



DIỄN ĐÀN
LOGISTICS VIỆT NAM 2018
"Logistics kết nối các vùng tăng trưởng kinh tế"

HOẠT ĐỘNG KHẢO SÁT THỰC TẾ, GIAO LƯU KẾT NỐI

Thời gian: 14:00 - 21:00, ngày 6 tháng 12 năm 2018

Địa điểm: Nhà máy ô tô Vinfast và Khu công nghiệp Đình Vũ,
Cát Hải

THỜI GIAN	NỘI DUNG	ĐỊA ĐIỂM
14:00 - 17:00	Khảo sát thực tế nhà máy ô-tô Vinfast, thăm các trung tâm logistics.	Đình Vũ - Lạch Huyện, Hải Phòng
19:00 - 22:00	Ăn tối, giao lưu kết nối các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các tổ chức, đơn vị liên quan	Khách sạn Mừng Thanh, Bãi Cháy, thành phố Hạ Long, Quảng Ninh



DIỄN ĐÀN
LOGISTICS VIỆT NAM 2018
"Logistics kết nối các vùng tăng trưởng kinh tế"

Phiên toàn thể: LOGISTICS KẾT NỐI CÁC VÙNG TĂNG TRƯỞNG

Thời gian: 8:00 - 10:00, ngày 7 tháng 12 năm 2018

Địa điểm: Phòng Diamond, Trung tâm hội nghị FLC,
TP Hạ Long, Quảng Ninh

Chủ trì:

- Ông Vương Đình Huệ, Phó Thủ tướng Chính phủ
- Ông Cao Quốc Hưng, Thứ trưởng Bộ Công Thương
- Ông Nguyễn Đức Long, Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh
- Giáo sư Đào Nguyên Cát, Tổng biên tập Thời báo Kinh tế Việt Nam
- Ông Ousmane Dione, Giám đốc quốc gia Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam

THỜI GIAN	NỘI DUNG
8:00 - 8:10	Giới thiệu <i>Thời báo Kinh tế Việt Nam</i>
8:10 - 8:45	Khai mạc <i>Ông Vương Đình Huệ, Phó Thủ tướng Chính phủ</i> <i>Ông Cao Quốc Hưng, Thứ trưởng Bộ Công Thương</i> <i>Ông Nguyễn Đức Long, Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh</i> <i>Ông Ousmane Dione, Giám đốc quốc gia Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam</i>
8:45 - 9:00	Logistics liên kết các vùng tăng trưởng kinh tế <i>Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương</i>
9:00 - 9:15	Logistics, Connectivity and Growth <i>Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam</i>
9:15 - 9:30	Lễ trao Bằng khen cho các tập thể, cá nhân có thành tích trong phát triển ngành logistics Lễ ký kết một số Bản ghi nhớ hợp tác Công bố Báo cáo Logistics Việt Nam 2018
9:30 - 9:45	Giải lao



DIỄN ĐÀN
LOGISTICS VIỆT NAM 2018
"Logistics kết nối các vùng tăng trưởng kinh tế"

Phiên chuyên đề 1: NÂNG CAO NĂNG LỰC HẠ TẦNG CHO LOGISTICS

Thời gian: 10:00 - 12:00, ngày 7 tháng 12 năm 2018

Địa điểm: Phòng Ruby, Trung tâm hội nghị FLC,
TP Hạ Long, Quảng Ninh

Chủ trì: Ngân hàng thế giới

THỜI GIAN	NỘI DUNG
10:00 - 10:15	Phát triển Quảng Ninh thành cửa ngõ logistics khu vực Đông Bắc <i>UBND tỉnh Quảng Ninh</i>
10:15 - 10:30	Tiến đến các trung tâm logistics thế hệ mới tại Việt Nam <i>Mapletree</i>
10:30 - 10:45	Áp dụng công nghệ blockchain trong logistics <i>Bộ Khoa học và Công nghệ</i>
10:45 - 11:00	Các xu hướng trong logistics hiện đại <i>DHL Global Forwarding</i>
11:00 - 11:45	Thảo luận: Ngân hàng Thế giới (điều phối) - <i>UBND tỉnh Quảng Ninh</i> - <i>Mapletree</i> - <i>Bộ Khoa học và Công nghệ</i> - <i>DHL Global Forwarding</i> - <i>Chuyên gia Nguyễn Tương</i>
11:45 - 12:00	Kết luận <i>Ngân hàng Thế giới</i>
12:10 - 13:30	BTC mời cơm trưa tại Phòng Diamond
14:00 - 14:15	Đại biểu đăng ký xe của BTC tập kết tại sảnh Trung tâm hội nghị, di chuyển về Hà Nội



DIỄN ĐÀN
LOGISTICS VIỆT NAM 2018
"Logistics kết nối các vùng tăng trưởng kinh tế"

Phiên chuyên đề 2: MỞ RỘNG THỊ TRƯỜNG DỊCH VỤ LOGISTICS

Thời gian: 10:00 - 12:00, ngày 7 tháng 12 năm 2018

Địa điểm: Phòng Emerald, Trung tâm hội nghị FLC,
TP Hạ Long, Quảng Ninh

Chủ trì: Bộ Công Thương

THỜI GIAN	NỘI DUNG
10:00 - 10:15	Đẩy mạnh kết nối, khai thông thị trường dịch vụ logistics <i>Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam</i>
10:15 - 10:30	Phát triển dịch vụ last-mile logistics tại Việt Nam <i>Vietnam Post</i>
10:30 - 10:45	Logistics cho Thương mại điện tử - xu thế và cơ hội <i>Lazada Express</i>
10:45 - 11:00	Dịch vụ đường sắt kết nối Việt Nam với Châu Âu <i>Bắc Kỳ Logistics</i>
11:00 - 11:45	Thảo luận: Bộ Công Thương (điều phối) - <i>Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam</i> - <i>Vietnam Post</i> - <i>Lazada Express</i> - <i>Bắc Kỳ Logistics</i> - <i>Ratraco</i>
11:45 - 12:00	Kết luận <i>Bộ Công Thương</i>
12:10 - 13:30	BTC mời cơm trưa tại Phòng Diamond
14:00 - 14:15	Đại biểu đăng ký xe của BTC tập kết tại sảnh Trung tâm hội nghị, di chuyển về Hà Nội

PHÁT BIỂU CHÀO MỪNG VÀ CHỈ ĐẠO

Ủy viên Bộ Chính Trị, Phó Thủ tướng Chính Phủ

Đồng chí Vương Đình Huệ

(Quảng Ninh, ngày 07 tháng 12 năm 2018)

Thưa các đồng chí Lãnh đạo các Bộ, Ban ngành, các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương,

Thưa đại diện các hiệp hội, doanh nghiệp,

Thưa toàn thể các Quý vị và các bạn,

Thay mặt Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, tôi nhiệt liệt chào mừng các đồng chí Lãnh đạo các Bộ, Ban ngành, các địa phương cùng toàn thể Quý vị đại biểu từ các hiệp hội, doanh nghiệp, tổ chức trong và ngoài nước đến tham dự Diễn đàn Logistics Việt Nam lần thứ 6.

Thưa các Quý vị,

Logistics đang trở thành một ngành kinh tế thu hút sự quan tâm của các doanh nghiệp, các cấp các ngành quản lý nhà nước và của xã hội. Sự ra đời của Quyết định 200/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 mở ra một giai đoạn mới cho phát triển logistics ở Việt Nam, khi đề ra những giải pháp tổng thể, đồng bộ nhằm cải thiện cơ sở hạ tầng vật chất, phát triển thị trường cũng như nâng cao nguồn lực con người phục vụ lĩnh vực này.

Ngày 22 tháng 10 năm 2018, thay mặt Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa 12, Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng đã ký ban hành Nghị quyết số 36-NQ/TW về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó nhấn mạnh nhu cầu xây dựng hoàn thiện hạ tầng logistics, kết nối liên thông các cảng biển với các vùng, miền, địa phương trong nước và quốc tế. Theo tinh thần của Nghị quyết, các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần được phát triển với cơ cấu hợp lý, ứng dụng công nghệ hiện đại, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa, tham gia sâu vào các chuỗi cung ứng, từng bước gia tăng, chiếm lĩnh thị phần quốc tế.

Trong những năm vừa qua, chúng ta đã chứng kiến ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam tăng trưởng mạnh mẽ, số lượng doanh nghiệp tăng lên

không ngừng, các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đảm nhiệm ngày càng nhiều công đoạn trong chuỗi cung ứng, phục vụ tốt cho việc gia tăng sản xuất công nghiệp và nông nghiệp, lưu thông hàng hóa trong nước và đẩy mạnh xuất nhập khẩu.

Tôi rất hoan nghênh Bộ Công Thương, cùng với Thời báo Kinh tế Việt Nam và Ngân hàng Thế giới đã duy trì Diễn đàn Logistics Việt Nam đều đặn từ năm 2013 đến nay. Diễn đàn đã trở thành một sự kiện uy tín, tập hợp đông đảo các hiệp hội, doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng như các tổ chức, đơn vị có liên quan trong lĩnh vực này để trao đổi, đề ra những giải pháp cho logistics Việt Nam phát triển và mở rộng.

Thưa các Quý vị,

Các nhà Lãnh đạo ASEAN đã thông qua Tầm nhìn 2025 định hướng tiến trình xây dựng Cộng đồng tự cường, phát triển năng động, bền vững và gắn kết. Trong tiến trình đó, chúng ta xác định mục tiêu phát triển trở thành một khu vực hòa bình, ổn định về an ninh - chính trị, năng động và kết nối về kinh tế, bền vững về môi trường và hài hòa về xã hội. Để hiện thực hóa mục tiêu này, với chủ đề Diễn đàn lần này “*Logistics kết nối các vùng tăng trưởng kinh tế*”, tôi chia sẻ với Quý vị một số ý kiến sau:

Thứ nhất, kết nối kinh tế là một trọng tâm, trong đó ưu tiên hàng đầu là kết nối hợp tác phát triển ngành dịch vụ logistics xanh

Việt Nam đã có nhiều cơ chế, chính sách tạo thuận lợi cho các nhà đầu tư, doanh nghiệp tham gia phát triển cơ sở hạ tầng và các chuỗi sản xuất phục vụ phát triển ngành logistics.

Trong thời gian tới, chúng ta cần hợp tác ở cả 3 cấp độ từ Chính phủ đến các Bộ, ngành, địa phương và Hiệp hội, doanh nghiệp trong phát triển ngành dịch vụ logistics xanh nhằm nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của mỗi bên.

Thứ hai, hợp tác thương mại, đầu tư, nâng cao hiệu quả và chất lượng kết nối cơ sở hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông và đặc biệt là hạ tầng công nghệ thông tin

Việt Nam và các nước ASEAN đang nỗ lực thực hiện mục tiêu xây dựng một thị trường thống nhất vào năm 2025, theo đó cần đẩy mạnh hợp tác ngành dịch vụ logistics tạo thuận lợi cho lưu chuyển thương mại, đầu tư qua biên giới, đơn giản hóa và hài hòa quy trình, thủ tục trên các tuyến hành lang kinh tế.

Hiện nay, Việt Nam đã hợp tác với các nước có chung biên giới Trung Quốc, Lào và Campuchia trong việc phối hợp thực hiện mô hình kiểm tra “một cửa, một lần dừng” tại một số cặp cửa khẩu. Đây là tiền đề để Việt Nam và các nước có chung biên giới trong khu vực ASEAN cần tiếp tục đẩy mạnh kết nối giao thông trên các hành lang kinh tế như: Hành lang Kinh tế Đông - Tây, Hành lang Kinh tế Bắc - Nam, Hành lang Kinh tế phía Nam,...

Thứ ba, đổi mới tư duy sáng tạo ứng dụng công nghệ trong kết nối hợp tác phát triển ngành dịch vụ logistics xanh

Để thích ứng với xu hướng phát triển của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4 đang diễn ra nhanh chóng trên toàn cầu, chúng ta không thể chỉ dựa vào vị trí địa kinh tế, lao động giản đơn mà cần phải có sự đột phá đổi mới tư duy sáng tạo ứng dụng công nghệ trong kết nối hợp tác phát triển ngành dịch vụ logistics xanh giữa các vùng tăng trưởng kinh tế trong khu vực.

Việt Nam đang đổi mới mô hình tăng trưởng để nâng cao trình độ phát triển của nền kinh tế; phát triển chủ yếu dựa trên sáng tạo, công nghệ tiên tiến, năng suất cao và tranh thủ thời cơ của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4.

Thứ tư, tăng cường phối hợp liên ngành và tạo thuận lợi hóa thương mại giữa các nước trong khu vực ASEAN

Tôi đồng tình với đánh giá của Ngân hàng Thế giới về tự do hóa thương mại đã góp phần làm giảm chi phí thương mại thông qua việc cắt giảm thuế quan, tuy nhiên việc cắt giảm chi phí thương mại thông qua giảm thuế quan đã đạt đến giới hạn.

Do vậy, để tiếp tục thúc đẩy tăng trưởng thương mại và chi phí logistics đòi hỏi chúng ta phải chú trọng đến việc cải cách hành chính, minh bạch các quy định, tăng cường phối hợp liên ngành, tạo thuận lợi hóa thương mại thông qua việc giảm các rào cản, đơn giản hóa các quy định hải quan và quản lý chuyên ngành giữa các nước trong khu vực ASEAN.

Thưa các Quý vị,

Việt Nam luôn duy trì kinh tế vĩ mô ổn định, bảo đảm an sinh xã hội, giữa vững ổn định chính trị - xã hội. Hiện nay, đã có hơn 21,000 dự án FDI tại Việt Nam với tổng vốn đầu tư gần 300 tỷ USD, trong đó có các tập đoàn lớn hàng đầu trên thế giới, nhất là trong lĩnh vực điện tử, công nghệ thông tin như Samsung, Fujitsu, Intel, Samsung, Nokia, Siemens, LG,... Việt Nam đang trở

thành một trung tâm sản xuất nhiều mặt sản phẩm, mặt hàng đứng trong tốp đầu của thế giới.

Việt Nam đã ký 14 Hiệp định thương mại tự do (FTA), trong đó có Hiệp định đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP) vừa được Quốc hội phê chuẩn.

Đây là những cơ sở quan trọng để Việt Nam mở ra không gian hợp tác rộng lớn cho sự phát triển và tạo môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp nước ngoài hợp tác đầu tư, kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam.

Thưa các Quý vị,

Tại Diễn đàn lần này, các cơ quan quản lý nhà nước cũng như các hiệp hội, doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics sẽ cùng nhau thảo luận các định hướng nhằm thúc đẩy hợp tác và tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp đầu tư, kinh doanh dịch vụ logistics trong khu vực ASEAN nói chung và Việt Nam nói riêng.

Bên cạnh nỗ lực của mình các nước ASEAN cũng cần đẩy mạnh hợp tác nhất là với các nhà tài trợ đang có chương trình, dự án hợp tác tại khu vực như WB, ADB, các quốc gia phát triển về logistics như Hoa Kỳ, Nhật Bản, EU, Trung Quốc, Hàn Quốc nhằm thúc đẩy hợp tác ngành dịch vụ logistics phát triển bền vững.

Một lần nữa, xin chào mừng các vị khách quý đã đến Thành phố Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh để tham dự Diễn đàn Logistics Việt Nam 2018. Tôi xin chúc các đại biểu tham gia thảo luận sôi nổi, hiệu quả, kết nối thành công với các đối tác, chúc Diễn đàn thành công tốt đẹp.

Xin trân trọng cảm ơn.

PHÁT BIỂU KHAI MẠC

Thứ trưởng Bộ Công Thương

Đồng chí Cao Quốc Hưng

(Quảng Ninh, ngày 07 tháng 12 năm 2018)

Kính thưa đồng chí Vương Đình Huệ, Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng Chính phủ,

Kính thưa đồng chí Nguyễn Đức Long, Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh,

Kính thưa các đồng chí Lãnh đạo các Bộ ngành, địa phương,

Thưa toàn thể các Quý vị và các bạn,

Trong thời gian gần 2 năm vừa qua kể từ khi Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, nền kinh tế Việt Nam có những bước chuyển mình mạnh mẽ, kéo theo sự phát triển nhanh chóng, nổi trội của ngành dịch vụ logistics.

Việt Nam là một thị trường trên 90 triệu dân với thu nhập ngày càng tăng, GDP bình quân đầu người năm 2017 là trên 2.343 USD, mức tăng GDP bình quân 2016-2020 dự kiến là 6,5-7%/năm.

Năm 2018, kinh tế Việt Nam nhìn chung vẫn giữ được đà tăng trưởng, với tổng sản phẩm trong nước (GDP) quý III năm 2018 đạt 6,88% so với cùng kỳ năm trước, và do đó GDP của cả năm 2018 có thể vượt mục tiêu 6,5 - 6,7% mà Quốc hội đặt ra. Trong khi đó, ngành dịch vụ logistics tiếp tục tốc độ tăng trưởng của các năm trước với mức độ tăng khoảng 12-14% nhờ đà tăng trưởng của kinh tế nói chung và xuất nhập khẩu nói riêng, đặc biệt cùng với sự quan tâm phát triển dịch vụ logistics của các cấp từ Chính phủ đến các Bộ ngành, địa phương, hiệp hội và doanh nghiệp.

Việt Nam đã tham gia Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại (TFA) của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) có hiệu lực từ ngày 22 tháng 02 năm 2017. Theo dự báo của các nhà kinh tế của WTO, việc triển khai đầy đủ TFA sẽ cắt

giảm trung bình 14,3% chi phí thương mại của các quốc gia thành viên, trong đó các nước đang phát triển sẽ được lợi nhiều nhất.

Tại Hội nghị toàn quốc về logistics do Thủ tướng Chính phủ chủ trì ngày 16 tháng 4 năm 2018, Thủ tướng đã nêu một số chỉ tiêu quan trọng cần phấn đấu thực hiện là đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistic vào GDP đạt 8-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15-20%; tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistic đạt 50-60%, chi phí logistics giảm tương đương 16-20%; xếp hạng về chỉ số năng lực quốc gia về logistics trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

Hiện nay, các Bộ ngành đang nỗ lực đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm và đơn giản hóa các điều kiện đầu tư - kinh doanh, xây dựng chính phủ điện tử và triển khai dịch vụ công trực tuyến. Cùng với việc đưa các thủ tục hành chính liên quan đến xuất nhập khẩu lên Cơ chế Một cửa Quốc gia, việc kiểm tra chuyên ngành cũng được cải tiến theo hướng giảm bớt số lượng mặt hàng phải kiểm tra, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm, minh bạch hóa tiêu chuẩn, quy chuẩn để kiểm tra... Tất cả những biện pháp này đều góp phần tạo thuận lợi thương mại, cắt giảm chi phí logistics.

Mới đây nhất, ngày 9 tháng 11 năm 2018, Thủ tướng Chính phủ đã ký Nghị quyết số 139/NQ-CP ban hành Chương trình hành động của Chính phủ cắt giảm chi phí cho doanh nghiệp, trong đó có giao Ủy ban Chỉ đạo quốc gia về Cơ chế Một cửa ASEAN, Cơ chế Một cửa Quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại chỉ đạo các Bộ ngành liên quan xây dựng kế hoạch hành động cải thiện Chỉ số Hiệu quả Logistics của Ngân hàng Thế giới (WB) và Chỉ số Thuận lợi hóa thương mại của Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD).

Thưa các Quý vị đại biểu,

Theo Báo cáo của World Bank về Chỉ số hoạt động logistics (LPI), công bố ngày 24 tháng 7 năm 2018, Việt Nam đứng thứ 39/160 nước tham gia nghiên cứu, tăng 25 bậc so với năm 2016 và vươn lên đứng thứ 3 trong các nước ASEAN. Việt Nam cũng là nước có xếp hạng ở top đầu trong các thị trường mới nổi. Đây là kết quả tốt nhất mà Việt Nam có được kể từ khi World Bank thực hiện việc xếp hạng Chỉ số hoạt động logistics trong thập niên vừa qua.

Hiện nay, cả nước có khoảng 3.000 doanh nghiệp dịch vụ logistics, hoạt động trong các lĩnh vực từ vận tải đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa, đường hàng không cho đến giao nhận, kho bãi, đại lý hải quan, giám định, kiểm nghiệm hàng hóa, bốc dỡ hàng hóa,... và đảm nhận một phần

dịch vụ logistics quốc tế qua việc làm đại lý cho các doanh nghiệp nước ngoài là các chủ hàng, chủ tàu, các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế.

Tuy nhiên, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu ở quy mô nhỏ, tới 90% doanh nghiệp khi đăng ký có vốn dưới 10 tỷ đồng, 5% có mức vốn từ 10 đến 20 tỷ đồng, còn lại 5% có mức vốn từ 20 tỷ đồng trở lên. Trong khi đó, số doanh nghiệp logistics tham gia Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics mới chỉ có trên 360 doanh nghiệp, điều đó cho thấy tính liên kết của doanh nghiệp Việt Nam còn thấp, đa số vẫn hoạt động đơn lẻ.

Kính thưa Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ và các Quý vị đại biểu,

Trong thời gian tới, các định hướng cơ bản đề ra trong Nghị quyết 19, Quyết định 200, Chỉ thị 21 của Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ nêu trên có giá trị rất quan trọng trong việc phát triển ngành dịch vụ logistics. Vì vậy, tôi hy vọng Diễn đàn hôm nay sẽ cho chúng ta gợi ý về một số nội dung mà các cấp, các ngành, các hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cần lưu tâm hơn nữa nhằm tận dụng tối đa lợi ích quá trình hội nhập của Việt Nam mang lại. Tôi xin phép được nêu một số vấn đề lớn như sau:

Thứ nhất là, thách thức về hạ tầng phục vụ ngành dịch vụ logistics của Việt Nam

Có lúc, có nơi chúng ta còn chưa nhận thức về việc phát triển ngành logistics thành một ngành dịch vụ cơ bản để hỗ trợ cho các ngành kinh tế khác, do vậy một số tỉnh, thành phố có tiềm năng nhưng cơ sở hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông cũng như hạ tầng về công nghệ thông tin chưa được đầu tư tương xứng nên các hoạt động dịch vụ logistics nhìn chung chưa phát triển được.

Điều này sẽ gây không ít khó khăn cho chúng ta trong việc đẩy mạnh hợp tác kết nối giữa các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trong và ngoài nước tại Việt Nam.

Vấn đề lớn thứ hai về việc mở rộng thị trường dịch vụ logistics của Việt Nam

Trong thời gian tới, cần khơi thông, phát triển thị trường cho logistics, tạo điều kiện để doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam nhanh chóng vươn lên, bắt kịp trình độ phát triển của khu vực và thế giới. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics là những doanh nghiệp có tiếp xúc nhiều với nước ngoài, học hỏi

được nhiều kinh nghiệm về hội nhập và cạnh tranh nên càng phải chủ động, có chiến lược phát triển bài bản để mở rộng phạm vi và quy mô hoạt động, đem lại dịch vụ chất lượng cao với chi phí thích hợp cho khách hàng.

Vấn đề lớn thứ ba là nâng cao năng lực, sức cạnh tranh của các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics của Việt Nam

Điểm yếu của các doanh nghiệp Việt Nam là chi phí dịch vụ còn cao, chất lượng một số dịch vụ và tính chuyên nghiệp chưa đồng đều, nguyên nhân chính là hạn chế về quy mô doanh nghiệp và vốn, về kinh nghiệm và trình độ quản lý, khả năng áp dụng công nghệ thông tin cũng như trình độ nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu hoạt động logistics quốc tế.

Do vậy, có thể nói công tác đào tạo bồi dưỡng phát triển nguồn nhân lực của Việt Nam nhằm đáp ứng yêu cầu mới của ngành dịch vụ logistics trong điều kiện hội nhập quốc tế là một trong những nội dung quan trọng tiên quyết.

Vấn đề không kém phần quan trọng thứ tư là cần kiện toàn bộ máy quản lý nhà nước về logistics, tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, đơn giản và minh bạch các thủ tục hành chính tạo môi trường kinh doanh dịch vụ logistics thuận lợi, thông thoáng

Đi đôi với việc kiện toàn tổ chức bộ máy của Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và tạo thuận lợi thương mại sau khi bổ sung nhiệm vụ quản lý nhà nước về logistics, cần có cơ chế phân cấp quản lý linh hoạt giữa Trung ương và địa phương nhằm nâng cao hơn nữa vai trò chỉ đạo, điều hành hoạt động logistics.

Tiếp tục đẩy mạnh công tác cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa và minh bạch các thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đặc biệt là thủ tục kiểm tra chuyên ngành, đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ thông tin trong các khâu ở các cấp, các ngành hoạt động trong lĩnh vực logistics không những sẽ tạo lập môi trường kinh doanh dịch vụ logistics thuận lợi, thông thoáng mà còn góp phần nâng cao hiệu quả công tác phòng chống tham nhũng.

Kính thưa Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ, thưa các Quý vị đại biểu,

Tại Diễn đàn Logistics Việt Nam lần này, ngoài phiên toàn thể sẽ tiến hành song song hai phiên thảo luận theo chuyên đề để Quý vị đại biểu có nhiều thời gian thảo luận tập trung hơn về những nội dung quan tâm gồm: *Một*

là, nâng cao năng lực hạ tầng cho logistics; Hai là, mở rộng thị trường dịch vụ logistics.

Thông qua Diễn đàn Logistics Việt Nam lần này, chúng tôi mong muốn các Hiệp hội, doanh nghiệp dịch vụ logistics cả nước đối thoại với các Bộ ngành, địa phương về các ý tưởng, biện pháp tăng cường kết nối giữa các vùng kinh tế, phát triển hợp tác kinh doanh, đầu tư dịch vụ logistics xanh mang lại lợi ích cho các bên.

