

**NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2020 – 2025:
NHỮNG CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC TRƯỚC
HỘI NHẬP QUỐC TẾ VÀ CÁCH MẠNG CÔNG NGHIỆP 4.0**
LOGISTICS VIETNAM INDUSTRY IN PERIOD OF 2020-2025:
OPPORTUNITIES AND CHALLENGES IN INTERNATIONAL INTEGRATION
AND INDUSTRIAL REVOLUTION 4.0

¹Phạm Văn Tài, ²Khuru Bảo Khánh,
³Vũ Văn Đông, ⁴Phạm Ngọc Khanh, ⁵Đỗ Thanh Phong
^{1,2}Trường Cao đẳng Kinh tế Đối ngoại
^{3,4,5}Trường Đại học Bà Rịa Vũng Tàu

Tóm tắt: Nghiên cứu này tập trung vào các vấn đề liên quan đến phát triển ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam giai đoạn 2020 – 2025, qua đó nghiên cứu một cách cụ thể những yếu tố có thể ảnh hưởng đến hoạt động logistics tại Việt Nam dưới sự tác động đặc biệt của hội nhập kinh tế quốc tế và cách mạng Công nghiệp 4.0 trong bối cảnh đại dịch COVID - 19 nhằm nhận diện những cơ hội và thách thức đối với ngành logistics của Việt Nam trong giai đoạn 2020-2025. Trên cơ sở các phân tích, đánh giá, nhóm tác giả đề xuất các giải pháp nhằm phát triển ngành logistics Việt Nam trong giai đoạn 2020-2025 dưới sự tác động mạnh của hội nhập quốc tế và cách mạng Công nghiệp 4.0 trong bối cảnh đại dịch COVID - 19.

Từ khóa: Logistics Việt Nam, cơ hội, thách thức, hội nhập quốc tế, cách mạng công nghiệp 4.0, đại dịch covid 19.

Mã phân loại: 9

Abstract: This study is aimed at Vietnam logistics industry development in period 2020-2025. Therefore, those factors influencing Vietnam logistics operations could be studied thoroughly under international integration, industrial revolution 4.0 and covid 19 pandemic to indentify opportunities and challenges of Vietnam logistics industry in period 2020-2025. Basing on such analysis and evaluation, authors would like to propose some solutions to develop Vietnam logistics industry in the period of 2020-2025 under international integration, industrial revolution and covid 19 pandemic.

Keywords: Vietnam logistics, opportunities, challenges, international integration, covid 19 pandemic.

Classification code: 9

1. Giới thiệu

Các quốc gia trên thế giới đã đạt được những tốc độ phát triển vượt bậc về logistics trong những năm trở lại đây, Việt Nam cũng không nằm ngoài bối cảnh ấy. Cụ thể, theo báo cáo Connecting to compete 2018, Trade Logistics in the Global Economy của World Bank, logistics Việt Nam đang xếp hạng 39/160 quốc gia, tăng 25 bậc so với xếp hạng năm 2016, điểm số LPI (Logistics performance index - chỉ số năng lực quốc gia về logistics) từ 2,88 điểm lên 3,4 điểm, với mọi chỉ số đều được cải thiện rõ rệt, đặc biệt là nhóm chất lượng dịch vụ và năng lực. Tuy nhiên, các doanh nghiệp chuyên cung ứng dịch vụ logistics mới chỉ đáp ứng một phần nhu cầu của thị trường nội địa, chưa vươn ra được thị trường khu vực và thế giới. Mặt khác, chi phí logistics tại Việt Nam tương

đương 20,9% GDP (theo thống kê của công ty nghiên cứu Armstrong & Associates - Hoa Kỳ), vẫn còn cao hơn mức trung bình trên toàn thế giới là 14%, đặc biệt là chi phí vận tải. Vì vậy, nhóm tác giả hướng đến nghiên cứu “Ngành logistics Việt Nam giai đoạn 2020 – 2025: Những cơ hội và thách thức trước hội nhập quốc tế và cách mạng công nghiệp 4.0” để có thể hiểu hơn về sự phát triển của ngành logistics Việt Nam, nhất là trong giai đoạn hiện nay.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1. Những khái niệm liên quan đến logistics

Theo Ủy ban Quản trị Logistics, logistics là một phần của chuỗi cung ứng, đó là việc lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát sự vận chuyển và bảo quản có hiệu quả đối với hàng

hóa, dịch vụ cũng như thông tin tương ứng từ giai đoạn tiền sản xuất cho đến khi hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng để đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Logistics là công cụ liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị toàn cầu (GVC-Global Value Chain) như cung cấp, sản xuất, lưu thông phân phối, mở rộng thị trường cho các hoạt động kinh tế. Cụ thể:

- Giúp tối ưu hóa chu trình lưu chuyển của sản xuất, kinh doanh;
- Hỗ trợ nhà quản lý ra quyết định chính xác trong hoạt động sản xuất kinh doanh;
- Logistics đóng vai trò quan trọng trong việc thay đổi và hoàn thiện dịch vụ vận tải giao nhận;
- Cho phép các nhà kinh doanh vận tải giao nhận cung cấp dịch vụ đa dạng và phong phú hơn;

