

# Biến động nhu cầu nhân lực ngành Logistics ở Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn bình thường mới

## Changes of human resource demand for the Logistics industry in Ho Chi Minh City after COVID-19

Huỳnh Chí Giới

Trường Đại học Công nghệ Thành phố Hồ Chí Minh

Email liên hệ: hc.gioi@hutech.edu.vn

### Tóm tắt:

Gần hai năm sau đại dịch COVID-19 bùng phát ở Việt Nam, nhiều lĩnh vực đã có những biến chuyển lớn về nhu cầu nhân lực như nhận thức tính cấp bách về nhân lực cho ngành y tế, hay nhận thức quan trọng về nhân lực cho ngành công nghệ thông tin khi đô thị bị phong tỏa, việc mua sắm và giao tiếp của người dân chủ yếu qua Internet. Nhận thức về nguồn nhân lực ngành Logistics chất lượng cao cũng như vậy, khi ngành đảm bảo lưu thông hàng hóa, vắc xin đến với người dân trong và sau đại dịch kịp thời, qua đó có nhiều thay đổi lớn khi Việt Nam đã tham gia các hiệp định thương mại tự do mới, chuyển đổi số, e-commerce, công nghệ mạng 4G, 5G,... Những sự kiện và các xu hướng mới khiến cho nhu cầu nhân lực logistics có sự thay đổi lớn cả về số lượng và chất lượng. Bài báo cho thấy tác động của COVID-19 trong thời gian qua đến ngành Logistics, thực trạng ngành sau đại dịch và nhu cầu nguồn nhân lực logistics đã có những thay đổi như thế nào.

**Từ khóa:** Nguồn nhân lực logistics; Hậu COVID-19.

### Abstract:

After nearly two years of the COVID-19 outbreak in Vietnam, many industries and fields have had great changes in human resource demand such as the urgent awareness of human resources for the health sector in the face of the number of cases COVID peaks in 2020 or the important awareness of human resources for the information technology industry when the city is locked down, the shopping and communication of people are mainly through the Internet and electronic applications and awareness of resources So is the human resource in the logistics industry, because it is an important industry, maintaining the circulation of goods, essentials, and vaccines to people during the pandemic and after the COVID-19 pandemic, the logistics industry has had many changes. Major events through prominent international events such as Vietnam's participation in free trade agreements, digital transformation trends, e-commerce, 4G, 5G network technology, etc. These events and new trends make the demand for logistics human resources have a great change in both quantity and quality, so the article will help show readers how the impact of the COVID-19 epidemic in the past time on the logistics industry, the status of the logistics industry after the pandemic and how the demand for logistics human resources has changed.

**Keywords:** Logistics human resource; After COVID-19.

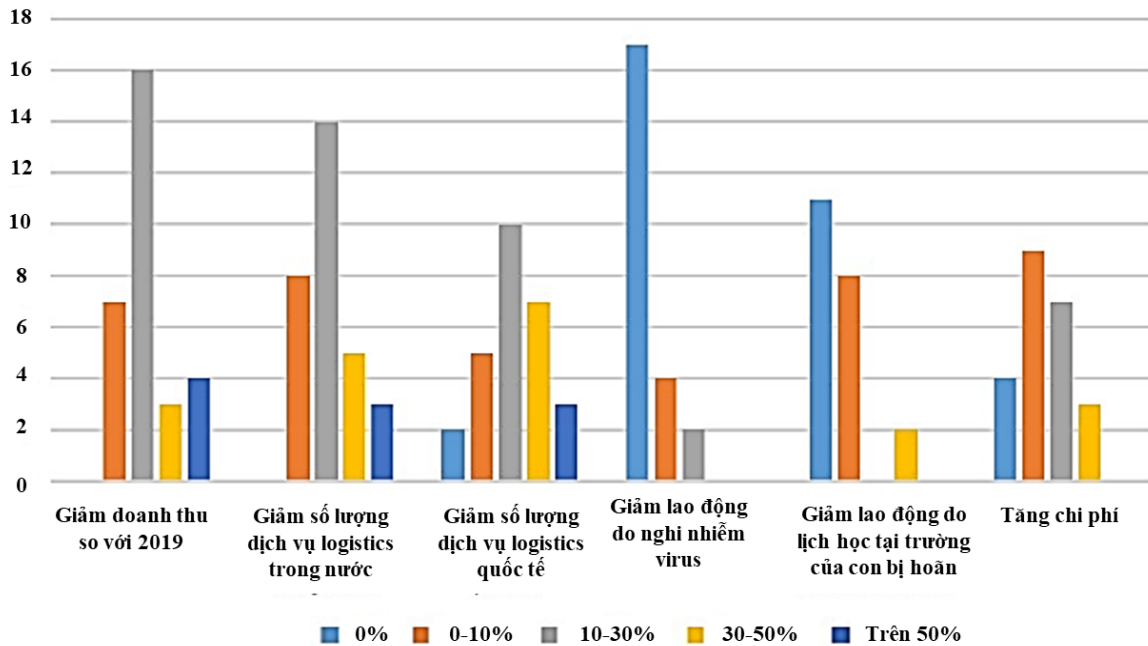
### 1. Giới thiệu

Sau khi đại dịch COVID-19 bùng phát toàn cầu, tình hình kinh tế, tài chính của nhiều doanh nghiệp (DN), trong đó có Việt Nam ở tất cả các lĩnh vực, bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Theo báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trong quý I/2020, cả nước có hơn 34.900 DN rút khỏi thị trường, trong đó 18.600 DN tạm thời

đóng cửa, 12.200 DN ngừng hoạt động và 4.100 DN phá sản. Riêng ngành Logistics, trước dịch COVID, cả nước có hơn 29.000 DN logistics, tính riêng địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) là 15.000 DN. Xét về DN logistics chuyên nghiệp, cả nước có đến 4.000, tính riêng tại địa bàn là 2.000 và 70% số đó tập trung ở TPHCM và các tỉnh lân cận. Tuy nhiên quy mô phần lớn, 90% DN có mức vốn dưới 10 tỷ

đồng (thấp hơn mức vốn đăng ký bình quân của DN cả nước), 1% có mức vốn trên 100 tỷ đồng, 1% có mức vốn từ 50 đến 100 tỷ đồng, 3% có mức vốn từ 20 đến 50 tỷ đồng và 5% có mức vốn từ 10 đến 20 tỷ đồng. Khoảng 2.000 DN logistics là công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên. Có thể thấy, TP.HCM là trung tâm thương mại xuất nhập khẩu và logistics sôi nổi nhất cả nước nên thu hút số lượng lớn DN

logistics trong nước và đầu tư nước ngoài, nhưng phần lớn các DN là quy mô nhỏ, chất lượng nguồn nhân lực yếu. Do đó, khi dịch COVID-19 diễn ra từ năm 2019 kéo dài đến tháng 10 năm 2021 đã khiến cho thị trường logistics ở địa bàn TP.HCM bị ảnh hưởng nghiêm trọng, các DN logistics vừa và nhỏ bị thiệt hại và giải thể rất nhiều, có thể phân tích qua hai giai đoạn năm 2020 và năm 2021 (hình 1 và hình 2).



