp, hoạt động đa dạng đã được các tỉnh, thành thực hiện trong năm 2023 nhằm thúc đẩy hoạt động và dịch vụ logistics:

- Tập trung rà soát các loại hình dịch vụ logistics phù hợp với tình hình thực tế và điều kiện của mỗi địa phương, từ đó nghiên cứu, xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ đầu tư, xây dựng và phát triển nguồn nhân lực để phát triển dịch vụ logistics phù hợp với đặc điểm tình hình kinh tế - xã hội trên địa bàn;
- Đưa lĩnh vực logistics vào danh mục các ngành nghề, lĩnh vực ưu tiên thu hút đầu tư; Cải thiện môi trường đầu tư và hỗ trợ nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ;
- Nhiều địa phương đã khôi phục lại các hoạt động truyền thống, quảng bá về tiềm năng và cơ hội trong lĩnh vực logistics trên địa bàn sau thời gian bị gián đoạn vì dịch bệnh Covid-19;
- Tăng cường tổ chức các chương trình đào tạo về logistics cho các cán bộ Nhà nước và các doanh nghiệp trên địa bàn;
- Thúc đẩy tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn với các doanh nghiệp, tổ chức quốc tế và các hiệp hội ngành nghề như Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam, Hiệp hội đại lý môi giới hàng hải Việt Nam (Visaba), Hiệp hội cảng biển Việt Nam (VPA), Hiệp hội vận tải ô tô và các hiệp hội ngành hàng sử dụng dịch vụ logistics;
- Hỗ trợ tài chính cho các hãng tàu, chủ hàng đưa phương tiện, hàng hóa qua cảng biển. Nổi bật là các tỉnh miền Trung như Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh;
- Đặc biệt, một số địa phương đã chú trọng hơn tới việc tổ chức triển khai thống nhất, đồng bộ các định hướng, kế hoạch phát triển ngành logistics trên địa bàn thông qua việc thành lập Ban chỉ đạo, Hội đồng phát triển ngành như Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh.

6.1.2.2. Hạn chế, khó khăn cần khắc phục

Trong năm 2023, tình hình kinh tế, thương mại toàn cầu khó khăn chung đã ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động kinh tế tại các địa phương. Đồng thời, những hạn chế, "nút thắt" trong lĩnh vực logistics cũng tác động đến hiệu quả của hoạt động logistics. Tổng hợp thông tin từ các địa phương trong năm 2023 cho thấy một số hạn chế, khó khăn nổi bật như sau:

Khó khăn về thị trường, nguồn hàng: Năm 2023, hoạt động sản xuất công nghiệp và xuất, nhập khẩu sụt giảm đã ảnh hưởng trực tiếp đến nguồn hàng và các đơn hàng cho dịch vụ vận tải, logistics tại các địa phương. Trong khi đó, lượng hàng tồn kho cao vì thiếu đơn hàng xuất khẩu, ví dụ như thủy sản, đã tạo nên sức ép về kho bãi, đặc biệt là kho lạnh tại khu vực DBSCL. Nhiều địa phương (cấp tỉnh/thành) ghi nhận sự sụt giảm trong tổng trị giá xuất nhập khẩu so với cùng kỳ năm 2022.

Khó khăn về cơ sở hạ tầng: Mặc dù Nhà nước đã đầu tư đẩy nhanh tiến độ các dự án xây mới và nâng cấp cơ sở hạ tầng trên cả nước nhưng theo báo cáo của các địa phương, cơ sở hạ tầng đến nay vẫn là “nút thắt” lớn trong hoạt động logistics; đặc biệt là hệ thống hạ tầng kho lạnh tại các khu vực sản xuất nông, thủy sản lớn như DBSCL hay hệ thống kho, bãi tại cửa khẩu.

Khó khăn về tài chính: Theo báo cáo của các địa phương, các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn nhìn chung gặp khó khăn hơn về tài chính trong năm 2023, do các đơn hàng xuất, nhập khẩu sụt giảm dẫn đến giảm doanh thu dịch vụ, trong khi đó các chi phí hoạt động như văn phòng, nhân công... vẫn phải duy trì. Một số doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics không có tài sản để thế chấp gặp nhiều khó khăn trong việc tiếp cận nguồn tín dụng ngân hàng. Trong khi đó, nguồn vốn ngân sách bố trí riêng cho lĩnh vực logistics vẫn còn hạn chế, tại nhiều địa phương hiện đang được lồng ghép vào các chương trình khác, do đó chưa tạo đủ lực cần thiết về tài chính cho việc đầu tư, phát triển lĩnh vực logistics trên địa bàn.

6.2. Chỉ số năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh

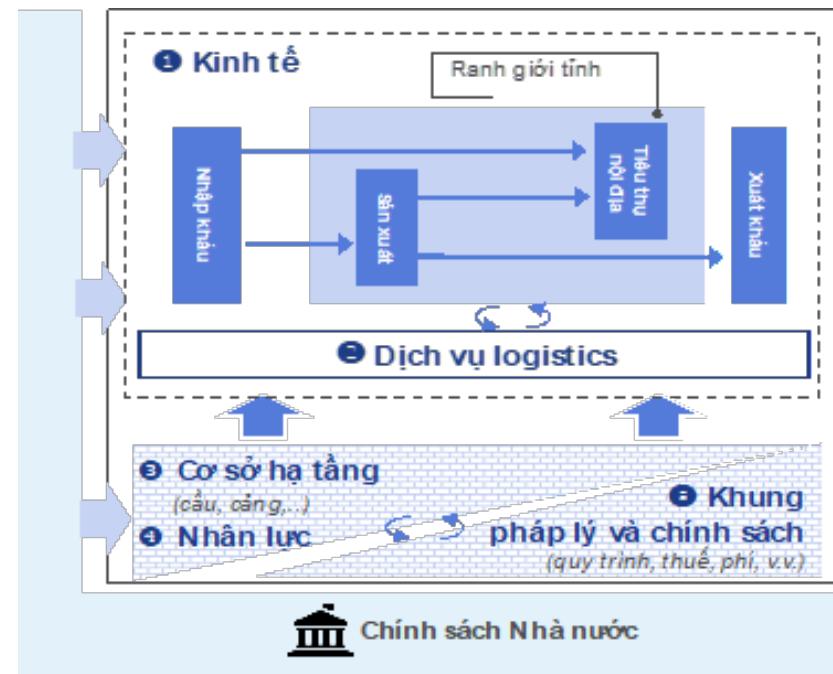
6.2.1. Giới thiệu về Báo cáo chỉ số năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh

Báo cáo chỉ số năng lực cạnh tranh logistics (LCI) cấp tỉnh của Việt Nam được Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics (VLA) khởi xướng với sự tham gia của các đơn vị nghiên cứu gồm Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) và Dream Incubator (DI) nhằm thực hiện nhiệm vụ số 60 “Xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics” theo Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22 tháng 02 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 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.

Báo cáo LCI sẽ được duy trì thường kỳ nhằm cung cấp bức tranh logistics của tất cả các tỉnh, thành tại Việt Nam dựa trên 5 trụ cột chính gồm: Kinh tế, Dịch vụ logistics, Khung pháp lý và chính sách, Cơ sở hạ tầng và Nguồn nhân lực logistics.

Chỉ số LCI sẽ được tính trên cơ sở 5 trụ cột chính là Kinh tế, Dịch vụ logistics, Cơ sở hạ tầng, Nhân lực và Cơ sở pháp lý với thang đo yếu đến tốt là từ 1 đến 5.

Hình 6.1: Năm trụ cột chính của LCI



Nguồn: VLA, 12/2022

- (1) *Kinh tế*: được đo lường bởi các biến như GRDP trên địa bàn tỉnh, Kim ngạch XNK của tỉnh, Tổng mức bán lẻ hàng hoá và doanh thu dịch vụ tiêu dùng, Tỷ lệ thuế ngoài dịch vụ logistics, Tỷ lệ chi phí logistics trên giá vốn hàng bán của doanh nghiệp.
- (2) *Doanh nghiệp dịch vụ logistics*: được đo lường bởi các biến như Tính đầy đủ, đúng hạn; Khả năng đảm bảo chất lượng và an ninh hàng hóa; Khả năng đáp ứng phàn nàn của khách hàng, Mức độ sẵn sàng của phương tiện vận tải hàng hoá, Mức độ sẵn sàng của kho bãi, Ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số, năng lực cung cấp dịch vụ logistics xanh, Năng lực tích hợp giải pháp đa phương thức; năng lực cung cấp dịch vụ logistics; Năng lực thích ứng với những nhu cầu của khách hàng.
- (3) *Cơ sở hạ tầng*: được đo lường bởi các biến như Số km đường cao tốc; Chất lượng cơ sở hạ tầng đường bộ, đường sắt (nếu có); đường biển (nếu có); đường hàng không (nếu có); cơ sở hạ tầng cảng thuỷ nội địa (nếu có) và Chất lượng cơ sở hạ tầng viễn thông và các dịch vụ công nghệ thông tin.
- (4) *Nhân lực*: được đo lường bởi các biến như Số lượng cơ sở giáo dục nghề nghiệp và giáo dục đại học có đào tạo ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng; Tỷ lệ lao động nữ; Khả năng đáp ứng công việc của nhân sự logistics trong doanh nghiệp; Tỷ lệ lao động trong lĩnh vực logistics đã qua đào tạo.
- (5) *Cơ sở pháp lý*: được đo lường bởi các biến như Năng lực quy hoạch logistics hướng đến phát triển kinh tế vùng; Năng lực quy hoạch tích hợp; Tâm nhìn dài hạn của Chính phủ; Năng lực xúc tiến

chuyển đổi số, thuận lợi hoá giao thông vận tải; Tính hợp lý về mức phí cầu đường; Độ phổ cập của văn bản hướng dẫn chính sách; Tính đơn giản, hiệu quả của quy trình, thủ tục pháp lý, thủ tục hải quan; Tính minh bạch trong quy trình hải quan; Thời gian trung bình thực hiện thông quan hàng hoá XNK; Mức độ phối hợp của các cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics.

6.2.2. Kết quả xếp hạng chỉ số LCI năm 2022

Trong báo cáo lần đầu thực hiện cho năm 2022, 26 tỉnh và thành phố đã được lựa chọn dựa trên sự nổi bật về Tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP), khối lượng hàng hóa luân chuyển và số lượng doanh nghiệp logistics (Hình 6.2).

Hình 6.2: Quy trình và tiêu chí lựa chọn tỉnh đại diện đánh giá LCI 2022



Nguồn: VLA, 12/2022

Kết quả của báo cáo tập trung vào việc xác định điểm số LCI, thứ tự xếp hạng đối với các địa phương và các đề xuất định hướng cho các báo cáo LCI trong những năm tiếp theo. Kết quả thứ hạng cuối cùng được hiển thị như nội dung của bảng 6.1.

Bảng 6.1: Danh sách xếp hạng chỉ số LCI theo địa phương và khu vực

TT	Khu vực	Tỉnh/Thành phố	Thứ hạng LCI	Ghi chú
1	Đông Nam Bộ	Thành phố Hồ Chí Minh	1	
2	Đồng bằng sông Hồng	Hải Phòng	2	
3	Đông Nam Bộ	Bình Dương	3	
4	Đông Nam Bộ	Bà Rịa - Vũng Tàu	4	
5	Đồng bằng sông Hồng	Hà Nội	4	
6	Đông Nam Bộ	Đồng Nai	6	
7	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Đà Nẵng	7	
8	Đồng bằng sông Hồng	Bắc Ninh	8	
9	Đồng bằng sông Cửu Long	Long An	9	
10	Đồng bằng sông Cửu Long	Cần Thơ	9	
11	Trung du và Miền núi phía Bắc	Bắc Giang	11	
12	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Bình Định	12	
13	Tây Nguyên	Lâm Đồng	13	
14	Tây Nguyên	Đăk Lăk	14	
15	Trung du và Miền núi phía Bắc	Điện Biên	14	
16	Tây Nguyên	Gia Lai	16	
17	Đồng bằng sông Cửu Long	Kiên Giang	16	
18	Trung du và Miền núi phía Bắc	Phú Thọ	16	
19	Đồng bằng sông Cửu Long	Tiền Giang	19	
20	Đồng bằng sông Cửu Long	An Giang	20	
21	Trung du và Miền núi phía Bắc	Tuyên Quang	21	
22	Trung du và Miền núi phía Bắc	Lạng Sơn	N/A	Không xếp hạng
23	Trung du và Miền núi phía Bắc	Thái Nguyên	N/A	Không xếp hạng
24	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Nghệ An	N/A	Không xếp hạng
25	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Thanh Hóa	N/A	Không xếp hạng
26	Đồng bằng sông Hồng	Thái Bình	N/A	Không xếp hạng

Nguồn: Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI), Báo cáo Chỉ số năng lực cạnh tranh logistics (LCI) cấp tỉnh của Việt Nam Năm 2022, tháng 11/2023

Báo cáo LCI năm 2022 ghi nhận 5 địa phương trong danh sách dự kiến chưa được đánh giá do không nhận được phiếu kết quả khảo sát đầy đủ của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics (LSP) là Lạng Sơn, Thái Nguyên, Nghệ An, Thanh Hóa và Thái Bình. Một số địa phương thể hiện tiềm năng phát triển logistics nhưng chưa được đưa vào danh sách đánh giá như Vĩnh Phúc, Quảng Ninh, Hưng Yên, Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam và Khánh Hòa. Dự kiến trong lần đánh giá tiếp theo, các địa phương này cùng với các địa phương có tiềm năng về logistics khác sẽ được lựa chọn để đưa vào danh sách các tỉnh, thành cần thực hiện đánh giá LCI.

6.3. Kết quả khảo sát logistics khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long năm 2023

Năm 2023, Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam đã tiến hành khảo sát thực tế và nghiên cứu điển hình về thực trạng, triển vọng và các vấn đề trong phát triển logistics tại một số địa phương tại Vùng ĐBSCL, gồm Cần Thơ, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu và Cà Mau.

6.3.1. Đánh giá về thực trạng và triển vọng logistics khu vực ĐBSCL

6.3.1.1. Định hướng phát triển

Sự phát triển của ngành dịch vụ logistics có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc đảm bảo thông suốt chuỗi cung ứng hàng hóa, dịch vụ, gắn kết hiệu quả giữa sản xuất, xuất nhập khẩu, thương mại hàng hóa trong nước và quốc tế.

Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 của Bộ Chính trị khóa XIII về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 có nhiều nội dung liên quan đến phát triển logistics để phát huy tiềm năng của vùng, đón bắt các cơ hội mới trong thời gian tới. Nghị quyết xác định xây dựng và tổ chức thực hiện thật tốt quy hoạch phát triển vùng giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045 theo hướng xanh, bền vững và toàn diện; phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, bảo đảm tích hợp, đa ngành; gắn kết giữa phát triển nông nghiệp với phát triển công nghiệp và dịch vụ; hình thành được các chuỗi giá trị ngành, sản phẩm của vùng.

Nghị quyết số 45/2022/QH15 của Quốc hội cũng hướng tới hình thành trung tâm logistics lớn nhất Vùng đang tạo tiền đề cho sự phát triển logistics của Cần Thơ nói riêng và vùng ĐBSCL nói chung.

Quyết định 287/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng nhấn mạnh vào nội dung: "Tập trung đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics để tạo điều kiện phát triển sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu; Phát triển các loại hình dịch vụ phục vụ cho sản xuất và cho các khu, cụm công nghiệp; Phát triển hệ thống kết cấu giao thông vận tải đa phương thức kết nối liên vùng và quốc tế, trong đó chú trọng phát huy thế mạnh của vùng về giao thông thủy nội địa. Đến năm 2030, đầu tư xây dựng mới và nâng cấp khoảng 830 km đường bộ cao tốc, khoảng 4.000 km đường quốc lộ, 04 cảng hàng không, 13 cảng biển, 11 cụm cảng hành khách và 13 cụm cảng hàng hóa đường thủy nội địa".

6.3.1.2. Thế mạnh và tiềm năng

ĐBSCL là "vựa nông, thủy sản" lớn nhất của cả nước, đồng thời cũng có nhiều tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics, với hệ thống sông dài 28.000 km; trong đó 23.000 km có khả năng khai thác vận tải đường thủy. Hiện nay có 2 tuyến đường thủy huyết mạch nối giữa TP. Hồ Chí Minh với Kiên Giang, Cà Mau và kênh Quan Chánh Bố (tỉnh Trà Vinh) cho tàu hàng lớn ra, vào sông Hậu; có 5 tuyến hành lang đường bộ nối ĐBSCL với vùng Đông Nam Bộ và cả nước cùng hệ thống cảng trải dài dọc trên sông Hậu, sông Tiền.

Đặc biệt, trong tháng 6/2023, cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng dài hơn 188 km, đi qua 4 tỉnh miền Tây, tổng mức đầu tư gần 44.700 tỷ đồng cũng đã được khởi công. Tuyến có điểm đầu kết nối quốc lộ 91 thuộc TP. Châu Đốc, tỉnh An Giang; điểm cuối tại cảng Trần Đề, Sóc Trăng. Trong đó, đoạn qua An Giang dài gần 57 km, Cần Thơ gần 38 km, Hậu Giang khoảng 37 km và hơn 56 km qua Sóc Trăng. Giai đoạn một, dự án làm trước 4 làn xe, rộng 17 m, cho ôtô chạy 80 km/h. Khi hoàn thiện mặt đường sẽ được mở rộng lên hơn 32 m với 6 làn xe. Dự kiến, toàn tuyến hoàn thành năm 2027, hình thành tuyến giao thông huyết mạch theo trục ngang ở vùng ĐBSCL. Tuyến này sẽ kết nối cao tốc Bắc - Nam theo trực dọc, giảm tải cho quốc lộ 1, tuyến N1, quốc lộ 91... Đồng thời, công trình cũng góp phần hoàn chỉnh mạng lưới giao thông khu vực, kết nối kinh tế, xã hội các tỉnh miền Tây cùng Campuchia và các nước Đông Nam Á.

Đồng bằng sông Cửu Long có vị trí khá đặc biệt, nằm trong hành lang kinh tế ven biển trong tiểu vùng sông Mê kông đi từ Myanmar qua Thái Lan, Campuchia đến Việt Nam.

Nguồn hàng nông lâm thủy sản của khu vực rất dồi dào và còn nhiều tiềm năng để tiếp tục tăng trưởng nhờ những cải tiến về công nghệ giúp tăng năng suất cũng như ứng phó với biến đổi khí hậu. ĐBSCL là vựa nông thủy sản lớn nhất cả nước, đóng góp 55,5% sản lượng lúa, 65% sản lượng nuôi trồng thủy sản và 70% các loại trái cây của cả nước. Theo số liệu của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, giá trị sản xuất nông, lâm, thủy sản năm 2022 (theo giá so sánh 2010) của ĐBSCL đạt 472.972 tỷ đồng, chiếm 33,9% tổng giá trị sản xuất nông, lâm, thủy sản toàn quốc và tăng 3,0% so với năm 2021. ĐBSCL chiếm khoảng 70% trong số 1 triệu ha nuôi thủy sản của cả nước, là vùng có sản lượng và giá trị lớn nhất cả nước, đóng góp khoảng 65%. Hai sản phẩm chủ lực là cá tra đóng góp khoảng 98% và tôm đóng góp khoảng 63% tổng sản lượng trong cả nước. Thủy sản nuôi tập trung nhiều ở Bạc Liêu, Cà Mau, Sóc Trăng trong khi Kiên Giang dẫn đầu về thủy sản đánh bắt.

Về nguồn hàng xuất khẩu: ĐBSCL đóng góp tới 90% lượng gạo xuất khẩu của cả nước, với các thị trường xuất khẩu chính gồm Philippines, Trung Quốc, Bờ Biển Ngà, Ghana và Malaysia. Với diện tích gieo trồng cây ăn quả khu vực ĐBSCL đạt gần 380 nghìn, ĐBSCL đang đảm nhận đến 65% lượng trái cây xuất khẩu của cả nước, với các điểm đến chính là Hoa Kỳ, Hàn Quốc, Thái Lan và Nhật Bản.

6.3.1.3. Những hạn chế, "nút thắt"

Tiềm năng và nhu cầu đối với dịch vụ logistics là rất lớn nhưng hiện nay hạ tầng (cầu, đường, kho bãi và cảng thủy nội địa, cảng biển) và dịch vụ logistics tại khu vực còn nhiều hạn chế khiến hàng hóa từ ĐBSCL phần nhiều phải đưa về các cảng tại Đông Nam Bộ hoặc vận chuyển ra khu vực phía Bắc để xuất khẩu, gây tổn kém, mất thời gian và phức tạp, làm gia tăng chi phí logistics, giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa và doanh nghiệp trên địa bàn.

Với hệ thống sông ngòi dày đặc, khu vực có tiềm năng về phát triển vận tải đường thủy nhưng chưa được đầu tư khai thác đúng mức, nhưng năng lực vận chuyển còn thấp. Luồng tuyến giao thông thủy khu vực ĐBSCL dày đặc, nhưng lại không đồng cấp, nhất là về độ sâu. Số cảng, bến thủy nội địa tuy nhiều, nhưng phần lớn trang thiết bị bốc xếp hàng hóa chưa được đầu tư hiện đại hóa, chưa đồng bộ

nên năng lực bốc dỡ hàng hóa thấp; nhiều bến cảng thiếu đường bộ kết nối. Một số nút thắt như tĩnh không cầu thấp (Măng Thít, Trà Ôn, Nàng Hai...), mật độ cao (kênh Chợ Gạo); cống đập thuỷ lợi ngăn cách ở các kênh mương nhỏ khiến hoạt động vận tải không thể thông suốt và ánh hưởng đến hiệu quả chung của toàn hệ thống. Sự "mạnh mún" này khiến hiện nay các tàu lớn chỉ có thể di chuyển giữa khu vực TP. Hồ Chí Minh và Cần Thơ thông qua sông Hậu, sông Tiền và Vàm Nao, với luồng tuyến đường thủy rất dài, khoảng 260 km. Mặc dù có các tuyến đường thủy ngắn hơn thay thế giữa khu vực TP. Hồ Chí Minh và Cần Thơ, nhưng các tuyến thay thế này chỉ cho phép tiếp nhận các tàu nhỏ với trọng tải hàng hóa thấp... Các sà lan không thể vận tải tối đa tải trọng cho phép do hạn chế chiều cao tĩnh không của những cây cầu, trọng tải sà lan chỉ ở mức từ 1.500 - 3.500 tấn.

Về hệ thống kho, bãi, nhu cầu cao nhưng năng lực đáp ứng còn thiếu và phân bổ không đồng đều, chủ yếu tập trung ở Cần Thơ, Long An, Hậu Giang. Bãi container rỗng, hệ thống kho ở các cảng, cơ sở chế biến nông sản đạt chuẩn dự báo sẽ có nhu cầu cao trong thời gian tới, cấp thiết phải tập trung đầu tư phát triển.

Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn hiện chưa tương xứng với tiềm năng, đến nay chỉ đạt khoảng hơn 1.500 doanh nghiệp, trong đó chủ yếu tập trung tại 5 địa phương là TP. Cần Thơ, các tỉnh Kiên Giang, Long An, Tiền Giang và An Giang. Quy mô các doanh nghiệp còn nhỏ, hoạt động phân tán, chủ yếu tập trung vào dịch vụ vận tải và kho bãi quy mô nhỏ (trừ một số kho thủy sản đông lạnh lớn và kho lạnh/mát của công ty TNHH MTV Thực phẩm Hạnh Nguyên (Trung tâm Logistics Nông sản xuất khẩu Hậu Giang).

Bảng 6.2: Số liệu tình hình doanh nghiệp dịch vụ logistics tại ĐBSCL

Năm	Tổng số DN	Tổng số lao động	Tổng nguồn vốn thời điểm 31/12 (triệu đồng)	Doanh thu thuần (triệu đồng)	Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế (triệu đồng)
Năm 2020	1.388	14.123	30.332.775	10.970.110	343.954
Năm 2021	1.542	15.097	39.975.645	14.406.435	193.489

Nguồn: Tổng cục Thống kê

6.3.1.4. Một số khuyến nghị

Để tận dụng được những lợi thế và nắm bắt được cơ hội để phát triển và bứt phá, đặc biệt trong bối cảnh chuỗi cung ứng hàng hóa đang có những thay đổi lớn do tác động của công nghệ, môi trường tự nhiên-xã hội và địa chính, cần những nỗ lực, đột phá hơn nữa từ các bên liên quan. Những nỗ lực cần tập trung vào tháo gỡ các "nút thắt" đang hiện hữu, ứng phó với những thách thức mới và khơi thông dòng chảy cho nguồn hàng hóa.

Theo đó, cần nâng cao chất lượng quy hoạch, tập trung vào quy hoạch logistics toàn vùng, hoàn thiện thể chế chính sách để tháo gỡ khó khăn, thu hút đầu tư trong hoạt động logistics, đặc biệt là hoạt động

đầu tư các dự án, tạo cơ chế cho nhà đầu tư thúc đẩy xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, vận tải vùng ĐBSCL; thu hút các doanh nghiệp dịch vụ logistics hình thành và mở rộng hoạt động trên địa bàn.

Song song đó, cần hoàn thiện đồng bộ kết cấu hạ tầng phục vụ logistics như đẩy mạnh đầu tư, tận dụng lợi thế sẵn có của phương thức vận tải đường thủy, cải tạo, nâng cấp các luồng tàu biển chính trong khu vực; phát triển cảng biển cần gắn với các trung tâm sản xuất hàng hóa, kêu gọi đầu tư cảng ngoài khơi để đảm nhận vai trò cửa ngõ, đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu trực tiếp cho vùng.

Việc đẩy nhanh tiến độ hình thành hệ thống đường cao tốc thông suốt từ TP. Hồ Chí Minh tới Cần Thơ, Cà Mau, Châu Đốc (An Giang); nạo vét luồng Định An và sớm đưa vào Trung tâm liên kết sản xuất, chế biến, tiêu thụ nông sản ĐBSCL là đặc biệt cần thiết để tạo cơ hội cho lĩnh vực logistics và cảng biển bứt phá, qua đó góp phần phát triển kinh tế vùng ĐBSCL.

Phát triển mạng lưới vận tải nói riêng và tổng thể logistics đa phương thức nói chung trên cơ sở các kết nối phù hợp về hạ tầng và dịch vụ.

- + Mạng lưới đường thủy đòi hỏi phải đầu tư đồng bộ toàn tuyến cũng như hạ tầng cảng, bến, phương tiện (đặc biệt hạ tầng phục vụ vận tải container).
- + Ngoài ra, việc nghiên cứu mở thêm tuyến giao thông đường thủy kết nối khu vực ĐBSCL với Campuchia và khu vực Cái Mép - Thị Vải sẽ tạo thuận lợi lớn cho việc xuất nhập khẩu các mặt hàng chủ lực như thủy hải sản, nông sản của khu vực đến thẳng châu Âu và Hoa Kỳ... giảm tải cho khu vực Đông Nam Bộ, phát huy vai trò của hệ thống cảng nước sâu.

Tóm lại, các chính sách phát triển logistics cần được thiết kế để tạo lập hệ sinh thái hoàn thiện hơn về hạ tầng và mạng lưới doanh nghiệp dịch vụ logistics tại ĐBSCL. Sự phát triển của các cảng biển, các tuyến đường kết nối và cơ sở logistics vệ tinh như kho, bến... sẽ tạo động lực cho phát triển khu vực sau cảng (hinterland) thành các trung tâm công nghiệp chế biến, trung tâm logistics, dịch vụ cảng biển gồm hệ thống kho tàng, bến bãi, vận tải, hệ thống thông quan để thực hiện các hoạt động gia tăng giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu trong vùng. Đồng thời kết nối được với các đầu mối và phương thức vận tải khác, góp phần đưa hàng hóa, nông sản của các tỉnh trong khu vực ra nước ngoài và nhập khẩu hàng hóa thiêt yếu phục vụ cho phát triển kinh tế - xã hội của ĐBSCL.

6.3.2. Nghiên cứu điển hình tại một số địa phương được khảo sát năm 2023

6.3.2.1. Thành phố Cần Thơ

- Đặc điểm địa lý, tự nhiên, hạ tầng điều kiện kết nối với các địa phương khác

Cần Thơ có những lợi thế đáng chú ý về vị trí địa lý là trung tâm của vùng ĐBSCL, cửa ngõ giao lưu quan trọng về giao thông đường bộ, đường sông, cảng hàng không quốc tế. Thành phố còn là giao điểm của nhiều tuyến giao thông thủy, bộ quan trọng như kết nối với Phnom Penh (Campuchia) từ sông Hậu (55 km ngang qua Cần Thơ) và 2 trực đường thủy quốc gia quan trọng hướng về TP. Hồ Chí Minh (Cái Sắn và Xà No).