2.2. Một số yếu tố ảnh hưởng tới hoạt động logistics

Yếu tố vận tải: Vận tải giao nhận chính là khâu quan trọng nhất. Quá trình vận chuyển hàng hóa, hành khách trong không gian và theo thời gian tạo nên sản phẩm vận tải. Sản phẩm vận tải được đánh giá thông qua hai chỉ tiêu: Khối lượng vận chuyển và sản lượng luân chuyển. Logistics hiện nay là kết quả cuộc cách mạng khoa học công nghệ về vận tải. Vận tải có vai trò đặc biệt quan trọng trong logistics và vai trò này sẽ tăng lên bởi chi phí cho vận chuyển chiếm tỷ trọng ngày càng lớn trong logistics.

Yếu tố marketing: Marketing có vai trò quan trọng đối với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp nói chung. Marketing giúp cho doanh nghiệp có thể tồn tại lâu dài và vững chắc trên thị trường do nó có khả năng thích ứng với những thay đổi của thị trường và môi trường bên ngoài. Marketing tạo sự kết nối các hoạt động sản xuất của doanh nghiệp với thị trường trong tất cả các giai đoạn của quá trình tái sản xuất.

Yếu tố kênh phân phối: Nói đến phân phối chính là đề cập đến sự di chuyển hàng hóa của một doanh nghiệp. Bất kỳ một công đoạn của toàn bộ quá trình cung ứng, sản xuất và phân phối đều cần đến sự tham gia

của logistics để cho những hoạt động đó diễn ra nhịp nhàng và hiệu quả. Do vậy, nhu cầu có một kênh phân phối trong hệ thống logistics là thực sự cần thiết, giúp cho doanh nghiệp có thể giảm thiểu những chi phí phát sinh không cần thiết.

Yếu tố quản trị: Vấn đề quản trị trong logistics được thể hiện qua hoạt động của những nhà quản trị logistics. Các nhà quản trị logistics phải có sự hiểu biết về các loại hình vận tải, cước phí vận tải, tình hình kho bãi, vấn đề lưu kho lưu bãi, tình hình cung ứng sản xuất sản phẩm đưa vào lưu thông, phân phối, các kênh phân phối và thị trường... Bên cạnh đó, các nhà quản trị logistics cần am hiểu về mối quan hệ giữa tất cả các chức năng của logistics, đồng thời phải liên kết, phối hợp hài hòa hoạt động của logistics với các hoạt động khác trong doanh nghiệp cũng như với các doanh nghiệp ngoài ngành và khách hàng.

Các yếu tố khác: Ngoài bốn yếu tố cơ bản đã phân tích ở trên, logistics còn có một số yếu tố không kém phần quan trọng như: Yếu tố kho bãi, nhà xưởng; phụ tùng thay thế và sửa chữa; tài liệu kỹ thuật; thiết bị kiểm tra và hỗ trợ; nhân lực và đào tạo nhân lực.

2.3. Cách mạng Công nghiệp 4.0 và logistics

Cách mạng Công nghiệp 4.0 với những bước phá trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo, tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới vạn vật kết nối Internet (IoT) và các công cụ hiện đại hóa đang bắt đầu thay đổi toàn bộ viễn cảnh của dịch vụ kho bãi, phân phối hàng hóa trên toàn thế giới, với ước tính khoảng 5,5 triệu thiết bị mới được kết nối mỗi ngày. Đối với lĩnh vực logistics, cuộc cách mạng này sẽ ngày càng mở rộng việc kết nối những thiết bị phi truyền thống như pallet, xe cần cẩu, thậm chí xe rơ-mooc chở hàng với mạng Internet. Hiện tại, tất cả các công ty logistics quốc tế lớn dự kiến sẽ sử dụng công nghệ IoT. Trong vòng ba năm tới, IoT sẽ trở nên phổ biến trong lĩnh vực logistics.

Các công ty logistics trên thế giới đang nhanh chóng cải tiến công nghệ để bắt kịp xu hướng này và cải thiện tỷ suất lợi nhuận

trong thời gian tới thông qua việc trang bị các công cụ tự động, hiện đại.

2.4. Tổng quan một số công trình nghiên cứu trước

Một số nghiên cứu chung về logistics tiêu biểu:

Các tác giả Douglas M. Lambert, James R. Stock, Lisa M. Ellram (1988) trong công trình nghiên cứu "Fundamental of Logistics Management" đã trình bày những vấn đề lý luận nền tảng của quản trị logistics trong doanh nghiệp (khái niệm logistics, các khâu hoạt động của logistics liên quan đến dịch vụ khách hàng, mua sắm, gia công, quản lý tồn kho, đóng gói, vận chuyển) và đề cập đến vấn đề logistics toàn cầu khi doanh nghiệp thâm nhập thị trường nước ngoài, các vấn đề liên quan đến vận tải, tài chính, chiến lược, xây dựng, quản lý hệ thống thông tin và tổ chức thực hiện có hiệu quả hoạt động logistics.