**Hình 1.** Tỷ lệ phần % DN chịu tác động nặng nề bởi dịch COVID-19.

**Nguồn.** Báo cáo Kiểm toán Nhà nước 2021 (Kiểm toán Nhà nước).

Trong Báo cáo “Tác động của dịch bệnh COVID-19 đối với doanh nghiệp Việt Nam - Một số phát hiện chính từ điều tra doanh nghiệp năm 2020” do Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) phối hợp với Ngân hàng Thế giới (WB) tại Việt Nam cho biết hầu như tất cả những ngành sản xuất sản phẩm hữu hình từ điện tử máy móc, thực phẩm, hóa chất, khoáng sản đều bị tác động rất lớn, hơn 80%, trong đó, có mảng dịch vụ khác bao gồm dịch vụ vận tải nói riêng và dịch vụ logistics nói chung với hơn 81% DN bị tác động nặng nề bởi đại dịch này.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê tháng 9 năm 2020, cả nước có 10,3 nghìn DN thành lập mới với số vốn đăng ký là 203,3 nghìn tỷ đồng và số lao động đăng ký là 83 nghìn lao động, giảm 23,1% về số doanh nghiệp, giảm 29,6% về vốn đăng ký và giảm 13,8% về số lao động tháng trước. Trong tháng 9 năm 2020, số lượng DN vận tải kho bãi được thành lập mới giảm 5,3% so với cùng kỳ năm ngoái (đạt 4.033 doanh nghiệp, thấp hơn mức giảm chung của tất cả các ngành). Từ đầu năm đến hết tháng 9 năm 2020,

cũng có 485 DN vận tải, kho bãi nước ta đã hoàn tất thủ tục giải thể [1]. Nhiều DN logistics vừa và nhỏ nằm bên bờ vực phá sản, nhiều lao động bị mất việc nếu đại dịch kéo dài thêm (hình 2).

Qua năm 2021, khi dịch COVID được kiểm soát, Việt Nam trở về trạng thái bình thường mới, nền kinh tế bước vào giai đoạn phục hồi, qua đó logistics “bật tín hiệu” hoạt động trở lại. Theo báo cáo logistics Việt Nam năm 2021 của Bộ Công thương, tỷ lệ số DN trong lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới so với tổng số DN cả nước vẫn còn khá khiêm tốn, chỉ chiếm khoảng 4,08% với số vốn chiếm 1,88% và số lao động chiếm 3,04%. Điều này cho thấy quy mô vốn của các DN trong ngành vẫn còn hạn chế. Trong 9 tháng năm 2021, có 2.509 DN vận tải kho bãi phải tạm ngừng hoạt động, tăng 14,1% so với cùng kỳ năm 2020 và chiếm 5,56% tổng số DN tạm ngừng hoạt động của cả nước. Đồng thời, có 571 số DN hoàn tất thủ tục giải thể, tăng 17,7% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 4,46% tổng số DN giải thể của cả nước. Hiện nay, DN logistics Việt Nam chiếm tỷ trọng lớn,

khoảng 95%, nhưng các vẫn phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt từ các DN logistics nước ngoài do phần lớn là các DN nhỏ và siêu nhỏ cung cấp các dịch vụ chưa có giá trị gia tăng cao, vì vậy doanh thu của các DN logistics nước ngoài luôn chiếm thị phần cao hơn [2]. Ngành dịch vụ logistics Việt Nam cũng chịu tác động của khoảng hơn 30 DN cung cấp logistics xuyên quốc gia có quan hệ mật thiết với các chủ hàng và hãng tàu biển lớn của thế giới. Nhu cầu quốc tế giảm sút dẫn đến việc đơn hàng xuất khẩu giảm, nhiều công ty phải cắt giảm lao động. Vì vậy, DN dịch vụ logistics bị ảnh hưởng. Đây là một đặc điểm nổi bật khiến ngành dịch vụ logistics thế giới và Việt Nam đã và đang chịu tác động.

Mặc dù tình hình đại dịch đã khiến cho nhiều DN logistics có sự ảnh hưởng ít nhiều, nhưng nhìn chung nhu cầu nguồn nhân lực logistics còn rất lớn trong dài hạn sau khi cả nước trở về trạng thái bình thường mới. Tuy vậy tiêu chí tuyển dụng nguồn nhân lực logistics đã có nhiều sự thay đổi để có thể thích nghi với những biến động của thị trường logistic trong thời kỳ hội nhập sâu rộng (Việt Nam đã ký kết thành công các hiệp định thương mại tự do trong năm 2021 – 2022 vừa qua như EVFTA, CPTPP) và những biến cố thiên tai thảm họa như đại dịch Covid vừa qua trong đó có TP.HCM.

DN TƯ NHÂN



DN FDI



Hình 2. Mức độ ảnh hưởng của dịch COVID-19 đối với các DN logistics.

Nguồn. Báo cáo Kiểm toán Nhà nước 2021 (Kiểm toán Nhà nước).

