

BỘ CÔNG THƯƠNG



BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2022
LOGISTICS XANH



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2022

LOGISTICS XANH



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU	7
CHƯƠNG I. MÔI TRƯỜNG KINH DOANH LOGISTICS	11
1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2022	12
1.1.1. Kinh tế thế giới	12
1.1.2. Kinh tế Việt Nam	14
1.2. Logistics thế giới năm 2022 và một số mô hình quốc gia phát triển	18
1.2.1. Logistics thế giới năm 2022	18
1.2.2. Một số mô hình quốc gia phát triển logistics thành công	20
1.3. Chính sách về logistics	23
CHƯƠNG II. HẠ TẦNG LOGISTICS	25
2.1. Hạ tầng giao thông	26
2.1.1. Đường bộ	26
2.1.2. Đường sắt	30
2.1.3. Đường biển	32
2.1.4. Đường thủy nội địa	35
2.1.5. Đường hàng không	36
2.2. Trung tâm logistics	38
2.2.1. Quy hoạch trung tâm logistics tại các địa phương	38
2.2.2. Trung tâm logistics đã đi vào hoạt động trong năm 2022	39
2.2.3. Trung tâm logistics đang trong quá trình triển khai xây dựng	40
2.3. Cảng cạn	41
2.3.1. Hiện trạng phát triển cảng cạn, cảng thông quan nội địa	41
2.3.2. Cảng cạn đã được đầu tư và công bố khai thác	42
2.3.3. Sản lượng hàng hóa và hiệu quả hoạt động khai thác cảng cạn	45
2.3.4. Mục tiêu đến năm 2030	46

CHƯƠNG III. DỊCH VỤ LOGISTICS	47
3.1. Dịch vụ vận tải	48
3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải	48
3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ	50
3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt	51
3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển	52
3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa	54
3.1.6. Dịch vụ vận tải đường hàng không	55
3.2. Dịch vụ kho bãi	57
3.3. Dịch vụ giao nhận và chuyển phát nhanh	59
3.4. Dịch vụ khác	61
3.4.1. Dịch vụ đại lý hải quan	61
3.4.2. Dịch vụ cảng cạn	61
3.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics	62
3.6. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics	63
CHƯƠNG IV. HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT KINH DOANH	67
4.1. Đánh giá chung tình hình hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất và thương mại	68
4.1.1. Hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện	70
4.1.2. Dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài	71
4.1.3. Thuận lợi và khó khăn khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics	72
4.1.4. Đánh giá về kết quả thực hiện hoạt động/dịch vụ logistics của doanh nghiệp	74
4.2. Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong sản xuất, kinh doanh của một số ngành hàng	80
4.2.1. Logistics cho hàng nông, thủy sản	80
4.2.2. Logistics cho thương mại điện tử	81
4.3. Rủi ro trong sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại	84
4.4. Đề xuất của các doanh nghiệp về cải thiện dịch vụ logistics	85

CHƯƠNG V. HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ LOGISTICS	89
5.1. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong logistics.	90
5.1.1. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong quản lý nhà nước về logistics	90
5.1.2. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số tại doanh nghiệp logistics	91
5.2. Xây dựng, tiêu chuẩn, quy chuẩn trong logistics	94
5.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics	95
5.4. Phát triển nhân lực logistics	96
5.5. Hợp tác quốc tế về logistics	98
CHƯƠNG VI. PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở ĐỊA PHƯƠNG	99
6.1. Tổng quan về tình hình, định hướng, chính sách phát triển logistics ở cấp địa phương	100
6.1.1. Định hướng chính sách chung về phát triển logistics và tình hình thực hiện Quyết định số 221/QĐ-TTg tại cấp địa phương	100
6.1.2. Tình hình chung và xu hướng về logistics tại các địa phương năm 2022	103
6.1.3. Đo lường năng lực và hiệu quả logistics của các địa phương	107
6.2. Phân tích tình hình và triển vọng phát triển logistics tại các khu vực và địa phương điển hình	107
6.2.1. Đồng bằng sông Hồng	107
6.2.2. Trung du và miền núi phía Bắc	112
6.2.3. Miền Trung và Tây Nguyên	116
6.2.4. Đông Nam Bộ	120
6.2.5. Đồng bằng sông Cửu Long	124
CHƯƠNG VII. LOGISTICS XANH	129
7.1. Khái quát chung về logistics xanh	130
7.1.1. Khái niệm logistics xanh	130
7.1.2. Nội dung phát triển logistics xanh	130
7.1.3. Tiêu chí đánh giá mức độ xanh hoá hoạt động logistics tại doanh nghiệp	132
7.1.4. Yếu tố ảnh hưởng đến phát triển logistics xanh	133
7.2. Một số bài học kinh nghiệm trên thế giới về phát triển logistics xanh	135
7.2.1. Bài học kinh nghiệm phát triển logistics xanh tại Singapore	135
7.2.2. Bài học kinh nghiệm phát triển logistics xanh tại Đức	137
7.2.3. Bài học kinh nghiệm từ phát triển logistics xanh tại Nhật Bản	139

7.3. Thực trạng phát triển logistics xanh ở Việt Nam	140
7.3.1. Quy định và chính sách liên quan đến phát triển logistics xanh của Việt Nam	140
7.3.2. Thực trạng hoạt động logistics xanh tại Việt Nam	145
7.4. Thuận lợi và khó khăn đối với phát triển logistics xanh tại Việt Nam	156
7.4.1. Thuận lợi	156
7.4.2. Khó khăn	158
7.5. Đề xuất giải pháp phát triển logistics xanh tại Việt Nam	161
7.5.1. Giải pháp từ phía Nhà nước	162
7.5.2. Giải pháp từ phía doanh nghiệp	163
KẾT LUẬN	165
PHỤ LỤC	166
Phụ lục I: Danh mục văn bản chính sách quan trọng	166
Phụ lục II: Danh mục các tuyến cao tốc đã hoàn thành và đang xây dựng	168
Phụ lục III: Tổng hợp hiện trạng cảng cạn, ICD trên phạm vi cả nước	170
DANH MỤC BẢNG	174
DANH MỤC HỘP	175
DANH MỤC HÌNH	176
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	178
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	179

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2022**



LỜI NÓI ĐẦU

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

Tiếp thu ý kiến của các chuyên gia từ Báo cáo Logistics các năm 2017 - 2021 và trên tinh thần liên tục đổi mới, bám sát những xu hướng và biến động thực tiễn trên thị trường trong nước và quốc tế, Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 với chủ đề “Logistics xanh” được kết cấu theo 7 chương, trong đó bổ sung một chương mới so với các năm về phát triển logistics ở cấp địa phương. Cụ thể như sau:

- (i) Môi trường kinh doanh;
- (ii) Hạ tầng logistics;
- (iii) Dịch vụ logistics;
- (iv) Hoạt động logistics tại doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh;
- (v) Hoạt động hỗ trợ về logistics;
- (vi) Phát triển logistics ở địa phương;
- (vii) Chuyên đề: Logistics xanh.

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

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

Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương

54 Hai Bà Trưng, Hà Nội

Email: cucxnk@moit.gov.vn

Website: www.logistics.gov.vn

DANH SÁCH THÀNH VIÊN

BAN BIÊN TẬP BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2022

*(kèm theo Quyết định số 260/QĐ-BCT ngày 28 tháng 02 năm 2022
của Bộ trưởng Bộ Công Thương)*

1.	ThS. Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	Trưởng Ban Biên tập
2.	TS. Phạm Hoài Chung, Phó Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải, Bộ Giao thông vận tải	Chương II
3.	TS. Đinh Thị Bảo Linh, Phó Giám đốc Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương	Chương VI
4.	Ông Đào Trọng Khoa, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam	Chương V
5.	PGS. TS. Hồ Thị Thu Hòa, Viện trưởng Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam; Trưởng Bộ môn Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, Khoa Kỹ thuật và Quản lý công nghiệp, Trường đại học Quốc tế, Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh	Chương IV
6.	PGS. TS. Trịnh Thị Thu Hương, Phó Chủ tịch Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam; Phó Viện trưởng Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường đại học Ngoại thương	Chương VII
7.	TS. Nguyễn Thị Vân Hà, Phó Trưởng khoa, Khoa Đào tạo quốc tế, Trường đại học Giao thông vận tải	Chương III
8.	TS. Trần Thị Thu Hương, Trưởng Bộ môn Logistics và Chuỗi cung ứng, Khoa Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường đại học Thương mại	Chương VII
9.	Ông Nguyễn Tuyền Anh, Chuyên gia logistics	Chương I
10.	Bà Đặng Hồng Nhung, Chuyên viên, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	Báo cáo tổng hợp

The background image is an aerial view of a large port area during sunset. The sky is a mix of orange, yellow, and dark blue. In the foreground and middle ground, there are numerous stacks of colorful shipping containers (red, blue, green, yellow) and several large yellow gantry cranes. In the distance, a city skyline is visible across a body of water. Overlaid on the top right of the image is a white network diagram consisting of dots connected by lines, resembling a molecular or organizational structure.

CHƯƠNG I: **MÔI TRƯỜNG KINH DOANH LOGISTICS**

1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2022

1.1.1. Kinh tế thế giới

1.1.1.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

Kinh tế thế giới bước sang năm 2022 với triển vọng phục hồi mạnh mẽ sau khủng hoảng tồi tệ do COVID-19 gây ra. Tuy nhiên, xung đột Nga - Ukraine, lạm phát, khủng hoảng năng lượng và lương thực là những rủi ro mà nền kinh tế thế giới đang phải đối mặt.

Cụ thể, trong quý I/2022, kinh tế toàn cầu cũng như các nền kinh tế đầu tàu đã có kết quả thấp hơn so với kỳ vọng, do ảnh hưởng của biến chủng Omicron. Trong đó, các nước G7 có tốc độ tăng trưởng kinh tế chỉ đạt -0,1%, thấp hơn nhiều so với cùng kỳ năm ngoái. Trong khi đó, các nước thuộc khu vực OECD và Khu vực đồng tiền chung châu Âu có mức tăng trưởng khá hơn nhưng vẫn ở mức thấp, lần lượt là 0,1% và 0,4%.

Bước sang quý II/2022, tình trạng này ngày càng nghiêm trọng hơn khi cuộc chiến Nga - Ukraine bùng nổ và kéo dài, để lại nhiều hệ lụy. Nổi bật là cuộc khủng hoảng năng lượng và lương thực, tỷ lệ lạm phát tăng cao. Dưới tác động kép của nhiều sự kiện, triển vọng kinh tế liên tục bị điều chỉnh giảm. Cụ thể, trong tháng 6/2022, Ngân hàng Thế giới đã đưa ra dự báo nền kinh tế toàn cầu chỉ đạt mức tăng trưởng 2,9%, giảm 1,2 điểm phần trăm so với dự báo đưa ra vào hồi tháng 1/2022.

Đến quý III/2022, tác động của cuộc khủng hoảng năng lượng, lạm phát và chính sách tiền tệ thắt chặt đến kinh tế đã thể hiện rõ rệt. Cảnh báo suy thoái được đưa ra trên toàn cầu, rải khắp các nền kinh tế phát triển. Tuy vậy, GDP toàn cầu quý III/2022 vẫn duy trì ở mức tương đối tích cực, chủ yếu do tăng trưởng ở Trung Quốc. Khu vực đồng tiền chung châu Âu và Vương quốc Anh được dự báo sẽ bước vào suy thoái cuối năm 2022, trong khi đó suy thoái nhẹ có thể diễn ra tại Hoa Kỳ vào giữa năm 2023.

Về tỷ lệ lạm phát, lạm phát toàn cầu đang chứng kiến mức tăng phi mã do giá hàng hóa tăng mạnh, đặc biệt là giá năng lượng và lương thực. Cụ thể, Hoa Kỳ ghi nhận sự mức tăng nóng trong chỉ số lạm phát, mức lạm phát ghi nhận tại Hoa Kỳ tính đến tháng 9/2022 là 8,2%, đã có phần giảm nhẹ so với mức đỉnh 9% ghi nhận vào hồi tháng 6/2022. Trong khi đó, tỷ lệ lạm phát của Vương quốc Anh ghi nhận trong tháng 9/2022 là 8,8%. Theo Statista, hơn 40% người tham gia khảo sát vào tháng 9/2022 đã cho rằng lạm phát là mối lo lớn nhất của họ. Trong đó, những quốc gia có người xem lạm phát là mối lo lớn nhất là Ba Lan (67%), Argentina (65%), Thổ Nhĩ Kỳ (56%) và Anh (56%).

Về đầu tư nước ngoài, nhìn chung đầu tư nước ngoài không ổn định trên phạm vi toàn cầu khi các sự kiện địa chính trị liên tục xảy ra, khiến cho môi trường kinh doanh và đầu tư bị ảnh hưởng. Điều này thể hiện rõ khi lượng vốn đầu tư nước ngoài vào các dự án mới trong 9 tháng đầu năm duy trì ở mức thấp, chủ yếu là hình thức tăng vốn. Bên cạnh đó, dòng vốn đầu tư của các công ty đa quốc gia cũng giảm mạnh, chỉ bằng 20% lượng vốn đầu tư trước đại dịch.

Về hoạt động sản xuất và dịch vụ, trong nửa đầu năm 2022, các hoạt động này tiếp tục được cải thiện, nhưng thiếu ổn định và thấp hơn so với cùng kỳ năm trước. Chỉ số quản lý thu mua PMI trong tháng 9/2022 đạt 49,7 điểm, tiếp tục giảm so với các tháng quý II/2022. Các đơn đặt hàng mới xuất khẩu tiếp tục duy trì xu hướng giảm mạnh với tốc độ cao nhất kể từ tháng 6/2022. Sự sụt giảm đã xuất hiện trong cả lĩnh vực sản xuất và dịch vụ. Trong đó, Hoa Kỳ, Khu vực đồng tiền chung châu Âu, Nhật Bản, Anh và Brazil nằm trong số những nền kinh tế có sự sụt giảm về xuất khẩu.

1.1.1.2. Các sự kiện tác động đến triển vọng nền kinh tế

- Chính sách Zero-COVID

Trung Quốc vẫn là một trong số ít những quốc gia áp dụng chính sách Zero-COVID, khi các biến thể mới của COVID-19 không ngừng xuất hiện. Việc phong tỏa các khu vực dân cư tại những thành phố lớn như Thượng Hải, Thâm Quyển,... đã gây ra tình trạng tắc nghẽn cảng. Tuy nhiên, tác động gây đứt gãy chuỗi cung ứng đã có phần giảm so với năm 2021.

- Chiến tranh Nga - Ukraine

Cuộc chiến tranh Nga - Ukraine bùng nổ vào tháng 2/2022, đánh dấu một bước ngoặt không đáng có trong quá trình phục hồi kinh tế toàn cầu. Cuộc chiến nổ ra làm bùng lên cuộc khủng hoảng lương thực - năng lượng do các lệnh cấm vận của châu Âu. Sự thiếu hụt năng lượng khiến cho kinh tế châu Âu và Hoa Kỳ bị ảnh hưởng nặng nề trong suốt khoảng thời gian vừa qua, với biểu hiện là giá xăng dầu và lương thực thực phẩm tăng cao nhất trong khoảng 2 thập niên trở lại đây. Với khủng hoảng xăng dầu, chi phí vận tải và giá cước tăng một cách đột biến khiến cho hoạt động vận chuyển quốc tế cũng như nội địa của nhiều quốc gia gặp khó khăn. Điều này trực tiếp đẩy giá hàng hóa lên cao, dẫn đến tình trạng lạm phát ở rất nhiều quốc gia.

- Khủng hoảng năng lượng

Khủng hoảng năng lượng bùng nổ do sự xung đột giữa Nga - Ukraine, khi Nga cắt giảm nguồn cung khí đốt cho châu Âu như một biện pháp trừng phạt. Đến tháng 11/2022, mức dự trữ khí đốt của Liên minh châu Âu đã được nâng lên gần 90% công suất. Tuy nhiên, mức này cũng rất khó để châu Âu có thể duy trì hoạt động kinh tế - xã hội ở mức bình thường. Điều này bắt buộc châu Âu cũng như thế giới phải đa dạng hóa nguồn cung năng lượng.

- Biến đổi khí hậu và an ninh lương thực

Theo báo cáo của tổ chức Oxfam, thời tiết khắc nghiệt và biến đổi khí hậu đang làm mất đi khả năng của những người nghèo, đặc biệt là ở các nước thu nhập thấp, trong việc ngăn chặn nạn đói và đối phó với cú sốc tiếp theo. Theo Báo cáo của Liên hợp quốc (tháng 9/2022), ít nhất 345 triệu người ở 82 quốc gia đang đối mặt với bất ổn an ninh lương thực và khoảng 800 triệu người, tương đương gần 10% dân số thế giới, bị ảnh hưởng nạn đói trong năm 2021, nhiều hơn 46 triệu người so với năm 2020 và hơn 150 triệu người so với năm 2019.

1.1.1.3. Dự báo

Cuộc chiến Nga - Ukraine, đứt gãy chuỗi cung ứng, lạm phát,... đang là các mối đe dọa đối với kinh tế thế giới. Một yếu tố chính làm chậm tăng trưởng toàn cầu là sự thắt chặt chung của chính sách tiền tệ, được thúc đẩy tỷ lệ lạm phát tăng nóng. Ngày 11/10/2022, Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) đã công bố dự báo Triển vọng Kinh tế Thế giới mới nhất. Theo đó, tăng trưởng toàn cầu trong năm 2023 sẽ giảm trong bối cảnh các nước phải đối phó với áp lực từ cuộc xung đột ở Ukraine, giá năng lượng, lương thực tăng cao và lạm phát. Theo dự báo của IMF, GDP toàn cầu trong năm tới sẽ tăng trưởng 2,7%, thấp hơn 0,2% so với mức dự báo đưa ra hồi tháng 7/2022.

1.1.2. Kinh tế Việt Nam

1.1.2.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

Trước bối cảnh tình hình địa chính trị bất ổn của thế giới, Việt Nam được đánh giá là nền kinh tế với các chỉ số kinh tế vĩ mô ổn định. Kết thúc 9 tháng đầu năm 2022, GDP của Việt Nam đạt mức tăng trưởng cao 8,83%, là mức tăng cao nhất của 9 tháng trong giai đoạn 2011 - 2022. Trong đó, lĩnh vực công nghiệp và xây dựng có tốc độ tăng cao nhất với 9,44%, đóng góp 41,79% vào GDP cả nước. Lĩnh vực dịch vụ ghi nhận mức tăng 10,57%, đóng góp 54,71%. Cuối cùng là lĩnh vực nông, lâm và thủy sản tăng 2,99%, đóng góp 4,04%.

Như vậy, có thể thấy động lực tăng trưởng chính của nền kinh tế Việt Nam trong 3 quý đầu năm nay là nhờ vào đóng góp của lĩnh vực công nghiệp, xây dựng và dịch vụ. Đặc biệt, ngành dịch vụ đã thể hiện sức bật lớn trong 2 tháng đầu năm nay, với sự phục hồi của nhiều ngành như dịch vụ lưu trú, ăn uống, bán lẻ, viễn thông, hoạt động xuất nhập khẩu.

Về chỉ số giá tiêu dùng (CPI) bình quân, CPI 9 tháng đầu năm tăng 2,73% so với cùng kỳ năm trước, bình quân 9 tháng đầu năm 2022 tăng 6,22%. Nguyên nhân do giá xăng dầu liên tục được điều chỉnh tăng. Ngoài ra, khi dịch bệnh được kiểm soát, nhu cầu tiêu dùng dịch vụ tăng. Bên cạnh đó, giá xi măng, sắt, thép, cát tăng cũng đẩy giá nhóm ngành vật liệu xây dựng tăng mạnh. Trong khi đó, giá nguyên, nhiên vật liệu thế giới đang ở mức cao và Việt Nam là nước nhập khẩu khá nhiều nguyên liệu phục vụ sản xuất, đặc biệt là xăng dầu.

Hoạt động xuất nhập khẩu nhìn chung tăng trưởng ổn định, dù chịu nhiều tác động do chính sách Zero-COVID và cuộc chiến Nga - Ukraine. Tính chung 9 tháng đầu năm, kim ngạch xuất nhập khẩu cả nước đạt 557,93 tỷ USD, trong đó kim ngạch xuất khẩu đạt 282,35 tỷ USD, tăng 17,2% so với cùng kỳ năm 2021; kim ngạch nhập khẩu đạt 275,58 tỷ USD, tăng 12,8% so với cùng kỳ năm 2021.

Thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) 9 tháng đầu năm đạt 15,43 tỷ USD, tăng 16,3% so với cùng kỳ các năm trước. Đây là số vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện cao nhất của 9 tháng trong 5 năm qua. Trong đó, vốn điều chỉnh tăng thêm chiếm phần lớn, đóng góp 8,35 tỷ USD, trong khi vốn đăng ký mới chỉ đạt 7,12 tỷ USD, theo sau là lượng vốn điều chỉnh do góp vốn và mua cổ phần đạt 3,28 tỷ USD.

Về đối tác FDI, Singapore là quốc gia có khối lượng đầu tư FDI nhiều nhất vào thị trường Việt Nam, với tổng lượng vốn trong 9 tháng đầu năm đạt 4,75 tỷ USD. Kế tiếp là Hàn Quốc với tổng lượng vốn đạt 3,82 tỷ USD. Theo sau là Nhật Bản và Trung Quốc với lượng vốn đầu tư thu hút được đạt lần lượt là 1,92 và 1,5 tỷ USD. Đáng chú ý, lượng vốn FDI của Đan Mạch chảy vào Việt Nam trong 9 tháng năm 2022 cũng tăng mạnh, với 1,32 tỷ USD tương đương mức tăng 9,05%. Trong đó, dự án nhà máy LEGO của nhà đầu tư Đan Mạch dự báo sẽ đem lại nhiều việc làm, và cơ hội xuất nhập khẩu mới cho Việt Nam.

1.1.2.2. Tình hình sản xuất

a) Sản xuất nông, lâm, ngư nghiệp

Nhìn chung, hoạt động sản xuất nông, lâm, ngư nghiệp tăng trưởng ổn định trong 9 tháng đầu năm. Trong đó, thu hoạch lúa đông xuân và hè thu ổn định, diện tích và sản lượng thu hoạch từ cây trồng lâu năm tăng khá. Hoạt động chăn nuôi lợn và gia cầm hồi phục tốt do dịch bệnh được kiểm soát và nhu cầu thị trường tăng cao. Tuy nhiên, những biến động về kinh tế - chính trị khiến cước tàu tăng, làm giá phân bón và thức ăn chăn nuôi tăng cao, cũng phần nào gây khó khăn cho hoạt động trồng trọt và chăn nuôi của người nông dân.