Nghiên cứu của Hoang Phuong Nguyen (2020) "Sustainable Development of Logistics in Vietnam in the Period 2020–2025" đã tập trung nghiên cứu các yếu tố có thể ảnh hưởng đến hoạt động logistics tại Việt Nam, đặc biệt là dưới tác động của hội nhập kinh tế quốc tế và cuộc cách mạng Công nghiệp 4.0, từ đó đề xuất các giải pháp có tính khả thi cao đối với các yếu tố có tác động tiêu cực và tích cực đến thị trường logistics của Việt Nam.

Nghiên cứu của Luthra, S., & Mangla, S. K. (2018) "Evaluating challenges to Industry 4.0 initiatives for supply chain sustainability in emerging economies." đã trình bày 18 thách thức đối với Công nghiệp 4.0 về tính

bền vững của chuỗi cung ứng, xác định tại các nền kinh tế mới nổi, từ đó đưa ra hướng nghiên cứu trong tương lai.

3. Một số nhân tố tác động đến hoạt động logistics tại Việt Nam

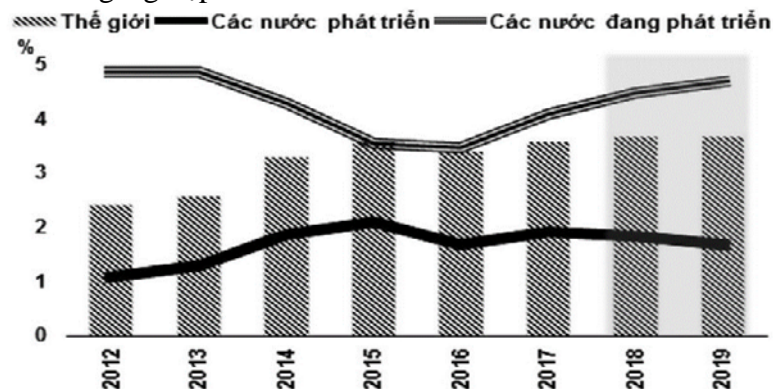
Logistics ở Việt Nam cũng đã giành được nhiều thành tựu quan trọng, tuy nhiên nhìn chung vẫn chưa thể đáp ứng được nhu cầu của thị trường. Việc đi tìm và phân tích các nhân tố tác động đến ngành logistics ở Việt Nam là một điều hết sức cần thiết.

3.1. Các nhân tố khách quan

3.1.1. Tình hình kinh tế thế giới và Việt Nam

Kinh tế thế giới có nhiều biến động đã ảnh hưởng đến hầu hết các quốc gia, đi kèm với những rủi ro tiềm ẩn, khiến cho thương mại toàn cầu sụt giảm nghiêm trọng. Việt Nam với chiến lược phát triển kinh tế hướng vào xuất khẩu cũng đã phải chịu nhiều tác động không nhỏ. Điều này, làm cho hoạt động logistics gắn chặt và chịu nhiều chi phối bởi các hoạt động xuất nhập khẩu, đã trải qua nhiều thử thách.

Nếu như mức tăng trưởng của kinh tế thế giới 2017 đạt 3,6% và rất nhiều chuyên gia đặt kỳ vọng lớn cho sự phát triển kinh tế toàn cầu 2018 – 2019 lên con số trên 4%. Thế nhưng thực tế cho thấy, những rủi ro kinh tế cũng như căng thẳng thương mại giữa các nền kinh tế hàng đầu thế giới, đặc biệt là nguy cơ chiến tranh thương mại Mỹ - Trung khiến Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) kém lạc quan về triển vọng kinh tế toàn cầu trong những năm tiếp theo.



Hình 1. Biểu đồ tương quan tăng trưởng kinh tế.

Nguồn: <https://tapchitaichinh.vn/>

3.1.2. Hành lang pháp lý và chính sách của Nhà Nước đối với hoạt động logistics

Tính chất của các hoạt động logistics là sự đan xen, xâu chuỗi và có tác động lẫn nhau, vì thế các quy định pháp luật liên quan đến ngành này cũng được xây dựng với quy mô lớn và hết sức đa dạng. Với mỗi một hoạt động trong chuỗi logistics đều có các văn bản pháp luật, các nghị định, thông tư quy định khá chi tiết. Có thể nói, trong những năm vừa qua, với sự nỗ lực của các chuyên gia, các hoạt động logistics ở Việt Nam đã có được một hành lang pháp lý cơ bản. Chỉ riêng đối với yếu tố vận tải trong logistics đã có nhiều luật, bộ luật tham gia điều chỉnh như: Bộ luật Hàng hải năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa 2014, Luật Giao thông đường bộ năm 2008; còn đối với yếu tố marketing có Luật Thương mại 2005... Suốt thời gian vừa qua, Việt Nam cũng đã cho ban hành hàng loạt các văn bản dưới luật như thông tư, nghị định tham gia quy định chi tiết hơn trong từng lĩnh vực bao quát hầu như toàn bộ các hoạt động trong chuỗi logistics.