## 2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

### 2.1. Cơ sở lý thuyết

- Khái niệm và vai trò của lĩnh vực logistics

Lĩnh vực logistics là một loại hình kinh doanh sự phát triển mạnh mẽ ở Việt Nam trong vài thập niên gần đây với mục tiêu là quá trình tối ưu hóa vị trí, lưu trữ, chu chuyển các nguồn tài nguyên thuộc yếu tố đầu vào (nguyên liệu máy móc, thiết bị, nhân lực,...) từ

điểm xuất phát của nhà cung cấp đầu tiên, qua nhà sản xuất và các kênh phân phối đến người tiêu dùng cuối cùng, cùng dòng thông tin qua các hoạt động kinh tế [3]. Căn cứ vào Điều 233, Luật Thương mại 2005 có nêu rõ dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu,

giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Logistics là một ngành công nghiệp quan trọng tạo ra giá trị gia tăng cho nền kinh tế, sản phẩm của ngành là sản phẩm dịch vụ, do đó, có khác biệt so với sản phẩm tiêu dùng hữu hình. Trong việc hoạt động kinh tế quốc tế, logistics là công cụ liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị toàn cầu, đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh đạt hiệu quả cao và góp phần mở rộng thị trường kinh doanh quốc tế. Hệ thống logistics có tác dụng như một chiếc cầu nối đưa hàng hóa đến các thị trường mới theo đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra. Nhờ đó, các nhà sản xuất kinh doanh có thể chiếm lĩnh thị trường cho sản phẩm của mình, đồng thời thị trường kinh doanh quốc tế cũng được mở rộng và phát triển. Mặt khác, các giao dịch quốc tế cần phải sử dụng nhiều loại giấy tờ, chứng thực rườm rà, làm tiêu tốn chi phí. Do đó, sự phát triển của logistics tạo ra cuộc cách mạng về vận tải và dịch vụ, đồng thời chi phí, giấy tờ tài liệu trong quá trình luân chuyển hàng hóa cũng được giảm thiểu, các quốc gia xích lại gần nhau hơn trong hoạt động sản xuất và lưu thông [4].

Đối với nền kinh tế quốc dân, logistics là một thành tố quan trọng đóng góp vào GDP, nó tác động tới tỷ giá xuất nhập khẩu, mức lãi suất ngân hàng, năng suất lao động, giá năng lượng và các lĩnh vực khác của nền kinh tế. Hiện nay, ở các nước phát triển như Nhật, Mỹ, chi phí logistics chiếm 10% - 13% GDP; đối với những nước đang phát triển khoảng 15% - 20% GDP, Việt Nam là 25% GDP, với nước kém phát triển tỷ lệ này có thể lên đến hơn 30% GDP [5]. Có thể thấy chi phí logistics chiếm một khoản không nhỏ đối với nền kinh tế, nó tác động và chịu tác động bởi các hoạt động kinh tế khác. Một khi logistics được phát triển làm giảm chi phí, đảm bảo về thời gian và chất lượng cho các hoạt động kinh tế khác.

Còn đối với DN, dịch vụ logistics giúp giải quyết hiệu quả các yếu tố đầu vào và đầu ra của DN bằng cách tối ưu hóa việc vận chuyển nguyên vật liệu, hàng hóa dịch vụ, bán thành phẩm, nâng cao hiệu quả quản lý, giảm chi phí trong quá trình sản xuất và phân phối hàng hóa, tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp, đồng thời tạo lợi thế về thời gian địa điểm việc phân phối tiêu thụ sản phẩm trong điều kiện thị trường tiêu thụ và nguồn cung ngày càng cách xa về mặt địa lý với xu hướng toàn cầu hóa hiện nay. Ngoài ra, dịch vụ logistics còn giúp DN vận tải hàng hóa và cung

cấp dịch vụ cho khách hàng một cách hiệu quả và nhanh chóng. Việc xây dựng các giải pháp tối ưu về lưu trữ, vận chuyển, thu mua... và phát triển hệ thống thông tin hiện đại trở thành điều kiện tốt để đưa hàng hóa đến khách hàng trong thời gian ngắn nhất. Cuối cùng, việc phát triển hệ thống logistics hiệu quả tạo ra lợi thế cạnh tranh cho các công ty sản xuất và kinh doanh bằng cách bán hàng hóa với chi phí thấp hơn, danh tiếng của công ty cũng được củng cố thông qua việc cung cấp dịch vụ tốt hơn và toàn diện hơn cho khách hàng.

#### • Các nguồn nhân lực chính trong ngành Logistics

Về khía cạnh nhân lực logistics tại các DN (bao gồm cả DN dịch vụ logistics và DN sản xuất thương mại) được chia thành 04 loại hình cơ bản bao gồm:

(i) Nhân sự quản trị - điều hành là nhà quản trị cấp cao tại các DN dịch vụ logistics như giám đốc điều hành, giám đốc kinh doanh, giám đốc vận hành, giám đốc công nghệ, nhân sự, tài chính,... hoặc nhà quản trị tại các phòng ban liên quan đến logistics ở các DN sản xuất thương mại như trưởng phòng logistics/quản lý chuỗi cung ứng, trưởng phòng xuất nhập khẩu, trưởng phòng vật tư/mua hàng, giám đốc trung tâm phân phối,...;

(ii) Nhân sự điều phối - giám sát là nhà lãnh đạo cấp trung thực hiện các chức năng như: Quản lý kinh doanh, quản lý dịch vụ khách hàng, quản lý/giám sát kho hàng, điều hành xếp dỡ hàng hoá, điều phối vận tải, quản lý công nghệ,...;

(iii) Nhân viên hành chính - văn phòng bao gồm nhân viên hành chính pháp lý, khai báo hải quan, nhân viên chứng từ, nhân viên dịch vụ khách hàng, nhân viên kinh doanh, nhân viên công nghệ thông tin logistics, nhân viên phân tích dữ liệu,...;

(iv) Nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường bao gồm nhân viên vận hành kho (kiểm đếm, xếp dỡ, soạn hàng, giao nhận,...), nhân viên đóng gói và dán nhãn hàng hoá, nhân viên xếp dỡ hàng hoá (lái cầu, xe nâng, xe kéo trong kho bãi,...), nhân viên điều khiển phương tiện vận tải (lái xe tải, xe container), nhân viên giao nhận tổng.

#### • Nhân tố ảnh hưởng đến biến động nhu cầu nguồn nhân lực

##### *Yếu tố bên ngoài*

Các yếu tố bên ngoài thường là các yếu tố khó kiểm soát. Chúng ta chỉ có thể đưa ra các phương án

khắc phục để giảm thiểu rủi ro. Các yếu tố này bao gồm:

Tình trạng nền kinh tế. Đây là yếu tố ảnh hưởng rất nhiều đến nhu cầu nhân lực. Cụ thể, nếu nền kinh tế bị khủng hoảng, nhu cầu tuyển dụng sẽ giảm.

Thế chế chính trị và thay đổi pháp luật: Chính trị và pháp luật tại từng quốc gia quyết định trực tiếp đến phương thức sản xuất kinh doanh tại doanh nghiệp trên lãnh thổ quốc gia đó. Vì vậy, chỉ cần một sự thay đổi nhỏ trong chính trị và pháp luật, cầu nhân lực sẽ thay đổi lập tức.