Thay mặt Bộ Công Thương, tôi xin gửi lời cảm ơn chân thành đến đồng chí Phó Thủ tướng, các đồng chí Lãnh đạo các Bộ ngành, địa phương cùng toàn thể Quý vị đại biểu đã thu xếp thời gian đến tham dự Diễn đàn hôm nay.

Xin cảm ơn UBND tỉnh Quảng Ninh, Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam, Thời báo Kinh tế Việt Nam đã tích cực phối hợp với Bộ Công Thương để tổ chức Diễn đàn Logistics Việt Nam 2018 như một sự kiện đầy ý nghĩa đối với hoạt động logistics của Việt Nam trong bối cảnh hiện nay.

Với tinh thần đó, tôi xin tuyên bố khai mạc Diễn đàn Logistics Việt Nam 2018!

Xin chúc các Quý vị đại biểu mạnh khỏe, gặt hái nhiều thành công. Chúc Diễn đàn của chúng ta thành công rực rỡ!

Xin trân trọng cảm ơn.

LOGISTICS KẾT NỐI CÁC VÙNG TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ

Ông Trần Thanh Hải
Phó Cục trưởng, Cục Xuất nhập khẩu
BỘ CÔNG THƯƠNG



Nội dung

01

Chính phủ với logistics

02

Logistics - động lực tăng trưởng các vùng kinh tế

03

Khuyến nghị

Vai trò của logistics

Logistics là mạch máu của nền kinh tế quốc gia

Logistics là công cụ nâng cao sức cạnh tranh cho doanh nghiệp

Logistics là ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cho đất nước



Logistics liên kết các vùng tăng trưởng kinh tế

Chính phủ với logistics



CHÍNH SÁCH

- Quyết định 200/QĐ-TTg
- Chỉ thị 16/CT-TTg



PHÁP LUẬT

- Nghị định 163/2017/NĐ-CP
- Ban hành, sửa đổi các luật về quản lý ngoại thương, hải quan



TRIỂN KHAI

- Cơ chế Một cửa Quốc gia
- Cải cách kiểm tra chuyên ngành
- Bãi bỏ, đơn giản điều kiện kinh doanh



THỂ CHẾ

- Thành lập UBQG về Thuận lợi hóa thương mại, bao gồm cả logistics

Chỉ số hiệu quả logistics (LPI)

■ Việt Nam

	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Điểm số	2.89	2.96	3.0	3.15	2.98	3.27
Xếp hạng	53	53	53	48	64	39

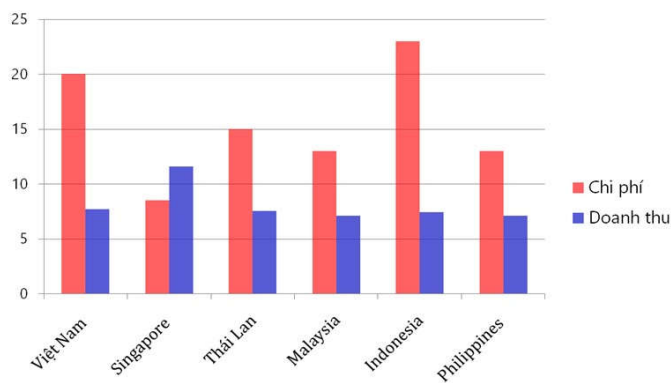
■ ASEAN

2018	Singapore	Thái lan	Việt Nam	Malaysia	Indonesia	Philippines
Điểm số	4.0	3.41	3.27	3.22	3.15	2.90
Xếp hạng TG	7	32	39	41	46	60

(Ngân hàng Thế giới)

5

Chi phí và doanh thu logistics so với GDP (%)

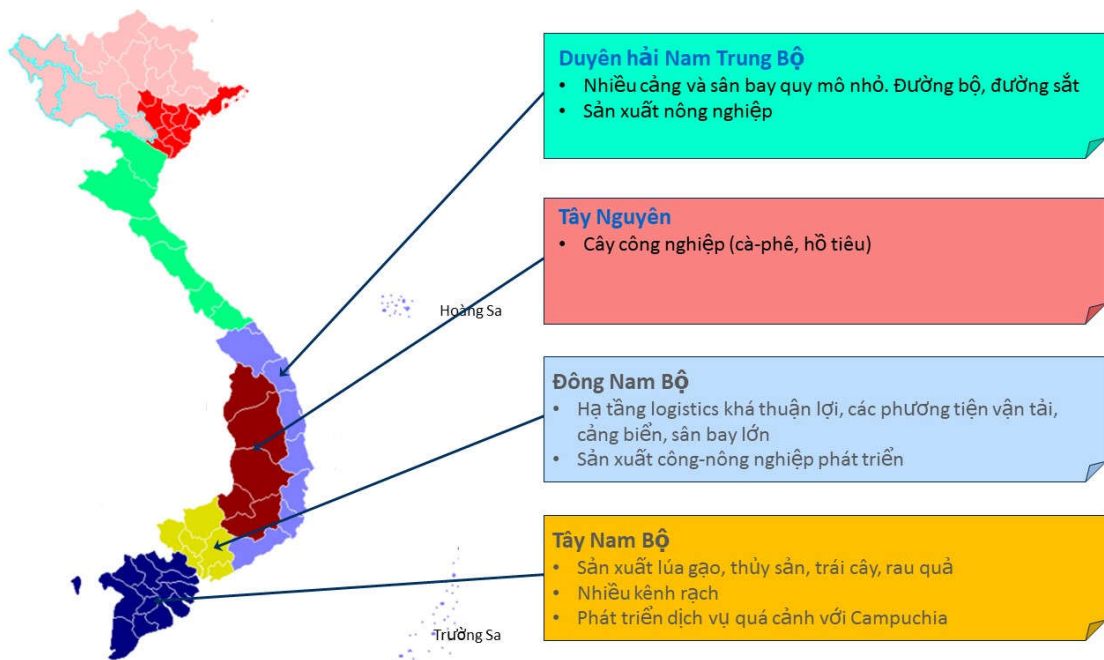
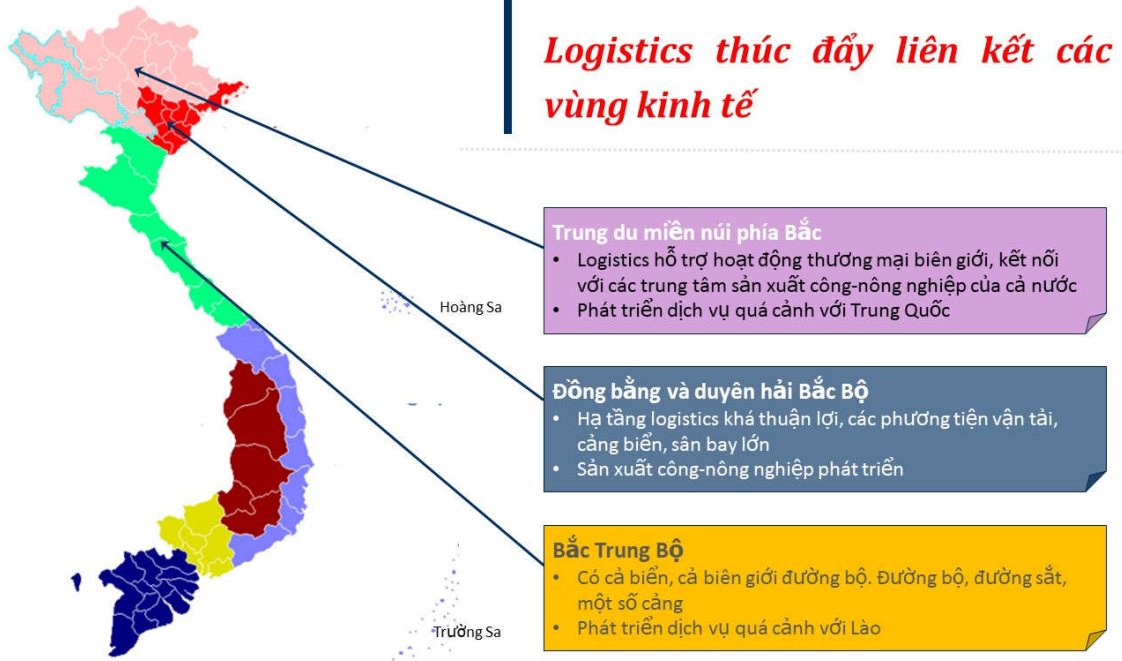


Chi phí logistics tính theo GDP

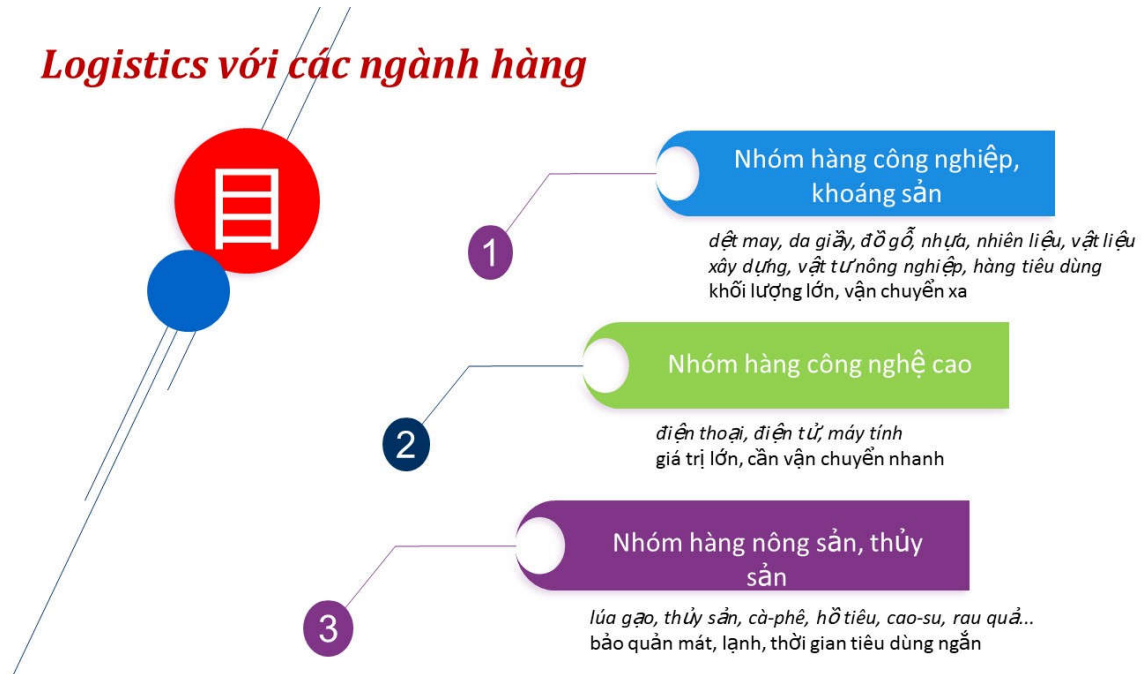
- World Bank: 18%-20.5%
- VLA: 14.5-19.2%

(Armstrong & Associates)

6



Logistics với các ngành hàng



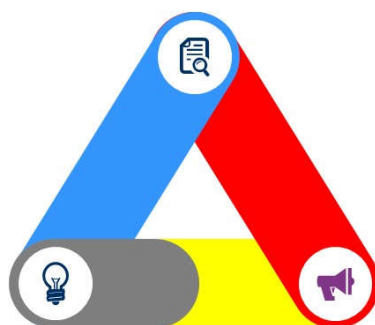
- 01** Đảm bảo hàng hóa lưu thông thuận lợi giữa các vùng kinh tế
- 02** Giúp tái cơ cấu, mở rộng công nghiệp hóa, hiện đại hóa sản xuất
- 03** Nâng cao trình độ phát triển kinh tế - xã hội giữa các vùng, thu hẹp khoảng cách



Lợi ích của logistics trong liên kết vùng

Một số điểm cần cải thiện

Chú trọng nâng cao hiệu quả, tạo giá trị gia tăng từ dịch vụ logistics



Hỗ trợ trước hết từ những vùng kinh tế lân cận

Hạ tầng đi trước một bước

Hạ tầng logistics

- Thu hút đầu tư vào hạ tầng giao thông



- Hoàn thiện kết nối các phương thức vận tải

Hạ tầng logistics



1

2

3

- Quy hoạch trung tâm logistics cấp vùng thay vì cấp tỉnh

- Thu hút đầu tư vào các trung tâm logistics hiện đại

- Đầu tư vào hạ tầng công nghệ, tự động hóa



A

• Trung tâm logistics vùng

- Phục vụ các tuyến vận tải khối lượng lớn
- Kết nối các phương thức vận tải
- Kết nối các chủ thể thị trường
- Trung tâm phân phối
- Dịch vụ cross-docking



• **Trung tâm logistics khu vực**

- Trung tâm phân phối
- Giao hàng chặng cuối
- Phục vụ thương mại điện tử

B

Nâng cao năng lực doanh nghiệp

Phát triển doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn, đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước

Doanh nghiệp logistics mạnh không chỉ thể hiện ở diện tích kho bãi, số lượng đầu phương tiện, số lượng nhân viên hay số vốn đăng ký...



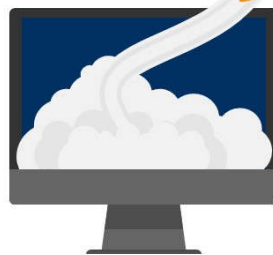
Quy mô hoạt động đa dạng, rộng khắp



Tiên phong trong các lĩnh vực, dám tiến ra nước ngoài



Sở hữu, trang bị công nghệ tiên tiến



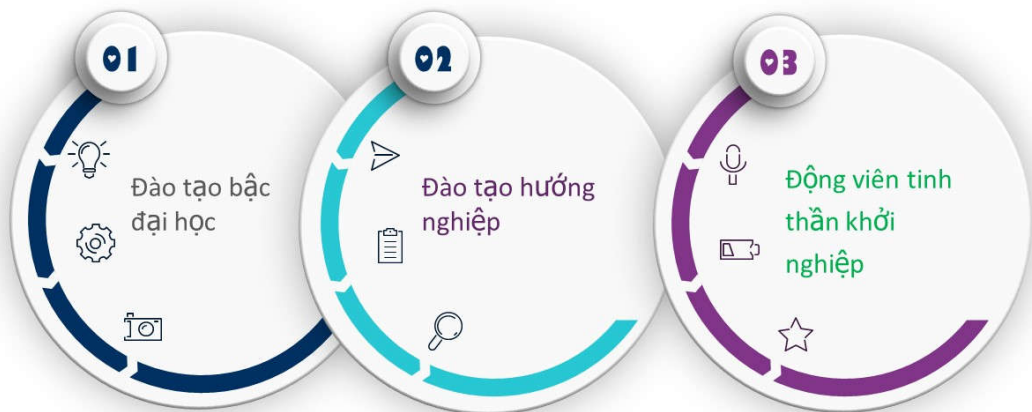
Thể hiện vai trò dẫn dắt, định hướng thị trường



Chấp nhận cạnh tranh bình đẳng với doanh nghiệp nước ngoài



Đẩy mạnh đào tạo nhân lực logistics chất lượng cao



Đẩy mạnh đào tạo nhân lực logistics chất lượng cao



Tổ chức các cuộc thi nhằm thắp sáng ước mơ nghề nghiệp

Thể chế, chính sách

Chính sách

Chính sách đất đai cho logistics

Pháp luật

Chính sách đối với logistics thương mại điện tử

Điều hành

Hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ

XIN CẢM ƠN

Bộ Công Thương
54 Hai Bà Trưng, Hà Nội
www.logistics.gov.vn



DRIVING INNOVATION @DHL: LOGISTICSTREND RADAR

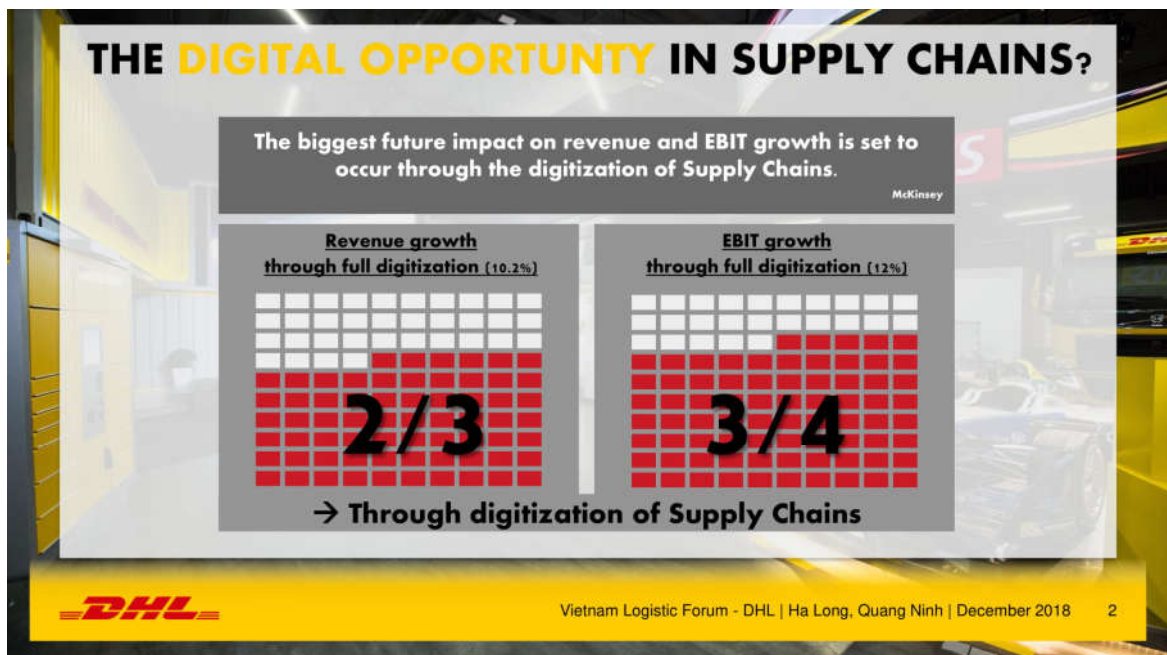
Mr. Clement Lemaire

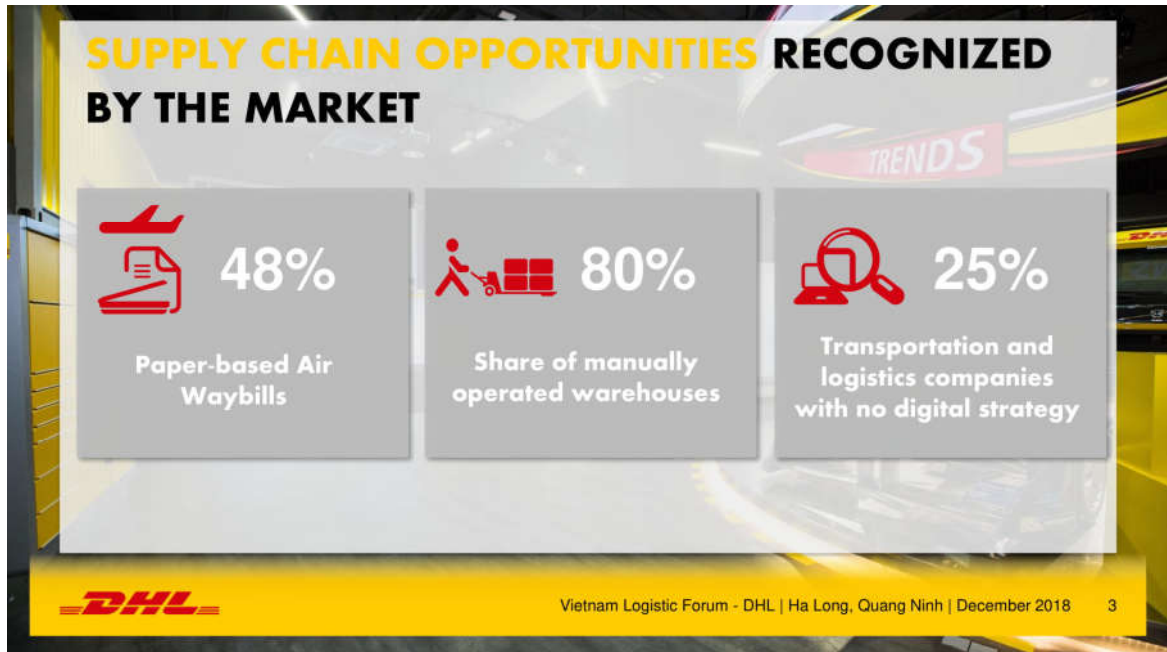
Head of Value-Added Services

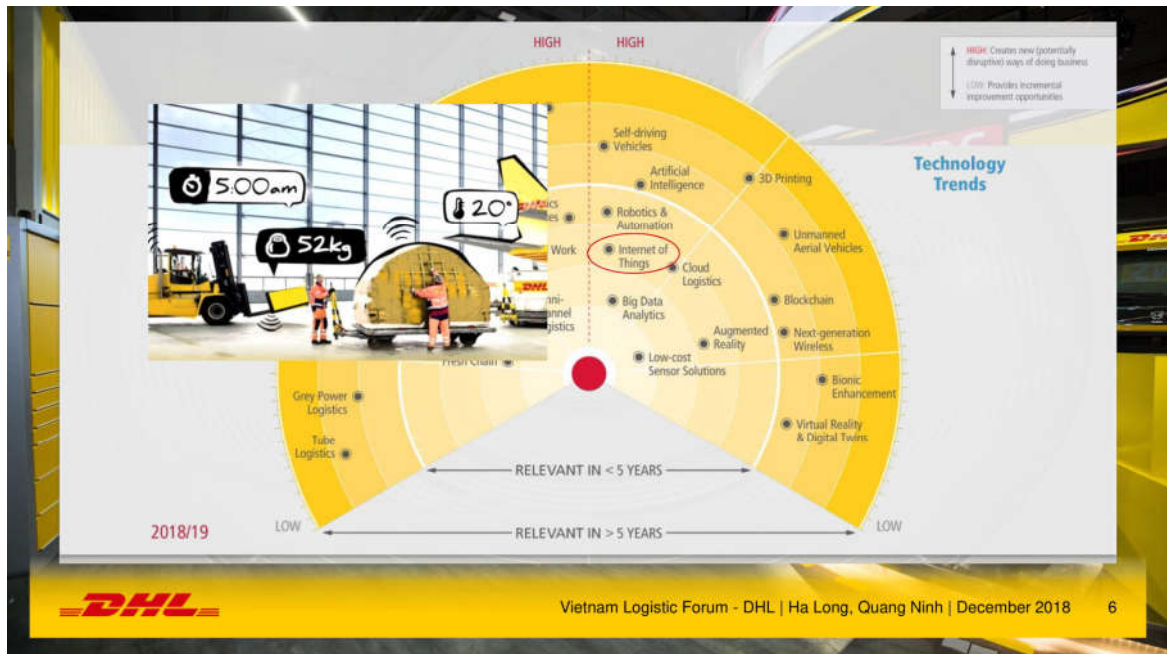
DHL



DRIVING INNOVATION @
DHL: LOGISTICS TREND
RADAR







DHL HAS ALREADY STARTED ITS IOT JOURNEY

DHL

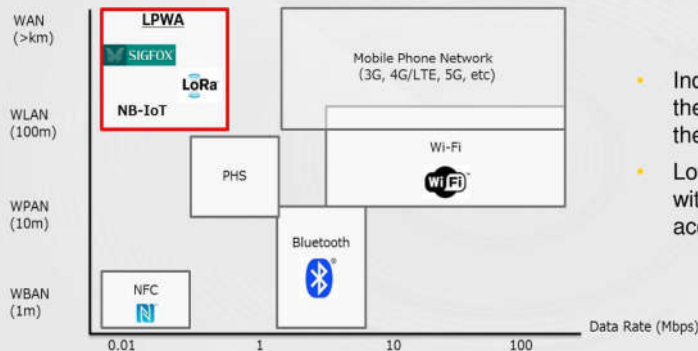
Vietnam Logistic Forum - DHL | Ha Long, Quang Ninh | December 2018 7

FROM 2G TO 3G TO FUTURE SENSOR NETWORKS

DHL

Vietnam Logistic Forum - DHL | Ha Long, Quang Ninh | December 2018 8

EMERGING IOT NETWORKS OPEN NEW POSSIBILITIES



- Industrial IoT applications are at the cusp of taking off thanks to the growth in LPWA networks
- Low-cost, long-range sensors with long battery life are also accelerating the adoption of IoT



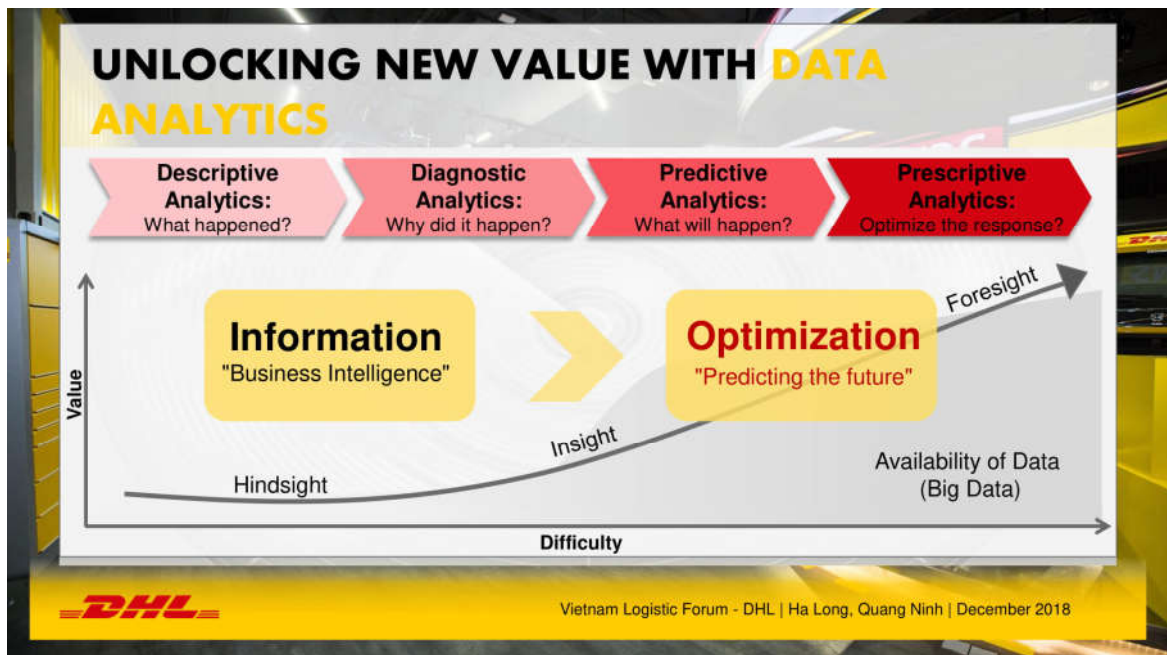
TRIALLING AND TESTING NEW IOT SOLUTIONS

Yard Management



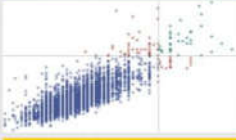
- Increase yard management efficiency for I2M operations
- Tracking, dispatching and analysis of trucks and dock status