Trong số đó, chỉ có Luật Thương mại 2005, Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 20/02/2018 quy định về kinh doanh dịch vụ logistics (thay thế Nghị định 140/NĐ-CP ngày 05/9/2007) để điều chỉnh trực tiếp hoạt động logistics ở Việt Nam. Khi chính thức trở thành thành viên của WTO, Việt Nam cũng đã đưa ra những cam kết có liên quan trực tiếp đến lĩnh vực kinh doanh logistics. Cam kết này đã đưa ra những quy định cụ thể chi tiết cho gần như tất cả các loại hình kinh doanh dịch vụ logistics, bao gồm 12 loại: Vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường biển (trừ vận tải nội địa), dịch vụ xếp dỡ container, dịch vụ thông quan, dịch vụ vận tải đường bộ, dịch vụ vận tải đường sắt, dịch vụ vận tải bằng đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải hàng không, dịch vụ chuyển phát, dịch vụ phân phối, dịch vụ máy tính và liên quan tới máy tính, dịch vụ tư vấn quản lý, dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật, dịch vụ tư vấn quản lý, dịch vụ phân tích và kiểm

định kỹ thuật (ngoại trừ kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho phương tiện vận tải).

3.1.3. Cơ sở hạ tầng cho hoạt động logistics

Hạ tầng cơ sở cho sự phát triển logistics ở Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế. Cụ thể, các cảng biển hầu hết đều là cảng tổng hợp, số lượng cảng container rất ít, số lượng cảng quốc tế trên toàn Việt Nam chỉ khoảng 20 cảng. Mặc khác, Việt Nam có mạng lưới đường bộ với tổng chiều dài là 256.000km trong đó 17,2 nghìn km đường quốc lộ và 23,5 nghìn km đường tỉnh lộ tuy nhiên chất lượng đường còn kém, nhiều đoạn bị sụt lún,... Năng lực vận chuyển đường sắt chỉ có khoảng 300 đầu máy và 5.000 toa tàu trong đó quá nửa đã cũ kỹ và hư hại, làm giảm chất lượng vận chuyển hàng hóa. Về vận tải hàng không, Việt Nam vẫn chưa thiết lập nhà ga hàng hóa và khu vực hoạt động cho các đại lý logistics thực hiện việc gom hàng và khai quan như các quốc gia trong khu vực. Như vậy, có thể nhận thấy nước ta hoàn toàn có khả năng phát triển được một thị trường logistics năng động và toàn diện nếu khắc phục được những tình trạng trên. Nhưng cho đến nay, những khó khăn này vẫn chưa được chú trọng đúng mức khiến cho hoạt động phát triển logistics Việt Nam vẫn còn gặp nhiều khó khăn, chưa có được sự liên kết hệ thống và khoa học đúng như đặc điểm của ngành kinh doanh này. Một số nguyên nhân đã được nêu ra như:

- Vị trí địa lý của Việt Nam nằm ở khu vực là nền kinh tế trẻ năng động đã khiến cho Việt Nam phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt với các quốc gia cùng khu vực về tất cả các lĩnh vực, đặc biệt là xuất nhập khẩu;
- Hệ thống các cảng biển chưa phát triển hiện đại, đủ tiêu chuẩn quốc tế để phục vụ hoạt động logistics;
- Việc đầu tư phát triển hệ thống đường sông chưa được quan tâm đúng mức nhưng đây vẫn là hệ thống vận tải hữu hiệu đối với các loại tàu thuyền cỡ nhỏ;
- Hệ thống đường bộ cũng chưa được thiết kế đúng tiêu chuẩn để có thể đáp ứng được xu thế kết hợp ngày càng chặt chẽ giữa

các phương thức vận tải đường biển, đường sông và đường hàng không;

- Năng lực vận tải đường sắt vẫn chưa được phát huy vì cơ sở hạ tầng, thiết bị của ngành đường sắt Việt Nam còn nhiều lạc hậu;

- Về vận tải hàng không, tình trạng thiếu máy bay vào giờ cao điểm vẫn còn xảy ra nhiều ở hầu hết các sân bay Việt Nam, kể cả các sân bay quốc tế lớn như Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất. Hơn nữa, các sân bay trong nước cũng thiếu các thiết bị phù hợp để bốc dỡ hàng hóa, thiếu sự đầu tư các kho bãi mới trong khu vực gần các sân bay;

- Về hệ thống thông tin, Việt Nam chưa triển khai được một cách rộng rãi hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử ở tầm quốc gia (Electronic Data Interchange - EDI), mặc dù được xếp vào những nước hàng đầu có tốc độ phát triển công nghệ thông tin, nhất là mạng internet trong vòng một thập niên qua.