Công nghệ – Kỹ thuật phát triển: Một trong các quy luật của thế giới là phát triển. Những nhà lãnh đạo luôn đề ra nhiệm vụ làm nhanh và nhiều hơn, nhưng ít tốn chi phí. Với nền công nghệ kỹ thuật phát triển, biểu hiện về cầu nhân lực chính là sự thiếu hụt nhân sự chất lượng cao. Và bởi sự thay thế của máy móc thiết bị dẫn đến tình trạng thừa số lượng người lao động tay nghề thấp.

Sự cạnh tranh trong khu vực và thế giới. Chẳng hạn có thể thấy, từ cuối năm 2015, hội nghị AEC được thành lập và tạo nên sự chuyển dịch nguồn nhân lực mạnh mẽ trong khu vực. Bên cạnh cơ hội luân chuyển nhân sự sang các nước bạn, cũng gặp thách thức với sự cạnh tranh trong nước.

Tiêu chuẩn công việc thay đổi: Nguyên nhân thường là do yêu cầu của bên mua về việc cắt giảm chi phí, hoặc thay đổi thiết kế, thành phần của sản phẩm. Vì vậy lượng công việc có thể tăng thêm (cần nhiều lao động hơn) hoặc bị cắt giảm (cần cắt giảm nhân sự).

#### *Yếu tố bên trong*

Người lao động luôn là nguồn lực tác động trực tiếp đến kết quả kinh doanh của doanh nghiệp. Và đây cũng là mối quan hệ hai chiều. Sau khi xác định được mục tiêu kinh doanh kỳ vọng trong từng thời điểm, các nhà quản trị sẽ xây dựng các chiến lược và xác định khối lượng công việc cần thiết cần thực hiện. Cầu nhân lực phần lớn sẽ phụ thuộc vào số lượng việc làm trên.

Cơ cấu tổ chức thường được quan tâm hơn tại các doanh nghiệp có quy mô lớn: Nguyên nhân đến từ sự biến động trong nhân sự. Vì vậy, dự báo nhu cầu nhân lực là nhiệm vụ cần thực hiện với độ chính xác cao nhằm cân đối cơ cấu trong tổ chức. Từ đó hạn chế được nhiều rủi ro, tổn thất trong doanh nghiệp. Tuy

nhiên, tại các tổ chức có quy mô nhỏ, dự báo cầu nhân lực vẫn quan trọng không kém. Công tác quản lý và xây dựng đội ngũ để phát triển có thể thực hiện tốt hơn nếu dự báo chính xác.

Định mức lao động được hiểu cơ bản là xây dựng thang mức độ công việc hiện có trong doanh nghiệp và xác định cho từng công việc hiện đang thuộc mức độ nào.

Mô tả công việc thể hiện được những kỳ vọng của nhà quản lý đối với người lao động. Thông qua đó, nhà quản lý và cả người lao động xác định được số lượng, tính chất của công việc, quyền và trách nhiệm đối với công việc đó.

## **2.2. Phương pháp nghiên cứu**

Để trình bày và phân tích về những tác động của dịch COVID-19 đến thực trạng nguồn nhân lực logistics ở TP.HCM, tác giả tham khảo chủ yếu nguồn thông tin thứ cấp thu thập từ các tài liệu sách, tạp chí và các bài báo cáo khoa học chuyên đề gồm Báo cáo Logistics Việt Nam 2020 – 2021 (Bộ Công Thương), Tạp chí Vietnam Logistics Review (Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)), thông qua việc tổng hợp và phân tích kết quả khảo sát nhu cầu chất lượng nguồn nhân lực logistics của các DN logistics, bài báo đúc kết các vấn đề chất lượng, số lượng nguồn nhân lực được các DN đang rất quan tâm, chú trọng trong lĩnh vực Logistics.

## **3. Thực trạng nhu cầu nguồn nhân lực logistics ở TP.HCM sau đại dịch COVID-19**

### **3.1. Thực trạng ngành Logistics sau đại dịch**

Hơn một năm vừa qua mặc dù đại dịch COVID đã tác động mạnh mẽ đến hoạt động lưu thông và sản xuất trong nước trì trệ, đình đốn, chuỗi cung ứng bị ngắt quãng theo báo cáo của VLA: Khoảng 15% DN logistics bị giảm 50% doanh thu so với năm 2019, hơn 50% DN giảm số lượng dịch vụ logistics trong nước và quốc tế từ 10% đến 30% so với cùng kỳ năm ngoái, kết quả là một lượng lớn nguồn nhân lực logistic thất nghiệp trong thời gian giãn cách, phải nghỉ việc, chuyển việc sau dịch hoặc chấp nhận ở lại công ty với mức lương rất thấp trong thời gian đó. Tuy nhiên, xét về mặt dài hạn mục tiêu phát triển ngành Logistics vẫn là một điều cấp thiết, do đó trong năm 2021, ngay khi bước vào giai đoạn bình thường mới, một số trung tâm logistics hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và được tiêu chuẩn hóa đã đi vào hoạt

động, góp phần giảm gánh nặng cơ sở hạ tầng logistics:

- Xu hướng tập trung đầu tư trung tâm logistics, kho vận tiếp tục phát triển sau đại dịch: Xu thế về kho hàng với chức năng trung tâm phân phối logistics phát triển mạnh một số kho hóa chất mới, hiện đại, đáp ứng đủ các tiêu chuẩn về an toàn cháy nổ, an toàn lao động,... được xây dựng và đã đưa vào hoạt động, đảm bảo an toàn cho công tác lưu trữ và sử dụng hóa chất ngày một tăng cao như Kho hóa chất ASG Yên Phong (Bắc Ninh), Kho hóa chất, MVG Hải Phòng hay Kho hóa chất Tra-SAS Đồng Nai, Trung tâm Kho vận đa năng DAMCO ở tỉnh Bình Dương với tổng số vốn trên 4 triệu đô la Mỹ cho giai đoạn 1 của DAMCO (Singapore), Trung tâm Tiếp vận Yusen Logistics Tân Đông (21,000 m<sup>2</sup>, tỉnh Bình Dương) đưa vào vận hành tại thời điểm đầu tháng 4 năm 2021, ICD Quế Võ (tỉnh Hải Dương) chính thức vận hành đầu năm 2021. Sau đại dịch, nhiều dự án lớn về trung tâm logistics được triển khai như dự án Trung tâm Logistics Bắc Trung bộ tại khu kinh tế Nghi Sơn, dự án Trung tâm Logistics ECPVN Bình Dương 2, Trung tâm Logistics Vinatrans Đà Nẵng, Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc. [1]