TAKING SUPPLY CHAIN VISIBILITY AND PLANNING TO THE NEXT LEVEL

Operational Capacity Planning



- Optimize short-to-mid-term resource needs to maximize productivity

Demand Forecasting



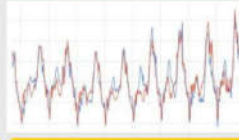
- Predict demand of key customers to maximize fill-rate

Risk & Resilience Planning



- Identify events that lead to disruptions; weaknesses across the supply chain

Inventory Planning



- Optimize inventory levels; minimize working capital whilst meeting service levels

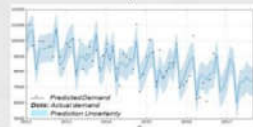


DEMAND PREDICTION AT THE CUSTOMER LEVEL TO DRIVE FILL-RATE



- Decomposing trends to identify seasonality & impact of external influences (i.e. holidays)
- Building customized prediction models to yield higher accuracies

Machine learning based demand prediction



Simulating order behavior of key customers



IN-DEPTH STOCK ANALYSIS ACROSS THE SUPPLY CHAIN NETWORK

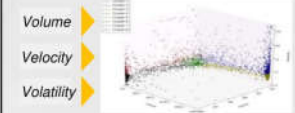


- Rapid mining across millions of data points from multiple sources to yield business intelligence
- Optimizing inventory safety-stock; Reducing logistics holding cost and working capital

Detailed analysis to identify optimization opportunities



Multi-dimension clustering to locate key customers/SKUs



INNOVATION CENTERS ARE THE NUCLEUS



Global Flagship DHL Innovation Center
Near DPDHL headquarter, Germany
Built in 2007, re-opened in 2015



DHL Asia Pacific Innovation Center
Singapore
Built in 2015



DHL Americas Innovation Center
Chicago, USA
Opens in 2019



INNOVATION VALUE CHAIN

5 SCALING
Chicago, USA
Opens in 2019

4 PROOF OF CONCEPT

3 INNOVATION CENTER EXHIBIT

2 TREND REPORT

1 TREND RADAR

DHL

Vietnam Logistic Forum - DHL | Ha Long, Quang Ninh | December 2018 17

DHL LOGISTICS TREND REPORTS

dhl.com/innovation

Logistics Trend Radar

CONNECTED REALITY IN LOGISTICS

INNOVATION AND DIGITAL TRENDS IN LOGISTICS

NEW METHODS FOR CO₂ IN LOGISTICS

ROBOTICS IN LOGISTICS

AUTONOMOUS IN LOGISTICS

3D PRINTING AND THE FUTURE OF SUPPLY CHAINS

SUSTAINABLE ECONOMY LOGISTICS

ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN LOGISTICS

DHL

Vietnam Logistic Forum - DHL | Ha Long, Quang Ninh | December 2018

PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM

Ông Đào Trọng Khoa

Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA)

Ngày 14/2/2017 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 200/QĐ-TTg “Về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025”. Đây là lần đầu tiên chúng ta có một kế hoạch hành động quốc gia về phát triển ngành dịch vụ logistics một cách toàn diện và là động lực, phương hướng cho việc phát triển dịch vụ logistics trong thời gian tới. Kế hoạch hành động đã đề ra các Mục tiêu cụ thể: Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.



Kế hoạch hành động đã nêu 60 nhiệm vụ cụ thể. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) được giao là Cơ quan chủ trì thực hiện 10 nhiệm vụ, trong đó có Nhiệm vụ Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ

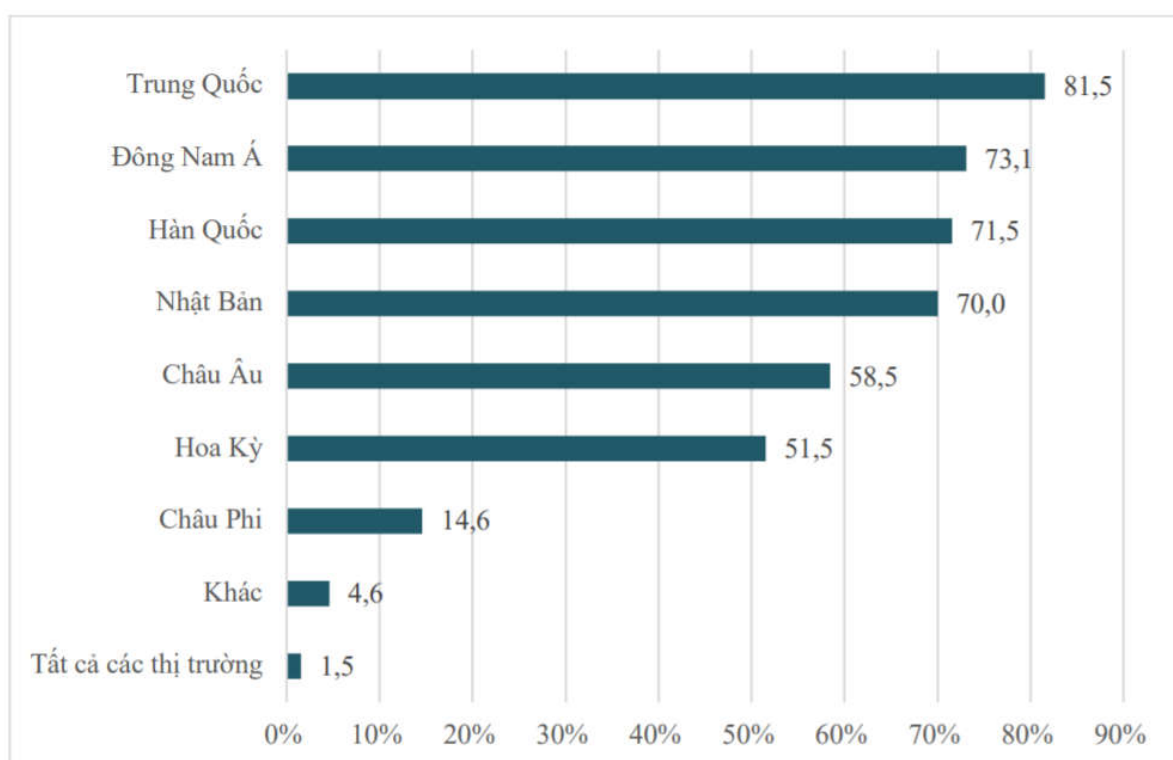
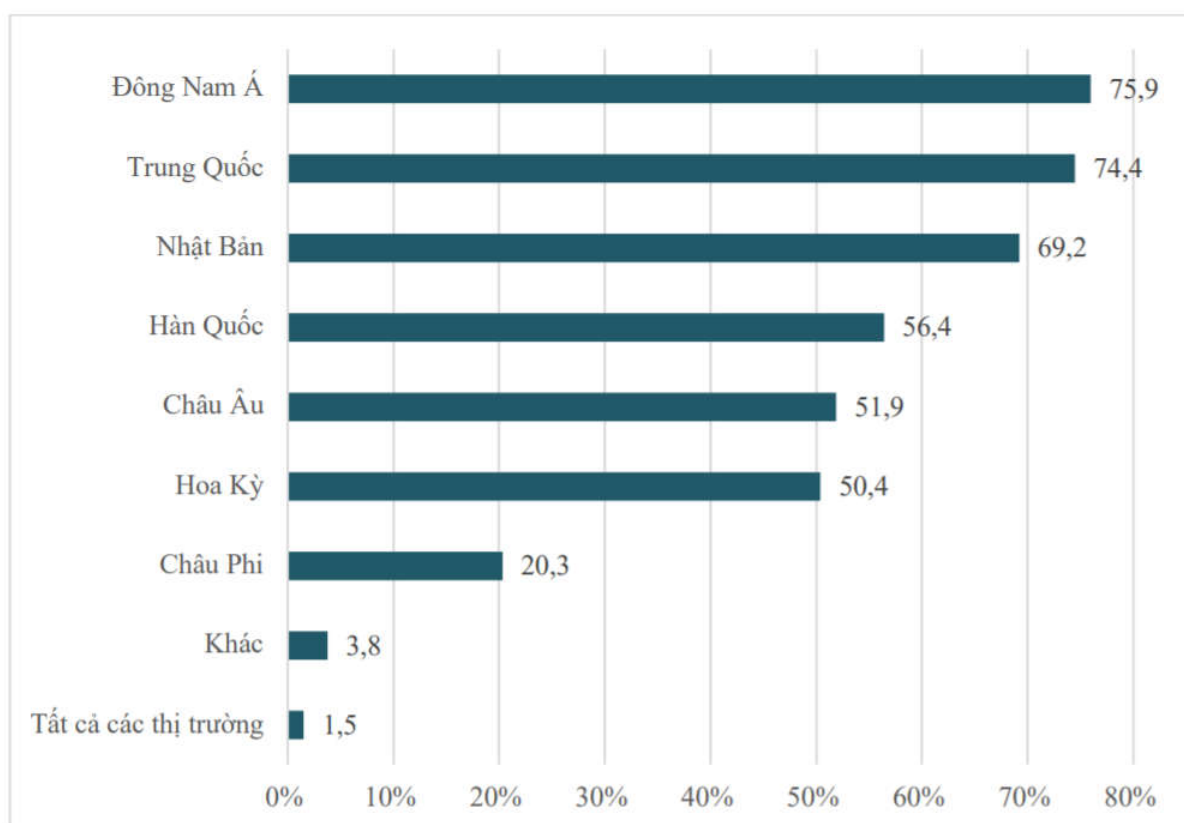
logistics (Số 38) và Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế (Số 43) là những nhiệm vụ chúng trong nhóm Phát triển thị trường logistics Việt Nam.

1. Tình hình thị trường dịch vụ logistics Việt nam hiện nay

Ngành dịch vụ Logistics Việt Nam đang phát triển nhanh và ổn định, tốc độ phát triển năm 2017 khoảng 12%-14%/năm.. Hiện nay có khoảng 4.000 DN cung cấp dịch vụ logistics quốc tế và nội địa, trong đó có khoảng 1.300 DN hoạt động tích cực. Tuy nhiên đa số là các DN là SME, chỉ khoảng 1% là DN lớn. Khoảng 75% DN tập trung ở khu vực TP HCM.

Sau gần 2 năm thực hiện QĐ200 với sự quan tâm của Chính phủ và sự nỗ lực của các Bộ, ngành liên quan, các địa phương và các DN, thị trường cung cấp dịch vụ logistics nước ta đã có những bước phát triển mới. Theo Sách Trắng -2018 của Hiệp hội VLA thì các chỉ số đều có tiến bộ đáng kể. Tỷ lệ thuê ngoài khoảng 60-70%. Chi phí logistics tương đương GDP khoảng 16%-17%. Đóng góp khoảng 4-5% GDP năm 2017. Theo Báo cáo của Ngân hàng thế giới 2018, chỉ số Năng lực hoạt động logistics (LPI) của Việt Nam đạt 39/160 nước tham gia nghiên cứu, tăng 25 bậc so với 2016. Tính bình quân từ 2012-2018, qua 4 kỳ nghiên cứu, khảo sát và công bố, chỉ số LPI của Việt Nam là 45/160.



Thị trường phục vụ của doanh nghiệp logistics - Thị trường nhập khẩu*Thị trường phục vụ của doanh nghiệp logistics - Thị trường xuất khẩu*

(Nguồn: Sách Trắng VLA-2018)

2- **Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics**

Với 2 nhiệm vụ chính của VLA là Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics và Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về logistics. Đây là những hoạt động nổi bật của VLA trong hai năm qua khi thực hiện QĐ200.

a. **Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics**

Trong thời gian qua, nhận thức được vai trò quan trọng của xúc tiến phát triển dịch vụ logistics, Hiệp hội đã lấy nhiệm vụ phục vụ thiết thực Hội viên làm nòng cốt. Hiệp hội đã tiến hành đăng cai, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics, qua đó tạo điều kiện cho các Hội viên nắm bắt kịp thời tình hình phát triển của ngành dịch vụ logistics khu vực và thế giới.

Hiệp hội đã phát hành định kỳ hàng tháng NEWSLETTER nhằm thông tin tình hình hoạt động của Hiệp hội, thông tin về tiến bộ khoa học của dịch vụ logistics thế giới và luật lệ cập nhật về logistics và án lệ. Đặc biệt nhân dịp kỷ niệm 25 năm Ngày thành lập (18/11/1993-18/11/2018), Hiệp hội đã ấn hành VLA Whitebook-2018, bằng tiếng Việt và tiếng Anh, cung cấp các thông tin về Hiệp hội và ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Sau một ngày 3/12/2018 công bố thông tin trên e-Flash của Liên đoàn giao nhận thế giới FIATA, với hơn 10,000 hội viên trên thế giới, đã có hội viên ở hơn 40 nước thành viên cập nhật thông tin, qua đó góp phần vào việc quảng bá, xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics Việt Nam.

Trong thời gian qua, các hoạt động xúc tiến thương mại dịch vụ được thể hiện qua việc:

a-Hiệp hội đã đăng cai, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics:

- Chuỗi hội thảo chuyên đề về vận tải xuyên biên giới với Campuchia (2 lần tại Tp. HCM và Phnompenh), Hội thảo về hành lang kinh tế Đông Tây tại Đà Nẵng với các nước tiểu vùng Mê Kông mở rộng, Hội thảo về hành lang phía Nam với phía Trung Quốc tại Hà Nội. Hội thảo với Đoàn Cảng Pyeongteak - Hàn Quốc. Hội thảo với Đoàn Cảng Pusan - Hàn Quốc. Hỗ trợ đoàn Cảng Barcelona tổ chức chuyến thăm Việt Nam và tổ chức các Hội thảo ở Hà Nội và TP HCM-11/2018
- Tham gia với Amcham trong các các hội thảo về công nghiệp 4.0 về logistics với UPS, hội nghị logistics toàn cầu của Expeditors trong 2018. Hội

thảo phát triển thương mại và logistics với vùng Flander, Vương quốc Bỉ tháng 10/2018.



- Từ 2019 Hiệp hội sẽ bắt đầu tổ chức các hoạt động tổ chức các hội thảo quốc tế lớn, nhỏ, bao gồm: Họp nhóm công tác đường biển của FIATA: Tháng 2/2019. Hội thảo về đường sắt quốc tế: Dự kiến trong 2019. Hội nghị thường niên AFFA: Tháng 10/2019. Hội nghị thường niên khu vực Châu Á TBD của FIATA: dự kiến 2020. Hội nghị thường niên của FIATA: Dự kiến 2022.



b- Hiệp hội tổ chức cho các Doanh nghiệp hội viên tham gia Hội nghị, các hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics:

Hội chợ TILOG, BKK-Thailand. Các hội nghị thường niên của AFFA tại Bali, Bangkok, Siem Reap.

Các hội nghị thường niên của FIATA tại Kuala Lumpur (2017), New Delhi (2018). Tham gia và làm diễn giả của Hội nghị đường sắt của Tổ chức OSJD và FIATA đồng tổ chức tháng 7/2018 tại Istanbul, Thổ Nhĩ Kỳ.



Tham gia các hội nghị về Sáng kiến vành đai - Con đường, các hội thảo về chuỗi lạnh (Cold Chain) tại Trung Quốc. Tham các hội nghị thường niên về Hàng hải Châu Á (ALMC -Asia Logistics and Maritime Conference) 2016, 2017, 2018 trong khuôn khổ Tuần lễ hàng hải Hồng Kông (Hong Kong Maritime Week) tại Hồng Kông;

c- Tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài:



- Tham gia cùng đoàn Sở Công thương Tp HCM đi Châu Âu nghiên cứu sâu về các mô hình cảng, sân bay, trung tâm logistics, các mô hình liên kết mạng lưới, đào tạo, các giải pháp công nghệ nền tảng (platform) trong tháng 10/2018 tại 3 nước và 8 thành phố tại Bỉ - Hà Lan - Đức (gặp gỡ trao đổi với 20 tổ chức về logistics và đào tạo).

- Đoàn Hội viên đi Hàn Quốc tìm hiểu về logistics hub tháng 10/2018.

d- Mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài vào Việt Nam trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics:

- * Đoàn Cảng Busan (tháng 9/2017), Pyongtaek , tháng 9/2018.

- * Nhân dịp 25 năm ngày thành lập và hội nghị thường niên VLA, tháng 11/2018, Hiệp hội đã mời các hiệp hội và các doanh

ngiệp Singapore, Thái Lan, Indonesia, Lào, châu Phi (Tanzania,..) tham dự và trao đổi hợp tác .



Toàn bộ chi phí đều do hiệp hội và các doanh nghiệp thành viên tham gia tự thu xếp.

* Hội nghị thượng đỉnh về Vận tải(The Freight Summit) tổ chức trong tháng 10/2018 tại Tp.HCM, và phái đoàn Thương mại Cảng Barcelona, Đoàn hiệp hội giao nhận Barcelona thăm và tổ chức giới thiệu khả năng hợp tác trong tháng 11/2018.

b) Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về logistics

Ngoài việc liên kết, ký các văn bản hợp tác với các Hiệp hội ngành nghề trong nước, Hiệp hội đã tăng cường liên kết với các hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics khu vực ASEAN và trên thế giới, Qua đó tạo điều kiện hợp tác cho các Doanh nghiệp hội viên và góp phần nâng cao vai trò và vị thế của Hiệp hội và ngành dịch vụ logistics Việt Nam, như:

- Tham gia sâu rộng vào Liên đoàn giao nhận thế giới FIATA cũng như tăng cường hoạt động thường niên trong tổ chức này, cụ thể: Cử đại diện tham gia vào các ban Vận tải đa phương thức (MTI) của FIATA và hiện là đại diện duy nhất đến từ ASEAN trong ban này;
- Cử đại diện tham gia các ban Hải quan (CAI), ban pháp luật (ABLM) của FIATA.
- Tham gia vai trò cố vấn của học viện logistics của FIATA (FIATA Logistics Academy-FLA), với việc tham gia tích cực các hoạt động của ban bao gồm các cuộc họp quốc tế tại thủ đô Zurich, Washington, DC, New Delhi.

- Tham gia tích cực vào Liên đoàn các tổ chức giao nhận Đông Nam Á (AFFA), hiện đang giữ chức vụ Phó tổng thư ký của Liên đoàn;

* Hiệp hội đã ký các Thỏa thuận hợp tác với:

- Thỏa thuận Khung hợp tác Tứ Xuyên, Quý Châu, Quảng Đông và Hành lang quốc tế Nam Á với Chính quyền tỉnh Kiên Nam-Hiệp hội Logistics Quảng Đông-Hiệp hội Logistics Hongkong, Liên đoàn Vận tải ASEAN và VLA, ký ngày 9/8/2017,

- Thỏa thuận hợp tác giữa Hiệp hội Logistics Hongkong và VLA, ký ngày 23/11/2017 nhằm thúc đẩy các dịch vụ logistics hiện đại, như thương mại điện tử, giao hàng chặng cuối và dịch vụ trọn gói giữa Hongkong (TQ), Trung Quốc và Việt Nam,

- Thỏa thuận giữa VLA với Phòng Thương mại Chongqing thuộc phòng Thương mại quốc tế Trung Quốc ngày 5/8/2018.

- Thỏa thuận hợp tác giữa VLA với Hiệp hội Logistics Quảng Tây ngày 5/8/2018.

- Thỏa thuận hợp tác với Hiệp hội Logistics Singapore nhằm hỗ trợ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ của hai Hiệp hội đóng góp vào sự phát triển kinh tế giữa hai nước và với các nước ASEAN, tháng 12/2017.



- Thỏa thuận hợp tác với Hiệp hội Giao nhận Barcelona ATEIA-OLTRA , tháng 11/2018.

- Thỏa thuận với GS1 Hong Kong (Hiệp hội mã số châu Âu tại HongKong) và Hiệp hội Logistics Hong Kong (CHKLI) nhằm tạo thuận lợi kết nối thông tin, hàng hóa, chia sẻ kiến thức, tiêu chuẩn công nghệ về Logistics, ứng dụng các tiêu chuẩn quốc tế cho thương mại điện tử xuyên biên giới giữa các nước ASEAN và Hong Kong, Trung Quốc, đồng thời tạo mạng lưới hội viên trong thông tin về logistics và thương mại và các hợp tác tiềm năng trong tương lai. (tháng 11/2018).



- Chuẩn bị ký MOU với Cảng biển KOBE, Nhật Bản.

3. Kết luận

Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics và Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về logistics đã giúp ngành dịch vụ logistics giữ đà phát triển, góp phần làm giảm chi phí dịch vụ logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Qua đó tạo điều kiện cho doanh nghiệp vươn lên đạt trình độ cung cấp dịch vụ logistics quốc tế.

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 163/2017/NĐ-CP

Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 2017

NGHỊ ĐỊNH

Quy định về kinh doanh dịch vụ logistics

*Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;**Căn cứ Luật thương mại ngày 14 tháng 6 năm 2005;**Căn cứ Luật đầu tư ngày 26 tháng 11 năm 2014;**Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương,**Chính phủ ban hành Nghị định quy định về kinh doanh dịch vụ logistics.***Chương I****QUY ĐỊNH CHUNG****Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Nghị định này quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và các tổ chức, cá nhân có liên quan.

Điều 3. Phân loại dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics được cung cấp bao gồm:

1. Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
2. Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
3. Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
4. Dịch vụ chuyên phát.
5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.

6. Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).
7. Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.
8. Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.
9. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.
10. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.
11. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.
12. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.
13. Dịch vụ vận tải hàng không.
14. Dịch vụ vận tải đa phương thức.
15. Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.
16. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.
17. Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật thương mại.

Chương II

ĐIỀU KIỆN KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI THƯƠNG NHÂN KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

Điều 4. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

1. Thương nhân kinh doanh các dịch vụ cụ thể thuộc dịch vụ logistics quy định tại Điều 3 Nghị định này phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó.
2. Thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác, ngoài việc phải đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với các dịch vụ cụ thể quy định tại Điều 3 Nghị định này, còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử.

3. Điều kiện đối với nhà đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics:

Ngoài việc đáp ứng các điều kiện, quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này, nhà đầu tư nước ngoài thuộc nước, vùng lãnh thổ là thành viên Tổ chức Thương mại Thế giới được cung cấp dịch vụ logistics theo các điều kiện sau:

a) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển (trừ vận tải nội địa):

- Được thành lập các công ty vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%. Tổng số thuyền viên nước ngoài làm việc trên các tàu treo cờ quốc tịch Việt Nam (hoặc được đăng ký ở Việt Nam) thuộc sở hữu của các công ty này tại Việt Nam không quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam.

- Công ty vận tải biển nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp.

b) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển (có thể dành riêng một số khu vực để cung cấp các dịch vụ hoặc áp dụng thủ tục cấp phép tại các khu vực này), được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

c) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%.

d) Trường hợp kinh doanh dịch vụ thông quan thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

đ) Trường hợp kinh doanh các dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn

bị chứng từ vận tải, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước.

e) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%.

g) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ, được thực hiện thông qua hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%. 100% lái xe của doanh nghiệp phải là công dân Việt Nam.

h) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không.

i) Trường hợp kinh doanh dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật

- Đối với những dịch vụ được cung cấp để thực hiện thẩm quyền của Chính phủ được thực hiện dưới hình thức doanh nghiệp trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước sau ba năm hoặc dưới hình thức doanh nghiệp trong đó không hạn chế vốn góp nhà đầu tư nước ngoài sau năm năm, kể từ khi nhà cung cấp dịch vụ tư nhân được phép kinh doanh các dịch vụ đó.

- Không được kinh doanh dịch vụ kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho các phương tiện vận tải.

- Việc thực hiện dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật bị hạn chế hoạt động tại các khu vực địa lý được cơ quan có thẩm quyền xác định vì lý do an ninh quốc phòng.

4. Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế có quy định khác nhau về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, nhà đầu tư được lựa chọn áp dụng điều kiện đầu tư quy định tại một trong các điều ước đó.

Điều 5. Giới hạn trách nhiệm

1. Giới hạn trách nhiệm là hạn mức tối đa mà thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho khách hàng đối với những tổn thất phát sinh trong quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics theo quy định tại Nghị định này.

2. Trong trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan.

3. Trường hợp pháp luật liên quan không quy định giới hạn trách nhiệm thì giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics do các bên thoả thuận. Trường hợp các bên không có thoả thuận thì thực hiện như sau:

a) Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường.

b) Trường hợp khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó.

4. Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất.

Chương III

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 6. Điều khoản chuyển tiếp

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics đã được đăng ký, cấp phép thực hiện dịch vụ logistics trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực được tiếp tục thực hiện hoạt động theo nội dung đăng ký, cấp phép.

