



# **E-logistics Việt Nam:**

## **Nâng cao năng lực cạnh tranh gắn với phát triển bền vững**

Vũ Đức Thịnh

Tháng 4/2018

# Nội dung

Tiềm năng sản lượng hàng hóa TMDT Việt Nam

Thử thách của logistics cho TMDT tại Việt Nam – góc nhìn từ dịch vụ chuyển phát

Định hướng phát triển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững

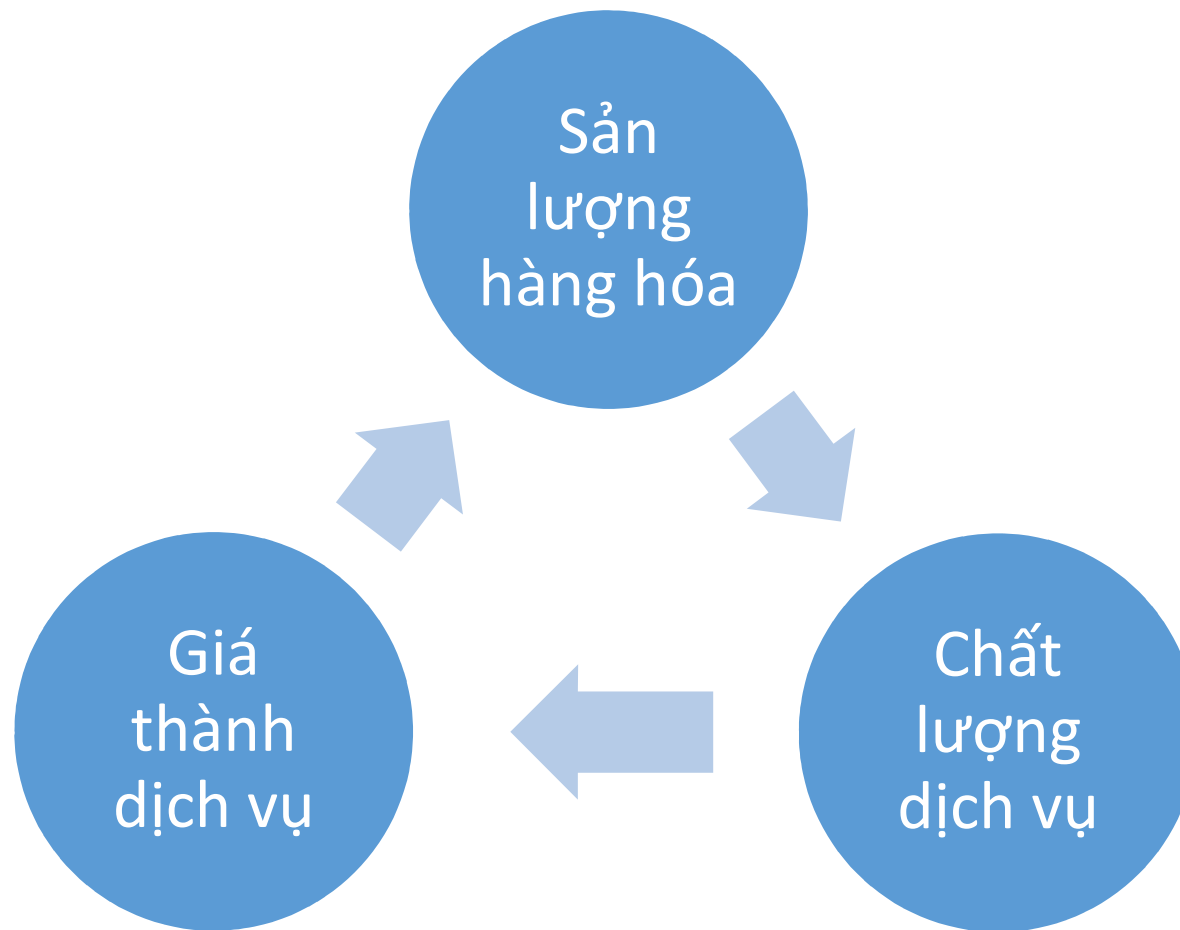
# Nội dung

Tiềm năng sản lượng hàng hóa TMDT Việt Nam

Thử thách của logistics cho TMDT tại Việt Nam – góc nhìn từ dịch vụ chuyển phát

Định hướng phát triển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững

## Các yếu tố thúc đẩy sự phát triển của doanh nghiệp e-logistics



# Tiềm năng sản lượng hàng hóa TMDT tại Việt Nam



## Dự báo từ các chuyên gia kinh tế, các hàng khảo sát và nghiên cứu:

- Nhiều con số dự báo khác nhau về tăng trưởng TMDT của Việt Nam:
  - VOV.vn, 6/4/2018: tốc độ tăng trưởng bán lẻ trực tuyến 35%/năm, các doanh nghiệp chuyển phát tăng trưởng 62%-200%, dự kiến tăng trưởng từ 5 tỷ USD lên 10 tỷ USD trong 4 năm tới
  - Frost and Sullivan: quy mô thị trường VN là 1.6 tỷ USD năm 2016 và tăng lên 3.7 tỷ USD năm 2020
  - Báo cáo của Kantar (cafef.vn, 04/1/2017): tỉ lệ người mua hàng qua kênh TMDT đã tăng từ 5.4% lên 8.8%
  - ... Và rất nhiều báo cáo và dự đoán khác