- Dịch vụ và doanh nghiệp dịch vụ logistics

Về dịch vụ logistics, theo báo cáo của Sở Công Thương Cần Thơ, nhìn chung đến nay, các công ty kinh doanh dịch vụ logistics trọn gói trên địa bàn hầu như chưa phát triển. Phần lớn các dịch vụ logistics liên quan đến sản xuất, thương mại và dịch vụ được thực hiện riêng lẻ, thiếu kết nối, do đó chưa tận dụng tốt được các nguồn lực và lợi thế tiềm năng tại địa phương.

Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics thuê ngoài cũng chưa có sự kết nối chặt chẽ với nhau giữa các phương thức vận tải, giữa vận tải với kho bãi và các hoạt động logistics khác.

Trong tương lai, nếu được đầu tư thành công Trung tâm logistics hạng II có vị trí thuận lợi trong vận chuyển hàng hóa đi các tỉnh và các nước Đông Nam Á như Campuchia, Singapore, Thái Lan, kỳ vọng sẽ giúp tháo gỡ nút thắt trong giao thông vận tải của cả vùng, đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội của cả 13 tỉnh, thành phố vùng DBSCL.

- Định hướng, chính sách, quy định, thủ tục

Thành phố Cần Thơ đang tập trung rà soát, hoàn thiện cơ chế, cải thiện mạnh mẽ môi trường đầu tư, kinh doanh, tăng cường kết nối thu hút đầu tư. Hoàn thiện, trình Hội đồng thẩm định quy hoạch cấp tỉnh (Bộ Kế hoạch và Đầu tư) Quy hoạch phát triển TP. Cần Thơ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; trình Bộ Xây dựng thẩm định hồ sơ nhiệm vụ điều chỉnh Quy hoạch chung TP. Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050; trình Bộ Tài nguyên và Môi trường thẩm định Kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2021 - 2025) TP. Cần Thơ.

UBND TP. Cần Thơ đã ban hành Quyết định số 328/QĐ-UBND ngày 02/02/2018 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 trên địa bàn TP. Cần Thơ.

Ngày 25/12/2021, Thành ủy Cần Thơ ban hành Đề án số 06- ĐA/TU phát triển hạ tầng giao thông và logistics trên địa bàn TP. Cần Thơ giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng giai đoạn 2026 - 2030, mục tiêu tổng quát là “thành phố phát huy vai trò trung tâm động lực phát triển vùng là đầu mối quan trọng về giao thông vận tải nội vùng và liên vận quốc tế”.

Cần Thơ đứng trong top đầu chuyển đổi số cả nước

Chỉ số chuyển đổi số cấp tỉnh năm 2022 của TP. Cần Thơ đạt hạng 5/63 tỉnh, thành phố trong cả nước, tăng 10 bậc so với năm 2021. Cả 3 trụ cột: chính quyền số, kinh tế số và xã hội của thành phố đều tăng hạng. Chuyên trang “Chuyển đổi số TP. Cần Thơ” được cập nhật thường xuyên, liên tục các nội dung liên quan đến hoạt động chuyển đổi số của thành phố. Đặc biệt, đẩy mạnh phát triển kinh tế số thúc đẩy đổi mới sáng tạo, khai thác dữ liệu số để tạo ra giá trị mới, giúp tăng năng suất lao động, tạo động lực tăng trưởng mới, góp phần phát triển kinh tế xã hội.

- Chuỗi cung ứng (nguồn hàng, tương tác về logistics giữa các tác nhân trong chuỗi cung ứng)

Theo Sở Công Thương Cần Thơ, cơ cấu kinh tế của Cần Thơ như sau: khu vực nông, lâm nghiệp, thủy sản chiếm 9,65%; khu vực công nghiệp - xây dựng chiếm 31,03%; khu vực dịch vụ chiếm 52,47%.

Mặc dù khu vực DBSCL xuất khẩu hàng hóa 17 triệu tấn mỗi năm nhưng 70% lượng hàng hóa xuất khẩu sang các thành phố và quốc gia khác được thực hiện thông qua TP. Hồ Chí Minh và cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Các doanh nghiệp ở DBSCL phải trả chi phí vận chuyển lớn hơn với thời gian dài (6 - 10 tiếng) để vận chuyển hàng hóa về các cảng biển, cảng hàng không quốc tế để xuất khẩu. Điều này không chỉ làm tăng chi phí vận chuyển (tăng tối thiểu khoảng 10 USD/tấn) mà còn làm giảm giá trị của các sản phẩm nông nghiệp xuất khẩu do hư hỏng, thất thoát trong quá trình vận chuyển.

- Hạn chế, khó khăn cần tháo gỡ

Hệ thống hạ tầng giao thông kết nối các tỉnh, thành đến TP. Cần Thơ nhìn chung còn nhiều hạn chế, yếu kém. Đến nay vẫn chưa có đường cao tốc trên địa bàn Thành phố (cuối năm 2022 đã khởi công đường cao tốc phía Đông trực dọc Cần Thơ - Cà Mau nhưng dự kiến đến năm 2026 mới hoàn thành).

Đường cao tốc trực ngang kết nối Châu Đốc - Cần Thơ - Hậu Giang - Trần Đề (đoạn đi qua Cần Thơ là 37 km trên tổng 183 km) dự kiến đến năm 2026 mới hoàn thành.

Nhiều cầu giao thông vượt sông rạch có độ tĩnh không thấp, trong khi các luồng sông dẫn vào các cảng thường bị bồi lắng phù sa, gây nhiều khó khăn cho vận tải thủy và tốn kém chi phí nạo vét. Các cầu đường bộ quy định tải trọng thấp, không đảm bảo cho vận chuyển hàng hóa bằng xe container. Nhiều loại hàng hóa xuất nhập khẩu của vùng phải trung chuyển các cảng ở Đông Nam Bộ, ảnh hưởng chung đến sức cạnh tranh của hàng hóa.

Về đường thủy: Kênh Quan Chánh Bố nhỏ nên tàu chỉ đi được một chiều, tốc độ chậm. Khai thác đường thủy gấp khó khăn vì thiếu sự kết nối với các phương tiện khác, ví dụ thiếu đường dẫn từ bến thủy lên đường bộ.

Thành phố Cần Thơ hiện có 02 cụm cảng lớn là Cảng biển Cần Thơ và Tân cảng Thốt Nốt có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn, nhưng bị hạn chế bởi luồng sông Hậu nên cũng chưa khai thác hết công suất và gặp khó khăn ở cao độ tự nhiên đáy luồng cửa Tiểu - sông Tiền, cửa Định An, Trần Đề- sông Hậu, cửa Bồ Đề - sông Cái Lớn và nhiều cửa sông chỉ cho phép tàu biển trọng tải 1.000 - 2.000 WT đầy tải và 3.000 - 5.000 WT giảm tải. Do đó, rất cần những giải pháp hiệu quả, khoa học để khai thông luồng sông Hậu cho tàu trọng tải lớn cập cảng Cái Cui, tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động xuất nhập khẩu.

Các cơ sở logistics tại TP. Cần Thơ có quy mô không lớn và chưa thể kết nối hai hoặc nhiều loại hình vận tải như đường bộ và đường sắt. Hơn nữa, cơ sở hạ tầng vật chất hậu cần phục vụ chế biến, bảo quản nông, thủy sản - hai mặt hàng xuất khẩu chủ lực của DBSCL đến nay còn thiếu và không đáp ứng được yêu cầu. Do quy mô nhỏ nên các cơ sở này khó thực hiện toàn diện được các chức năng như xếp dỡ hàng hóa, thu gom, giao nhận, vận chuyển hai chiều.

- Giải pháp và đề xuất, khuyến nghị

Trên cơ sở các thảo luận, phân tích đánh giá về đặc điểm, thực trạng, tiềm năng, các hạn chế, khó khăn cần tháo gỡ để phát triển lĩnh vực logistics tại TP. Cần Thơ cũng như tạo điều kiện kết nối về logistics giữa các địa phương thuộc ĐBSCL và kết nối ĐBSCL với các vùng khác trên cả nước, các thành viên Ban Biên tập Báo cáo Logistics năm 2023 đánh giá quy mô và xu hướng thị trường, nguồn hàng cho dịch vụ logistics, cải thiện chất lượng dịch vụ, đào tạo nguồn nhân lực, thu hút đầu tư và đặc biệt là chuyển đổi số trong logistics tại Cần Thơ nói riêng và ĐBSCL nói chung.

Việc hình thành những kết nối quan trọng về hạ tầng và dịch vụ logistics giữa Cần Thơ với các tỉnh khác của ĐBSCL cũng như với khu vực Đông Nam Bộ có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với chuỗi cung ứng hàng hóa cũng như sự phát triển kinh tế chung trên địa bàn. Cần Thơ cũng cần tận dụng tốt được các lợi thế và cơ chế đặc thù đã được Quốc hội thông qua vào tháng 01/2022 để tạo sức bật cho lĩnh vực logistics và các hoạt động kinh tế khác.

6.3.2.2. Tỉnh Trà Vinh

- Đặc điểm địa lý, tự nhiên, điều kiện hạ tầng logistics

Trà Vinh là tỉnh duyên hải ĐBSCL, phía Đông giáp Biển Đông với 65 km bờ biển, phía Tây giáp Vĩnh Long, Phía Nam giáp Sóc Trăng với ranh giới là sông Hậu, Phía Bắc giáp Bến Tre với ranh giới là sông Cổ Chiên.

Phân tích về đặc điểm địa lý ở khía cạnh logistics, có thể thấy Trà Vinh cách Thành phố Hồ Chí Minh 200 km đi bằng quốc lộ 53 qua tỉnh Vĩnh Long, nhưng có thể rút ngắn thời gian chỉ còn 130 km nếu đi bằng quốc lộ 60 qua tỉnh Bến Tre cách TP. Cần Thơ 50 km. Được bao bọc bởi sông Tiền, sông Hậu với 02 cửa Cung Hầu và Định An nên giao thông đường thủy có cơ hội để phát triển.

Trên địa bàn Trà Vinh có hệ thống sông chính với tổng chiều dài 578 km, trong đó có các sông lớn là sông Hậu và sông Cổ Chiên. Các sông ngòi, kênh rạch trên địa bàn Trà Vinh hợp lưu đổ ra biển chủ yếu qua hai cửa sông chính là cửa Cổ Chiên hay còn gọi là cửa Cung Hầu và cửa Định An.

Một vấn đề đáng lưu ý là với sự chia cắt bởi các giồng và mạng lưới đường lộ, kênh rạch, địa hình Trà Vinh khá phức tạp, hàng năm vùng này thường bị ngập mặn trong khoảng thời gian từ 3-5 tháng.

Hệ thống cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh đang trong quá trình phát triển nhanh với các phương thức vận tải chủ đạo là đường bộ và đường thủy nội địa. Hiện nay, toàn tỉnh có ba tuyến Quốc lộ 53, Quốc lộ 54 và Quốc lộ 60 với tổng chiều dài 246,8 km; có 06 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 222 km và 42 hương lộ với tổng chiều dài 454 km. Trong tương lai gần, khi cầu Đại Ngãi được đi vào hoạt động, kết nối 02 tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng, giúp hoàn thiện chuỗi công trình kết nối toàn vùng ĐBSCL thì khoảng cách di chuyển từ các tỉnh phía Nam của ĐBSCL đi TP. Hồ Chí Minh qua Quốc lộ 60 sẽ được rút ngắn đáng kể (khoảng cách ngắn nhất hiện tại giữa Cần Thơ và TP. Hồ Chí Minh là 180 km).

Tuy nhiên, nếu so sánh với yêu cầu thực tiễn thì nhìn chung hạ tầng logistics của tỉnh Trà Vinh còn nhiều khó khăn.

Hình 6.3: Bản đồ logistics tỉnh Trà Vinh



Nguồn: Ban chỉ đạo Công tác Thông tin đối ngoại tỉnh Trà Vinh

Về đường bộ: Toàn tỉnh có 4 tuyến quốc lộ, trong đó chỉ có 50 km đạt mức cấp 3, còn lại 80 km là đường cấp 4. Đường cao tốc được quy hoạch nhưng dự kiến sau năm 2030 mới được triển khai.

Mạng lưới giao thông đường bộ với Quốc lộ 53, Quốc lộ 54, Quốc lộ 60, hệ thống cầu Cổ Chiên, Hàm Luông, Rạch Miễu và sắp tới là cầu Đại Ngãi sẽ cho phép kết nối vùng duyên hải với các địa phương khác một cách thuận lợi; góp phần đảm bảo kết nối trực tiếp đến hệ thống cảng biển của Tỉnh.

Về đường thủy: Trà Vinh được bao bọc bởi sông Tiền, sông Hậu với 02 cửa Cổ Chiên (Cung Hầu) và Định An có tiềm năng để phát triển giao thông đường thủy. Từ Trà Vinh đi Bến Tre, Tiền Giang, TP. Hồ Chí Minh theo tuyến sông Tiền từ biển Đông đi qua kênh đào Trà Vinh đến cảng Cần Thơ là tuyến vận tải đường thủy chính của cả khu vực đồng bằng sông Cửu Long để thông thương với quốc tế. Hiện Tỉnh đang tiếp tục thực hiện các nội dung trong Quyết định số 1319/QĐ-BGTVT ngày 16/7/2021 của Bộ Giao thông Vận tải về phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng công trình Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu (Giai đoạn 2).

Về đường biển: Với chiều dài bờ biển 65 km, mặt giáp biển thông qua hai cửa biển chính là cửa Cung Hầu và cửa Định An, vùng bờ biển Trà Vinh có độ sâu tốt hơn trong toàn dải bờ biển vùng duyên hải đồng bằng sông Cửu Long, khoảng cách từ bờ biển của vùng biển Trà Vinh đến vùng nước có độ sâu khoảng 10 m ngắn nhất so với các tỉnh trong khu ĐBSCL.

Tuy nhiên, hai cửa biển gồm Định An phía sông Hậu và Cung Hầu phía sông Tiền hằng năm bị phù sa bồi lắng, tàu tải trọng lớn ra vào rất khó. Vì thế, cảng nội địa Long Đức chưa phát huy hết hiệu quả.

Hiện nay, Tỉnh đang tiếp tục thực hiện công trình nâng cấp, mở rộng đường dẫn vào khu bến tổng hợp Định An (xã Duyên hải) để tạo điều kiện cho hàng hóa lưu thông thuận lợi hơn.

Cảng Định An đang triển khai thi công, là cảng biển lớn nhất vùng ĐBSCL, đến nay đã hoàn thành nhiều hạng mục quan trọng, theo quy hoạch, cảng biển này có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 tấn. Cảng tổng hợp Định An còn có tiềm năng trở thành cảng trung chuyển quốc tế và là cơ sở để phát triển các loại hình dịch vụ biển. Đặc biệt, nhờ vị trí trong đê chắn sóng nên Cảng có điều kiện để phát triển thành hệ thống cảng với khả năng tiếp nhận được tàu có trọng tải đến 160.000 tấn (hoặc hơn, nếu nối dài đê chắn sóng và nạo vét sâu hơn). Hướng vào trong đất liền, cảng kết nối thuận lợi với các tỉnh/thành trong nội địa (Vĩnh Long, Đồng Tháp, Cần Thơ, An Giang, Thành phố Hồ Chí Minh...) và cả Campuchia qua sông Hậu.

Về kho bãi và cơ sở logistics khác: Hạ tầng kho hàng và cơ sở logistics khác trên địa bàn tỉnh như bến, bãi, điểm tập kết, đóng gói hàng hóa... trên địa bàn Tỉnh hiện vẫn còn rất hạn chế, đặc biệt là thiếu kho lạnh, kho đạt tiêu chuẩn phục vụ hàng xuất khẩu. _

Tuy nhiên, khu kinh tế Định An với diện tích quy hoạch 39.020 ha, là 01 trong 08 khu kinh tế ven biển trọng điểm của cả nước và là khu kinh tế tổng hợp, đa ngành, đa lĩnh vực có sự kết nối quan trọng với các hoạt động của các cảng biển được xây dựng, khu bến Trà Cú, Trung tâm Điện lực Duyên Hải, tuyến vận tải thuỷ nội địa chính cấp, đặc biệt là Cửa Định An - Ngã ba Tân Châu - An Giang - Campuchia,... sẽ được xây dựng. Ngoài Khu Kinh tế Định An, các KCN Cầu Quan, Cổ Chiên, Long Đức và các cụm Công nghiệp mới hình thành như Sa Bình, Tân Ngai, Phú Cần và Hiệp Mỹ Tây được kỳ vọng sẽ là tiền đề cơ bản để thúc đẩy hoạt động sản xuất công nghiệp, xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển.

- Định hướng, chính sách, quy định, thủ tục

Trong những năm qua, nhiều dự án lớn, mang tính đột phá được đầu tư trên địa bàn tỉnh góp phần làm cho vận tải biển, cảng biển trở thành một trong những thế mạnh đặc thù của tỉnh. Trong đó, luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu là dự án trọng điểm của ngành giao thông vận tải, có ý nghĩa đặc biệt đối với sự phát triển kinh tế trong khu vực ĐBSCL, có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải 10.000 tấn đầy tải, 20.000 tấn giảm tải lưu thông đến cảng Cái Cui - Cần Thơ và cả Campuchia qua sông Hậu.

Lợi thế đó càng rõ nét hơn khi Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg vào ngày 22/9/2021 về Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó cảng biển Trà Vinh được phân vào nhóm 5 và là 1 trong 15 cảng biển loại I (cả nước có 02 cảng đặc biệt). Khu bến Duyên Hải - Định An có mục đích phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Trà Vinh và vùng Đồng bằng sông Cửu Long là cảng tổng hợp, container, hàng lỏng/khí cho tàu có trọng tải đến 50.000 tấn hoạt động; cảng biển Trà Cú - Kim Sơn là cảng tổng hợp cho tàu có tải trọng đến 20.000 tấn hoạt động.

Theo đại diện Sở Công Thương Trà Vinh, sau khi Luật Đầu tư năm 2020 có hiệu lực, các Sở ngành của Tỉnh đã triển khai phối hợp với các địa phương rà soát lại chính sách ưu đãi đầu tư; triển

khai Phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tỉnh Trà Vinh giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch phát triển thương mại dịch vụ gắn liền với phương án phát triển hệ thống thương mại, logistics tỉnh Trà Vinh tầm nhìn đến năm 2050.

Cùng với đó, theo Đề án thành lập Khu Công nghiệp - Đô thị và Dịch vụ tại tỉnh Trà Vinh (địa điểm xây dựng tại Khu kinh tế Định An) phấn đấu đưa tỉnh Trà Vinh trở thành trung tâm chế biến nguyên liệu nông, lâm, thủy sản thành sản phẩm, hàng hóa cuối cùng đáp ứng nhu cầu cho khu vực châu Á, châu Âu và Mỹ; có kho lưu trữ nguyên liệu và là nơi có khả năng tiêu thụ tất cả nguyên liệu nông, lâm, thủy sản của 13 tỉnh DBSCL; có các nhà máy chế tạo thiết bị điện tử, viễn thông, công nghệ thông tin và thiết bị y tế gắn với phát triển công nghiệp và dịch vụ khác, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và vùng DBSCL... Đây là những bước chuẩn bị của tỉnh Trà Vinh hoàn toàn khả thi trong khai thác hiệu quả tiềm năng thị trường logistics của khu vực này.

Trong triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ XI, Ban Thường vụ Tỉnh ủy đã đưa ra mục tiêu định hướng xác định kinh tế biển là ngành kinh tế quan trọng của tỉnh. Trong đó, phát triển công nghiệp cảng biển, vận tải biển và logistics tỉnh Trà Vinh là những nhiệm vụ quan trọng để phát triển kinh tế biển với các định hướng chiến lược.

Theo Báo cáo của Sở Công Thương Trà Vinh, trong 44 dự án kêu gọi đầu tư năm 2023 thì có các dự án liên quan đến lĩnh vực logistics gồm:

- + Hạ tầng kỹ thuật khu kho ngoại quan với diện tích sử dụng 101 ha, tổng mức đầu tư dự kiến 600 tỷ đồng tại Khu Kinh tế Định An;
- + Hạ tầng kỹ thuật khu phi thuế quan với diện tích sử dụng đất là 501ha, tổng mức đầu tư dự kiến là 3.000 tỷ đồng tại Khu Kinh tế Định An;
- + Kho lạnh, kho cấp bảo quản nông sản Trà Điêu với diện tích sử dụng 0,7ha tại xã Ninh Thới, huyện Cầu Kè, tỉnh Trà Vinh.

Đến nay đã có 09 lượt nhà đầu tư quan tâm, khảo sát các lĩnh vực thu hút đầu tư của tỉnh, trong đó có nhà máy sản xuất Hydro xanh (Hydro+ Amoniac), tạo ra triển vọng mới về năng lượng bền vững trên địa bàn tỉnh.

- Chuỗi cung ứng, tiềm năng nguồn hàng

Tỉnh Trà Vinh hiện có 01 Khu kinh tế (KKT) và 03 Khu công nghiệp (KCN), trong đó KKT Định An có diện tích 39.020 ha (giai đoạn 1 là 15.403 ha) và 03 KCN gồm: KCN Long Đức (100 ha), KCN Cầu Quan (giai đoạn 1 là 130,33 ha) và KCN Cổ Chiên (199,98 ha). Hiện nay KCN Long Đức đã vào hoạt động ổn định đóng góp phát triển kinh tế, tăng thu ngân sách. Bên cạnh đó, KKT Định An đóng vai trò quan trọng cùng những dự án trọng điểm của Chính phủ trên địa bàn tỉnh như: Kênh đào Trà Vinh, Trung tâm điện lực Duyên Hải, đây là điều kiện thuận lợi để tỉnh tiếp tục kêu gọi đầu tư các dự án quy mô, trọng điểm vào KKT, KCN trong thời gian tới.

Về nguồn hàng: Ngoài lợi thế về lúa gạo và các sản phẩm từ dừa, Trà Vinh cũng có nguồn hàng trái cây và thủy sản phong phú. Dự báo đến năm 2025, tổng diện tích cây ăn quả đạt 20 nghìn ha, sản lượng 296 nghìn tấn, sản lượng tôm đạt khoảng 85,74 nghìn tấn, sản lượng cá tra khoảng 25 nghìn tấn, sản lượng thịt heo khoảng 60 nghìn tấn, sản lượng thịt bò hơi đạt khoảng 16 nghìn tấn, sản lượng thịt gia cầm hơi xuất chuồng khoảng 21 nghìn tấn và sản lượng trứng các loại khoảng 160 triệu quả/năm.

- Hạn chế, khó khăn, "nút thắt"

Hạ tầng giao thông là một trong những khó khăn lớn của Trà Vinh so với các địa phương trong khu vực. Đường bộ từ Cần Thơ đến Trà Vinh nhỏ và khó khăn; chưa có kết nối đường cao tốc.

Hoạt động logistics hiện gặp nhiều khó khăn về hạ tầng, cầu đường; thiếu các cây cầu bắc qua sông, thời gian đi và chờ phà kéo dài, các cây cầu có hạn chế tải trọng, gây ra khó khăn cho vận chuyển hàng bằng container. Hàng nông sản của các vựa sản xuất nằm sâu bên trong, xa đường chính khiến xe container không thể tiếp cận, do đó phải vận chuyển bằng xe tải nhỏ ra đường lớn để chất lên xe container, làm phát sinh chi phí lớn gần bằng chi phí vận chuyển từ Trà Vinh đến TP. Hồ Chí Minh.

Đại diện các công ty thủy sản cũng cho biết, hoạt động cảng biển vẫn chưa thông suốt, nhiều thời điểm, cảng biển chỉ cho hạ container trong vòng nửa ngày đến một ngày, dẫn đến tình trạng xe hàng bị đồn ú và quá tải.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Trà Vinh còn ít và quy mô nhỏ, chủ yếu thực hiện dịch vụ vận tải. Phần lớn là doanh nghiệp chủ hàng (sản xuất, xuất nhập khẩu) cũng là các doanh nghiệp nhỏ, tiềm lực vốn và nguồn hàng còn hạn chế, thiếu tính kết nối. Do quy mô nhỏ nên họ khó tham gia các hoạt động kết nối giao thương, các chương trình xúc tiến thương mại, thu hút đầu tư, hợp tác kinh doanh.

Doanh nghiệp gặp khó khăn lớn do hiện trên địa bàn tỉnh chưa có các trung tâm kiểm định và giám định xuất khẩu, trung tâm chiếu xạ nên vẫn phải sử dụng dịch vụ của TP. Hồ Chí Minh.

Nhu cầu hệ thống kho lạnh, kho mát lớn phục vụ bảo quản nông, thủy sản - mặt hàng có thể mạnh của Tỉnh, tuy nhiên số lượng kho hiện có chưa đáp ứng được nhu cầu.

- Giải pháp và đề xuất, khuyến nghị

Tỉnh Trà Vinh cần đánh giá đúng được vai trò của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của kinh tế địa phương trong tương lai, đồng thời dự báo xu hướng nguồn hàng, thị trường cũng như ứng dụng các công nghệ để tạo sự đột phá cho các doanh nghiệp và hoạt động logistics trên địa bàn.

Trong thời gian tới, cần tập trung huy động các nguồn lực, kêu gọi đầu tư, hoàn thiện các hạng mục hạ tầng quan trọng Khu kinh tế Định An, phát triển các KCN trong KKT như: KCN Đôm Xuân - Đôm Châu; KCN Định An và các phân khu chức năng trong Khu kinh tế như: Khu ngoại quan; khu phi thuế

quan; hệ thống phân phối hàng hóa...; đầu tư một số hạng mục Khu dịch vụ - công nghiệp Ngũ Lạc để thu hút đầu tư; phát triển dịch vụ logistics trên cơ sở phát triển cảng biển và Khu kinh tế Định An.

Hiện nay, số lượng doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tại Trà Vinh hầu như rất ít, làm giảm khả năng lựa chọn dịch vụ của các doanh nghiệp chủ hàng. Điều này khiến cho các chủ hàng tại Trà Vinh bị mất lợi thế cạnh tranh về logistics trước các đối thủ của mình. Tỉnh cần có nhiều hơn các chương trình, hoạt động xúc tiến, kết nối giữa doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp dịch vụ logistics.

6.3.2.3. Tỉnh Sóc Trăng

- Đặc điểm địa lý, tự nhiên, hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

Sóc Trăng nằm trong vùng hạ lưu sông Hậu, trên trục lộ giao thông thủy bộ nối liền TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh miền Tây Nam bộ. Sóc Trăng cách TP. Hồ Chí Minh khoảng 231 km, cách Cần Thơ 62 km. Có bờ biển dài 72 km với 02 cửa sông lớn là sông Hậu (đoạn theo 02 con sông lớn Trần Đề, Định An) và sông Mỹ Thanh đổ ra biển Đông.

Trong những năm qua, Tỉnh đã đầu tư cải tạo mặt đường quốc lộ Quản lộ - Phụng Hiệp, thi công mở rộng Quốc lộ 1 (đoạn từ thị xã Ngã Bảy, tỉnh Hậu Giang đến huyện Châu Thành, tỉnh Sóc Trăng) với quy mô 4 làn xe cơ giới và 2 làn hỗn hợp, nạo vét tuyến đường thủy nội địa Đại Ngãi - Cà Mau, nạo vét đảm bảo giao thông trên tuyến kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp. Những nỗ lực nâng cấp hệ thống đường bộ và đường thủy nhằm hình thành mạng lưới giao thông liên hoàn, tạo sự liên kết vùng, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của Tỉnh và của vùng ĐBSCL.

- Dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics còn nhiều hạn chế, chủ yếu là vận tải, kho bãi, nhưng kho hàng chủ yếu nằm trong khu dân cư, chưa được thiết kế đúng chuẩn.

Nhìn chung, tình hình phát triển doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng gặp nhiều khó khăn trong năm 2023, do biến động của nền kinh tế thế giới, doanh nghiệp gặp khó khăn do chi phí đầu vào tăng cao, thị trường sụt giảm nghiêm trọng; nhiều doanh nghiệp phải cắt giảm sản xuất, giảm lao động.

Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics của tỉnh chỉ khoảng hơn 30 doanh nghiệp, thấp nhất trong số 13 tỉnh ĐBSCL.

- Định hướng, chính sách, quy định, thủ tục

UBND tỉnh Sóc Trăng đã ban hành Kế hoạch số 146/KH-UBND ngày 29/12/2017 về phát triển dịch vụ logistics tỉnh Sóc Trăng đến năm 2025. Tuy nhiên, việc triển khai Kế hoạch còn gặp nhiều khó khăn.