Hơn nữa, việc tiến hành khai hải quan điện tử hay cấp CO điện tử cũng chỉ mới đang trong bước đầu và vẫn còn nhiều tồn tại, thiếu sót, chưa thực sự đạt được hiệu quả như mong đợi;

- Vấn đề tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài qua kiểm tra PSC (Port State Control) làm giảm chất lượng các dịch vụ vận tải biển cũng như làm giảm tiến độ, gây tác động không tốt đến sự phát triển của các hoạt động logistics ở Việt Nam, gây thiệt hại về mặt tài chính và thương hiệu của mỗi chủ tàu khi tàu bị lưu giữ, mà còn làm ảnh hưởng không nhỏ đến uy tín chung của đội tàu biển Việt Nam, ngành hàng hải Việt Nam, góp phần tạo ra những khó khăn cho các tàu biển Việt Nam hoạt động trên các tuyến vận tải quốc tế;

- Hầu hết các dịch vụ vận chuyển liên hợp, hỗn hợp ở Việt Nam chưa thực sự là vận tải đa phương thức quốc tế, chưa tạo được sự kết hợp của nhiều phương thức vận tải, đường bộ, đường thủy, đường biển, đường hàng không, đường sắt và cả đường ống;

- Biến đổi khí hậu tác động xấu đến nền kinh tế Việt Nam và cụ thể hơn là đến các hoạt động logistics nước nhà. Việt Nam là nước có khí hậu nhiệt đới gió mùa, hằng năm chịu ảnh hưởng của nhiều đợt thiên tai

do thời tiết như các cơn bão nhiệt đới, hạn hán, lũ lụt.

3.2. Những nhân tố chủ quan

3.2.1. Nguồn nhân lực và hệ thống các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics

Trong bất kỳ một ngành nghề kinh doanh, lĩnh vực hoạt động nào thì những hiệp hội và cơ quan đầu ngành đều là nhân tố không thể thiếu, đóng vai trò định hướng, hỗ trợ và quản lý hoạt động của tất cả các doanh nghiệp trong ngành. Logistics với đặc thù là một hoạt động có sự tham gia của nhiều thành phần, trải qua nhiều quá trình, giai đoạn trong chuỗi hoạt động của mình. Ở Việt Nam, do logistics chỉ mới ra đời và phát triển trong một thời gian ngắn nên nhân tố này vẫn chưa thực sự thể hiện đúng và đủ vai trò trong việc thúc đẩy sự lớn mạnh của ngành. Cho đến nay, ở Việt Nam chỉ mới có bốn hiệp hội chính liên quan trực tiếp và có ảnh hưởng lớn đến các hoạt động logistics. Đó là Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam - VIFFAS (Vietnam Freight Forwarders Association) tiền thân là hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics Việt Nam (năm 2013 đổi tên thành VLA – Vietnam Logistics Association), hiệp hội Cảng biển Việt Nam - VPA (Vietnam Seaports Association), hiệp hội Chủ tàu Việt Nam - VSA (Vietnam Shipping Association), và hiệp hội Chủ hàng Việt Nam - VNSC (Vietnam Shipper Council). Ngành dịch vụ logistics của Việt Nam mới được phát triển từ sau khi đất nước tiến hành mở cửa. Tuy chỉ là một ngành mới nhưng ngày nay, sức hút về mặt lợi nhuận đã khiến cho logistics thu hút ngày càng nhiều các doanh nghiệp tham gia. Chính điều này đã khiến cho thị trường logistics của Việt Nam phát triển ngày một sôi động với quy mô lớn, nhưng đồng thời nó cũng gây ra nhiều cản trở và hạn chế cho sự phát triển chung của các hoạt động logistics.

Một khi nhận thức của các doanh nghiệp vẫn còn chưa được đổi mới thì ngành logistics ở Việt Nam chưa thể phát triển một cách toàn diện và đáp ứng đủ nhu cầu phát triển của cả nền kinh tế.

3.2.2. Nhận thức của các doanh nghiệp về logistics

Trong bất kỳ một ngành nghề kinh doanh nào, vấn đề nhận thức luôn là nhân tố góp phần lớn cho sự thành công của ngành đó. Thời gian gần đây, các doanh nghiệp và cá nhân kinh doanh trong ngành cũng đã bắt đầu có ý thức tìm hiểu kỹ hơn về logistics để hiểu rõ bản chất của ngành. Có thể thấy, nhận thức về logistics đã có sự thay đổi so với nhiều năm về trước. Các doanh nghiệp quan tâm bàn luận và nghiên cứu sâu hơn về logistics, không chỉ đơn giản nghiên cứu về mặt lý luận mà còn chú trọng vào những kiến thức thực tiễn, về cách thức để tiến hành các hoạt động logistics một cách hiệu quả và chuyên nghiệp nhất. Ngoài ra, bất kỳ một chủ thể tham gia vào các hoạt động kinh tế nào đều phải chịu sự chi phối của pháp luật. Ở Việt Nam, một điểm yếu mà bất kỳ một doanh nghiệp đều gặp phải là hạn chế trong hiểu biết về pháp luật. Logistics lại là một ngành hết sức mới mẻ ở Việt Nam, chính vì thế vấn đề này trở thành một cản trở rất lớn của các doanh nghiệp, các chủ thể tham gia các hoạt động logistics.

3.2.3. Tập quán thương mại trong buôn bán quốc tế của các doanh nghiệp Việt Nam

Kinh tế Việt Nam chỉ mới hội nhập vào kinh tế thế giới chưa được 30 năm. Những thói quen buôn bán trong một nền kinh tế bao cấp, nhỏ lẻ dường như vẫn còn ăn sâu bám rễ và góp phần hình thành nên tập quán thương mại trong buôn bán quốc tế của các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay. Hòa nhập cùng với dòng chảy của thời đại và chịu nhiều tác động từ quá trình toàn cầu hóa kinh tế, các doanh nghiệp Việt Nam cũng đã dần dần có sự thay đổi trong thói quen kinh doanh, mua bán, giao dịch với nhau và với các đối tác nước ngoài, từ tạo ra những tác động nhất định đến hoạt động logistics ở Việt Nam.