# Tiềm năng sản lượng hàng hóa TMDT tại Việt Nam

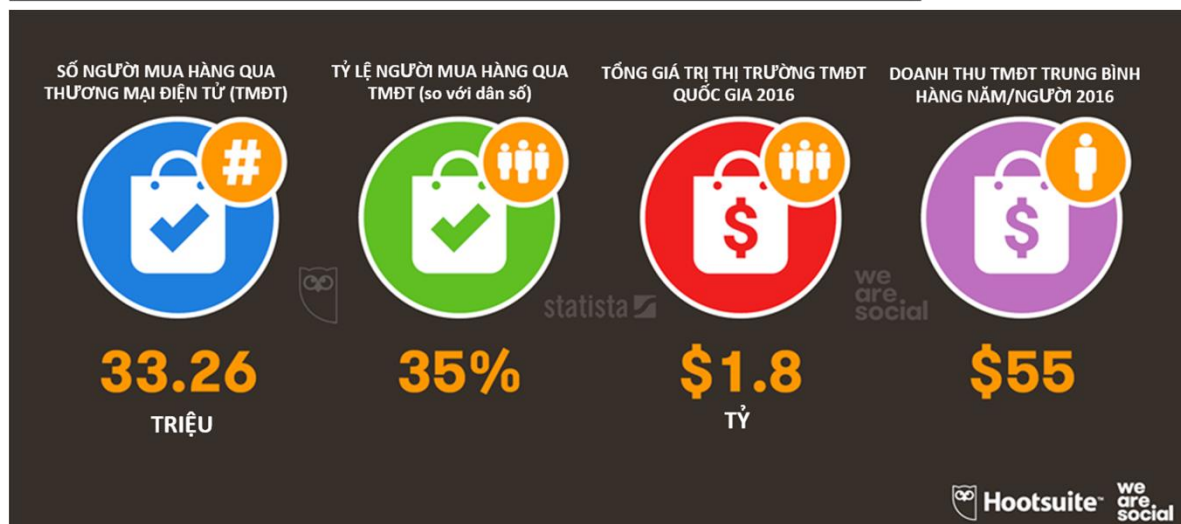
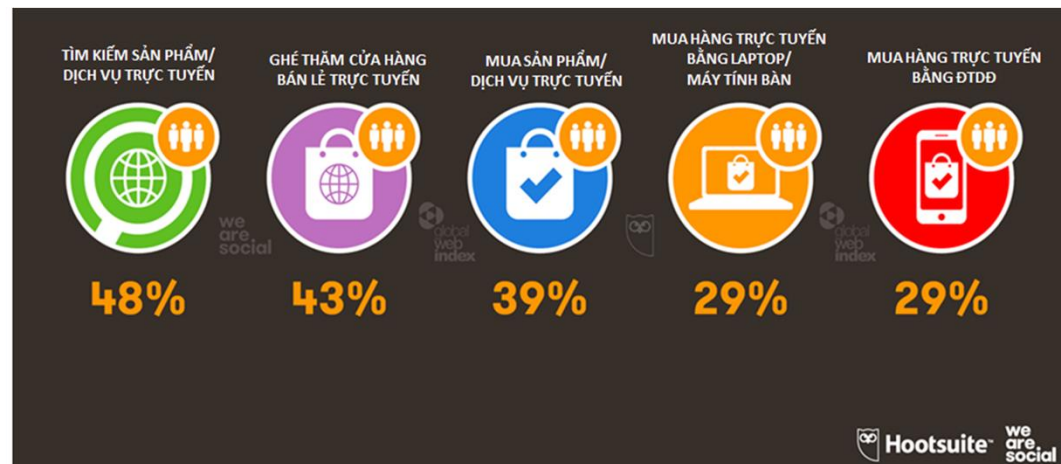
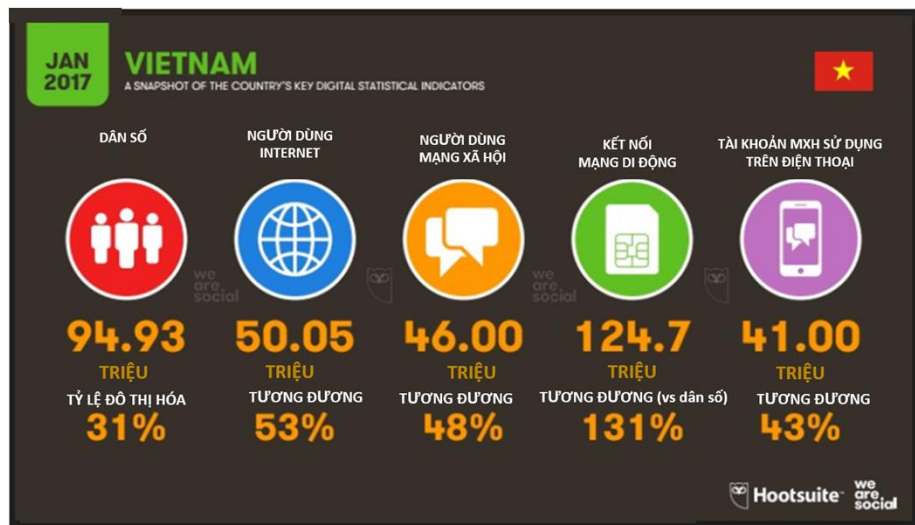


Thực tế đang diễn ra:

- Hàng loạt các tên tuổi lớn của TMDT thế giới đang cạnh tranh và đầu tư vào Việt Nam, cùng sự đầu tư mạnh mẽ của các trang TMDT trong nước với sự đầu tư từ các tập đoàn lớn
- Hàng hóa xuyên biên giới đang là xu hướng của tất cả các nước