Để tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp tham gia phát triển dịch vụ logistics, Tỉnh đã chỉ đạo lồng ghép vào các Chương trình trọng tâm nhằm từng bước phát triển hạ tầng logistics, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, thu hút đầu tư phù hợp với tiềm năng và lợi thế của Tỉnh.

UBND Tỉnh cũng đã ban hành Kế hoạch số 138/KH-UBND ngày 11/10/2019 để triển khai thực hiện Đề án xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải, tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp; Chương trình hành động số 03/Ctr-UBND ngày 26/7/2020 về việc thực hiện Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng.

Sóc Trăng thúc đẩy chuyển đổi số đến cấp cơ sở

Sau 02 năm thực hiện Nghị quyết số 07-NQ/TU ngày 27/10/2021 của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh khóa XIV về Chuyển đổi số tỉnh Sóc Trăng đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, Sóc Trăng đã có những bước tiến nhất định. Tháng 8/2022, tỉnh Sóc Trăng chính thức đưa vào vận hành sàn thương mại điện tử của Tỉnh với tên miền là "socstrangtrade.vn". Sau thời gian ngắn vận hành, sàn thương mại điện tử đã mang đến những chuyển biến tích cực trong hoạt động sản xuất, kinh doanh của nhiều cơ sở, công ty, doanh nghiệp khi doanh thu bán hàng thông qua nền tảng số đã có sự cải thiện đáng kể. Ngoài ra, để triển khai chuyển đổi số sâu sát đến cấp cơ sở, UBND Tỉnh Sóc Trăng cũng đã ban hành Kế hoạch số 101/KH-UBND ngày 17/7/2022 về việc thí điểm triển khai Tổ Công nghệ số cộng đồng tại các huyện, thị xã, thành phố trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng.

- Chuỗi cung ứng (nguồn hàng, tương tác về logistics giữa các tác nhân trong chuỗi cung ứng)

Về nguồn hàng: Hàng năm, nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên địa bàn Tỉnh vào khoảng 4.493 nghìn tấn, tuy nhiên phần lớn hàng hóa xuất khẩu. Sóc Trăng có nguồn hải sản đáng kể bao gồm cá đáy, cá nõi và tôm.

Sóc Trăng có nhiều thuận lợi trong phát triển kinh tế biển tổng hợp, thuỷ hải sản, nông - lâm nghiệp biển, công nghiệp hướng biển, thương cảng, cảng cá, dịch vụ cảng biển, xuất nhập khẩu, du lịch và vận tải biển.

Theo số liệu thống kê của Tỉnh Sóc Trăng, cơ cấu kinh tế của Tỉnh có sự chuyển dịch theo hướng tỷ trọng ngành nông lâm nghiệp thủy sản giảm, tỷ trọng khu vực công nghiệp và xây dựng, dịch vụ và thuế sản phẩm trù trợ cấp sản phẩm tăng.

- Hạn chế, khó khăn cần tháo gỡ

Có thể thấy đầu tư phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng còn nhiều khó khăn: Các tuyến quốc lộ qua địa bàn chưa đáp ứng được yêu cầu, nhiều cầu trên các tuyến đường tỉnh xuống cấp, tải trọng khai thác thấp, chưa đồng bộ; trong khi đó việc kêu gọi đầu tư xã hội hóa hệ thống hạ tầng logistics (kho, bến, bãi...) còn khó khăn.

Số lượng và tiềm lực của các doanh nghiệp dịch vụ logistics vẫn còn rất hạn chế và chủ yếu là các công ty vận tải hàng hóa.

Sóc Trăng nổi tiếng về sản xuất gạo và các nông sản có thể mạnh xuất khẩu của Việt Nam, tuy nhiên, logistics cho nông sản còn nhiều bất cập, năng lực đáp ứng dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp nói chung và gạo nói riêng trên địa bàn Tỉnh còn hạn chế. Kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo cho thấy, các doanh nghiệp của Sóc Trăng hiện vẫn phải vận chuyển thủy sản bằng xe container, lúa gạo bằng xà lan và xe tải lên TP Hồ Chí Minh để xuất khẩu, dẫn đến tăng chi phí và thời gian. Nhân sự logistics trong các doanh nghiệp cũng còn thiếu và chưa thực sự đáp ứng được yêu cầu, đặc biệt trong những thời điểm thị trường trong nước và quốc tế biến động mạnh.

- Giải pháp và đề xuất, khuyến nghị

Các Sở, ban, ngành của Tỉnh cần tích cực phối hợp trong việc thực hiện được 3 mục tiêu quan trọng là: Thúc đẩy đào tạo nguồn nhân lực logistics (trước tiên là nhóm cán bộ, công chức, tiếp theo là các doanh nghiệp); Tập trung phát triển hạ tầng logistics và Kêu gọi đầu tư các trung tâm logistics cấp tỉnh (gồm trung tâm logistics tại cảng Trần Đề và tại TP. Sóc Trăng).

Sóc Trăng có những tiềm năng đáng lưu ý cho phân khúc dịch vụ “logistics dự án” trong thời gian tới. Ví dụ: một số dự án lớn có triển vọng cho phát triển logistics dự án như: (1) Dự án thành phần 4 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (giai đoạn 1) - là dự án trọng điểm của Trung ương thực hiện có tổng mức đầu tư là 11.961 tỷ đồng. (2) Dự án Tuyến đường trực phát triển kinh tế Đông - Tây, tỉnh Sóc Trăng (2021 - 2025). Các dự án thuộc ngành công nghiệp; dự án nhiệt điện và dự án điện gió khởi công năm 2018, 2019, 2020, 2021 đang được tiếp tục thực hiện.

Tỉnh cũng cần có những chính sách cụ thể để hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh phát triển, mở rộng; hình thành thêm các doanh nghiệp mới ở đa dạng các loại hình dịch vụ logistics.

6.3.2.4. Tỉnh Bạc Liêu

- Đặc điểm địa lý, tự nhiên, hạ tầng logistics

Bạc Liêu nằm ở vị trí trung chuyển trên tuyến đường giao thông huyết mạch quan trọng của cả nước (Quốc lộ 1), cách TP. Cần Thơ khoảng 110 km và TP. Hồ Chí Minh khoảng 280 km về phía Bắc; hiện nay còn có các tuyến đường mới như Nam Sông Hậu, Ngã Bảy (tỉnh Hậu Giang) đến TP. Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp) đi qua địa phận tỉnh Bạc Liêu. Đây là điều kiện thuận lợi cho Bạc Liêu trong sự giao lưu, phát triển kinh tế - xã hội.

Định hướng đến năm 2030, Bạc Liêu sẽ trở thành một trung tâm đô thị - công nghiệp, thương mại dịch vụ và nông nghiệp hiện đại, phát triển cân bằng và bền vững, đóng vai trò động lực thúc đẩy phát triển kinh tế của tiểu vùng phía Nam, trực Hành lang kinh tế biển Đông và biển Tây của vùng ĐBSCL.

Hạn chế lớn về hạ tầng logistics của Bạc Liêu là tỉnh “chưa có đường sắt”, “chưa có cảng biển”, “chưa có cao tốc”, “không có sân bay”.

Lợi thế đáng chú ý nhất về hạ tầng logistics của Bạc Liêu chính là tiềm năng của hệ thống giao thông đường thủy. Hệ thống giao thông thủy của tỉnh hiện nay gồm 23 tuyến kênh với tổng chiều dài 623 km, liên kết với nhau bằng các tuyến sông, kênh trực dọc - ngang, đảm bảo ghe tàu trên dưới 500 tấn có thể đi lại thuận tiện. Riêng tuyến kênh Gành Hào - Hộ Phòng có thể cho tàu thuyền 1.000 tấn đi lại. Các trực đường thủy quốc gia quan trọng trên địa bàn tỉnh như tuyến kênh xáng Bạc Liêu - Cà Mau, tuyến kênh Quản lộ - Phụng Hiệp, sông Gành Hào, kênh Gành Hào - Hộ Phòng và các tuyến kênh trực ngang xương cá của địa phương như: Giá Rai - Phó Sinh, Hộ Phòng - Chủ Chí, Cầu Sập - Ngan Dừa... góp phần quan trọng cho Bạc Liêu lưu thông vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội tỉnh, đến các tỉnh trong khu vực ĐBSCL và TP. Hồ Chí Minh.

Đặc biệt, về đường biển có 4 kênh cấp III và sông Gành Hào cấp II thông ra biển với chiều dài bờ biển 56 km. Có 1 cảng biển (nhóm V) là cảng tổng hợp với quy mô cho tàu 5.000 tấn cập bến, được quy hoạch tại Gành Hào (Cảng biển Gành Hào). Hiện nay, Bạc Liêu đang đẩy mạnh kêu gọi đầu tư xây dựng cảng này để sớm đưa vào khai thác, kịp thời phục vụ nhu cầu trung chuyển hàng hóa của tỉnh và các tỉnh lân cận.

Thực hiện Quyết định số 1829/QĐ-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; theo đó, hệ thống cảng thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Bạc Liêu được quy hoạch bao gồm:

* Cụm cảng khách Sóc Trăng - Bạc Liêu: Nằm trên sông Cổ Cò, kênh Phú Hữu Bãi Xàu, kênh Vàm Léo, Bạc Liêu - Cà Mau. Quy hoạch đến năm 2030 có diện tích 7,5 ha, tiếp nhận cỡ tàu 100 ghế với công suất 1.500 hành khách/năm.

* Cụm cảng hàng hóa Bạc Liêu: Nằm trên kênh Vàm Léo, Bạc Liêu - Cà Mau, Hộ Phòng - Gành Hào có diện tích 21 ha, tiếp nhận cỡ tàu 1.000 tấn với công suất 3.000 tấn/năm. Bao gồm 2 khu cảng sau:

- + Cảng Hộ Phòng (gồm Cảng Tân Tân Phát): Trên kênh Bạc Liêu - Cà Mau tại TX. Giá Rai, quy hoạch đến năm 2030 có công suất là 800.000 tấn/năm.
- + Cảng Bạc Liêu: Nằm trên kênh Bạc Liêu - Cà Mau tại phường 5, TP. Bạc Liêu. Đây là cảng kết hợp với chợ nông sản, quy hoạch đến năm 2030 có công suất 500.000 tấn/năm.

- Dịch vụ và doanh nghiệp dịch vụ logistics

Các doanh nghiệp hoạt động dịch vụ logistics hầu như chưa phát triển tại tỉnh Bạc Liêu, dịch vụ logistics chủ yếu được cung cấp bởi các doanh nghiệp từ các địa phương khác.

Toàn tỉnh hiện mới chỉ có trên 50 doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa, chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ và vừa, nguồn hàng chưa đủ lớn cũng khiến việc thu hút đầu tư vào lĩnh vực logistics của Tỉnh

gặp nhiều khó khăn. Theo các doanh nghiệp, do hạn chế về logistics nên các doanh nghiệp phải đưa hàng hóa về TP. Hồ Chí Minh để xuất khẩu, dẫn đến chi phí logistics cao, giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa và doanh nghiệp của Bạc Liêu.

- Chuỗi cung ứng, nguồn hàng, liên kết giữa tác nhân trong chuỗi cung ứng

Nguồn hàng phong phú nhất tại tỉnh Bạc Liêu là thủy sản. Tổng sản lượng khai thác, đánh bắt, nuôi trồng thủy sản đạt 37.850 tấn trong năm 2022.

Trong năm 2023, khi tình hình dịch bệnh được khống chế, Tỉnh đã từng bước phát huy thế mạnh nuôi trồng, khai thác thủy sản. Đặc biệt, đối với mô hình nuôi tôm ứng dụng công nghệ cao được tăng cường đầu tư, hiện tại có 139 khu nuôi, trong đó có 9 công ty, 2 hợp tác xã và 130 hộ dân đang thực hiện mô hình nuôi tôm thẻ chân trắng ứng dụng công nghệ cao trên tổng diện tích 872 ha, với năng suất bình quân đạt trên 21 tấn/ha.

Lĩnh vực chế biến thủy sản có khoảng 70 doanh nghiệp hoạt động chế biến thủy sản, tổng công suất thiết kế khoảng 280.000 tấn/năm; trong đó có trên 40 doanh nghiệp chế biến thủy sản xuất khẩu (tôm đông lạnh); tổng công suất thiết kế khoảng 190.000 tấn/năm.

Về gạo, lĩnh vực xay xát chế biến gạo xuất khẩu có 02 doanh nghiệp, công suất thiết kế khoảng 370.000 tấn/năm.

Lĩnh vực chế biến muối có 02 doanh nghiệp, tổng công suất thiết kế khoảng 29.500 tấn/năm.

Ngoài ra, tại Bạc Liêu còn có 02 doanh nghiệp may mặc, 01 doanh nghiệp nhựa dân dụng.

Hàng nông, thủy sản của Tỉnh hiện chủ yếu xuất khẩu sang Trung Quốc; đồng thời đang tìm kiếm cơ hội mở rộng sang các thị trường Hoa Kỳ, châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc và các nước Trung Đông.

- Hạn chế, khó khăn cần tháo gỡ

Nhìn chung, điều kiện hạ tầng giao thông, kinh tế của tỉnh Bạc Liêu không thuận lợi, hệ thống giao thông chưa đủ điều kiện vận chuyển các thiết bị siêu trường, siêu trọng để xây dựng các dự án trọng điểm của Tỉnh, cơ sở hạ tầng logistics còn yếu, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển.

Các tuyến sông, kênh trên địa bàn tỉnh bị bồi lắng nhanh, chưa bố trí kinh phí kịp thời để nạo vét luồng theo quy định. Bên cạnh đó, các tuyến kênh trực ngang nối kênh Bạc Liêu - Cà Mau với kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp có đặc điểm chung là bị chặn bởi các cống ngăn mặn nên làm ảnh hưởng đến giao thông đường thủy khi vận chuyển hàng hóa từ vùng phía Nam Quốc lộ 1A đến vùng phía Bắc Quốc lộ 1A và ngược lại. Một số tuyến vận tải thủy chính của Tỉnh có cầu lớn bắc ngang qua các tuyến kênh chưa đảm bảo yêu cầu thông thuyền theo quy định như: cầu Kim Sơn, cầu Phước Long, các cầu treo dân sinh... và hiện nay do yêu cầu phục vụ sản xuất nông nghiệp phải đầu tư thêm cống, âu thuyền nên cũng làm ảnh hưởng đến việc lưu thông vận chuyển hàng hóa.

Về kho lạnh, hiện chưa có kho dịch vụ đủ lớn, chỉ là các kho nhỏ tại các doanh nghiệp, nhà máy, phục vụ việc lưu kho hàng của chính nhà máy đó. Hàng hóa phải đưa về các kho hàng tại TP. Hồ Chí Minh trong khi chờ xuất khẩu hoặc phân phối đến các địa phương khác.

- Giải pháp và đề xuất, khuyến nghị

Đầu tư hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics đến năm 2025, nhằm chủ động tham gia vào chuỗi liên kết vùng kinh tế trung tâm DBSCL trong thời gian tới, cụ thể là với Trung tâm logistics hạng II của vùng. Kết nối với các tuyến cao tốc, quốc lộ, rút ngắn khoảng cách, thời gian lưu thông, đảm bảo cho việc kết nối các địa phương và liên kết vùng.

Tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa đến Cảng Trần Đề trong tương lai và tăng năng lực vận tải trên các tuyến quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh, rút ngắn được thời gian lưu thông, vận chuyển hàng hóa trên các tuyến quốc lộ này.

Đầu tư nạo vét các tuyến vận tải thủy nội địa trên địa bàn tỉnh (kênh 30/4, kênh Xóm Lung - Cái Cùng, kênh Hộ Phòng - Gành Hào...) để kết nối với tuyến hành lang vận tải thủy ven biển. Đồng thời, tích cực mời gọi đầu tư Cảng biển Gành Hào, các bến thủy nội địa và kho hàng theo quy hoạch dọc theo kênh Bạc Liêu - Cà Mau để thu gom, tiếp nhận hàng hóa, trung chuyển theo tuyến hành lang vận tải thủy ven biển đến Cảng Trần Đề và ngược lại.





CHƯƠNG VII:

CHUYỂN ĐỔI SỐ

TRONG LOGISTICS



7.1. Khái quát về chuyển đổi số trong logistics

7.1.1. Khái niệm và tầm quan trọng của chuyển đổi số trong logistics

7.1.1.1. Khái niệm về chuyển đổi số

Khái niệm “chuyển đổi số” được tiếp cận theo nhiều góc nhìn khác nhau. Theo Gartner “Chuyển đổi số là việc sử dụng công nghệ số để thay đổi mô hình kinh doanh nhằm tạo ra những cơ hội, doanh thu và giá trị mới”. Để có thể được xem là khái niệm chuyển đổi số được sử dụng phổ biến nhất hiện nay. Khái niệm này nhấn mạnh vào việc chuyển đổi số không chỉ là việc sử dụng công nghệ số, mà còn là việc sử dụng công nghệ số để tạo ra giá trị mới cho tổ chức.

Đối với lĩnh vực logistics, chuyển đổi số trong logistics là việc sử dụng công nghệ số để thay đổi các quy trình, mô hình và hoạt động logistics nhằm nâng cao hiệu quả, tính linh hoạt và khả năng ứng phó của chuỗi cung ứng. Chuyển đổi số trong logistics có thể được thực hiện ở nhiều cấp độ khác nhau, từ việc triển khai các giải pháp công nghệ đơn lẻ hoặc giải pháp toàn diện cho đến việc xây dựng các mô hình logistics hoàn toàn mới dựa trên công nghệ số nhằm tạo ra những giá trị mới, cơ hội mới và nguồn doanh thu mới.

7.1.1.2. Tầm quan trọng của chuyển đổi số trong logistics

❖ Góc độ vĩ mô

Logistics được coi là xương sống của chuỗi cung ứng, do đó yêu cầu về chuyển đổi số trong ngành logistics cũng không nằm ngoài xu thế chung của toàn bộ nền kinh tế. Tại Việt Nam, vai trò chuyển đổi số trong hoạt động logistics ngày càng được Chính phủ quan tâm. Theo hoạch định tại “Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, logistics là một trong tám ngành cần được ưu tiên chuyển đổi số trước. Quyết định số 200/QĐ-TTg và 221/QĐ-TTg 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 với tầm nhìn đến năm 2045 cũng đã đặt nhiệm vụ “nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, đẩy mạnh chuyển đổi số trong dịch vụ logistics” như một trong những nhiệm vụ then chốt để phát triển ngành logistics Việt Nam.

Tiếp cận ở góc độ vĩ mô, chuyển đổi số trong logistics có thể mang lại nhiều ích lợi cho nền kinh tế Việt Nam:

Thứ nhất, chuyển đổi số trong logistics góp phần tối ưu hiệu quả của các hoạt động logistics, từ đó góp phần giảm chi phí logistics nói chung cho toàn bộ nền kinh tế. Đây là mục tiêu trọng yếu của bất cứ quốc gia nào, đặc biệt với Việt Nam khi mà chi phí logistics vẫn chiếm tỷ trọng cao so với các nước phát triển như Singapore, Thái Lan.

Thứ hai, chuyển đổi số trong logistics giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, gia tăng trải nghiệm khách hàng, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh cũng như vai trò của các sản phẩm, dịch vụ của Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Thứ ba, ở góc độ quản lý nhà nước, khi các dữ liệu của ngành logistics được tập hợp đầy đủ và cập nhật theo thời gian thực ở những cấp độ cao của thước đo trưởng thành số, các quyết sách về quy hoạch, cơ chế, chính sách sẽ có thêm nhiều căn cứ định lượng hợp lý và xác đáng hơn.

❖ Góc độ vi mô

Tiếp cận ở góc độ vi mô với từng doanh nghiệp, chuyển đổi số trong logistics có vai trò quan trọng với cả doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cũng như doanh nghiệp có nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics.

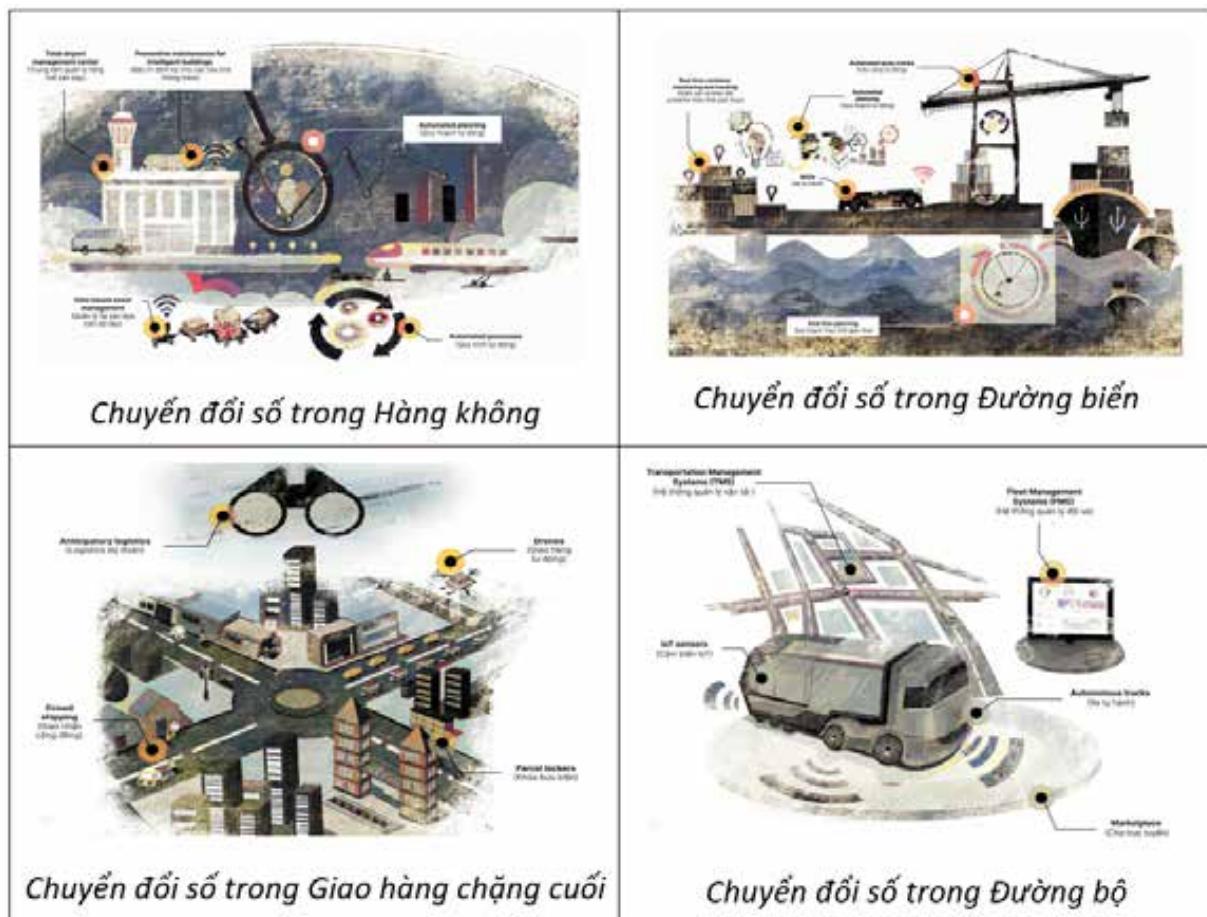
Thứ nhất, chuyển đổi số giúp doanh nghiệp cải thiện trải nghiệm khách hàng, đặc biệt ở góc độ minh bạch thông tin, truy vết và kiểm soát chứng từ. Do đặc thù ngành logistics là cung cấp dịch vụ tác động đến hàng hóa của các bên khác nên nhu cầu về việc kiểm tra tình trạng hàng hóa theo thời gian thực luôn là nhu cầu then chốt. Các giải pháp công nghệ bao gồm phần cứng và các phần mềm nghiệp vụ có thể hỗ trợ các doanh nghiệp giải quyết bài toán này, từ đó nâng cao trải nghiệm của khách hàng, tạo cơ hội tăng trưởng về doanh thu.

Thứ hai, chuyển đổi số giúp doanh nghiệp có cơ hội tối ưu hiệu suất, hướng đến tăng hiệu quả kinh doanh. Bản chất các dịch vụ logistics là sự kết nối nhiều nguồn lực tại nhiều địa điểm khác nhau để có thể lưu trữ và đưa được hàng hóa đến điểm cần giao. Các ứng dụng công nghệ sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc thể hiện tổng thể bức tranh về nhu cầu và nguồn lực hiện có, từ đó người điều hành có thể lập các kế hoạch tối ưu nguồn lực thay vì thực hiện phân tán khi chưa có ứng dụng công nghệ hỗ trợ.

Thứ ba, chuyển đổi số giúp tăng cường liên kết giữa các bộ phận trong tổ chức, các phòng ban có các công việc, mục tiêu liên quan tới nhau và họ có thể dễ dàng nắm bắt được nhờ thông tin trên hệ thống. Điều này sẽ giúp tăng tính minh bạch trong tổ chức và tối ưu hiệu suất làm việc của tất cả các thành viên trong tổ chức.

Thứ tư, chuyển đổi số trong logistics còn đem đến lợi ích về phát triển bền vững, bảo vệ môi trường, cụ thể là giảm thiểu phát thải carbon nhờ việc tối ưu lộ trình vận chuyển cũng như quản trị tốt việc giao hàng dựa trên các ứng dụng về trí tuệ nhân tạo. Lợi ích này không chỉ mang lại giá trị cho từng doanh nghiệp dưới góc độ kinh tế và chất lượng dịch vụ mà còn tác động chung đến toàn ngành logistics cũng như nền kinh tế.

Hình 7.1: Minh họa một số công nghệ được ứng dụng cho chuyển đổi số trong logistics



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 tổng hợp

7.1.2. Thước đo mức độ trưởng thành số và lộ trình chuyển đổi số

7.1.2.1. Thước đo mức độ trưởng thành số

Mức độ trưởng thành số được hiểu như là một thước đo để đánh giá tính sẵn sàng và khả năng có thể thay đổi và áp dụng các công nghệ tiên tiến của một tổ chức. Việc xác định mức độ trưởng thành số của doanh nghiệp là rất quan trọng để doanh nghiệp có thể đưa ra các chính sách, chiến lược phù hợp nhằm đạt được mục tiêu khi thực hiện chuyển đổi số.

Có nhiều tiêu chí khác nhau để đánh giá mức độ trưởng thành số của một doanh nghiệp. Căn cứ vào Đề án xác định chỉ số đánh giá mức độ chuyển đổi số doanh nghiệp và hỗ trợ thúc đẩy doanh nghiệp chuyển đổi số²⁰, các tiêu chí này được cấu trúc theo 06 trụ cột như Hình 7.2.

²⁰ Ban hành theo Quyết định số 1970/QĐ-BTTTT ngày 13/12/2021 của Bộ Thông tin và Truyền thông.

Hình 7.2: Cấu trúc chỉ số đánh giá mức độ chuyển đổi số doanh nghiệp lớn

Nguồn: Bộ Thông tin và Truyền thông, TMForum

Mức độ chuyển đổi số tổng thể của doanh nghiệp sẽ được xác định căn cứ trên tổng hợp điểm đánh giá của các trụ cột và mức độ chuyển đổi số của từng trụ cột đối với từng nhóm doanh nghiệp. Để đảm bảo tính toàn diện, khách quan, việc đánh giá mức độ chuyển đổi số của doanh nghiệp sẽ bao gồm các hình thức: do doanh nghiệp tự đánh giá; do tổ chức hoặc chuyên gia tư vấn thuộc Mạng lưới tư vấn viên hỗ trợ doanh nghiệp chuyển đổi số được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền công nhận đánh giá; Bộ Thông tin và Truyền thông xác thực các bên thực hiện đánh giá trên hệ thống.

Mức độ trưởng thành số của doanh nghiệp được chia thành 05 cấp độ, cụ thể như sau:

Mức 1 - Khởi động: Doanh nghiệp đã có một số hoạt động ở mức độ khởi động việc chuyển đổi số của doanh nghiệp.

Mức 2 - Bắt đầu: Doanh nghiệp đã nhận thức được sự quan trọng của chuyển đổi số theo các trụ cột và bắt đầu có các hoạt động chuyển đổi số trong từng trụ cột. Chuyển đổi số bắt đầu đem lại lợi ích trong hoạt động của doanh nghiệp cũng như trải nghiệm của khách hàng.