Điều 7. Hiệu lực thi hành

1. Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 20 tháng 02 năm 2018.

2. Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05 tháng 9 năm 2007 quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc và giới hạn trách

nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc hết hiệu lực kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành.

Điều 8. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Công Thương chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện Nghị định này.
2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: VT, KTTH (2b).KN



THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 21/CT-TTg

Hà Nội, ngày 18 tháng 7 năm 2018

CHỈ THỊ

Về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông

Ngày 14 tháng 02 năm 2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025. Sau hơn 01 năm thực hiện Quyết định, các cơ quan, đơn vị đã nỗ lực triển khai các nhóm nhiệm vụ trọng yếu để đạt được mục tiêu đặt ra, bước đầu đạt được một số kết quả nhất định. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phát triển chưa đồng đều, thiếu đồng bộ; kết nối các phương thức vận tải chưa hiệu quả; chưa phát huy tốt các nguồn lực về hạ tầng, con người, thị trường nội địa và khu vực; các trung tâm logistics đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế chưa được đầu tư, xây dựng... dẫn đến chi phí logistics vẫn còn cao ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam.

Để giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, góp phần tăng sức cạnh tranh cho nền kinh tế, với mục tiêu phát triển dịch vụ logistics: đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8% - 10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15% - 20%, tỷ lệ thu ngoài dịch vụ logistics đạt 50% - 60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16% - 20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên. Thủ tướng Chính phủ yêu cầu:

I. NHIỆM VỤ TỔNG THỂ

Các bộ, ngành và địa phương, theo chức năng và nhiệm vụ được giao có chương trình cụ thể thực hiện kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 với 06 nhóm nhiệm vụ chính:

1. Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics.

2. Nâng cao năng lực kết cấu hạ tầng logistics.
3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ.
4. Phát triển thị trường dịch vụ logistics.
5. Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.
6. Tuyên truyền, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của đất nước.

II. NHIỆM VỤ CỤ THỂ

1. Bộ Giao thông vận tải:

a) Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách, cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm điều kiện kinh doanh, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành, cụ thể như sau:

- Khẩn trương rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh; thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh các loại hình vận tải và dịch vụ vận tải đa phương thức. Cắt giảm ít nhất 50% điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực giao thông vận tải; hoàn thành nhiệm vụ về đơn giản thủ tục kiểm tra chuyên ngành theo yêu cầu tại Quyết định 2026/QĐ-TTg ngày 17 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ. Cụ thể như: các nghị định quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, vận tải biển, dịch vụ đại lý tàu biển, dịch vụ lai dắt tàu biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường sắt;

- Nâng cấp, mở rộng hệ thống công nghệ thông tin trong các lĩnh vực giao thông vận tải để tham gia triển khai hiệu quả Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN, góp phần tạo thuận lợi thương mại và tăng cường khả năng cạnh tranh quốc gia;

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành rà soát, sửa đổi chính sách thuế, phí, giá dịch vụ để tạo thuận lợi cho hoạt động logistics; giảm tối đa thủ tục kiểm tra chuyên ngành, cải cách thủ tục hành chính mạnh mẽ tại các cảng biển, cảng thủy nội địa, nhà ga, sân bay... để giảm thời gian làm thủ tục, thông quan.

b) Nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch:

Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics; bảo đảm các quy hoạch, kế hoạch giao thông vận tải phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, của các vùng

kinh tế trọng điểm và của từng khu vực, địa phương, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất.

c) Tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics:

- Tăng cường kết nối các phương thức vận tải, giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải;

- Đẩy mạnh tái cơ cấu thị trường vận tải nội địa, giảm thị phần vận tải bằng đường bộ, tăng thị phần vận tải bằng đường biển, đường sắt và đường thủy nội địa, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính.

d) Phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển:

Ưu tiên phát triển mạnh vận tải ven biển, vận tải sông pha biển, nhằm vận chuyển hàng hóa, giảm tải cho đường bộ, đồng thời tận dụng hiệu quả điều kiện tự nhiên sẵn có về sông, biển để kết nối vận tải hàng hóa giữa hàng hải, đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác.

đ) Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng; đề xuất cơ chế khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách, huy động các nguồn lực để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông:

- Xây dựng kế hoạch dài hạn, trung hạn và hằng năm về đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng nhằm cân đối các nguồn lực phù hợp với từng giai đoạn, phù hợp với điều kiện phát triển của đất nước và của từng địa phương.

- Tổ chức khai thác tốt kết cấu hạ tầng giao thông hiện có; cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, nguồn vốn ngân sách, vốn ODA cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình có tính quan trọng, cấp bách;

- Phối hợp với các địa phương liên quan thu hút nguồn lực (ngân sách nhà nước, xã hội hóa) cải tạo nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối và nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải nhằm thu hút các tàu trọng tải lớn vào khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải để cùng với khu bến cảng Lạch Huyện đảm nhận chủ yếu thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam, từng bước trở thành các khu bến cảng trung chuyển quốc tế của khu vực;

- Đầu tư xây dựng các cảng cạn với vai trò là đầu mối tổ chức vận tải hàng hóa bằng công-ten-nơ gắn liền với hoạt động của cảng biển, cửa khẩu

đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và là mắt xích quan trọng của vận tải đa phương thức, góp phần giảm chi phí vận tải, giảm thời gian lưu hàng tại cảng, giảm ùn tắc giao thông tại cảng biển, cửa khẩu quốc tế và đô thị lớn;

- Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, các đối tác lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc, Úc... trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

e) Tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng logistics: Mở rộng kết nối hạ tầng logistics với các nước trong khu vực ASEAN, Đông Bắc Á và các khu vực khác trên thế giới nhằm phát huy tác dụng của vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới và quá cảnh.

g) Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải: Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics; phát triển sàn giao dịch vận tải, sàn giao dịch logistics.

h) Nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực: Cập nhật, cải tiến nội dung chương trình đào tạo về vận tải, logistics, áp dụng phương pháp đào tạo tiên tiến, theo hướng đào tạo chuyên sâu về chuyên môn, tăng thời gian đào tạo thực hành.

i) Công tác quản lý:

- Xử lý nghiêm các vi phạm về tải trọng; quản lý việc lắp đặt, sử dụng thiết bị giám sát hành trình xe, thiết bị nhận dạng tự động, việc cấp và sử dụng phù hiệu, kê khai, niêm yết giá cước của các đơn vị vận tải... Phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong việc quản lý, giám sát và xử lý vi phạm về hoạt động vận tải trên địa bàn để bảo đảm cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động vận tải;

- Quản lý chặt chẽ hoạt động của cảng, bến thủy nội địa và cảng biển bảo đảm theo đúng quy mô, công năng được duyệt để nâng cao hiệu quả quản lý quy hoạch, phân bổ hàng hóa hợp lý giữa các khu vực, các loại hình vận tải.

k) Nhiệm vụ cho từng lĩnh vực giao thông vận tải:

- Đường bộ:

+ Tiếp tục sử dụng hiệu quả các nguồn vốn, từng bước xã hội hóa để đầu tư hình thành mạng đường bộ cao tốc quốc gia, đường chuyên dùng bảo đảm

kết nối hiệu quả các khu công nghiệp, trung tâm kinh tế trọng điểm, cửa khẩu chính, đầu mối giao thông quan trọng với các cảng biển, cảng thủy nội địa, ga đường sắt;

+ Tăng cường quản lý hiệu quả các dự án, tập trung đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam; xây dựng kế hoạch, lộ trình để đẩy nhanh việc áp dụng thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức tự động không dừng, qua đó tạo sự công khai, minh bạch trong thu phí;

+ Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin: phát triển, kết nối các sàn giao dịch vận tải hành khách, hàng hóa; nghiên cứu thúc đẩy hoạt động của sàn giao dịch vận tải hàng hóa hạn chế xe chạy rỗng, đồng thời nghiên cứu hình thành sàn giao dịch chung cho các phương thức vận tải để làm cơ sở phát triển dịch vụ logistics.

- Đường sắt:

+ Triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; nâng cao năng lực, chất lượng vận tải đường sắt và cải tạo nâng cấp, đồng bộ các tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hạ Long; nghiên cứu phương án, lộ trình xây dựng tuyến đường sắt nối với cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng;

+ Nghiên cứu, phát triển, hình thành kết nối đường sắt với các khu công nghiệp, cảng biển, cảng cạn;

+ Xây dựng các ga đầu mối hàng hóa, nâng cấp trang thiết bị xếp dỡ hiện đại cho các ga đầu mối vận chuyển hàng hóa như Yên Viên, Đông Anh, Sóng Thần ... theo khả năng cân đối vốn, đồng thời mời gọi các nhà đầu tư cùng hợp tác đầu tư nâng cấp kho, bãi hàng đủ tiêu chuẩn để cung cấp dịch vụ dùng chung cho tất cả các doanh nghiệp vận tải hàng hóa và khách hàng;

+ Hợp tác để có sự thống nhất với Đường sắt Trung Quốc về điểm nối ray và nghiên cứu phương án làm đường sắt khổ 1.435 mm kết nối đường sắt Trung Quốc, Ga Hà Khẩu Bắc với Ga Lào Cai để thông tuyến Đường sắt Liên vận quốc tế Côn Minh - Hải Phòng;

+ Nghiên cứu xây dựng cơ chế đặc thù về tài chính nhằm mời gọi các nhà đầu tư tham gia vào xã hội hóa kinh doanh đường sắt.

- Đường thủy nội địa:

+ Từng bước đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, tiến tới giải quyết dứt điểm các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính (Quảng Ninh - Hải phòng - Hà Nội, Hải Phòng - Ninh Bình, Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Cam-pu-chia) như: nâng cấp tỉnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai; nâng cao chất lượng và kết nối đồng bộ đường thủy nội địa khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long; đồng thời kết nối với cảng biển và các khu vực bên ngoài;

+ Kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng, đẩy nhanh tiến độ các dự án, công trình kho bãi, trung tâm trung chuyển, phân phối hàng hóa, các cảng đầu mối trong lĩnh vực đường thủy nội địa khu vực Hà Nội, khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, có trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, bảo đảm kết nối đường bộ với các khu công nghiệp, các đô thị, phục vụ vận tải công-ten-nơ, hàng hóa chuyên dụng. Thực hiện Dự án Phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam bằng nguồn vốn vay ODA (trong đó bao gồm phạm vi dự án Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo - Giai đoạn 2) để tăng cường năng lực kết nối khu vực Tây Nam Bộ, Đông Nam Bộ với khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải. Hỗ trợ doanh nghiệp khai thác cảng nâng cao năng lực quản trị doanh nghiệp; bố trí đầy đủ hệ thống phao tiêu, báo hiệu; ứng dụng khoa học công nghệ vào quản lý khai thác, bảo trì để vận tải thủy nội địa trở thành phương thức vận tải an toàn và hiệu quả;

+ Ưu tiên phát triển vận tải sông pha biển, ven biển để tận dụng tối đa các cửa sông ra biển nhằm giảm tải cho đường bộ trên trục Bắc - Nam, góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải;

+ Nghiên cứu, xây dựng cơ chế khuyến khích tư nhân đầu tư vào xây dựng, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đầu tư đóng mới, hoán cải phương tiện thủy nội địa chuyên dụng (phương tiện chở công-ten-nơ, phương tiện chở xăng dầu và các mặt hàng chuyên dụng khác, phương tiện sông pha biển).

- Hàng hải:

+ Phát triển dịch vụ vận tải biển đồng bộ với hệ thống cảng biển, tập trung khai thác hiệu quả các tuyến vận tải biển nội địa nhằm giảm tải cho đường bộ; góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải. Phát huy tối đa lợi thế về vị trí của các cảng biển, đặc biệt là cảng cửa ngõ quốc tế để thu hút các tàu trọng tải lớn vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đi các tuyến vận tải

biển xa; tăng cường hợp tác với các cơ quan quản lý cảng biển, hãng tàu biển nước ngoài để thu hút nguồn hàng thông qua Cảng biển Việt Nam;

+ Nghiên cứu, hình thành phát triển các kết nối cảng biển, hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa như: Nghiên cứu đầu tư khu bến cảng Liên Chiểu, Đà Nẵng phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng về nguồn vốn; Thực hiện các giải pháp thu hút, phân luồng hàng hóa để khai thác có hiệu quả khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải; nghiên cứu triển khai dự án đầu tư luồng Cái Mép - Thị Vải để các tàu trọng tải đến 160.000 tấn hành hải 24/24h vào khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải (đặc biệt là đoạn luồng từ phao số “0” đến bến cảng CMIT); đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) - Giai đoạn khởi động.

- Hàng không:

+ Sớm hoàn thành, trình Chính phủ và Quốc hội phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành;

+ Chuẩn bị dự án mở rộng Cảng hàng không quốc tế Nội Bài;

+ Xây dựng, phát triển các trung tâm logistics hàng không gắn liền với các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng;

+ Đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, phối hợp với Thành phố Hồ Chí Minh nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay;

+ Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường hàng không, hình thành và phát triển đội tàu bay chuyên vận chuyển hàng hóa, phục vụ hàng không chung, khuyến khích các nhà đầu tư phát triển cảng hàng không trung chuyển hàng hóa của khu vực (như tại Chu Lai) và có cơ chế để thu hút các hãng hàng không mở tuyến bay chở hàng đến các cảng này.

2. Bộ Công Thương:

a) Tiếp tục chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện đồng bộ, quyết liệt các giải pháp, cơ chế, chính sách để thực hiện có hiệu lực, hiệu quả Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ;

b) Tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành liên quan (Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư...) và các địa phương rà soát các quy hoạch, kế hoạch, bảo đảm tính đồng bộ và phù hợp với sự phát triển kinh tế xã hội chung;

c) Tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành liên quan (đặc biệt là Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính...) hoàn thiện chính sách đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics;

d) Tập trung cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử, kết hợp logistics với thương mại điện tử theo xu hướng phát triển hiện nay trên thế giới và khu vực. Thông qua các hoạt động nhằm nâng cao năng lực doanh nghiệp, khuyến khích, hướng dẫn doanh nghiệp trong một số ngành áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến trong quá trình sản xuất, kinh doanh, trong đó chú trọng triển khai các hoạt động logistics trên nền tảng công nghệ thông tin và các công nghệ mới trong logistics;

đ) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, địa phương tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại I tại khu vực Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế (từ nay đến năm 2021); các trung tâm logistics loại II tại khu vực Lạng Sơn, Lào Cai, Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Cần Thơ nhằm kết nối các khu vực kinh tế trọng điểm của Việt Nam (đến năm 2023);

e) Vận động thu hút đầu tư xây dựng trung tâm logistics để thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa Việt nam với thị trường toàn cầu nhằm hình thành các trung tâm logistics ở nước ngoài làm đầu cầu, tập kết và phân phối hàng hóa Việt nam đến các thị trường quốc tế. Trong đó đối với khu vực Đông Á: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc; Châu Âu, Hà Lan, Bỉ, Italia, Nga; Châu Mỹ: Hoa Kỳ, Panama, Braxin; Khu vực Nam Á, Tây Á và Châu Phi: Ấn Độ, UAE, Nam Phi (từ nay đến 2025);

g) Tiếp tục chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và địa phương có liên quan triển khai thực hiện Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics;

h) Chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu quy hoạch phát triển các cụm công nghiệp bảo đảm tính gắn kết giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng sản phẩm, giúp cho các doanh nghiệp thuận lợi trong việc tiếp cận nguồn nguyên liệu đầu vào cũng như phân phối hàng hóa đầu ra để giảm chi phí vận tải và các chi phí logistics khác.

3. Bộ Kế hoạch và Đầu tư:

a) Tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại I, đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế;

b) Khuyến khích một số khu công nghiệp, khu chế xuất xây dựng hình mẫu khu công nghiệp dựa trên nền tảng logistics;

c) Hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp dịch vụ logistics;

d) Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics;

đ) Ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics;

e) Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính cân đối, bố trí nguồn vốn ngân sách để thực hiện các dự án giao thông kết nối đến các cảng biển, cảng thủy nội địa, ưu tiên các dự án cấp bách;

g) Chủ trì phối hợp với các bộ, ngành có liên quan sớm ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics và hình thành bộ chỉ số đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh logistics phù hợp với chuẩn mực quốc tế.

4. Bộ Tài chính:

a) Nghiên cứu xây dựng chính sách thuế, phí, giá dịch vụ để tạo điều kiện cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức;

b) Đẩy mạnh áp dụng Cơ chế Một cửa Quốc gia, áp dụng Cơ chế Một cửa Quốc gia cho tất cả các thủ tục liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu, quá cảnh, người và phương tiện vận tải xuất nhập cảnh, quá cảnh.

5. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đẩy mạnh việc tạo thuận lợi và rút ngắn công đoạn kiểm tra chuyên ngành tại các cảng biển để giải phóng, thông quan hàng hóa nhanh; bố trí các cơ quan kiểm tra chuyên ngành kiểm dịch động vật, kiểm dịch thực vật thường trực tại các cảng Cái Mép - Thị Vải.

6. Bộ Giáo dục và đào tạo phối hợp với các bộ, ngành có liên quan chỉ đạo các cơ sở giáo dục đại học triển khai đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, có trình độ cao đáp ứng nhu cầu thực tế hoạt động dịch vụ logistics tại Việt Nam và thế giới.

7. Bộ Thông tin và Truyền thông chỉ đạo các cơ quan thông tấn, báo chí có tôn chỉ, mục đích phù hợp đẩy mạnh công tác tuyên truyền đến các tổ chức, cá nhân về tầm quan trọng của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của đất nước.

8. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam chủ động thúc đẩy quan hệ hợp tác giữa Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam với các đối tác nước ngoài nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp thành viên tìm kiếm đối tác tiềm năng, mở rộng mạng lưới logistics; trao đổi thông tin, kinh nghiệm phát triển dịch vụ giữa các Phòng Thương mại, Công nghiệp.

9. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương:

a) Dành quỹ đất thích hợp để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cảng, cảng cạn, kết nối thuận tiện với mạng lưới giao thông quốc gia để từng bước tạo thành mạng lưới kết cấu hạ tầng logistics hiện đại;

b) Căn cứ định hướng phát triển và thực tế điều kiện tại địa phương, chủ động phối hợp với các bộ, ngành tổ chức kêu gọi đầu tư xây dựng, hoàn chỉnh hệ thống logistics trên địa bàn.

10. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, các Hiệp hội ngành hàng liên quan căn cứ quy định của pháp luật, chỉ đạo của các cấp có thẩm quyền và chức năng, nhiệm vụ để định hướng thay đổi hành vi trong thương mại quốc tế, gắn kết giữa doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, thay đổi điều kiện giao hàng "mua CIF, bán FOB", nâng cao ý thức của doanh nghiệp chủ hàng, tạo cơ sở cho doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia vào nhiều công đoạn trong chuỗi cung ứng với hàm lượng giá trị gia tăng ngày càng cao.

11. Các bộ, ngành, địa phương, Hiệp hội liên quan tiếp tục rà soát, thực hiện các nhiệm vụ cụ thể nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025.

12. Các doanh nghiệp logistics trong nước cần tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại theo xu hướng hình thành ngành logistics trong cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm giá, phí các dịch vụ,

Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, cơ quan, tổ chức có liên quan định kỳ tổ chức sơ kết đánh giá, báo cáo Thủ tướng Chính phủ tình hình triển khai thực hiện Chỉ thị này.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, doanh nghiệp nêu trên có trách nhiệm tổ chức, triển khai thực hiện Chỉ thị này./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- Các Thành viên Ủy ban ATGT Quốc gia;
- Ủy ban ATGT Quốc gia;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc;
- Lưu: VT, CN (3).



Nguyễn Xuân Phúc

PHÁT TRIỂN TIỀM NĂNG KẾT NỐI DỊCH VỤ LOGISTICS CỦA TỈNH BÀ RỊA-VŨNG TÀU

ThS. Đỗ Thanh Phong
Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu

Theo Luật Thương mại Việt Nam, logistics là một hoạt động thương mại do các thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho bãi, làm thủ tục hải quan và các loại giấy tờ, tư vấn khách hàng, đóng gói, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa để hưởng phí thù lao.

1. Quy mô doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics Bà Rịa - Vũng Tàu

Bà Rịa - Vũng Tàu một trung tâm cảng biển đang xây dựng và phát triển, với mong muốn sẽ trở thành một đô thị cảng biển hiện đại có tầm cỡ trong khu vực, trong đó dịch vụ logistics là hoạt động trung tâm mà tỉnh đang dồn lực phát triển. Và việc hình thành nên một chuỗi cung ứng dịch vụ logistics để tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu là mục tiêu cao nhất của tỉnh. Dịch vụ logistics Bà Rịa - Vũng Tàu có quy mô chiếm 20% GDP của Bà Rịa - Vũng Tàu. Nguồn lợi hàng tỷ đô này lại đang chảy vào túi các nhà đầu tư nước ngoài. Các doanh nghiệp logistics Bà Rịa - Vũng Tàu mới chỉ có một phần rất nhỏ trong miếng bánh khổng lồ và đang ngày càng phình to của thị trường dịch vụ logistics. Theo Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, trên địa bàn tỉnh hiện có hơn 546 doanh nghiệp vận tải, kho bãi, nếu so với con số hơn 4.000 doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam thì lực lượng doanh nghiệp hoạt động logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu còn quá nhỏ bé. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp tại Bà Rịa - Vũng Tàu yếu cả về số lượng lẫn chất lượng. Hoạt động của các doanh nghiệp logistics chủ yếu chỉ để hỗ trợ khi có hàng qua cảng hay có khách hàng trên địa bàn chưa tham gia vào chuỗi logistics toàn cầu.

2. Hạ tầng kết nối dịch vụ logistics Bà Rịa - Vũng Tàu

Vùng kinh tế trọng điểm phía nam thành lập từ năm 1998, ban đầu gồm sáu tỉnh, thành phố và hiện nay gồm tám địa phương: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Phước, Tây Ninh, Long An, Tiền Giang. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu với các yếu tố lợi thế như bờ biển dài, hệ thống vịnh, sông sâu cùng chiến lược đầu tư đúng hướng, hệ thống cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu đang dần trở thành một cửa ngõ cảng biển quốc gia tại khu vực Đông Nam Bộ. Hạ tầng dịch vụ logistics tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là tập trung hoàn thiện hệ thống hạ tầng đường sá kết nối. Bên cạnh đó, cần có nhiều hơn nữa các chính sách ưu đãi đầu tư cho doanh nghiệp như hỗ trợ tài chính, ưu đãi thuế, ưu đãi nhà đầu tư, để hoạt động logistics phát triển. Dịch vụ logistics tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu chủ yếu đóng vai trò là nhà cung cấp vệ tinh như cho thuê kho bãi, làm đại lý hải quan, hoặc một vài dịch vụ trong chuỗi giá trị dịch vụ... Tuy đăng ký số lượng đông nhưng số doanh nghiệp thực

sự có các hoạt động như trên rất ít. Hoạt động logistics ở Bà Rịa - Vũng Tàu mạnh mẽ, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp, chỉ cung cấp các dịch vụ cơ bản, cạnh tranh về giá là chủ yếu, ít giá trị gia tăng vì chủ yếu là làm thuê cho các công ty nước ngoài.

Trong 5 năm trở lại đây, cụm cảng nước sâu Cái Mép -Thị Vải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu liên tục nằm trong danh sách các cảng có mức tăng trưởng tốt nhất thế giới, với mức tăng đạt 22,7%, cao thứ 6 trên thế giới và cao nhất khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, theo đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam, đến nay, mục tiêu cụm cảng Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng trung chuyển quốc tế vẫn chưa đạt được. Lực cản của mục tiêu trên là do công suất cảng còn thấp, hạ tầng kết nối liên cảng thiếu, chưa đồng bộ; hạ tầng đường thủy từ Thành phố Hồ Chí Minh đến CM-VT chưa hoàn thiện. Các doanh nghiệp vận tải biển vẫn tiếp tục gặp nhiều khó khăn do các dự án nạo vét, duy tu luồng hàng hải triển khai chậm do vướng mắc trong thủ tục về bảo vệ môi trường. Do đó, để Cái Mép - Thị Vải đạt được mục tiêu trở thành cảng trung chuyển quốc tế, cần có các giải pháp đồng bộ từ Trung ương đến địa phương, cụ thể như: Không đầu tư mới cảng container tại Cái Mép - Thị Vải; đầu tư hoàn thiện hạ tầng cứng và hạ tầng mềm của cảng; đơn giản hóa các thủ tục hành chính trong khu vực cảng; điều chỉnh giảm khung giá áp dụng cho dịch vụ xếp dỡ hàng trung chuyển quốc tế để cạnh tranh hơn so với các cảng trong khu vực; bảo đảm tiến độ các công trình hạ tầng giao thông kết nối cảng. Trung ương và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu xác định cảng Cái Mép -Thị Vải là cảng cửa ngõ của vùng Đông Nam Bộ. Hạ tầng kết nối với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện nay chưa phát triển mà chủ yếu bằng đường sông. Trung bình mỗi năm có khoảng 1 triệu TEU kết nối giữa Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ đi qua cảng Cái Mép để xuất khẩu đi châu Âu, châu Mỹ.

3. Cơ hội lớn

Theo dự báo, trong tương lai không xa, dịch vụ logistics cảng biển sẽ trở thành một ngành kinh tế quan trọng tại Bà Rịa - Vũng Tàu. Đặc biệt, trong 10 năm tới, khi kim ngạch xuất nhập khẩu của Bà Rịa - Vũng Tàu có thể đạt mức 20 tỉ USD/năm thì nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics lại càng lớn.