# Việt Nam: tiềm năng lớn cho TMDT

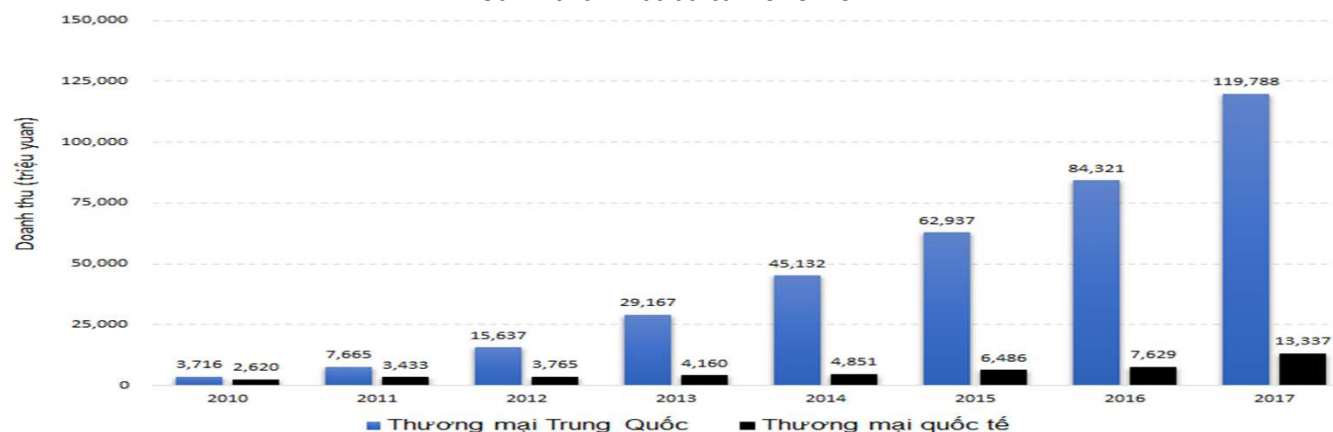


Việt Nam là nước có tỉ lệ dân số trẻ, tỉ lệ tiếp cận công nghệ mới cao và có tỉ lệ tăng trưởng GDP cao và ổn định

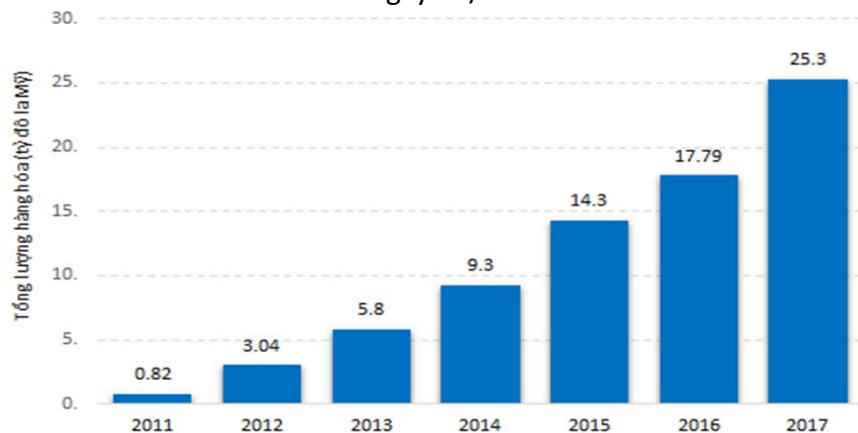
Dữ liệu: 01/2017. Nguồn: Dân số: United Nations; U.S.Census Bureau ; Internet: Internetworldstats; ITU; Internetlivestats; CIA World factbook, Facebook; National Regulatory Authorities; Mạng xã hội và mạng xã hội sử dụng trên điện thoại: Facebook, Tencent; Vkontakte; LiveInternet.RU; Kakao; Naver; Niki Aghaei; Cafebazaar.IR; Similarweb; DING; Extrapolation of TNS Data; Mạng di động: GSMA Intelligence; Extrapolation of Emarketer & Ericsson Data