Mức 3 - Hình thành: Việc chuyển đổi số của doanh nghiệp đã cơ bản được hình thành theo các trụ cột ở các bộ phận, đem lại lợi ích và hiệu quả thiết thực cho các hoạt động của doanh nghiệp cũng như trải nghiệm của khách hàng. Doanh nghiệp đạt chuyển đổi số mức 3 là bắt đầu hình thành doanh nghiệp số.

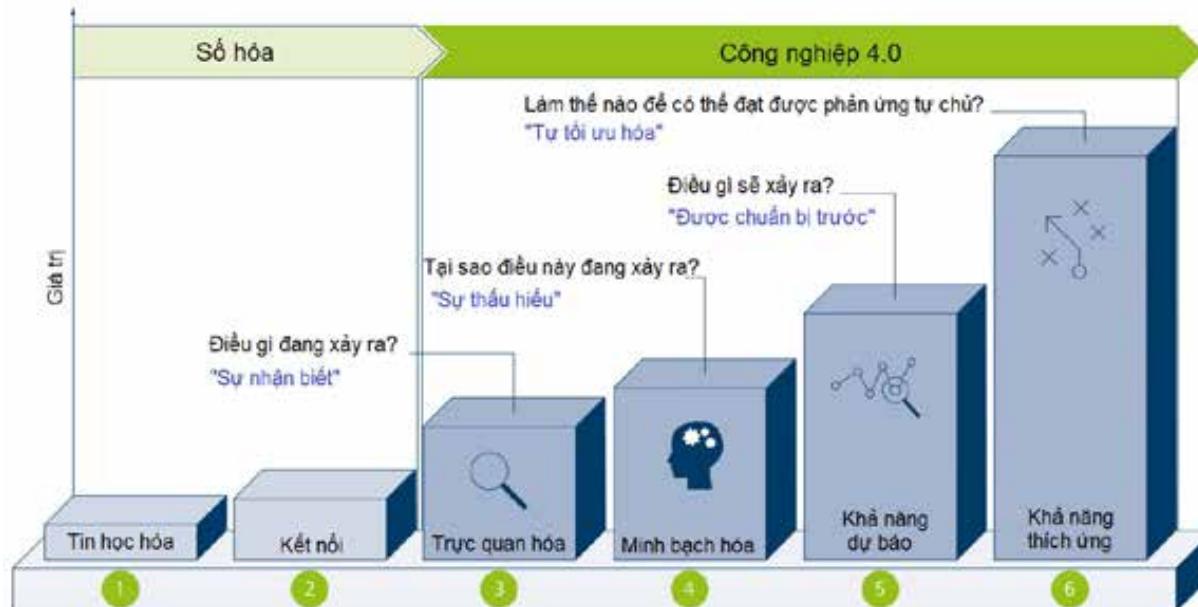
Mức 4 - Nâng cao: Chuyển đổi số của doanh nghiệp được nâng cao một bước. Nền tảng số, công nghệ số, dữ liệu số giúp tối ưu nhiều hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp và trải nghiệm khách hàng. Doanh nghiệp đạt chuyển đổi số mức 4 cơ bản trở thành doanh nghiệp số với một số mô thức kinh doanh chính dựa trên nền tảng số và dữ liệu số.

Mức 5 - Dẫn dắt: Chuyển đổi số doanh nghiệp đạt mức độ tiệm cận hoàn thiện, doanh nghiệp thực sự trở thành doanh nghiệp số với hầu hết phương thức kinh doanh, mô hình kinh doanh chủ yếu dựa trên và được dẫn dắt bởi nền tảng số và dữ liệu số. Doanh nghiệp có khả năng dẫn dắt chuyển đổi số, tạo lập hệ sinh thái doanh nghiệp số vạn vật.

7.1.2.2. Lộ trình chuyển đổi số

Quá trình chuyển đổi số thường là một quá trình kéo dài, có thể qua vài năm và các tổ chức thực hiện chuyển đổi số sẽ phải qua một lộ trình gồm nhiều bước khác nhau. Trường Đại học RWTH Aachen của Đức đã phát triển một lộ trình để một tổ chức tiến đến chuyển đổi số toàn diện bao gồm sáu giai đoạn phát triển. Mỗi giai đoạn dựa trên giai đoạn trước và mô tả các khả năng cần thiết để đạt được nó và những lợi ích mang lại cho tổ chức. Đây là phương pháp tiếp cận về lộ trình chuyển đổi số theo giá trị mang lại của từng bước và vì vậy, dễ dàng cho các doanh nghiệp chia nhỏ mục tiêu mình cần đạt được cho toàn bộ lộ trình.

Hình 7.3: Các cấp độ trong lộ trình phát triển Công nghiệp 4.0



Nguồn: FIR e. V. tại trường Đại học RWTH Aachen (được Việt hóa bởi Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023)

Theo lý thuyết của trường Đại học RWTH Aachen của Đức, sáu cấp độ trên lộ trình chuyển đổi số bao gồm:

Cấp độ 1 - Tin học hóa: Giai đoạn đầu tiên trong lộ trình phát triển là tin học hóa, vì đây là nền tảng cho số hóa. Ở giai đoạn này, các CNTT khác nhau được sử dụng riêng biệt trong doanh nghiệp. Tin học hóa đã được phát triển ở hầu hết các doanh nghiệp và chủ yếu được sử dụng để thực hiện các tác vụ lặp đi lặp lại hiệu quả hơn. Tin học hóa mang lại những lợi ích quan trọng, chẳng hạn như cho phép sản xuất giá rẻ hơn với tiêu chuẩn và độ chính xác cao hơn, nếu không có nó, nhiều sản phẩm hiện đại sẽ không thể được sản xuất.

Cấp độ 2 - Kết nối: Trong giai đoạn kết nối, việc triển khai CNTT riêng lẻ được thay thế bằng các thành phần được kết nối với nhau. Các chương trình phần mềm kinh doanh được sử dụng rộng rãi đều được kết nối với nhau và phản ánh các quy trình kinh doanh của doanh nghiệp.

Cấp độ 3 - Trực quan hóa: Trong giai đoạn này, mục tiêu cần hướng tới là ghi nhận toàn bộ quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp từ đầu đến cuối với số lượng lớn các điểm dữ liệu, từ đó giúp hiển thị các sự kiện và trạng thái của hoạt động theo thời gian thực.

Cấp độ 4 - Minh bạch hóa: Tại giai đoạn này, sau khi đã có đầy đủ dữ liệu ở giai đoạn 3, doanh nghiệp cần hiểu lý do tại sao điều gì đó đang xảy ra và sử dụng sự hiểu biết này để tạo ra kiến thức bằng cách phân tích nguyên nhân gốc rễ. Việc liên kết và tổng hợp dữ liệu để tạo thông tin và ngữ cảnh tương ứng sẽ giúp cung cấp kiến thức về quy trình cần thiết để hỗ trợ ra quyết định phức tạp và nhanh chóng. Các công nghệ mới hỗ trợ phân tích lượng lớn dữ liệu có thể cực kỳ hữu ích trong trường hợp này. "Big data" là một từ thuật ngữ thường được nhắc đến trong bối cảnh này. Nó được sử dụng để mô tả dữ liệu lớn mà không thể được xử lý và phân tích bằng các quy trình phân tích kinh doanh thông thường.

Cấp độ 5 - Khả năng dự báo: Trên cơ sở giai đoạn minh bạch, giai đoạn phát triển tiếp theo là khả năng dự báo. Khi đạt được giai đoạn này, doanh nghiệp có thể mô phỏng các kịch bản tương lai khác nhau và xác định các kịch bản có khả năng xảy ra nhất. Khả năng dự báo của một doanh nghiệp phụ thuộc rất nhiều vào nền tảng mà họ đã thực hiện trước đó.

Cấp độ 6 - Khả năng thích ứng: Khả năng thích ứng liên tục cho phép một doanh nghiệp ủy quyền một số quyết định cho các hệ thống CNTT để có thể thích ứng với môi trường kinh doanh thay đổi càng nhanh càng tốt. Ở giai đoạn này, khả năng thích ứng đạt được khi một doanh nghiệp có thể sử dụng dữ liệu để đưa ra các quyết định có kết quả tốt nhất trong thời gian ngắn nhất và tự động thực hiện các biện pháp tương ứng, tức là không cần sự trợ giúp của con người.

7.1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến chuyển đổi số trong logistics

Việc triển khai chuyển đổi số là một quá trình phức tạp kèm theo nhiều rào cản có thể hạn chế thành công của nó. Nhiều doanh nghiệp vẫn gặp khó khăn trong việc nhận ra tiềm năng của chuyển đổi số, các rào cản có thể cản trở hoặc ngăn chặn việc thực hiện thành công chuyển đổi số. Vì vậy, doanh nghiệp cũng cần nhận ra các yếu tố thúc đẩy sự thành công chuyển đổi số nói chung và trong logistics nói riêng.

Yếu tố lãnh đạo: Ý chí và nhận thức về chuyển đổi số của lãnh đạo là yếu tố quan trọng quyết định thành công của quá trình chuyển đổi số tại bất cứ một doanh nghiệp nào. Các nhà lãnh đạo phải tin tưởng vào giá trị và lợi ích của các công nghệ mới và hỗ trợ việc triển khai chúng trong hoạt động của tổ chức, cung cấp các nguồn lực cần thiết cho việc triển khai và đôi khi cần phải tự mình đóng vai trò dẫn dắt quá trình triển khai với những hành trình chuyển đổi số nhiều khăn, thách thức.

Yếu tố con người: Thực tế cho thấy con người vừa là thách thức lớn nhất vừa là yếu tố chính tác động đến thành công của chuyển đổi số. Đặc biệt với ngành logistics, nguồn nhân lực vừa bao gồm nhiều cấp độ nhận thức khác nhau vừa hoạt động trên nhiều khu vực địa lý khiến cho việc thay đổi tư duy và trang bị kỹ năng chuyển đổi số trở nên khó khăn hơn rất nhiều.

Chuẩn hóa quy trình và tích hợp dữ liệu: Yêu cầu tiên quyết của việc ứng dụng các phần mềm là phải chuẩn hóa quy trình và dữ liệu đầu vào. Tuy nhiên, từ góc độ tổ chức, hệ thống logistics phức tạp với nhiều quy trình đa dạng và các nguồn dữ liệu theo nhiều chuẩn khác nhau tạo thành rào cản lớn nhất đối với chuyển đổi số thành công tại doanh nghiệp dịch vụ logistics.

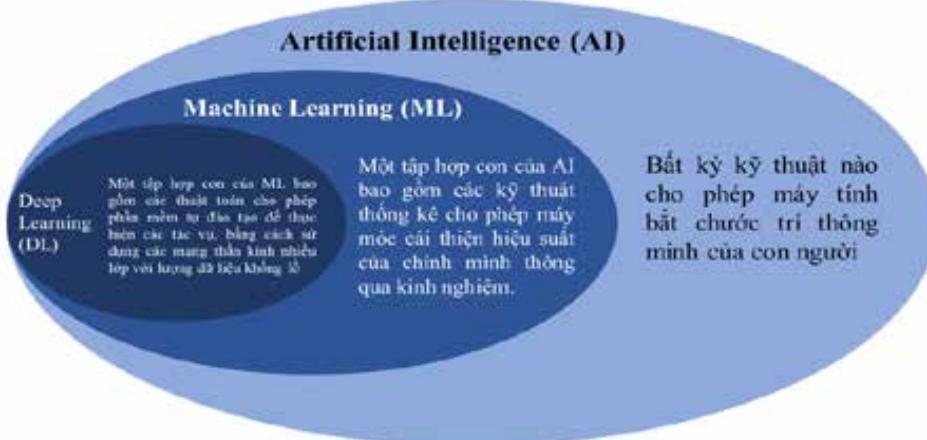
Yếu tố bảo vệ dữ liệu và vi phạm an ninh: Để triển khai chuyển đổi số thành công yêu cầu tích hợp mạnh mẽ giữa các ứng dụng kinh doanh và kho lưu trữ thông tin khác nhau hỗ trợ các quy trình kinh doanh. Các giải pháp đâm mê cho phép truy cập 'mọi lúc, mọi nơi' vào các dịch vụ được yêu cầu bởi ngày càng nhiều khách hàng, gây áp lực lớn hơn cho dữ liệu bảo mật truy cập và ngăn ngừa vi phạm dữ liệu hoặc truy cập trái phép.

7.1.4. Một số công nghệ và ứng dụng chuyển đổi số quan trọng trong logistics hiện nay

7.1.4.1. Trí tuệ nhân tạo/Học máy

Trí tuệ nhân tạo (Artificial Intelligence - AI)/Học máy (Machine Learning - ML) là một trong những công nghệ quan trọng nhất trong chuyển đổi số. Các ứng dụng AI/ML có thể được sử dụng để tự động hóa các quy trình, cải thiện hiệu quả hoạt động và cung cấp trải nghiệm khách hàng tốt hơn.

Hình 7.4: Trí tuệ nhân tạo (AI) và Học máy (ML)



Trí tuệ nhân tạo/Học máy (AI/ML) là công nghệ có tiềm năng cách mạng hóa ngành logistics. Với các ứng dụng tiêu biểu như các hệ thống quản lý kho hàng, hệ thống tự động hóa kho hay hệ thống xử lý đơn hàng thông minh, công nghệ AI/ML có thể giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics cải thiện hiệu quả hoạt động, cá nhân hóa trải nghiệm khách hàng và giảm chi phí. Các lợi ích nổi bật mà AI và ML mang lại bao gồm: *theo dõi hàng hóa, tối ưu hóa lộ trình giao hàng, dự đoán thời gian giao hàng, tự động hóa các quy trình, tối ưu hóa quản lý kho, cải thiện hiệu quả hoạt động, vận chuyển và giao hàng, và robot kho hàng.*

7.1.4.2. Chuỗi khối

Chuỗi khối (Blockchain) là công nghệ lưu trữ và truyền thông tin một cách an toàn và minh bạch thông qua việc sử dụng các khối dữ liệu được liên kết với nhau theo thời gian.

Trong logistics, công nghệ chuỗi khối có thể được ứng dụng để tạo ra các nền tảng quản lý vận tải dựa trên chuỗi khối giúp theo dõi vận chuyển, lịch trình và thanh toán một cách an toàn và minh bạch hoặc các hợp đồng thông minh dựa trên chuỗi khối giúp tự động hóa quy trình giao hàng và thanh toán dựa trên điều kiện thỏa thuận. Công nghệ chuỗi khối giúp cải thiện hiệu quả của chuỗi cung ứng và mang lại các lợi ích cho doanh nghiệp.

7.1.4.3. Internet vạn vật

Internet vạn vật (Internet of Things - IoT) là một mạng lưới của các thiết bị, đối tượng và máy móc được kết nối với internet và có khả năng có thể thu thập và truyền dữ liệu, chúng có thể được sử dụng để điều khiển các thiết bị khác hoặc để cung cấp thông tin cho người dùng. Các thiết bị IoT có thể là các cảm biến, máy móc, thiết bị điện tử thông minh và nhiều loại khác.

Công nghệ IoT được ứng dụng phổ biến trong ngành logistics ở các góc độ: *quản lý chuỗi cung ứng, theo dõi vận chuyển và quản lý hàng hóa, tối ưu hóa lộ trình vận chuyển, và dự đoán bảo trì máy móc và phương tiện.*

7.1.4.4. Điện toán đám mây

Điện toán đám mây là một dịch vụ cung cấp các tài nguyên máy tính thông qua Internet. Thay vì phải sở hữu và quản lý cơ sở hạ tầng máy tính truyền thống, người dùng có thể thuê tài nguyên theo nhu cầu từ các nhà cung cấp dịch vụ đám mây.

Điện toán đám mây có thể được sử dụng để lưu trữ, xử lý dữ liệu, chạy các ứng dụng và chia sẻ thông tin một cách linh hoạt, từ việc quản lý dữ liệu khách hàng đến chia sẻ thông tin vận chuyển. Điều này giúp tối ưu hóa việc sử dụng tài nguyên, giảm chi phí và tăng tính linh hoạt. Điện toán đám mây là một công nghệ quan trọng có thể giúp các doanh nghiệp trong các ngành bán lẻ và logistics cải thiện hiệu quả hoạt động, giảm chi phí và cung cấp trải nghiệm khách hàng tốt hơn.

Các ứng dụng của công nghệ điện toán đám mây có thể hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở các khía cạnh như: *quản lý dữ liệu vận chuyển, chia sẻ thông tin vận chuyển, quản lý tài liệu và chứng từ.*

7.1.4.5. Robotics

Công nghệ robotics là một lĩnh vực khoa học và kỹ thuật liên quan đến thiết kế, chế tạo, vận hành và ứng dụng robot. Công nghệ robotics đang phát triển nhanh chóng. Các tiến bộ trong các lĩnh vực như trí tuệ nhân tạo, máy học và cảm biến đã dẫn đến sự ra đời của các robot tiên tiến hơn có thể thực hiện các nhiệm vụ phức tạp hơn.

Trong logistics, robot được sử dụng để tự động hóa các quy trình kho bãi, vận chuyển và quản lý chuỗi cung ứng. Chúng có thể được sử dụng để thực hiện các nhiệm vụ như bốc xếp, di chuyển và lưu trữ hàng hóa. Robot cũng có thể được sử dụng trong vận tải tự lái.

Công nghệ robotics có tiềm năng to lớn để cải thiện hiệu quả của logistics. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần xem xét việc triển khai robot để tạo lợi thế cạnh tranh trong thị trường ngày càng cạnh tranh khốc liệt.

Hình 7.5: Xu hướng Chuyển đổi số trong ngành Bán lẻ và Logistics



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 tổng hợp

7.2. Kinh nghiệm quốc tế về chuyển đổi số trong logistics

7.2.1. Hoa Kỳ

Với vai trò là nền kinh tế hàng đầu thế giới, Hoa Kỳ có ngành logistics rất phát triển. Đặc biệt hiện nay, với thói quen tiêu dùng, mua sắm phát triển, Hoa Kỳ đã đứng thứ hai thế giới về doanh số và số lượng người mua sắm trực tuyến qua các trang thương mại điện tử và các nền tảng mua sắm trực tuyến. Kéo theo đó, nhu cầu về dịch vụ công nghệ thông tin (CNTT) trong ngành công nghiệp logistics dường như tăng lên trong những năm gần đây khi nhiều công ty bắt đầu triển khai các nguồn lực CNTT trong hoạt động chuỗi cung ứng/logistics của họ.

Những ứng dụng công nghệ được áp dụng nhiều nhất trong ngành logistics tại Hoa Kỳ bao gồm dữ liệu lớn và công nghệ blockchain và các giải pháp về tự động hóa, kho hàng thông minh, hệ thống lập kế hoạch và quản lý, ứng dụng SaaS và các dịch vụ đám mây để hiện đại hóa các quy trình cũ.

Một ví dụ về ứng dụng dữ liệu lớn trong ngành logistics là trong mảng vận tải đa phương thức. Các nhà nhập khẩu và xuất khẩu vừa và nhỏ của Hoa Kỳ đang làm việc với các công ty vận tải hàng hóa sẽ

chọn sử dụng dữ liệu lớn khi vận chuyển hàng hóa trên toàn cầu. Chỉ cần nhấn nút, họ sẽ phê duyệt thông số kỹ thuật của lô hàng, xem hàng hóa của họ được tải/dỡ, xem tình trạng hàng hóa của họ, đọc nhiệt độ bên trong một container và theo dõi các mốc quan trọng như thủ tục hải quan, ngày đến và biên lai giao hàng. Việc áp dụng hàng loạt dữ liệu lớn sẽ là yếu tố thay đổi cuộc chơi trong lĩnh vực logistics.

7.2.2. Trung Quốc

Theo sách trắng do Học viện Công nghệ Thông tin và Truyền thông Trung Quốc (CAICT) công bố, Trung Quốc là một trong những quốc gia có những bước tiến lớn trong hoạt động chuyển đổi số. Trong năm 2021, nền kinh tế số của Trung Quốc đạt giá trị 7,1 nghìn tỷ USD, đứng thứ 2 sau Hoa Kỳ. Thống kê cũng cho thấy tỷ trọng của nền kinh tế số trong GDP quốc gia, được đo bằng giá trị kết hợp các sản phẩm công nghệ và đầu vào kỹ thuật số tích hợp, đạt 39,8% trong năm 2021.

Riêng đối với lĩnh vực logistics, Chính phủ Trung Quốc đặt mục tiêu chuyển đổi số là một trong những mục tiêu trọng tâm với quan điểm phát triển chung là cải thiện mạng lưới logistics trên cả nước theo hướng hiện đại, xanh và hiệu quả hơn vào năm 2025. Trong quá trình thực hiện Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 về phát triển kinh tế số (2021 - 2025), Trung Quốc xác nhận sẽ nỗ lực thiết lập hệ thống logistics thông minh với các doanh nghiệp trong ngành có ảnh hưởng và lợi thế cạnh tranh quốc tế. Các ứng dụng công nghệ được khuyến khích phát triển ở giai đoạn hiện tại trong ngành logistics Trung Quốc bao gồm dữ liệu lớn (big data), công nghệ 5G và trí tuệ nhân tạo nhằm mục tiêu tạo nền tảng công nghệ vững chắc cho hoạt động logistics. Trong tương lai, chuyển đổi số trong ngành logistics Trung Quốc tập trung vào nhiệm vụ tạo lập trung tâm dữ liệu và giới thiệu tàu thông minh, phương tiện không người lái, xây dựng hệ thống đường bộ, đường sắt, cảng, sân bay thông minh cũng như sử dụng công nghệ blockchain để kiểm soát luồng chứng từ điện tử.

Ví dụ về các ứng dụng công nghệ cụ thể trong thị trường logistics Trung Quốc có thể kể đến hai ứng dụng tiêu biểu nhất chính là hệ thống Cảng tự động (Automated Sea Port) và hệ thống Bắc Đẩu (Beidou Navigation System - BDS) hiện đang được áp dụng ở Thanh Đảo và Thượng Hải. Với tính năng tích hợp, an toàn và không cần nhân lực lớn, hệ thống Cảng tự động này góp phần đẩy nhanh hiệu suất vận hành và xử lý hàng hóa tại cảng. Còn hệ thống BDS đồng bộ toàn bộ hệ thống dữ liệu di chuyển của các phương tiện, nhằm tối ưu hóa di chuyển và quy hoạch quốc gia, hệ thống BDS của Trung Quốc được coi như một phiên bản cao cấp của GPS.

7.2.3. Singapore

Chính sách phát triển logistics của Singapore xoay quanh vị trí địa chính trị của chính quốc gia này. Singapore là điểm trọng yếu trong tuyến đường giao thương từ bờ Đông sang Tây và ngược lại. Hiện Singapore là trung tâm vận chuyển hàng hóa nằm trong danh sách bận rộn bậc nhất thế giới, kết nối tới 600 cảng tại 120 quốc gia. Hiện chính phủ Singapore đưa ra quy hoạch và chiến lược phát triển ngành công nghiệp cảng và công nghệ cảng "xanh" và "thông minh", đây là chiến lược để Singapore giữ vai trò trung tâm trong vận tải biển quốc tế.

Dưới góc độ quản lý nhà nước, Singapore đặc biệt quan tâm đến các chính sách hỗ trợ chuyển đổi số cho ngành logistics. Một ví dụ điển hình như việc ra mắt Kế hoạch Số hóa Ngành logistics (IDP) từ năm 2017 nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SMEs) trong quá trình số hóa. IDP là một phần của sáng kiến lớn hơn (Chương trình SMEs GoDigital) nhằm đơn giản hóa việc chuyển đổi số cho SMEs, với hướng dẫn từng bước về các giải pháp số hóa cần áp dụng ở mỗi giai đoạn phát triển kinh doanh. Cần đây, để hỗ trợ tốt hơn cho các công ty logistics trong hành trình chuyển đổi của họ, trong thông báo Ngân sách 2022 (ngày 18/02/2022), Bộ trưởng Tài chính Lawrence Wong tuyên bố rằng, Chính phủ Singapore sẽ đầu tư thêm 200 triệu đô la Singapore để cung cấp hỗ trợ lớn hơn cho các doanh nghiệp địa phương và người lao động muốn nâng cao khả năng công nghệ của mình.

Không dừng lại ở việc thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin ở cấp độ doanh nghiệp, Singapore cũng là một trong những quốc gia đi đầu trong nghiên cứu, ứng dụng chính phủ số - xã hội số nhằm thuận lợi hóa, đơn giản hóa các thủ tục hành chính, minh bạch thông tin và gia tăng năng lực xử lý, giải quyết công việc.

Các thành tựu về chuyển đổi số trong ngành logistics của Singapore có thể kể đến bao gồm:

- Đầu tư công nghệ và hạ tầng: Nhiều chục năm trước Singapore đã đầu tư mạnh vào các công nghệ mới để cải thiện quy trình logistics. Ví dụ, họ đã triển khai các hệ thống tự động hóa và robot để tăng năng suất và giảm chi phí; xây dựng các trung tâm logistics hiện đại, với hệ thống giám sát và quản lý hàng hóa thông minh.
- Ứng dụng công nghệ thông tin: Singapore đã sử dụng công nghệ thông tin để tối ưu hóa quy trình logistics và nâng cao hiệu quả hoạt động. Họ đã áp dụng các công nghệ như trí tuệ nhân tạo, blockchain và IoT để quản lý và giám sát hàng hóa và quản lý hệ thống kho hàng. Điều này giúp tăng cường tính chính xác và độ tin cậy của quy trình logistics và giảm thiểu các sai sót và chi phí logistics.

Supply Chain City - Ứng dụng công nghệ tự động

Bên cạnh các khoản đầu tư vào cơ sở hạ tầng, Singapore đang nghiên cứu các công nghệ điều khiển tự động không người lái, tận dụng các cảm biến thông minh để phát hiện các dị thường vận chuyển như vi phạm bản quyền và phân tích dữ liệu để dự đoán các điểm tắc nghẽn giao thông.

Quốc đảo sư tử cũng đang tập trung vào phát triển tiềm lực về công nghệ và cải tiến trong logistics. Nổi bật nhất là khu phức hợp trình diễn công nghệ Supply Chain City trị giá hơn 200 triệu Đô la Singapore.

Được mệnh danh là "Thung lũng Silicon mini", Supply Chain City là tổ hợp của hệ thống kho hàng 5 tầng với thiết kế Ramp-up tiên tiến, trung tâm phân phối cao 45 mét ứng dụng công nghệ Fusionaris - Hệ thống lưu kho và truy hồi tự động (ASRS) đầu tiên trên thế giới, cùng hệ thống văn phòng, trung tâm nghiên cứu và giảng dạy.

Singapore kỳ vọng sự ra đời của Supply Chain City sẽ đặt nền móng cho việc tối ưu hóa Chuỗi cung ứng end-to-end thông qua các dịch vụ giá trị gia tăng trong hoạt động logistics và các giải pháp về quản trị chuỗi cung ứng.

7.2.4. Ấn Độ

Ấn Độ là thị trường logistics tiềm năng với giá trị 150 tỷ USD, đóng góp 14,4% GDP. Đối với vận tải đường biển, Ấn Độ có 12 cảng chính, vận chuyển 672 triệu tấn hàng hóa trong năm 2020. Một đặc điểm đặc thù nữa của ngành logistics Ấn Độ là hệ thống đường bộ dày đặc, gồm cả đường ô tô và đường sắt với mức độ tăng trưởng của lượng phương tiện lưu thông trên các tuyến đường tăng trưởng đều đặn 10% mỗi năm, trong khi số lượng phương tiện tăng gần 12% mỗi năm.

Trong ngành dịch vụ logistics, lĩnh vực thương mại điện tử và thương mại xã hội ở Ấn Độ là những yếu tố chính giúp tạo động lực thúc đẩy chuyển đổi số. Kỳ vọng của khách hàng ngày càng nâng cao đã đặt ra yêu cầu cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong hoạt động kho vận tại Ấn Độ và trở thành trọng tâm trong định hướng phát triển không chỉ của ngành logistics mà cả ngành CNTT và các công ty ở các lĩnh vực khác. Điều đó thể hiện qua tỷ lệ quan tâm logistics công nghệ chiếm đến 15% trên tổng dân số. Bằng cách cung cấp thông tin, dữ liệu chi tiết phù hợp, những công ty khởi nghiệp lĩnh vực công nghệ logistics đã giúp các thương hiệu tại Ấn Độ cải thiện lợi nhuận, thông qua các giải pháp hậu cần tối ưu. Những giải pháp thông minh không chỉ giúp cắt giảm chi phí, tối ưu vận hành mà còn góp phần gia tăng trải nghiệm khách hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ tổng thể toàn trình đầu - cuối.