3.2.4. Sự phối hợp và hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh trong ngành

Để tạo nên một thị trường kinh doanh lành mạnh và đem lại hiệu quả hoạt động cao, nên rất cần đến tính liên kết giữa các doanh nghiệp. Điều đó thể hiện trình độ phân

công lao động, chuyên môn hóa sản xuất đạt đến mức độ hoàn thiện. Đặc biệt trong logistics, các hoạt động được thực hiện tạo thành một chuỗi liên kết có hệ thống thì việc liên kết hỗ trợ trong ngành trở nên cần thiết hơn hết. Nhưng thị trường của ngành logistics ở Việt Nam lại chưa thể hiện được điều đó. Sự phối hợp hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh các hoạt động, dịch vụ logistics vẫn còn rời rạc, manh mún, biệt lập, thiếu hẳn sự liên kết.

4. Một số giải pháp nhằm nâng cao khả năng hội nhập của Việt Nam trước hội nhập quốc tế và cách mạng Công nghiệp 4.0

4.1. Các giải pháp liên quan đến cơ sở hạ tầng

Đối với phát triển dịch vụ logistics thì điều kiện về cơ sở hạ tầng và phương tiện kỹ thuật là điều kiện tiên quyết. Ở Việt Nam, các hoạt động về vận tải và kho bãi là hai hoạt động logistics phổ biến và phát triển nhất. Tuy nhiên, hạ tầng cơ sở của Việt Nam dành cho ngành vẫn còn nhiều hạn chế, chưa xứng tầm với một quốc gia có nhiều tiềm năng logistics như Việt Nam. Chính vì thế, cơ sở hạ tầng có vai trò đặc biệt quan trọng và cần chú trọng phát triển hợp lý, đồng bộ hơn nữa. Cụ thể:

Xây dựng và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông nói chung, hệ thống cầu cảng, bến bãi nói riêng. Một kết cấu hạ tầng giao thông vận tải hiện đại và đồng bộ bao gồm: Hệ thống đường sông, đường bộ, đường biển, đường sắt, hệ thống các cảng biển, các nhà ga, cảng hàng không, kho tàng bến bãi cũng như các trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa, container ở các điểm giao nhận. Tóm lại đó phải là sự kết nối hài hòa giữa vận tải bằng đường bộ - hàng không - đường sắt - đường biển và cả đường ống;

Xây dựng cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ cho các hoạt động logistics. Nhà nước cần đẩy mạnh hơn nữa việc thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử - công nghệ cấp quốc gia giữa chính phủ với doanh nghiệp và giữa các doanh nghiệp kinh doanh với nhau. Việc chuẩn hóa các quy trình trong thương mại điện tử hoặc khai quan điện tử cần phải

được tiến hành rộng rãi và hiệu quả hơn. Giảm bớt các thủ tục rườm rà, tốn nhiều chi phí về giấy tờ và cả thời gian trong việc khai quan, cấp các chứng từ trong quá trình xuất nhập khẩu sau khi đã tiến hành các quy trình thủ tục bằng điện tử.

4.2. Giải pháp phát triển ngành công nghiệp đóng tàu cũng như nâng cao chất lượng của đội tàu biển Việt Nam

Nhanh chóng phát triển đội tàu container quốc gia, đây là nhiệm vụ nên được ưu tiên hàng đầu trong những năm tới. Vấn đề chất lượng đội tàu biển ở Việt Nam vẫn còn nhiều điểm hạn chế. Để khắc phục được thực trạng này, Việt Nam cũng cần có chính sách hỗ trợ về khoa học công nghệ, nghiên cứu, ứng dụng công nghệ mới phục vụ trực tiếp cho việc đóng mới các sản phẩm có tính năng kỹ thuật cao, đạt chất lượng tiêu chuẩn quốc tế, đảm bảo an toàn trong chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, đưa đội tàu Việt Nam ra khỏi danh sách các quốc gia chưa phát triển trong hệ thống kiểm tra an ninh trên các tuyến biển thế giới.

4.3. Hoàn thiện hơn về hệ thống pháp luật điều chỉnh các hoạt động logistics

Nhà nước cần ban hành đầy đủ và chi tiết hơn các văn bản pháp luật điều chỉnh các hoạt động logistics, đặc biệt là trong vận tải và giao nhận bằng đường biển. Các chuyên gia cũng cần quan tâm đến việc giải thích rõ ràng cụ thể hơn về những nội dung như: Khái niệm logistics, người kinh doanh dịch vụ logistics, hợp đồng dịch vụ logistics, giới hạn trách nhiệm... để trở thành kim chỉ nam cho các thành phần tham gia vào hoạt động logistics. Bên cạnh đó, với bối cảnh hiện nay, cần tiến hành sửa đổi các văn bản pháp luật trước để phù hợp với xu thế toàn cầu hóa kinh tế quốc tế.