# Tốc độ tăng trưởng TMDT: ví dụ từ Alibaba

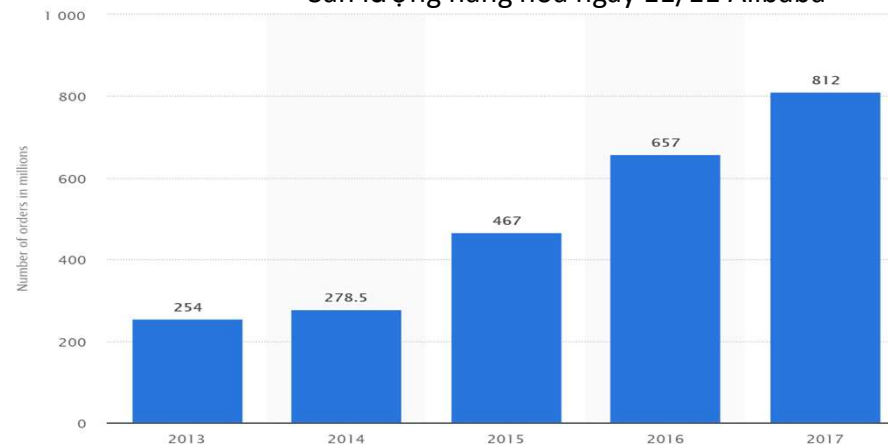
Doanh thu Alibaba từ 2010-2017



Doanh thu ngày 11/11 Alibaba



Sản lượng hàng hóa ngày 11/11 Alibaba



Nguồn: [www.statista.com](http://www.statista.com)