7.3. Thực trạng chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam

7.3.1. Quy định và chính sách

Hiện nay, Đảng và Nhà nước đã ban hành nhiều Chiến lược phát triển kinh tế, văn bản pháp quy định hướng thúc đẩy phát triển lĩnh vực logistics và chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam.

Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025, trong đó có nội dung: “Đẩy mạnh cơ cấu lại các ngành dịch vụ dựa trên nền tảng công nghệ hiện đại, công nghệ số, phát triển các loại hình dịch vụ mới, xây dựng hệ sinh thái dịch vụ trong các lĩnh vực tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, pháp lý, y tế, giáo dục - đào tạo, viễn thông và CNTT, logistics và vận tải phân phối”.

- Quyết định 749/QĐ-TTg năm 2020 về phê duyệt Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng 2030 cũng xác định logistics là 1 trong 8 ngành cần được ưu tiên chuyển đổi số trước.
- Quyết định 942/QĐ-TTg phê duyệt chiến lược chính phủ điện tử, hướng tới chính phủ số 2021 - 2025.
- Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/2/2021 của Thủ tướng Chính phủ cũng xác định một trong những nhiệm vụ nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 là “Nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, đẩy mạnh chuyển đổi số trong dịch vụ logistics”. Là một trong những ngành then chốt, được ví như “mạch máu” của nền kinh tế quốc dân, logistics cần được đầu tư mạnh mẽ, đặc biệt trong khía cạnh “số hóa” để có thể đáp ứng, thích nghi với bối cảnh thị trường, hỗ trợ tối đa thúc đẩy sự phát triển của các ngành nghề khác.

7.3.2. Thực trạng chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam hiện nay

Để đánh giá thực trạng chuyển đổi số trong logistics tại Việt Nam, Ban Biên tập Báo cáo đã tiến hành chọn lọc, khảo sát nhiều doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics dựa trên nhiều tiêu chí khác nhau nhằm đảm bảo kết quả thu thập được khách quan nhất. Số lượng mẫu khảo sát bao gồm hơn 464 doanh nghiệp dịch vụ logistics với đa dạng các loại dịch vụ logistics khác nhau và dựa trên nhiều tiêu chí khác nhau như về loại hình doanh nghiệp, quy mô nguồn vốn, quy mô nhân sự, số năm hoạt động,... (Xem phụ lục về thông tin mẫu khảo sát). Các phân tích về dữ liệu khảo sát thu thập được có thể phần nào đại diện cho bức tranh về thực trạng chuyển đổi số của ngành logistics Việt Nam hiện nay.

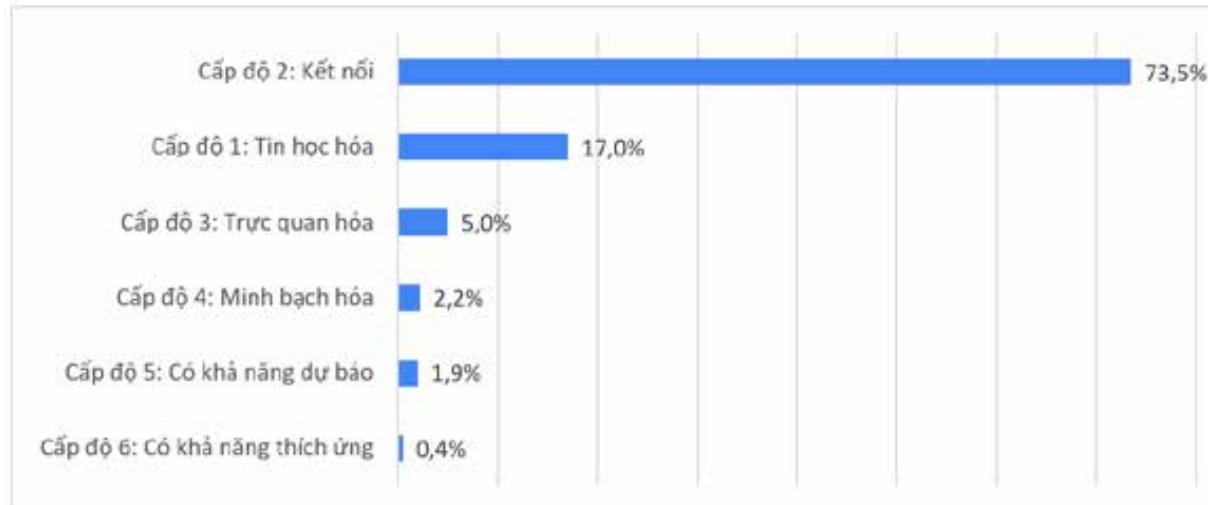
7.3.2.1. Mức độ trưởng thành số

Theo kết quả khảo sát của Ban Biên tập cho thấy, có 90,5% các doanh nghiệp dịch vụ logistics tham gia khảo sát đang còn ở giai đoạn số hóa, bao gồm cấp độ 1 (tin học hóa) và cấp độ 2 (kết nối).

Trong đó, phần lớn các doanh nghiệp đang ở cấp độ 2 với tỷ lệ chiếm tới 73,5%. Ở cấp độ này, các doanh nghiệp đã thành công trong việc kết nối các thành phần hệ thống thông tin của họ với nhau. Điều này cho thấy, sự nhận thức rộng rãi về tầm quan trọng của việc tích hợp dữ liệu và quy trình kinh doanh trong ngành. Các doanh nghiệp ở cấp độ này đã bước qua giai đoạn đơn giản của tin học hóa và tập trung vào việc tối ưu hóa hiệu suất và tương tác trong môi trường số hóa. Số doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cấp độ 1 còn chiếm tới 17%. Con số này cho thấy còn rất nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics ở Việt Nam vẫn đang ở giai đoạn tin học hóa cơ bản, tập trung vào việc sử dụng máy tính để thực hiện các công việc rất cơ bản với các phần mềm ban đầu như MS Office Exel, Word,... và lưu trữ tài liệu dưới dạng file mềm (số hóa).

Tuy nhiên, có 5% doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tiến lên cấp độ 3 (trực quan hóa), 2,2% ở cấp độ 4 (minh bạch hóa). Tỷ lệ này thấp hơn nhiều, nhưng đây là các cấp độ quan trọng trong quá trình chuyển đổi số. Trực quan hóa cho phép doanh nghiệp theo dõi quá trình hoạt động kinh doanh của họ theo thời gian thực, trong khi minh bạch hóa giúp họ hiểu rõ nguyên nhân và xu hướng của các sự kiện trong công việc.

Đặc biệt, có 1,9% doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tiến lên cấp độ 5 (có khả năng dự báo) và 0,4% doanh nghiệp đạt đến cấp độ cao nhất, cấp độ 6 (có khả năng thích ứng). Với cấp độ 5, doanh nghiệp có được khả năng phân tích dữ liệu và dự đoán các tình huống trong tương lai. Sự phát triển ở cấp độ này có thể giúp doanh nghiệp đưa ra quyết định chiến lược dựa trên dự báo. Đối với các doanh nghiệp ở cấp độ 6, là cấp độ cao nhất trong chuyển đổi số, doanh nghiệp có khả năng thích ứng hoàn toàn với môi trường thay đổi liên tục. Khả năng thích ứng đòi hỏi sự tự động hóa và sử dụng dữ liệu để đưa ra các quyết định nhanh chóng.

Hình 7.6: Cấp độ CDS của các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay

Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Kết quả khảo sát về phần mềm sử dụng trong ngành logistics tại Việt Nam cho thấy một hình ảnh đa dạng về các công cụ và hệ thống công nghệ. Hầu hết các doanh nghiệp sử dụng các phần mềm thông dụng như Microsoft Excel và Google Sheets cho các công việc hàng ngày, chiếm tới 97,8%. Bên cạnh đó, các hệ thống khai báo hải quan tự động (VNACC), hệ thống quản lý giao nhận (FMS) và quản lý quan hệ khách hàng (CRM) cũng được sử dụng phổ biến với tỷ lệ sử dụng tương ứng là 94,8%, 34,3% và 32,1%. Mặc dù các hệ thống quản lý vận tải (TMS), quản lý kho bãi (WMS), quản lý đơn hàng (OMS) có tiềm năng phát triển, nhưng tỷ lệ sử dụng còn thấp, với tỷ lệ sử dụng lần lượt là 11,0%, 10,1% và 6,3%. Các hệ thống quản lý cảng được dành cho số ít các doanh nghiệp vận hành cảng nên chiếm tỷ lệ không đáng kể.

Hình 7.7: Các phần mềm được các DN dịch vụ logistics tại Việt Nam sử dụng hiện nay

Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Nhìn chung, hiện tại trên thị trường, các doanh nghiệp dịch vụ logistics thực hiện chuyển đổi số đạt từ cấp độ 3 trở lên còn rất ít, chủ yếu tập trung ở nhóm doanh nghiệp quy mô lớn như Tân Cảng Sài Gòn, Gemadept, Các công ty cảng thuộc hệ thống Tổng Công ty hàng hải Việt Nam, Viettel Post, Vietnam Post hoặc các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài như DHL, Fedex... Trong khi đó, phần lớn với 90% các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở Việt Nam còn đang ở giai đoạn số hóa. Điều này cho thấy, chuyển đổi số trong ngành logistics tại Việt Nam vẫn đang ở giai đoạn đầu, chưa thực sự được chú trọng và đầu tư đúng mức.

Chuyển đổi số tại Công ty Cổ phần cảng Đà Nẵng

Công ty Cổ phần cảng Đà Nẵng (Cảng Đà Nẵng) là một công ty trực thuộc hệ thống Tổng Công ty hàng hải Việt Nam - doanh nghiệp đầu ngành trong lĩnh vực hạ tầng cảng và dịch vụ hàng hải.

Cảng Đà Nẵng cung cấp dịch vụ vận hành cảng Tiên Sa- Đà Nẵng - cảng biển container lớn nhất miền Trung với gần 1.700m cầu bến và khả năng tiếp nhận các tàu hàng tổng hợp lên đến 70.000 DWT, tàu container đến 4000 TEU và tàu khách đến 170.000 GRT, cùng với các thiết bị xếp dỡ và kho bãi hiện đại. Nhận thức được vai trò quan trọng của chuyển đổi số, từ năm 2020, Cảng Đà Nẵng đã nghiên cứu và đưa vào triển khai hệ thống vận hành Cảng điện tử ePort và cổng container thông minh Smartgate với các phân hệ, chức năng chính sau:

Phân hệ 1 - Kết nối hằng tàu để truyền lệnh giao hàng, quản lý lệnh giao hàng điện tử eDO.

Phân hệ 2 - Công ty giao nhận (forwarder)/logistics tách bill trên ePort từ vận đơn Master bill sang vận đơn House bill.

Phân hệ 3 - Công ty XNK/công ty vận tải sử dụng dịch vụ Cảng điện tử ePort, đăng ký dịch vụ, thanh lý tờ khai, thanh toán điện tử, hóa đơn điện tử.

Phân hệ 4 - Công ty vận tải quản lý, điều xe giao nhận container.

Phân hệ 5 - Ứng dụng APP trên điện thoại, lái xe dùng APP giao nhận container.

Phân hệ 6 - Giao nhận container tại cổng container thông minh smartgate.

Phân hệ 7 - Quản lý hệ thống, cấp phát tài khoản, hỗ trợ khách hàng trong quá trình triển khai Cảng điện tử ePORT và cổng container thông minh smartgate.

Phần mềm Cảng điện tử ePORT và cổng container thông minh Smartgate là giải pháp chuyển đổi số toàn diện của Cảng Đà Nẵng với những ứng dụng công nghệ nổi bật, đem lại thay đổi trên hầu hết các khía cạnh của dịch vụ vận hành cảng, vận tải giao nhận kết nối hằng tàu, công ty giao nhận forwarder/logistics, cộng đồng doanh nghiệp xuất nhập khẩu, công ty vận tải, Hải quan trên cùng một môi trường trực tuyến. Các đặc điểm nổi bật mà ePORT và Smartgate mang lại bao gồm:

- Thay đổi hoàn toàn lệnh giao hàng (Delivery Order - DO) từ lệnh giấy chuyển sang lệnh giao hàng điện tử (electronic Delivery Order - eDO).

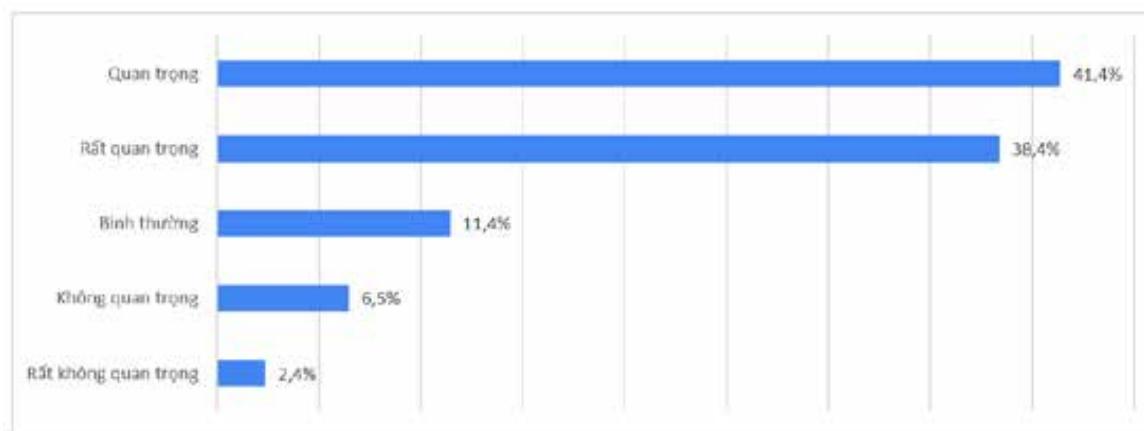
- Triển khai Robot (RPA - Robotic Process Automation) cho 20 máy tính, thực hiện 80% khối lượng công việc thay thế cho 25 nhân sự của Trung tâm dịch vụ khách hàng.
- Trao đổi dữ liệu với Hải quan điện tử: khách hàng chỉ cần nhập số tờ khai trên hệ thống Cảng điện tử ePORT, ePORT kết nối dữ liệu của Tổng cục Hải quan để thanh lý tờ khai Hải quan, chủ hàng đủ điều kiện lấy hàng về kho.
- Thanh toán điện tử qua cổng thanh toán Napas.
- Điều xe nhận container qua APP dành cho lái xe.
- Nhận dạng mã container bằng thuật toán ACCR kết hợp với trí tuệ nhân tạo AI, nhận diện biển số xe đầu kéo/romooc, ghi nhận tình trạng container qua cổng.

Giải pháp chuyển đổi số của Cảng Đà Nẵng không chỉ mang lại hiệu quả về tối ưu nguồn lực, giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ cho Cảng Đà Nẵng mà còn đem lại nhiều giá trị cho các đối tượng thụ hưởng khác như cho các công ty vận tải, giao nhận nhờ việc đẩy nhanh thời gian làm thủ tục, tiết kiệm chi phí đi lại cho nhân viên và đóng góp vào hiệu quả xã hội chung nhờ giảm phát thải, giảm lãng phí không cần thiết và minh bạch hóa thông tin.

7.3.2.2. Nhận thức về chuyển đổi số

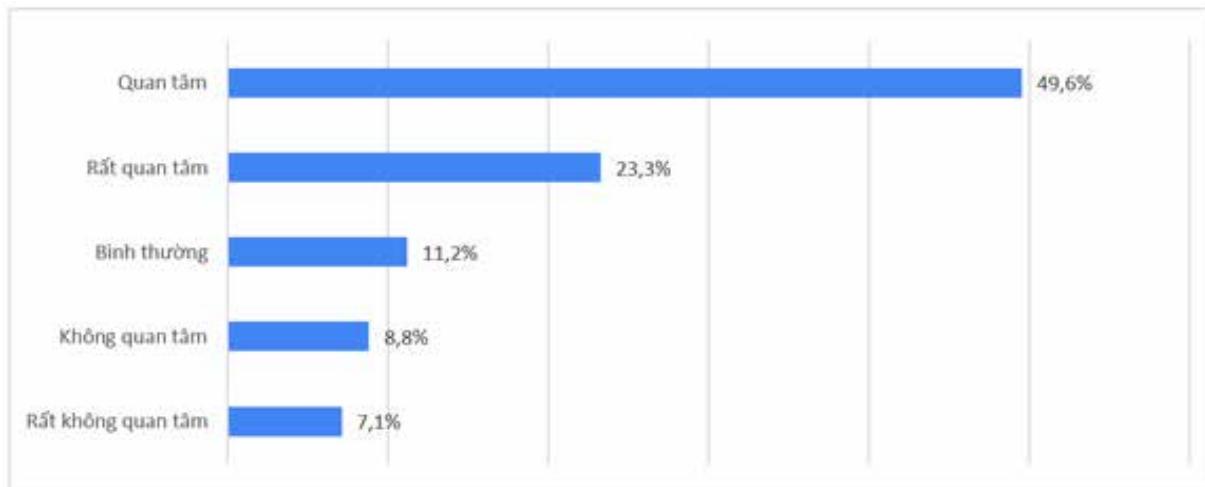
Nhận thức về vai trò của chuyển đổi số cũng như các mục tiêu, động cơ tiến hành chuyển đổi số là bước đầu tiên quan trọng quyết định việc triển khai thành công các giải pháp cụ thể của từng doanh nghiệp. Tín hiệu tích cực là mức độ nhận thức về chuyển đổi số của các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tương đối cao, có đến 79,8% các doanh nghiệp đều cho rằng, chuyển đổi số quan trọng với hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp mình. Ngoài ra, có đến 72,9% các doanh nghiệp dịch vụ logistics thể hiện sự quan tâm sâu sắc đến hoạt động chuyển đổi số, coi đây là một trong những trụ cột chính để phát triển doanh nghiệp.

Hình 7.8: Nhận thức về mức độ quan trọng của CDS tại các DN dịch vụ logistics ở Việt Nam



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

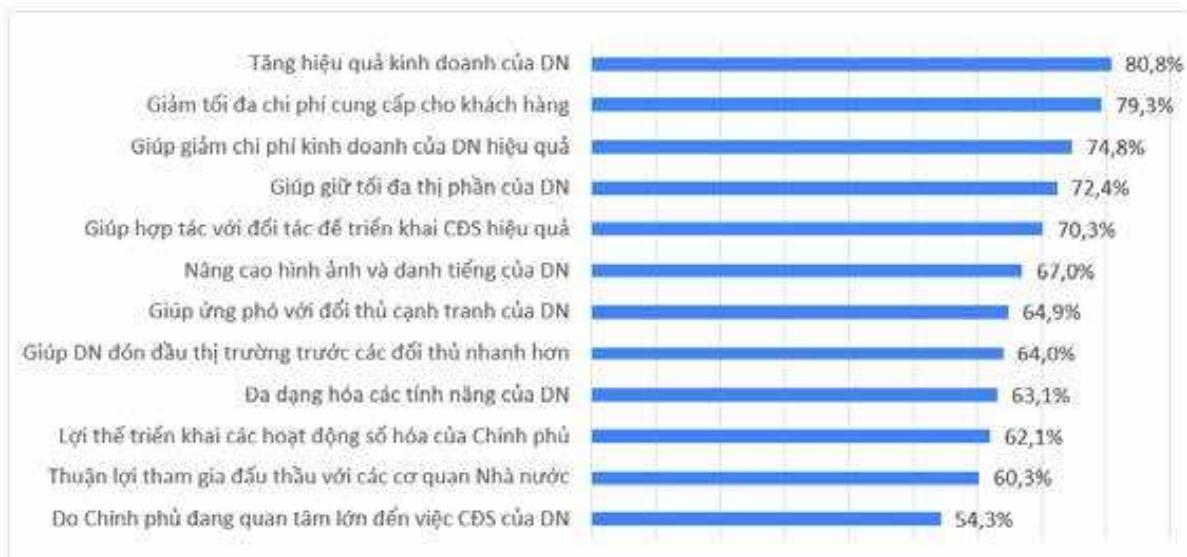
Hình 7.9: Mức độ quan tâm đến CDS của các DN dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng ý thức rõ ràng chuyển đổi số là xu hướng tất yếu của ngành logistics và mang lại nhiều lợi ích thiết thực cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Đa số các doanh nghiệp tham gia khảo sát đều có rất nhiều động cơ rõ ràng để tiến hành chuyển đổi số. Các động cơ rõ nét nhất bao gồm: tăng hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp (80,8%), giảm chi phí cung cấp cho khách hàng (79,3%), giảm chi phí kinh doanh hiệu quả (74,8%), giữ tối đa thị phần của doanh nghiệp (72,4%) và giúp doanh nghiệp hợp tác với đối tác để triển khai chuyển đổi số hiệu quả (70,3%)...

Hình 7.10: Động cơ thúc đẩy các DN dịch vụ logistics Việt Nam CDS



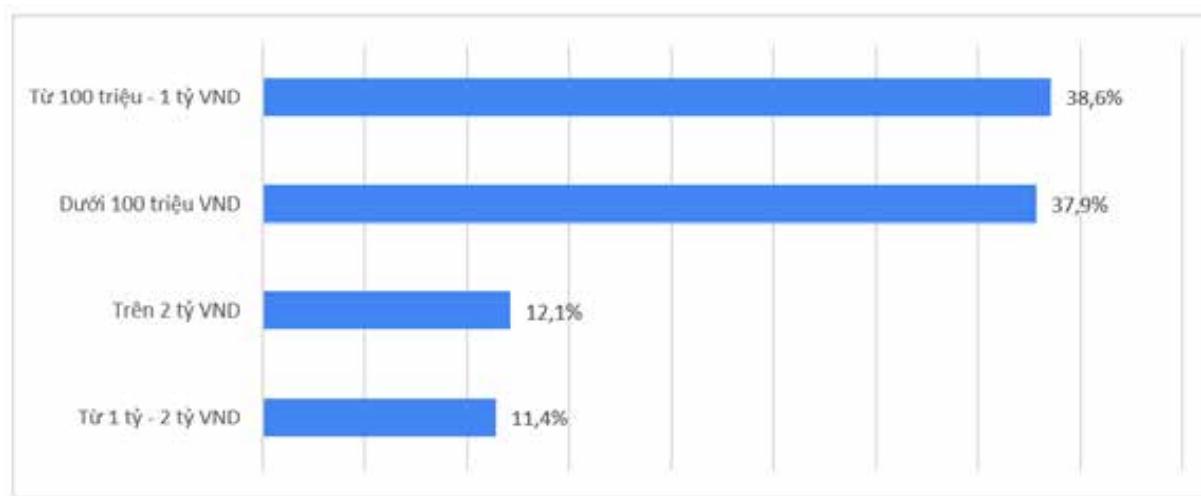
Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

7.3.2.3. Nhu cầu chuyển đổi số

Nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay đã ý thức được tầm quan trọng và cũng như cho thấy được sự quan tâm khá cao đối với chuyển đổi số. Điều này đã làm gia tăng nhu cầu chuyển đổi số của doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay.

Tuy nhiên, với quy mô, nguồn lực và nhu cầu khác nhau ở mỗi doanh nghiệp dịch vụ logistics nên khả năng đầu tư cho chuyển đổi số cũng rất khác nhau. Theo kết quả khảo sát, đa số các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có thể đầu tư mức chi phí từ 100 triệu đến 2 tỷ đồng (38,6%) để thực hiện chuyển đổi số. Tiếp theo là mức chi phí dưới 100 triệu đồng (37,9%). Mức chi phí từ 1 tỷ đến 2 tỷ đồng chiếm 11,4% và mức chi phí trên 2 tỷ đồng chiếm 12,1%. Điều này cho thấy, các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có mức chi phí chuyển đổi số khá hạn chế. Nguyên nhân có thể do rất nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics có quy mô nhỏ, còn gặp khó khăn về nguồn lực tài chính, đặc biệt là nguồn lực tài chính để đầu tư cho chuyển đổi số.

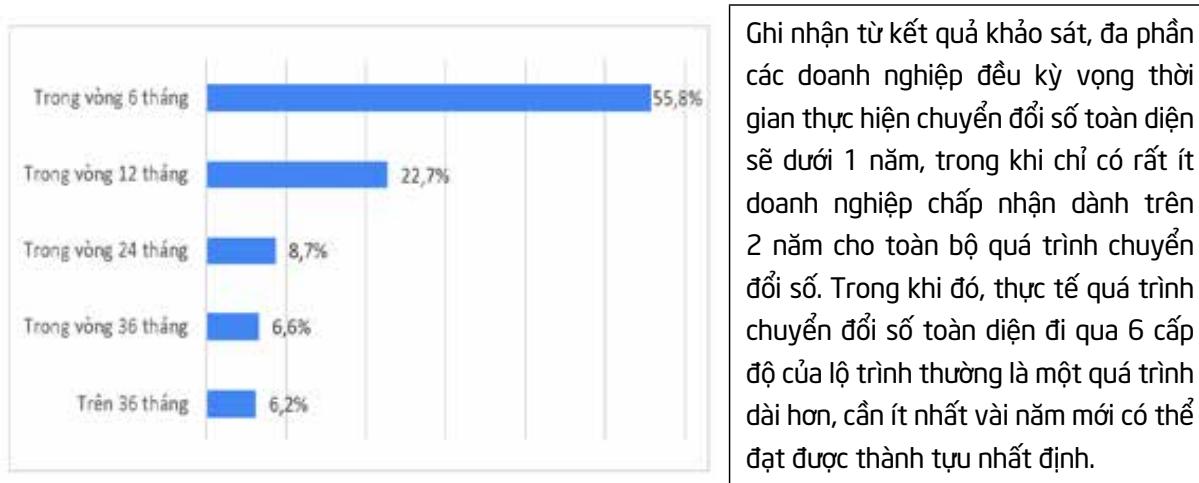
Hình 7.11: Mức chi phí mà DN dịch vụ logistics Việt Nam có thể đầu tư để thực hiện CDS



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

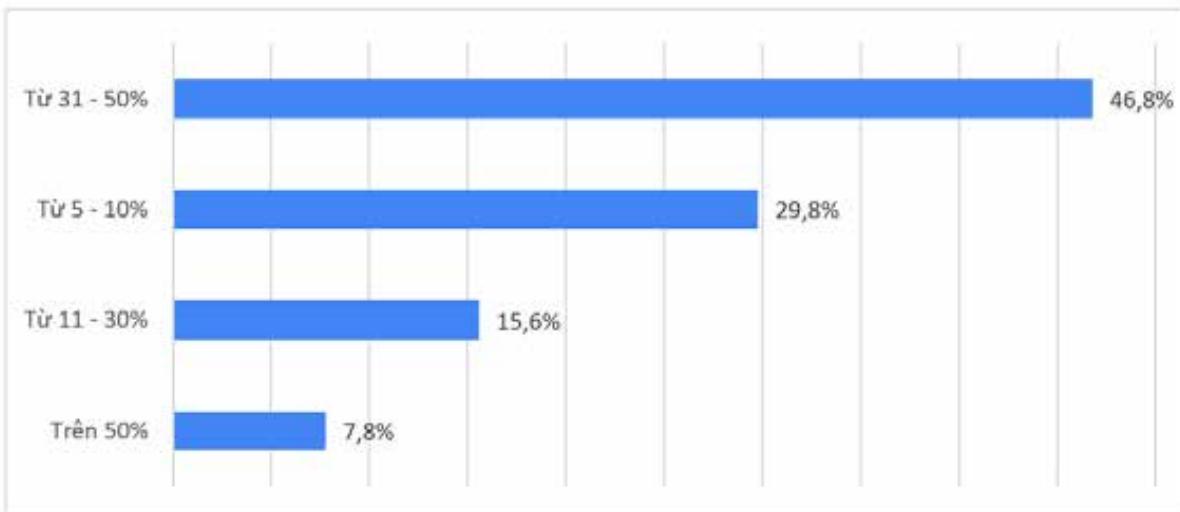
Bên cạnh đó, theo kết quả khảo sát, đa số các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có thể chấp nhận triển khai dự án chuyển đổi số trong vòng 6 tháng (55,8%). Tiếp theo là khoảng thời gian trong vòng 12 tháng (22,7%). Khoảng thời gian trong vòng 24 tháng chiếm 8,7%, trong vòng 36 tháng chiếm 6,6% và trên 36 tháng chiếm 6,2%. Kết quả khảo sát cho thấy, các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có xu hướng triển khai dự án chuyển đổi số trong thời gian ngắn. Điều này có thể do các nguyên nhân: 1) Thiếu kiến thức và kinh nghiệm về chuyển đổi số, nên chưa thể hình dung được một kế hoạch triển khai chuyển đổi số; 2) Thiếu nguồn nhân lực, dẫn đến không có nhiều thời gian để triển khai dự án chuyển đổi số; 3) Không muốn hoạt động kinh doanh bị ảnh hưởng kéo dài trong quá trình chuyển đổi số.