- Xu hướng đầu tư các trung tâm hoàn tất đơn hàng (fulfillment) cho ngành thương mại điện tử: Sự phát triển bùng nổ của thương mại điện tử (TMĐT) cụ thể là B2C, có thể thấy các hoạt động e-logistics đã trở nên rất quan trọng trong những năm gần đây với những cái tên lớn như Shopee, Lazada hay Tiki, Sendo đã tạo ra nhu cầu lớn đối với giao hàng chặng cuối và các trung tâm logistics chuyên thực hiện chức năng chia chọn, phân tách đơn hàng. Theo SSI, trong 05 năm qua (2016 - 2020), quy mô thị trường thương mại điện tử Việt Nam đã ghi nhận tốc độ tăng trưởng hàng năm kép (CAGR) là 25%, đưa quy mô thị trường này tăng gấp ba lần lên 12 tỷ USD trong năm 2020. Thời điểm dịch COVID đã thúc đẩy người tiêu dùng sử dụng mua sắm trực tuyến thường xuyên hơn bao giờ hết và từ đó nhận thấy được tầm quan trọng của TMĐT trong thời điểm giãn cách toàn xã hội. Những dự án lớn phải kể đến bao gồm: Trung tâm khai thác chia chọn hàng hóa Văn Giang - Nhất Tín Logistics (20.000 m<sup>2</sup> +), hệ thống chia chọn tự động tại trung tâm vận chuyển và kho vận miền Trung đặt tại Khu Công nghiệp Hòa Khánh mở rộng (thành phố Đà Nẵng) thuộc Tổng Công ty Bưu điện Việt Nam; trung tâm chia chọn của BEST Inc. được xây dựng trên diện tích gần 40.000 m<sup>2</sup> ở Khu công nghiệp Tân Phú Trung

(huyện Củ Chi, TP.HCM) với vốn đầu tư hơn 8 triệu USD. Hiện nay điển hình nhất về trung tâm logistics hiện đại mới nhất được vận hành từ dịch COVID vừa qua tại miền Nam là trung tâm logistics miền Nam tự động trụ sở tại Quận 12, TP.HCM, đi vào hoạt động là tháng 1 năm 2021; trực thuộc Tổng Công ty Cổ phần Bưu chính Viettel – Viettel Post. Trung tâm logistics miền Nam được ứng dụng nhiều công nghệ tân tiến trong vận hành và giám sát với hai trung tâm chính là trung tâm chia chọn và trung tâm fulfillment (trung tâm hoàn tất đơn hàng).

- Sự ra đời của nhiều dự án xây dựng các trung tâm hoàn tất đơn hàng dành cho TMĐT sẽ thúc đẩy nhu cầu tuyển dụng nhân sự rất lớn ở các vị trí quản lý lưu kho; quản lý đơn hàng; thực hiện giao hàng tại địa chỉ của người mua và nhân viên quản lý, lập trình công nghệ thông tin có kiến thức về logistics.

- Tình trạng hoạt động vận tải quốc tế và trong nước phục hồi nhanh chóng sau đại dịch: Mặc dù chịu nhiều tác động của dịch COVID-19 nhưng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu vận tải biển quốc tế tăng trưởng rất tốt trong năm 2021. Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2021, tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam ước đạt 535,7 triệu tấn, tăng 3% so với cùng kỳ năm 2020.

- Bên cạnh yếu tố thiếu hụt về nguồn cung lao động vận tải toàn cầu nói chung, chi phí vận tải biển vẫn tiếp tục tăng cao, giá cước vận tải thế giới tăng cao kéo theo chi phí vận tải biển của Việt Nam cũng bị đẩy lên cao kỷ lục trong năm 2021. Ví dụ, thời điểm trước lúc leo thang, mức cước vận tải trung bình cho một container 40 feet từ Việt Nam khoảng 1.500 - 1.800 USD đi đến các cảng bờ Tây nước Mỹ; và khoảng 2.200 - 2.500 USD để đi đến các cảng chính phía bờ Đông. Đến tháng 9 năm 2021 đã giữ mức kỷ lục 11.000 - 17.000 USD (cảng chính bờ Tây); 18.000 - 22.000 USD (cho các cảng bờ Đông). Nhìn chung, tính đến nay, giá cước đi châu Âu, châu Mỹ đã gấp 10 - 15 lần so với trước thời điểm khởi phát dịch.

- Vận tải hàng không quốc tế từ năm 2021 tăng trưởng khoảng 20% so với năm 2020. Các hãng bay như Vietnam Airlines, VietjetAir, Bamboo Airways đã chủ động chuyển máy bay chở khách sang chở hàng hóa và cho các công ty logistics thuê lại nhằm đáp ứng sự phát triển nhanh của thương mại, nhất là thương mại điện tử xuyên biên giới.

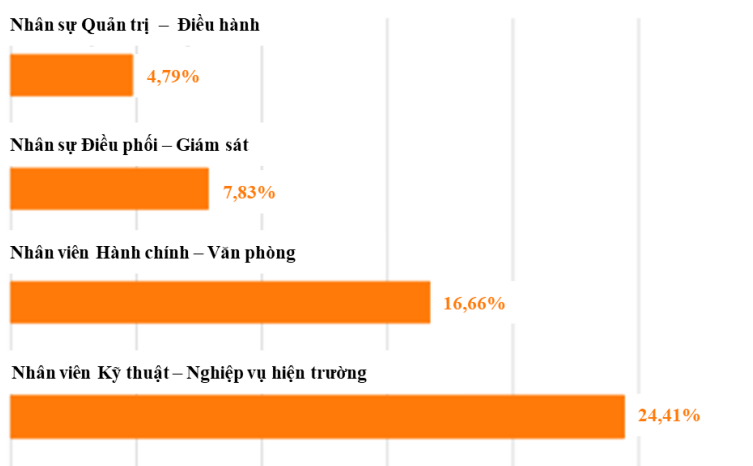
- Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam cũng khai thác các tuyến tàu liên vận, vận chuyển hàng hóa

container qua Trung Quốc để đi đến Nga và một số nước Liên minh châu Âu (EU) có tần suất bình quân bảy ngày/chuyến với các mặt hàng chủ yếu là điện tử, dệt may, nội thất.