4.4. Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), giai đoạn 2017 - 2020, ngành logistics Việt Nam cần thêm khoảng 200.000 lao động chuyên môn cao. Đến năm 2025, cần thêm 300.000 nhân viên hoạt động chuyên nghiệp trong bối cảnh cuộc cách mạng Công nghiệp 4.0. Tuy nhiên,

nguồn nhân lực logistics hiện nay còn nhiều hạn chế trong việc hiểu biết và thực hành ICT, cũng như chưa theo kịp trình độ phát triển logistics của thế giới.

Do đó, nhiều khóa học ngắn hạn về logistics bao gồm cả kiến thức lý thuyết lẫn kinh nghiệm thực tế do các chuyên gia đầu ngành giảng dạy đã thu hút được sự quan tâm, chú ý và đón nhận của những người trong nghề. Tuy nhiên, các khóa học này chỉ mới đáp ứng được một phần rất nhỏ của nhu cầu đào tạo nguồn nhân lực cho ngành. Việt Nam vẫn cần nhân rộng hơn những khóa học này. Đồng thời cần có sự kết hợp giữa các cơ quan chức năng với các diễn đàn lớn trong ngành như Vietship hay diễn đàn hàng hải, diễn đàn logistics... để có thể đưa ra một hướng đi mới trong vấn đề phát triển nguồn lực cho ngành logistics. Cần tập trung phát triển nguồn nhân lực theo hướng chính quy, chuyên nghiệp. Ngoài ra, cần tìm kiếm thêm các nguồn tài trợ trong nước và quốc tế cho các chương trình đào tạo ngắn hạn trong và ngoài nước. Phối hợp và chủ động hợp tác với các tổ chức FIATA, IATA và các tổ chức phi chính phủ khác để có nguồn kinh phí đào tạo thường xuyên.

4.5. Giải pháp về các công ty, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics

Các doanh nghiệp cần có sự đầu tư hơn trong việc xây dựng hệ thống website giới thiệu về các dịch vụ cũng như tiện ích của doanh nghiệp, tập trung chú trọng việc đào tạo đội ngũ cán bộ nhân viên có năng lực và kinh nghiệm. Ngoài ra, mỗi doanh nghiệp cần đầu tư nghiên cứu thật sâu về những dịch vụ có thể mạnh và khả năng cạnh tranh cao, những mảng không có thế mạnh nên có sự liên kết với các doanh nghiệp khác có lợi thế.

4.6. Giải pháp liên quan đến vai trò của các hiệp hội và cơ quan quản lý

Trước hết, vấn đề đào tạo hội viên ở các hiệp hội cần được chú trọng. Các hiệp hội nên thường xuyên tổ chức các khóa đào tạo về chuyên môn nghiệp vụ và cập nhật thông tin về các chính sách của Nhà nước liên quan đến lĩnh vực hoạt động của mình cho các hội viên. Bên cạnh đó, cũng nên tiến hành các buổi sinh hoạt mang tính chất trao đổi và

giao lưu giữa các thành viên để có sự gắn kết trong cộng đồng của mỗi hiệp hội. Vấn đề liên kết giữa các hiệp hội liên quan trong ngành cũng như liên kết với các hiệp hội trong khu vực và thế giới cũng cần có sự đổi mới. Sự liên kết giữa các hiệp hội trong ngành cũng sẽ là động lực lớn giúp cho các doanh nghiệp có cơ hội để hợp tác với nhau.

5. Kết luận

Logistics 4.0 mang lại nhiều cơ hội cho sự phát triển của công nghệ mới và cho những lợi ích kinh doanh to lớn. Những thách thức chính của việc phát triển hệ thống logistics 4.0 là cần một hệ thống logistics minh bạch, được phân loại, linh hoạt và thông minh. Yêu cầu đặt ra cho Việt Nam hiện nay là cần có lộ trình rõ ràng cho việc phát triển ngành logistics trong xu thế chung của toàn cầu. Để làm được điều đó phải có sự quyết tâm cao độ của Chính phủ, sự minh bạch rõ ràng trong cơ chế quản lý cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin. Về phía các doanh nghiệp logistics, có thể lựa chọn phát triển theo định hướng phù hợp đặc điểm riêng của mình.

Tuy nhiên các doanh nghiệp cần thay đổi từng bước nhỏ và tiến hành thay đổi liên tục để hướng đến chuyển đổi sang mô hình logistics 4.0. Để đảm bảo được nguồn nhân lực có chất lượng cao, cần có sự liên kết chặt chẽ giữa Chính phủ, các cơ sở đào tạo và các doanh nghiệp logistics □