Hình 7.12: Thời gian mà DN dịch vụ logistics Việt Nam có thể bỏ ra để thực hiện dự án CDS



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Hình 7.13: Mức tăng trưởng lợi nhuận kỳ vọng đạt được của DN dịch vụ logistics khi CDS



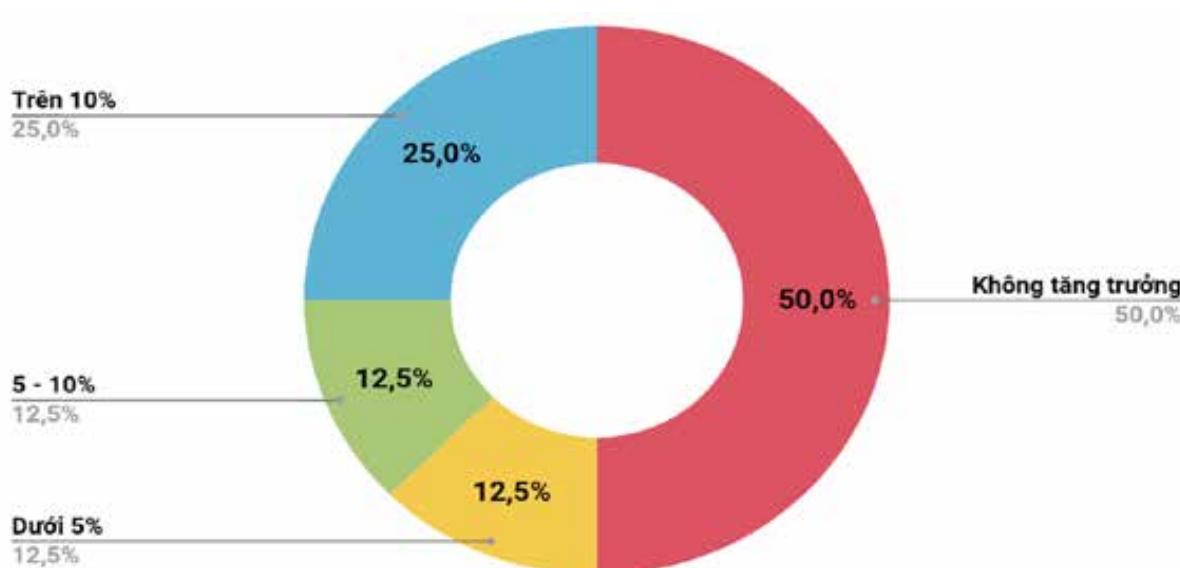
Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Ngoài ra, theo kết quả khảo sát, đa số các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam kỳ vọng mức tăng trưởng lợi nhuận từ 31 - 50% (chiếm 46,8%) sau khi ứng dụng chuyển đổi số. Tiếp theo là mức tăng trưởng lợi nhuận từ 5 - 10% (chiếm 29,8%). Mức tăng trưởng lợi nhuận từ 11 - 30% chiếm 15,6% và trên 50% chiếm 7,8%. Kết quả khảo sát cho thấy, các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam kỳ vọng chuyển đổi số sẽ mang lại mức tăng trưởng lợi nhuận đáng kể. Các con số này có thể được kỳ vọng bởi vì: 1) Chuyển đổi số giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm chi phí và tăng năng suất lao động; 2) Chuyển đổi số giúp doanh nghiệp mở rộng thị trường và tiếp cận khách hàng mới; 3) Chuyển đổi số giúp doanh nghiệp nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

7.3.2.4. Hiệu quả của hoạt động chuyển đổi số

Với mức độ ứng dụng CNTT chủ yếu ở cấp độ cơ bản với đa phần các doanh nghiệp, hiệu quả mà chuyển đổi số mang lại cho doanh nghiệp dịch vụ logistics chưa thể hiện rõ rệt. Ngoài những góc nhìn định tính về hiệu quả như gia tăng trải nghiệm khách hàng, tối ưu hiệu suất hoạt động, minh bạch thông tin. Nhìn từ góc độ tài chính, đa phần các doanh nghiệp tham gia khảo sát đều đánh giá sau khi chuyển đổi số, doanh nghiệp chưa thấy sự cải thiện về tăng trưởng lợi nhuận. Cụ thể, 50% số doanh nghiệp dịch vụ logistics tham gia khảo sát đánh giá quá trình chuyển đổi số chưa mang lại sự cải thiện về lợi nhuận, 25% số doanh nghiệp nhìn nhận có tăng trưởng về lợi nhuận ở mức 10% trở xuống và chỉ có 25% số doanh nghiệp đánh giá chuyển đổi số mang lại sự tăng trưởng lợi nhuận cho doanh nghiệp trên 10%. Về cơ bản, kết quả khảo sát về hiệu quả thể hiện bức tranh tương đối chân thực và tương đồng với mức độ trưởng thành số hiện tại của ngành logistics Việt Nam.

Hình 7.14: Mức tăng trưởng lợi nhuận sau chuyển đổi số của doanh nghiệp

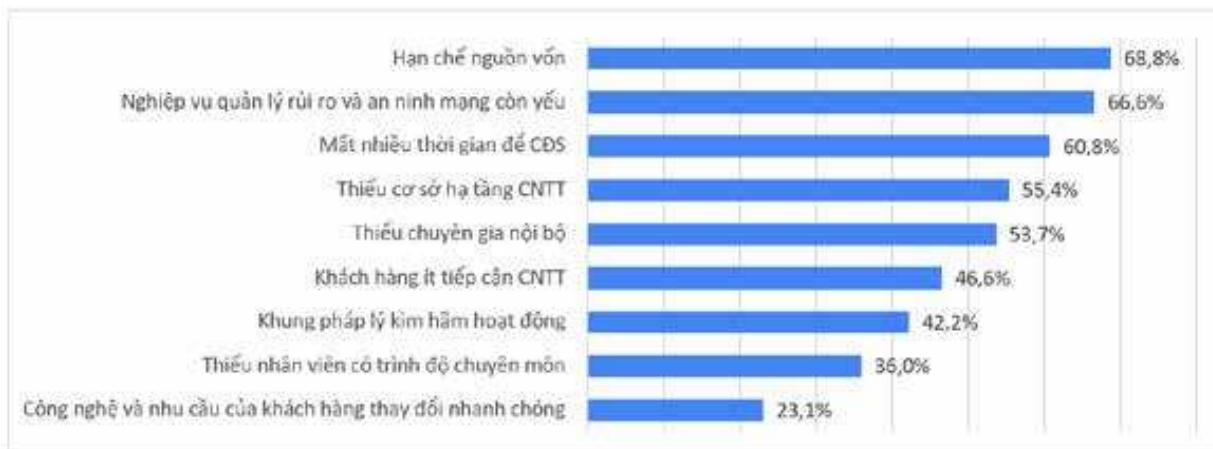


Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

7.3.2.5. Rào cản với quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp dịch vụ logistics

Mặc dù nhận thức về chuyển đổi số của ngành logistics tương đối tốt, quá trình chuyển đổi số của cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics vẫn còn rất nhiều khó khăn thách thức. Dưới đây là những rào cản lớn nhất mà các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đang đối mặt.

Hình 7.15: Các rào cản khi DN logistics tại Việt Nam thực hiện CDS



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Thách thức về chi phí: Theo báo cáo của Tổng cục Thống kê, Việt Nam có hơn 98,1% doanh nghiệp SME và 99% doanh nghiệp này đang gặp khó khăn về vốn. Chính vì thiếu vốn, nên các doanh nghiệp này cho rằng, chuyển đổi số là cuộc chơi của các doanh nghiệp lớn và chỉ ưu tiên đầu tư cho các hình thức tăng trưởng ngắn hạn.

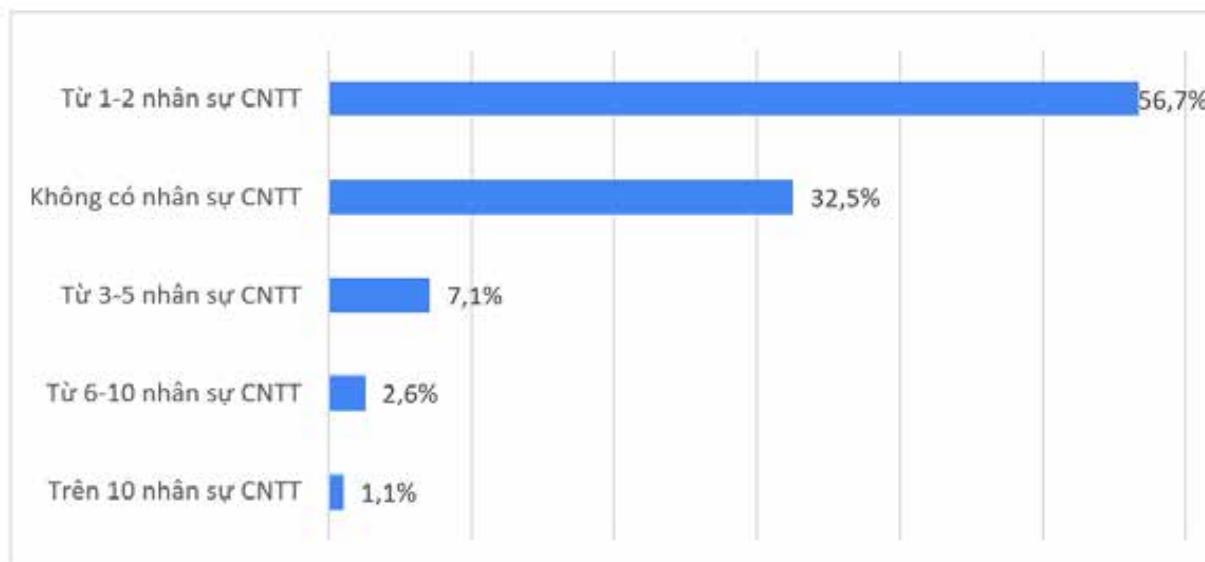
Trong khi đó, nguồn tài chính đầu tư vào các giải pháp chuyển đổi số toàn diện cũng là rào cản lớn đối với các doanh nghiệp dịch vụ logistics. Với 62,3% số doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn dưới 3 tỷ đồng, và 31,5% có vốn từ 3 - 50 tỷ đồng trong khảo sát của Ban Biên tập báo cáo, khả năng ứng dụng các giải pháp công nghệ đắt đỏ là rất khó khăn trong khi quá trình chuyển đổi số thường đòi hỏi tiêu tốn từ hàng trăm triệu đến hàng chục tỷ đồng. Theo khảo sát của Ban Biên tập báo cáo, hạn chế về nguồn vốn cũng là rào cản lớn nhất mà các doanh nghiệp dịch vụ logistics đưa ra với gần 69% số doanh nghiệp ghi nhận vấn đề này.

Theo khảo sát của Ban Biên tập ghi nhận về mức chi phí mà doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có thể đầu tư để chuyển đổi số (Xem Hình 7.11 ở trên), chi phí mà các doanh nghiệp dịch vụ logistics dành cho chuyển đổi số còn khiêm tốn, với 38% số doanh nghiệp tham gia khảo sát chỉ dành dưới 100 triệu VNĐ cho việc này, 39% số doanh nghiệp dành từ 100 triệu đến 1 tỷ VNĐ cho ngân sách chuyển đổi số và chỉ có 23% doanh nghiệp dành trên 1 tỷ VNĐ cho ngân sách chuyển đổi số.

Rào cản về nhân lực: Quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp đòi hỏi nguồn nhân lực có trình độ về CNTT, triển khai dự án công nghệ và cả năng lực tiếp nhận, làm việc trên môi trường số của nhân sự toàn công ty. Trong khi đó, với đặc thù nhiều vị trí, nhiều cấp bậc công việc từ công việc hiện trường cho đến công việc văn phòng, nguồn nhân lực của ngành logistics nhìn chung không có năng lực công nghệ nền tảng đồng đều. Bên cạnh đó, không nhiều doanh nghiệp có bộ phận chuyên trách về CNTT hoặc có nhưng chỉ ở mức độ kỹ thuật cơ bản. Đây là rào cản rất lớn cho quá trình chuyển đổi

số của doanh nghiệp vì không có bộ phận có năng lực đủ để triển khai các hoạt động chuyển đổi số vốn đã khó tiếp cận và nhiều thách thức. Kết quả khảo sát của Ban Biên tập cho thấy, thiếu chuyên gia nội bộ là rào cản lớn thứ hai với 66,6% doanh nghiệp lựa chọn và 53,7% doanh nghiệp nhìn nhận sự thiếu hụt về nhân viên có trình độ chuyên môn trong tổ chức của mình.

Hình 7.16: Số lượng nhân sự có chuyên môn CNTT tại các DN dịch vụ logistics Việt Nam



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam, 2023

Kết quả khảo sát chỉ ra rằng, ngành logistics tại Việt Nam đang phải đổi mới với sự thiếu hụt nghiêm trọng về nguồn nhân lực CNTT. Điều này đặt ra một loạt thách thức trong việc triển khai chuyển đổi số trong ngành. Để tối ưu hóa tiềm năng của mình, các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần tập trung vào đào tạo và thu hút nhân lực CNTT và cân nhắc việc xây dựng một đội ngũ CNTT đáng tin cậy và có chuyên môn để đảm bảo sự thành công trong việc chuyển đổi số và phát triển trong tương lai.

Rào cản về kỹ thuật: Dưới góc độ kỹ thuật, các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cũng nhìn nhận yếu tố thiếu hạ tầng cơ sở công nghệ cũng như nghiệp vụ quản lý rủi ro và an ninh mạng còn yếu cũng là những rào cản lớn tác động đến sự thành công trong quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp. Có đến 46,6% doanh nghiệp tham gia khảo sát thể hiện sự lo ngại về bảo mật và an ninh mạng và thừa nhận đây là yếu tố khiến doanh nghiệp ngần ngại khi thực hiện chuyển đổi số. Bên cạnh đó, có đến 55,4% doanh nghiệp tham gia khảo sát cho rằng, hạ tầng cơ sở công nghệ cho ngành logistics của Việt Nam chưa đủ tốt cũng là yếu tố tác động đến sự thành công của hoạt động chuyển đổi số.

Rào cản khác: Bên cạnh các yếu tố chính nêu trên, khảo sát của Ban Biên tập cũng ghi nhận những rào cản khác ảnh hưởng đến quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp dịch vụ logistics như mất nhiều thời gian chuyển đổi (60,8%), khách hàng ít có nhu cầu tiếp cận hệ thống CNTT (42,2%), công

nghệ và nhu cầu khách hàng thay đổi liên tục (36,0%) và khung pháp lý kìm hãm hoạt động ứng dụng công nghệ của doanh nghiệp (23,1%). Mặc dù không mang tính tiêu biểu như những rào cản đã phân tích bên trên nhưng đây cũng là những vấn đề tác động đến sự thành công của quá trình chuyển đổi số.

Từ kết quả khảo sát và phân tích ở trên cho thấy, quá trình chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam đối mặt với nhiều rào cản quan trọng. Để vượt qua các thách thức này, các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần xem xét cẩn thận các chiến lược tài chính, đầu tư vào nguồn nhân lực và nâng cao năng lực kỹ thuật. Ngoài ra, các doanh nghiệp cũng cần đảm bảo rằng, họ có khả năng thích ứng với sự thay đổi và sẵn sàng đầu tư vào các giải pháp công nghệ phù hợp. Chuyển đổi số là một bước quan trọng để cải thiện hiệu suất và cạnh tranh trong ngành logistics ngày càng cạnh tranh và phức tạp tại Việt Nam.

7.3.2.6. Xu hướng chuyển đổi số trong logistics tại Việt Nam

Trong những năm gần đây, ngành logistics trên Thế giới đang có xu hướng chuyển dịch sang ứng dụng công nghệ số ngày càng nhiều hơn, và cụm từ "Logistics 4.0" đã được ra đời. "Logistics 4.0" là một khái niệm được bắt nguồn từ cụm từ "Industry 4.0". Kỷ nguyên logistics mới này về cơ bản dựa trên số hóa, hay nói chính xác hơn là tự động hóa các quy trình kinh doanh và logistics, và kết nối mạng giữa các thiết bị và công ty với nhau. Mục tiêu của Logistics 4.0 là đơn giản hóa các quy trình, tăng hiệu quả và ổn định chuỗi cung ứng toàn cầu. Đặc biệt trong thời kỳ đầy thách thức như hiện nay, việc xác định các mối đe dọa dọc theo chuỗi cung ứng và loại bỏ chúng ngay lập tức là rất quan trọng.

Chuyển đổi số đang là xu hướng tất yếu của ngành logistics trên toàn thế giới, trong đó có Việt Nam. Sự phát triển của thị trường logistics tạo ra nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics, nhưng cũng đặt ra nhiều thách thức, đòi hỏi các doanh nghiệp phải nâng cao năng lực cạnh tranh thông qua ứng dụng công nghệ số.

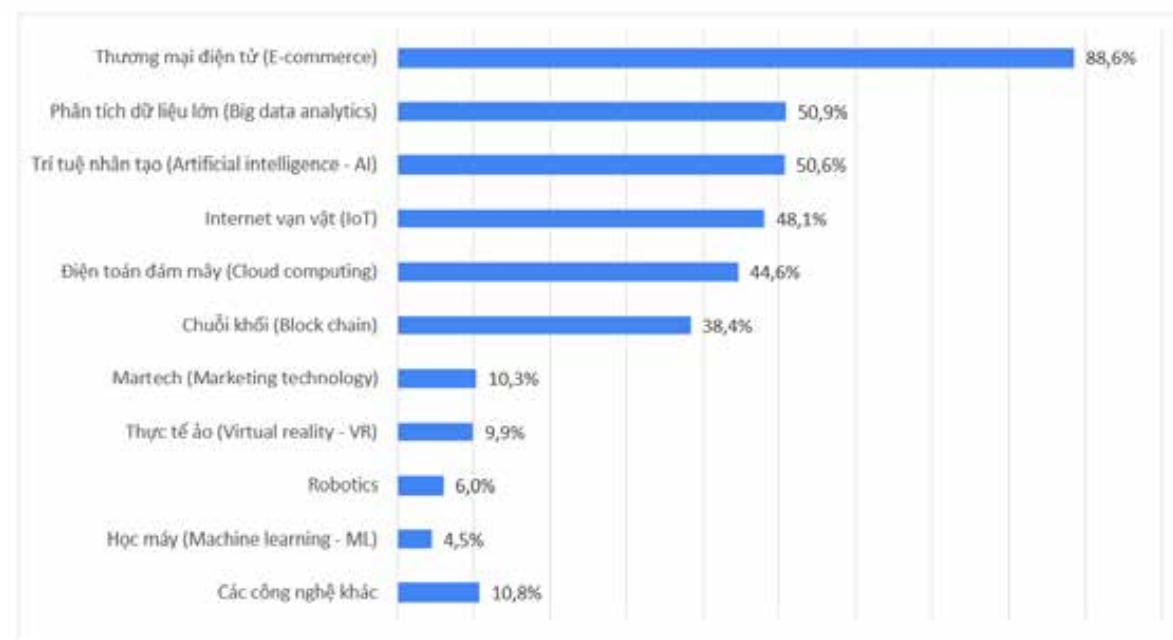
Ban Biên tập đã tiến hành khảo sát về các công nghệ giúp thúc đẩy chuyển đổi số trong ngành logistics tại Việt Nam để có thể đưa ra cái nhìn cụ thể. Theo kết quả khảo sát, có tới 88,6% doanh nghiệp dịch vụ logistics cho rằng, thương mại điện tử sẽ giúp thúc đẩy chuyển đổi số. Đây là công nghệ có tỷ lệ lựa chọn cao nhất, chứng tỏ vai trò quan trọng của việc phát triển kênh tiếp cận khách hàng và bán hàng trực tuyến của các doanh nghiệp dịch vụ logistics. Ngoài ra, các công nghệ quan trọng như phân tích dữ liệu lớn (50,9%) và trí tuệ nhân tạo (50,6%), đóng vai trò quan trọng trong việc xử lý và phân tích dữ liệu để đưa ra quyết định thông minh và tối ưu hóa quy trình logistics, lần lượt đứng ở các vị trí thứ hai và thứ ba.

Internet vạn vật (48,1%) được áp dụng rộng rãi để theo dõi và quản lý vận chuyển, kho bãi, và cảm biến hàng hóa. Điều này giúp cải thiện quy trình và an toàn. Điện toán đám mây (44,6%) giúp doanh nghiệp lưu trữ và chia sẻ dữ liệu một cách hiệu quả, cung cấp sự linh hoạt và tiết kiệm chi phí. Chuỗi khối (38,4%) được sử dụng để cải thiện minh bạch và an ninh trong quản lý chuỗi cung ứng, giúp theo dõi nguồn gốc và lịch sử của hàng hóa.

Martech mặc dù chưa được ứng dụng rộng rãi trong ngành logistics trước đây, tuy nhiên, hiện đã có 10,3% các doanh nghiệp dịch vụ logistics cho rằng, công nghệ này sẽ đóng một vai trò quan trọng trong việc quảng cáo và tiếp thị dịch vụ logistics trong thời gian tới khi thị trường thay đổi và cạnh tranh ngày càng khốc liệt hơn. Các công nghệ như thực tế ảo, robotics và học máy có tỷ lệ lần lượt là 9,9%, 6,0% và 4,5%. Các công nghệ khác chiếm 10,8%, bao gồm nhiều công nghệ và giải pháp khác nhau, có thể đáp ứng cho các nhu cầu cụ thể, riêng biệt của các doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Kết quả khảo sát này cho thấy sự đa dạng của công nghệ và giải pháp số được áp dụng trong ngành logistics tại Việt Nam. Các doanh nghiệp đang nhận thức về tầm quan trọng của việc chuyển đổi số để nâng cao hiệu suất và cạnh tranh trong môi trường kinh doanh ngày càng phức tạp và cần sự tối ưu hóa.

Hình 7.17: Công nghệ giúp thúc đẩy CDS cho các DN dịch vụ logistics tại Việt Nam



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

7.3.3. Nguồn cung cấp các giải pháp chuyển đổi số cho logistics

7.3.3.1. Tổng quan chung về nguồn cung cấp giải pháp công nghệ

Để thực hiện chuyển đổi số thì Việt Nam cần có một hệ thống cơ sở hạ tầng số hoàn thiện và nguồn cung cấp các giải pháp công nghệ phù hợp với nhu cầu của thị trường nói chung và thị trường logistics nói riêng. Về mặt hạ tầng, hiện nay, Việt Nam vẫn đang thực hiện phát triển hạ tầng viễn thông băng rộng (hạ tầng cáp quang, hạ tầng mạng di động thế hệ mới 4G, 5G), hạ tầng kết nối IoT trên tất cả các khu vực trên cả nước. Với kế hoạch hoàn thành nghiên cứu, phát triển và thương mại hóa thiết bị mạng 5G trong năm 2023, hạ tầng viễn thông Việt Nam sẽ có nền tảng để bứt phá với các giải pháp công nghệ vượt trội.

Bên cạnh hạ tầng viễn thông, thị trường doanh nghiệp công nghệ của Việt Nam cũng ghi nhận những phát triển vượt bậc trong những năm gần đây kể cả về số lượng doanh nghiệp tham gia thị trường, tăng trưởng doanh thu cũng như chất lượng các giải pháp công nghệ “made in Vietnam”.

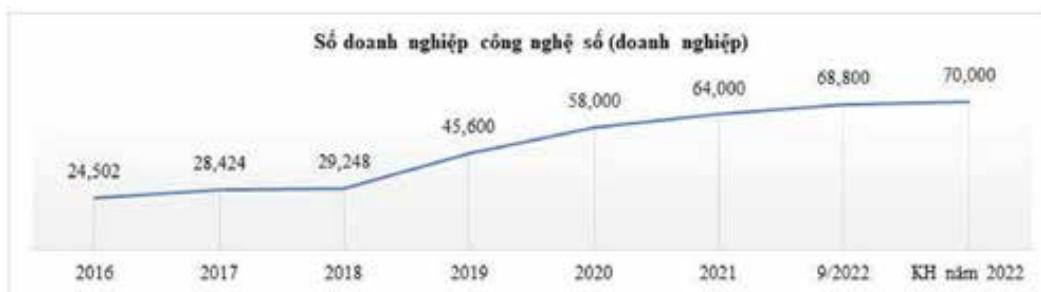
Theo báo cáo của Bộ Thông tin và Truyền thông, tỷ lệ tăng trưởng về số lượng doanh nghiệp công nghệ số trong giai đoạn từ 2016 đến 2022 đạt trung bình 20% mỗi năm, trong khi đó doanh thu của lĩnh vực công nghệ cũng có sự tăng trưởng đều đặn qua các năm và đạt 148 tỷ USD, tăng trưởng 8,7% so với năm 2021.

Hình 7.18: Doanh thu lĩnh vực công nghiệp ICT (triệu USD)



Nguồn: Bộ Thông tin và Truyền thông, 2022

Hình 7.19: Số doanh nghiệp công nghệ số



Nguồn: Bộ Thông tin và Truyền thông, 2022

Các giải pháp công nghệ trên thị trường ngày càng đa dạng và có sự dịch chuyển dần từ giải pháp của các công ty công nghệ nước ngoài sang giải pháp của công ty công nghệ Việt Nam với chi phí hợp lý hơn và giải pháp linh hoạt phù hợp với thị trường Việt Nam hơn. Mặc dù chưa có thống kê chính thức, hiện tại, các doanh nghiệp cung cấp giải pháp phần mềm trên thị trường tập trung nhiều vào nhóm các phần mềm cho nghiệp vụ tài chính kế toán, phần mềm bán hàng, phần mềm quản trị doanh nghiệp, chăm sóc khách hàng hơn là nhóm các phần mềm nghiệp vụ cho các ngành đặc thù.

7.3.3.2. Nguồn cung cấp các giải pháp công nghệ cho logistics

Ngoài nhu cầu về các phần mềm quản trị như tất cả các doanh nghiệp khác, ngành logistics có nhu cầu về các giải pháp công nghệ đặc thù cho các phân nhóm dịch vụ riêng lẻ. Các giải pháp công nghệ tiêu biểu trong ngành logistics bao gồm:

- Hệ thống quản lý giao nhận vận tải quốc tế (FMS)
- Hệ thống quản lý kho hàng (WMS)
- Hệ thống quản lý vận tải, quản lý đơn hàng (TMS/OMS)
- Hệ thống chia chọn/thực hiện đơn hàng (Sorting/Fulfillment)
- Kho tự động ASRS
- Ứng dụng Gọi xe tải - Xe container - Hàng ghép
- Hệ thống quản lý chuyển phát
- Hệ thống tích hợp với các sàn thương mại điện tử, sàn giao dịch vận tải
- Công ty logistics công nghệ (kết hợp online và offline)
- Các giải pháp tối ưu hóa, hỗ trợ ra quyết định

Hiện nay nguồn cung cấp các giải pháp này trên thị trường Việt Nam ngày càng đa dạng hơn và doanh nghiệp dịch vụ logistics sẽ có thêm nhiều lựa chọn để tìm ra giải pháp phù hợp với mình. Các hình thức phổ biến mà doanh nghiệp dịch vụ logistics có thể lựa chọn hợp tác bao gồm mua quyền sử dụng hoặc thiết kế riêng giải pháp theo đặc thù của doanh nghiệp mình.