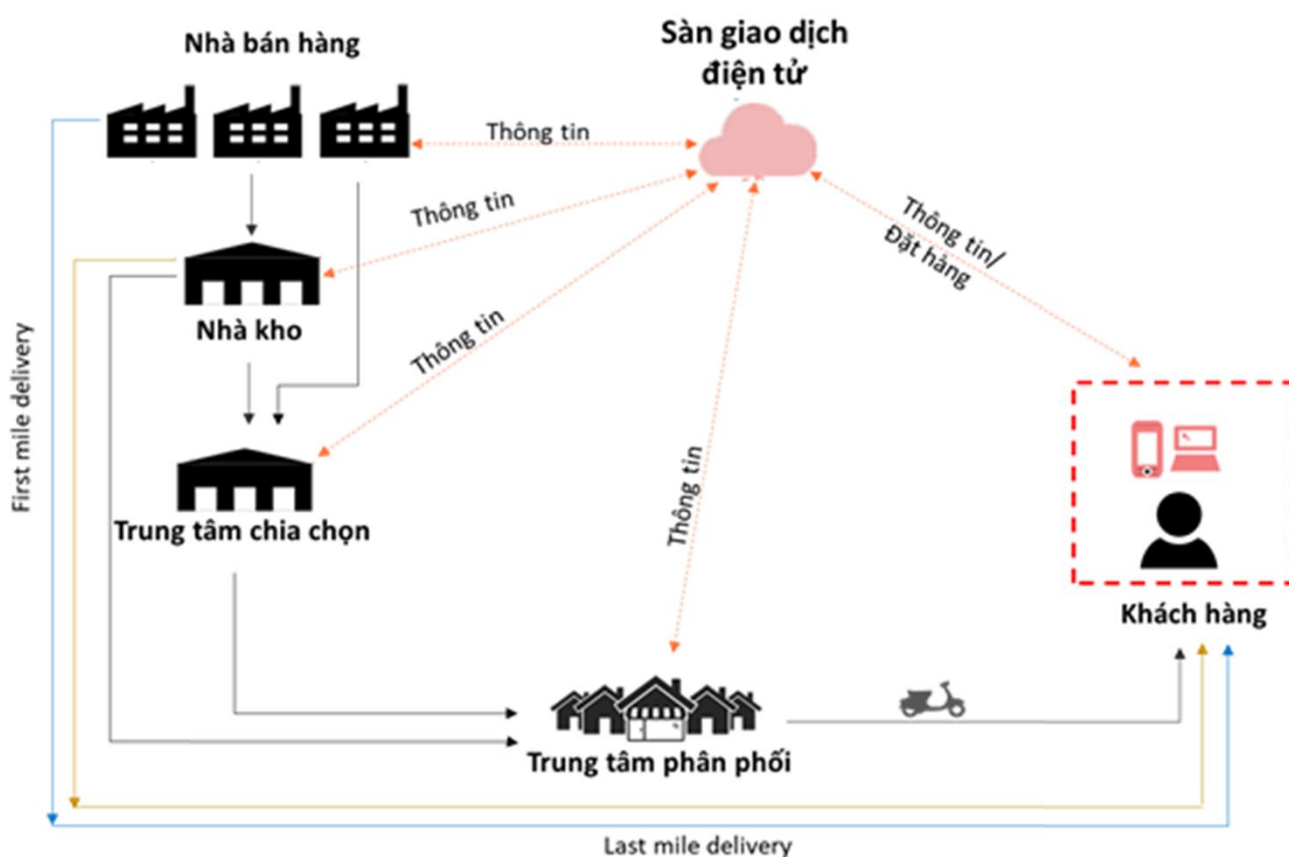
# Nội dung

Tiềm năng sản lượng hàng hóa TMDT Việt Nam

Thử thách của logistics cho TMDT tại Việt Nam – góc nhìn từ dịch vụ chuyển phát

Định hướng phát triển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững

# Mô hình phân phối hàng hóa trong TMĐT



## Yêu cầu chính:

- Hiệu quả e-logistics
- Tầm nhìn
- Tiếp cận khách hàng
- Chuyển phát nhanh
- Bền vững

## Nhà cung cấp dịch vụ E-logistics:

- Các tổ chức bưu chính
- Một vài nhà khởi nghiệp tăng trưởng nhanh
- Các nhà khởi nghiệp nước ngoài
- Một vài 3PL lớn, quốc tế

## Tập tính thị trường:

- Giá cả nhạy cảm
- Thị trường dự kiến bùng nổ
- Khối lượng hàng hóa lớn, bùng nổ trong các chiến dịch Cách mạng Trực tuyến đòi hỏi phản ứng nhanh từ E-logistics

# Thách thức hiện tại cho ngành e-logistics việt nam



## Hành chính và luật pháp

- Vẫn chưa có luật về e-commerce/e-logistics.
- Quy định về giao thông thay đổi thường xuyên
- Thủ tục hành chính phức tạp
- Nhiều lệnh “cấm” đã có từ rất lâu mà không có sự thay đổi để phù hợp với sự phát triển của thị trường