Những năm gần đây, vận tải biển Bà Rịa - Vũng Tàu đang có những bước phát triển vượt đáng kể. Hiện 90% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển, năm 2018 kim ngạch xuất nhập khẩu trừ dầu khí trên địa bàn tỉnh đạt 4.415 triệu USD, tăng 13,32% so với cùng kỳ. Đặc biệt, lĩnh vực vận chuyển container luôn đạt tốc độ tăng trưởng 2 chữ số trong những năm gần đây. Tuy vậy, điều này là thuận lợi cho Bà Rịa - Vũng Tàu là có các cảng nước sâu để có thể thỏa mãn được nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng. Doanh thu dịch vụ cảng năm 2018 của Bà Rịa - Vũng Tàu ước đạt 3.703 tỷ đồng, tăng 9,8% và sản lượng hàng thông qua năm 2018 đạt 69,8 triệu tấn, tăng 13,26% so với cùng kỳ(bao gồm cả hàng quá cảnh), trong đó

riêng container đạt khoảng 7 triệu TEU, tốc độ tăng trưởng hàng năm trong vòng 10 năm tới theo dự đoán là 20-25%. Theo quy hoạch, nhu cầu hàng hóa vào năm 2020 khoảng 85,67-131,09 triệu tấn/năm và năm 2030 khoảng 161,49- 296,29 triệu tấn/năm. Việc dịch chuyển cơ sở sản xuất của nhiều doanh nghiệp nước ngoài từ nơi khác đến Bà Rịa - Vũng Tàu đã tạo ra cơ hội rất lớn trong việc xây dựng một mạng lưới giao nhận kho vận hoạt động hiệu quả.

Năm 2018, thực hiện Nghị Quyết số 08/NQ -TU ngày 28/7/2017 của Tỉnh ủy Bà Rịa - Vũng Tàu về phát triển dịch vụ cảng biển, dịch vụ logistics, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã kêu gọi đầu tư vào các dự án kho bãi chứa container rộng, tổ chức các khóa đào tạo “Quản trị vận chuyển trong lĩnh vực logistics và tập huấn nghiệp vụ cho người điều hành vận tải”, thành lập trung tâm kiểm tra chuyên ngành tại khu Cái Mép - Thị Vải, đầu tư tuyến đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, khởi công tuyến đường 991B, đường Long Sơn - Cái Mép nhằm hoàn thiện giao thông kết nối hệ thống cảng, kết nối giao thông các khu công nghiệp trong và ngoài tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Năm 2019, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu lập đề án thành lập Ban Quản lý cảng biển và dịch vụ logistics, tổ chức hội nghị kết nối doanh nghiệp, đồng hành cùng doanh nghiệp trong lĩnh vực cảng biển và logistics; thực hiện các giải pháp cải cách thủ tục hành chính, thu hút nguồn hàng về CM -TV.

4. Khó khăn không nhỏ

Theo cam kết gia nhập WTO, Việt Nam sẽ cho phép các công ty dịch vụ hàng hải, logistics 100% vốn nước ngoài hoạt động bình đẳng tại Việt Nam. Điều này đặt doanh nghiệp Bà Rịa - Vũng Tàu trước thách thức cạnh tranh gay gắt trên sân nhà. Áp lực cạnh tranh rất lớn từ việc hội nhập quốc tế, sự lớn mạnh không ngừng của thị trường cũng như những đòi hỏi ngày càng tăng từ phía khách hàng cũng đang đặt ra những thách thức không nhỏ cho các doanh nghiệp logistics. Một điều đáng buồn là các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trong tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tuy quy mô nhỏ, manh mún nhưng lại chưa biết liên kết lại, mà kinh doanh theo kiểu chụp giật, cạnh tranh thiếu lành mạnh, thi nhau hạ giá dịch vụ để giành được hợp đồng. Và chủ yếu là hạ giá thành thuê container, điều này chỉ có các doanh nghiệp trong nước bị thiệt, còn doanh nghiệp nước ngoài là những người chủ tàu sẽ đóng vai trò ngư ông đắc lợi.

Việc liên kết dịch vụ logistics của Bà Rịa - Vũng Tàu cũng như chuỗi cung ứng hiện chưa có sự hợp tác giữa các tỉnh và bộc lộ một số tồn tại: Sự liên kết còn lỏng lẻo, thiếu phối hợp, riêng mảng dịch vụ logistics, nhiều địa phương còn lúng túng không biết giao cho đơn vị nào quản lý. Ở tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, thương mại xuất nhập khẩu hiện đang giao cho Sở Công Thương quản lý, tuy nhiên nhiều lĩnh vực khác trong ngành logistics như vận tải biển, vận tải sông, hàng không, đường bộ vẫn liên quan tới Sở Giao thông Vận tải quản lý. Ở các nước trong khu vực như Singapore, Thái Lan, họ đã có một ủy ban logistics quốc gia hoặc logistics địa

phương điều phối chung tất cả những việc này còn Việt Nam, hiện chưa có cơ quan nào quản lý dịch vụ logistics. Ngay trong vùng Đông Nam Bộ, chủ yếu các doanh nghiệp tự liên kết, tự đầu tư để phát triển dịch vụ này.

Bên cạnh đó, một trong những khó khăn không nhỏ cho ngành logistics Bà Rịa - Vũng Tàu là nguồn nhân lực đang thiếu một cách trầm trọng. Theo ước tính của Sở Lao động, Thương binh và Xã hội, trên bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2018-2020 là 36.361 người. Nguồn nhân lực được đào tạo từ nhiều nguồn khác nhau. Từ trước tới nay, các trường đại học, cao đẳng chuyên ngành ngoại thương, hàng hải, giao thông vận tải cũng chỉ đào tạo chung các kiến thức cơ bản về nghiệp vụ ngoại thương, vận tải. Ngày 20/10/2017, Bộ Giáo dục và Đào tạo đã ban hành quyết định số 4448/QĐ-BGDĐT cho phép Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu đào tạo hệ đại học chính quy Ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng. Sách giáo khoa, tài liệu tham khảo về loại hình dịch vụ này cũng chưa nhiều. Ngay cả như các chuyên gia được đào tạo chuyên nghiệp trong lĩnh vực này vẫn còn quá ít so với yêu cầu phát triển.



GS.TSKH Hoàng Văn Kiểm - Hiệu trưởng BVU nhận quyết định cho phép mở ngành mới của Bộ GD&ĐT

6. Kết luận

Dịch vụ logistics sẽ là kinh tế mũi nhọn đủ sức và đủ tầm tạo đột phá thúc đẩy sự phát triển mạnh mẽ cho Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung trong giai đoạn tới. Tuy nhiên, việc xây dựng cơ sở hạ tầng dịch vụ logistics kết nối, một môi trường pháp lý, một cơ chế đặc thù, một mô hình quản lý khai thác dịch vụ logistics kết nối là điều kiện cần và đủ để phát triển ngành logistics tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Điều này, cần được Nhà nước, các cơ quan bộ ngành Trung ương ra tay một cách khẩn trương và quyết liệt; bên cạnh là sự quyết tâm cao độ của lãnh đạo và các ban ngành của tỉnh thì mới nhanh chóng biến mong muốn trở thành hiện thực: “*Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu trở thành đô thị cảng trung tâm của cả nước*”.

Tài liệu tham khảo

1. UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2018), *Báo cáo tình hình thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, năm 2018*.
2. Sở Công Thương tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2018), *Báo cáo thực hiện kế hoạch Công nghiệp, thương mại năm 2018*.
3. Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2018), *Báo cáo thực hiện kế hoạch GTVT năm 2018*.
4. Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2018), *Niên giám thống kê năm 2017*.

CUỘC CÁCH MẠNG LOGISTICS CHO THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ (TMĐT) TẠI VIỆT NAM

Trước hết hãy nhìn vào quy mô của thị trường TMĐT thế giới và Việt Nam: Thị trường thế giới ước đạt 4,878 tỉ đô la vào năm 2021 so với 1,845 tỉ đô la năm 2016 (Nguồn: Statista, 2018), tăng 264%. Tại Việt Nam doanh thu thương mại điện tử đạt 2.1 tỉ đô la vào năm 2017 và ước đạt 4.3 tỉ đô la vào năm 2022 (Nguồn: Statista, 2017). TMĐT ngày nay không còn là một xu hướng thời trang nữa mà nó là một phần quan trọng của ngành bán lẻ.

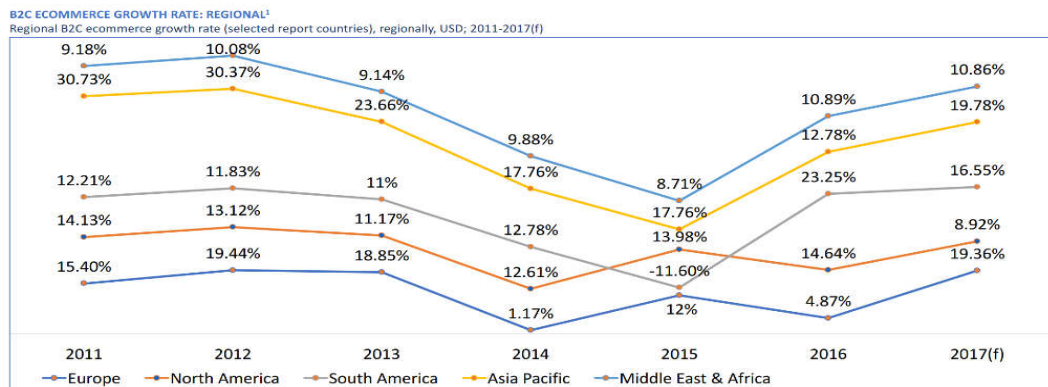
TMĐT đang thay đổi cuộc chơi của Logistics. Thế giới TMĐT đã và đang giới thiệu nhiều những rủi ro và vấn đề phức tạp mà các chuyên gia logistics và supply chain chưa từng phải đối mặt. Từ việc tiếp nhận một lượng đơn hàng khổng lồ và cần giao đi tất cả các kênh cho đến mạng lưới phân phối phải tối ưu để có thể giao hàng trong ngày hoặc ngày tiếp theo. Cả nhà bán lẻ và nhà sản xuất ngày nay đều phải đổi mới, sáng tạo, thích nghi và thay đổi không ngừng để không bị loại ra khỏi thị trường của họ (Nguồn: Micheal, 2018). Các sàn TMĐT thường cần kho bãi lớn gấp hai đến ba lần các nhà bán lẻ truyền thống vì trung tâm phối cho TMĐT cần tồn kho, lao động nhiều hơn và cũng cần tự động hóa (Nguồn: Lexi Russell, 2017). Khuynh hướng hiện nay là xây dựng “Build-to-suit” (Kho thiết kế riêng) để có thể tùy chỉnh kho phục vụ được đa phương tiện vận chuyển. TMĐT hiện đang tác động chính lên logistics đầu cuối (last mile) và kho bãi. Tuy nhiên cũng khá thú vị để nhìn nhận xem TMĐT đang tác động lên các cảng hàng không và cảng biển như thế nào. TMĐT xuyên biên giới cũng đang có tác động lớn đến ngành hàng không hàng hóa. TMĐT đang làm cho mọi thứ trở nên khó tiên liệu hơn. Vì vậy các công ty Logistics cần tăng cường thông tin, phản hồi nhanh chóng hơn, tăng cường công nghệ để đáp ứng các quy trình linh động, thiết lập được mạng lưới và các liên kết kinh doanh để đáp ứng được nhu cầu thay đổi.

Các Công ty Giao Nhận truyền thống, Công ty Chuyển phát nhanh vốn chỉ tập trung phục vụ khách hàng doanh nghiệp (B2B) ngày nay cũng phải chuyển dịch mô hình kinh doanh để có thể phục vụ khách hàng đầu cuối (B2C). Mô hình các Công ty giao nhận truyền thống thường ít sở hữu tài sản cố định (asset light). Vì vậy họ có thể nhanh chóng thích nghi với nhu cầu thị trường TMĐT thay đổi từng ngày. Chúng ta có thể thấy nhiều Công ty giao nhận ngày nay cung cấp kho tàng, trung tâm phân phối cho TMĐT.

Ngành Giao Nhận, Chuyển Phát Nhanh Hàng Hóa: Công nghệ kỹ thuật số & Thương mại điện tử tiếp tục làm thay đổi Logistics cho TMĐT

Tại nhiều quốc gia, thói quen mua sắm đang thay đổi nhanh chóng. Ở thập kỷ trước, việc sử dụng TMĐT đã trở nên phổ biến theo sau sự bùng nổ của Công nghệ

thông tin (CNTT) ví dụ như máy tính xách tay, máy tính bảng và điện thoại thông minh. Ngày nay, khách hàng mua sắm trực tuyến chiếm 43.3% ở Châu Á, 58% ở Châu Âu và 70% ở Bắc Mỹ (Nguồn: eCommerce Foundation, 2017). Thiết bị di động quyết định tất cả vì chúng ta dùng điện thoại trung bình hơn bốn tiếng một ngày. Đối với các trang TMĐT, truy cập bằng thiết bị di động hiện chiếm hơn 50% tổng lượt truy cập. Thách thức lớn nhất là 86% thời gian dùng thiết bị di động được dành cho các ứng dụng như trang mạng xã hội và nhắn tin, và rất ít thời gian cho việc tìm kiếm thông tin. Vì vậy bạn phải tìm cách kết nối được với khách hàng ở nơi họ thường lui tới trên mạng internet tới để tăng xác suất sử dụng TMĐT. Việc dùng các kênh mới như thế nào để tăng được tỉ lệ chuyển đổi sang dùng TMĐT trực tiếp thông qua kênh tin nhắn, giao diện mạng xã hội như chúng ta làm trên Pinterest hay hướng khách hàng về trang web của bạn (nguồn: Jeff, 2017).

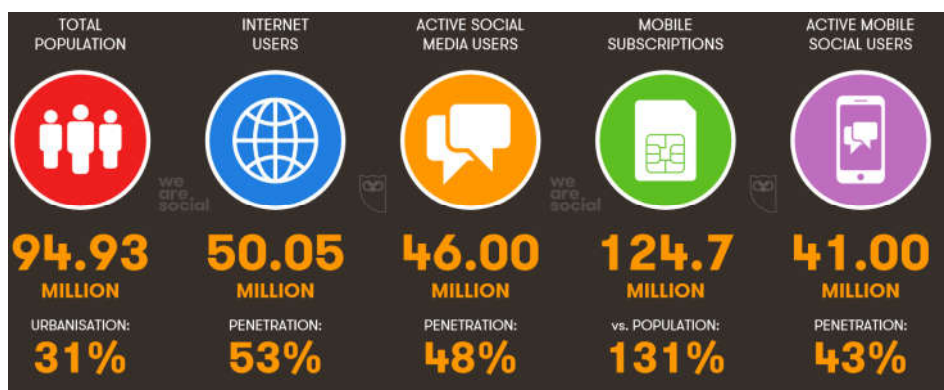


Minh họa 1: Tỷ lệ phát triển thương mại điện tử B2C theo Quốc Gia

Nguồn: Tổ Chức Thương Mại Điện Tử, 2017

Được tiếp sức bởi công nghệ, sự phát triển của mua sắm trực tuyến trong những năm tiếp theo sẽ do một thế hệ khách hàng mới quyết định. Họ là những người đòi hỏi tiện nghi hơn, giá trị mang lại lớn hơn và nhiều sự lựa chọn hơn nữa. Điều này mang lại cả thách thức và cơ hội (Nguồn: KPMG, 2017).

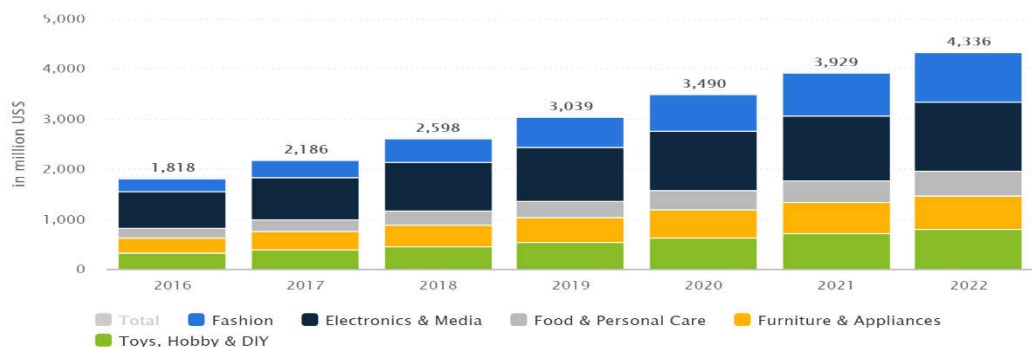
Theo Bộ Công Thương (MOT), Việt Nam là một trong những quốc gia có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất trên thế giới về thương mại điện tử. Thị trường thương mại điện tử tăng trưởng 35% hàng năm, nhanh hơn Nhật Bản 2.5 lần.



Minh họa 2: Thương mại điện tử Việt Nam

Nguồn: HootsuiteResearch

Trong những năm vừa qua, một trong những yếu tố giúp thương mại điện tử Việt Nam tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ là nhờ sức mạnh tiêu dùng của dân số. Trong giai đoạn vừa qua, người dân có khả năng mua điện thoại thông minh, máy tính xách tay, máy tính để bàn, máy tính bảng. Đồng hành với việc này là việc kết nối được với internet, internet di động thuận tiện hơn rất nhiều, góp phần gia tăng số lượng khách hàng Việt Nam có thể lên internet để giải trí, kết nối và tra cứu thông tin. Thêm vào đó, các ứng dụng trực tuyến ngày càng thông minh hơn, môi trường mua sắm trực tuyến tiện nghi và minh bạch hơn, ngày càng nhiều đầu tư và các ứng dụng đổi mới sáng tạo nhiều hơn vào lĩnh vực này. Điều này đã làm cho ngày càng nhiều người tiêu dùng lựa chọn mua sắm trực tuyến. Người dùng internet Việt Nam tăng chi tiêu mua sắm trực tuyến hàng năm. Hiện tại, chi tiêu mua sắm trực tuyến hàng năm là 70.18 đô la, tăng 15.18 đô la so với năm 2016 (55 đô la). Danh sách mua sắm trực tuyến của người Việt nam cũng đang được mở rộng đáng kể, chuyển từ việc mua sách trong thời kỳ đầu sang bộ sưu tập lớn hơn rất nhiều, đa chủng loại từ thời trang, điện tử và viễn thông, thực phẩm và sản phẩm chăm sóc cá nhân, đồ gỗ gia dụng và thiết bị gia đình, đồ chơi, đồ tự lắp ráp và nhiều thứ khác nữa.



Minh Họa 3: Doanh Thu Thị Trường TMĐT Việt Nam

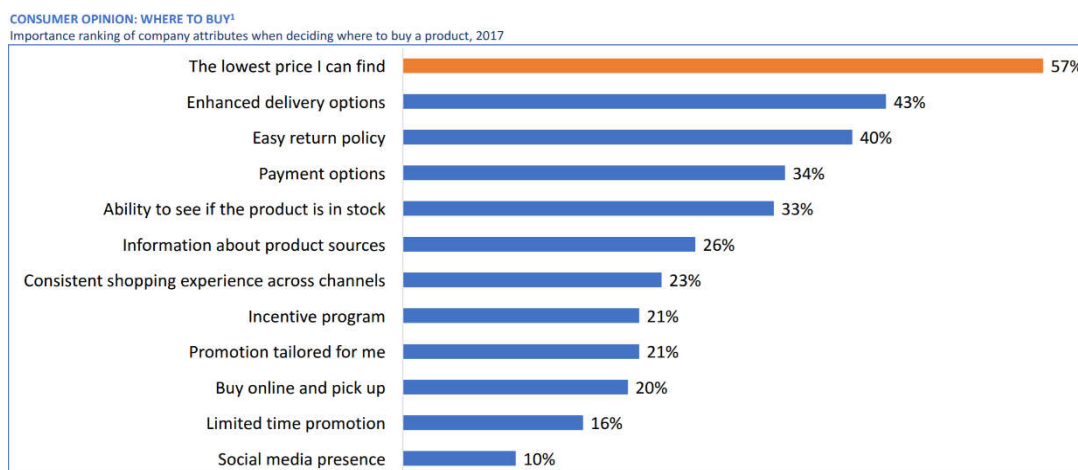
Nguồn: Statista, Tháng 9/2017



Minh Họa 4: Khách hàng việt nam kết nối qua di động ngày càng nhiều hơn

Nguồn: Báo Cáo GWI Vietnam, tháng 03/2017

Giá cả và Giao Nhận đầu cuối là hai trong số những yếu tố then chốt quyết định khách có chọn lựa mua hàng bằng TMĐT hay không (Nguồn: KMPG, 2017).



Minh Họa 5: Hành Vi Khách Hàng: Quyết định mua sắm

Nguồn: KPMG, 2017

Thế hệ trẻ không còn thỏa mãn với việc đặt hàng bằng điện thoại di động nữa, họ cũng kỳ vọng được nhận hàng nhanh hơn. Mong muốn nhanh chóng đã trở thành một trong những đặc tính của thế hệ người tiêu dùng này. Một số nghiên cứu đã chỉ ra rằng 63% của thế hệ trẻ rất quan tâm đến việc nhận hàng trong ngày, một phần hai trong số họ sẵn sàng trả thêm tiền cho dịch vụ này. Vì vậy các công ty có thể cung cấp dịch vụ nhanh như là giao hàng trong ngày, mua trực tuyến và nhận hàng tại cửa hàng... để bắt kịp với thói quen tiêu dùng của giới trẻ và nâng cao trải nghiệm khách hàng. Cuối cùng, nói về dịch vụ hậu mãi, các công ty có thể đơn giản hóa quy trình và tối ưu trải nghiệm dịch vụ thông qua hàng loạt dịch vụ hậu mãi trực tiếp trên ứng dụng bao gồm đổi trả và phản hồi việc mua hàng (Nguồn: Deloitte, 2017).

Những Trở Ngại Lớn Liên Quan đến Logistics cho TMĐT ở Việt Nam

Thứ nhất là **hành lang pháp lý và thủ tục hành chính**. Hiện tại chúng ta chưa có luật dành cho logistics cho TMĐT. Ví dụ, hóa đơn tài chính (hoá đơn đỏ) là một chứng từ bắt buộc khi hàng hóa đang đi trên đường. Tuy nhiên, với TMĐT và đặc trưng của Việt Nam là giao hàng và thu tiền, thì hàng trên đường chưa phải là một giao dịch thành công. Vì vậy chưa đủ cơ sở để xuất hoá đơn đỏ. Chỉ đến khi khách hàng nhận hàng và thanh toán tiền thì mới đủ cơ sở để xuất hoá đơn.

Thứ thách thứ 2 là **Nguồn nhân lực**. Nguồn nhân lực ở đây là cả đội ngũ nhân viên giao hàng và cả nhân sự cao cấp cho ngành logistics cho TMĐT. Với sự chênh lệch rất lớn về lượng hàng hóa cần giao tới tay khách hàng giữa ngày bình thường và ngày sự kiện (thường tăng gấp 3 hay 4 lần), việc tìm kiếm đội ngũ nhân viên giao

hang trong giai đoạn này thực sự là một thách thức. Hơn nữa, tại Việt nam, chúng ta chưa có một hệ thống giáo dục chính thức cho ngành Elogistics. Chủ yếu việc đào tạo chuyên môn được thực hiện thông qua đào tạo trong công việc, nghề dạy nghề. Thêm vào đó, sự bùng nổ của TMĐT trong những năm gần đây mang lại rất nhiều tiềm năng nhưng cũng là thách lớn cho các công ty trong việc giữ chân nhân tài.

Thử thách thứ 3 là **năng lực giao hàng**. Hiện nay phương tiện chủ yếu dùng để giao hàng trong Elogistics là xe máy. Xe máy không phải là loại xe chuyên dụng để chở hàng. Hiện chúng ta đang cải tiến phương này để trở thành phương tiện giao hàng bằng cách gắn thêm thùng và sức chứa khá hạn chế (từ khoảng 0.2m³ cho đến 0.4m³). Nếu dùng xe tải hoặc bán tải thì không hiệu quả về mặt chi phí và phải đương đầu với những thách thức như kẹt xe, các loại giấy phép đặc biệt để vận hành, v.v.). Chúng ta đang phải đối mặt với khá nhiều rào cản trong việc đưa phương tiện mới như xe ba bánh điện vào khai thác để tăng công suất và hiệu quả phát hàng cho Elogistics, một bài học thành công của TQ, một quốc gia mà đã phần nào giải quyết được bài toán năng lực phát hàng của Elogistics với sức tăng trưởng hơn 2,500 lần trong vòng 10 năm.

Thử thách thứ 4 là **Hạ tầng**. Như các bạn đã biết, kẹt xe, ngập lụt là một trong những nỗi ám ảnh của Tp.HCM và đặc biệt với ngành Elogistics. Bên cạnh đó hệ thống địa chỉ của chúng ta cũng là một vấn đề rất lớn, phường, ấp, xã, làng và chúng ta cũng chưa áp dụng hệ thống mã vùng (Postal code). Chúng ta mới chỉ đang phát triển thử nghiệm mạng lưới cũng như công nghệ hỗ trợ khách hàng TMĐT trong việc nhận hàng tại các quầy hay tủ tại cửa hàng tiện dụng (Smart Locker). Là một quốc gia với 3,200 km chiều dài, Việt Nam có một điểm khác biệt so với các quốc gia khác là chúng ta có 2 đô thị cách nhau 1,600km nhưng lại chưa có máy bay vận chuyển hàng hóa giữa 2 đô thị này. Việc chuyên chở hàng chủ yếu tận dụng máy bay hành khách. Việc này ảnh hưởng cả về mặt năng lực, chi phí và thời gian.