Nuôi trồng thủy sản 9 tháng đầu năm 2022 nhìn chung phát triển ổn định, các sản phẩm thủy sản trọng điểm như cá tra, tôm cũng có mức phục hồi ấn tượng trong bối cảnh nhu cầu gia tăng trở lại, trong khi nguồn cung toàn cầu hạn chế. Tuy nhiên, sản lượng khai thác biển có phần giảm do giá xăng tăng cao, nhiều tàu cá phải nằm bờ.

b) Sản xuất công nghiệp

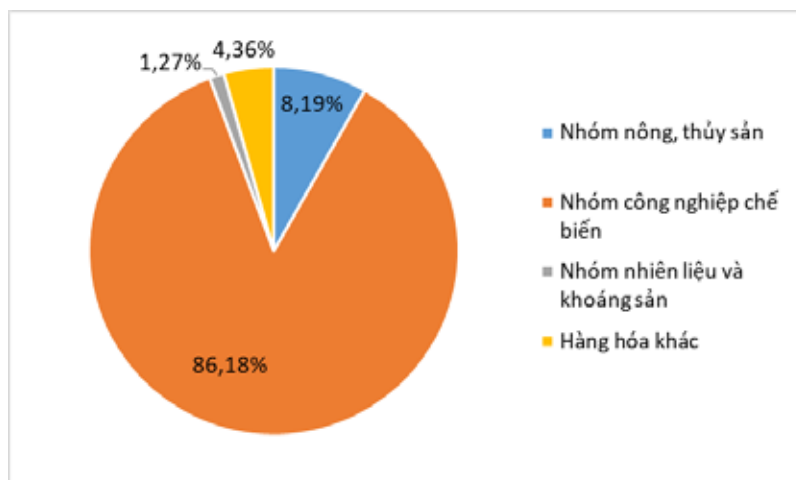
Trong 9 tháng đầu năm 2022, sản xuất công nghiệp tăng 9,63% so với cùng kỳ năm trước, đây là kết quả của chiến lược tiêm vắc xin thần tốc và chiến lược phục hồi kinh tế. Nhìn chung, hoạt động sản xuất có tốc độ tăng IIP cao nhất là 23,3%. Trong đó, ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 10,69%, đóng góp 2,74 điểm phần trăm vào mức tăng tổng giá trị tăng thêm của toàn nền kinh tế; ngành sản xuất và phân phối điện tăng 7,71%, đóng góp 0,31 điểm phần trăm; ngành cung cấp nước và xử lý rác thải, nước thải tăng 7,03%, đóng góp 0,04 điểm phần trăm; ngành khai khoáng tăng 4,42%, đóng góp 0,15 điểm phần trăm trong mức tăng chung.

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

a) Xuất nhập khẩu hàng hóa

Theo báo cáo của Tổng cục Thống kê, tính chung 9 tháng đầu năm 2022, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam đạt 557,93 tỷ USD, tăng 15,1% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt 282,35 tỷ USD, tăng 17,2% so với cùng kỳ năm 2021; kim ngạch nhập khẩu đạt 275,58 tỷ USD, tăng 12,8% so với cùng kỳ năm 2021.

Hình 1.1: Cơ cấu xuất khẩu hàng hóa 9 tháng/2022 theo nhóm ngành

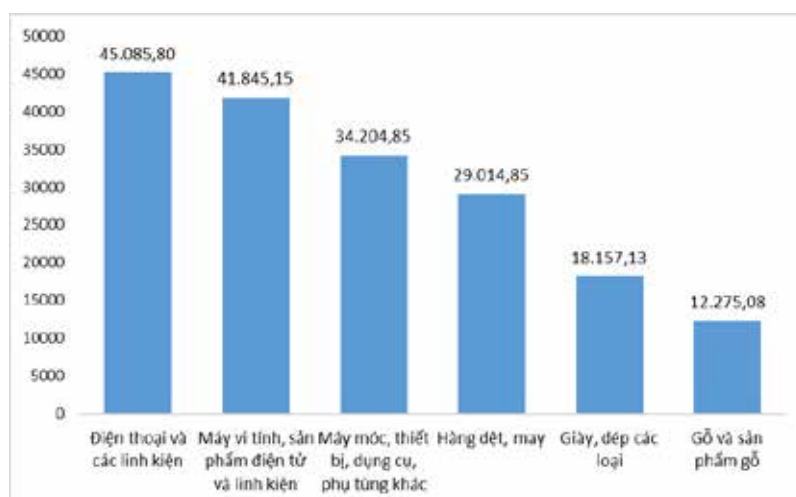


Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Hải quan

Về cơ cấu mặt hàng xuất khẩu, nhóm hàng công nghiệp chế biến chiếm tỷ trọng lớn nhất đạt 243,3 tỷ USD, tăng 17,3% so với cùng kỳ năm 2021, chiếm 86,18% tổng kim ngạch xuất khẩu; nhóm hàng nông, thủy sản đạt kim ngạch 23,12 tỷ USD, tăng 15%, chiếm 8,19% tổng kim ngạch; nhóm hàng nhiên liệu và khoáng sản chiếm tỷ trọng nhỏ nhất đạt 3,59 tỷ USD, tăng 40% so với cùng kỳ năm 2021, chiếm 1,27% tổng kim ngạch (Hình 1.1). Có 32 mặt hàng đạt kim ngạch xuất khẩu trên 1 tỷ USD, có 6 mặt hàng xuất khẩu trên 10 tỷ USD. Trong khi đó, ở chiều nhập khẩu, nhóm hàng tư liệu sản xuất là nhóm hàng có tổng kim ngạch nhập khẩu cao nhất, chiếm 94%.

Hình 1.2: Các nhóm hàng có kim ngạch xuất khẩu 9 tháng/2022 trên 10 tỷ USD

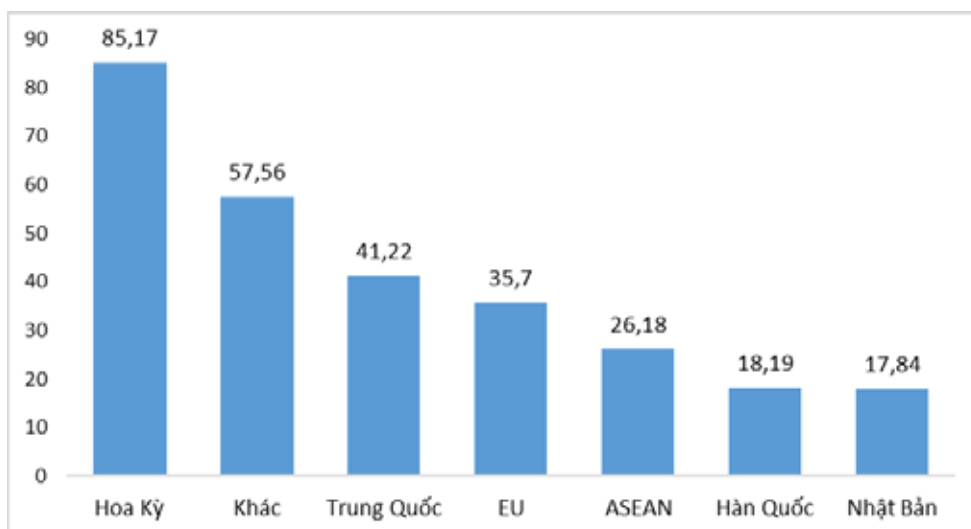
Đvt: triệu USD



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Hải quan

Hình 1.3: Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa vào các thị trường trong 9 tháng/2022

Đvt: Tỷ USD



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Hải quan

Về thị trường, hàng hóa Việt Nam đã xuất khẩu đến trên 200 quốc gia và vùng lãnh thổ. Trong đó, xuất khẩu sang các nước châu Á đạt 129,81 tỷ USD, chiếm 46,8% tổng kim ngạch. Tiếp đến là châu Mỹ với kim ngạch đạt 98,71 tỷ USD, chiếm 35,59% tổng kim ngạch. Xuất khẩu của Việt Nam sang châu Phi còn khiêm tốn, ở mức 2,2 tỷ USD chiếm 0,8% tổng kim ngạch. Hoa Kỳ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 85,17 tỷ USD, tăng 23,7% so với cùng kỳ năm trước và chiếm 30,16% tổng xuất khẩu cả nước. Tiếp đến là thị trường Trung Quốc với kim ngạch đạt 41,22 tỷ USD, tăng 6,2% so với cùng kỳ năm trước, chiếm 14,6% tổng kim ngạch xuất khẩu, sang EU đạt 35,7 tỷ USD, tăng 23,7%, tiếp đến là Hàn Quốc và Nhật Bản với mức tăng lần lượt là 16,8% và 21,6% so với cùng kỳ năm trước (Hình 1.3).

Về thị trường nhập khẩu, Trung Quốc tiếp tục là đối tác nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam, với kim ngạch nhập khẩu đạt 91,2 tỷ USD tăng 12,1% so với cùng kỳ năm trước; Tiếp đến là Hàn Quốc và ASEAN với tổng kim ngạch nhập khẩu lần lượt là 48,1 tỷ USD, tăng 18,8% và 35,6 tỷ USD, tăng 17,5%.

b) Xuất nhập khẩu dịch vụ

Kim ngạch xuất khẩu dịch vụ 9 tháng đầu năm 2022 đạt 8,2 tỷ USD, tăng 118,4% so với cùng kỳ năm 2021. Trong khi đó, kim ngạch nhập khẩu dịch vụ 9 tháng đầu năm 2022 đạt 19,4 tỷ USD, tăng 28,5%. Nhập siêu dịch vụ 9 tháng đầu năm 2022 là 11,2 tỷ USD, trong đó, dịch vụ vận tải và bảo hiểm hàng hóa là lĩnh vực có mức nhập khẩu cao nhất.

1.2. Logistics thế giới năm 2022 và một số mô hình quốc gia phát triển

1.2.1. Logistics thế giới năm 2022

- Thị trường container toàn cầu duy trì mức lợi nhuận cao, nhưng đang có dấu hiệu suy yếu

Sau hai năm với các mức tăng trưởng kỷ lục trong giai đoạn 2020 - 2021, thị trường container toàn cầu đang có dấu hiệu suy yếu nhất định. Theo thống kê, khối lượng container lượt đi, lượt về và trong khu vực đều chứng kiến xu hướng giảm so với năm 2021. Trong đó, khối lượng container vào châu Đại Dương và châu Âu đã có dấu hiệu giảm nhẹ kể từ tháng 3 năm nay. Khối lượng container vào thị trường Bắc Mỹ vẫn duy trì mức tăng, tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng đang chậm lại. Bên cạnh đó, mức cước vận tải hàng hóa bằng container của Thượng Hải (CCFI) đã cho thấy mức giảm trung bình 30% so với năm 2021.

Xu hướng này dự kiến có thể tiếp tục kéo dài trong những tháng cuối năm, khi người tiêu dùng đang có xu hướng đổ tiền vào dịch vụ thay vì hàng hóa như thời kỳ dịch bệnh. Ngoài ra, lượng hàng tồn kho ở các thị trường Hoa Kỳ, châu Âu cũng duy trì ở mức cao, điều này có thể khiến khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng container trong thời gian tới chững lại.

- Các hãng tàu nỗ lực xanh hóa logistics

Dịch COVID-19 đã đem lại cho các hãng tàu biển khoản lợi nhuận khổng lồ. Nắm bắt xu hướng thương mại đường biển đang trên đà phát triển, các hãng tàu cạnh tranh gay gắt trong chiến lược cải thiện năng lực chuyên chở, không ngừng bổ sung nâng cấp đội tàu và triển khai các tuyến vận tải mới, theo hướng logistics xanh.

Đáng chú ý, hầu hết các hãng tàu đều có xu hướng đặt trước những tàu vận hành bằng nhiên liệu khí hóa lỏng (LNG), đây là một phần chiến lược đạt mục tiêu mức phát thải khí nhà kính ròng bằng không vào năm 2050.

Cụ thể vào giữa tháng 07/2022, HMM, hãng tàu lớn của Hàn Quốc đã ra thông báo dành một phần trong khoản đầu tư 11 tỷ USD của mình để bổ sung đội tàu mới. Hay MSC cũng vừa đặt 20 tàu container có công suất từ 8.000 - 11.000 TEU từ New Times Shipbuilding, tất cả đội tàu này đều được vận hành bởi khí hóa lỏng từ cuối tháng 6/2022.

Hãng tàu CMA CGM cũng không ngoại lệ khi bổ sung 06 tàu chạy bằng nhiên liệu methanol kép, với công suất 15.000 TEU vào đội tàu CMA CGM vào cuối năm 2025.

- Xu hướng dịch vụ logistics tích hợp

Vận chuyển hàng không đang là thị trường hấp dẫn đối với các hãng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đặc biệt trong bối cảnh dịch vụ logistics tích hợp đang là xu hướng. Maersk Lines, hãng vận tải container lớn nhất thế giới, đã khai trương bộ phận vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng

không vào tháng 4/2022. Hiện hãng tàu có đội bay gồm 15 máy bay. Hãng tàu container CMA CGM của Pháp, hãng vận tải đường biển lớn thứ ba thế giới, đã bắt đầu kinh doanh vận tải hàng không vào tháng 3/2021 và sẽ có 12 máy bay hoạt động vào năm 2026. CMA CGM đã ký thỏa thuận với Air France - KLM vào tháng 5 để chia sẻ không gian vận chuyển hàng hóa và cho biết sẽ mua 9% cổ phần của hãng hàng không này. Maersk Lines dự kiến sẽ nhận 7 chiếc Boeing 767 (3 chiếc đang mua và 4 chiếc cho thuê) vào khoảng đầu tháng 11/2022. Maersk cũng sẽ mua thêm hai chiếc Boeing 777, dự kiến giao hàng vào năm 2024. Máy bay sẽ bay từ châu Á đến Hoa Kỳ và các đường bay Á - Âu. Công ty cũng đã mua lại công ty giao nhận hàng hóa Senator International vào năm ngoái.

- Chính sách Zero-COVID với hoạt động vận tải tại khu vực Đông Á

Chính sách Zero-COVID là chính sách chống dịch quan trọng và xuyên suốt của Trung Quốc trong những năm 2021 - 2022. Và năm 2022, việc áp dụng chính sách này tại Thượng Hải vào hồi tháng 5 dẫn đến thành phố cảng quan trọng này bị phong tỏa và các hoạt động khai thác dịch vụ logistics khác bị gián đoạn nghiêm trọng.

Lý do khiến cho đợt phong tỏa Thượng Hải lần này có tác động mạnh đến thế giới chính là sự phá vỡ tính liên tục trong hoạt động khai thác dịch vụ vận tải biển và lưu chuyển container, vốn rất khó khăn mới có thể trở lại nhịp độ sau hai năm dịch bệnh căng thẳng. Kể từ lúc Thượng Hải bước vào đợt phong tỏa, hoạt động vận tải bị gián đoạn nghiêm trọng. Thời gian đợi hàng hóa hoàn thành thủ tục xuất nhập khẩu bị đình trệ.

Ngoài ra, việc Thượng Hải bị phong tỏa cũng ảnh hưởng nặng nề đến dòng luân chuyển container rỗng. Với việc Trung Quốc là công xưởng của thế giới, lượng container rỗng tập kết ở khu vực Thượng Hải là rất lớn cho nhu cầu xuất khẩu. Khi Thượng Hải bị phong tỏa, đồng nghĩa với việc lượng container rỗng không thể được giải phóng, dẫn đến sự thiếu hụt nghiêm trọng container cho các cảng trung chuyển và nhập khẩu khác.

Bên cạnh vận tải biển, hoạt động hàng không cũng bị gián đoạn do các sân bay không thể vận hành hết với 100% công suất. Các chuyến bay vận tải hàng hóa đến và đi từ Thượng Hải và rất nhiều sân bay khác tại Trung Quốc bị gián đoạn, đẩy giá cước vận tải hàng không tăng vọt.

- Chuyển đổi số - xu hướng tất yếu trong ngành logistics

Kể từ sau khi dịch COVID-19 diễn ra, xu hướng chuyển đổi số ngày càng trở nên phổ biến và được đẩy mạnh. Đặc biệt, trong ngành logistics, công nghệ không chỉ dừng lại với "track & trace" - kiểm soát và theo dõi mà nhiều doanh nghiệp đang tìm cách hiện thị cả chuỗi cung ứng của mình. Theo khảo sát của Alloy Technologies, 92% giám đốc điều hành công ty logistics cho rằng khả năng quản trị chuỗi cung ứng là yếu tố quan trọng để thành công. Tuy nhiên, chỉ có 27% trong số đó tìm ra cách chuyển đổi số thành công cho doanh nghiệp của mình. Điều này cho thấy, chuyển đổi số là xu hướng tất yếu của ngành logistics, nhưng không phải tất cả các công ty đều có khả năng chuyển đổi số thành công.

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

1.2.2.1. Trung Quốc

Hệ thống logistics của Trung Quốc được xây dựng dựa trên nền tảng kết nối các tỉnh với diện tích địa lý rất lớn nhằm liên kết quốc gia và hạ tầng giao thông nội địa.

- Hệ thống điện tử Trung Quốc

Logistics Trung Quốc được hình thành trên cơ sở áp dụng hệ thống điện tử thông minh, trong đó hai ứng dụng tiêu biểu nhất chính là hệ thống Cảng tự động (Automated Sea Port) và hệ thống Bắc Đẩu (Beidou Navigation System - BDS) hiện đang được áp dụng ở Thanh Đảo và Thượng Hải. Với tính năng tích hợp, an toàn và không cần nhân lực lớn, hệ thống Cảng tự động này góp phần đẩy nhanh hiệu suất vận hành và xử lý hàng hóa tại cảng. Còn hệ thống BDS đồng bộ toàn bộ hệ thống dữ liệu di chuyển của các phương tiện, nhằm tối ưu hóa di chuyển và quy hoạch quốc gia, hệ thống BDS của Trung Quốc được coi như một phiên bản cao cấp của GPS.

- Chuỗi lạnh

Chuỗi lạnh của Trung Quốc được phát triển dựa trên các công ty phương Tây kể từ thập niên 80 của thế kỷ 20. Được kế thừa và học tập dựa trên các nền tảng khoa học - kỹ thuật, cùng nhu cầu tích trữ, bảo quản và xuất khẩu lương thực rất lớn, Trung Quốc đã tự cải tiến chuỗi lạnh cho quốc gia mình, và có khả năng đáp ứng cho các doanh nghiệp lớn của thế giới. Tuy nhiên, chuỗi lạnh của Trung Quốc vẫn chưa thực sự đáp ứng đủ nhu cầu quốc nội.

- Tập đoàn Logistics Trung Quốc

Trung Quốc lên kế hoạch lập Tập đoàn Logistics Trung Quốc với quy mô siêu lớn thuộc sở hữu nhà nước. Tập đoàn Logistics Trung Quốc là sự hợp nhất của Tập đoàn Vật liệu đường sắt Trung Quốc (China Railway Materials), Tập đoàn vận chuyển và lưu trữ vật liệu quốc gia Trung Quốc (China National Materials Storage and Transportation Group), Công ty Vận chuyển quốc tế Huamao Chi nhánh Thâm Quyến (Huamao International Freight Limited Company Shenzhen Branch), Tổng công ty Logistics Trung Quốc (China Logistics) và Tổng công ty Bao bì quốc gia Trung Quốc (China National Packaging Corporation). Được biết, Tập đoàn logistics nhà nước mới này của Trung Quốc sẽ có độ phủ trên 30 tỉnh thành của Trung Quốc, có mặt ở năm châu lục và vận hành 3 triệu phương tiện.

Tập đoàn logistics quốc gia của Trung Quốc sẽ giúp quốc gia này đạt được hệ thống chuỗi cung ứng tích hợp, xu hướng đầu tư của chuỗi cung ứng toàn cầu hiện nay.

1.2.2.2. Singapore

Chính sách phát triển logistics của Singapore xoay quanh vị trí địa chính trị của chính quốc gia này. Singapore là điểm trọng yếu trong tuyến đường giao thương từ bờ Đông sang Tây và ngược lại. Hiện

Singapore là trung tâm vận chuyển hàng hóa nằm trong danh sách bận rộn bậc nhất thế giới, kết nối tới 600 cảng tại 120 quốc gia. Hiện chính phủ Singapore đưa ra quy hoạch và chiến lược phát triển ngành công nghiệp cảng và công nghệ cảng “xanh” và “thông minh”, đây là chiến lược để Singapore giữ vai trò trung tâm trong vận tải biển quốc tế.

- Hệ thống cảng tự động

Để có thể xử lý hàng hóa, tiếp liệu và phục vụ tàu biển viễn dương nhanh và hiệu quả hơn trong khi nguồn nhân lực hạn chế và đắt đỏ, Singapore lên kế hoạch phát triển cảng tự động với hơn 20 tỷ USD.

Hệ thống siêu cảng Tuas, giai đoạn 1, đã hoàn tất xây dựng với diện tích 414 ha, gồm 21 cầu cảng nước sâu có thể tiếp nhận và xử lý 20 triệu TEU mỗi năm. Đến năm 2040, Tuas sẽ giúp Singapore tăng công suất khai thác vận hành cảng lên gấp đôi, khoảng 65 triệu TEU, đưa cảng Singapore trở thành cảng tự động lớn nhất thế giới.

- Hệ thống liên kết Singapore - Đông Nam Á lục địa

Singapore trong quá khứ từng là 1 thành viên của liên bang Malaysia, và chỉ tách ra thành 1 quốc gia độc lập vào năm 1965. Việc kết nối giao thông giữa Singapore với Malaysia và các quốc gia Đông Nam Á lục địa khác sẽ được hoàn thiện bởi tuyến đường sắt xuyên quốc gia Côn Minh - Singapore (SKRL), nhằm tạo ra nhiều phương án vận tải hơn cho các doanh nghiệp muốn đến khu vực Đông Nam Á.

- Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận tải biển

Singapore không những xây dựng hệ thống cảng để phục vụ hàng hóa mà còn cung cấp hệ sinh thái cho các chủ tàu. Cụ thể, hệ thống cảng trung tâm của Singapore được trang bị hệ thống chuỗi các dịch vụ như ngân hàng, dịch vụ tiếp nhiên liệu, dỡ hàng container và lưu trữ cho đến khi có tàu đến. Hệ thống dịch vụ tiện lợi và tích hợp này giúp Singapore luôn là điểm đến được lựa chọn của nhiều hãng tàu.

Ngoài ra, Singapore còn phát triển chính sách hỗ trợ doanh nghiệp 3PL. Theo đó, công ty logistics 3PL đủ tiêu chuẩn có thể cung cấp các dịch vụ quản lý logistics cho khách nước ngoài mà không cần nộp thuế. Cụ thể, doanh nghiệp không cần nộp thuế GST khi doanh nghiệp 3PL nhập khẩu hàng hóa của họ hoặc đại lý nước ngoài. Bên cạnh đó, doanh nghiệp 3PL khi cung cấp hàng hóa nhập khẩu cho các đối tác trong nước đã được chấp thuận GST, thì cũng không phải nộp thuế.

Ngoài ra, hàng hóa tập kết trong khu thương mại tự do rồi tái xuất cũng sẽ không phải nộp thuế tại Singapore. Do đó, nhiều chủ hàng, thương nhân chọn Singapore làm trung tâm phân phối sản phẩm như Dell.

1.2.2.3. Ấn Độ

Ấn Độ là thị trường logistics tiềm năng với giá trị 150 tỷ USD, đóng góp 14,4% GDP. Đối với vận tải đường biển, Ấn Độ có 12 cảng chính, vận chuyển 672 triệu tấn hàng hóa trong năm 2020.

- Chính sách thúc đẩy vận tải biển

Chính phủ Ấn Độ xác định vận tải biển và logistics là khâu đột phá để phát triển đất nước nên đưa ra các chính sách, chiến lược và biện pháp thúc đẩy. Ấn Độ thành lập bộ phận logistics thuộc Bộ Công Thương do 1 Thứ trưởng phụ trách, đảm nhiệm các vấn đề liên quan logistics, nhất là trong việc phối hợp các Bộ, ngành, các bang.

Bên cạnh đó, Ấn Độ miễn thuế 10 năm cho doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực phát triển, bảo trì và khai thác cảng, đường thủy nội địa và cảng nội địa. Ấn Độ cũng cho phép tư nhân mua nhượng quyền quản lý tại các cảng do Nhà nước sở hữu với thời hạn 30 năm và có các điều khoản gia hạn tiếp theo. Chính phủ Ấn Độ cho phép nước ngoài thành lập doanh nghiệp FDI 100% theo lộ trình tự động cho các dự án liên quan đến xây dựng và bảo trì các cảng và bến cảng ở Ấn Độ.

- Phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng kết nối, nhằm mở rộng dịch vụ vận tải đa phương thức

Mong muốn phát triển các hình thức vận tải đa phương thức với mục tiêu cắt giảm chi phí vận tải và giảm thời gian vận chuyển, Ấn Độ đang nhanh chóng nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông vận tải để đạt được mục tiêu trở thành nền kinh tế lớn thứ ba thế giới vào năm 2030.

Ấn Độ dự kiến sẽ phát triển 100 ga, cảng hàng hóa cho các cơ sở logistics đa phương thức trong ba năm tới. Đây được cho là chiến lược logistics quan trọng nhất của Ấn Độ, thay đổi hệ thống hạ tầng giao thông quốc gia, lấy lợi thế cạnh tranh về hạ tầng giao thông làm yếu tố thúc đẩy thu hút FDI.

- Mạng lưới các trạm trung chuyển, nhà kho và ICD

Là quốc gia có sự phân cách về mặt địa lý và khí tượng cực kì mạnh mẽ, Ấn Độ không thể trông cậy vào một khu vực duy nhất nhằm trung chuyển hàng hóa. Ngoài ra, với cơ chế Liên bang, mỗi bang lại có những quyền hành và luật lệ địa phương khác sẽ khiến cho quá trình tập trung hóa vô cùng khó khăn. Chính vì vậy, hệ thống mạng lưới dày đặc về nhà kho, ICD là một điểm mạnh được Ấn Độ phát huy, nhằm phủ rộng và tạo tiền đề cho các hệ thống cơ sở hạ tầng khác phát triển.

- Hệ thống vận tải đường bộ mạnh mẽ

Sở hữu cả bờ biển dài với hệ thống cảng biển dày đặc, nhưng điểm cốt lõi trong logistics của Ấn Độ là hệ thống đường bộ dày đặc, gồm cả đường ô tô và đường sắt. Trong khi tuyến đường sắt có mức độ dày đặc đứng thứ 4 thế giới, thì hệ thống vận tải bằng ô tô lại có hệ thống “transport hub” cực kì đa dạng, cũng như là trang bị hệ thống GPS nhằm phục vụ cho quá trình “track&trace”. Đặc trưng của hành chính Ấn Độ nằm trong sự tỏa vòng của các đô thị lớn, tạo điều kiện cho việc áp dụng vận tải đường bộ mạnh mẽ hơn.

1.3. Chính sách về logistics

- Công bố Danh mục 10 cảng cạn Việt Nam

Ngày 09/5/2022, Bộ Giao thông vận tải đã ra Quyết định số 584/QĐ-BGTVT, chính thức bổ sung cảng cạn Tân Cảng Quế Võ đóng tại xã Châu Phong, huyện Quế Võ, tỉnh Bắc Ninh vào danh mục 10 cảng cạn Việt Nam.

Trong đó, Hải Phòng có 3 cảng cạn, gồm: Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng, Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình và cảng cạn Hoàng Thành. 7 cảng cạn còn lại nằm ở 7 địa phương khác nhau gồm Hà Nội (Cảng cạn Long Biên), Phú Thọ (cảng cạn ICD Hải Linh), Quảng Ninh (cảng cạn Km3+4 Móng Cái), Hà Nam (cảng cạn Tân Cảng Hà Nam), Ninh Bình (cảng cạn Phúc Lộc - Ninh Bình); Đồng Nai (cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch); Bắc Ninh (cảng cạn Tân Cảng Quế Võ).

- Thay đổi một số quy định về vận tải đường bộ quốc tế

Ngày 25/5/2022, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 05/2022/TT-BGTVT bãi bỏ một số quy định liên quan đến cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép của các Thông tư về vận tải đường bộ quốc tế do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành.

- Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan trong ngành giao thông vận tải

Ngày 22/7/2022, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan trong ngành giao thông vận tải với mục tiêu tổng quát là phát triển hệ thống giao thông vận tải xanh hướng tới mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về 0 vào năm 2050. Chương trình đề ra lộ trình chuyển đổi năng lượng xanh với từng phương thức vận tải, bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không.

- Sửa đổi các quy định về hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải, hàng không dân dụng

Chính phủ đã ban hành Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng: Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18/8/2015 quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay; Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 1/7/2016 quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng và Nghị định số 89/2019/NĐ-CP ngày 15/11/2019 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 92/2016/NĐ-CP; Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/1/2021 về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

Nghị định số 64/2022/NĐ-CP sửa đổi theo hướng cắt giảm, đơn giản hóa các thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng như: thủ tục đăng ký văn bản IDERA (văn bản được ban hành

theo quy định của Công ước Cape Town, trong đó chỉ rõ người có quyền yêu cầu xóa đăng ký hoặc xuất khẩu tàu bay); thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép kinh doanh cảng hàng không và Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay; thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận cơ sở đào tạo và quyền đối với tàu bay; thủ tục sửa đổi thông tin về đăng ký tàu bay và các quyền đối với tàu bay.

Ngày 23/9/2022, Chính phủ ban hành Nghị định số 69/2022/NĐ-CP Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải. Nghị định số 69/2022/NĐ-CP gồm 6 Điều, sửa đổi bổ sung một số thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải quy định tại 5 Nghị định quy định có liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải gồm: Nghị định số 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016, Nghị định số 29/2017/NĐ-CP ngày 20/3/2017, Nghị định số 37/2017/NĐ-CP ngày 04/4/2017, Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017, Nghị định số 05/2017/NĐ-CP ngày 16/01/2017.

CHƯƠNG II: **HẠ TẦNG LOGISTICS**



2.1. Hạ tầng giao thông

2.1.1. Đường bộ

a) Hạ tầng đường bộ

Hiện nay, trên toàn quốc có tổng chiều dài đường bộ 595.201 km, trong đó, đường bộ quốc gia (quốc lộ, cao tốc) là 25.560 km. Hệ thống kết cấu đường bộ quốc gia được quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2022, quy hoạch mạng lưới đường bộ đảm bảo kết nối thuận lợi các trung tâm kinh tế, cảng biển, cửa khẩu,... và hệ thống quốc lộ được phân bổ theo các trục dọc, trục ngang, trục hướng tâm tạo thành các hành lang vận tải¹.

Bảng 2.1: Thống kê chiều dài đường cao tốc và quốc lộ theo vùng

Vùng	Diện tích (km ²)	Dân số (1000 người)	Chiều dài cao tốc (km)	Chiều dài quốc lộ (km)
Trung du và miền núi phía Bắc	95.264	12.569	396	7.256
Đồng bằng sông Hồng	21.068	22.620	489	2.133
Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền Trung	95.876	20.220	193	8.366
Tây Nguyên	54.508	5.861	19	3.059
Đông Nam Bộ	23.598	17.930	52	855
Đồng bằng sông Cửu Long	40.548	17.283	90	2.652
Tổng	330.863	96.483	1.239	24.321

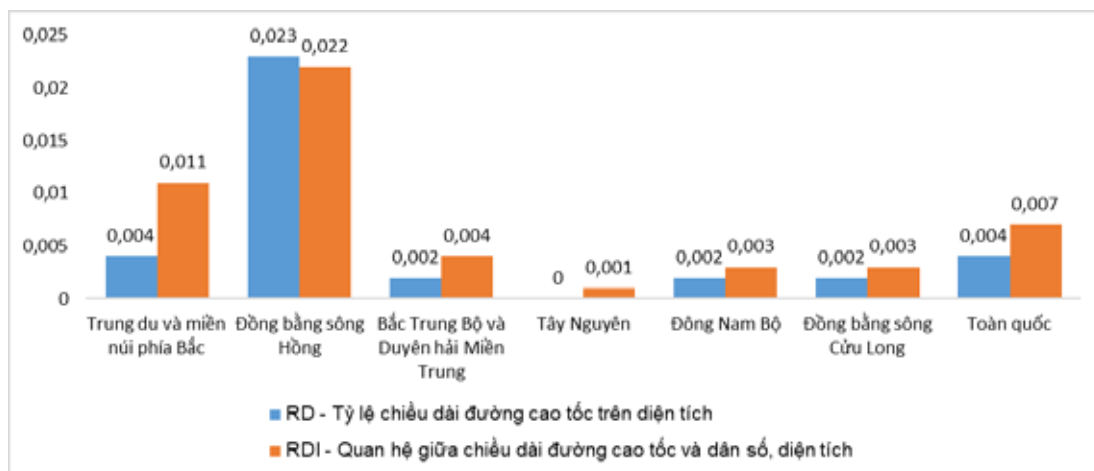
Nguồn: Tổng cục Đường bộ Việt Nam (6/2022)

Tính đến tháng 6/2022, mạng lưới đường cao tốc đã đưa vào khai thác khoảng 23 đoạn tuyến, tương đương với 1.239 km; đang triển khai xây dựng khoảng 14 tuyến, đoạn tuyến, tương đương với 840 km.

Mạng lưới đường cao tốc nói chung còn thiếu, đặc biệt trên các trục vận tải có lưu lượng lớn như trục Bắc Nam, các tuyến vành đai Thủ đô Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Nhìn chung độ bao phủ của mạng lưới quốc lộ là khá tốt, tuy nhiên, do điều kiện địa hình có đến 39% mạng lưới quốc lộ nằm trong khu vực đồi núi và nhiều tuyến được quy hoạch là quốc lộ song chưa được nâng cấp, tiêu chuẩn thiết kế còn thấp, chưa đạt yêu cầu quy hoạch.

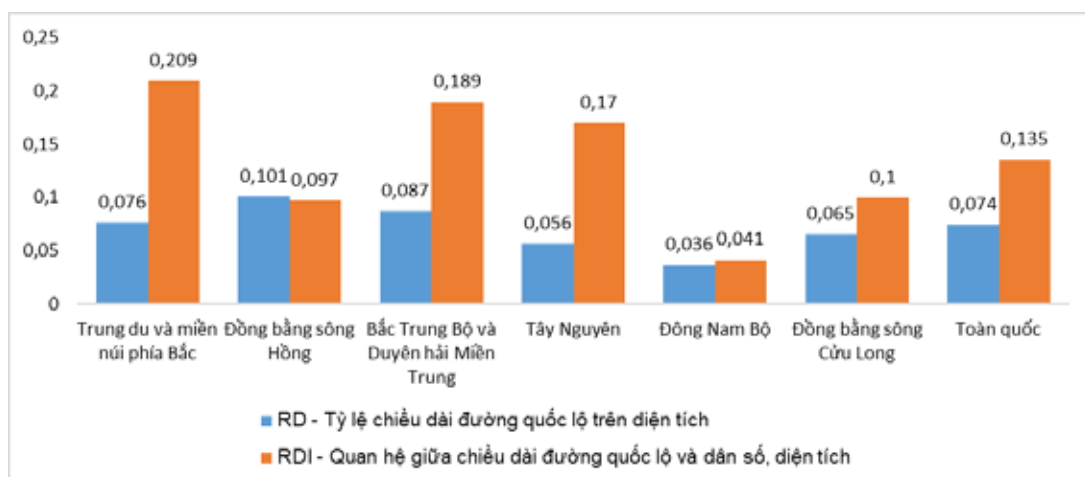
¹ - Các trục dọc chính gồm cao tốc Bắc Nam, QL1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển và đường hành lang biên giới.
- Các trục ngang chính là các trục theo hướng Đông - Tây từ Thanh Hóa đến Bình Thuận, các trục hướng tâm Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.
- Các trục hướng tâm từ Hà Nội đi các tỉnh phía Bắc và từ thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh Tây Nam Bộ, Đông Nam Bộ, đồng bằng sông Cửu Long.
- Các trục vành đai: khu vực phía Bắc gồm các quốc lộ 4 (4, 4B, 4C, 4D, 4H), quốc lộ 279, quốc lộ 37; khu vực miền Trung gồm QL.14C và khu vực miền Nam gồm các tuyến N1, N2.

Hình 2.1: Mật độ đường cao tốc trên các vùng miền cả nước (%)



Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022)

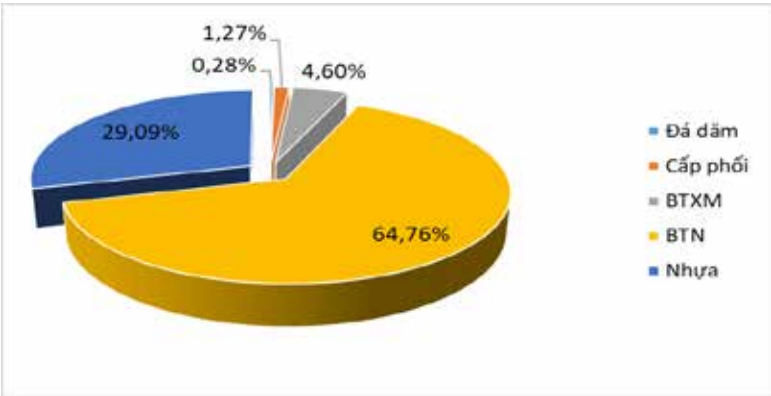
Hình 2.2: Mật độ đường quốc lộ trên các vùng miền cả nước (%)



Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022).

Hệ thống quốc lộ được trải mặt nhựa đạt khoảng 64,76%, còn lại là mặt đường bê tông xi măng, láng nhựa và cấp phối. Đường có quy mô 1 làn xe chiếm 11,04%, quy mô 2 làn xe chiếm khoảng 74,53%, quy mô 4 làn xe chiếm 13,93%, quy mô từ 6 - 10 làn xe chiếm 0,5% còn lại là đường xen kẽ với các bề rộng khác nhau.

Hình 2.3: Biểu đồ phân loại quốc lộ theo kết cấu đường



Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022)

Tính đến tháng 6/2022 trong số 10 dự án đường bộ quan trọng, cấp bách (tổng mức đầu tư 8.000 tỷ đồng) đã được đầu tư, nâng cấp, hoàn thiện và đưa vào khai thác góp phần tăng cường năng lực kết nối mạng giao thông đường bộ, cụ thể: tuyến nối cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình; nâng cấp QL14 đoạn nối Hà Giang - Lào Cai; cải tạo, nâng cấp QL3B đoạn Xuất Hóa - cửa khẩu Pò Mả, Bắc Kạn; Quản Lộ - Phụng Hiệp; QL27 đoạn tránh Liên Khương; nâng cấp QL30 đoạn Cao Lãnh - Hồng Ngự; nâng cấp QL53 đoạn Trà Vinh - Long Toàn.

Về đường vành đai, Hà Nội tập trung ưu tiên cho dự án đường Vành đai 4, TP. Hồ Chí Minh sẽ ưu tiên cho đường Vành đai 3 để tăng cường kết nối các địa phương lân cận, tăng cường kết nối vận chuyển hàng hóa, giảm chi phí logistics đến cảng biển. Riêng với vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), hàng hóa hiện nay đang vận chuyển đến khu vực cảng biển TP. Hồ Chí Minh để xuất khẩu sẽ làm tăng chi phí vận tải và logistics.

Bảng 2.2: Một số chỉ tiêu chính về đường bộ và mục tiêu Quy hoạch đến 2030

TT	Loại đường	Hiện trạng	Mục tiêu đến năm 2030
1	Quốc lộ	- Hiện trạng: 24.321 km/125 tuyến - Đường ven biển: Đã hoàn thành đầu tư theo QH 1.457 km, đang thi công 590 km.	- Tổng chiều dài quy hoạch khoảng 30.000 km/172 tuyến + Nâng cấp, cải tạo đạt cấp khoảng 4.700 km/106 đoạn tuyến + Nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh + Đầu tư đường ven biển
2	Cao tốc	- Khai thác 1.239 km - Đang xây dựng: 840 km	2022 - 2030: đạt khoảng 5.000 km đường cao tốc
3	Vành đai đô thị	- Hà Nội: Cơ bản nối thông Vành đai 3 - TP. HCM: Cơ bản nối thông Vành đai 2	- Hà Nội: Vành đai 4 (112,8 km), khởi công xây dựng Vành đai 5 - TP. HCM: Vành đai 3 (76,34 km), khởi công xây dựng một số đoạn của Vành đai 4

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022)

b) Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng đường bộ

Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; tổng nhu cầu vốn đầu tư trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 khoảng 900.000 tỷ đồng.

c) Mục tiêu đến năm 2030

- Về vận tải, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 2.764 triệu tấn (62,80% thị phần); hành khách đạt khoảng 9.430 triệu khách (90,16% thị phần); khối lượng luân chuyển hàng hóa nội địa đạt khoảng 162,7 tỷ tấn.km (30,48% thị phần); hành khách nội địa 283,6 tỷ khách.km đạt khoảng (72,83% thị phần).

- Về kết cấu hạ tầng, hình thành hệ thống đường cao tốc kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các vùng kinh tế trọng điểm, cảng biển và cảng hàng không cửa ngõ quốc tế; từng bước nâng cấp các quốc lộ, cụ thể:

+ Cơ bản hoàn thành các tuyến cao tốc kết nối liên vùng, kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế, cảng hàng không quốc tế, các cửa khẩu quốc tế chính có nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa lớn, các đô thị loại đặc biệt, loại I; kết nối thuận lợi các tuyến quốc lộ đến các cảng biển loại II, cảng hàng không quốc tế, cảng đường thủy nội địa lớn, các ga đường sắt đầu mối, đầu mối giao thông đô thị loại II trở xuống. Phần đầu xây dựng hoàn thành khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc.

+ Tập trung nâng cấp mặt đường, tăng cường hệ thống an toàn giao thông, xử lý các điểm đen, cải tạo nâng cấp các cầu yếu trên các quốc lộ và nâng cấp một số tuyến quốc lộ trọng yếu kết nối tới các đầu mối vận tải lớn (cảng biển, cảng đường thủy nội địa, cảng hàng không, các ga đường sắt) chưa có tuyến cao tốc song hành.

Hình 2.4: Quy hoạch hệ thống giao thông Việt Nam đến năm 2050



Theo đó, trong giai đoạn 2021 - 2030, hạ tầng giao thông đường bộ với nhiều dự án quan trọng quốc gia và dự án ưu tiên sẽ được đầu tư. Tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Lạng Sơn đến Cà Mau; các tuyến đường cao tốc kết nối liên vùng khu vực phía Bắc, kết nối miền Trung với Tây Nguyên, khu vực Đông Nam Bộ và ĐBSCL. Các tuyến cao tốc vành đai và các tuyến kết nối với Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các quốc lộ chính yếu có tính chất kết nối quốc tế, kết nối liên vùng cũng được tập trung đầu tư với các nguồn vốn huy động từ vốn nhà nước và ngoài ngân sách nhà nước.

2.1.2. Đường sắt

a) Hạ tầng đường sắt

Mạng lưới đường sắt quốc gia có tổng chiều dài 3.143 km và có 277 ga, trong đó 2.703 km đường chính tuyến, 612 km đường ga và đường nhánh, bao gồm 07 tuyến chính². Mạng lưới đường sắt kết nối với nhau tại khu đầu mối Hà Nội, hiện đi qua địa bàn của 34 tỉnh, thành phố, gồm 4/6 vùng kinh tế của cả nước. Mật độ đường sắt đạt khoảng 9,5 km/1000 km² (là mức trung bình của khối ASEAN và thế giới). Hiện có 02 tuyến kết nối với Trung Quốc tại Đồng Đăng (tuyến liên vận Hà Nội - Đồng Đăng) và tại Lào Cai (tuyến Hà Nội - Lào Cai).

Năng lực khai thác trên hầu hết các tuyến đường sắt chính chỉ đạt khoảng 17-25 đôi tàu/ngày đêm, tốc độ khai thác tàu khách, tàu hàng trung bình 50-70 km/h (lớn nhất 100 km/h đối với tàu khách; 60 km/h đối với tàu hàng)³. Hầu hết các tuyến đường sắt đều được xây dựng từ lâu nên có tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, có nhiều hạn chế về tải trọng, bình trắc diện nên tốc độ chạy tàu thấp, làm giảm tính cạnh tranh so với các phương thức vận tải khác.

Đến tháng 6/2022, 4 dự án đường sắt quan trọng, cấp bách đã khởi công⁴. Mạng lưới đường sắt hiện tại đã tạo ra sự kết nối 4/6 vùng, 34 tỉnh/thành phố, 3 tuyến trên hai hành lang chủ đạo Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng chiếm 78% mạng lưới, đảm nhận 98% lượng hành khách và 88% lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt. Đường sắt Việt Nam cũng tăng cường sự gia tăng kết nối 2 cảng biển (Cái Lân, Hải Phòng), 2 cảng thủy nội địa (Việt Trì, Ninh Bình) và 1 cảng cạn (Lào Cai), tuy nhiên, vẫn rất cần được tiếp tục đầu tư kết nối, nâng cao hiệu quả khai thác và giảm chi phí logistics.

b) Nhu cầu vốn đầu tư đường sắt

Theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tổng nhu cầu vốn đến năm 2030

² 07 tuyến chính: Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh (1.726 km), Gia Lâm - Hải Phòng (102 km), Hà Nội - Đồng Đăng (167 km), Yên Viên - Lào Cai (296 km), Đông Anh - Quán Triêu (55 km), Kép - Lưu Xá (56 km, không hoạt động), Kép - Hạ Long - Cái Lân (128 km) và một số tuyến nhánh, nhánh kết nối đến các đô thị, cơ sở sản xuất

³ Mạng lưới đường sắt quốc gia bao gồm 3 loại khổ đường, chủ yếu là khổ đường 1.000 mm (chiếm 85%), còn lại là khổ đường 1.435 mm (6%) và khổ đường lồng 1.435/1.000 mm (9%).

⁴ Dự án Cải tạo, nâng cấp các cầu yếu và gia cố trụ chống và xô trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh; Gia cố các hầm yếu kết hợp mở mới các ga và cải tạo kiến trúc tầng trên đoạn Vinh - Nha Trang; Cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Hà Nội - Vinh; Cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Nha Trang - Sài Gòn.

khoảng 240.000 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ngoài ngân sách và các nguồn vốn hợp pháp khác.

c) Mục tiêu đến năm 2030

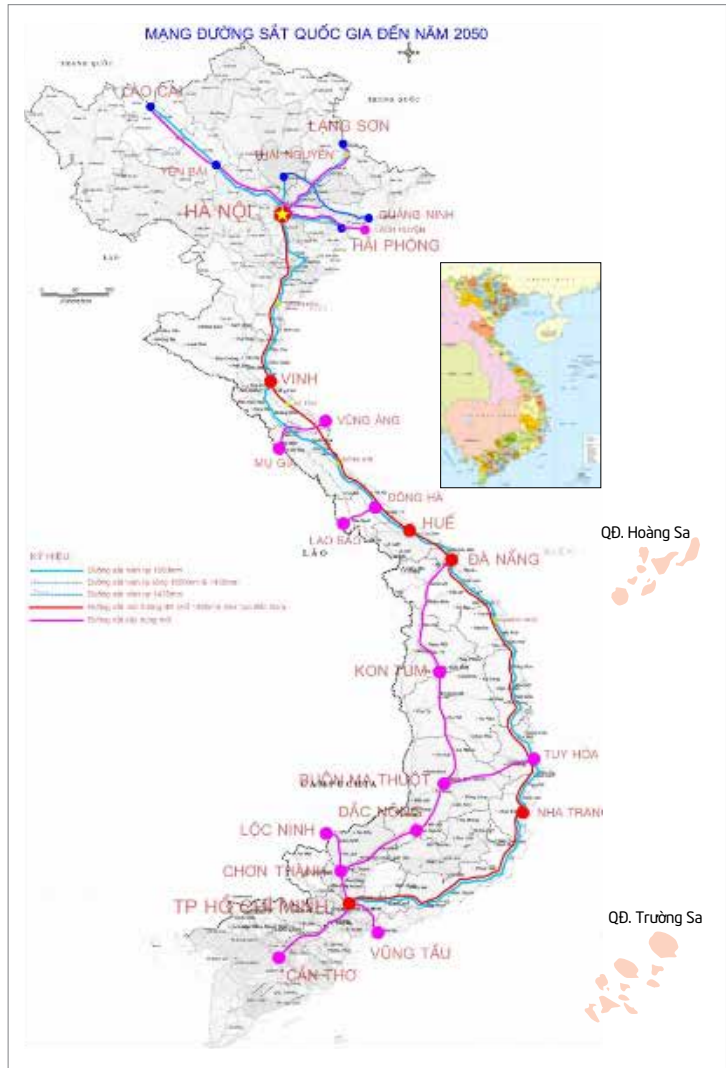
Quyết định số 1769/QĐ-TTg đặt mục tiêu cải tạo nâng cấp để khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối thông suốt tuyến đường sắt liên vận quốc tế; hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư, thu xếp nguồn lực để khởi công một số tuyến đường sắt mới trong đó ưu tiên tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, các tuyến kết nối cảng biển của ngõ quốc tế, sân bay quốc tế, đường sắt đầu mối tại thành phố lớn, nghiên cứu để triển khai tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ, với một số mục tiêu cụ thể:

- Về vận tải: Khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 11,8 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 0,27%; khối lượng vận chuyển hành khách đạt 460 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 4,40% (trong đó đường sắt quốc gia 21,5 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 1,87%). Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 7,35 tỷ tấn.

km, chiếm thị phần khoảng 1,38%; hành khách 13,8 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,55% (trong đó đường sắt quốc gia 8,54 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 2,22%).