### 3.2. Thực trạng nhu cầu nguồn nhân lực ngành Logistics sau đại dịch

Theo kết quả khảo sát nhu cầu tuyển dụng nhân lực logistics [1] cho thấy, DN có nhu cầu tuyển dụng đối với cả 04 loại hình nhân lực logistics, trong đó nhu cầu tuyển dụng đối với nhân lực ở bậc tác nghiệp (nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường và nhân

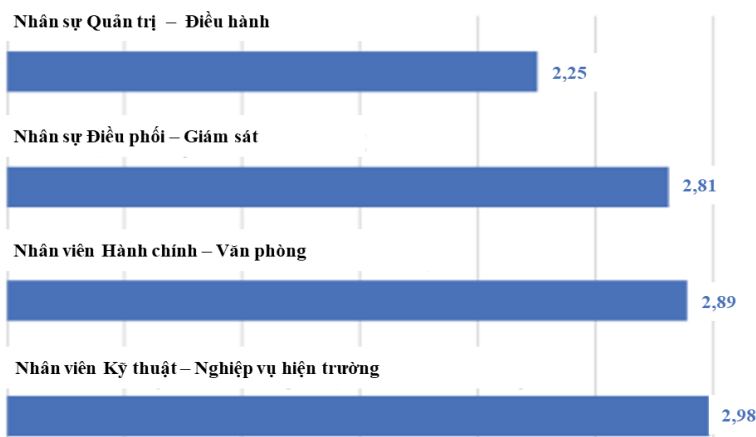
viên hành chính - văn phòng) cao hơn so với nhân lực bậc quản lý (hình 3). Cụ thể, mỗi năm các DN có nhu cầu tuyển dụng thêm trung bình khoảng 24,41% nhân viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường so với tổng số nhân viên hiện có của DN. Nhu cầu tuyển dụng nhân viên logistics hành chính - văn phòng tại các DN tăng bình quân mỗi năm khoảng 16,66%. Đối với nhân sự điều phối - giám sát và nhân sự quản trị - điều hành, nhu cầu tuyển dụng tăng bình quân mỗi năm ở mức thấp hơn tương ứng là 7,83% và 4,79% chủ yếu nhằm mục đích bổ sung cho những nhân sự thôi việc và mở rộng hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.



Hình 3. Tỷ lệ nhân sự tuyển dụng trung bình một năm của doanh nghiệp [1].

Khi được hỏi về mức độ sẵn có của các loại hình nhân lực logistics trên thị trường lao động, các DN đều cho biết ở mức dưới trung bình (dưới 3 điểm trên thang điểm 5). Điều này có nghĩa là DN gặp khó khăn đối với công tác tuyển dụng nhân lực logistics. Trong đó, mức độ sẵn có của nhân sự quản trị - điều hành (hình 4) được đánh giá là thấp nhất với 2,25 điểm (khó tuyển dụng). Các nhân sự ở bậc tác nghiệp như nhân

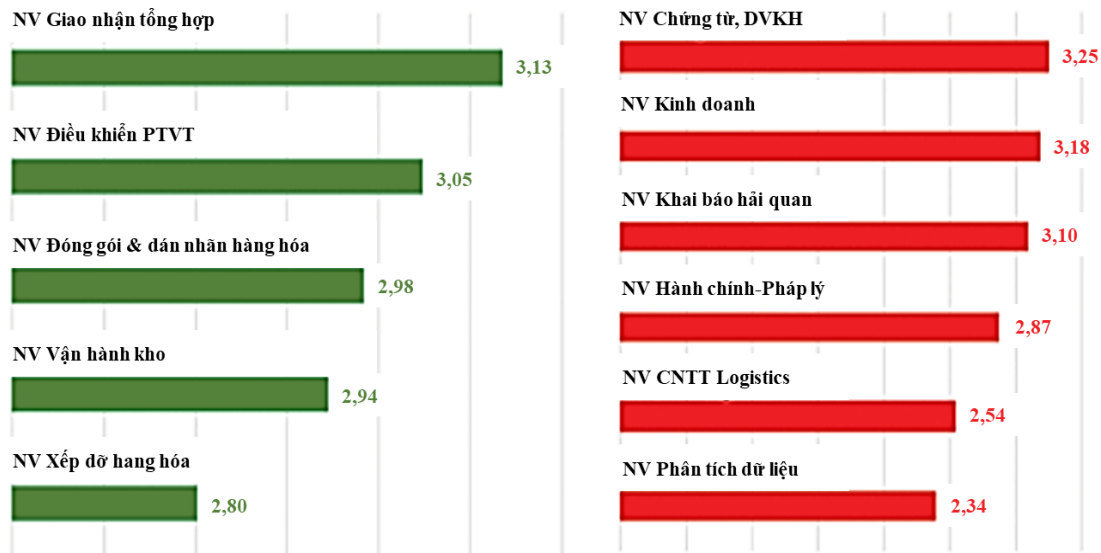
viên kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường và nhân viên hành chính - văn phòng có mức độ sẵn có trên thị trường lao động cao hơn với tương ứng 2,98 và 2,89 điểm. Mức độ sẵn có trên thị trường lao động của nhân sự điều phối - giám sát logistics thấp hơn với 2,81 điểm (trong đó: 1 = không có; 2 = mức độ sẵn có thấp; 3 = mức độ sẵn có trung bình; 4 = mức độ sẵn có cao; 5 = mức độ sẵn có rất cao).



Hình 4. Mức độ sẵn có của nhân lực logistics trên thị trường lao động [1].

Ngoài ra, kết quả khảo sát cũng phản ánh mức độ sẵn có của những vị trí công việc cụ thể thuộc 04 loại hình nhân sự kể trên. Trong đó, đối với nhóm nhân sự kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường, các vị trí công việc của nhân viên xếp dỡ hàng hoá và nhân viên vận hành kho mức độ sẵn có tương đối thấp (2,80 và 2,94 điểm) Các vị trí công việc của nhân viên công nghệ thông tin