## Dịch vụ phụ trợ

- Việc tiếp cận các mô hình mới về e-logistics được tiếp nhận một cách dè dặt: drop off network, click&collect
- Các dịch vụ hỗ trợ e-logistics còn yếu và thiếu: cho thuê phương tiện chuyển phát hàng hóa, phát triển phương tiện vận chuyển đặc thù, vận chuyển hàng không

## Chủng loại phương tiện vận tải đầu cuối

- Phương tiện vận chuyển không đa dạng, thiếu và giá thành cao, chủ yếu giao hàng bằng xe máy có sức chứa nhỏ, trong khi hiệu quả của xe tải không cao do chi phí đầu tư và vận hành cao.
- Sản lượng hàng hóa tăng trưởng nhanh khi đó không có sự đáp ứng kịp thời về phương tiện vận chuyển mới như xe đạp điện, xe ba bánh, bốn bánh điện để tăng thêm công suất.

## Thanh toán bằng tiền mặt

- Việt Nam sử dụng tiền mặt nhiều nhất so với những nước khác trong khu vực Đông Nam Á
- Rủi ro cho nhân viên giao nhận khi phải mang theo lượng tiền mặt lớn
- Tỷ lệ giao hàng không thành công cao (khách hàng không chấp nhận gói hàng đã đưa đến hoặc hủy đơn hàng trước khi được giao)