- Về kết cấu hạ tầng: Nâng cấp, cải tạo bảo đảm an toàn chạy tàu 07 tuyến đường sắt hiện có; triển khai đầu tư hai đoạn ưu tiên của tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam (Hà Nội - Vinh, Nha Trang - Thành phố Hồ Chí Minh); ưu tiên xây dựng một số tuyến đường sắt kết nối cảng biển của ngõ quốc tế đặc biệt khu vực Hải Phòng và Bà Rịa - Vũng Tàu; kết nối TP. Hồ Chí Minh với Cần Thơ, kết nối quốc tế với Trung Quốc, Lào và Campuchia phù hợp với các hiệp định vận tải quốc tế và đồng bộ với tiến độ đầu tư của các nước trong khu vực.

Hình 2.5: Mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2050



Theo đó, hệ thống đường sắt cơ bản duy trì các tuyến đường hiện có; từng bước đầu tư, nâng cấp hiện đại hóa để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách. Dự kiến đến năm 2030 sẽ xây dựng mới 09 tuyến đường sắt với tổng chiều dài 2.362 km, trong đó, có tuyến sắt tốc độ cao Bắc - Nam, đường đôi, khổ 1.435 mm, dài khoảng 1.545 km; sẽ triển khai xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, ưu tiên đoạn Hà Nội - Vinh và TP. Hồ Chí Minh - Nha Trang; hoàn thành xây dựng tuyến Yên Viên - Phả Lại - Cái Lân, đoạn nối giữa đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Cái Lân với cảng Lạch Huyện; nghiên cứu, xây dựng tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (ưu tiên đoạn nối cảng Cái Mép - Thị Vải); xây dựng tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Long Thành kết nối cảng hàng không quốc tế Long Thành với TP. Hồ Chí Minh.

2.1.3. Đường biển

a) Hạ tầng cảng biển

Tính đến tháng 6/2022, hệ thống cảng biển Việt Nam hiện có 286 bến cảng, phân bố theo 5 nhóm cảng biển, tổng chiều dài cầu cảng hơn 96 km, hạ tầng đáp ứng được lượng hàng thông qua hơn 706 triệu tấn năm 2021. Đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại phía Bắc và phía Nam; tiếp nhận thành công tàu container đến 132.000 DWT tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 214.000 DWT tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu).

Bảng 2.3: Tổng hợp năng lực hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

Thông số	Đơn vị	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm 4	Nhóm 5	Tổng
Số lượng bến cảng	Bến cảng	68	45	29	107	37	286
Số lượng cầu cảng	Cầu cảng	127	113	61	218	69	588
<i>Tổng hợp, container</i>	Cầu cảng	72	57	30	91	37	287
<i>Chuyên dùng</i>	Cầu bến	55	56	31	127	32	301
<i>Chiều dài</i>	m	19.693	21.130	10.453	37.357	7.642	96.275
Lượng hàng qua cảng năm 2021	Tr.T/năm	199,05	97,34	90,53	298,35	20,83	706,13

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam (6/2022)

Hầu hết các cảng gắn liền với các trung tâm, các vùng kinh tế lớn của cả nước đã hình thành các cảng biển lớn với vai trò là đầu mối phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa và tạo động lực phát triển toàn vùng như: Quảng Ninh, Hải Phòng gắn với Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc; Nghi Sơn, Hà Tĩnh, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Quy Nhơn gắn với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung; Khánh Hòa, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai gắn với vùng kinh tế động lực Đông Nam Bộ; Cần Thơ, Long An, An Giang gắn với Vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL.

Về quy mô chất lượng: Hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn vừa qua đã được chú trọng đầu tư với quy mô, công nghệ hiện tại vươn tầm quốc tế đặc biệt là hệ thống cảng container (*02 cảng biển lớn của Việt Nam là Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh đều nằm trong top 50 cảng container lớn trên thế giới*).

Năm 2021, tổng lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đạt 706,13 triệu tấn, tăng trưởng 2% so với năm 2020 trong bối cảnh tác động của dịch COVID-19. Trong đó, hàng xuất khẩu đạt 185,1 triệu tấn, tăng 4,4%; hàng nội địa đạt 305,8 triệu tấn, tăng 6,3%. Riêng hàng container đạt gần 24 triệu TEU, tăng 7% so với năm trước. Tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam vận chuyển cũng có sự khởi sắc trong đại dịch, đạt 156,5 triệu tấn, tăng 2% so với năm 2020. Đặc biệt, khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu vận tải quốc tế của đội tàu biển Việt Nam đạt mức tăng trưởng 54% (gần 5 triệu tấn) so với năm 2020. Các mặt hàng chủ yếu vận tải trên các tuyến hàng hải đi Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đông Nam Á và một số tuyến châu Âu.

Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển 9 tháng năm 2022 đạt 550,2 triệu tấn, tăng 3,6% so với cùng kỳ năm 2021. Trong đó hàng xuất khẩu đạt 134,3 triệu tấn, hàng nội địa đạt 257,5 triệu tấn. Riêng hàng container đạt 18,9 triệu TEU, tăng 2,3% so với cùng kỳ năm 2021.

Về tuyến vận tải biển, Việt Nam đã thiết lập được 32 tuyến, trong đó 25 tuyến vận tải quốc tế và 7 tuyến vận tải nội địa, trong đó ngoài các tuyến nội Á, khu vực phía Bắc đã khai thác 2 tuyến đi Bắc Mỹ; phía Nam đã hình thành được 16 tuyến tàu xa đi Bắc Mỹ và châu Âu vượt trội hơn các nước khu vực Đông Nam Á (chỉ sau Malaysia và Singapore). [5].

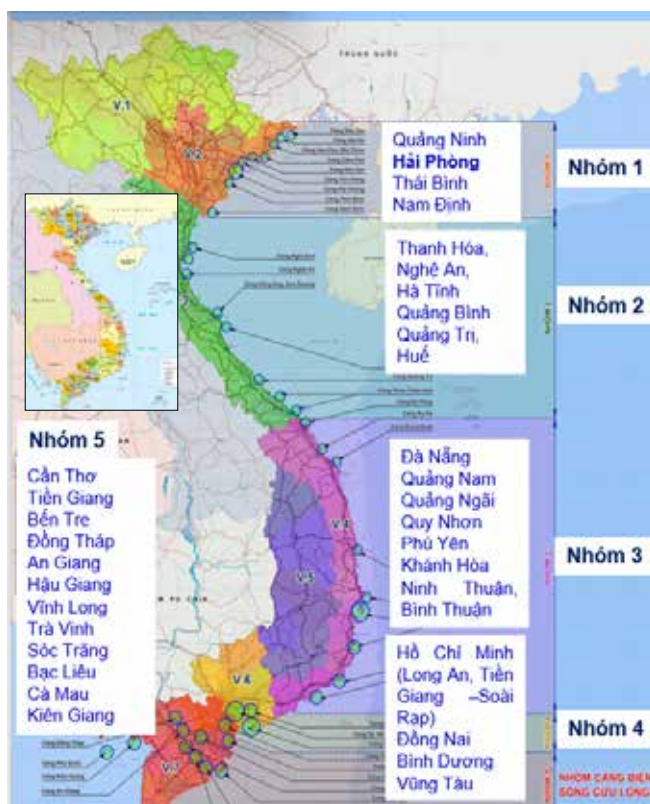
b) Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng cảng biển

Theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tổng nhu cầu vốn đầu tư đến năm 2030 khoảng 313.000 tỷ đồng (chỉ bao gồm các bến cảng kinh doanh dịch vụ xếp dỡ hàng hóa), được huy động chủ yếu từ nguồn ngoài ngân sách, vốn doanh nghiệp và các nguồn vốn hợp pháp khác. Nguồn vốn ngân sách nhà nước tập trung cho hạ tầng hàng hải công cộng; khu vực trọng điểm, tạo sức lan tỏa và thu hút đầu tư.

c) Mục tiêu đến năm 2030

- Về năng lực: đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa, giao thương giữa các vùng, miền trong cả nước và hàng

Hình 2.6: Quy hoạch 5 nhóm cảng biển Việt Nam



⁵ Cục Hàng hải Việt Nam, 2021.

trung chuyển, quá cảnh cho các nước trong khu vực cũng như nhu cầu vận tải hành khách nội địa và quốc tế. Hệ thống cảng biển đáp ứng thông qua lượng hàng hóa từ 1.140 đến 1.423 triệu tấn (trong đó hàng container từ 38 đến 47 triệu TEU); hành khách từ 10,1 đến 10,3 triệu lượt khách.

- Về kết cấu hạ tầng: ưu tiên phát triển các khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng), Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Nghiên cứu cơ chế chính sách phù hợp phát triển từng bước cảng trung chuyển quốc tế tại Vân Phong (Khánh Hòa) để khai thác tiềm năng về điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý. Quy hoạch định hướng phát triển bến cảng Trần Đề (Sóc Trăng) phục vụ ĐBSCL để có thể triển khai đầu tư khi có đủ điều kiện; các cảng biển quy mô lớn phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng; các bến cảng khách quốc tế gắn với các vùng động lực phát triển du lịch; các bến cảng quy mô lớn phục vụ các khu kinh tế, KCN; các bến cảng tại các huyện đảo phục vụ phát triển kinh tế - xã hội gắn với quốc phòng - an ninh và chủ quyền biển đảo.

Theo đó, đến năm 2030, theo quy mô và chức năng, hệ thống cảng biển Việt Nam gồm 5 nhóm cảng biển với 36 cảng biển, 02 cảng biển đặc biệt (Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu), 15 cảng biển loại I^[6], 06 cảng biển loại II^[7], 13 cảng biển loại III^[8] dự kiến đáp ứng lượng hàng thông qua khoảng 1,14 - 1,42 tỷ tấn. Trong đó, các cảng biển Thanh Hóa, Đà Nẵng, Khánh Hòa và Sóc Trăng quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt. Về định hướng hạ tầng giao thông kết nối, phát triển các tuyến đường sắt kết nối với cảng biển loại đặc biệt và cảng biển loại I trên hành lang Bắc - Nam; hình thành các bến cho phương tiện thủy nội địa trong vùng nước cảng biển; hệ thống đường bộ cao tốc kết nối với các cảng biển loại đặc biệt, hệ thống quốc lộ, đường địa phương kết nối trực tiếp đến hệ thống cảng biển. Phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, ưu tiên quy hoạch các vị trí có kết nối thuận lợi bằng vận tải đường thủy nội địa, vận tải sông pha biển, đường bộ cao tốc, đường sắt đến các cảng biển quan trọng trong các nhóm cảng biển.

d) Phát triển đội tàu biển

Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT ngày 28/9/2022 về việc phê duyệt Đề án phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam, đặt mục tiêu đến 2030 tăng gấp đôi thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng biển Việt Nam bằng đội tàu biển Việt Nam lên 10% vào năm 2026 và 20% vào năm 2030.

Theo đó, đối với giải pháp về tài chính, đề xuất cho phép không áp dụng thuế VAT khi nhập khẩu tàu biển vận chuyển hàng hóa cho chủ tàu Việt Nam đến hết năm 2026. Miễn thuế nhập khẩu và giảm 50% phí trọng tải khi chủ tàu mua và khai thác tàu container từ 1.500 TEU trở lên hoặc tàu chạy bằng năng lượng sạch như LNG,... và các tàu chở LNG.

Giai đoạn 2026 - 2030, xây dựng mô hình quản lý vận tải biển phù hợp để nâng cao công tác quản lý nhà nước về hàng hải với lĩnh vực vận tải biển và dịch vụ hàng hải; Tiếp tục hoàn thiện các cơ chế

⁶ Cảng biển Quảng Ninh, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Khánh Hòa, Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Cần Thơ, Long An, Trà Vinh.

⁷ Cảng biển Quảng Bình, Quảng Trị, Ninh Thuận, Bình Thuận, Hậu Giang, Đồng Tháp.

⁸ Cảng biển Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Phú Yên, Bình Dương, Vĩnh Long, Tiền Giang, Bến Tre, Sóc Trăng, An Giang, Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau.

chính sách, các văn bản quy phạm pháp luật phù hợp với điều ước quốc tế mà Việt Nam mới tham gia hoặc là thành viên; Tập trung hỗ trợ một số hãng tàu container Việt Nam đủ mạnh để vươn ra hoạt động quốc tế ở những thị trường xa như Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ,... và có thể đi đến châu Âu và Hoa Kỳ; Có cơ chế chính sách hỗ trợ các hãng tàu liên minh, liên kết trong hoạt động khai thác hàng hóa container để nâng cao quy mô của doanh nghiệp, năng lực tài chính,... tăng năng lực cạnh tranh với các hãng tàu nước ngoài; Tiếp tục có những giải pháp hỗ trợ mạnh mẽ các chủ tàu thực hiện chuyển đổi tàu biển hiện có sang tàu biển dùng nhiên liệu sạch theo lộ trình cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP26 về cắt giảm khí thải nhà kính và phát thải ròng về 0; Tích cực đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ trong nghiên cứu, đóng mới, sửa chữa hoán cải tàu biển,...

2.1.4. Đường thủy nội địa

a) Hạ tầng đường thủy nội địa

Tổng chiều dài đường thủy nội địa toàn quốc đang quản lý khai thác 17.026 km, trong đó: 7.180 km là các tuyến đường thủy nội địa quốc gia do Cục Đường thủy nội địa quản lý (miền Bắc: 3.044,4 km, miền Nam 2.968,9 km, miền Trung: 1.167,5 km). Trên mạng lưới đã quy hoạch 45 tuyến vận tải thủy chính: miền Bắc có 17 tuyến, miền Trung có 10 tuyến, miền Nam có 18 tuyến. Ngoài ra, đã quy hoạch 21 tuyến vận tải sông biển. Khu vực miền Bắc có 6 tuyến, miền Trung có 4 tuyến, miền Nam có 11 tuyến và một số tuyến đi chung luồng hàng hải.

Toàn quốc có 292 cảng thủy nội địa: 217 cảng hàng hóa, 12 cảng hành khách, 02 cảng tổng hợp và 63 cảng chuyên dùng. Ngoài ra còn có khoảng 8.200 bến thủy nội địa và hơn 2.500 bến khách ngang sông.

Về quy mô chất lượng: Hệ thống cảng thủy nội địa chủ yếu phục vụ bốc xếp hàng rời, hàng chuyên dùng với dây chuyền bốc xếp lạc hậu, năng suất thấp, trong khi đó các cảng thủy nội địa tổng hợp, container mới được đầu tư hiện đại, tuy nhiên, hiệu quả khai thác chưa cao (lượng hàng qua cảng thấp hơn công suất thiết kế). Hạn chế hiện nay của hệ thống cảng thủy là đường bộ kết nối với cảng có trọng tải thấp, không thuận lợi để trung chuyển hàng hóa bằng xe ô tô. Điều này xuất phát từ việc cảng, bến do doanh nghiệp đầu tư, còn đường thì Nhà nước đầu tư nhưng ít được quan tâm. Cần có cơ chế, chính sách ưu đãi đầu tư cảng thủy gắn với cảng cạn ICD và ưu tiên nguồn vốn, hình thức đầu tư cụ thể để tạo kết nối thuận lợi giữa cảng, bến thủy với đường bộ.

Tại Quy hoạch cảng biển Việt Nam, phương thức kết nối đường thủy nội địa với hệ thống cảng biển hết sức được quan tâm. Theo đó, sẽ đẩy mạnh quy hoạch các tuyến vận tải và cảng thủy container kết nối cảng biển Quảng Ninh, Hải Phòng đi theo ven biển để nối với cảng thủy tại Nam Định, Ninh Bình; Kết nối với các cảng thủy container theo hành lang vận tải thủy số 1 tại khu vực: Bắc Ninh, Hà Nội, Vĩnh Phúc, Hưng Yên. Đồng thời, đề xuất các tuyến vận tải container kết nối cảng biển Cái Mép - Thị Vải theo ven biển với cảng thủy ở Cà Mau, Kiên Giang; từ khu vực Cái Mép - Thị Vải - TP. Hồ Chí Minh đi Campuchia qua trục sông Tiền, kết nối với trục sông Hậu đến Cần Thơ, phát triển đến An Giang; từ Cái Mép - Thị Vải lên Đồng Nai, Bình Dương và Tây Ninh,...

b) Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng đường thủy nội địa

Theo Quy hoạch tại Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 10/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tổng nhu cầu vốn đầu tư kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa giai đoạn 2021 - 2030 khoảng 157.533 tỷ đồng (không bao gồm kinh phí đầu tư luồng và các cảng chuyên dùng).

c) Mục tiêu đến năm 2030

Quyết định số 1829/QĐ-TTg đề ra các mục tiêu:

- Về vận tải: khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 715 triệu tấn; khối lượng vận chuyển hành khách đạt khoảng 397 triệu lượt khách; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt khoảng 150 tỷ tấn.km; khối lượng luân chuyển hành khách đạt khoảng 7,7 tỷ khách.km.

- Về kết cấu hạ tầng: cải tạo nâng cấp các tuyến chính có mật độ vận tải cao, đáp ứng chạy tàu 24/24 giờ; phấn đấu tổng chiều dài các tuyến khai thác đồng bộ theo cấp kỹ thuật đạt khoảng 5.000 km; phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách trên các hành lang vận tải thủy; từng bước hiện đại hóa các cảng chính, cảng chuyên dùng; kênh hóa các đoạn sông qua đô thị lớn và chuyển đổi công năng cảng thủy nội địa xếp dỡ hàng hóa phù hợp với quá trình đô thị hóa; hiện đại hóa hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa.

2.1.5. Đường hàng không

a) Hạ tầng cảng hàng không

Tính đến tháng 6/2022, cả nước có 22 cảng hàng không đang khai thác với tổng diện tích khoảng 11.859 ha; trong đó có 9 cảng hàng không quốc tế^[9] và 13 cảng hàng không quốc nội^[10] được phân chia theo 03 khu vực Bắc, Trung, Nam: (1) Khu vực miền Bắc có 07 cảng hàng không là Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Thọ Xuân, Vinh, Điện Biên và Đồng Hới; (2) Khu vực miền Trung có 07 cảng hàng không là Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Chu Lai; (3) Khu vực miền Nam có 08 cảng hàng không là Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Côn Đảo, Cà Mau.

Giai đoạn 2012 - 2019 đã ghi nhận sự bùng nổ tăng trưởng của thị trường vận tải hàng không từ cơ sở hạ tầng cảng hàng không đến đội tàu bay và mạng đường bay. Trong hai năm 2020 - 2021, do ảnh hưởng đại dịch COVID-19, toàn bộ nền kinh tế trong đó ngành hàng không chịu thiệt hại nặng nề. Sản lượng vận chuyển hành khách 6 tháng đầu năm 2021 giảm 19,4% so với cùng kỳ năm 2020 (quốc tế giảm 97,9% và nội địa tăng 1,4%). Điều này cũng dẫn đến việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng hàng không trong năm 2021 chững lại một phần do dịch COVID-19 nhưng phần lớn là do nguồn vốn đầu tư hạn chế.

⁹⁹ 9 Cảng hàng không quốc tế: Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cát Bi, Phú Bài, Cam Ranh, Phú Quốc, Cần Thơ, Vân Đồn.

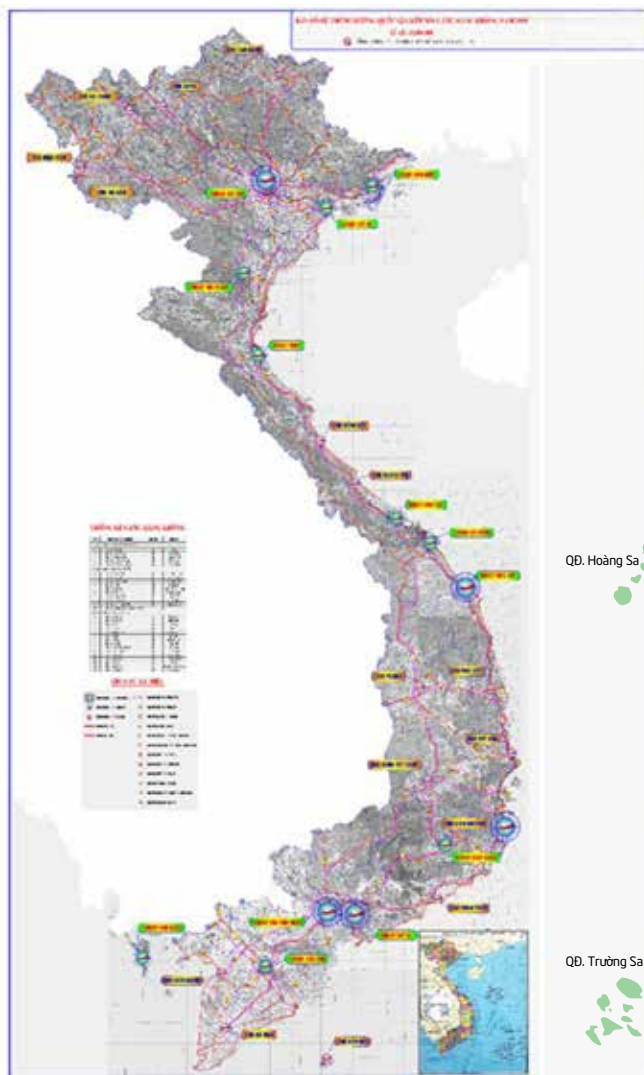
¹⁰ 13 Cảng hàng không quốc nội: Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, Phù Cát, Pleiku, Tuy Hòa, Chu Lai, Đồng Hới, Vinh, Điện Biên và Thọ Xuân.