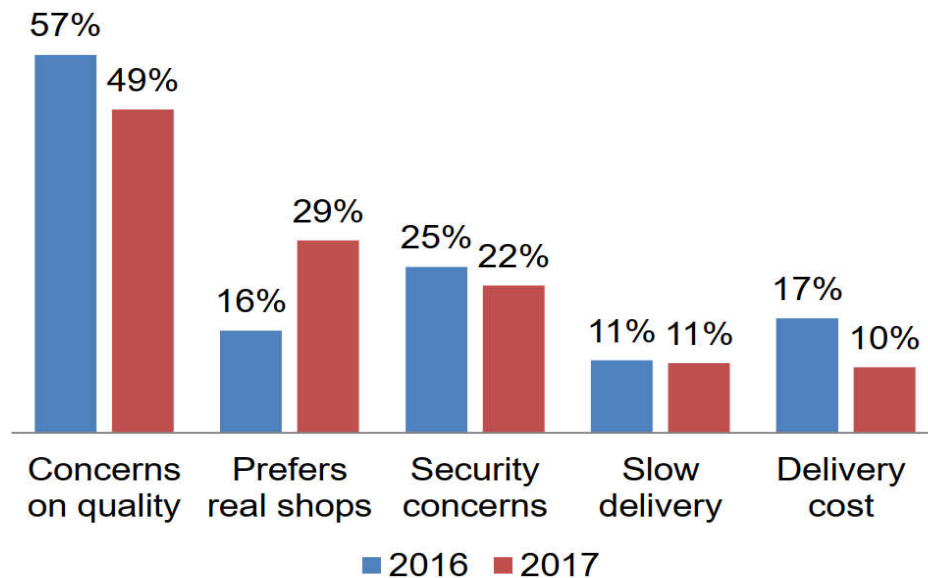
Thách thức thứ 5 là về mặt **Công nghệ**. Nền tảng công nghệ, hạ tầng công nghệ, các hệ thống tự động hóa để đáp ứng cho TMĐT với yêu cầu xử lý khối dữ liệu lớn vẫn đang là một vấn đề của Việt Nam.

Thách thức cuối cùng là việc **Giao hàng thu tiền hay còn gọi là COD**. Với 95% COD làm cho chi phí logistics của chúng ta cao hơn, rủi ro cao hơn cho anh em giao hàng và tỷ lệ khách hàng hủy không nhận đơn hàng khi được giao đến. Tất cả những điều này quay trở lại làm cho sự hiệu quả của hệ thống logistics của Việt Nam còn thấp.

Cuộc Chiến Giao Hàng Đầu Cuối (Last Mile) cho TMĐT

Dịch vụ giao hàng đầu cuối (Last Mile) là một trong những điểm đau đầu của TMĐT ở Trung Quốc (Nguồn: Fung Business Intelligence, 2017). Khách hàng quan tâm đến giao hàng đầu cuối bởi vì nó mang đến sự tiện lợi và linh động. Vì những lí do này mà các dịch vụ giao hàng trong ngày và giao hàng theo yêu cầu đang được

phát triển cho giao hàng thực phẩm (ví dụ dịch vụ Deliv Fresh, Instacart), đồ ăn nấu sẵn (ví dụ dịch vụ của Sun Basket) và mua hàng bán lẻ (ví dụ dịch vụ của Dropoff, Amazon Prime Now) (Nguồn: Lopez, 2017). Ở Trung Quốc, việc có các lựa chọn giao nhận phong phú còn xếp quan trọng hơn giá cả (Nguồn: KPMG, 2017). Các nghiên cứu liên quan đến khách hàng Việt Nam đã chỉ ra rằng nhiều khách hàng không chọn lựa mua sắm trực tuyến vì dịch vụ giao hàng và giá giao hàng (Nguồn: Q&Me, 2017).



Minh họa 6: Các lí do không mua sắm trực tuyến

Nguồn: Q&Me, 2017

Có rất nhiều yếu tố liên quan đến dịch vụ giao hàng đầu cuối (giao hàng nhanh, giao hàng thu tiền) hiện ảnh hưởng đến quyết định có mua sắm trực tuyến hay không của khách hàng Việt Nam.

Để nhiều khách hàng chọn TMĐT tử hơn thì Logistics cho TMĐT cần cải thiện hơn nữa vì rất nhiều yếu tố của Logistics làm cho khách hàng chưa thực sự quyết định lựa chọn mua hàng trực tuyến như giao hàng lâu, chi phí giao hàng cao, quy trình trả hàng phức tạp.

Một khảo sát đã được thực hiện trên hơn 350 mẫu khách hàng tại Việt nam, kết quả cho thấy Logistics là một trong những yếu tố then chốt để họ quyết định có lựa chọn mua sắm trực tuyến hay không.

Phương thức giao nhận/chi phí giao hàng tốt nhất	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Tôi chỉ mua sắm trực tuyến nếu có giao hàng tận nhà	6.50	4.475	.451	.731
Giá giao hàng rất quan trọng khi tôi quyết định mua sắm trực tuyến	6.22	3.769	.628	.666
Miễn phí giao hàng ảnh hưởng đến quyết định mua sắm trực tuyến của tôi	6.14	3.515	.490	.734
Giao hàng đúng thời gian cam kết quan trọng khi tôi quyết định mua sắm trực tuyến	6.41	4.159	.530	.705
Tôi thích những trang web có thể kiểm tra được tình trạng đơn hàng đang giao của tôi	6.47	4.199	.540	.702
Số câu hỏi: 5	Độ tin cậy: 0.752			

Kết quả khảo sát cho thấy, ngoài yếu tố giá cả, sự tiện lợi của TMĐT là việc giao hàng tận nhà và đây là yếu tố quan trọng với khách hàng. Bên cạnh đó, khả năng có thể theo dõi trạng thái đơn hàng, tốc độ giao hàng và chi phí giao hàng cũng quan trọng và tác động đến trải nghiệm của khách hàng.

Thêm vào đó, cái lớn nhất có thể làm nên sự khác biệt cho logistics cho TMĐT là công nghệ. Công nghệ là động lực giúp quản lý các quy trình làm việc, tăng trải nghiệm của khách hàng, giúp minh bạch lộ trình hàng hóa cho tất cả các bên: nhà bán hàng, công ty logistics và khách hàng.

Người giao hàng trong logistics đầu cuối là hình ảnh đại diện của sàn TMĐT. Họ đang thay vị trí của nhân viên bán hàng trong các cửa hiệu. Họ là người mà khách

hàng nhớ nhất và là người kết nối giữa khách hàng với sàn TMĐT.

Các công ty Chuyên Phát Nhanh và logistics lâu đời đang phải đấu tranh với các công ty Khởi Nghiệp am hiểu công nghệ để giành thị phần đầu cuối của bài toán TMĐT. Các Công ty khởi nghiệp có những giấc mơ lớn trong phân khúc này. Họ đánh vào những thị trường như giao thực phẩm, đồ ăn nhanh. Thêm vào đó họ còn tập trung vào huy động nguồn lực đám đông (crowd sourcing), dùng ứng dụng để tiếp nhận người giao nhận trước và kết nối với nhà bán hàng để giao hàng cho khách như mô hình của Uber, áp dụng công nghệ để kết nối giữa người giao hàng độc lập và các nhà bán lẻ như Grab Delivery, Grab Food, Go-Send. Ngoài ra Việt Nam còn chứng kiến nhiều vụ mua và bán của những công ty truyền thống mua lại các Công ty Khởi Nghiệp.

Tại thị trường Việt Nam, thị trường logistics đầu cuối cạnh tranh khốc liệt với bốn (04) nhóm chính:

- Các công ty Logistics, Chuyên Phát Nhanh lớn tham gia vào thị trường logistics đầu cuối ví dụ như DHL eCommerce, Kuehne Nagel, Kerry Logistics, CJ... Họ đang thay đổi để có thể phục vụ thị trường logistics đầu cuối tăng trưởng chóng mặt.
- Các công ty Bưu chính truyền thống như Tổng Công ty Bưu điện Việt Nam (VN Post), Tổng Công ty Bưu chính Viễn thông Quân đội (Viettel), Công ty Netco hội nhập nhanh chóng vào phân khúc này tận dụng được mạng lưới sẵn có và xây dựng đội mới thêm để đáp ứng được thị trường này.
- Ngoài ra còn có rất nhiều Công ty khởi nghiệp cả trong nước và ngoài nước được đầu tư mở rộng mạng lưới, tận dụng lợi thế công nghệ thông tin như Giao Hàng Nhanh, Ninja Van, Ship60.
- Cuối cùng là những Công ty Chuyên Phát Nhanh do các sàn TMĐT sở hữu ví dụ như Lazada Express, Giao Hàng Tiết Kiệm. Đây cũng là xu hướng của thế giới: eBay đã mua lại Công ty Chuyên Phát Nhanh của Anh Shutl vào năm 2013, Amazon mua Air Transport Services Group (ATSG), Alibaba mua Lazada. Sở dĩ các sàn TMĐT thâm nhập vào logistics vì logistics là một trong những nguồn mang lại lợi thế cạnh tranh.

Ai sẽ giành được chén thắng trong cuộc chiến khốc liệt này sẽ còn là một chặng đường dài. Ngày càng có nhiều công ty cả trong nước và ngoài nước gia nhập vào thị trường. Tuy nhiên không phải các công ty đều có khả năng tăng trưởng quy mô. Nhiều công ty đang cố chào bán sản phẩm giao hàng trong 1-3 tiếng hoặc giao trong ngày. Tuy nhiên hiệu quả của logistics đầu cuối phụ thuộc rất nhiều vào mật độ hàng giao trong một khoảng cách ngắn (density). Nhiều công ty khởi nghiệp chưa có được điều này. Nhiều công ty khởi nghiệp bị loại ra khỏi thị trường vì họ sở hữu thế mạnh công nghệ nhưng lại thiếu kinh nghiệm trong ngành vận tải và vận hành. “Chìa

khóa cho sự thành công của giao nhận đầu cuối cũng tương tự như vận tải truyền thống - hiệu chi phí của bạn, có quy trình tốt để tận dụng được năng suất từ nhân viên giao hàng và đưa ra giá cho khách hàng tương ứng với sản phẩm” - Sataish Jindel, SJ Consulting. Tuy vậy cạnh tranh sẽ làm cho thị trường trở nên năng động hơn và phát triển tốt hơn miễn là các công ty logistics thay đổi thích nghi kịp.

Một Ví Dụ Điển Hình về Những Đổi Mới Sáng Tạo Trong Lĩnh vực Logistics cho TMĐT tại Cty CPN Lazada Express

Công nghệ thông tin:

Đơn hàng được theo dõi thông qua mã vạch cho từng con hàng ngay từ lúc đơn hàng được tạo ra, luân chuyển đến nhà bán hàng hoặc các trung tâm phân phối, hàng trên đường vận chuyển đến các trung tâm chia chọn, hàng trong quá trình chia chọn, vận chuyển đến các trung tâm giao hàng và cuối cùng đến tay khách hàng thông qua một hệ thống Quản Lý Logistics Thời Gian Thực (Real time) hiện đại phối hợp máy quét mã vạch, điện thoại thông minh. Hệ thống này cũng giúp khách hàng có thể theo dõi được tình trạng hàng hóa của mình.

waiting_for_pickup	Status updated to: in_pickup	-	11-Nov-2018 20:41:59	SGN DIC LEX Nguyen Hung Phong
in_pickup	Status updated to: with_hub_successful_pickup	-	11-Nov-2018 22:40:15	SGN WLX LEX Nguyen Thanh Do
with_hub_successful_pickup	Status updated to: waiting_for_sortation	-	11-Nov-2018 22:40:15	SGN WLX LEX Nguyen Thanh Do
waiting_for_sortation	Status updated to: processing_sortation	-	11-Nov-2018 22:40:15	SGN WLX LEX Nguyen Thanh Do
processing_sortation	Status updated to: waiting_for_linehaul	-	11-Nov-2018 22:40:15	SGN WLX LEX Nguyen Thanh Do
waiting_for_linehaul	Status updated to: linehaul_packed	-	12-Nov-2018 01:18:03	SGN WLX LEX Nguyen Dinh Binh
linehaul_packed	Status updated to: in_linehaul	-	12-Nov-2018 04:23:36	SGN WLX LEX Nguyen Dinh Binh
in_linehaul	Status updated to: with_hub_successful_linehaul	-	12-Nov-2018 06:44:51	HCE WLX LEX Khuu Duc Tai
with_hub_successful_linehaul	Status updated to: waiting_for_sortation	-	12-Nov-2018 06:44:51	HCE WLX LEX Khuu Duc Tai
waiting_for_sortation	Status updated to: processing_sortation	-	12-Nov-2018 06:44:51	HCE WLX LEX Khuu Duc Tai
processing_sortation	Status updated to: waiting_for_delivery	-	12-Nov-2018 06:44:51	HCE WLX LEX Khuu Duc Tai
waiting_for_delivery	Status updated to: planned_for_delivery	-	12-Nov-2018 10:04:44	HCE WLX LEX Do Thi Kim Hue
planned_for_delivery	Status updated to: in_delivery	-	12-Nov-2018 10:08:40	HCE RAH LEX Nguyen Nguyet Minh
in_delivery	Status updated to: delivered	-	12-Nov-2018 11:17:19	HCE RAH LEX Nguyen Nguyet Minh

Tự động hóa:

Hai Trung tâm chia chọn đầu tiên tại Tp.HCM và Hà Nội cho TMĐT đáp ứng được khả năng chia chọn 20 triệu đơn hàng một tháng với công nghệ tiên tiến nhất với hệ thống robot hỗ trợ hòa mình vào cuộc cách mạng 4.0.

Phương tiện giao hàng:

Nhằm đóng góp môi trường xanh, tăng khả năng chuyên chở giao hàng, tăng hiệu quả, năng suất giao hàng, Lazada Express đưa vào triển khai phương tiện xe đạp điện đi giao hàng:

Điểm nhận hàng và trả hàng

Việc có mạng lưới nhận hàng và trả hàng rộng khắp thông qua hệ thống các cửa hàng tiện lợi giúp gia tăng trải nghiệm của nhà bán hàng và khách hàng, mang lại sự tiện lợi, giảm kẹt xe, tăng hiệu quả cho nhà bán hàng vì nhà bán hàng không phải di chuyển những quãng đường dài để giao hàng, giúp gia tăng cơ hội bán hàng cho những nhà bán lẻ nhỏ thông qua việc tăng lượng khách thăm cửa hàng.

LOGISTICS VỚI CÁCH MẠNG CÔNG NGHIỆP 4.0

Trần Đức Nghĩa

Công ty TNHH Quốc tế Delta

Trí tuệ nhân tạo, internet vạn vật hay in 3D là một vài khái niệm đại diện cho cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4, thường được gọi tắt là cách mạng 4.0. Cuộc cách mạng này đang làm thay đổi nhiều ngành nghề và lĩnh vực, trong đó có logistics.

Logistics với Cách mạng Công nghiệp 4.0

Mặc dù hiện nay có nhiều quan điểm khác nhau về cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4, nhiều học giả nhận định rằng những thay đổi về tốc độ, phạm vi và ảnh hưởng của những công nghệ mới nhất xứng đáng được coi là một cuộc cách mạng công nghiệp mới¹.

Tháng 9 năm 2013, trong bài phát biểu cuối cùng của mình với cương vị là CEO của Nokia, trước khi Nokia chính thức sáp nhập vào Microsoft, Stephen Elop đã nói rằng “*Chúng ta không làm gì sai, nhưng bằng một cách nào đó, chúng ta đã thất bại*”. Để tránh rơi vào hoàn cảnh không làm gì sai nhưng vẫn thất bại như Nokia thì cần phải nhìn nhận những xu hướng logistics mới đáp ứng đòi hỏi của thị trường cũng như logistics đồng hành cùng cuộc cách mạng công nghiệp mới như thế nào?

Quy mô giao dịch thương mại điện tử ở Việt Nam ước tính đạt 2,6 tỉ USD, chiếm khoảng 2% tổng giá trị thị trường bán lẻ so với tỉ lệ trung bình 7% của thế giới. Tuy nhiên, thị trường thương mại điện tử ở Việt Nam tăng trưởng hàng năm trên 20%² và sẽ đạt trị giá khoảng 12-14 tỷ USD, chiếm 7.7% tổng trị giá thị trường bán lẻ Việt Nam³ vào năm 2025. Đây chính là lý do khiến logistics truyền thống phải thay đổi để đáp ứng đòi hỏi của nền kinh tế số. Sự gia tăng của thương mại điện tử thể hiện qua những con số trên dẫn đến gia tăng khách hàng cá nhân và gia tăng mô hình kinh doanh tích hợp B2B2C trong đó nhiều doanh nghiệp cùng phối hợp trên nền tảng công nghệ để cùng nhau phục vụ một đối tượng khách hàng cụ thể. Từ thực tế này dẫn đến các thách thức khó vượt qua với logistics truyền thống.

¹ Báo cáo về Cách mạng công nghiệp lần thứ 4, Bộ Khoa học và Công nghệ.

² <http://cafef.vn/ai-la-nguoi-huong-loi-nhat-trong-cuoc-dua-kho-mau-tren-thi-truong-thuong-mai-dien-tu-ty-do-tai-viet-nam-20180829092013888.chn>

³ <https://baomoi.com/sat-phat-dim-nhau-co-ong-lon-chong-lung-xem-ai-chet-truoc/c/28173452.epi>

- Giải quyết các nhu cầu phức tạp
- Loại trừ lỗi do con người gây ra
- Tốc độ dịch vụ

Những yêu cầu trên chỉ có thể giải quyết bằng Smart Logistics trong đó giảm sự phụ thuộc của hoạt động logistics vào lao động và số hóa quy trình để ứng dụng trí tuệ nhân tạo và robot. Theo dự báo của Bộ Khoa học và Công nghệ thì cách mạng công nghiệp lần thứ 4 có thể khiến cho 70% lao động trong lĩnh vực sản xuất có nguy cơ mất việc làm. Trong logistics, ảnh hưởng có thể tương tự trong các hoạt động cơ bản của chuỗi cung ứng logistics:

Quản lý kho

Quy trình quản lý kho bắt đầu từ khi nhập kho, quản lý hàng tồn kho và chia chọn đơn hàng để xuất kho theo yêu cầu của khách hàng. Quy trình quản lý kho tại Việt Nam hiện chủ yếu dựa vào nhân lực và hệ thống bar code. Để đáp ứng các đòi hỏi của một nền kinh tế số thì nền tảng cho hoạt động quản lý kho phải chuyển đổi sang hệ thống xác thực thông tin, định vị tự động, dùng robot và các hệ thống tự động khác để chia chọn đơn hàng. Mục tiêu của quá trình phát triển hệ thống quản lý kho là hạn chế sử dụng nhân lực nhằm đáp ứng được các đòi hỏi mới và giảm giá thành.

Vận tải và phân phối

Đã có nhiều nỗ lực trong nghiên cứu trên thế giới giúp logistics thích ứng với đòi hỏi của nền kinh tế số trong hoạt động vận tải và phân phối. Đầu tiên có thể kể đến xe tải không người lái (driverless driving) và giao hàng theo tọa độ bằng máy bay không người lái (delivery drone). Ở trình độ thấp hơn thì là những phần mềm nhằm tối ưu hóa việc điều động xe vận tải trên cơ sở phân tích dữ liệu về đơn hàng, giao thông và phương tiện. Tương tự như hoạt động quản lý kho, mục tiêu của quá trình phát triển hệ thống vận tải và phân phối cũng là giảm sự tham gia trực tiếp của con người vào hoạt động vận tải và phân phối nhằm giảm giá thành và nâng cao năng lực cung ứng dịch vụ.

Việt Nam sẽ phải giải quyết rất nhiều thách thức để có thể đồng hành với các xu hướng mới trong hoạt động logistics. Trước tiên là hệ thống luật pháp và các nền tảng hạ tầng của xã hội như công nghệ thông tin, cơ khí chế tạo... Ví dụ, để một chiếc xe vận tải hàng hóa không người lái tham gia giao thông tại Việt Nam cần có rất nhiều thứ như hạ tầng công nghệ thông tin, ý thức tuân thủ luật pháp của tất cả các chủ thể cùng tham gia giao thông, Luật giao thông đường bộ và Luật dân sự sửa đổi để có thể điều chỉnh được trách nhiệm của

các chủ thể liên quan đến hoạt động của chiếc xe này.

Các vấn đề của logistics Việt Nam

Theo đánh giá của các cơ quan khác nhau thì chi phí logistics tại Việt Nam hiện đang chiếm từ 17% đến 20%. Đây là mức cao so với bình quân chung của thế giới. Những lý do sau đây có thể giải thích cho vấn đề này.

Kết nối các phương thức vận tải

Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới được thực hiện vào năm 2013 trong khuôn khổ dự án “Các dịch vụ tư vấn: Hỗ trợ Bộ Giao thông Vận tải phát triển vận tải đa phương thức” thì chi phí vận tải tại Việt Nam chiếm 61%. Trong báo cáo của Bộ Giao thông-Vận tải và Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại hội nghị Logistics toàn quốc năm 2018, thị phần vận tải giữa năm loại hình vận tải tại Việt Nam trong thời gian ba năm gần nhất là như sau:

NĂM	ĐƯỜNG BỘ	ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	ĐƯỜNG BIỂN	ĐƯỜNG SẮT	HÀNG KHÔNG	TỔNG
2015	77.08%	17.16%	5.15%	0.59%	0.02%	100.00%
2016	77.20%	17.14%	5.22%	0.42%	0.02%	100.00%
2017	77.47%	17.30%	4.82%	0.39%	0.02%	100.00%

Nguồn: Báo cáo tại Hội nghị logistics toàn quốc 2018,

Bộ GT-VT & Bộ KH-ĐT

Vận tải đường bộ là phương thức vận tải có chi phí cao, chỉ xếp sau hàng không. Từ những số liệu trên, chúng ta có thể thấy việc để cho vận tải đường bộ chiếm thị phần quá lớn khiến cho chi phí logistics của Việt Nam tăng cao. Nguyên nhân của tình trạng này là khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải còn yếu, không khai thác hết tiềm năng sẵn có của các phương thức vận tải khác như đường sắt, đường biển và đường thủy nội địa để chia sẻ áp lực với vận tải đường bộ, góp phần giảm đầu tư công và hạ chi phí logistics.

Kết nối các chủ thể tham gia thị trường logistics

Theo thống kê của Ngân hàng thế giới tại dự thảo báo cáo “Tăng cường hiệu quả ngành vận tải đường bộ Việt Nam nhằm giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính” vào tháng 9/2018, có 7 cặp nơi gửi/nơi nhận tương ứng 42 tuyến vận tải hiện đang chiếm tới 40% tổng lưu lượng vận tải hàng hóa đường bộ của Việt Nam. Trong 7 cặp điểm đi/điểm đến (O/D - Origin/Destination)

này thì có 4 cặp có lưu lượng lớn nhất, chiếm đến 68% tổng lưu lượng của cả 7 cặp O/D như sau:

O/D (% LƯU LƯỢNG THEO NGÀY)	HÀ NỘI	TP. HỒ CHÍ MINH	HẢI PHÒNG	CẦN THƠ	TỔNG
Hà Nội		5%	19%		24%
Hồ Chí Minh	10%			8%	18%
Hải Phòng	21%				21%
Cần Thơ		5%			5%
TỔNG	31%	10%	19%	8%	68%

Nguồn: Ngân hàng Thế giới, tháng 9/2018

Nhìn vào các số liệu trên, chúng ta có thể thấy lưu lượng hàng hóa đối lưu trong cùng một cặp O/D là tương đối cân bằng. Nếu tổ chức vận tải tốt, tạo điều kiện cho phương tiện vận tải có thể vận chuyển hàng hóa hai chiều hiệu quả thì sẽ giảm chi phí. Đã có nhiều nỗ lực để giải quyết bài toán này nhưng cho đến nay việc vận chuyển hàng hóa một chiều (xe chạy rỗng ở chiều còn lại) vẫn phổ biến, đặc biệt ở các tuyến vận tải đường ngắn, dưới 300 kms. Có những lý do sau:

- Chi phí cơ hội của vận chuyển hàng hai chiều: Chi phí này phát sinh từ thời gian chờ đợi hàng hóa ở chiều còn lại. Nếu chi phí cơ hội này bằng hoặc vượt quá cước phí vận chuyển lô hàng thứ hai của cùng chuyến xe thì doanh nghiệp sẽ lựa chọn việc chạy rỗng thay bằng nhận hàng cho chiều đi chuyển còn lại. Đây là tình trạng xảy ra chủ yếu với vận tải đường ngắn như tuyến Hà Nội-Hải Phòng hoặc Cần Thơ-Hồ Chí Minh. Với những tuyến vận tải dài hơn như Hà Nội-Hồ Chí Minh thì việc chờ đợi kéo dài để nhận hàng chuyên chở chiều ngược lại cũng làm giảm hiệu quả kinh tế của việc vận chuyển hai chiều.
- Quản lý dịch vụ: Khác với Uber hay Grab là mô hình B2C khi vận chuyển hành khách, vận tải hàng hóa có tỷ trọng rất lớn là B2B, đặc biệt là vận chuyển đường dài. Sản phẩm dịch vụ vận chuyển hàng hóa cũng đa dạng, phong phú hơn nhiều so với vận chuyển hành khách từ hàng hóa, các yêu cầu chuyên biệt, loại phương tiện phù hợp... là những lý do làm giảm cơ hội vận chuyển hàng hóa hai chiều.
- Tính minh bạch của thị trường: Thị trường cước vận tải hàng hóa chưa vận

hành minh bạch nên các chủ thể tham gia thị trường thường không muốn công khai giá cước. Đây cũng là lý do hạn chế việc vận chuyển hàng hóa hai chiều.