## Nguồn nhân lực

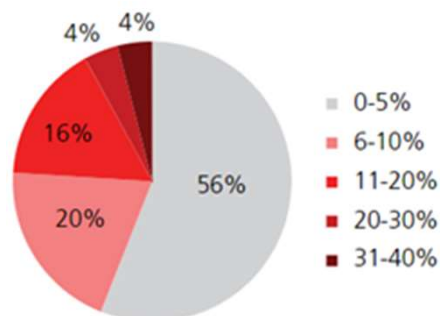
- Thiếu nhân lực có trình độ và kinh nghiệm
- Chủ yếu là vừa làm vừa học, thiếu kiến thức nền tảng về e-logistics.
- Cạnh tranh về nhân lực giữa các công ty trong thị trường và các công ty mới

## Công nghệ

- Việc ứng dụng công nghệ trong e-Logistics còn thấp, phần nhiều hoạt động thủ công dẫn đến sai sót, chi phí cao, nhất là khi sản lượng tăng trưởng
- Sự kiểm soát của luật pháp dẫn đến hạn chế về công nghệ: thanh toán điện tử, xe điện

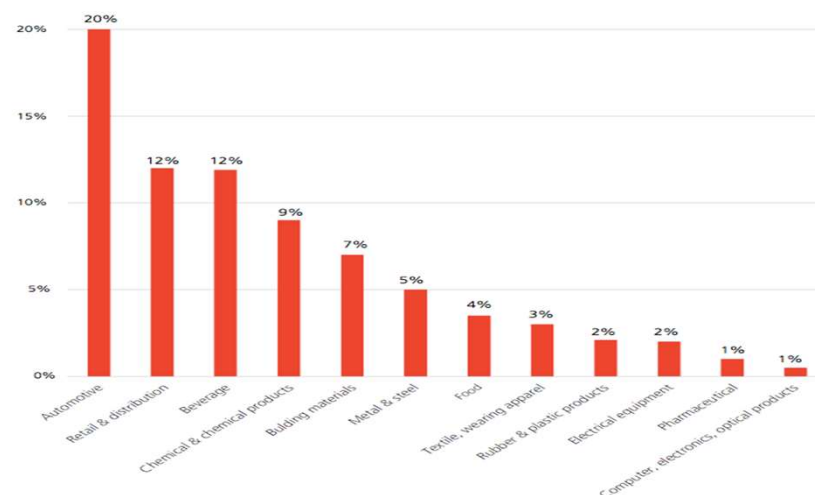
# Cơ cấu chi phí logistics

Cơ cấu chi phí logistics đầu ra



- Vận tải là chi phí lớn nhất trong Logistic đầu ra, và dự đoán sẽ tăng tỷ lệ trong tổng cơ cấu chi phí Logistics năm 2020.
- Ngược lại, kho vận sẽ giảm tỷ lệ của nó trong tổng cơ cấu chi phí logistic năm 2020.

Trung bình chi phí Logistics đầu ra  
(% so với doanh thu)



- Riêng với ecommerce, chi phí logistics tại Việt Nam đang chiếm khoảng 30% doanh thu một tỉ lệ rất cao so với các ngành nghề TM truyền thống
- Chi phí e-logistics tại Việt Nam cũng đang cao nhất so với nhiều nước khác như Ấn Độ 5 đến 15% (2017), Mỹ là 11,7% (2015), Trung Quốc 12%

Nguồn: CEL Consulting, Vietnam Domestic Logistics Report; ndh.vn; McKinsey

# Nội dung

Tiềm năng sản lượng hàng hóa TMDT Việt Nam

Thử thách của logistics cho TMDT tại Việt Nam – góc nhìn từ dịch vụ chuyển phát

Định hướng phát triển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững

# Định hướng phát triển e-logistics

## 1. Từ các doanh nghiệp e-logistics

- Đầu tư vào công nghệ theo hướng tự động hóa, nâng cao năng lực vận hành
- Đầu tư nghiên cứu ứng dụng kinh nghiệm từ các nước có TMDT và e-logistics phát triển
- Đầu tư phát triển con người, phối hợp với các trường đại học đào tạo chuyên sâu vào e-logistics
- Nghiên cứu phát triển và đa dạng hóa phương tiện vận chuyển theo hướng thân thiện môi trường