Qua hơn 30 năm phát triển, thị trường vận tải hàng hoá hàng không đã có bước tăng trưởng nhảy vọt với sản lượng năm 2021 đạt 1,3 triệu tấn và dự kiến đạt hơn 1,52 triệu tấn vào năm 2022, tăng gần 83 lần so với năm 1991 và 21,2% so với năm 2019; đạt tốc độ tăng trưởng bình quân trung bình cả thời kỳ 1991 - 2022 là 15,3%/năm. Hiện có 5 hãng hàng không Việt Nam: Vietnam Airlines - bao gồm VASCO, Vietjet Air, Pacific Airlines, Bamboo Airways và Vietravel Airlines khai thác vận chuyển hàng hoá kết hợp trên chuyến bay chuyên chở hành khách và chưa có hãng hàng không chuyên vận chuyển hàng hóa bằng tàu bay chuyên dụng. Trong khi đó, tại thời điểm hiện tại, thị trường hàng hoá quốc tế của hàng không Việt Nam đang có 29 hãng hàng không nước ngoài khai thác tàu bay chuyên chở hàng hóa từ 16 quốc gia, vùng lãnh thổ đến Việt Nam.

Theo dự thảo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (hiện

đang trình Chính phủ phê duyệt), dự kiến năm 2030 quy hoạch 28 cảng hàng không bao gồm 14 cảng hàng không quốc tế, 14 cảng hàng không nội địa. Định hướng đến năm 2050 quy hoạch 29 cảng hàng không bao gồm 14 cảng hàng không quốc tế và 15 cảng hàng không nội địa. Cũng theo dự thảo Quy hoạch, ưu tiên bố trí các trung tâm logistics làm đầu mối tập kết hàng hóa tại các cảng hàng không có nhu cầu vận tải lớn hơn 250.000 tấn/năm. Các trung tâm logistics đảm bảo các điều kiện về kho vận và kết nối các loại hình giao thông thích hợp để vận tải hàng hóa. Quy hoạch trung tâm logistics tại các cảng hàng không gồm: Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Chu Lai, Vân Đồn, Cần Thơ và một số cảng hàng không khác khi có nhu cầu vận tải hàng hóa đạt tiêu chí nêu trên. Hình thành trung tâm logistics hàng hóa lớn, trung chuyển quốc tế tại Cảng hàng không quốc tế Chu Lai.

Hình 2.7: Bản đồ hệ thống cảng hàng không quốc gia



b) Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng hàng không

Theo dự thảo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (hiện đang trình Chính phủ phê duyệt), dự kiến tổng chi phí đầu tư xây dựng sân bay toàn quốc giai đoạn 2021 - 2030 ước tính khoảng 403.106 tỷ đồng, giai đoạn 2030 - 2050 khoảng 596.352 tỷ đồng. Nguồn vốn thực hiện các dự án sẽ được huy động từ các nguồn như vốn vay ODA, vốn ngân sách nhà nước, vốn vay thương mại, vốn xã hội hóa theo hình thức PPP. Ngoài ra, Chính phủ cần tạo điều kiện để các doanh nghiệp hàng không liên kết đầu tư ngoài ngành, sử dụng nguồn vốn huy động của địa phương nơi có sân bay như là hình thức huy động vốn.

2.2. Trung tâm logistics

2.2.1. Quy hoạch trung tâm logistics tại các địa phương

Cập nhật đến tháng 6/2022, các tỉnh đã đưa ra các quy hoạch, triển khai và xây dựng trung tâm logistics tích hợp trong quy hoạch Tỉnh. Tiêu biểu phải kể đến Trung tâm logistics ICD Vĩnh Phúc có quy mô hơn 83 ha tại thị trấn Hương Canh và xã Sơn Lôi (huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc); Trung tâm logistics tại Khu kinh tế Vũng Áng có quy mô diện tích lập quy hoạch 133,32 ha nằm trên địa bàn xã Kỳ Lợi (thị xã Kỳ Anh, Hà Tĩnh),... Cụ thể:

- **Hà Nội:** UBND thành phố Hà Nội ban hành Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Hà Nội đến năm 2025¹¹. Trong đó, phần đầu trong giai đoạn 2021 - 2025 hoàn thành các thủ tục đầu tư, khởi công xây dựng, đưa vào khai thác vận hành: 02 trung tâm logistics (tại các huyện Phú Xuyên, Sóc Sơn), 02 cảng cạn ICD (tại xã Cổ Bi, huyện Gia Lâm và xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức), 01 cảng container quốc tế (tại xã Cổ Bi, xã Đặng Xá, huyện Gia Lâm), 01 Trung tâm buu chính, chuyển phát (tại xã Kim Hoa, huyện Mê Linh) và một số dự án trung tâm tiếp vận trên địa bàn Thành phố.

- **Đà Nẵng:** Quy hoạch 05 trung tâm logistics chính gồm Trung tâm logistics cảng Liên Chiểu quy mô đến năm 2030 là 35 ha, đến năm 2045 đạt 69 ha (trung tâm logistics cảng biển); Trung tâm logistics Hòa Nhon (trung tâm logistics đường bộ) quy mô đến năm 2030 là 27 ha, đến năm 2045 đạt 54 ha; Trung tâm logistics đường sắt quy mô đến năm 2030 là 5 ha, đến năm 2045 đạt 10 ha; Trung tâm logistics Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng quy mô đến năm 2030 là 4 ha, đến năm 2045 đạt 8 ha và Trung tâm logistics khu công nghệ cao, quy mô đến năm 2030 là 3 ha, đến năm 2045 dự kiến đạt 20 ha.

- **Long An:** đã quy hoạch 6 trung tâm logistics tại các khu vực khác nhau trên địa bàn. Theo đó, tại huyện Bến Lức sẽ có 3 trung tâm logistics đặt tại các xã: Thanh Phú, Thạnh Lợi và Lương Hòa với tổng diện tích khoảng 110 ha; trung tâm logistics tại Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp có diện tích 10 ha; trung tâm logistics tại cửa khẩu Mỹ Quý Tây có diện tích 10 ha và trung tâm logistics tại Cảng Long An. Đến nay, đã có 2 trung tâm đi vào hoạt động tại xã Thanh Phú (huyện Bến Lức) và tại Cảng quốc tế Long An (huyện Cần Giuộc).

- **Hậu Giang:** Dự án Trung tâm Logistics Nông sản xuất khẩu Hậu Giang (tiêu biểu là trung tâm logistics Hạnh Nguyên) được chủ trương thực hiện theo mô hình trung tâm logistics “Tất cả trong

¹¹ Kế hoạch số 299/KH-UBND ngày 24/12/2021.

một” phục vụ xuất khẩu nông sản, tạo cầu nối cho nông sản Việt Nam vươn ra thế giới. Dự án được quy hoạch trên diện tích 10,64 ha với kinh phí dự tính 275 tỷ đồng. Trung tâm này có khả năng thực hiện khép kín tất cả các quy trình phục vụ xuất khẩu nông sản, đảm bảo lưu trữ nông sản sau thu hoạch lên tới 90 ngày.

- **Bà Rịa - Vũng Tàu:** Trong thông báo 61/TB-VPCP ngày 25/3/2021, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo sớm thúc đẩy, hình thành Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ và hệ thống cảng cạn/kho bãi/ICD phục vụ cho khu cảng Cái Mép - Thị Vải.

- **TP. Hồ Chí Minh:** Theo Đề án phát triển logistics TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030 của Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh, căn cứ vào nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa trong khu vực và xuất nhập khẩu, đồng thời trên cơ sở rà soát nguồn quỹ đất hiện có của TP. Hồ Chí Minh, thành phố cần có 07 trung tâm logistics đạt chuẩn với năng lực thông qua hàng hoá (TEU) của các trung tâm logistics như sau: Trung tâm logistics Long Bình (2.500.000- 3.000.000), Trung tâm logistics Cát Lái (3.100.000 - 3.500.000), Trung tâm logistics Linh Trung (480.000 - 520.000), Trung tâm logistics khu công nghệ cao (300.000), Trung tâm logistics Tân Kiên (450.000 - 500.000), Trung tâm logistics Củ Chi (282.150 - 319.770), Trung tâm logistics Hiệp Bình Phước (1.430.000 - 1.600.000).

- **Đồng Nai:** Triển khai hệ thống trung tâm logistics tại KCN dịch vụ hậu cần cảng Phước An, kết nối sân bay Long Thành và cảng nước sâu Phước An.

- **Tây Ninh:** Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 trung tâm logistics và cảng tổng hợp tại xã Hưng Thuận, thị xã Trảng Bàng, tỉnh Tây Ninh. Trung tâm logistics quy hoạch có diện tích 259,22 ha.

Đến nay, một số địa phương vẫn đang tiếp tục triển khai đưa quy hoạch trung tâm logistics và cảng cạn vào tích hợp trong Quy hoạch tỉnh và tiếp tục được cập nhật.

2.2.2. Trung tâm logistics đã đi vào hoạt động trong năm 2022

Giai đoạn cuối năm 2021 đến giữa năm 2022, một số trung tâm logistics hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và được tiêu chuẩn hóa đã đi vào hoạt động như Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng, Trung tâm logistics KM Cargo Services Hải Phòng, Trung tâm logistics Vĩnh Tân Bình Thuận,...

- *Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng* do Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải miền Trung (Vinatrans Đà Nẵng) là chủ đầu tư. Dự án có tổng diện tích hơn 1 ha bao gồm hệ thống kho đông lạnh và kho mát lưu trữ hàng hóa thực phẩm lớn và hiện đại nhất khu vực miền Trung ở thời điểm hiện tại, được xây dựng đạt chuẩn ISO, HACCP và các tiêu chuẩn khác theo quy định. Hệ thống kho có chức năng phân phối, lưu trữ hàng thủy sản, hàng hóa thực phẩm tiêu dùng nhanh (FMCG), hàng thực phẩm tươi sống, trái cây nhập khẩu,... Đối tượng phục vụ của Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng là các công ty xuất nhập khẩu thủy sản, sản xuất xuất khẩu, kinh doanh thương mại trong lĩnh vực thực phẩm đông lạnh và các chuỗi siêu thị tại Đà Nẵng, khu vực miền Trung và Tây Nguyên.

- *Trung tâm KM Cargo Services Hải Phòng (KMCS), tháng 3/2022:* Trung tâm có lợi thế về mặt vị trí, nằm trong KCN Đình Vũ, nơi tập trung các nhà máy sản xuất và là nơi tập trung các cảng biển lớn nhất

của TP. Hải Phòng như Cảng Tân Vũ, Cảng Đình Vũ,... Không chỉ thuận lợi về kết nối giao thông đường biển, KMCS cũng tận dụng được kết nối giao thông đường bộ và đường hàng không do gần kề đường ô tô Tân Vũ Lạch Huyện, đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, cách sân bay quốc tế Cát Bi khoảng 3 km.

- *Trung tâm logistics Vĩnh Tân Bình Thuận, tháng 2/2022*: Mục tiêu cung cấp dịch vụ logistics, đặc biệt là hàng container cho các doanh nghiệp nhập khẩu tại khu vực các tỉnh Bình Thuận, Ninh Thuận và Lâm Đồng. VTLC được thành lập dựa trên sự hợp tác chiến lược giữa Công ty Vantage Logistics và Tập đoàn Thái Bình Dương. Công ty Vantage Logistics là đơn vị có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics, chuyên cung cấp những giải pháp logistics tích hợp vận tải đa phương thức, vận chuyển hàng hóa, dịch vụ thông quan, kho bãi, phân phối,...

2.2.3. Trung tâm logistics đang trong quá trình triển khai xây dựng

- *Trung tâm logistics ICD Vĩnh Phúc* do Liên danh Tập đoàn T&T Group (Việt Nam) - Tập đoàn YCH - YCH Holdings (Singapore) làm chủ đầu tư có tổng vốn đầu tư gần 3.800 tỷ đồng, quy mô hơn 83 ha, công suất thiết kế hàng hóa thông quan khoảng 530.000 TEU/năm đã được khởi công xây dựng cuối tháng 12/2021. Trong giai đoạn 1, Dự án sẽ xây dựng trung tâm phân phối có diện tích 87.633 m², khu ngoại quan và ICD có diện tích 46.434m², khu kho hàng Logistics có diện tích 86.473m². Trong giai đoạn 2, dự án sẽ xây dựng khu ngoại quan và ICD có diện tích 101.250m², khu kho hàng logistics có diện tích 145.843m². Tiến độ hoàn thành dự kiến quý IV/2024.

- *Dự án Trung tâm logistics ECPVN Bình Dương 2* của Công ty Emergent Việt Nam Logistics Development Pte, Singapore, vốn đầu tư 34,4 triệu USD tại KCN Tân Đông Hiệp B, TP. Dĩ An. Dự án Trung tâm logistics ECPVN Bình Dương 2 được xây dựng với tổng diện tích xây dựng là 38.000m², phân thành 2 khu gồm 2 khu nhà kho chính với các khu phụ trợ khác. Dự án khởi công từ tháng 12/2021. Sau khi hoàn thành, dự án sẽ thúc đẩy sự phát triển kinh tế của tỉnh Bình Dương. Ngoài ra, dự án này cũng tiếp tục ghi dấu sự thành công của các nhà đầu tư trong nước và quốc tế tại Việt Nam trong lĩnh vực logistics.

- *Dự án Trung tâm tiếp vận ITL logistics Đà Nẵng* được khởi công xây dựng vào tháng 3/2022, xây dựng trên khu đất có diện tích 31.244m² với tổng vốn đầu tư 200 tỷ đồng, gồm có các hạng mục công trình chính như: hệ thống nhà xưởng tiêu chuẩn để cho thuê, hệ thống kho và hạ tầng dùng chung, khu vực đóng gói là lưu trữ hàng hóa,... với các tiêu chuẩn hạng A về chất lượng dịch vụ với kệ chứa hàng 7 tầng, hệ thống quản lý kho WMS có khả năng tích hợp theo yêu cầu của khách hàng và cổng xuất hàng với sàn nâng tự động,... Đặc biệt, đây sẽ là trung tâm phân phối xanh tại Việt Nam sử dụng nguồn năng lượng mặt trời cho các hoạt động sản xuất công nghiệp. Sau khi hoàn thành xây dựng và đưa vào hoạt động,

- *Dự án Trung tâm logistics Bắc Trung Bộ tại khu kinh tế Nghi Sơn*, thuộc tổ hợp chung với dự án hạ tầng KCN số 6 - Khu Kinh tế Nghi Sơn. Tổ hợp dự án được triển khai trên diện tích 395 ha (370 ha đất KCN số 6 và 25 ha đất thuộc quy hoạch cảng biển). UBND tỉnh Thanh Hóa đã ký biên bản ghi nhớ với công ty cổ phần đầu tư và quản lý tài sản Á Châu (ASHICO) về đầu tư trung tâm logistics, ngoài

đáp ứng toàn bộ nhu cầu trên địa bàn tỉnh, còn vươn ra khu vực các tỉnh khác như Ninh Bình, Hà Nam, Nghệ An và Bắc Hà Tĩnh. Hình thành trung tâm dịch vụ logistics đạt tiêu chí hạng II - cấp vùng, vị trí gần với Cảng biển Nghi Sơn.

Việc triển khai xây dựng các trung tâm logistics trong những năm tới sẽ từng bước thực hiện Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với mục tiêu phát triển: Các trung tâm logistics hạng I, hạng II và chuyên dùng trên toàn quốc. Bên cạnh các trung tâm logistics với quy mô lớn, tích hợp nhiều chức năng, nhiều kho siêu nhỏ chuyên phục vụ thương mại điện tử có thể sẽ là xu hướng trong năm 2023, hình thành nhiều điểm trong mạng lưới logistics, đưa hàng hóa tới gần khách hàng hơn, rút ngắn thời gian giao hàng, thuận lợi hóa quá trình giao hàng chặng cuối tại các đô thị.

2.3. Cảng cạn

2.3.1. Hiện trạng phát triển cảng cạn, cảng thông quan nội địa

Hệ thống cảng cạn Việt Nam hiện nay, bao gồm các cảng cạn đã được công bố theo quy chế hoạt động cảng cạn ban hành theo Quyết định số 47/2014/QĐ-TTg ngày 27/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ và các điểm thông quan nội địa thành lập trước khi có quy chế, hoạt động theo các chức năng như cảng cạn. Theo thống kê trên toàn quốc hiện có 10 cảng cạn đã công bố, 4 cảng cạn đang được triển khai xây dựng và 15 địa điểm thông quan nội địa (Chi tiết tại Phụ lục 02), tập trung tại miền Bắc và miền Nam, miền Trung chưa có. Tổng lượng hàng thông qua các cảng cạn hiện có khoảng 35.000 - 40.000 TEU/tháng. Riêng Tân Cảng Nhơn Trạch 12.000 - 15.000 TEU/tháng.

Sau 4 năm thực hiện quy hoạch chi tiết cảng cạn giai đoạn 2020, tầm nhìn đến 2030 (Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT), kết quả thực hiện như sau:

Tổng số 69 cảng cạn đã được quy hoạch chi tiết, trong đó : 63 cảng cạn được quy hoạch theo Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/8/2018; 06 cảng cạn được chấp thuận bổ sung vào quy hoạch từ 2018 đến nay: Tuyên Quang, Tân Cảng Hà Nam (Hà Nam, đã công bố), Long Biên (Hà Nội, đã công bố), Văn Lâm (Hưng Yên), Cam Ranh (Khánh Hòa), Trảng Bàng (Tây Ninh).

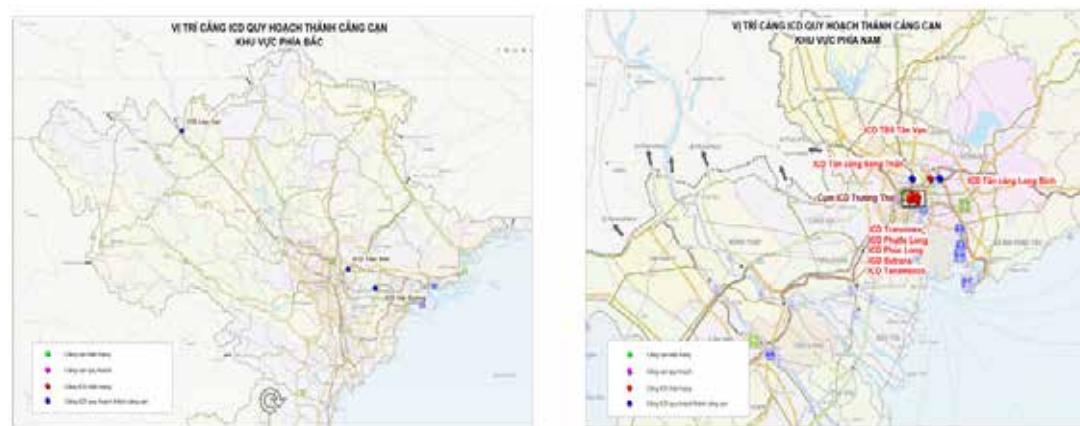
Trong đó: 10 cảng cạn được công bố đều là những cảng cạn hình thành mới và đi vào hoạt động từ 2015 trở lại đây; Vị trí: 9/10 cảng nằm ở miền Bắc, 01 cảng ở Miền Nam, miền Trung chưa có cảng cạn; Về kết nối: 5/10 cảng cạn có kết nối vận tải thủy nội địa đến cảng biển: Quế Võ, Hải Linh, Phúc Lộc, Móng Cái, Nhơn Trạch. Các cảng còn lại chỉ kết nối bằng đường bộ; Có 3/10 cảng cạn nằm sát cảng biển, đều nằm trong KCN Đình Vũ.

Hình 2.8: Hiện trạng phát triển cảng cạn quốc gia



Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022)

Hình 2.9: Các điểm thông quan nội địa đã quy hoạch cảng cạn



Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022)

Tổng diện tích các cảng cạn/ICD trên cả nước là 744,83 ha (năm 2018 là 229 ha), với tổng công suất thiết kế khoảng 4 triệu TEU/năm. Quy mô diện tích của các cảng cạn dao động lớn, cảng cạn có diện tích nhỏ nhất là cảng cạn Hải Linh (4,7 ha) cảng lớn nhất là ICD TBS Tân Vạn 115 ha, thông thường diện tích các cảng cạn, ICD khoảng từ 15 - 30 ha.

Có 6 ICD đã được quy hoạch thành cảng cạn nhưng chưa thực hiện công bố: miền Bắc: ICD Lào Cai, ICD Tiên Sơn, ICD Hải Dương; miền Nam: ICD Tân Cảng Long Bình (Đồng Nai), Tân Cảng Sóng Thần (Bình Dương); TBS Tân Vạn. Cụm ICD Trường Thọ di dời về cảng cạn Long Bình (Quận 9, TP. Hồ Chí Minh).

2.3.2. Cảng cạn đã được đầu tư và công bố khai thác

Khu vực phía Bắc gồm 09 cảng cạn là: Cảng cạn Hải Linh, Cảng cạn Móng Cái, Cảng cạn Tân Cảng Đình Vũ, Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình, Cảng cạn Hoàng Thành, Cảng cạn Tân cảng Hà Nam, Cảng cạn Tân cảng Quế Võ, Cảng cạn Phúc Lộc, Cảng cạn Long Biên; Khu vực miền Trung chưa có cảng cạn được

công bố đưa vào khai thác; Khu vực miền Nam công bố và đưa vào khai thác 01 cảng cạn là cảng cạn Tân cảng Nhơn Trạch.

Bảng 2.4: Tổng hợp hiện trạng cảng cạn đã công bố

TT	Tên cảng cạn	Vị trí	Quy mô hiện trạng			Phương thức vận tải	Sản lượng khai thác
			Năng lực thông qua (TEU/năm)	Tổng diện tích (ha)	Kho - bãi (m ²)		
1	Phúc Lộc	KCN Khánh Phú, xã Ninh Phúc, TP Ninh Bình	100.000	10	50.000	Bộ, Sông	100 - 200 TEU/tháng
2	Móng Cái	P. Hải Yên, TP.Móng Cái, T.Quảng Ninh	200.000	15	110.000	Bộ, Sông	5.000 - 8.000 TEU/tháng
3	Tân cảng Hà Nam	KCN hỗ trợ Đồng Văn III, H.Duy Tiên, T. Hà Nam	50.000	9,4	11.000	Bộ	300 - 350 TEU/tháng
4	Tân cảng Quế Võ	xã Đức Long, Châu Phong, Quế Võ, Bắc Ninh	105.000	10	30.000	Bộ, Sông	3.000 - 4.500 TEU/tháng
5	Hải Linh	Khu 6, xã Sông Lô, TP Việt Trì, T.Phú Thọ	65.000	5,0	20.000	Bộ, Sông	200 -300 TEU/tháng
6	Tân Cảng Hải Phòng	KCN Đình Vũ, TP.Hải Phòng.	120.000	15	79.000	Bộ	1.000 - 2.000 TEU/tháng
7	Đình Vũ - Quảng Bình	KCN Đình Vũ, TP.Hải Phòng	150.000	24,5	55.000	Bộ	500 - 600 TEU/tháng
8	Hoàng Thành	Lô CN6.1, KCN Đình Vũ, TP. Hải Phòng	150.000	12,7	80.000	Bộ	
9	Long Biên	KCN Sài Đồng B, Hà Nội	135.000	12,0	50.000	Bộ	1.000 - 1.500 TEU/tháng
10	Tân cảng Nhơn Trạch	Phú Thạnh, Nhơn Trạch, Đồng Nai	200.000	11,1		Bộ, thủy nội địa	

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022)

Ngoài các cảng cạn đã được công bố đưa vào khai thác nêu trên, hiện nay còn có các ICD đã được hình thành và đang hoạt động, một số ICD thuộc quy hoạch phát triển cảng cạn nhưng chưa được các chủ đầu tư thực hiện các thủ tục chuyển đổi điểm thông quan thành cảng cạn theo quy định (Bảng 2.5).