Tổng cục Đường bộ Việt Nam và nhiều doanh nghiệp đã nỗ lực hình thành sàn giao dịch vận tải để giải quyết vấn đề này. Tuy nhiên, chúng ta vẫn chưa có một ví dụ thành công. Lời giải cho vấn đề này là hạ tầng logistics mà cụ thể là một hệ thống các trung tâm logistics được quy hoạch hoàn chỉnh và đồng bộ, mỗi trung tâm bao gồm chức năng cảng cạn (ICD), kho bãi và có khả năng kết nối các phương thức vận tải. Những trung tâm logistics này phải được quy hoạch để phục vụ những luồng vận tải hàng hóa khối lượng lớn của nền kinh tế, vận hành như một nhà ga hàng hóa kiêm sàn giao dịch cước vận tải và cung cấp các dịch vụ giao nhận, vận tải cross-dock, chuẩn hóa các giao dịch thương mại liên quan.

Tăng quy mô cho các hoạt động logistics và tăng tính kết nối giữa các chủ thể tham gia thị trường logistics, giữa các phương thức vận tải hàng hóa là phương cách hữu hiệu để giảm chi phí logistics.

Giao hàng chặng cuối (The last mile delivery)

Ngoài những trung tâm logistics lớn phục vụ như những nhà ga hàng hóa trên những tuyến vận tải có khối lượng vận tải lớn thì chúng ta cần những trung tâm logistics nhỏ hơn, phục vụ cho các thị trường mục tiêu cụ thể. Những trung tâm này có nhiệm vụ giảm chi phí giao hàng chặng cuối nên nó phải được đặt gần thị trường mục tiêu, khách hàng mục tiêu. Hiện tại, chúng ta có rất ít những trung tâm thế này, thậm chí ở ngay tại những thị trường lớn như Hà Nội và TP Hồ Chí Minh. Đây là lý do khiến cho chi phí giao hàng chặng cuối duy trì ở mức cao, cả thương mại truyền thống và thương mại điện tử. Nguyên nhân chính là khả năng tiếp cận đất đai của các doanh nghiệp logistics tại các khu vực kinh tế trọng điểm là rất thấp và bị chi phối bởi các yếu tố cung cầu của thị trường bất động sản đơn thuần, chưa có một chính sách hữu hiệu để hỗ trợ. Nếu logistics phải cạnh tranh các nguồn lực xã hội song phẳng với bất động sản thì chi phí logistics sẽ ngang bằng với các dịch vụ phục vụ thị trường này và không có cơ hội giảm giá.

Phương tiện vận chuyển trong thương mại điện tử

Trong hoạt động logistics phục vụ thương mại điện tử tại các thành phố lớn như Hà Nội hay TP HCM, một chuyến giao hàng thường phải kết hợp nhiều địa điểm giao hàng khác nhau với khối lượng hàng hóa thường là nhiều hơn khả năng chuyên chở của một chiếc xe máy nhưng lại ít hơn nhiều lần

năng lực vận chuyển của một chiếc ô tô. Vì vậy, cần phát triển một phương tiện vận tải phù hợp cho thương mại điện tử, góp phần giảm chi phí logistics và giảm ùn tắc giao thông trong nội đô.



Nên chăng cần xem xét ban hành các quy chuẩn cho loại phương tiện vận tải này tham gia giao thông thay duy

Ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics

Nền tảng của nền kinh tế số là một hạ tầng số.



Nguồn: GS TS Hồ Tú Bảo, Viện Nghiên cứu Cao cấp về Toán Viện John von Neumann, ĐHQG HCM

Chúng ta thiếu một nền tảng cơ sở dữ liệu quốc gia có thể chia sẻ với người dân và doanh nghiệp. Chúng ta cũng cần các ứng dụng, chẳng hạn như “Cơ chế một cửa quốc gia” mà Tổng cục Hải quan đang triển khai, để giải quyết tất cả các thủ tục hành chính trực tuyến. Để xây dựng được một chính phủ số như ví dụ về Estonia đã được trình bày tại Diễn đàn cấp cao CNTT-TT tổ chức ngày 17/8/2018 tại Hà Nội thì trình độ ứng dụng công nghệ thông tin của các doanh nghiệp nói chung và các công ty logistics nói riêng là yếu tố quan trọng. Hiện tại, việc kết nối ứng dụng giữa các công ty logistics và các cơ quan quản lý nhà nước mới áp dụng một cách cục bộ và hạn chế. Chưa có sự chia sẻ tài nguyên giữa doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước.

Trình độ ứng dụng công nghệ thông tin trong các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn ở mức độ thấp, đặc biệt là trong hoạt động vận tải đường bộ hiện đang chiếm hơn 77% thị phần vận tải của toàn xã hội. Đây là một yếu tố khiến các doanh nghiệp không thể vận hành một cách có hiệu quả, cắt giảm chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ. Trình độ ứng dụng công nghệ thông tin thấp có nhiều lý do, nhưng chúng ta không thể bỏ qua vấn đề môi trường ứng dụng công nghệ thông tin của cả nền kinh tế. Các cơ quan quản lý nhà nước và các đơn vị cảng, hàng không, hãng tàu phải đi đầu trong ứng dụng công nghệ thông tin theo hướng kết nối với các chủ thể khác của thị trường để tạo ra môi trường IT, tạo ra động lực cho các doanh nghiệp khác trong công tác tin học hóa hoạt động quản lý.

Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đã đề xuất triển khai Lệnh giao hàng điện tử. Nếu hệ thống này được triển khai thì sẽ tiết kiệm hàng triệu giờ công lao động của toàn xã hội hàng năm. Tuy nhiên, để triển khai được một hệ thống như thế thì chúng ta cần sự nỗ lực của toàn xã hội mà trong đó, doanh nghiệp phải tương thích để kết nối và các cơ quan quản lý nhà nước cần sẵn sàng kết nối và chấp nhận. Chúng ta đã có những ví dụ thành công như Tổng cục Hải quan triển khai hải quan điện tử và hệ thống lược khai hàng hóa (eManifest) hay cảng Hải Phòng và Tân Cảng, Thành phố Hồ Chí Minh đã triển khai cảng điện tử (ePort) .. Tuy nhiên, để triển khai những ví dụ thành công này trên diện rộng thì chúng ta cần bắt đầu từ hệ thống pháp luật.

Các kiến nghị về thể chế chính sách

Dưới đây là các kiến nghị nhằm giải quyết các vấn đề của logistics và thúc đẩy sự phát triển của hoạt động logistics phù hợp với một nền kinh tế số.

Cơ quan quản lý nhà nước về logistics

Ngày 10/10/2017, Bộ Giáo dục-Đào tạo ban hành Thông tư số 24/2017/TT-BGDĐT trong đó bổ sung mã ngành đào tạo bậc đại học cho chuyên ngành “Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng”, mã 7510605. Đến ngày 06/7/2018, Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg đã ban hành Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam trong đó mã ngành kinh doanh cấp 5 đã được cấp cho “Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng” - Mã 52292. Đây là tin vui cho những người làm logistics tại Việt Nam vì đã được xã hội thừa nhận là một nghề. Tuy nhiên, ngành logistics vẫn chưa có cơ quan thực hiện vai trò quản lý nhà nước.

Hoạt động logistics mang tính đa ngành, trong đó hoạt động vận tải hàng hóa do Bộ Giao thông-Vận tải quản lý, hoạt động kho bãi phân phối do Bộ

Công thương quản lý, hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa do Bộ Tài chính quản lý thủ tục hải quan và tất cả các bộ ngành khác quản lý thủ tục chuyên ngành (chính sách mặt hàng) áp dụng khi xuất nhập khẩu hàng hóa. Nhiều người cho rằng chức năng quản lý nhà nước về logistics thuộc về Bộ Công thương, nhưng Điều 2 Nghị định 98/2017/NĐ-CP quy định 36 nhiệm vụ và quyền hạn của Bộ Công thương, không bao gồm logistics. Tương tự, Điều 2 Nghị định 12/2017/NĐ-CP quy định 21 nhiệm vụ và quyền hạn của Bộ Giao thông-Vận tải cũng không có logistics. Trên thực tế, chưa có cơ quan nào thực hiện vai trò quản lý nhà nước đối với hoạt động logistics.

Để hoạt động logistics được quản lý, tổ chức và quy hoạch hiệu quả thì cần phải giải quyết vấn đề này, cụ thể là thành lập mới cơ quan quản lý nhà nước (Trung Quốc có Ủy ban logistics quốc gia) hoặc giao trách nhiệm quản lý nhà nước đối với hoạt động logistics cho một bộ ngành cụ thể.

Môi trường kinh doanh & Điều kiện kinh doanh

Luật hóa việc chia sẻ dữ liệu của các cơ quan quản lý nhà nước. Đây là yêu cầu quan trọng, là đòi hỏi của cộng đồng doanh nghiệp nhằm giúp cho hoạt động đầu tư, kinh doanh được thực hiện trên cơ sở thông tin đầy đủ, giúp cho các quyết định đầu tư trở nên thông minh hơn, giảm thiểu rủi ro và tối đa hóa giá trị tạo ra cho xã hội.

Luật hóa nền tảng IT bằng điều kiện kinh doanh. Để hình thành một nền kinh tế số thì cần thiết lập một mặt bằng ứng dụng công nghệ thông tin chung cho toàn xã hội. Mặt bằng này đảm bảo khả năng kết nối giữa các chủ thể tham gia vào một nền kinh tế số trong tương lai.

Thuế xuất nhập khẩu và chính sách mặt hàng với thương mại điện tử. Xây dựng một thuế suất chung cho hàng thương mại điện tử và không áp dụng chính sách mặt hàng với hàng thương mại điện tử nhập khẩu số lượng nhỏ nhằm thúc đẩy hoạt động kinh tế này, tạo sự lan tỏa cho các hoạt động kinh tế khác.

Nghị định số 134/2016/NĐ-CP. Sửa đổi theo hướng quy định mức miễn thuế cho dân cư theo năm và nâng hạn mức miễn thuế theo lần nhập khẩu để thúc đẩy thương mại điện tử phát triển.

Khả năng tiếp cận đất đai của logistics

Luật đất đai 2013. Theo khoản 2 điều 179 của văn bản Luật này thì đất công nghiệp được cấp theo hình thức trả tiền hàng năm không được coi là tài sản và không được thế chấp vay vốn. Quy định này nhằm loại bỏ hoạt động

đầu cơ bất động sản, nhưng nó cũng loại bỏ luôn hoạt động đầu tư thông thường và đây chính là rào cản đối với các doanh nghiệp trong việc tiếp cận đất đai, trong đó có các doanh nghiệp logistics. Trên thực tế, không có một khu công nghiệp nào được cấp đất theo hình thức trả tiền một lần. Đề xuất sửa đổi quy định này theo hướng cho phép thế chấp quyền sử dụng đất được cấp theo hình thức trả tiền hàng năm với các doanh nghiệp đầu tư trong các khu công nghiệp nhằm cởi trói cho hoạt động đầu tư.

Chuyển đổi mục đích sử dụng đất công nghiệp. Tại các thành phố lớn, có rất nhiều các khu, cụm công nghiệp vừa và nhỏ đã được xây dựng trước đây, quá trình đô thị hóa diễn ra hàng chục năm qua đã đưa các khu, cụm công nghiệp này vào nằm trong các thành phố. Cần có chính sách ưu tiên chuyển đổi mục đích sử dụng quỹ đất công nghiệp này sang cho hoạt động logistics thay bằng chuyển đổi sang thành đất ở. Quỹ đất này có thể sử dụng để quy hoạch các trung tâm logistics khu vực, phục vụ các thị trường mục tiêu cụ thể như đã đề cập ở trên. Nếu có chính sách sử dụng phù hợp cho logistics thì quỹ đất này sẽ giúp làm giảm chi phí giao hàng chặng cuối trong toàn chuỗi logistics.

Vận tải hàng hóa bằng xe ô tô

Luật Giao thông đường bộ 2008 - Chúng ta có các quy định về giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ vận tải hàng không (Luật hàng không dân dụng Việt Nam 2006), giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ đường biển (Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015), giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức (Nghị định 87/2009/NĐ-CP) và giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ logistics (Nghị định 163/2017/NĐ-CP). Tuy nhiên, chúng ta không có quy định về giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường bộ. Đây là lý do trực tiếp dẫn đến 100% các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ không có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp khi cung ứng dịch vụ. Đây cũng là một thiệt thòi rất lớn của các doanh nghiệp đang cung cấp dịch vụ vận tải bằng phương thức vận tải đang chiếm thị phần lớn gấp hơn ba lần tổng thị phần của tất cả các phương thức vận tải khác cộng lại.

Thiếu quy định này cũng gây khó khăn cho việc hợp tác vận tải hàng hóa xuyên biên giới bằng đường bộ khi hoạt động này liên quan đến các quốc gia hiện đã có quy định này vì vấn đề bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của các đối tác tham gia vào cả chuỗi dịch vụ. Vì vậy, Luật giao thông đường bộ 2008 cần được bổ sung quy định giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường bộ và quy trình khai báo trị giá hàng hóa vận tải nhằm

đảm bảo công bằng cho người kinh doanh dịch vụ và sự vận hành minh bạch của thị trường.

Bộ luật Dân sự 2015. Khoản 3, điều 601 của luật này quy định như sau:

“Chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại cả khi không có lỗi, trừ trường hợp sau đây:

a) Thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại;

b) Thiệt hại xảy ra trong trường hợp bất khả kháng hoặc tình thế cấp thiết, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.”

Đây là một quy định rất nhân văn và phù hợp với hoàn cảnh xã hội Việt Nam vài chục năm trước. Tuy nhiên, quy định này cổ súy cho những hành vi không lành mạnh trong xã hội, gây ảnh hưởng xấu đến hoạt động vận tải đường bộ, chẳng hạn như xe lớn sợ xe bé, ô tô đèn xe máy bất kể các chủ thể tham gia giao thông có tuân thủ pháp luật hay không. Vì vậy, quy định này cần sửa đổi theo hướng thiết lập công bằng xã hội và thực thi công lý.

CÔNG NGHỆ BLOCKCHAIN VÀ TIỀM NĂNG ỨNG DỤNG VÀO LĨNH VỰC SUPPLY CHAIN & LOGISTICS

TS. Nguyễn Văn Tăng
Quý Đồi mới công nghệ quốc gia
Email: nvtang@most.gov.vn

Nằm ở trung tâm khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, trên tuyến hàng hải quốc tế, Việt Nam là quốc gia có điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics. Đối với khu vực Đông Nam Á, Việt Nam cũng nằm ở vị trí trung tâm. Nếu lấy Thành phố Hồ Chí Minh làm tâm, vẽ một vòng tròn thì gần như toàn bộ khu vực nằm trọn trong vòng tròn ấy. Với lợi thế bờ biển dài khoảng 3260 km trải dài từ Bắc đến Nam, Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để đưa hàng hoá xuất nhập khẩu đến với thế giới. Không chỉ hàng hoá của chính mình sản xuất, Việt Nam cũng là địa điểm lý tưởng để tiến hành các hoạt động trung chuyển như quá cảnh, chuyển khẩu, tạm nhập tái xuất. Cùng với tiến trình mở cửa và hội nhập, lượng hàng hoá sản xuất, lưu thông trong nước và xuất nhập khẩu những năm qua tăng trưởng mạnh mẽ, là tiền đề và động lực thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Logistics đang trở thành ngành dịch vụ quan trọng của hoạt động thương mại quốc tế và thu hút sự quan tâm đặc biệt của cộng đồng kinh tế [2]. Nhận thấy vai trò quan trọng của lĩnh vực này, ngày 14/2/2017, Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định 200/QĐ-TTg ban hành Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, thể hiện sự quan tâm của Chính phủ đối với một lĩnh vực rất quan trọng của nền kinh tế.

Vai trò của khoa học và công nghệ trong phát triển đã được thừa nhận một cách rộng rãi. Trong môi trường cạnh tranh quốc tế ngày càng tăng hiện nay, công nghệ là một yếu tố chiến lược sống còn cho phát triển nhanh chóng kinh tế - xã hội. Kết quả của việc ứng dụng, khai thác công nghệ phụ thuộc vào việc chúng ta tạo ra được những công nghệ phù hợp, có khả năng áp dụng được vào hoạt động thực tiễn của các doanh nghiệp. Nhờ đổi mới công nghệ, doanh nghiệp có nhiều cơ hội để nâng cao năng suất, chất lượng sản phẩm, cũng như nâng cao khả năng trong thiết kế dây chuyền sản xuất mới, sản phẩm mới và nâng cao hiệu quả trong quản lý và vận hành doanh nghiệp. Để tồn tại và phát triển bền vững, các quốc gia đều có các chính sách ưu đãi, khuyến khích doanh nghiệp đổi mới công nghệ, đồng thời các doanh nghiệp cũng nhận thấy sự cần

thiết phải đổi mới công nghệ để bắt kịp với xu thế phát triển của thế giới, đây là kinh nghiệm đã được đúc kết từ các nước có nền kinh tế phát triển [1].

Trong khuôn khổ Diễn đàn Logistics Việt Nam năm 2018, bài viết này xin phép trình bày một số vấn đề về xu hướng và những ứng dụng công nghệ thông tin, công nghệ blockchain vào lĩnh vực quản lý điều hành chuỗi cung ứng (supply chain) và logistics nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển các dịch vụ logistics của Việt Nam. Trên cơ sở đó, bài viết cũng xin đề xuất một số kiến nghị hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới và ứng dụng công nghệ vào quản lý và điều hành lĩnh vực kinh tế quan trọng này. Bài viết gồm có những phần như sau: Mục 1 trình bày về những thuận lợi và khó khăn trong lĩnh vực supply chain & logistics của Việt Nam. Mục 2 trao đổi về các khó khăn và tồn tại của phương pháp và công nghệ quản lý supply chain và logistics hiện tại. Mục 3 trình bày công nghệ blockchain và ứng dụng vào lĩnh vực logistics và supply chain. Một số phần mềm và các trường hợp áp dụng cụ thể được trình bày trong Mục 4. Tiếp đó, bài viết xin đề xuất một số kiến nghị ở Mục 5. Vì hiểu biết và khả năng của tác giả vẫn còn nhiều hạn chế, kính mong sẽ nhận được các ý kiến góp ý phản hồi và trao đổi của các quý vị đại biểu.

1. Cơ hội và thách thức trong lĩnh vực supply chain và logistics tại Việt nam

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2017 của Bộ Công thương [12], trong những năm qua, môi trường kinh tế vĩ mô được cải thiện với sự tăng trưởng tốt của hoạt động sản xuất, cơ sở hạ tầng giao thông, đặc biệt là các tuyến đường cao tốc, cùng với nỗ lực cải cách thủ tục hành chính, thuận lợi hóa thương mại, đã tạo điều kiện cho lĩnh vực logistics của Việt Nam có những chuyển biến tích cực hơn trong năm 2017. Khối lượng vận chuyển, luân chuyển hàng hóa tăng, doanh thu các doanh nghiệp logistics được cải thiện và thị trường logistics Việt Nam đang trở nên hấp dẫn hơn đối với các nhà đầu tư nước ngoài khi thu hút FDI vào lĩnh vực này trong 6 tháng đầu năm đã vượt qua con số của cả năm 2016 và trung bình 5 năm trước.

Tính đến đầu năm 2017, Việt Nam có khoảng 3000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics [2, 12]. Các doanh nghiệp logistics có thể chia thành 03 nhóm chính: (1) Nhóm thứ nhất là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, trong đó có các tập đoàn đa quốc gia đã có tên tuổi. Lĩnh vực hoạt động tập trung vào vận chuyển hàng hải, hàng không, dịch vụ logistics tích hợp, chất lượng cao. Khách hàng của các doanh nghiệp này là các doanh nghiệp sản xuất - thương mại có vốn đầu tư nước ngoài đang hoạt động tại Việt

Nam và cả một số doanh nghiệp trong nước - những khách hàng này là những đối tượng có nhận thức về logistics rất đầy đủ và có nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trọn gói; (2) Nhóm thứ hai là các doanh nghiệp do Nhà nước làm chủ sở hữu hoặc đã cổ phần hoá và Nhà nước còn sở hữu một phần vốn, hoạt động về giao nhận, vận tải trong nước, phục vụ đa dạng các phân khúc khách hàng và chủ yếu có thể mạnh chuyên từng mảng riêng lẻ; (3) Nhóm thứ ba là các công ty tư nhân, cổ phần. Những doanh nghiệp này ra đời chưa lâu, quy mô và số vốn còn nhỏ nhưng rất năng động và có tốc độ tăng trưởng cao. Hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực giao nhận, kho bãi, vận tải trong nước và cung cấp một số dịch vụ logistics đặc thù.

Tuy nhiên, so với nhu cầu và quy mô thị trường, “doanh nghiệp logistics Việt Nam còn chưa đông, quy mô vốn nhỏ, địa bàn hoạt động chủ yếu chỉ ở trong nước, các dịch vụ cung cấp còn đơn điệu, chất lượng dịch vụ thấp, ít giá trị gia tăng, mô hình quản lý và công nghệ còn thô sơ, thiếu hiệu quả, thiếu liên kết - đó là những điểm yếu nổi bật của doanh nghiệp Việt Nam” (Theo [2], Trang 109).

Về tính tụt hậu công nghệ, đa phần các doanh nghiệp logistics Việt Nam là những doanh nghiệp tư nhân hoặc cổ phần nhỏ và vừa, quy mô và số vốn còn nhỏ. Trong khi đó, các sản phẩm công nghệ, phần mềm trong lĩnh vực quản trị doanh nghiệp logistics của nước ngoài thường có chi phí rất cao. Ví dụ, trung bình để triển khai phần mềm quản trị doanh nghiệp SAP cần phải đầu tư tối thiểu 100 nghìn USD. Vì thế việc đầu tư vào đổi mới công nghệ ứng dụng vào quản trị điều hành doanh nghiệp logistics Việt Nam, nhìn chung còn nhiều hạn chế. Điều này dẫn đến hiệu quả hoạt động kinh doanh và phát triển thị trường chưa được cao, khó cạnh tranh được với các doanh nghiệp nước ngoài.

Về tính thiếu liên kết, trong thời gian qua, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa tìm được tiếng nói chung với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, do đó chưa có sự gắn bó, phối hợp nhịp nhàng, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thiếu tin tưởng và ít muốn bắt tay chia sẻ với doanh nghiệp logistics Việt Nam. Sự thiếu liên kết còn thể hiện ngay giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics, do đó chưa hình thành được logistics 4PL là có những nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp đơn lẻ để tạo nên một dịch vụ chung, khép kín hầu hết các khâu trong chuỗi cung ứng.

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), tổng chi phí logistics của Việt Nam năm 2016 là 40,3 tỷ USD, tương đương 20%

GDP. Doanh thu của 100 công ty logistics hàng đầu Việt Nam năm 2016 là 8,74 tỷ USD, tốc độ tăng trưởng đạt 15,6%. Bên cạnh đó, chi phí vận tải cao cũng là một yếu tố tác động đến chi phí logistics trong nước. Chi phí này đang chiếm 30%-40% giá thành sản phẩm, trong khi tỷ lệ này chỉ khoảng 15% ở các quốc gia khác. Điều này dẫn đến việc nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước đang phải chịu chi phí cao, giảm sức cạnh tranh của hàng hoá Việt Nam trên thị trường quốc tế. Còn doanh nghiệp logistics thì tăng trưởng chậm, khó vươn xa ra thị trường quốc tế. Một chi phí khác mà theo đánh giá của Chủ tịch VLA là rất lãng phí, đó là chi phí kiểm tra liên ngành. Mỗi năm, doanh nghiệp phải bỏ ra 28,6 triệu ngày công với chi phí 14.300 tỷ đồng cho kiểm tra hàng hóa. Trong đó, tỷ lệ hàng hóa làm thủ tục kiểm tra 2-3 lần chiếm đến 58%.

Thực trạng này cũng được ông Ousmane Dione - Giám đốc quốc gia của WB tại Việt Nam nêu tại Diễn đàn logistics Việt Nam 2017: Việt Nam đang nổi lên là một trung tâm sản xuất công nghiệp toàn cầu, thu hút khoảng 35 tỷ USD vốn đăng ký năm 2017; tỷ trọng kim ngạch thương mại trên GDP đạt hơn 170% và tăng trưởng xuất khẩu đạt bình quân 15%, gấp 5 lần tăng trưởng thương mại toàn cầu. Tuy nhiên, Việt Nam cũng nằm trong số quốc gia có cước phí vận tải đắt so với khu vực, thế giới. "Chi phí vận chuyển logistics tính theo tỷ trọng GDP khoảng 18-20%, gần gấp đôi so với các nền kinh tế phát triển và cao hơn 4% mức bình quân toàn cầu".

2. Những khó khăn trong quản lý chuỗi cung ứng và logistics

Quản lý chuỗi cung ứng (supply chain) và logistics ngày nay - từ khâu sản xuất đến phân phối sản phẩm đến tay người dùng cuối - ngày càng trở nên rất phức tạp. Trước đây, quản lý chuỗi cung ứng thường khá đơn giản vì thương mại thường chỉ có tính chất địa phương trong mỗi quốc gia. Nhưng từ khi các chính sách toàn cầu hoá nền kinh tế và công nghiệp sản xuất, tình hình thương mại quốc tế đã có nhiều thay đổi. Để sản xuất các sản phẩm, các nhà máy đặt tại một số nước (Ví dụ như Trung Quốc, Ấn Độ, Việt Nam ...) phải nhập khẩu các linh kiện và nguyên vật liệu của các nhà cung cấp từ các nước khác, sau khi sản xuất, các sản phẩm lại được phân phối đến người tiêu dùng trên toàn cầu. Do đó, quản lý chuỗi cung ứng ngày càng trở nên phức tạp và khó khăn.