## 2. Từ Chính phủ và các Bộ, ngành

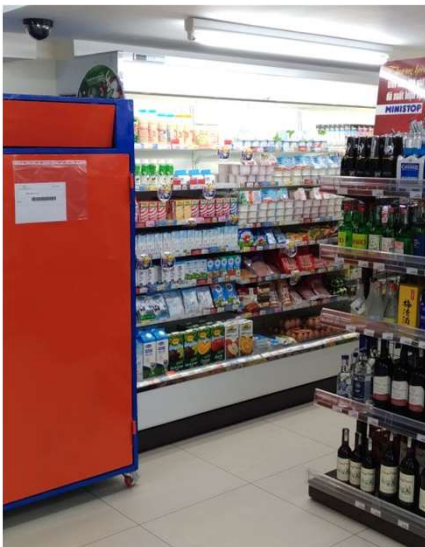
- Hoàn thiện khung pháp lý về TMDT và e-logistics: hóa đơn chứng từ hàng hóa đi đường, các quy định quản lý giao thông.
- Tạo điều kiện để khuyến khích các doanh nghiệp ứng dụng và phát triển công nghệ tự động, phát triển các phương tiện “xanh” phù hợp với e-logistics
- Có những chính sách, hướng dẫn cụ thể cho việc khai thác xe điện ba bánh, bốn bánh, drone... cho ngành logistics.
- Tạo điều kiện và hỗ trợ để thanh toán điện tử được triển khai rộng rãi tại Việt Nam, hạn chế giao dịch tiền mặt
- Tạo “sân chơi” để các doanh nghiệp kết nối với nhau, cùng hỗ trợ nhau phát triển



# Cam kết từ Lazada eLogistics với e-logistics tại Việt Nam



Đầu tư, ứng dụng công nghệ,  
phát triển con người và đối  
tác, cùng chung tay xây dựng  
e-logistics Việt Nam phát triển  
bền vững





# Một số phương tiện “xanh” đã được ứng dụng





# Chìa khóa thành công e-logistics tại Trung Quốc

Theo một nghiên cứu được thực hiện bởi Jianggan Li, the Founder & CEO of Momentum Works: Ngoài vốn lớn, công nghệ, số lượng khách hàng lớn, khả năng tiêu dùng tăng cao, lao động rẻ, một trong những yếu tố vô cùng quan trọng tạo nên thành công của e-logistics tại Trung Quốc là

## VIỆC PHÁT TRIỂN VÀ SỬ DỤNG XE ĐẠP, XE BA BÁNH ĐIỆN:

- Chi phí đầu tư thấp.
- Chi phí vận hành và bảo dưỡng thấp.
- Có thể đi vào những con đường hẹp và đông
- Có thể đậu được nhiều nơi.
- Người lái không cần phải đào tạo dài.



# BẢNG SO SÁNH CÁC LOẠI PHƯƠNG TIỆN

Tiêu Chí	Xe máy	Xe đạp điện	Xe ba bánh điện	Xe bốn bánh điện	Xe bán tải/xe tải
Khí thải ra môi trường (kg CO2 cho 45km)	2.27	0.238	0.743	Trung bình	Cao
Diện tích mặt đường chiếm (m2)	1.6	1.6	2.0		7.8
Thể tích chứa hàng (m <sup>3</sup> )	0.25 Thấp	0.5-0.6 Trung bình	1 Trung bình	1.5-2 Trung bình	4-5+ Cao
Chi phí đầu tư	Trung bình	Thấp	Thấp	Trung bình	High
Độ xe	Thấp	Thấp	Trung bình	Cao	Cao
Bảo trì	Thấp	Thấp	Thấp	Trung bình	Cao
An toàn	Low	Cao	Cao	Cao	Cao





**THANK YOU**