Bảng 2.5: Tổng hợp các ICD đang khai thác

TT	Tên ICD	Địa chỉ	Quy mô			Số QĐ thành lập/ Giấy phép
			Công suất thiết kế (TEU/năm)	Tổng DT (ha)	Kho bãi (m²)	
I	Khu vực phía Bắc					
1	ICD Tiên Sơn*	KCN Tiên Sơn, Tiên Du, Bắc Ninh	24.000	12,00	50.800	Số 575/QĐ- BTC, ngày 18/3/2010 của Bộ Tài chính,
2	ICD Thụy Vân	KCN Thụy Vân, TP Việt Trì, Phú Thọ	18.000		2.000	Số 1402/QĐ- BTC ngày 10/4/2007 của Bộ Tài Chính
3	ICD Lào Cai*	KCN Đông Phố Mới, tp Lào Cai, Lào Cai	65.000	13,50	7.200	Số 383/QĐ- BTC, ngày 12/2/2010 của Bộ Tài chính
4	ICD Mỹ Đình	Mỹ Đình 2, Từ Liêm, Hà Nội	20.000	5,20	22.000	Số 1535/QĐ- BTC, ngày 14/7/2008 của Bộ Tài chính
5	ICD Hải Dương*	Quốc lộ 5, TP Hải Dương	91.200	17,50	45.600	số 1839/QĐ- BTC, ngày 03/05/2006 của Bộ Tài chính
II	Khu vực phía Nam					
1	ICD Phước Long	Km 7, Xa lộ Hà Nội, Phân khu Phước Long, Quận 9, TP.HCM	500.000	35,50	330.000	
2	ICD Transimex	7/1 Ấp Bình Thọ, phường Trường Thọ, quận Thủ Đức, TP.HCM	500.000	9,00	62.000	
3	ICD Sotrans	Km9, xa lộ Hà Nội, quận Thủ Đức, TP.HCM	200.000	10,00	75.000	Số 3287/QĐ- BTC, ngày 15/12/2009 của Bộ Tài Chính
4	ICD Tây Nam (Tanamexco)	P, Trường Thọ, Q, Thủ Đức, TP.HCM	800.000	13,20		
5	ICD Phúc Long	Số 32/196, P Trường Thọ, Q, Thủ Đức, TP.HCM	300.000	10,00		
6	ICD Tân cảng - Long Bình*	Đường Bùi Văn Hòa, KP7, TP Biên Hòa, Đồng Nai	1.255.000	105,00	40.000	Số 1794/QĐ- BTC, ngày 27/7/2009 của Bộ Tài Chính
7	ICD Sóng Thần*	Ấp Bình Đáng, xã Bình Hòa, TX Thuận An, Bình Dương,	800.000	50,00	260.000	Số 5967/QĐ- HQ, ngày 21/12/2000 của Tư lệnh Hải Quân

TT	Tên ICD	Địa chỉ	Quy mô			Số QĐ thành lập/ Giấy phép
			Công suất thiết kế (TEU/năm)	Tổng DT (ha)	Kho bãi (m ²)	
8	ICD Biên Hòa	Km1, QL51, Long Bình Tân, TP Biên Hòa, Đồng Nai	50.000	5,60	100.000	ĐKKD số: 3601047417 do sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đồng Nai cấp ngày 07/10/2009
9	ICD TBS - Tân Vạn*	Xã Bình Thắng, H, Dĩ An, Bình Dương	600.000	115	220.000	Hoạt động từ tháng 11/2010

Ghi chú: Những ICD có dấu "*" đã được quy hoạch thành cảng cạn

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Bộ GTVT (6/2022)

- Nhóm cảng cạn, ICD (được quy hoạch cảng cạn nhưng chưa, chuyển đổi, công bố) đã hình thành và đi vào hoạt động bao gồm 16 cảng cạn, ICD (chiếm 23,9% số cảng cạn được quy hoạch), trong đó, 10 cảng cạn đã được công bố chính thức và 6 ICD đã được quy hoạch thành cảng cạn.

- Nhóm cảng cạn đang trong quá trình triển khai đầu tư xây dựng hoặc chuẩn bị triển khai đầu tư xây dựng bao gồm 25 cảng (chiếm 37,3% số cảng cạn được quy hoạch), chủ yếu là các cảng cạn đã được quy hoạch trên địa bàn các địa phương như TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Tây Ninh, Hà Nội,...

- Nhóm các cảng cạn chưa triển khai đầu tư gồm 26 cảng (chiếm 38,8% số cảng cạn được quy hoạch). Đối với các cảng cạn khu vực miền Trung, việc chậm triển khai đầu tư theo quy hoạch chủ yếu là do nhu cầu còn thấp, chưa hấp dẫn nhà đầu tư. Các cảng cạn quy hoạch gắn với đường sắt phụ thuộc hoàn toàn vào tiến độ các dự án đường sắt mới theo quy hoạch chuyên ngành.

2.3.3. Sản lượng hàng hóa và hiệu quả hoạt động khai thác cảng cạn

Tổng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container thông qua các cảng cạn và ICD đang hoạt động hiện nay khoảng 4,2 triệu TEU/năm (cảng cạn, ICD ở miền Bắc thông qua khoảng 0,45 triệu TEU/năm, miền Nam khoảng 3,65 triệu TEU/năm), trong đó 90% hàng hóa thông qua các ICD, bao gồm 6 ICD đã quy hoạch thành cảng cạn và cả cụm cảng ICD Trường Thọ, TP. Hồ Chí Minh.

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

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

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

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

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

2.3.4. Mục tiêu đến năm 2030

Hiện dự thảo Quy hoạch cảng cạn đặt ra một số mục tiêu cụ thể như sau:

- Đến năm 2025: Phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua khoảng 20% - 30% nhu cầu hàng hóa vận tải container xuất nhập khẩu với tổng công suất khoảng 6 - 8,7 triệu TEU/năm. Trong đó, miền Bắc gồm các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 2,2 - 3,0 triệu TEU/năm; miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 0,24 - 0,37 triệu TEU/năm; miền Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 3,5 - 5,3 triệu TEU/năm.

- Đến năm 2030: Phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua khoảng 25% - 35% nhu cầu hàng hóa vận tải container xuất nhập khẩu theo các hành lang vận tải. Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn với tổng công suất khoảng 11,6 - 15,7 triệu TEU/năm. Trong đó, miền Bắc gồm các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 4,2 - 5,5 triệu TEU/năm; miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 0,66 - 0,95 triệu TEU/năm; miền Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 6,8 - 9,3 triệu TEU/năm.

CHƯƠNG III: **DỊCH VỤ LOGISTICS**



3.1. Dịch vụ vận tải

3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam 9 tháng đầu năm 2022 đạt 1.492,7 triệu tấn, tăng 24,4% so với cùng kỳ năm 2021, luân chuyển hàng hóa đạt 318,12 tỷ tấn, tăng 31% so với cùng kỳ năm 2021.

Hình 3.1: Khối lượng vận chuyển hàng hóa giai đoạn 2020 - 2022

Đvt: triệu tấn



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

Tính chung 9 tháng năm 2022, vận tải trong nước đạt 1.460,31 triệu tấn, tăng 24,3% so với cùng kỳ năm 2021, luân chuyển hàng hóa trong nước đạt 193 tỷ tấn.km, tăng 48% so với cùng kỳ năm 2021.

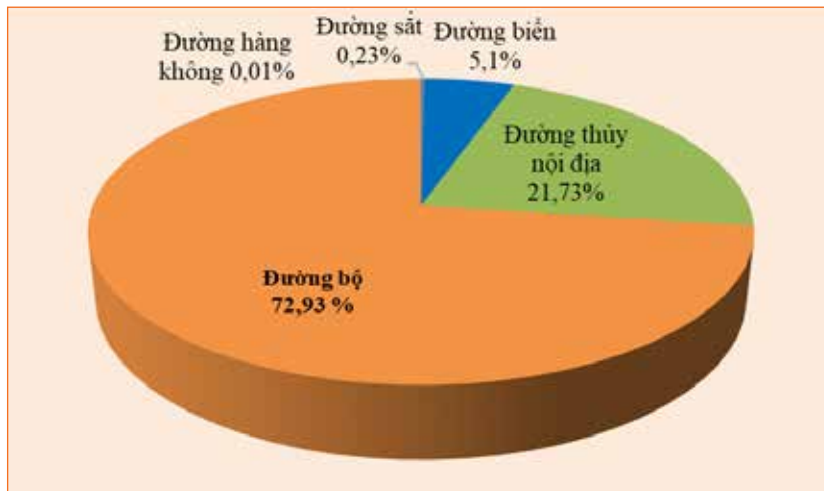
Vận tải hàng hóa ngoài nước 9 tháng năm 2022 đạt 32,38 triệu tấn, tăng 29,1% so với cùng kỳ năm 2021; Luân chuyển hàng hóa ngoài nước ước đạt 125,12 tỷ tấn.km, tăng 11,2% so với cùng kỳ năm 2021.

Như vậy, xét theo cơ cấu trong nước và ngoài nước thì hiện nay vận chuyển hàng hóa trong nước vẫn chiếm tỷ trọng chính (98%) trong khi vận tải ngoài nước chỉ chiếm một phần rất nhỏ (2%).

Tính chung 9 tháng năm 2022, vận chuyển hàng hóa bằng các phương thức đều tăng so với cùng kỳ năm 2021. Cụ thể, vận chuyển bằng đường biển tăng nhiều nhất với 27,5%, tiếp đến là đường thủy nội địa tăng 26,3%, bằng đường bộ tăng 23,8%, bằng đường hàng không tăng 8,9% và bằng đường sắt tăng 6,6%.

Đường bộ vẫn là phương thức vận tải phổ biến nhất, chiếm 72,93% tổng lượng hàng hóa được vận chuyển trong tháng 9/2022, đứng thứ hai là đường thủy nội địa với 21,73%. Bị bỏ cách rất xa về tỷ trọng là đường biển với 5,13% trong khi tỷ trọng của vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt và đường hàng không vẫn rất thấp ở mức 0,23% và 0,01%.

Hình 3.2: Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam 9 tháng năm 2022 (% theo lượng hàng hóa)



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

Nhằm góp phần hỗ trợ cho hoạt động kinh doanh vận tải trước những khó khăn do COVID-19 cũng như biến động của giá nhiên liệu trong thời gian qua, Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 59/2022/TT-BTC ngày 29/9/2022, quy định giảm từ 20-50% một số loại phí hoạt động kinh doanh vận tải. Cụ thể, giảm 20% phí trọng tải tàu, thuyền hoạt động hàng hải nội địa; Phí bảo đảm hàng hải hoạt động hàng hải nội địa; Lệ phí ra, vào cảng biển hoạt động hàng hải nội địa. Thông tư cũng giảm 20% mức thu đối với 7/10 nội dung thu phí trong 2 khoản phí thẩm định cấp chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận trong hoạt động hàng không dân dụng; Cấp giấy phép ra vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay; Phí đăng ký giao dịch bảo đảm đối với tàu bay. Bên cạnh đó, giảm 50% phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt. Ngoài ra, Thông tư cũng giảm 50% phí trình báo đường thủy nội địa và lệ phí ra, vào cảng bến thủy nội địa. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 1/10 đến hết ngày 31/12/2022. Điều này sẽ góp phần làm giảm giá cước của lĩnh vực vận tải trong những tháng cuối năm (VITIC, 2022b).

Theo Quyết định số 876/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 22/7/2022 về chương trình hành động chuyển đổi năng lượng xanh và giảm phát thải các-bon và mê-tan trong giao thông vận tải đến năm 2050, ngành giao thông vận tải sẽ tập trung vào việc chuyển đổi sang năng lượng xanh để không phát thải vào năm 2050, trong đó chuyển đổi năng lượng được coi là cơ hội để ngành giao thông vận tải phát triển bền vững, bắt kịp xu thế phát triển tiên tiến và phát triển toàn cầu. Theo đó, các phương tiện chạy bằng nhiên liệu diesel sẽ dần được thay thế chạy bằng điện hoặc năng lượng xanh vào năm 2050 (VITIC, 2022b).

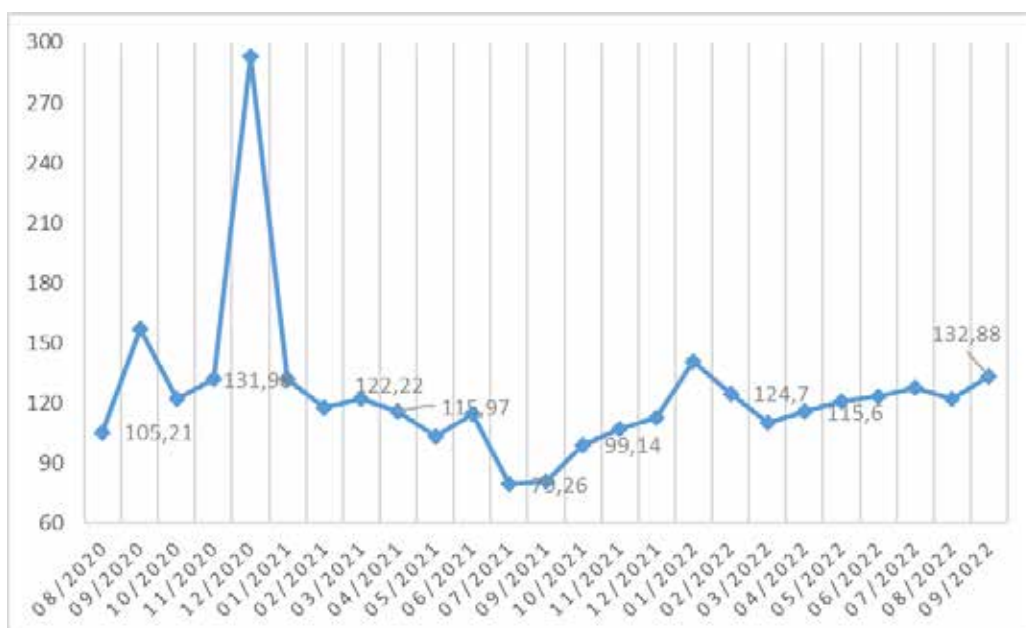
3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ

Tính chung 9 tháng năm 2022, vận tải hàng hóa bằng đường bộ đạt 1,11 tỷ tấn, tăng 23,8% so với cùng kỳ năm 2021; luân chuyển hàng hóa đường bộ đạt 73,1 tỷ tấn.km, tăng 17,9% so với cùng kỳ năm 2021.

Theo Bộ Giao thông vận tải, giá cước của các lĩnh vực vận tải cuối quý III/2022 bắt đầu được điều chỉnh giảm do Chính phủ và các Bộ, ngành thực hiện các giải pháp để điều hành giảm giá nhiên liệu nhằm bình ổn giá trên thị trường. Phần lớn các doanh nghiệp đã xây dựng phương án điều chỉnh giá cước theo hướng giảm khi giá xăng dầu giảm và giữ ổn định trong thời gian dài.

Hình 3.3: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam giai đoạn 2020 - 2022

Dvt: triệu tấn



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

Tháng 9/2022, Bộ Giao thông vận tải đã khánh thành tuyến đường cao tốc Vân Đồn - Móng Cái, đoạn cuối cùng trong tuyến đường cao tốc dài nhất Việt Nam gần 600 km từ Lào Cai tới Quảng Ninh, kết nối Lào Cai - Yên Bái - Hà Nội - Hải Phòng - Hạ Long - Vân Đồn - Móng Cái. Đồng thời, với tuyến đường này và tuyến Lào Cai - Hà Nội - Lạng Sơn, 3 cửa khẩu quốc tế quan trọng nhất khu vực miền Bắc (Lào Cai, Hữu Nghị và Móng Cái) cũng được kết nối. Tuyến đường cao tốc kết nối vùng dài nhất Việt Nam đưa Quảng Ninh ngày càng trở thành điểm trung chuyển chiến lược trong khu vực Đông Á - Đông Nam Á, ASEAN - Trung Quốc. Khu vực hợp tác "hai hành lang một vành đai kinh tế" Việt - Trung, hợp tác liên vùng vịnh Bắc Bộ mở rộng, tạo động lực mạnh mẽ thúc đẩy liên kết vùng của Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, Vùng đồng bằng sông Hồng, từ đó, gia tăng lưu lượng vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế (Bộ Giao thông vận tải, 2022).

3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt

Tính chung 9 tháng năm 2022, vận tải bằng đường sắt đạt 4,37 triệu tấn, tăng 6,6% so với cùng kỳ năm 2021. Luân chuyển hàng hóa đường sắt 8 tháng đầu năm 2022 đạt 3,41 tỷ tấn.km, tăng 24,2% so với cùng kỳ năm 2021. Giá cước vận tải hàng hóa đường sắt trong quý III/2022 cũng giảm 5% tùy chặng (Bộ Giao thông vận tải, 2022).

Nhằm nâng cao năng lực, sản lượng vận tải đường sắt liên vận quốc tế phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa quốc gia, việc lựa chọn và đầu tư xây dựng các khu ga hàng hóa, bãi hàng có vị trí chiến lược để phục vụ cho hoạt động vận chuyển liên vận quốc tế phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa là hết sức cần thiết trong thời gian tới. Theo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, toàn bộ các khu ga đề xuất đầu tư là các ga hàng hóa và cần thiết phải xây dựng bãi hàng đủ tiêu chuẩn vận hành container cũng như các nhà kho đủ tiêu chuẩn lưu giữ hàng hóa xuất nhập khẩu (Đường sắt Việt Nam, 2022).

Tuy nhiên, hiện nay toàn bộ các tài sản trên đều là tài sản công do Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu dẫn đến việc đầu tư nâng cấp, cải tạo chỉ thực hiện được bằng nguồn ngân sách nhà nước. Trường hợp đầu tư bằng vốn của doanh nghiệp thì chưa có hướng dẫn, quy định pháp luật. Do đó, Tổng công ty Đường sắt không thể triển khai đầu tư và kêu gọi bên ngoài đầu tư vào các hạng mục nhà ga, bãi hàng. Để giải quyết vấn đề này, Tổng công ty Đường sắt đã đề xuất Thủ tướng Chính phủ phương án đầu tư bằng vốn ngân sách nhà nước và phương án đầu tư không sử dụng vốn ngân sách nhà nước.

Hình 3.4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt giai đoạn 2020 - 2022

Dvt: nghìn tấn



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

Mới đây, ngành đường sắt đã áp dụng công nghệ số vào việc quản lý đầu máy, toa xe qua mạng, đảm bảo chất lượng, an toàn phương tiện khi vận dụng chạy tàu. Theo đó, các thông tin về phương tiện, thương vụ vận tải hàng hóa được các bộ phận cập nhật liên tục trên hệ thống mạng mỗi khi xong một tác nghiệp theo quy trình cụ thể. Do đó, các bộ phận có thể quan sát, tra tìm thông tin trên hệ thống. Trên màn hình trực quan thể hiện tất cả các tàu đang hoạt động trên tuyến và biết tàu đang ở khu đoạn nào, giờ xuất phát ở ga gốc, ga đến, các thông tin đoàn tàu: có bao nhiêu toa xe, trọng lượng bao nhiêu, dài bao nhiêu mét, số hiệu đầu máy, tên của tài xế, tên của trưởng tàu, số điện thoại,... Chỉ cần bấm chọn mãc tàu sẽ ra hàng loạt thông số chi tiết từng toa xe trong đoàn tàu như: số hiệu, chủng loại toa xe, chủ sở hữu là công ty nào, chức năng của toa xe là xe bưu vụ, hàng com hay toa khách, toa hàng; toa hàng rỗng hay nặng, chở hàng gì, dỡ ở đâu và các thông tin kèm theo như tốc độ tối đa cho phép của toa xe, trạng thái kĩ thuật (Đường sắt Việt Nam, 2022).

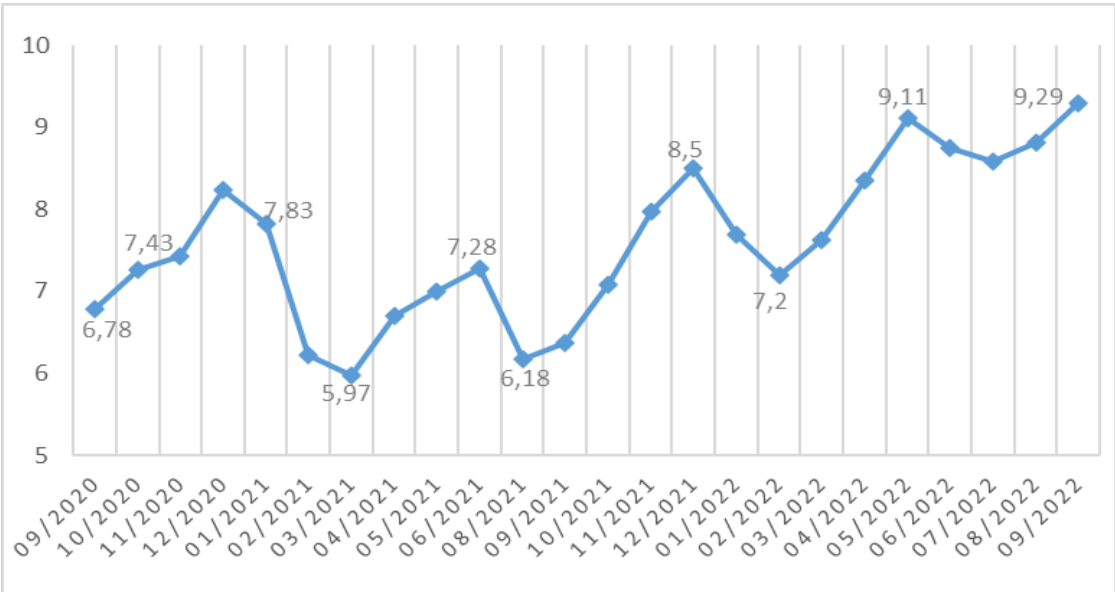
Tuy nhiên, mạng lưới đường sắt Việt Nam chưa có được sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác nhau như cảng hàng không, cảng biển lớn và chưa có kết nối liên vùng ĐBSCL và Tây Nguyên dẫn đến chi phí vận chuyển 2 đầu tăng cao, không thể cạnh tranh với đường biển, đường bộ trong vận tải hàng hóa.

3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển

Tính chung 9 tháng năm 2022, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đạt 77,82 triệu tấn, tăng 27,5% so với cùng kỳ năm 2021. Luân chuyển hàng hóa bằng đường biển trong 9 tháng năm 2022 đạt 171,46 tỷ tấn.km, tăng 37,7% so với cùng kỳ năm 2021.

Hình 3.5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giai đoạn 2020 - 2022

Đvt: triệu tấn



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

Nếu như trong hai năm 2020 - 2021 do ảnh hưởng dịch COVID-19, giá cước vận tải hàng hóa quốc tế leo thang thì từ giữa tháng 7 năm 2022, cước vận tải biển đã “đổi chiều”, tình trạng khó đặt tàu và khan hiếm container rỗng đã giảm, không căng thẳng như trước. Bên cạnh đó, giá xăng dầu cũng hạ nhiệt, kèm theo những chính sách hỗ trợ của nhà nước đối với dịch vụ vận tải, cước vận tải đã giảm. Dù giá cước giảm nhiều trong quý III/2022, nhưng hầu hết các chặng giá đã hình thành mặt bằng giá mới cao hơn giai đoạn trước dịch bệnh khoảng từ 10-15%.

Giai đoạn từ tháng 9/2022, cước vận tải trên cả tuyến nội địa lẫn tuyến quốc tế đã giảm. Tuy nhiên, giá cước nội địa không giảm nhiều do chủ yếu là các tuyến ngắn. Cụ thể, vào khoảng cuối năm 2021, cước vận tải từ Việt Nam đi Mỹ khoảng 15.000 USD - 17.000 USD/container 40 feet, nhưng thời điểm giữa tháng 8/2022, giá cước chỉ còn khoảng 11.000 USD. Đối với các chặng đi Ấn Độ, lúc cao điểm lên tới 4.000 USD/container 40 feet thì nay còn khoảng 3.000 - 3.100 USD/container tùy từng chặng¹². Thời điểm tháng 9/2022, cước vận tải container 40'GP từ TP. Hồ Chí Minh (Việt Nam) đi Baltimore (Mỹ) khoảng 6.480 USD/container trong khi đó cước vận tải container 20'GP từ TP. Hồ Chí Minh (Việt Nam) đi Baltimore (Mỹ) chỉ còn khoảng 4.570 USD/container¹³.