Tài liệu tham khảo

- [1] Cường Ngô, *Chi phí logistics ở Việt Nam cao gấp gần 2 lần các nước phát triển*, Available: <https://laodong.vn/kinh-te/chi-phi-logistics-o-viet-nam-cao-gap-gan-2-lan-cac-nuoc-phat-trien-857441.ldo#:~:text=Theo%20th%E1%BB%91ng%20k%C3%AA%20c%E1%BB%A7a%20c%C3%B4ng,qu%C3%A2n%20to%C3%A0n%20c%E1%BA%A7u%20l%C3%A0%2014%25,> Ngày truy cập: 14/04/2021;
- [2] Bộ Công thương, *Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2018, 2019, 2020*;
- [3] Đinh Thu Phương (2018), *Logistics Việt Nam trong cách mạng công nghiệp 4.0: Cơ hội và thách thức*, Kỷ yếu Hội nghị Khoa học công nghệ Giao thông vận tải tháng 05/2018;
- [4] Đoàn Thị Hồng Vân (2010), *Quản trị Logistics*, NXB Thông kê;
- [5] Đỗ Xuân Quang (2019), *Thực trạng và định hướng phát triển ngành Logistics tại Việt Nam*, Available: [http://www.saga.vn/thuc-trang-dinh-huong-phattrien-nganh-logistics-tai-viet-nam~34525,](http://www.saga.vn/thuc-trang-dinh-huong-phattrien-nganh-logistics-tai-viet-nam~34525) Ngày truy cập: 07/03/2019;
- [6] Hoang Phuong Nguyen (2020), *Sustainable Development of Logistics in Vietnam in the Period 2020–2025*, International Journal of Innovation, Creativity and Change, Volume 11, Issue 3, 2020;
- [7] Kesheng Wang, *Logistics 4.0 Solution: New Challenges and Opportunities*, International Trade Statistics 2009, World Trade Organization;
- [8] Luật Hàng hải Việt Nam 2005;
- [9] Luật Thương mại Việt Nam 2005;
- [10] Luật Giao thông đường bộ Việt Nam 2001;
- [11] Luật Hải quan Việt Nam 2005;
- [12] Laura Domingo Galindo (2016), *The Challenges of logistics 4.0 for the Supply chain management and the Information Technology*, MSc. Thesis, Norwegian University of Science and Technology, Norway;
- [13] Mai Lê Lợi (2018), *Cơ hội và thách thức cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập sâu*, [http://www.tapchigiaothong.vn/co-hoi-va-thach-thuc-cho-nganh-dich-vu-logistics-viet-nam-trong-boi-can-hoi-nhap-sau-d55882.html,](http://www.tapchigiaothong.vn/co-hoi-va-thach-thuc-cho-nganh-dich-vu-logistics-viet-nam-trong-boi-can-hoi-nhap-sau-d55882.html) Ngày truy cập: 21/02/2018;
- [14] Mỹ Anh, 5 lĩnh vực Việt Nam có ưu thế trong CMCN 4.0, [https://viettimes.vn/5-linh-vuc-vietnam-co-loi-the-trong-cmcn-40-137504.html,](https://viettimes.vn/5-linh-vuc-vietnam-co-loi-the-trong-cmcn-40-137504.html) Ngày truy cập 07/04/2019;
- [15] Nghị định số NĐ25/2003/NĐ-CP về vận tải đa phương thức quốc tế;
- [16] Nghị định 87/2009/NĐ-CP thống nhất quản lý Nhà nước về vận tải đa phương thức quốc tế và vận tải đa phương thức nội địa;
- [17] Nghị định 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Lô-gi-đíc và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-đíc;
- [18] Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 20/02/2018 về quy định về kinh doanh dịch vụ logistics;
- [19] Nguyễn Thị Tường Anh, Phạm Thị Mỹ Hạnh, Nguyễn Thị Minh Thư, *Kinh tế thế giới năm 2017 và triển vọng năm 2018*, [https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/nhan-dinh-du-bao/kinh-te-the-gioi-nam-2017-va-trien-vong-nam-2018-135598.html,](https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/nhan-dinh-du-bao/kinh-te-the-gioi-nam-2017-va-trien-vong-nam-2018-135598.html) Ngày truy cập: 14/04/2021;
- [20] SunilLuthraa và Sachin KumarMangla (2018), *Evaluating challenges to Industry 4.0 initiatives for supply chain sustainability in emerging economies*, Process Safety and Environmental Protection;
- [21] Trần Nguyễn Tuyên (2019), *Kinh tế thế giới và Việt Nam: Triển vọng năm 2019*,

<http://www.tapchicongsan.org.vn/Home/Binh-luan/2019/54381/Kinh-te-the-gioi-va-Viet-Nam-Trien-vong-nam-2019.aspx>,
Ngày truy cập: 10/04/2019;

- [22] Tâm An, *Chi phí logistics Việt Nam tương đương 16-17% GDP*,
<https://www.thesaigontimes.vn/281775/Chi-phi-logistics-Viet-Nam-tuong-duong-16---17-GDP.html>;

Trần Ngọc Lan Anh, Trần Mạnh Hà, Nguyễn Thị Hiền (2008), *Sổ tay kinh doanh*;
[23] Thomas Friedman (2009), *Logic of Logistics*,
Colliers International;

Ngày nhận bài: 16/02/2021

Ngày chuyển phản biện: 19/02/2021

Ngày hoàn thành sửa bài: 12/03/2021

Ngày chấp nhận đăng: 19/03/2021