Bảng 7.1: Một số giải pháp công nghệ cho ngành logistics hiện có trên thị trường

Tên giải pháp	Mô tả giải pháp	Lĩnh vực ứng dụng
SwM	Giải pháp quản lý kho và trung tâm phân phối	Kho
Route4Me	Một phần mềm tối ưu hóa lộ trình giao hàng dựa trên AI, giúp tối ưu hóa lộ trình giao hàng, tiết kiệm nhiên liệu và thời gian	Vận tải
STM	Giải pháp quản lý Vận Tải và phân phối	Vận tải
Shippeo	Giải pháp theo dõi vận chuyển thời gian thực dựa trên dữ liệu GPS và giao thông, giúp cải thiện quản lý vận chuyển và thông báo trạng thái cho khách hàng	Vận tải
Llamasoft	Một nền tảng tối ưu hóa chuỗi cung ứng, sử dụng Machine Learning để dự đoán nhu cầu tồn kho và tối ưu hóa quản lý nguồn lực	Chuỗi cung ứng
STX	Sàn giao dịch vận tải chất lượng cao	Vận tải
COS	Giải pháp sàn giao dịch tối ưu container rỗng hai chiều	Vận tải
PHAATA	Nền tảng Sàn giao dịch logistics quốc tế đầu tiên tại Việt Nam giúp kết nối chủ hàng và công ty logistics nhanh chóng, minh bạch và hiệu quả.	Sàn giao dịch logistics (Logistics Marketplace)
FAST PRO	Hệ thống hỗ trợ vận tải chuyên về giao nhận vận tải quốc tế và kinh doanh logistics.	Hệ thống quản lý giao nhận vận tải quốc tế (FMS)
Abivin vRoute	Phần mềm quản lý vận tải và tối ưu hóa lộ trình.	Vận tải

Tên giải pháp	Mô tả giải pháp	Lĩnh vực ứng dụng
Sapo Order Fulfillment	Một giải pháp quản lý vận chuyển và giao hàng cho doanh nghiệp, tích hợp AI để theo dõi trạng thái đơn hàng và cung cấp thông báo cho khách hàng	Last mile delivery
KIU Global	Một công ty ở Việt Nam đã triển khai nền tảng blockchain để tối ưu hóa quản lý chuỗi cung ứng và vận chuyển, giúp cải thiện tính minh bạch và quản lý trong ngành logistics	Chuỗi cung ứng
VIETTEL IoT	Là một dịch vụ IoT của Tập đoàn Viễn thông Quân đội (Viettel) tại Việt Nam, cung cấp các giải pháp IoT cho nhiều lĩnh vực, bao gồm cả ngành bán lẻ và logistics	Đa dạng các lĩnh vực
VNPT IoT Platform	VNPT cung cấp một nền tảng IoT để theo dõi và quản lý các thiết bị thông qua mạng, có thể áp dụng trong nhiều ngành, bao gồm cả bán lẻ và logistics. Khi kết hợp với blockchain, nền tảng này có thể giúp theo dõi vận chuyển, quản lý tồn kho và đảm bảo tính trung thực của dữ liệu	Đa dạng các lĩnh vực
Kooltech Vietnam	Kooltech là một công ty khởi nghiệp Việt Nam cung cấp giải pháp IoT cho việc quản lý nhiệt độ trong chuỗi cung ứng thực phẩm. Sản phẩm của họ có thể kết hợp với blockchain để đảm bảo tính chính xác và minh bạch trong việc quản lý nhiệt độ	Đa dạng các lĩnh vực
Viettel Cloud	Là dịch vụ điện toán đám mây của Tập đoàn Viễn thông Quân đội (Viettel) tại Việt Nam, cung cấp các giải pháp đám mây cho doanh nghiệp trong nhiều lĩnh vực, bao gồm cả bán lẻ và logistics	Đa dạng các lĩnh vực
VIETRFID	Giải pháp RFID cho nhiều ngành, bao gồm cả bán lẻ và logistics. Các sản phẩm của họ giúp quản lý tồn kho, theo dõi sản phẩm và tối ưu hóa quá trình vận chuyển.	Đa dạng các lĩnh vực

7.4. Giải pháp đẩy mạnh chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam

7.4.1. Giải pháp vĩ mô

Chính phủ luôn có vai trò bê đỡ rất quan trọng trong công cuộc chuyển đổi số. Nghiên cứu của Cisco cho thấy, các chương trình của Chính phủ có tác động rõ rệt đến quá trình số hóa của các doanh nghiệp Việt Nam, phần lớn các doanh nghiệp (64%) nhận biết được các sáng kiến hỗ trợ của Chính phủ và được hưởng lợi từ các chính sách đó và 30% còn lại biết đến nhưng chưa tham gia. Do đó, để thúc đẩy quá trình chuyển đổi số cho ngành logistics, Chính phủ cũng cần có các giải pháp phù hợp từ góc độ cơ quan quản lý nhà nước. Dưới đây là tám giải pháp vĩ mô quan trọng được Ban Biên tập nghiên cứu và đề xuất:

Thứ nhất, cần xây dựng chiến lược chuyển đổi số quốc gia cho ngành logistics: Chiến lược chuyển đổi số quốc gia cho ngành logistics nên được xây dựng dài hạn và phù hợp dựa trên chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2045, theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 và 221/QĐ-TTg 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ. Để xây dựng được chiến lược chuyển đổi số phù hợp cho ngành logistics cần: 1) Xác định rõ thực trạng và xu hướng của ngành

logistics ở Việt Nam và trên Thế giới; 2) Xác định tầm nhìn chuyển đổi số dài hạn cho ngành logistics của Việt Nam; 3) Xác định mục tiêu cụ thể và khả thi trong từng giai đoạn.

Thứ hai, ban hành các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong việc ứng dụng các giải pháp công nghệ mới trong ngành logistics: Chính phủ cần ban hành các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong việc triển khai và ứng dụng các giải pháp công nghệ mới trong lĩnh vực logistics, như các chính sách về thuế, tài chính, đào tạo và hợp tác. Các chính sách này cần được thiết kế để khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào các giải pháp công nghệ logistics mới trong hành trình chuyển đổi số quốc gia, đồng thời giảm thiểu rủi ro cho các doanh nghiệp trên con đường phát triển đổi mới sáng tạo. Các giải pháp công nghệ mới sẽ thúc đẩy và nâng cao hiệu quả hoạt động của ngành logistics.

Thứ ba, hoàn thiện khung pháp lý: Để giải tỏa tâm lý e ngại cho các doanh nghiệp trong hành trình chuyển đổi số và triển khai, ứng dụng các giải pháp công nghệ mới trong ngành logistics, Ban Biên tập khuyến nghị Chính phủ tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý về dịch vụ logistics và chuyển đổi số, nhất là thương mại điện tử, vấn đề bảo mật, hợp tác phòng, chống phá hoại, vấn đề quản trị kỹ thuật số; tích hợp các chức năng về giám sát mạng lưới, bảo đảm an toàn, an ninh mạng ngay từ khi thiết kế, xây dựng; nghiên cứu sửa đổi, ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới trong thương mại điện tử.

Thứ tư, đầu tư phát triển hạ tầng viễn thông và CNTT: Chính phủ cần đầu tư phát triển hạ tầng viễn thông và CNTT như: mạng lưới Internet, mạng lưới viễn thông, và trung tâm dữ liệu. Hạ tầng viễn thông và CNTT là nền tảng cho việc ứng dụng các công nghệ mới và chuyển đổi số trong logistics. Vì vậy, Chính phủ cần có các chương trình hành động để chú trọng đầu tư vào hạ tầng số, đáp ứng nhu cầu bùng nổ về kết nối và xử lý dữ liệu; huy động các tập đoàn CNTT xây dựng, chuyển giao các phần mềm logistics cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam với giá ưu đãi để tạo cơ hội sử dụng và tham gia vào các hoạt động chuyển đổi số một cách đồng đều.

Thứ năm, thúc đẩy nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của chuyển đổi số cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics: Việc nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của chuyển đổi số sẽ giúp doanh nghiệp dịch vụ logistics hiểu rõ hơn về chuyển đổi số và có động lực để thực hiện chuyển đổi số. Vì vậy, Chính phủ, các tổ chức và hiệp hội cần đẩy mạnh các hoạt động nhằm thúc đẩy nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của chuyển đổi số cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics. Ngoài ra, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) cần đẩy mạnh hoạt động để có được nhiều diễn đàn, hội thảo chất lượng về chủ đề chuyển đổi số nhằm giúp các doanh nghiệp dịch vụ logistics có thể kết nối, học hỏi kinh nghiệm, tìm hiểu công nghệ và cập nhật xu hướng mới.

Thứ sáu, thúc đẩy hợp tác giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với các doanh nghiệp CNTT: Chính phủ cần thúc đẩy hợp tác giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với các doanh nghiệp CNTT để phát triển các giải pháp logistics thông minh. Hợp tác giữa các doanh nghiệp trong và ngoài ngành sẽ giúp tận dụng được nguồn lực và kinh nghiệm của nhau, từ đó thúc đẩy chuyển đổi số trong ngành logistics.

Thứ bảy, hỗ trợ nguồn vốn cho hoạt động chuyển đổi số trong ngành logistics: Với đặc thù ngành logistics gồm đa phần là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, để có thể thúc đẩy chuyển đổi số cho toàn ngành, Ban Biên tập đề xuất Chính phủ ban hành chính sách ưu đãi về thuế, thuế đất, lãi vay để hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics có điều kiện đầu tư vào mạng lưới kho bãi, hệ thống phân loại hàng hóa, thiết bị tự động hóa với năng suất cao, đồng thời có chính sách khuyến khích chuyển đổi số, hỗ trợ về vốn vay và lãi vay ưu đãi cho các công ty khởi nghiệp (startup) về giải pháp công nghệ số, nhằm giúp các doanh nghiệp dịch vụ logistics có thể mua hoặc thuê giải pháp từ các doanh nghiệp cung cấp phần mềm khi chưa có đủ khả năng tài chính.

Thứ tám, chuyển đổi số trong các cơ quan quản lý nhà nước: Đặc thù của ngành logistics liên quan đến nhiều cơ quan quản lý nhà nước khác nhau và các doanh nghiệp trong ngành logistics cần có sự tương tác với nhiều sở ban ngành. Trên cơ sở đó, để thực sự thúc đẩy quá trình chuyển đổi số của toàn ngành, cần có sự chuyển đổi số của cả các cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics như ngành hải quan, ngành giao thông vận tải, ngành kế hoạch đầu tư, ngành công thương theo hướng chuyển đổi số liên ngành; tăng cường liên kết chuyển đổi số giữa các cơ quan nhà nước và các tổ chức, doanh nghiệp, giữa hội, hiệp hội ngành nghề CNTT và hiệp hội logistics để tạo hiệu quả đồng bộ trong nỗ lực chuyển đổi số toàn ngành logistics Việt Nam.

Việc Chính phủ tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển đổi số trong ngành logistics sẽ giúp doanh nghiệp dịch vụ logistics tiếp cận với các công nghệ mới, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu của thị trường, và góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

7.4.2. Giải pháp vi mô

7.4.2.1. Giải pháp

Ở góc độ doanh nghiệp, các giải pháp cần hướng đến tháo gỡ các rào cản mà doanh nghiệp gặp phải trong quá trình chuyển đổi số.

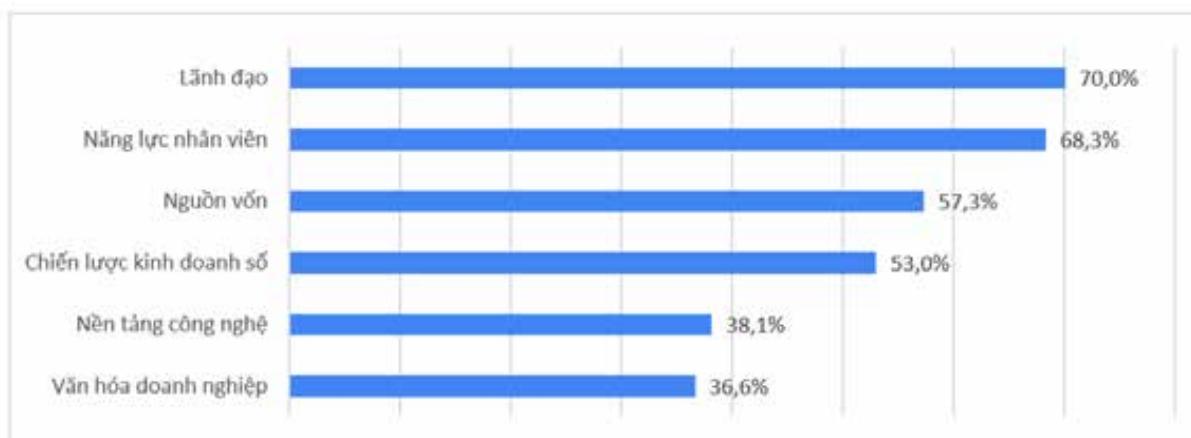
Thứ nhất, doanh nghiệp dịch vụ logistics cần xây dựng được tầm nhìn chuyển đổi số, mục tiêu chuyển đổi số và chiến lược chuyển đổi số cho chính doanh nghiệp mình: Việc xây dựng tầm nhìn, mục tiêu và chiến lược chuyển đổi số cho doanh nghiệp là một công việc quan trọng và cần được thực hiện một cách bài bản và khoa học. Tầm nhìn, mục tiêu và chiến lược chuyển đổi số được xây dựng một cách hiệu quả sẽ giúp doanh nghiệp triển khai quá trình chuyển đổi số thành công, đạt được những lợi ích thiết thực, đồng thời giúp giảm thiểu các rủi ro có thể xảy ra trong hành trình chuyển đổi số.

Để hiểu rõ hơn cũng như nắm được các lưu ý quan trọng khi tiến hành xây dựng tầm nhìn, mục tiêu và chiến lược chuyển đổi số, các doanh nghiệp dịch vụ logistics có thể tham khảo mục 7.4.2.2 với Mô hình quy trình chuyển đổi số cho doanh nghiệp dịch vụ logistics đã được nghiên cứu và đề xuất bởi Ban Biên tập.

Thứ hai, doanh nghiệp cần xác định rõ các yếu tố quyết định thành công của quá trình chuyển đổi số với đặc thù của chính doanh nghiệp mình: Tùy vào từng doanh nghiệp mà các yếu tố chính có thể

là ý chí lãnh đạo, năng lực nhân sự, hệ thống quy trình, nguồn vốn hay nền tảng công nghệ. Việc xác định đúng các yếu tố này đặc biệt quan trọng để doanh nghiệp có thể lựa chọn hướng đi phù hợp với mình nhất.

Hình 7.20: Các yếu tố nội bộ ảnh hưởng đến CDS tại các DN dịch vụ logistics Việt Nam



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Thứ ba, việc lựa chọn mô hình chuyển đổi số cần được nghiên cứu tỉ mỉ và kỹ lưỡng: Doanh nghiệp nên liên kết chặt chẽ trong nội bộ ngành logistics, cũng như tìm kiếm tư vấn từ các đơn vị cung cấp dịch vụ chuyển đổi số để giúp doanh nghiệp xác định được hướng đi phù hợp. Nếu tìm ra được mô hình phù hợp, nắm bắt được công nghệ mới, doanh nghiệp dịch vụ logistics hoàn toàn có thể nhanh chóng bắt nhịp được với xu thế của thị trường. Các doanh nghiệp nên đặc biệt chú trọng cải thiện năng lực tài chính thông qua việc hợp tác, sáp nhập với các doanh nghiệp có tiềm lực tài chính tốt hoặc tìm kiếm các nhà đầu tư mạnh để có nguồn lực tài chính ổn định cho phát triển công nghệ và nguồn nhân lực chất lượng cao.

Thứ tư, doanh nghiệp cần đảm bảo quá trình chuyển đổi số cần được tiến hành vững chắc, theo lộ trình phù hợp với khả năng cụ thể của từng doanh nghiệp dựa trên các mục tiêu cụ thể theo hướng chia nhỏ mục tiêu chung thành các mục tiêu cụ thể để tạo động lực cho toàn doanh nghiệp: Hướng tiếp cận hợp lý là doanh nghiệp có thể bắt đầu chuyển đổi số bằng cách triển khai các phần mềm phục vụ các mảng hoạt động của mình. Doanh nghiệp cũng nên xác định rõ mục tiêu ứng dụng phần mềm nên hướng đến việc gia tăng trải nghiệm khách hàng, đảm bảo việc truy xuất thông tin chính xác, theo thời gian thực; đồng thời với đó là mục tiêu phục vụ hoạt động quản trị nội bộ. Mục tiêu về tối ưu nguồn lực, nâng cao năng suất cũng cần được đặt ra nhưng nên ở giai đoạn sau, khi đã đáp ứng được các mục tiêu về trải nghiệm khách hàng và quản trị nội bộ. Trong từng giai đoạn phải lập kế hoạch bài bản, cẩn trọng trong lựa chọn quy trình, tìm kiếm nhà cung cấp phù hợp về uy tín, chất lượng, khả năng tài chính để tạo ra một hệ thống số liên hoàn, cùng chung chuẩn mực, có tính liên kết cao và dễ dàng truy xuất số liệu.

Mặc dù đích đến cuối cùng của hầu hết các doanh nghiệp là phần mềm quản trị tổng thể (ERP), việc ứng dụng ERP sẽ là thách thức rất lớn với doanh nghiệp dịch vụ logistics, vì vậy, các doanh nghiệp có

thể bắt đầu với việc áp dụng một số phần mềm như: các phần mềm nghiệp vụ như phần mềm quản lý kho, phần mềm quản lý vận tải; phần mềm quản lý đơn hàng; các phần mềm phục vụ quản trị như phần mềm quản lý nhân sự, phần mềm tài chính kế toán, phần mềm giao việc và quản lý thông tin nội bộ. Với xu thế hiện tại của thị trường, các phần mềm cần đảm bảo khả năng tích hợp với nhau và với các phần mềm khác của khách hàng, đối tác.

7.4.2.2. Đề xuất mô hình quy trình chuyển đổi số cho doanh nghiệp dịch vụ logistics

Việc tìm hiểu và xác định mô hình quy trình chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics không phải là nhiệm vụ dễ dàng với nhiều doanh nghiệp. Các khó khăn bao gồm sự phức tạp của quy trình chuyển đổi số, sự đa dạng của các doanh nghiệp dịch vụ logistics, sự thay đổi liên tục của công nghệ, khả năng tài chính hạn chế, thiếu kinh nghiệm trong lĩnh vực này, và sự yêu cầu về nhân lực chuyên môn. Điều này đặt ra một thách thức đối với các doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Nhằm giúp các doanh nghiệp dịch vụ logistics hiểu rõ hơn về lộ trình chuyển đổi số của mình một cách có hệ thống, Ban Biên tập đề xuất một mô hình quy trình chuyển đổi số dành cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics như Hình 7.21 dưới đây. Mô hình quy trình chuyển đổi số này giúp hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong việc phân tích, xác định và thực hiện chuyển đổi số một cách có logic và hiệu quả, đồng thời giúp giảm thiểu các rủi ro có thể xảy ra trong quá trình này.

Với sự phân chia rõ ràng thành 7 bước quan trọng, mô hình quy trình chuyển đổi số này sẽ giúp các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics hiểu rõ và triển khai một cách có hệ thống quá trình chuyển đổi số. Từ việc xác định tầm nhìn và mục tiêu, lựa chọn công nghệ phù hợp, đến giai đoạn triển khai và sử dụng dữ liệu, mô hình này giúp tạo nên một lộ trình logic và hiệu quả. Điều này không chỉ giúp tăng khả năng thành công của quá trình chuyển đổi số mà còn giúp tối ưu hóa hoạt động và cải thiện năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Hình 7.21: Đề xuất quy trình chuyển đổi số tại Doanh nghiệp²¹

Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

Bước 1 - Tầm nhìn chuyển đổi số: Lãnh đạo của doanh nghiệp dịch vụ logistics cần phải có tầm nhìn chuyển đổi số. Đây là một yếu tố quan trọng quyết định thành công của quá trình chuyển đổi số. Tầm nhìn chuyển đổi số phải được phát triển dựa trên tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi chung của doanh nghiệp. Một tầm nhìn chuyển đổi số đúng đắn sẽ bao gồm các yếu tố: (1) Có tính chiến lược; (2) Có tính thực tế; (3) Có tính linh hoạt. Lãnh đạo của doanh nghiệp cần dành thời gian và nỗ lực để phát triển một tầm nhìn chuyển đổi số đúng đắn. Điều này sẽ giúp cho doanh nghiệp tạo được thêm giá trị, tăng lợi thế cạnh tranh và thành công trong thời đại công nghiệp 4.0.

Bước 2 - Mục tiêu chuyển đổi số: Mục tiêu chuyển đổi số nên là những mục tiêu cụ thể, có thể đo lường được, có thể đạt được, phù hợp và có thời hạn. Mục tiêu chuyển đổi số phải được liên kết với tầm nhìn chuyển đổi số của doanh nghiệp và được thiết kế để giúp doanh nghiệp đạt được các mục tiêu kinh doanh của mình. Mục tiêu chuyển đổi số nên được xác định bởi lãnh đạo doanh nghiệp và được truyền đạt đến tất cả nhân viên. Điều này sẽ giúp đảm bảo rằng, tất cả nhân viên đều hiểu những gì cần đạt được và cam kết thực hiện những thay đổi cần thiết.

Bước 3 - Chiến lược chuyển đổi số: Chiến lược chuyển đổi số là một kế hoạch tổng thể xác định cách thức một doanh nghiệp sẽ sử dụng các công nghệ kỹ thuật số để đạt được các mục tiêu kinh doanh của mình. Chiến lược chuyển đổi số nên bao gồm các yếu tố sau: Tầm nhìn chuyển đổi số, Mục tiêu chuyển đổi số, Lộ trình chuyển đổi số và Giá trị chuyển đổi số. Việc phát triển một chiến lược chuyển

²¹ Mô hình này được phát triển dựa trên Mô hình DMM của TMForum và Mô hình các giai đoạn trong lộ trình phát triển công nghiệp 4.0 của FIR e. V. tại Đại học RWTH Aachen của Đức.

đổi số là một bước quan trọng trong quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp dịch vụ logistics. Chiến lược chuyển đổi số sẽ giúp doanh nghiệp xác định các mục tiêu và lộ trình chuyển đổi số của mình, và sẽ giúp doanh nghiệp đảm bảo rằng, các công nghệ kỹ thuật số được sử dụng một cách hiệu quả để đạt được các mục tiêu kinh doanh của doanh nghiệp.

Bước 4 - Công nghệ: Việc lựa chọn ứng dụng công nghệ số cần được xem xét một cách cẩn thận để đảm bảo rằng, công nghệ đó phù hợp với nhu cầu và mục tiêu của doanh nghiệp. Một số yếu tố cần xem xét khi lựa chọn công nghệ số: Tầm nhìn và mục tiêu chuyển đổi số của doanh nghiệp, Nhu cầu và thách thức cụ thể của doanh nghiệp, Khả năng của doanh nghiệp, Mức độ phổ biến và hỗ trợ của công nghệ, Chi phí của công nghệ và Sự phù hợp với các quy định.

Bước 5 - Quy trình/Vận hành: Giai đoạn vận hành là một giai đoạn quan trọng trong quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp. Trong giai đoạn này, doanh nghiệp cần tập trung vào việc triển khai và sử dụng các công nghệ kỹ thuật số đã được lựa chọn. Một số việc mà doanh nghiệp cần làm ở giai đoạn vận hành: Tạo ra một kế hoạch triển khai chi tiết, Tạo ra các quy trình và hướng dẫn, Tiến hành đào tạo và hỗ trợ nhân viên, Tiến hành thử nghiệm trước khi triển khai, Theo dõi và đánh giá hiệu quả, Chuẩn bị cho những thay đổi.

Bước 6 - Con người/Văn hóa: Yếu tố con người và văn hóa của doanh nghiệp đóng một vai trò quan trọng trong quá trình chuyển đổi số. Con người là những người thực hiện các công việc và sử dụng các công nghệ kỹ thuật số, và văn hóa của doanh nghiệp định hình cách thức mà con người làm việc và tương tác với nhau. Ở giai đoạn này, doanh nghiệp cần đảm bảo rằng, con người và văn hóa của doanh nghiệp sẵn sàng cho những thay đổi. Doanh nghiệp cần tập trung vào việc phát triển các kỹ năng số cho nhân viên, xây dựng một văn hóa đổi mới sáng tạo, và tạo ra một môi trường làm việc hỗ trợ sự thay đổi.

Bước 7 - Dữ liệu: Dữ liệu là một trong những yếu tố quan trọng nhất trong quá trình chuyển đổi số của doanh nghiệp. Trong quá trình chuyển đổi số, doanh nghiệp cần tập trung vào việc thu thập, lưu trữ, phân tích và sử dụng dữ liệu một cách hiệu quả. Dữ liệu có thể được sử dụng để cải thiện hiệu quả hoạt động, đổi mới sản phẩm và dịch vụ, và tạo ra trải nghiệm khách hàng tốt hơn. Ở giai đoạn này, khả năng sử dụng dữ liệu một cách đạo đức và hiệu quả là rất quan trọng đối với các doanh nghiệp để tối đa hóa giá trị kinh doanh. Vì vậy, doanh nghiệp cần phải có khả năng thu thập, lưu trữ, phân tích và sử dụng dữ liệu một cách đạo đức và tuân thủ theo quy định.

Lưu ý rằng, trong suốt quá trình triển khai chuyển đổi số, đặc biệt trong giai đoạn thực thi chiến lược, doanh nghiệp dịch vụ logistics cần phải kiểm tra, đánh giá và điều chỉnh thường xuyên để đảm bảo rằng, việc triển khai vẫn phù hợp với tình hình thực tế và đạt được các mục tiêu chuyển đổi số đã đề ra.

Chuyển đổi số trong logistics là một quá trình phức tạp, lâu dài và đầy thách thức. Tuy nhiên, đây là xu hướng tất yếu mà các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần theo kịp để có thể cạnh tranh và tồn tại trong thị trường ngày càng cạnh tranh khốc liệt. Để thành công trong chuyển đổi số, các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần có nhận thức rõ ràng về xu hướng này, đồng thời liên tục đổi mới, ứng dụng công nghệ và triển khai các giải pháp chuyển đổi số phù hợp. Điều này sẽ giúp các doanh nghiệp tạo ra lợi thế cạnh tranh, tạo ra giá trị mới, cơ hội mới và nguồn doanh thu mới.

KẾT LUẬN

Tình hình kinh tế, chính trị, xã hội, an ninh toàn cầu tiếp tục diễn biến phức tạp và khó lường. Sự cạnh tranh gay gắt giữa các nước lớn, tăng trưởng kinh tế toàn cầu phục hồi chậm, lạm phát và lãi suất tiếp tục duy trì ở mức cao cùng nhu cầu giảm mạnh tại thị trường lớn là thách thức đối với nền kinh tế Việt Nam nói chung và ngành dịch vụ logistics nói riêng. Bên cạnh đó, xu hướng phi toàn cầu hóa và chủ nghĩa bảo hộ gia tăng, mối quan tâm đến các vấn đề về an toàn cho người tiêu dùng, phát triển bền vững và chống biến đổi khí hậu tiếp tục là các yếu tố định hình lại chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu, tác động trực tiếp đến sự phát triển của ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

Năm 2023, mặc dù còn nhiều khó khăn, thách thức, dưới sự điều hành của Chính phủ, kinh tế Việt Nam cơ bản đạt được mục tiêu tổng quát đề ra và đạt nhiều kết quả quan trọng trên các lĩnh vực. Việt Nam tiếp tục là điểm sáng của kinh tế toàn cầu.

Điểm nổi bật của ngành logistics năm 2023 là hệ thống kết cấu hạ tầng logistics được quan tâm đầu tư, phát triển mạnh mẽ theo hướng hiện đại, an toàn, nhiều công trình đạt chất lượng theo tiêu chuẩn quốc tế, mạng lưới giao thông đã kết nối đến mọi vùng, miền trong cả nước, giúp giảm chi phí logistics và thời gian giao hàng. Nhiều chính sách mới được ban hành, các thủ tục được điều chỉnh theo hướng tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. Nhận thức về vai trò và tầm quan trọng của ngành dịch vụ logistics trong phát triển kinh tế được nâng cao cả ở cấp Trung ương và địa phương. Công tác thông tin, tuyên truyền và các hoạt động nghiên cứu, xúc tiến, hợp tác quốc tế về logistics diễn ra sôi nổi, rộng khắp. Vấn đề thân thiện môi trường và phát triển bền vững đã bắt đầu được quan tâm ở cả cấp quản lý vĩ mô và doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, ngành logistics Việt Nam còn nhiều khó khăn như: Hoạt động sản xuất và xuất nhập khẩu năm 2023 giảm ảnh hưởng trực tiếp nguồn cầu dịch vụ logistics; Cơ cấu vận tải hàng hóa phụ thuộc nhiều vào vận tải đường bộ là một trong những nguyên nhân dẫn đến chi phí logistics cao, làm giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam; Phát triển logistics ở nhiều địa phương còn gặp nhiều khó khăn do hạn chế về cơ sở hạ tầng; Yêu cầu của khách hàng về chất lượng cung cấp dịch vụ logistics ngày càng cao trong khi năng lực và quy mô của các doanh nghiệp dịch vụ logistics còn hạn chế; Công tác thông tin, số liệu về logistics chưa đáp ứng được nhu cầu phục vụ điều hành, hoạch định chính sách của cơ quan quản lý cũng như xây dựng chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp. Đặc biệt, chuyển đổi số, mặc dù có vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và đã được các doanh nghiệp nhận thức và quan tâm ở mức độ cao, nhưng thực tế triển khai hiện vẫn còn đang ở giai đoạn đầu, chưa thực sự được đầu tư đúng mức vì nhiều lý do, trong đó rào cản lớn là khó khăn về nguồn vốn, nhân lực và kinh nghiệm quản lý.