Hãng hàng MSC đã ra mắt dịch vụ vận chuyển kết nối Việt Nam và Thâm Quyển của Trung Quốc với bờ biển phía Đông của Mỹ, trong quý II/2022 (MSC, 2022). Dịch vụ này sẽ có thời gian vận chuyển nhanh nhất so với các dịch vụ tương tự đến cảng Savannah (thuộc bang Georgia), Charleston (thuộc bang Carolina) cũng như New York. Các con tàu đi qua Kênh đào Panama đến Đại Tây Dương, con đường ngắn nhất giữa Việt Nam và vùng biển phía đông của Mỹ. Tuyến đường qua Địa Trung Hải cũng được các công ty thiết lập để cung cấp dịch vụ vận chuyển container kết nối Đông Nam Á với bờ biển phía Tây của Mỹ. Tuyến đường vận tải biển này sẽ bắt đầu ở Singapore và đi qua Laem Chabang của Thái Lan, Vũng Tàu của Việt Nam, Long Beach của Mỹ và các thành phố Thượng Hải, Ninh Ba và Hạ Môn của Trung Quốc, rồi quay trở lại Singapore.

Mặc dù nhiên liệu chiếm tỷ trọng lớn trong chi phí vận hành của các hãng tàu, thị trường vận tải biển không chỉ bị chi phối bởi biến động giá xăng dầu. Thị trường những tháng tới đây dự kiến sẽ bị ảnh hưởng bởi các yếu tố trên thị trường hàng hóa. Ví dụ giá vật tư sản xuất, nhóm hàng thường có khối lượng nặng và chiếm tỷ trọng quan trọng trong các tuyến đường hàng hải như xi măng, sắt, thép,... giảm, giá cước thuê tàu giảm nên vận tải biển sẽ đối mặt với nguy cơ doanh thu giảm trong khi chi phí không giảm tương ứng nếu giá nhiên liệu, nhân công và các chi phí khác tăng. Đó là chưa kể đến các biến động thời tiết ngày càng khó dự báo có thể tạo ra rủi ro lớn và buộc các hãng tàu phải bổ sung kinh phí dự phòng rủi ro.

Đối với thị trường Việt Nam vào thời điểm cuối năm nay, thị trường hàng rời nội địa dự kiến sẽ gặp khó khăn bởi phụ thuộc vào tình hình thời tiết, mưa bão, gió mùa. Nguồn cầu và nguồn cung đều giảm, khiến không chỉ các doanh nghiệp vận tải biển mà cả các nhà máy sản xuất hàng rời đều gặp khó khăn. Các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam cần lưu ý theo dõi sát diễn biến thị trường để có các

¹² <https://thanhtra.com.vn/kinh-te/thi-truong/cuoc-van-tai-dang-ha-nhiet-200859.htm>

¹³ <https://phaata.com/en/freight-rate-fcl>

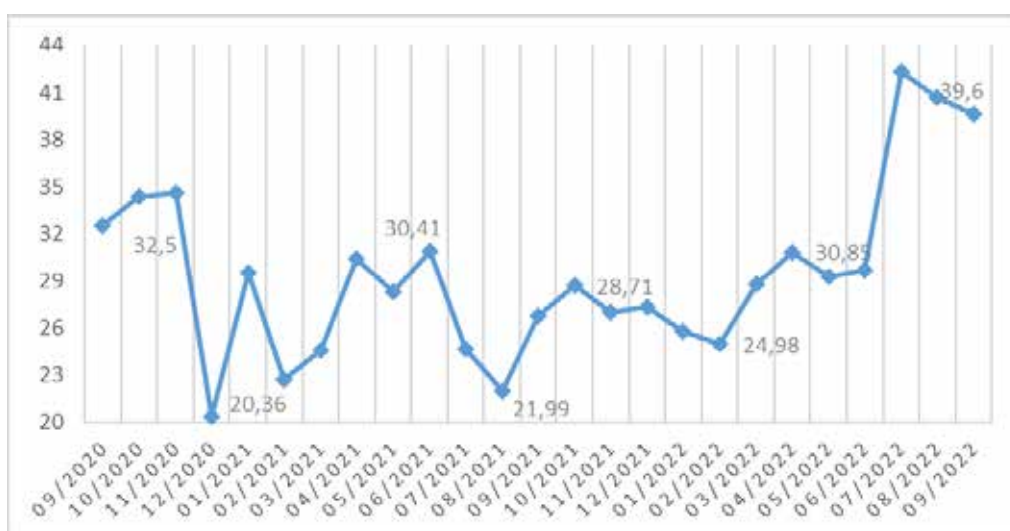
giải pháp ứng phó, điều chỉnh giá cước đảm bảo hiệu quả hoạt động của đội tàu. Đồng thời, tìm kiếm khả năng mở rộng thị trường, không chỉ tập trung vào thị trường truyền thống để có thêm nhiều cơ hội hơn do việc mở rộng thị trường sẽ giúp hàng hóa trở nên đa dạng, các nhu cầu không bị cắt giảm cục bộ.

3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa 9 tháng năm 2022 đạt 298,62 triệu tấn, tăng 26,3% so với cùng kỳ năm 2021. Luân chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa trong 9 tháng năm 2022 đạt 65,65 tỷ tấn.km, tăng 30,9% so với cùng kỳ năm 2021.

Hình 3.6: Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2020 - 2022

Dvt: triệu tấn



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

Sở Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh dự kiến mở tuyến vận tải thủy bằng tàu cao tốc từ TP. Hồ Chí Minh đi các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre và ngược lại. Tuyến vận tải thủy bằng tàu cao tốc đi từ TP. Hồ Chí Minh đến Tiền Giang dài khoảng 110 km; đến tỉnh Bến Tre dài khoảng 120 km. Không chỉ phục vụ vận chuyển hành khách, tuyến mới còn góp phần vận chuyển hàng hóa, từ đó, phát huy tiềm năng đường thủy nội địa, giảm tải cho đường bộ. Hiện bến bãi đã có sẵn nên nhiều doanh nghiệp đăng ký tham gia khai thác tuyến này. Phương tiện đưa vào khai thác là tàu cao tốc có sức chở từ 75 - 151 khách/tàu. Dự kiến có 3 doanh nghiệp khai thác với khoảng 6 tàu. Dự kiến tuyến này có thể đi vào hoạt động từ quý III/2022, thời gian tàu hoạt động từ 6h - 18h hằng ngày.

Thực trạng gần đây cho thấy khối lượng hàng container thông qua các cảng biển Việt Nam tăng nhanh. Tuy nhiên, chủ yếu vẫn được giải tỏa bằng đường bộ, không phát huy được hết các ưu thế của từng phương thức vận tải, trong đó có vận tải đường thủy nội địa. Tuy nhiên, hiện nay tại các cảng biển chưa có bến làm hàng cho phương tiện thủy nội địa dẫn đến thời gian neo đậu chờ cầu để vào

dỡ và xếp hàng kéo dài nhiều giờ. Vì vậy, cần hình thành tuyến vận tải thủy nội địa mẫu kết nối tới cảng cửa ngõ quốc tế sau đó sẽ nhân rộng ra các tuyến vận tải đường thủy nội địa chính trên toàn quốc. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã đề xuất lựa chọn tuyến mẫu là tuyến từ khu vực cảng biển Hải Phòng đến ICD Tân Cảng Quế Võ (Bắc Ninh): Cảng Lạch Huyện - kênh Cái Tráp - sông Cấm - sông Hàn - sông Kinh Thầy - sông Thái Bình - sông Đuống - ICD Quế Võ. Tổng chiều dài tuyến vận tải là 115 km, tuyến luồng cấp I và II do nhu cầu vận tải container trên tuyến từ cảng biển Hải Phòng đến Bắc Ninh và các tỉnh lân cận rất lớn.

Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, việc vận tải hàng hóa do đường bộ hiện đảm nhận vẫn ở mức cao dẫn đến luôn quá tải cho kết cấu hạ tầng đường bộ, gia tăng kinh phí bảo trì, tổn kém nhiên liệu, gây ô nhiễm môi trường và gây tai nạn giao thông. Trong khi việc vận tải hàng hóa do đường thủy nội địa đảm nhận sẽ khắc phục cơ bản được những nhược điểm này. Đặc biệt giảm phát thải khí thải ra môi trường thấp hơn 4 - 5 lần so với đường bộ, giảm bình quân khoảng từ 10% đến 30% chi phí logistics,... Do đó, cần thiết bổ sung lĩnh vực đóng mới, hoàn cải phương tiện đường thủy được hưởng ưu đãi tín dụng nhằm khuyến khích, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư phương tiện.

Ngoài ra, cũng nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp vận tải, Cục Đường thủy đã đề nghị miễn, giảm phí sử dụng hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa vận tải bằng đường thủy nội địa do hàng hóa được vận tải bằng đường thủy nội địa không sử dụng hoặc sử dụng rất hạn chế cơ sở hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển.

3.1.6. Dịch vụ vận tải đường hàng không

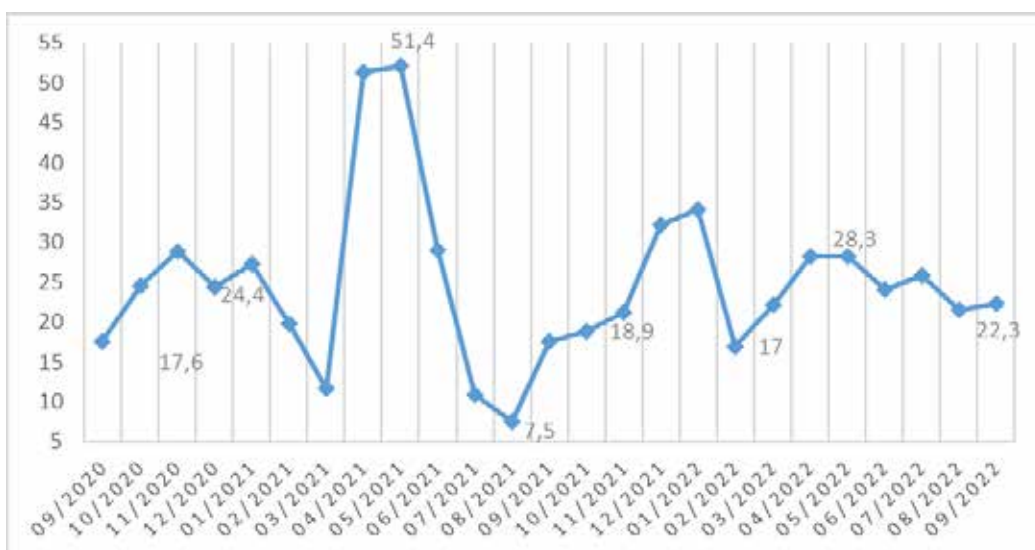
Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không 9 tháng năm 2022 đạt 213,2 nghìn tấn, tăng 8,9% so với cùng kỳ năm 2021. Luân chuyển hàng hóa theo bằng đường hàng không trong 9 tháng năm 2022 đạt 4.503 triệu tấn.km, tăng 27,2% so với cùng kỳ năm 2021.

Tính đến cuối tháng 9/2022, thị trường hàng không quốc tế có hơn 30 hãng hàng không nước ngoài và 4 hãng hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines, Vietjet Air, Bamboo Airways và Pacific Airlines) khai thác 96 đường bay quốc tế kết nối Việt Nam với 21 quốc gia/vùng lãnh thổ là Hoa Kỳ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Bắc (Trung Quốc), Hongkong (Trung Quốc), Singapore, Campuchia, Thái Lan, Malaysia, Lào, Philippines, Úc, Đức, Pháp, Anh, Các Tiểu vương quốc Ả rập thống nhất, Qatar, Thổ Nhĩ Kỳ, Ấn Độ,... Trong đó, các hãng hàng không Việt Nam đã khai thác 68 đường bay quốc tế đến 16 quốc gia/vùng lãnh thổ (Cục Hàng không Việt Nam, 2022).

Các thị trường hiện tại đã và đang được các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài từng bước tiếp tục triển khai tăng tần suất, mở lại/mở mới các đường bay như thị trường Ấn Độ. Cục Hàng không Việt Nam đánh giá, Ấn Độ được coi là một thị trường mới đầy tiềm năng của du lịch Việt Nam. Các hãng Vietjet Air, Vietnam Airlines của Việt Nam và IndiGo, Spice Jet của Ấn Độ đã khai thác trở lại đường bay giữa Việt Nam và Ấn Độ.

Hình 3.7: Vận tải hàng hóa bằng hàng không giai đoạn 2020 - 2022

Đvt: nghìn tấn



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

Hãng hàng không Vietnam Airlines mở thêm đường bay mới giữa Đà Nẵng và Kuala Lumpur (Malaysia) từ ngày 01/9/2022 và nối lại đường bay giữa Đà Nẵng và Bangkok (Thái Lan) từ ngày 15/9/2022. Cùng với đó, hãng cũng tăng thêm một chuyến bay mỗi tuần trên các đường bay giữa Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và Seoul (Hàn Quốc) từ ngày 15/9/2022.

Ngày 18/1/2022, IPP Air Cargo đã gửi hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không tới Cục Hàng không Việt Nam với loại hình kinh doanh chính là vận tải hàng hóa hàng không. Tuy nhiên sau đó vào tháng 10/2022, công ty này đã xin rút toàn bộ hồ sơ xin phê duyệt cấp giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không đã nộp.

Nhằm thúc đẩy hoạt động kinh doanh dịch vụ hàng hóa, khai thác vận chuyển hàng hóa hàng không, đại lý hàng hóa cho các hãng hàng không trong khu vực, ngày 8/9/2022, Công ty Asean Cargo Gateway (ACG) chính thức ký kết hợp tác với Hãng hàng không Vietravel (Vietravel Airlines) thành lập Vietravel Airlines Cargo (VUAir Cargo) để phát triển kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa hàng không, với tỷ lệ vốn góp tương ứng là 49% - 51%. Dự kiến, trong năm đầu tiên, hãng sẽ tập trung khai thác vận chuyển hàng hóa giữa Việt Nam và các thị trường lớn tại châu Á như Trung Quốc, Malaysia, Indonesia, Thái Lan bằng đội tàu bay chuyên dụng B737-800BCF dành cho hàng hóa với số lượng 02 - 04 chiếc sau đó tăng gấp đôi trong những năm tiếp theo. VUAir Cargo sẽ là kết nối hàng hóa Việt với thị trường toàn cầu và tối ưu hóa chi phí logistics cho hàng hóa Việt Nam.

Với xu thế chung là phát triển chuỗi cung ứng toàn cầu, cộng thêm bối cảnh Việt Nam đã ký kết và thực thi nhiều Hiệp định thương mại tự do, trong đó có thị trường mục tiêu là các nước phát triển với những phân khúc hàng hóa cần được vận chuyển với thời gian ngắn, mang tính thời vụ cao, việc

nước ta có một hãng hàng không chuyên chở hàng hóa do nhà đầu tư trong nước đầu tư sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của logistics hàng không Việt Nam, giúp mở rộng thị trường cho doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam, đồng thời đa dạng hóa phương thức vận tải hàng hóa và hỗ trợ xuất khẩu nông sản, rau quả tươi.

3.2. Dịch vụ kho bãi

Theo tính toán của Trung tâm thông tin công nghiệp và thương mại (VITIC, 2022), tỷ lệ tồn kho toàn ngành chế biến, chế tạo bình quân 9 tháng năm 2022 là 76,4% (bình quân 9 tháng năm 2021 là 81,1%). Chỉ số tồn kho toàn ngành công nghiệp chế biến, chế tạo ước tính tại thời điểm 30/9/2022 tăng 7,3% so với cùng thời điểm tháng trước và tăng 13,4% so với cùng thời điểm năm trước (cùng thời điểm năm trước tăng 28,2%). Chỉ số tồn kho tăng một mặt do yếu tố mùa vụ khi các nhà cung ứng phải dự trữ hàng cho mùa tiêu thụ cao điểm cuối năm, phần khác phản ánh tốc độ giải phóng hàng bắt đầu chững lại vì nhu cầu điều chỉnh giảm, đặc biệt ở phân khúc hàng xuất khẩu. Nếu nhu cầu tại thị trường xuất khẩu giảm mạnh và đột ngột hơn, khả năng nhu cầu lưu kho sẽ tăng trong ngắn hạn. Chỉ số tồn kho gia tăng trong nền kinh tế sẽ thúc đẩy nhu cầu thuê kho bãi để lưu trữ, bảo quản hàng hóa, đặc biệt nhu cầu với bảo quản có nhiệt độ với hàng nông sản, thủy hải sản và được phẩm đang tăng cao.

Theo công ty đầu tư và dịch vụ bất động sản thương mại CBRE Việt Nam, trong quý III/2022, nhu cầu cho thuê công nghiệp đang cải thiện cả về số lượng và quy mô. Trong đó, hoạt động cho thuê đất có mức tăng trưởng 10% so với cùng kỳ năm trước và tăng trưởng 7% đối với nhà xưởng/nhà kho xây sẵn (Hiệp hội Bất động sản Việt Nam, 2022). Thị trường tiếp tục chứng kiến việc bổ sung nguồn cung bất động sản công nghiệp, logistics trên cả nước. Chính phủ đã phê duyệt 9 KCN mới sẽ được đưa vào hoạt động trong giai đoạn 2023 - 2025, với tổng diện tích 2.472 ha và tổng vốn đầu tư lên đến 29,4 nghìn tỷ đồng. Riêng tại Hà Nội, UBND thành phố Hà Nội đã phê duyệt đề án thành lập 2 - 5 KCN giai đoạn 2021 - 2025 tại Sóc Sơn, Đông Anh, Bắc Thường Tín, Phú Nghĩa và Phụng Hiệp.

Theo Báo cáo thị trường bất động sản quý II/2022 của CBRE Việt Nam, thị trường bất động sản công nghiệp liên tục ghi nhận nhiều tín hiệu tích cực sau khi Việt Nam mở cửa lại các đường bay quốc tế. Cụ thể, số lượng các nhà đầu tư quan tâm đất công nghiệp và kho xưởng tăng lần lượt 10% và 7% so với cùng kỳ. Giá đất công nghiệp trung bình trong quý đạt 109 USD/m²/chu kỳ thuê. Việt Nam có rất nhiều lợi thế cạnh tranh so với các nước khác trong khu vực. Thứ nhất, cạnh tranh nhờ chi phí sản xuất thấp như nhân công, giá thuê đất, điện, nước,... Thứ hai, hưởng lợi từ chính sách "Trung Quốc +1" của các tập đoàn đa quốc gia khi lựa chọn các quốc gia châu Á, trong đó có Việt Nam để đặt chi nhánh hoặc các cơ sở sản xuất. Thứ ba, là sự dịch chuyển của các doanh nghiệp FDI lớn vào Việt Nam. Do đó, từ thời điểm đầu năm 2022, đã có nhiều dấu hiệu đáng mừng cho thị trường bất động sản công nghiệp và đà tăng trưởng này được dự báo tiếp tục duy trì đến năm 2023.

Cụ thể, tại TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh miền Nam: thị trường nhà kho xây sẵn có tốc độ tăng trưởng khả quan, với nguồn cung 3,52 triệu m² sàn. Giá thuê nhà kho là 3,9 USD/m²/tháng (tương đương

90.000 đồng), tăng 1% theo quý và tăng 5% theo năm. Đối với nhà kho xây sẵn, tỷ lệ lấp đầy đạt 93%, tăng 7% theo quý và tăng 3% theo năm. Các giao dịch diễn hình đến từ ngành thương mại điện tử, 3PL và bán lẻ. Tổng nguồn cung đất công nghiệp tại TP. Hồ Chí Minh và 4 tỉnh trọng điểm miền Nam bao gồm Đồng Nai, Long An, Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn ổn định ở mức xấp xỉ 25.200 ha, tăng 1% theo năm. Đối với kho vận lạnh, thực phẩm và dược phẩm là động lực có nhu cầu then chốt, tổng nguồn cung thị trường đến cuối quý III/2022 đạt gần 900.000 pallet, tăng hơn 1% so với cùng kỳ. Lượng pallet này đã đạt tỷ lệ lấp đầy 95%, với giá thuê trung bình 0,88 USD/ngày/pallet (tương đương 20.000 đồng), tăng 3% so với cùng kỳ (Savill, 2022).

Tại miền Bắc: JLL Việt Nam ghi nhận tỷ lệ lấp đầy đối với lĩnh vực nhà xưởng xây sẵn đạt mức 98%, giá thuê đạt 4,7 USD/ m²/tháng, tăng 3,5% so với cùng kỳ năm trước (JLL, 2022). Tại các KCN phía Bắc, tỷ lệ lấp đầy trong quý này duy trì ở mức 80%, tăng nhanh so với mức 75% của cùng kỳ năm ngoái. Giá đất công nghiệp trung bình trong quý I/2022 đạt 109 USD/m²/chu kỳ thuê, giảm nhẹ so với quý trước, nhưng vẫn giữ đà tăng nhanh với mức tăng 9,2% so với cùng kỳ năm trước.

Bên cạnh việc gia tăng quy mô và các hình thức phát triển của kho bãi từ kho truyền thống đến các trung tâm phân phối, trung tâm xử lý và chia chọn, các trung tâm làm hàng, dịch vụ kho bãi cũng được đầu tư tăng cường về thiết bị, công nghệ và con người để tăng giá trị, phục vụ khách hàng. Tỷ lệ ứng dụng hệ thống quản lý kho hàng (WMS) đạt 41,4% (Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh, 2022). Các doanh nghiệp đa quốc gia đều được trang bị hệ thống này, khi vào hoạt động trên thị trường Việt Nam, họ dùng chung hệ thống của công ty mẹ. Với các công ty trong nước, chỉ có những doanh nghiệp lớn chuyên làm kho phân phối như Tổng Công ty Tân Cảng, Gemadept, Vinafc, U&I, TBS, Transimex, Sotrans,... đang phát triển các ứng dụng quản lý kho hàng để đạt mức đồng bộ dữ liệu giữa các bộ phận giao hàng, quản lý hàng tồn, kế toán tài chính. Đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ, chi phí đầu tư hiện là một rào cản lớn.

Nhiều công ty logistics đã có chiến lược và kế hoạch đầu tư phát triển hệ thống kho bãi hiện đại, hình thành các trung tâm logistics được công nhận hay cạnh tranh được cấp phép. Tuy nhiên, nhìn chung nền tảng hệ thống kho bãi của Việt Nam đang có quy chuẩn chưa cao, còn khá nhiều doanh nghiệp logistics chưa cung ứng được chuỗi các dịch vụ trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Trong khi đó, nhu cầu về hệ thống kho vận hiện đại kết hợp tự động hóa, đáp ứng sự phát triển của các nhà bán lẻ và ngành thương mại điện tử tại Việt Nam là rất cao. Hệ thống cung ứng các chuỗi dịch vụ logistics thiếu sự tích hợp, chưa áp dụng số hóa tổng quản lý, tự động hóa trong vận hành vẫn là một khái niệm mới.