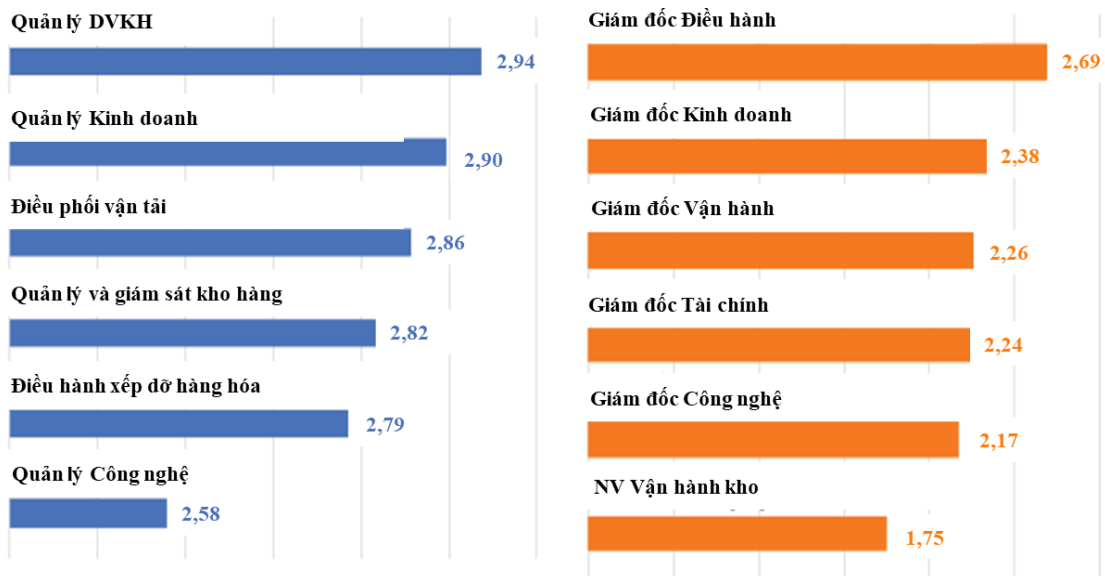
logistics (2,54 điểm) và nhân viên phân tích dữ liệu (2,34 điểm) thuộc nhóm nhân sự hành chính - văn phòng cũng tương đối khó tuyển dụng (hình 3) (trong đó: 1 = không có; 2 = mức độ sẵn có thấp; 3 = mức độ sẵn có trung bình; 4 = mức độ sẵn có cao; 5 = mức độ sẵn có rất cao).



**Hình 5.** Mức độ sẵn có của nhân sự logistics thuộc nhóm Kỹ thuật - nghiệp vụ hiện trường (bên trái) và nhóm Hành chính – Văn phòng (bên phải) [1].

Tất cả các vị trí công việc trong 02 nhóm nhân sự điều phối - giám sát và nhân sự quản trị - điều hành đều có mức độ sẵn có trên thị trường thấp (hình 5). Đặc biệt, đối với vị trí quản trị công nghệ và giám đốc công nghệ có mức độ sẵn có thấp nhất chỉ đạt 2,58 và 1,75 điều này cho thấy sự khó khăn khi tuyển dụng những

nhân sự này trong bối cảnh cách mạng công nghệ 4.0 và chuyển đổi số trong lĩnh vực Logistics hiện nay (trong đó: 1 = không có; 2 = mức độ sẵn có thấp; 3 = mức độ sẵn có trung bình; 4 = mức độ sẵn có cao; 5 = mức độ sẵn có rất cao).



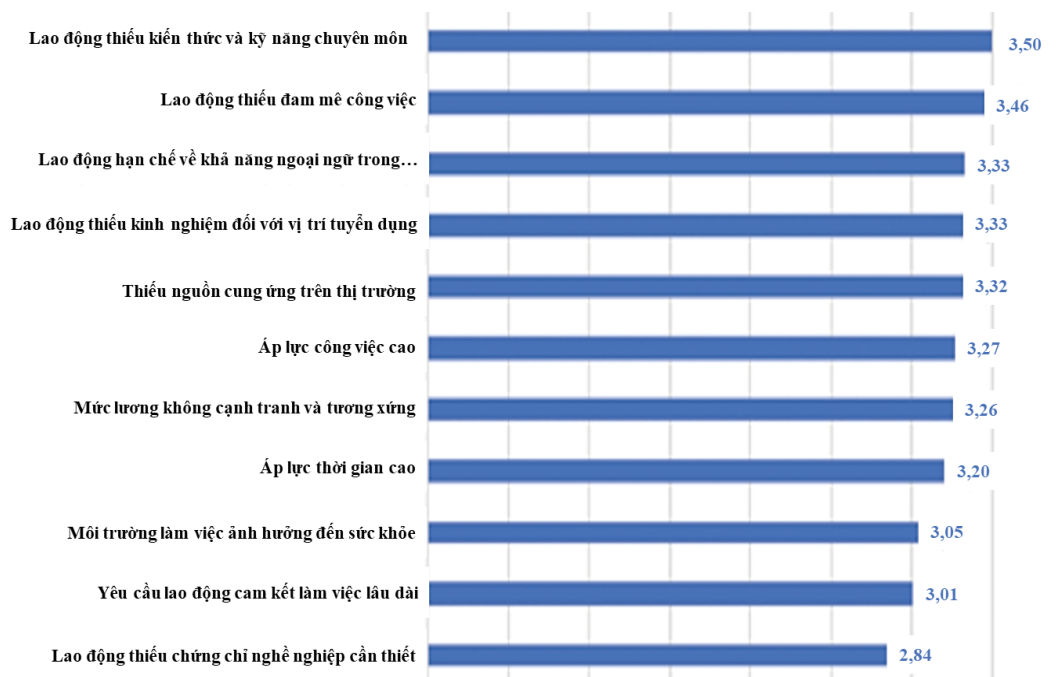
**Hình 6.** Mức độ sẵn có của nhân sự logistics thuộc nhóm Điều phối giám sát (bên trái) và nhóm Quản trị - Điều Hành (bên phải) [1].

Về những nguyên nhân cơ bản dẫn đến việc khó tuyển dụng nhân lực logistics, các DN đã chỉ ra 03 nhóm

nguyên nhân từ cả phía thị trường lao động, phía DN và cả người lao động (hình 6). Trong đó, nhóm

nguyên nhân từ phía người lao động có tác động mạnh nhất do không đáp ứng được yêu cầu của DN về kiến thức và kỹ năng chuyên môn (3,50 điểm), thiếu đam mê công việc (3,46), khả năng ngoại ngữ hạn chế (3,33), thiếu kinh nghiệm làm việc (3,33) và thiếu

chứng chỉ nghề nghiệp cần thiết (2,84). Kết quả khảo sát này hoàn toàn phù hợp với những đánh giá về chất lượng nhân lực logistics đã trình bày ở phần trên (Với: 1 = không tác động; 2 = tác động ít; 3 = tác động trung bình; 4 = tác động mạnh; 5 = tác động rất mạnh).