Bước sang năm 2024, các cơ quan quản lý nhà nước và Hiệp hội, doanh nghiệp cần tiếp tục chú ý tập trung vào một số hoạt động sau:

- Hoàn thiện, ban hành Chiến lược tổng thể phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 với những mục tiêu, định hướng, biện pháp và lộ trình cụ thể để hiện thực hóa

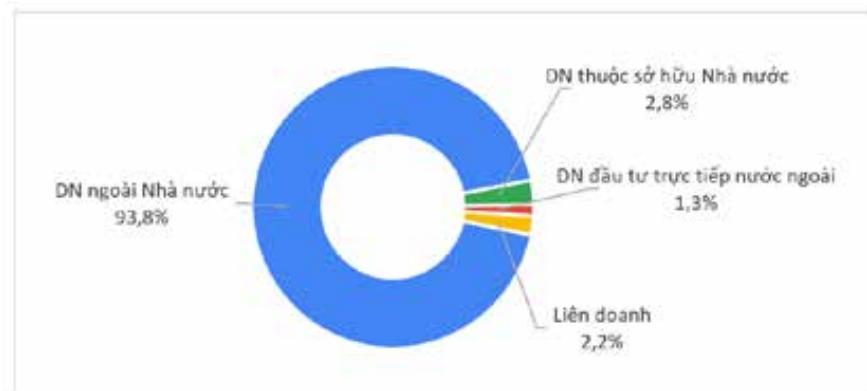
mục tiêu chuyển đổi kép là "Chuyển đổi số" và "Chuyển đổi xanh", nâng cao vị thế và vai trò của Việt Nam trên bản đồ logistics thế giới;

- Tiếp tục triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ nêu tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017, Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019 của Bộ trưởng Bộ Công Thương tại các Bộ, ngành, địa phương;
- Các Bộ, ngành, địa phương tiếp tục đẩy mạnh công tác cải cách hành chính, cắt giảm hoặc đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành; phối hợp chặt chẽ, nhanh chóng trong việc xử lý các vướng mắc, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp;
- Huy động nguồn lực, tập trung tháo gỡ khó khăn, triển khai các dự án trọng điểm của ngành giao thông vận tải; nâng cao chất lượng đầu tư phát triển và kết nối hạ tầng logistics làm động lực thúc đẩy phát triển kinh tế.
- Tiếp tục đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại, thu hút đầu tư và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics, tận dụng cơ hội mang lại từ các FTA, đặc biệt là các FTA thế hệ mới; tận dụng làn sóng chuyển dịch đầu tư để thu hút đầu tư phát triển các trung tâm logistics, đặc biệt là trung tâm logistics ứng dụng công nghệ cao.
- Phát triển nguồn nhân lực cả về số lượng và chất lượng, có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ, công nghệ thông tin. Chú trọng bồi dưỡng nhân lực quản lý cấp cao có tầm nhìn chiến lược, có hiểu biết sâu, rộng về ngành, nắm bắt kịp thời các xu thế phát triển của thế giới.
- Nghiên cứu xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu ngành logistics đầy đủ, chính xác, cập nhật làm cơ sở cho công tác điều hành, hoạch định chính sách của cơ quan nhà nước ở trung ương và địa phương; là căn cứ cho các quyết định kinh doanh, đầu tư của doanh nghiệp.
- Thực hiện đồng bộ các giải pháp đẩy mạnh chuyển đổi số cho ngành logistics: Hoàn thiện khung khổ pháp lý và ban hành các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp (chính sách hỗ trợ về tài chính, đào tạo và hợp tác...) trong việc ứng dụng các giải pháp công nghệ mới; đẩy mạnh công tác chuyển đổi số trong cơ quan nhà nước. Đối với các doanh nghiệp cần xác định rõ tầm nhìn, mục tiêu chiến lược và mô hình chuyển đổi số áp dụng, từ đó xây dựng lộ trình chuyển đổi số phù hợp với đặc thù và nguồn lực của doanh nghiệp.

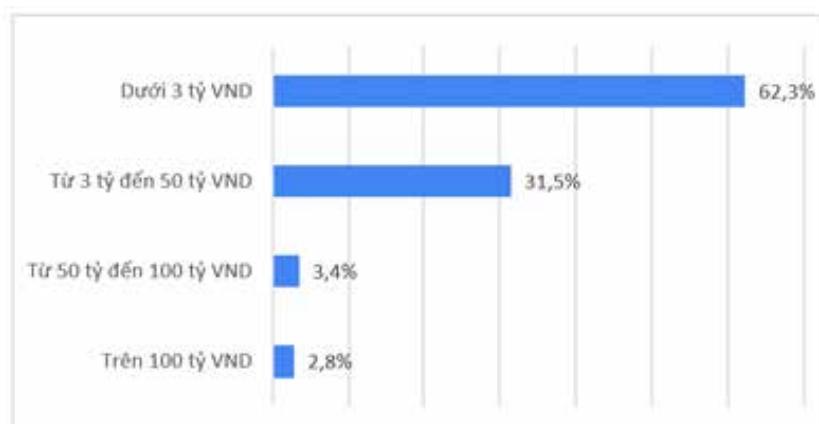
Chuyển đổi số là một quá trình phức tạp, lâu dài và đầy thách thức với cả cấp quản lý nhà nước và doanh nghiệp. Tuy nhiên, đây cũng là xu hướng tất yếu và là cơ hội mà ngành logistics Việt Nam cần theo kịp, nắm bắt để có thể vượt qua các khó khăn, bắt kịp và cạnh tranh với các nước trong khu vực và thế giới.

PHỤ LỤC

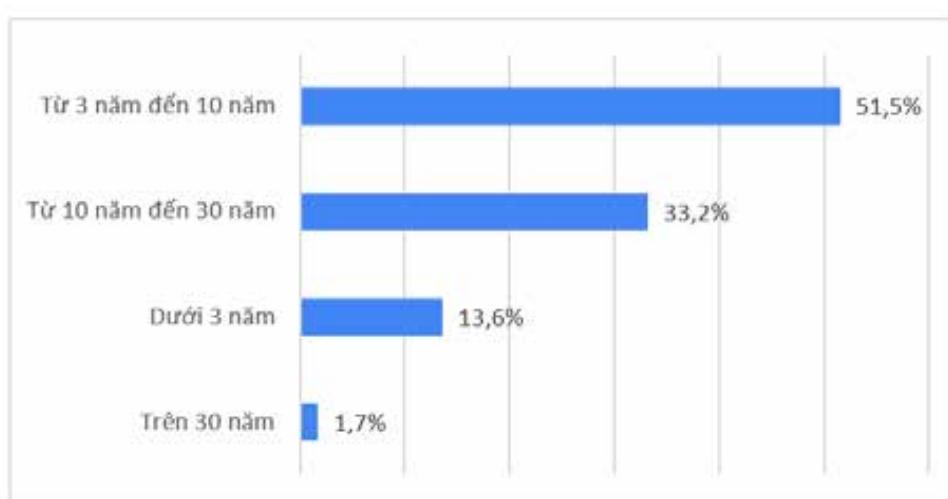
Hình 7.22: Đặc điểm mẫu khảo sát DN dịch vụ logistics trong chương VII của Báo cáo



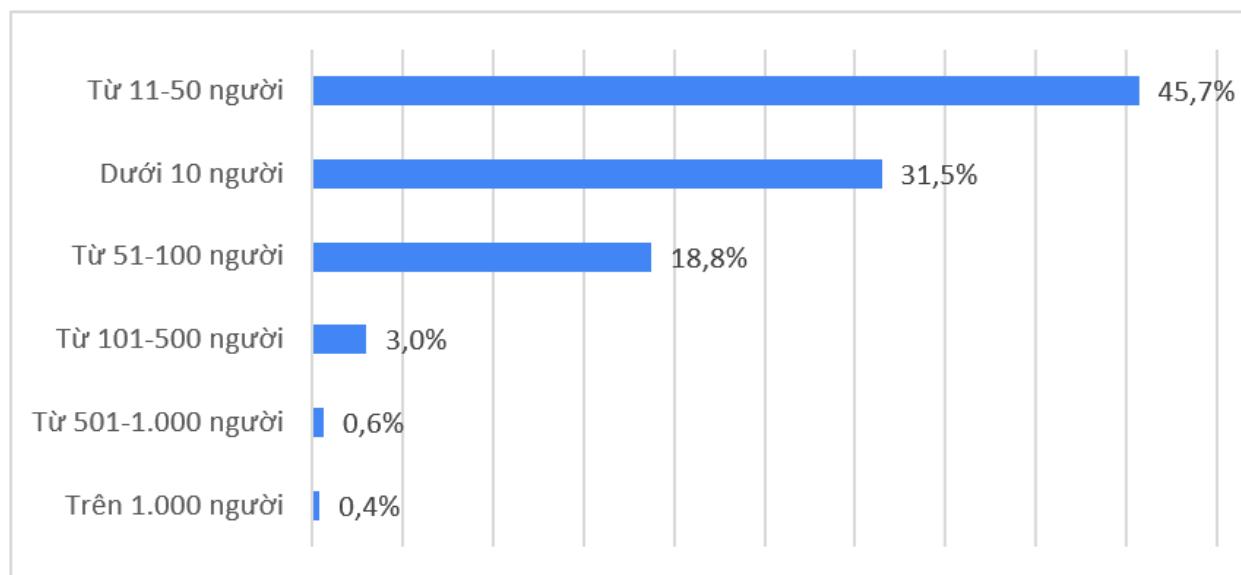
Hình 7.23: Đặc điểm mẫu khảo sát DN dịch vụ logistics theo quy mô nguồn vốn



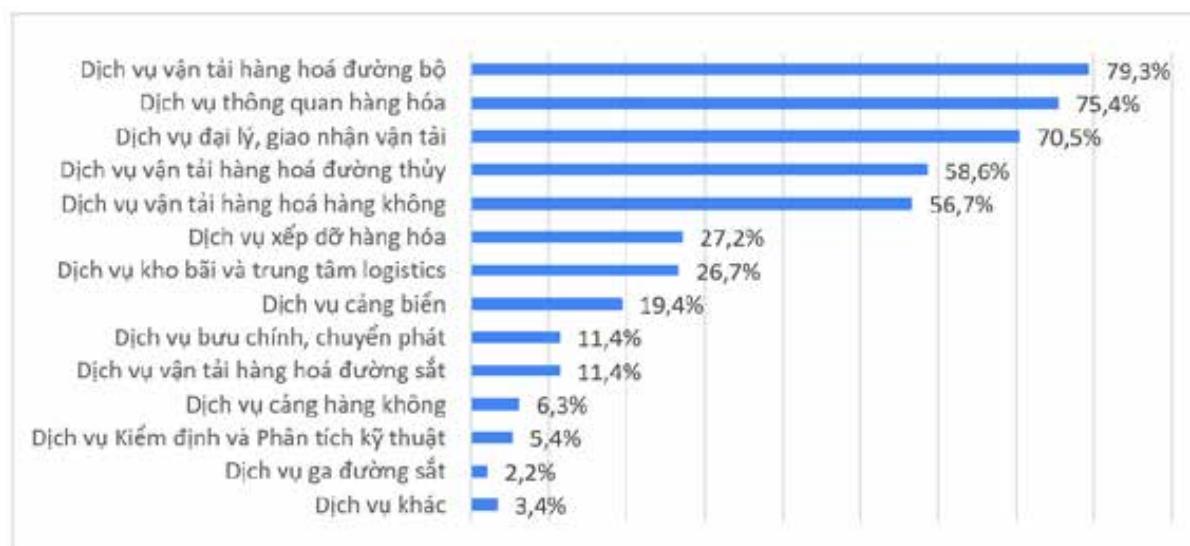
Hình 7.24: Đặc điểm mẫu khảo sát DN dịch vụ logistics theo số năm hoạt động



Hình 7.25: Đặc điểm mẫu khảo sát DN logistics theo quy mô số lượng lao động



Hình 7.26: Đặc điểm mẫu khảo sát DN logistics theo loại dịch vụ



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1	Trị giá một số mặt hàng xuất khẩu 9 tháng năm 2023	25
Bảng 1.2	Trị giá một số mặt hàng nhập khẩu 9 tháng năm 2023	26
Bảng 1.3	Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng	27
Bảng 1.4	Xếp hạng LPI của Việt Nam (2007 - 2023)	31
Bảng 1.5	Quy mô thị trường logistics theo khu vực, giai đoạn 2022 - 2030	32
Bảng 2.1	Tổng hợp chỉ tiêu phát triển đường bộ cao tốc các thời kỳ	42
Bảng 2.2	Tổng hợp tình hình thực hiện quy hoạch cảng cạn	53
Bảng 3.1	Vận tải hàng hóa 9 tháng đầu năm 2023 phân theo ngành vận tải	59
Bảng 3.2	Một số dự án kho tiêu biểu đưa vào hoạt động năm 2023	67
Bảng 3.3	Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới 9 tháng đầu năm 2023	73
Bảng 3.4	Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi tạm ngừng kinh doanh có thời hạn và hoàn tất thủ tục giải thể 9 tháng đầu năm 2023	74
Bảng 6.1	Danh sách xếp hạng chỉ số LCI theo địa phương và khu vực	122
Bảng 6.2	Số liệu tình hình doanh nghiệp dịch vụ logistics tại ĐBSCL	125
Bảng 7.1	Một số giải pháp công nghệ cho ngành logistics hiện có trên thị trường	167

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1	Đánh giá tăng trưởng toàn cầu và dự báo của một số tổ chức quốc tế (6 tháng đầu năm 2023)	13
Hình 1.2	Đánh giá tăng trưởng toàn cầu năm 2022 và dự báo năm 2023 của các tổ chức quốc tế (quý III/2023)	14
Hình 1.3	Đánh giá tăng trưởng của Hoa Kỳ năm 2022 và dự báo năm 2023	15
Hình 1.4	Đánh giá tăng trưởng của khu vực đồng Euro năm 2022 và dự báo năm 2023	16
Hình 1.5	Đánh giá tăng trưởng của Nhật Bản năm 2022 và 2023	16
Hình 1.6	Đánh giá tăng trưởng của Trung Quốc năm 2022 và 2023	17
Hình 1.7	Dự báo tăng trưởng năm 2023 của một số quốc gia ASEAN (%)	18
Hình 1.8	Đánh giá tăng trưởng Việt Nam của một số tổ chức quốc tế	21
Hình 1.9	Tăng trưởng GDP của Việt Nam qua các giai đoạn	22
Hình 1.10	Tốc độ tăng GDP 9 tháng so với cùng kỳ năm trước giai đoạn 2011 - 2023	22
Hình 1.11	Tình hình tăng trưởng của một số ngành	23
Hình 1.12	Tốc độ tăng/giảm CPI tháng 9 và 9 tháng các năm giai đoạn 2019 - 2023	23
Hình 1.13	Chỉ số sản xuất công nghiệp quý I và II năm 2023	24
Hình 1.14	Xuất, nhập khẩu hàng hóa 9 tháng năm 2023	25
Hình 1.15	Thị trường xuất, nhập khẩu hàng hóa chủ yếu 9 tháng năm 2023	26
Hình 1.16	Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng 9 tháng các năm 2019 - 2023	27
Hình 1.17	Tổng vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội theo giá hiện hành 9 tháng giai đoạn 2019 - 2023	28
Hình 1.18	Vốn đầu tư nước ngoài đăng ký vào Việt Nam giai đoạn 2019 - 2023	28
Hình 1.19	Bản đồ LPI toàn cầu	30
Hình 1.20	Quy mô thị trường logistics toàn cầu (2022 - 2030)	31
Hình 1.21	Lượng hàng hóa vận tải đường biển giai đoạn 2020 - 2023	32
Hình 1.22	Quy mô và tốc độ tăng trưởng của thị trường logistics hợp đồng	33
Hình 2.1	Hệ thống đường cao tốc Việt Nam đến năm 2025	40
Hình 2.2	Bản đồ hiện trạng đường sắt Việt Nam	44
Hình 2.3	Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam	48
Hình 3.1	Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam giai đoạn 2021 - 2023	58
Hình 3.2	Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam 9 tháng đầu năm 2023	59
Hình 3.3	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam giai đoạn 2021 - 2023	60
Hình 3.4	Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt giai đoạn 2021 - 2023	61
Hình 3.5	Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giai đoạn 2021 - 2023	63
Hình 3.6	Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2021 - 2023	64
Hình 3.7	Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không giai đoạn 2021 - 2023	65

Hình 3.8	Quy trình hoàn tất đơn hàng trong mối tương quan với mạng lưới các dịch vụ logistics	68
Hình 3.9	Dự kiến hoạt động của DN dịch vụ logistics trong năm 2023	73
Hình 3.10	Đánh giá triển vọng kinh tế ngành (%)	74
Hình 4.1	Số lượng DN đăng ký mới theo cơ cấu ngành nghề và lĩnh vực sản xuất kinh doanh trong giai đoạn 2018 - 2022	78
Hình 4.2	Chỉ số cân bằng đơn đặt hàng, sử dụng lao động, khối lượng sản xuất và tồn kho lĩnh vực CNXD giai đoạn 2018 - 2023	79
Hình 4.3	Tổng số DN hoạt động tại thời điểm 31/12 hàng năm phân theo ngành kinh tế	80
Hình 4.4	Số người có việc làm phân theo khu vực kinh tế theo quý các năm 2022 - 2023	81
Hình 4.5	Số lượng DN đăng ký mới tính đến 31/12 hàng năm phân theo khu vực địa lý giai đoạn 2018 - 2022	81
Hình 4.6	Tỷ trọng DN đang hoạt động theo vùng kinh tế năm 2022	82
Hình 4.7	Biến động số lượng DN theo loại hình trong giai đoạn 2018 - 2022 tại Việt Nam	83
Hình 4.8	Quy mô giá trị tài sản cố định và đầu tư tài chính dài hạn của các DN đang hoạt động có kết quả sản xuất kinh doanh tại thời điểm 31/12 hàng năm phân theo loại hình DN tại Việt Nam giai đoạn 2018 - 2022	84
Hình 4.9	Số liệu thống kê sơ bộ thông tin các DN sản xuất và thương mại tham gia khảo sát năm 2023	84
Hình 4.10	Bộ phận thực hiện chức năng quản trị logistics trong DN	85
Hình 4.11	Đánh giá về sự phối hợp giữa các chức năng khác nhau trong thực hiện hoạt động logistics	86
Hình 4.12	Mức độ tự thực hiện hoạt động logistics tại các DN sản xuất và thương mại năm 2023	87
Hình 4.13	Lý do DN lựa chọn việc thuê ngoài hoạt động logistics	88
Hình 4.14	Đánh giá chất lượng dịch vụ logistics qua các tiêu chí	88
Hình 4.15	Mức độ thực hiện các ứng dụng CNTT trong DN sản xuất và thương mại	89
Hình 4.16	Khó khăn, rào cản hạn chế việc thực hiện chuyển đổi số tại các DN Việt Nam	90
Hình 4.17	Mức độ thực hiện các hoạt động xanh hóa logistics trong các DN sản xuất và thương mại	91
Hình 4.18	Tỷ trọng chi phí logistics trên tổng chi phí sản xuất kinh doanh của DN sản xuất và thương mại	92
Hình 5.1	Phân bố nhân lực của DN dịch vụ logistics theo loại hình dịch vụ	94
Hình 5.2	Phân bố nhân lực của DN dịch vụ logistics theo khu vực địa lý	94
Hình 5.3	Phân bố nhân lực của DN dịch vụ logistics theo loại hình DN	95
Hình 5.4	Thu nhập bình quân/người giai đoạn 2017 - 2021 theo loại hình DN dịch vụ logistics	95
Hình 5.5	Thu nhập bình quân tại DN dịch vụ logistics theo vùng kinh tế (triệu đồng/tháng)	96
Hình 5.6	Số lượng trường ĐH và chỉ tiêu tuyển sinh ngành/chuyên ngành logistics	96
Hình 5.7	Tỷ lệ CTĐT về logistics đã kiểm định chất lượng trong và ngoài nước	98
Hình 5.8	Đối tượng học viên tham gia các khóa đào tạo ngắn hạn về logistics	99

Hình 5.9	Số dự án logistics nước ngoài đầu tư vào Việt Nam giai đoạn 1991 - 2022	106
Hình 5.10	Tỷ trọng số dự án logistics theo quốc gia đầu tư vào Việt Nam giai đoạn 1991-2022	106
Hình 5.11	Tỷ trọng số dự án logistics theo hình thức đầu tư vào Việt Nam giai đoạn 1991 - 2022	107
Hình 5.12	Top 5 địa phương có số dự án logistics đầu tư nước ngoài lớn nhất đến 2022	107
Hình 5.13	Số dự án đầu tư ra nước ngoài của các DN dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2006 - 2022	108
Hình 5.14	Top 5 quốc gia nhận đầu tư từ DN logistics Việt Nam theo số dự án (hình bên trái) và theo tỷ trọng vốn đầu tư (hình bên phải) lũy kế đến 12/2022	109
Hình 5.15	Số lượng TCVN liên quan đến logistics đã được ban hành từ năm 1979 - 2023	110
Hình 5.16	Tỷ trọng số TCVN đã ban hành phân theo nội dung của tiêu chuẩn	110
Hình 6.1	Năm trụ cột chính của LCI	120
Hình 6.2	Quy trình và tiêu chí lựa chọn tỉnh đại diện đánh giá LCI 2022	121
Hình 6.3	Bản đồ logistics tỉnh Trà Vinh	130
Hình 7.1	Mô hình một số công nghệ được ứng dụng cho chuyển đổi số trong logistics	144
Hình 7.2	Cấu trúc chỉ số đánh giá mức độ chuyển đổi số doanh nghiệp lớn	145
Hình 7.3	Các cấp độ trong lộ trình phát triển Công nghiệp 4.0	146
Hình 7.4	Trí tuệ nhân tạo (AI) và Học máy (ML)	148
Hình 7.5	Xu hướng Chuyển đổi số trong ngành Bán lẻ và Logistics	150
Hình 7.6	Cấp độ CDS của các DN dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay	155
Hình 7.7	Các phần mềm được các DN dịch vụ logistics tại Việt Nam sử dụng hiện nay	155
Hình 7.8	Nhận thức về mức độ quan trọng của CDS tại các DN dịch vụ logistics ở Việt Nam	157
Hình 7.9	Mức độ quan tâm đến CDS của các DN logistics tại Việt Nam hiện nay	158
Hình 7.10	Động cơ thúc đẩy các DN dịch vụ logistics Việt Nam CDS	158
Hình 7.11	Mức chi phí mà DN dịch vụ logistics Việt Nam có thể đầu tư để thực hiện CDS	159
Hình 7.12	Thời gian mà DN dịch vụ logistics Việt Nam có thể bỏ ra để thực hiện dự án CDS	160
Hình 7.13	Mức tăng trưởng lợi nhuận kỳ vọng đạt được của DN dịch vụ logistics khi CDS	160
Hình 7.14	Mức tăng trưởng lợi nhuận sau chuyển đổi số của doanh nghiệp	161
Hình 7.15	Các rào cản khi DN logistics tại Việt Nam thực hiện CDS	162
Hình 7.16	Số lượng nhân sự có chuyên môn CNTT tại các DN dịch vụ logistics Việt Nam	163
Hình 7.17	Công nghệ giúp thúc đẩy CDS cho các DN dịch vụ logistics tại Việt Nam	165
Hình 7.18	Doanh thu lĩnh vực công nghiệp ICT (triệu USD)	166
Hình 7.19	Số doanh nghiệp công nghệ số	166
Hình 7.20	Các yếu tố nội bộ ảnh hưởng đến CDS tại các DN dịch vụ logistics Việt Nam	171
Hình 7.21	Đề xuất quy trình chuyển đổi số tại Doanh nghiệp	173

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tham khảo tiếng Việt

1. Anh, N. (2022). Thị trường chuyển phát nhanh Việt Nam ước đạt giá trị 4,88 tỷ USD vào năm 2030. Báo Doanh Nghiệp và Kinh Doanh, 3.
2. Anh, Q. (2022). Doanh nghiệp logistics Việt Nam vượt khó để phát triển (pp. 1-5). Viet Nam Business Forum. <https://vccinews.vn/news/43859/doanh-nghiep-logistics-viet-nam-vuot-kho-de-phat-trien.html>
3. CBRE. (2022). Nhiều tín hiệu tích cực từ thị trường bất động sản khu công nghiệp (pp. 1-3).
4. Hiệp hội Bất động sản Việt Nam. (2022). Hiệp hội BDS Việt Nam dự báo xu hướng phát triển của thị trường 5 - 10 năm tới (pp. 1-4).
5. Kết quả điều tra về phát triển logistics xanh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam năm 2022, Ban Biên tập Báo cáo.
6. Ngân hàng Thế giới (2019) Chuỗi Báo cáo Phân tích về Ngành Giao thông Vận tải Việt Nam: Tăng cường ngành vận tải hàng hoá đường bộ Việt Nam hướng đến giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính.
7. Thanh, K. (2022). Doanh nghiệp chuyển phát nhanh đẩy mạnh dịch vụ giá trị gia tăng (pp. 1-3). Sai Gon Giai Phong Online. <https://www.sggp.org.vn/doanh-nghiep-chuyen-phat-nhanh-day-manh-dich-vu-gia-tri-gia-tang-830737.html>
8. Tiệp, N. (2022). Triển vọng thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh (pp. 2-5). Thoi Nay Journal.
9. Tổng cục Hải quan. (2022). Phát triển và nâng cao chất lượng đại lý hải quan (pp. 1-3).
10. Tổng Cục Thống Kê. (2022). Điểm sáng tình hình kinh tế - xã hội quý II và 6 tháng đầu năm 2022 (pp. 1-20). Tổng cục thống kê.
11. VITIC. (2022a). Thông tin thị trường logistics Việt Nam và thế giới 6 tháng đầu năm 2022 và dự báo.
12. VITIC. (2022b). Thông tin thị trường logistics Việt Nam và thế giới tháng 8, 8 tháng năm 2022 và dự báo.

Tài liệu tham khảo tiếng Anh

1. Carter, C.R., and Rogers, D.S. (2008). A Framework of Sustainable Supply Chain Management: Moving Toward New Theory. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 38(5), 360-387.
2. Lee, Su-Yol, & Klassen, Robert D. (2008). Drivers and Enablers That Foster Environmental Management Capabilities in Small- and Medium-Sized Suppliers in Supply Chains. Production and Operations Management Society, Jg. 17, H. 6, 573-586. <http://www.econstor.eu>
3. Rodrigue, J. P., Slack, B., & Comtois, C., (2001), Green logistics (The Paradoxes of), Handbook of logistics and supply-chain management, Handbooks in Transport #2, London: Pergamon/ Elsevier. ISBN: 0-08-043593-9
4. Sbihi, A. & Eglese, R.W. (2009). Combinatorial optimization and Green Logistics. Annals of Operations Research 175(1), 159-175
5. Wu,H.J.andDunn,S.C.,(1995),EnvironmentallyResponsibleLogisticsSystems.InternationalJournalofPhysical Distribution and Logistics Management, 25, 20-38. <https://doi.org/10.1108/09600039510083925>
6. Zhang,J.&Zheng,L.,2010.Research on the Building of Green Logistics System and the Development Strategy in Jilin Province. [Online] Available at: https://www.researchgate.net/publication/269085013_Research_on_the_Building_of_Green_Logistics_System_and_the_Development_Strategy_in_Jilin_Province [Accessed 25/2/2022]

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2023

CHUYỂN ĐỔI SỐ TRONG LOGISTICS »»

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội
Điện thoại: 024 3 934 1562 * **Fax:** 024 3 938 7163
Website: <http://nhaxuatbancongthuong.com.vn>
Email: nxbct@moit.gov.vn

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc

Trương Thu Hiền

Biên tập:

Nguyễn Thị Thanh Thảo

Tôn Nữ Thanh Bình

Trình bày:

Vương Nguyễn

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

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

Số xác nhận đăng ký xuất bản: 4086-2023/CXBIPH/03-226/CT

Quyết định xuất bản số: 322/QĐ - NXBCT ngày 21 tháng 11 năm 2023

Mã số ISBN: 978-604-481-091-1

In xong và nộp lưu chiểu Quý IV năm 2023.



BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2023

CHUYỂN ĐỔI SỐ TRONG LOGISTICS



TÀI VỀ BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM 2023



ISBN: 978-604-481-091-1



9 786044 810911

SÁCH KHÔNG BÁN



ABN ASIA.ORG