Tuỳ thuộc vào từng loại hình sản phẩm, chuỗi cung ứng có thể có đến hàng trăm bước, qua những vị trí địa lý và quốc gia khác nhau, nhiều bước thanh toán và các loại hoá đơn, chứng từ và giấy tờ hải quan khác nhau, và đặc biệt có trách nhiệm liên quan tới nhiều tổ chức và cá nhân khác nhau, vì thế

quá trình quản lý chuỗi cung ứng có thể kéo dài thời gian đến hàng tháng. Cụ thể, việc thanh toán giữa nhà cung cấp và nhà sản xuất, hoặc giữa khách hàng và nhà phân phối có thể mất thời gian nhiều ngày. Các hợp đồng phải thông qua và xử lý bởi các luật sư và ngân hàng, điều này dẫn tới việc gia tăng chi phí phát sinh và độ trễ trong việc thực hiện hợp đồng và bàn giao sản phẩm đến khách hàng. Hơn nữa, các sản phẩm và linh kiện thường rất khó để truy xuất nguồn gốc, điều này dẫn đến việc khó khăn để phát hiện và loại bỏ hàng giả, gian lận. Bất kể loại hình hàng hoá nào từ thiết bị công nghiệp, hàng tiêu dùng, các sản phẩm thức ăn hoặc hàng điện tử kỹ thuật số, quản lý chuỗi cung ứng đang trở thành vấn đề nan giải và làm đau đầu, và ảnh hưởng đến các cơ quan (hải quan, thuế, ngân hàng, ...) và các doanh nghiệp sản xuất, cung ứng, phân phối và người tiêu dùng.

Xung đột trong chuỗi cung ứng thực sự là một vấn đề phức tạp và nan giải. Bởi vì có quá nhiều mối quan hệ liên đới nhưng thiếu tính minh bạch về trách nhiệm (transparency) trong các chuỗi cung ứng hiện tại. Nhà cung cấp, nhà sản xuất, phân phối và khách hàng sẽ phải trao đổi và đàm phán với nhau với một bên trung gian thứ ba, thay vì trực tiếp trao đổi và đàm phán với nhau. Chính vì vậy, từ những giao dịch đơn giản đã dẫn đến việc phải qua nhiều thủ tục với nhiều quy trình và các bước khác nhau, gây tốn kém thời gian và nguồn lực.

3. Ứng dụng công nghệ Blockchain vào lĩnh vực supply chain và logistics

Vì sự phức tạp và thiếu tính minh bạch trong các hệ thống quản lý chuỗi cung ứng hiện tại, công nghệ Blockchain đang thu hút được rất nhiều sự quan tâm nghiên cứu và ứng dụng vào việc thay đổi cách thức quản lý lĩnh vực công nghiệp supply chain và logistics trong thời gian gần đây.

3.1. Công nghệ Blockchain và Bitcoin

Công nghệ Blockchain là công nghệ đã tạo ra đồng tiền Bitcoin nổi tiếng và các loại tiền kỹ thuật số khác như Ethereum, Ripple, NEM, TOMO Tuy nhiên, những ứng dụng của Blockchain không chỉ dừng lại ở các ứng dụng lưu trữ và trao đổi giao dịch tiền tệ như Bitcoin hay các loại tiền kỹ thuật số khác. Bitcoin chỉ là một trong số các ứng dụng của công nghệ Blockchain mà thôi. Blockchain có thể được ứng dụng cho nhiều loại giao dịch, thoả thuận hay truy xuất và giám sát. Trong một chuỗi cung ứng, Blockchain có thể áp dụng vào tất cả các công đoạn từ hợp đồng cung cấp tự thực thi (self-executing supply

contracts) cho đến việc quản lý chuỗi cung ứng lạnh (cold chain⁴) một cách tự động hoá.

Vậy công nghệ Blockchain là gì? Blockchain có thể được hiểu một cách đơn giản như sau. Một blockchain là một cuốn sổ cái kỹ thuật số được lưu trữ phân tán và phi tập trung. Cuốn sổ cái này lưu trữ các giao dịch trong một chuỗi các khối (blocks). Nó được nhân bản nhiều copies và phát tán vào nhiều máy tính, mỗi máy tính như vậy được gọi là một node. Cuốn sổ cái này là bảo đảm an toàn (secure) bởi vì mỗi block các giao dịch mới sẽ được xâu chuỗi kết nối trực tiếp với block trước đó bằng cách làm cho việc thay đổi hay giả mạo là bất khả thi. Và vì cuốn sổ cái này được lưu trữ một cách phi tập trung, do đó việc bảo đảm sự an toàn của nó không bị phụ thuộc và chi phối bởi một cơ quan đơn lẻ nào cả (như Ngân hàng). Các nodes (máy tính) kết nối tới mạng lưới blockchain sẽ được cập nhật phiên bản mới của sổ cái khi các giao dịch mới được thực hiện và xác nhận. Nhiều bản y sao của cuốn sổ cái là bằng chứng xác thực sự thật về các giao dịch đã thực hiện trong blockchain. Cố gắng để thay đổi và làm sai khác cuốn sổ cái có nghĩa là phải thay đổi tất cả các bản sao tại cùng một thời điểm. Khả năng và cơ hội để có thể làm được việc thay đổi này trong mạng lưới blockchain là điều không thể.

Trên đây là những giải thích ngắn gọn về Blockchain. Bây giờ chúng ta sẽ tìm hiểu chi tiết về tiền kỹ thuật số Bitcoin, một ví dụ điển hình của công nghệ blockchain. Bitcoin là một đồng tiền kỹ thuật số được phát minh gần đây và khác biệt với các tiền tệ được phát hành, quản lý và điều tiết bởi nhà nước nào. Bitcoin là hoàn toàn kỹ thuật số, nó tồn tại là nhờ vào cuốn sổ cái phân tán phi tập trung chứa đựng các giao dịch thông qua mạng máy tính trên toàn thế giới. Chúng ta có thể mua bitcoin từ các sàn giao dịch bitcoin, và có thể sử dụng bitcoin để thực hiện các giao dịch thanh toán. Mỗi giao dịch thanh toán được thêm vào cuốn sổ cái, việc này được thực hiện bởi bất cứ ai và tại bất kỳ thời điểm nào. Những chi tiết như số tiền, thời gian và ngày tháng của từng giao dịch có thể nhìn thấy được, tuy nhiên thông tin định danh cá nhân thì không thể nhìn thấy được. Vì thế, những người nắm giữ Bitcoin thường không biết nhau. Để giải quyết vấn đề ẩn danh, Bitcoin sử dụng một cơ chế phân tán khác gọi là “đào mỏ” (mining) dùng để các nodes cạnh tranh nhau trong việc giải các bài toán giải mã với độ khó cao để giành quyền được phép thêm các blocks chứa các giao dịch vào sổ cái một cách an toàn và không thể làm giả được.

⁴Chuỗi cung ứng lạnh (cold chain) là những chuỗi cung ứng hàng hoá, thực phẩm cần vận chuyển và bảo quản bởi môi trường nhiệt độ lạnh, hoặc đông lạnh.

3.2. Từ Bitcoin đến việc xây dựng các Business Blockchain

Bây giờ, hãy trở lại vấn đề của chuỗi cung ứng. Những tính năng/nguyên lý chính của Blockchain đang được sử dụng bởi bitcoin có thể được ánh xạ sang các yêu cầu cơ bản về tính tin cậy và tích hợp cho một chuỗi cung ứng. Những tính năng/nguyên lý chính đó như sau:

Tính đồng thuận (Consensus)

Tất cả các thực thể (cơ quan, doanh nghiệp) trong chuỗi đồng ý với nhau rằng mỗi giao dịch đều là hợp lệ và có giá trị. Với bitcoin, mỗi giao dịch có nghĩa là một lần chuyển khoản bitcoin. Với chuỗi cung ứng, mỗi giao dịch có thể là một giao dịch thanh toán (payment), dịch vụ kho vận (warehousing), vận tải (transport) hoặc giao hàng (delivery).

Tính minh chứng được (Provenance)

Các thực thể trong chuỗi biết được mỗi tài sản số có nguồn gốc từ đâu. Họ cũng biết được ai đã sở hữu nó trong quá khứ và ai đang sở hữu tài sản đó ở thời điểm hiện tại. Với bitcoin, tài sản số là tiền Bitcoin. Với chuỗi cung ứng, tài sản số có thể là bất cứ thứ gì từ các mỏ quặng sắt hay cây lúa mì có thể chuyển đổi thành tiền, hay máy móc thiết bị hoặc bản quyền đều.

Tính không thể thay đổi được (Immutability)

Không có thực thể nào có thể giả mạo một nội dung (entry) trong một sổ cái phân tán. Các giao dịch bitcoin không thể được chỉnh sửa thay đổi một khi đã lưu vào sổ cái. Chỉ có những giao dịch bitcoin mới có thể đảo ngược và làm thay đổi nội dung của cuốn sổ cái ở phiên bản trước đó. Một cách tương tự, các thanh toán cho chuỗi cung ứng không thể bị làm giả, cũng như việc không ai có thể làm giả báo cáo về tồn kho, điều kiện của kho lưu trữ, thời gian và ngày tháng giao nhận hàng, ...

Tính chung cuộc (Finality)

Các bản sao của cuốn sổ cái chung có cùng phiên bản chứa đựng các nội dung và sự thật giống nhau. Những gì áp dụng được cho mạng bitcoin về nguyên lý cũng sẽ áp dụng được cho các mạng blockchain khác, trong đó có chuỗi cung ứng.

Như đã đề cập từ trước, thông qua Bitcoin chúng ta có thể hiểu rõ và sâu hơn về khái niệm blockchain. Dù vậy, Bitcoin chỉ là một ví dụ điển hình. Blockchain cho các chuỗi cung ứng cũng sử dụng bốn nguyên lý cơ bản nêu trên. Tuy nhiên, sẽ có những sự khác nhau trong cách áp dụng các nguyên lý này vào từng trường hợp cụ thể. Thứ nhất, bitcoin sử dụng giải pháp “mining”

(“đào”) như cách thức để cập nhật và làm dày thêm cuốn sổ cái. Mining tiêu tốn nguồn lực và năng lượng để vận hành máy tính rất lớn, vì thế chi phí cho việc mining cũng rất cao. Blockchain cho các ứng dụng doanh nghiệp đặc biệt cho lĩnh vực chuỗi cung ứng không bắt buộc phải dung “mining”. Sẽ có những cơ chế đồng thuận khác để đảm bảo việc an toàn cập nhật một business blockchain. Thứ hai, ứng dụng blockchain trong lĩnh vực chuỗi cung ứng sẽ không đơn thuần chỉ là thực hiện các giao dịch thanh toán. Một phần lớn của sự đa dạng này đến từ việc sử dụng các hợp đồng thông minh (smart contracts). Một hợp đồng thông minh thực chất là một chương trình phần mềm nó sử dụng blockchain để lưu trữ và thực thi hợp đồng. Một khi đã lưu trữ lên blockchain, các nội dung sẽ không thể tự ý thay đổi được theo một bên nào cả. Vì thế, hợp đồng thông minh sẽ thực thi các chức năng chính xác như nó đã được lập trình. Không có sự giả mạo hay can thiệp nào có thể tác động đến hợp đồng thông minh. Một hợp đồng thông minh có thể nhận thông tin đầu vào từ sổ cái và kích hoạt các sự kiện để thực thi các điều khoản của hợp đồng. Ví dụ, nếu việc chi trả được thực hiện, thì hợp đồng thông minh sẽ kích hoạt để xúc tiến giao hàng. Hoặc nếu một điều kiện của hợp đồng bị vi phạm (ví dụ, như thời gian giao hàng hoặc điều kiện về bảo quản không tốt), hợp đồng thông minh có thể kích hoạt việc xử phạt. Các bên trung gian thứ ba sẽ không còn cần thiết. Việc kiểm tra thủ công bằng tay các điều kiện và các sự kiện có thể được loại bỏ. Vì thế, chi phí và thời gian sẽ được cắt giảm bởi một phần mềm chạy tự động, sử dụng thông tin đầu vào được đảm bảo đúng đắn và chính xác bởi blockchain.

4. Một số ví dụ ứng dụng Blockchain vào Supply chain và Logistics

Công nghệ blockchain đã được nghiên cứu và áp dụng vào lĩnh vực supply chain và logistics qua những ví dụ sau đây.

Giải pháp quản lý supply chain sử dụng IBM Blockchain

Nhìn thấy được tiềm năng ứng dụng của blockchain, hãng công nghệ nổi tiếng IBM đã đầu tư nghiên cứu và phát triển giải pháp IBM Blockchain để quản lý các chuỗi cung ứng, logistics. IBM Blockchain được xây dựng dựa trên nền tảng Hyperledger Fabric, một dự án xây dựng nền tảng blockchain được khởi xướng bởi Linux Foundation và gồm nhiều công ty lớn tham gia, đặc biệt có sự tham gia của IBM [3,4]. IBM đã xây dựng giải pháp kết hợp công nghệ blockchain và các công nghệ về mã QR code, thẻ RFID để gắn nhãn và truy xuất nguồn gốc hàng hoá, kết nối để theo dõi sản phẩm từ giai đoạn sản xuất đến tay người tiêu dùng, với sự tham gia của các cơ quan hải quan, chứng nhận chất lượng, và các doanh nghiệp vận tải logistics vào hệ thống blockchain.

IBM cũng đã triển khai thực nghiệm và báo cáo về những lợi ích vượt trội mà công nghệ blockchain mang lại so với công nghệ cũ [4].

Ứng dụng thanh toán cho nhà cung cấp linh kiện ô tô

Blockchain cho phép chuyển khoản và thanh toán tới bất kỳ nơi nào có kết nối Internet trên thế giới. Các phương pháp ngân hàng truyền thống không còn cần thiết. Việc chuyển khoản được thực hiện trực tiếp giữa người chi trả và người được chi trả. Việc thanh toán này cũng an toàn và nhanh chóng, ví dụ chỉ ước tính bằng phút so với thời gian hàng ngày của dịch vụ truyền thống. Chuyển khoản bitcoin có chi phí thấp. Tomcar, một công ty sản xuất ô tô của Australia đã sử dụng bitcoin để chi trả cho các nhà cung cấp [6]. Hiện tại đã có 03 đối tác là nhà cung cấp ở Israel và Đài Loan chấp nhận hình thức thanh toán bằng bitcoin. Các thoả thuận của nhà cung cấp cho Tomcar đã sử dụng các điều khoản chuẩn. Lợi ích nhìn thấy rõ nhất của việc này là tiết kiệm chi phí. Mặt khác, các doanh nghiệp cũng cần thận trọng trong việc nắm giữ quá nhiều bitcoin. Trong khi bitcoin được quốc tế hoá theo đúng bản chất tự nhiên của nó, Chính phủ của một số quốc gia xem bitcoin như là phương thức để các công ty đầu tư. Vì thế, các công ty nắm giữ bitcoin có thể bị đánh thuế.

Truy xuất nguồn gốc hàng hoá

Công nghệ blockchain đã được nhiều công ty nghiên cứu và áp dụng vào bài toán truy xuất nguồn gốc thực phẩm. Trạng thái của sản phẩm tại mỗi công đoạn của quá trình sản xuất được lưu lại sử dụng công nghệ blockchain. Những bản ghi này có tính lâu dài và không thể thay đổi được. Điều này cũng cho phép truy xuất nguồn gốc của từng sản phẩm một cách tiện lợi. Cụ thể, tập đoàn bán lẻ nổi tiếng Walmart đã sử dụng công nghệ blockchain để truy xuất nguồn gốc các sản phẩm thịt lợn có xuất xứ từ Trung Quốc. Gần đây, những công ty lớn như Nestlé, TE-FOOD, Honeysuckle White, CBH, Carregour hay như công ty bán lẻ Trung Quốc JD.com cũng đã áp dụng công nghệ blockchain vào truy xuất nguồn gốc của hàng hoá [5]. Các doanh nghiệp lớn khác như Unilever, Tyson và Dole cũng áp dụng blockchain cho những mục đích tương tự [6].

Xây dựng mạng lưới năng lượng mặt trời

Blockchain không chỉ là công nghệ dành cho những công ty lớn, mà còn có thể áp dụng được cho những cá nhân hoặc doanh nghiệp nhỏ. Ví dụ về áp dụng công nghệ này trong lĩnh vực chia sẻ năng lượng sau đây sẽ minh hoạ điều đó. Hợp đồng thông minh được sử dụng để tái phân phối nguồn năng lượng dư thừa từ các tấm năng lượng mặt trời. Transactive Grid [10] là một

ứng dụng chạy trên nền tảng blockchain để theo dõi và tái phân phối năng lượng cho các điểm lân cận. Chương trình phần mềm tự động hoá việc mua bán nguồn năng lượng sạch để cắt giảm chi phí và sự ô nhiễm môi trường. Phần mềm Transactive Grid được xây dựng và chạy trên nền tảng Ethereum Blockchain [8], một công nghệ blockchain nổi tiếng được thiết kế cho việc xây dựng hợp đồng thông minh.

Đấu thầu và thực thi hợp đồng qua thẻ RFID

Thẻ RFID (RFID-tags) được sử dụng rộng rãi trong chuỗi cung ứng để lưu trữ thông tin về sản phẩm. Thẻ RFID có thể được đọc dễ dàng một cách tự động, và xử lý bởi các hệ thống công nghệ thông tin. Vì thế, các thẻ RFID này có thể dùng làm thành tố để xây dựng nên những phần mềm quản lý hợp đồng thông minh trong logistics. Các thẻ RFID dành cho các thùng và lô hàng để lưu thông tin sản phẩm, cùng thời gian và địa điểm giao nhận. Các đối tác là công ty logistics sẽ chạy phần mềm để tìm kiếm các thẻ này và đấu thầu hợp đồng vận chuyển. Công ty nào đưa ra mức giá tối ưu sẽ được trúng thầu. Một hợp đồng thông minh sẽ được sử dụng để theo dõi trạng thái và năng lực vận chuyển của nhà thầu.

Quản lý và theo dõi chuỗi cung ứng lạnh

Các sản phẩm y dược và thức ăn thường cần được lưu trữ và bảo quản ở chế độ đặc biệt. Hơn nữa, các doanh nghiệp cũng nhìn thấy được lợi ích của việc chia sẻ, sử dụng chung các nhà kho và trung tâm phân phối, thay vì sở hữu riêng. Các thiết bị cảm biến có thể ghi nhận thông tin về nhiệt độ, độ ẩm, sự rung động, và các điều khoản quan tâm khác. Những thông tin này sẽ được lưu lên blockchain dài hạn và không thể giả mạo. Nếu các điều kiện lưu trữ khác với những gì đã cam kết trong hợp đồng, các thành viên liên quan khác trong blockchain sẽ biết được. Một hợp đồng thông minh có thể kích hoạt hành động để xử lý tình huống cần thiết. Tùy thuộc vào từng tình huống và vấn đề cụ thể, hành động này có thể chỉ đơn giản là điều chỉnh lại khu lưu trữ, hoặc có thể thay đổi hạn sử dụng, thông báo các sản phẩm không đạt chuẩn, hoặc áp dụng hình thức xử phạt vi phạm hợp đồng.

5. Một số kiến nghị và đề xuất đổi mới công nghệ

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

động hóa là những yếu tố chính thúc đẩy thị trường logistics toàn cầu trong năm 2017 [12]. Các lĩnh vực sử dụng dịch vụ logistics trên quy mô lớn trên toàn cầu bao gồm: bán lẻ, vận tải, sản xuất, truyền thông, giải trí, ngân hàng và tài chính, viễn thông và hoạt động của chính phủ (các tiện ích công cộng). Xu hướng logistics trở thành sự liên kết chéo giữa các ngành công nghiệp đã hình thành trong những năm gần đây, liên kết giữa csc doanh nghiệp với nhau, đặt ra yêu cầu thay đổi trong nội tại ngành logistics để thích ứng với những thay đổi trong các ngành mà nó phục vụ. Đây là động lực thúc đẩy sự đổi mới của lĩnh vực logistics; đồng thời cũng là thách thức lớn trong bối cảnh kinh tế thế giới còn nhiều bất ổn khó lường. Nhìn chung, lĩnh vực logistics thế giới sẽ chuyển dịch trọng tâm về các thị trường đang phát triển tại châu Á. Đầu tư vào công nghệ và con người là sẽ yếu tố quyết định sự phát triển của lĩnh vực logistics trong tương lai.

Vì vậy, các Cơ quan Bộ ngành cần quan tâm chỉ đạo, hỗ trợ các doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp công nghệ Việt Nam cả về chính sách và nguồn lực để xây dựng và phát triển các sản phẩm công nghệ thông tin, các phần mềm mới hiệu quả nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực kinh tế quan trọng của nền kinh tế theo Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ.

Với sự phát triển và tiềm năng ứng dụng và lợi ích mang lại của công nghệ Blockchain vào lĩnh vực supply chain và logistics như đã trình bày ở trên. Hơn nữa, Công nghệ Blockchain là công nghệ còn mới mẻ, cần nhiều tư duy về toán học, mã hoá, lập trình, đó là những thế mạnh của Việt Nam. Gần đây, một số doanh nghiệp khởi nghiệp công nghệ của Việt Nam như Công ty TomoChain⁵, Kambaria, Kyber Network ... đã xây dựng những nền tảng blockchain hoạt động hiệu quả, và tạo được thương hiệu và uy tín cao và thu hút được sự quan tâm và đầu tư lớn của cộng đồng blockchain trên toàn thế giới. Vì thế, đây là một cơ hội rất lớn cho Việt Nam có thể đón đầu công nghệ và phát triển vượt lên trong việc ứng dụng blockchain cho lĩnh vực supply chain và logistics, nhằm cắt giảm các chi phí, nâng cao hiệu quả hoạt động, giúp các doanh nghiệp logistics Việt Nam cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài. Bài viết xin phép đề xuất một số kiến nghị về hỗ trợ đổi mới công nghệ như sau:

- 1) Thứ nhất, hỗ trợ cả về chính sách và nguồn lực để nghiên cứu và phát triển các phần mềm, các hệ thống thông tin phục vụ lĩnh vực supply

⁵<https://www.tomochain.com>

chain và logistics dựa trên các công nghệ mới như công nghệ blockchain, công nghệ nhận dạng và xử lý hình ảnh, trí tuệ nhân tạo, Internet of Things, ...

- 2) Thứ hai, xây dựng hệ sinh thái để tăng tính liên kết chặt chẽ hơn giữa các doanh nghiệp logistics với nhau, hay giữa các doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp công nghệ để hình thành nhiều hơn nữa các doanh nghiệp logistics 4PL là có những nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp đơn lẻ để tạo nên một dịch vụ chung, khép kín hầu hết các khâu trong chuỗi cung ứng, có thể cạnh tranh được với các doanh nghiệp trong khu vực và quốc tế.

Lời kết: Đề “*Khoa học-công nghệ thực sự là quốc sách hàng đầu, là động lực quan trọng nhất để phát triển lực lượng sản xuất. Phấn đấu đến năm 2030, khoa học và công nghệ Việt Nam đạt trình độ phát triển của nhóm các nước dẫn đầu ASEAN; và có một số lĩnh vực đạt trình độ tiên tiến trên thế giới.*”, cần thiết phải ưu tiên, tập trung đầu tư trước một bước cho đổi mới công nghệ, đồng thời đổi mới mạnh mẽ, đồng bộ cơ chế quản lý khoa học và công nghệ, nhất là cơ chế tài chính nhằm đẩy nhanh việc đổi mới công nghệ của doanh nghiệp, ứng dụng tiến bộ khoa học - công nghệ vào sản xuất và kinh doanh. Biện pháp hiệu quả nhất trong hoạt động đổi mới công nghệ là tăng cường liên kết, và thúc đẩy vai trò của doanh nghiệp, các cơ quan quản lý và các tổ chức khoa học và công nghệ. Tăng cường hợp tác quốc tế về khoa học, công nghệ với các quốc gia có trình độ công nghệ cao. Có như vậy nền KH&CN, và kinh tế- xã hội của Việt Nam mới phát triển nhanh và không bị tụt hậu so với các nước trong khu vực và thế giới, trong đó lĩnh vực supply chain và logistics cũng không phải là trường hợp ngoại lệ.

6. Tài liệu tham khảo

[1] Nguyễn Văn Tăng, Chủ Đức Hoàng. "Hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới và phát triển doanh nghiệp: Kinh nghiệm quốc tế và tình hình ở Việt Nam". Kỷ yếu Hội thảo khoa học "Vai trò của khoa học và công nghệ đối với phát triển kinh tế tư nhân ở Việt Nam" do Nhà Xuất bản Chính trị quốc gia sự thật và Đại học Quốc gia Hà Nội đồng tổ chức, trang 65-81, tháng 11 năm 2018.

[2] Trần Thanh Hải. "Hỏi đáp về logistics". Nhà Xuất bản Bộ Công thương, năm 2018.

[3] Hyperledger Fabric Blockchain. www.hyperledger.org/projects/fabric

- [4] IBM Total Economy Impact Report. *Emerging Technology Projection: The Total Economic Impact of IBM Blockchain*, July 2018.
- [5] CIBUS Food Ecosystem and Revolution: <https://www.cibus.world>
- [6] Bernard Marr. *How Blockchain will Transform The Supply Chain and Logistics Industry*. <https://www.forbes.com/sites/bernardmarr/2018/03/23/how-blockchain-will-transform-the-supply-chain-and-logistics-industry/>.
- [7] Bitcoin Foundation. <https://bitcoin.org>
- [8] Ethereum Foundation. <https://www.ethereum.org>
- [9] Tomochain - *The most Efficient Platform for Token Economy*. <https://www.tomochain.com>
- [10] Transactive Grid. <https://lo3energy.com>
- [11] Lan Ge et.al. *Blockchain for Agriculture and Food. Report 2017 - 112*, ISBN 978-94-6343-817-9. Wageningen Economic Research 2017.
- [12] Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2017. Bộ Công thương.