**Hình 7.** Mức độ tác động của các yếu tố tới việc khó tuyển dụng nhân sự logistics [1].

Các nguyên nhân từ phía DN dẫn đến khó tuyển dụng nhân lực logistics bao gồm: DN tạo áp lực công việc và áp lực thời gian cao cho ứng viên dự tuyển (tương ứng 3,27 và 3,20 điểm); mức lương không cạnh tranh, không tương xứng (3,26); môi trường làm việc ảnh hưởng đến sức khỏe (3,05); yêu cầu lao động cam kết làm việc lâu dài (3,01). Nguyên nhân từ việc thiếu hụt nguồn cung ứng nhân lực logistics trên thị trường lao động cũng tác động ở mức 3,32 điểm.

Căn cứ vào kết quả khảo sát từ Báo cáo Logistics 2021 về nhu cầu tuyển dụng nhân lực logistics trong 3 năm qua, có thể ước tính mức tăng trưởng nhân lực bình quân tại các DN logistics Việt Nam khoảng 7,5%; thấp hơn mức tăng trưởng chung của ngành 14% - 16% do đã loại trừ khả năng ứng dụng công nghệ cũng như nâng cao hiệu quả quản lý của các doanh nghiệp. Nhu cầu nhân lực của các DN kinh doanh dịch vụ logistics trong giai đoạn từ năm 2021 đến năm 2025 sẽ là 852.592 so với con số dự báo 300.000 người đến năm 2025 bởi Trung tâm Dự báo nhu cầu nhân lực và Thông tin thị trường lao động TP.HCM (tháng 6 năm 2018). Cho thấy con số dự báo vẫn không ngừng tăng dù trải qua gần hai năm đại dịch, COVID-19 làm cho hoạt động logistic bị ảnh hưởng rất nhiều, cụ thể với số liệu dự báo mới nhất

cho thấy nhu cầu nhân lực logistics tăng gấp 2,8 lần với số số liệu dự báo trước đó được nêu ở trên.

#### 4. Kết luận

Thông qua nghiên cứu khảo sát DN về nhu cầu nguồn nhân lực logistics sau thời điểm đại dịch COVID-19, kết quả khảo sát cho thấy ngành logistics vẫn có sự tăng trưởng phục hồi nhanh chóng sau đại dịch nên nhu cầu về nguồn nhân lực có sự tăng trưởng cao hơn với những số liệu dự báo trước. Và sau đại dịch hầu hết các DN đều gặp khó khăn trong việc tuyển dụng nhân sự ở những vị trí thuộc ngành Logistics cụ thể là vị trí quản trị điều hành và điều phối giám sát có mức độ sẵn sàng thấp nhất trong 04 nhóm nguồn nhân lực được khảo sát ở các công ty logistics, trong đó nhóm quản trị điều hành cũng như nhóm điều phối giám sát đều có một điểm chung đó là nhu cầu nhân sự có trình độ công nghệ thông tin và logistics rất lớn so với những vị trí công việc khác.

Như vậy, trách nhiệm đào tạo của các trường đại học, cao đẳng, trung cấp nghề có ngành Logistics phải tiếp tục cập nhật nâng cao chương trình đào tạo những môn học có liên quan tới ứng dụng công nghệ thông tin vào khai thác, vận hành các phần mềm trong lĩnh vực Logistics để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của

các doanh nghiệp. Việc thiếu kiến thức công nghệ thông tin cũng như kỹ năng chuyên môn là hai trong nhiều yếu tố khiến cho DN khó tuyển dụng nhất bên cạnh các yếu tố khác như lao động thiếu đam mê; sự hạn chế về ngoại ngữ hay thiếu kinh nghiệm.

### Tài liệu tham khảo

- [1] Bộ Công thương; “Báo cáo Logistics Việt Nam 2021 – Phát triển nguồn nhân lực”; Hà Nội, Việt Nam. 2021.
- [2] V. Giáp; “Doanh nghiệp logistics còn nhiều động lực tăng trưởng”. Báo điện tử Thông tin xã Việt Nam. 2021. Available: <https://www.vietnamplus.vn/doanh-nghiep-logistics-con-nhi-eu-dong-luc-tang-truong/761899.vnp>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [3] Đ. T. H. Vân; “Giáo trình Logistics”. Hà Nội, Việt Nam: NXB Tài Chính (Bộ Tài Chính). 2006.
- [4] L. T. Hằng; “Vai trò của Logistics đối với hoạt động kinh tế quốc tế, nền kinh tế quốc dân và doanh nghiệp”. 2021. Available: <https://luatminhkhue.vn/vai-tro-cua-logistics-doi-voi-hoat-dong-kinh-te-quoc-te-nen-kinh-te-quoc-dan-va-doanh-nghiep.aspx>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [5] Malco; “Lợi ích của Logistics đối với hoạt động sản xuất kinh doanh”. 2015. Available: <https://logistics4vn.com/loi-ich-cua-logistics-doi-voi-hoat-dong-san-xuat-kinh-doanh>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [6] T. Chung; “70% doanh nghiệp logistics tập trung ở TPHCM và vùng lân cận”. Cổng thông tin điện tử Chính phủ. 2019. Available: <https://baochinhphu.vn/70-doanh-nghiep-logistics-tap-trung-o-tphcm-va-vung-lan-can-102259517.htm>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [7] H. Nhi; “Doanh nghiệp Việt vực dậy sau Covid-19”, Báo Thanh Tra. 2020. Available: <https://thanhtra.com.vn/toan-canh-ncov/doanh-nghiep-viet-vuc-day-sau-covid-19-166518.html>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [8] N. Y. Nhi, L. N. Phương, N. T. Phương, N. M. Quang, N. V. Quân; “Tác động của đại dịch COVID-19 lên ngành Logistics ở Việt Nam”. Đại học quốc gia HN. 2022. Available: <https://www.studocu.com/vn/document/dai-hoc-kinh-te-quoc-dan/kinh-doanh-quoc-te/tac-dong-cua-dai-dich-covid-19-len-nganh-logistics-o-viet-nam-2022-02-05t16-39-46/36637337>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [9] Viện Nghiên cứu Phát triển nguồn lực Việt; “Cách dự báo nhu cầu nguồn nhân lực trong doanh nghiệp”. 2021. Available: <https://irdm.edu.vn/du-bao-nhu-cau-nguon-nhan-luc/>. Ngày truy cập: 15/6/2022.