Vì vậy, hiện đại hóa trong hệ thống vận hành quản lý kho vận để tạo nên một hệ thống quản lý chuyên nghiệp chính là sự kết hợp không chỉ ở cơ sở hạ tầng hiện đại kết hợp ứng dụng công nghệ mà là sự kết hợp giữa các đơn vị cung cấp dịch vụ kho vận hiện đại, chuyên nghiệp để tạo nên những giá trị cho ngành logistics, để logistics thích ứng, phát triển mạnh mẽ hơn.

3.3. Dịch vụ giao nhận và chuyển phát nhanh

Cùng với hội nhập kinh tế sâu rộng và đà phục hồi hậu COVID-19, ngành logistics Việt Nam có nhiều tiềm năng và dư địa để phát triển. Trong đó các phân khúc giao nhận, chuyển phát,... được đánh giá là có cơ hội lớn khi thương mại điện tử phát triển nhanh và người tiêu dùng mua sắm trực tuyến nhiều hơn trong năm 2022.

Theo Bộ Thông tin và Truyền thông, 6 tháng đầu năm 2022, doanh thu bưu chính đạt gần 27.000 tỷ đồng, tăng 15% so với cùng kỳ; sản lượng bưu gửi đạt 870 triệu bưu gửi, tăng 25% so với cùng kỳ 2021. Theo Allied Market Research (2022), thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh Việt Nam dự kiến đạt 114.680 tỷ đồng (tương đương 4,88 tỷ USD) vào năm 2030, đạt tỷ lệ tăng trưởng hằng năm kép là 24,1% từ năm 2022 đến năm 2030. Các yếu tố như ngành thương mại điện tử đang phát triển cùng với sự gia tăng trong giao hàng B2C và tốc độ phát triển nhanh chóng trong các dịch vụ thương mại quốc tế, là một trong những yếu tố thúc đẩy sự tăng trưởng của thị trường.

Theo Quyết định số 654/QĐ-TTg ngày 30/5/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chiến lược bưu chính đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030 đã làm rõ phát triển thị trường bưu chính theo 3 nhóm:

- Nhóm dịch vụ bưu chính công ích (B2G): mở rộng phạm vi dịch vụ bưu chính công ích, trong đó tập trung mở rộng phạm vi dịch vụ bưu chính phổ cập; bảo đảm cung cấp dịch vụ bưu chính phục vụ cơ quan Đảng, Nhà nước đáp ứng các yêu cầu về chất lượng và thời gian (liên tục 24 giờ trong một ngày và 7 ngày trong một tuần, kể cả ngày nghỉ lễ, Tết); tối ưu hóa quy trình, nghiệp vụ; ứng dụng công nghệ số để phát triển, nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Nhóm dịch vụ bưu chính cạnh tranh (B2B, B2C): phát triển các dịch vụ hoàn tất đơn hàng cho thương mại điện tử và giao hàng chặng cuối cho logistics, chuỗi cung ứng; sử dụng nền tảng tích hợp các dịch vụ bưu chính truyền thống đáp ứng tối đa các nhu cầu của khách hàng trong kỷ nguyên số nhằm tăng doanh thu, nâng cao chất lượng hiệu quả; tự động hoá, thông minh hóa, tối ưu hóa các quy trình xử lý công việc, mở rộng thị trường và tăng doanh thu lĩnh vực bưu chính và chuyển phát.

- Nhóm dịch vụ mở rộng hệ sinh thái dịch vụ bưu chính: chú trọng khai thác hạ tầng bưu chính; phát triển các dịch vụ mới nhằm mở rộng hệ sinh thái dịch vụ bưu chính: phân phối, bán lẻ, thương mại điện tử; thanh toán và tài chính số; các dịch vụ bưu chính số hỗ trợ cho các ngành, lĩnh vực trong nền kinh tế: nông nghiệp, chăm sóc sức khỏe, an sinh xã hội, đào tạo, tư pháp...; phát triển các mô hình kinh doanh mới trên cơ sở kết hợp, chia sẻ, sử dụng chung hạ tầng bưu chính với các doanh nghiệp khác.

Theo báo cáo của Allied Market Research (2022), các công ty chủ chốt hoạt động trên thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh Việt Nam hiện nay có thể kể đến như GHN (Giao hàng nhanh), BEST Express Việt Nam (BEST Inc.), Giao hàng tiết kiệm, J&T Express, Kerry Express, Nasco Logistics JSC, Nhất Tín Logistics, Công ty TNHH Tiếp vận Nin Sing (Ninja Van), Swift247, Viettel Post và VNPost.

Những xu hướng tiêu dùng mới và thương mại điện tử hậu COVID-19 đang có tác động mạnh mẽ đến sự thay đổi và định hình chiến lược của doanh nghiệp giao nhận, chuyển phát tại Việt Nam. Để đáp ứng được nhu cầu thay đổi liên tục của khách hàng, các doanh nghiệp phải đảm bảo yêu cầu linh hoạt, đưa ra những dịch vụ chuyên biệt phục vụ từng nhóm nhu cầu riêng biệt, hoặc đẩy mạnh khâu phân loại khách hàng nhằm đến với người tiêu dùng gần hơn nữa, từ đó, tăng trải nghiệm tốt cho khách hàng qua các dịch vụ giá trị gia tăng như phân loại sản phẩm đóng gói, dán nhãn, theo dõi bưu kiện trực tuyến, ứng dụng di động, e-mail và cảnh báo SMS, gắn thẻ bảo mật, hỗ trợ khách hàng qua tổng đài 24/7,... (Thanh, 2022). Cùng với khối lượng giao dịch gia tăng, các yêu cầu về thời gian giao hàng nhanh chóng, giao nhận hàng hóa đặc thù hay đổi trả hàng,... cũng đa dạng hơn và đòi hỏi sự thích ứng liên tục của các nhà cung cấp dịch vụ giao nhận, chuyển phát. Trong số các yếu tố này, tốc độ giao hàng nhanh và hiệu quả về chi phí là một trong những tiêu chí cạnh tranh quan trọng trong kinh doanh dịch vụ chuyển phát hiện nay.

Ngoài ra, để khắc phục những hạn chế do cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, ách tắc vào giờ cao điểm,... các nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh, vận chuyển, giao nhận tại các đô thị lớn của Việt Nam cần tìm cách tối ưu hóa thời gian xử lý đơn hàng càng nhanh chóng càng tốt. Một trong những giải pháp đang chiếm xu thế là tích cực chuyển đổi số để tối ưu hóa hoạt động logistics tại đô thị, nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm rủi ro của việc thất thoát, nhầm lẫn, đổi trả và gia tăng sự hài lòng của khách hàng.

Một phân khúc đáng lưu ý đang được các doanh nghiệp trên thị trường giao nhận, chuyển phát, đặc biệt là ở phân khúc chặng cuối quan tâm khai thác là nông sản và hàng hóa tươi sống. Để đảm bảo chất lượng hàng hóa tốt hơn cho người tiêu dùng cũng như thuận tiện trong quá trình vận chuyển, bảo quản, một số doanh nghiệp trong ngành đã đồng hành cùng người nông dân và hướng dẫn đóng gói hàng hóa theo quy chuẩn để đảm bảo chất lượng sản phẩm, cũng như áp dụng công nghệ hiện đại vào việc quảng bá sản phẩm và bán hàng trực tuyến trên mạng xã hội.

Hộp 3.1: Trung tâm Kinh doanh Thương mại điện tử Postmart

Ngày 15/08/2022, Tổng công ty Bưu điện Việt Nam đã tổ chức ra mắt Trung tâm Kinh doanh Thương mại điện tử Postmart. Postmart có nhiệm vụ triển khai các nhiệm vụ liên quan đến phát triển kinh tế số nông thôn, xây dựng và phát triển nền tảng thương mại điện tử quốc gia trong hệ sinh thái thương mại điện tử theo mô hình B2B, B2C, C2C.

Sàn thương mại điện tử Postmart.vn là nền tảng để tạo ra giá trị và giúp bà con nông dân, các hộ sản xuất chủ động tiêu thụ sản phẩm với giá trị lớn hơn. Bên cạnh đó, Trung tâm tiếp tục hỗ trợ thương nhân, nhà sản xuất cắt giảm tối đa các chi phí trung gian, gia tăng số lượng sản phẩm hàng hóa, dịch vụ bán ra thị trường; mở rộng thị trường tiêu thụ hàng hóa, dịch vụ với phương thức kinh doanh hiện đại không bị khống chế về mặt thời gian và không gian.

Tính đến tháng 9/2022, sàn thương mại điện tử Postmart.vn đã có 3,5 triệu tài khoản người mua, bán; hơn 350.000 nhà cung cấp các sản phẩm; hơn 7,7 triệu lượt truy cập và phát sinh hàng nghìn đơn hàng mỗi ngày. Trung tâm cũng đã tổ chức hàng trăm lớp đào tạo phổ cập kỹ năng số và tập huấn nghiệp vụ kinh doanh trên sàn Postmart theo cả hình thức online lẫn offline cho các hộ sản xuất nông nghiệp trên toàn quốc. Hơn 4,5 triệu học viên đã nắm rõ kỹ năng số và nghiệp vụ kinh doanh trên môi trường số, từ đó đi lan tỏa và phổ cập kiến thức đến nhiều hộ sản xuất kinh doanh trên địa bàn các tỉnh/thành phố.

3.4. Dịch vụ khác

3.4.1 Dịch vụ đại lý hải quan

Đại lý làm thủ tục hải quan thay mặt chủ hàng là các doanh nghiệp, thực hiện các hoạt động khai hải quan trên cơ sở ký kết hợp đồng với doanh nghiệp, cũng như giải quyết các khiếu nại xung quanh vấn đề thuế với cơ quan hải quan. Đại lý làm thủ tục hải quan được kỳ vọng trở thành “cánh tay nối dài” giúp cơ quan hải quan, doanh nghiệp xuất nhập khẩu giảm tải áp lực công việc khi khối lượng hàng hóa và nhu cầu xuất nhập khẩu ngày một gia tăng.

Thống kê trong năm 2021, Tổng cục Hải quan đã thực hiện công nhận hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan cho 93 doanh nghiệp; cấp mã nhân viên đại lý làm thủ tục hải quan cho 291 nhân viên của các doanh nghiệp, gia hạn mã số cho 270 nhân viên (Tổng cục Hải quan, 2022). Tính đến tháng 6/2022, đã có trên 1.400 đại lý làm thủ tục hải quan với khoảng hơn 3.000 đại lý viên được cấp phép trong cả nước. Từ khi Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 22/2019/TT-BTC sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 12/2015/TT-BTC, đại lý làm thủ tục hải quan đã được phép thay mặt chủ hàng (các nhà xuất nhập khẩu) tham gia vào kiểm tra chuyên ngành và khai báo hải quan thay mặt chủ hàng thông qua việc ký hợp đồng đại lý làm thủ tục hải quan. Tuy nhiên, nhiều trong số các đại lý làm thủ tục hải quan chưa hoạt động đúng như tên gọi.

Với vai trò quan trọng như vậy nhưng thực tế cho thấy đại lý làm thủ tục hải quan hoạt động chưa thực sự hiệu quả, chưa đáp ứng nhu cầu đặt ra. Theo khảo sát của Tổng cục Hải quan mới đây nhất cho thấy, tỷ lệ tờ khai đại lý được ủy quyền nộp thuế thay hoàn toàn cho chủ hàng chiếm tỷ lệ rất thấp, chỉ 9,9%; mức độ tin cậy của đại lý chưa được đánh giá ở mức cao (chỉ chiếm tỷ lệ dưới 10%) (Tổng cục Hải quan, 2022).

3.4.2. Dịch vụ cảng cạn

Sau 4 năm thực hiện quy hoạch chi tiết cảng cạn giai đoạn 2020, tầm nhìn 2030, có tổng số 69 cảng cạn được quy hoạch chi tiết. Trong số này, có 63 cảng cạn được quy hoạch theo Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018 và 6 cảng cạn được chấp thuận bổ sung vào quy hoạch từ 2018 đến nay gồm Tuyên Quang, Tân Cảng Hà Nam (Hà Nam, đã công bố), Long Biên (Hà Nội, đã công bố), Văn Lâm (Hưng Yên), Cam Ranh (Khánh Hòa), Trảng Bàng (Tây Ninh). 10 cảng cạn nằm trong danh mục đã được Bộ Giao

thông vận tải công bố tại Quyết định số 584/QĐ-BGTVT ngày 13/5/2022. Tổ chức vận tải giữa cảng biển đến nguồn hàng xuất nhập khẩu từng bước được cải thiện thông qua sự hình thành các cảng cạn gần với đường thủy nội địa, giảm lưu lượng vận tải đường bộ. Một số cảng cạn hỗ trợ tốt cho các cửa khẩu đường bộ thông qua hàng hóa, giảm ùn tắc như cảng cạn Móng Cái, ICD Lào Cai. Ngoài ra, hiệu lực quản lý nhà nước về cảng cạn cũng được tăng cường và nhận thức chung về vai trò của cảng cạn ngày càng được nâng cao. Nhiều tỉnh, thành phố đang xây dựng kế hoạch phát triển cảng cạn theo quy hoạch kết hợp với đề xuất điều chỉnh bổ sung.

Các dịch vụ chính đang được cung cấp thường xuyên trong các cảng cạn và ICD tại Việt Nam bao gồm: dịch vụ lưu trữ hàng hòa, kho hải quan, kho CFS; dịch vụ bãi chứa container (có hàng thường, rỗng, hàng lạnh); dịch vụ đóng gói hàng hóa, bốc dỡ container; dịch vụ trung chuyển hàng siêu trường siêu trọng và hàng hóa khác. Ngoài ra, trong các cảng cạn, các doanh nghiệp có thể tiến hành cung cấp các dịch vụ phụ trợ khác như: lắp đặt máy móc thiết bị, đóng gói hàng lẻ, đóng gói chân không, làm bao bì, sửa chữa container, vệ sinh container, vẽ mã hiệu hàng hóa, chuyển hàng nội địa, dịch vụ kho chung lưu trữ hàng hóa tạm thời,...

Đối với hệ thống cảng cạn, ICD miền Bắc được nhận định chưa có đóng góp nhiều cho tổ chức vận tải của khu vực. Đa số chỉ sử dụng đường bộ nên chi phí vận tải còn cao. Tỷ lệ hàng container thông qua các cảng cạn/điểm thông quan nội địa còn thấp, chỉ khoảng 3% hàng container thông qua cảng biển. Tỷ lệ hàng thông qua cảng với vận đơn là cảng đích không đáng kể. Điển hình như cảng thông quan nội địa Tiên Sơn, hàng hóa thông qua với vai trò là cảng đích chỉ đạt 5% so với tổng lượng hàng thông qua cảng (kể cả tự khai thác và cho thuê). Hay, cảng thông quan nội địa Lào Cai chưa có vận đơn nào. Các cảng chỉ chủ yếu khai thác dịch vụ kho bãi, bốc xếp, một số cảng chỉ có khai thác dịch vụ vận tải.

Trong khi tại miền Nam, hệ thống cảng cạn, ICD có sự hỗ trợ lớn hơn về năng lực cho hệ thống cảng biển, đặc biệt cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh, tạo hiệu quả về chi phí vận tải do sử dụng đường thủy nội địa. Tỷ lệ hàng thông qua cảng với vận đơn là cảng đích lớn. Đơn cử như cảng thông quan nội địa Tây Nam (Tanamexco), có 100% hàng hóa thông qua đều có vận đơn tại đây. Hệ thống cảng cạn, ICD cũng tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa về thời gian, chi phí, kho bãi,...

3.5. Doanh nghiệp dịch vụ logistics

Theo số liệu công bố của Tổng cục Thống kê (2022), trong lĩnh vực vận tải, kho bãi, số doanh nghiệp đăng ký thành lập mới trong 9 tháng đầu năm 2022 tăng 30,4%, số vốn đăng ký tăng 85% và số lao động tăng 24,6% so với cùng kỳ năm 2021. Như vậy, tổng số doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới vẫn còn khá khiêm tốn, chỉ chiếm khoảng 4,9% tổng số doanh nghiệp cả nước, với số vốn chiếm khoảng 5,6% và số lao động chiếm 3,7%.

Trong 9 tháng đầu năm 2022, có 3.425 doanh nghiệp vận tải, kho bãi phải tạm ngừng hoạt động, tăng 36,5% so với cùng kỳ năm 2021, chiếm 5,5% tổng số doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động của cả nước. Đồng thời có 512 doanh nghiệp hoàn tất thủ tục giải thể, giảm 10,3% so với cùng kỳ năm 2021, chiếm 3,7% tổng số doanh nghiệp giải thể của cả nước.

Bảng 3.1: Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới

Doanh nghiệp thành lập mới	9 tháng đầu năm 2022			9 tháng/2022 so với 9 tháng/2021 (%)		
	Số DN	Vốn đăng ký (tỷ đồng)	Số lao động (người)	Số DN	Vốn	Số lao động
Tổng số DN cả nước	112.791	1.272.285	696.197	124,2	100,3	116,2
DN Vận tải kho bãi	5.500	70.846	25.676	125,4	183,5	121,5
Tỷ trọng của DN Vận tải, kho bãi/tổng số DN cả nước (%)	4,9	6	3,7			

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

Số lượng doanh nghiệp gia nhập và tái gia nhập thị trường lần đầu vượt mốc 100.000 doanh nghiệp trong nửa đầu năm 2022 cho thấy, trong bối cảnh kinh tế thế giới có nhiều bất định, nền kinh tế Việt Nam vẫn tiếp đà phục hồi và niềm tin của doanh nghiệp vào thị trường rất lớn. Tuy nhiên, các chuyên gia cũng cho rằng, trong 6 tháng cuối năm 2022, kinh tế thế giới vẫn có nhiều yếu tố bất định, rủi ro lạm phát liên quan đến xu hướng giá nhiên liệu và hàng hóa nhập khẩu tiếp tục tăng, gây áp lực lớn lên cộng đồng doanh nghiệp, có thể tác động đến quyết định duy trì hoạt động hay tạm thời rút lui khỏi thị trường (VITIC, 2022).

Việt Nam hiện có hơn 30.000 doanh nghiệp đăng ký hoạt động trong lĩnh vực logistics. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), thị trường logistics có sự tham gia của hơn 5.000 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics 3PL, trong đó chiếm 89% là doanh nghiệp trong nước, 10% là doanh nghiệp liên doanh và 1% là doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia, với các tên tuổi lớn nằm trong danh sách 50 công ty logistics thế giới lớn nhất như: DHL, Kuehne + Nagel, DSV, DB Schenker,... Cho dù các doanh nghiệp trong nước chiếm tỷ lệ lớn nhưng lại chỉ chiếm khoảng 30% thị phần, còn lại thuộc về các doanh nghiệp nước ngoài vì doanh nghiệp Việt Nam chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ, quy mô hạn chế cả về vốn và nhân lực cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế, chưa có sự liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng logistics và giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Chính vì vậy, ở cả chiều mua và bán, doanh nghiệp logistics trong nước đều bị hạn chế về “sân chơi”.

3.6. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics

Theo bảng xếp hạng của Agility 2022, thị trường logistics Việt Nam được xếp hạng thứ 11 trong nhóm 50 thị trường logistics mới nổi toàn cầu. Tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) giai đoạn 2022 - 2027 của thị trường logistics Việt Nam được dự báo đạt mức 5,5%, song hành cùng với sự phục hồi mạnh mẽ của cả nền kinh tế sau đại dịch COVID-19 với GDP sau 9 tháng đầu năm 2022 đạt mức 8,93% (Agility, 2022).

Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics đóng một vai trò quan trọng trong việc phát triển ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics tập trung vào phân tích việc phát triển thị trường theo các tiêu chí như mặt địa lý, khách hàng và đối tác trong năm 2022. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam dưới sự hỗ trợ của các cơ quan quản lý nhà nước như Bộ Công Thương, Bộ GTVT, và VCCI,... đã tổ chức nhiều chương trình xúc tiến phát triển thị trường và khách hàng trong năm 2022 như:

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) đã xúc tiến và khai trương thành công tuyến vận tải biển đi Ấn Độ. Sự tiến bộ không ngừng của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam trong vận chuyển container nội địa là cơ sở, bước đi vững chắc để có thể tiến đến chạy nội châu Á và các tuyến xa hơn, góp phần giúp Việt Nam chủ động trong hoạt động xuất nhập khẩu, kết nối quốc tế, giảm giá thành vận tải quốc tế và cũng là giảm chi phí logistics, nâng cao lợi thế cạnh tranh cho hàng hóa và doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam.

Ngày 20/3/2022, tại TP. Hồ Chí Minh đã diễn ra buổi hội thảo chuyên đề “Phát triển ngành Dịch vụ Logistics tại TP. Hồ Chí Minh” do VLA phối hợp cùng Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh đồng tổ chức. Hội thảo cung cấp những thông tin liên quan đến hiện trạng của ngành logistics Việt Nam, đưa ra các số liệu nghiên cứu đáng tin cậy và giải đáp thắc mắc cho báo chí về cách tính chi phí ngành logistics Việt Nam, các đề xuất nhằm cắt giảm chi phí và phát triển ngành dịch vụ này tại Việt Nam. Hội thảo cũng giúp các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics hiểu rõ về hiện trạng phát triển của ngành, tình hình phát triển thị trường logistics tại Việt Nam và tăng cường kết nối với các đối tác trong và ngoài nước.

Nhằm quảng bá các dịch vụ logistics và phát triển các thị trường logistics quốc tế của Việt Nam, kết nối doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tới các doanh nghiệp, đối tác tiềm năng trong và ngoài nước ngay tại Việt Nam, lần đầu tiên trong khuôn khổ Hội chợ Thương mại quốc tế Việt Nam lần thứ 31 (Vietnam Expo 2022) diễn ra từ ngày 13-16/4/2022, Cục Xúc tiến thương mại (Bộ Công Thương) đồng hành cùng VLA tổ chức Khu gian hàng “Dịch vụ Logistics Việt Nam”. Tại Hội chợ, có 6 doanh nghiệp hoạt động năng động trong lĩnh vực logistics đã tham gia tại khu vực các gian hàng của Hội chợ, quảng bá các dịch vụ logistics như: Dịch vụ đóng gói, chứng từ xuất nhập khẩu, hải quan, vận tải đa phương thức, kho bãi,... Theo tổng kết thì có khoảng 1.000 lượt khách trong nước và quốc tế đã ghé thăm và trao đổi, trong đó có khoảng 255 khách hàng có thể giao dịch ngay. Đây là một sân chơi cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics, được ghi nhận là một hoạt động Cần thiết - Ý nghĩa - Hiệu quả, nên làm thường niên.

Ngày 23/4/2022, UBND TP. Cần Thơ phối hợp cùng VLA tổ chức hội thảo “Tăng cường tính kết nối nhằm cải thiện chuỗi giá trị hàng nông sản và thủy sản của Đồng bằng sông Cửu Long”. Hội thảo thu hút sự tham dự của gần 200 đại diện đến từ các cơ quan quản lý Nhà nước trung ương và địa phương, các hiệp hội ngành nghề, các doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh hàng nông sản và thủy sản, các doanh nghiệp vận tải, logistics,... Đặc biệt trong dịp này, các doanh nghiệp trong nước có cơ hội gặp gỡ, trao đổi với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng nông sản và thủy sản, đây chuyển cung ứng hàng lạnh đến từ Hàn Quốc và Cảng Pyeongteak.

Ngày 28/4/2022, Báo Công Thương phối hợp với Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Bộ Giao thông vận tải tổ chức Hội thảo “Nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics”. Tham dự hội thảo có đại diện các tổ chức kinh tế, thương mại, các tập đoàn, tổng công ty, các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu, logistics, thương mại điện tử, các tổ chức, các quỹ đầu tư, các ngân hàng, sàn giao dịch, đối tác giao hàng và đối tác sử dụng; các tổ chức đào tạo, nghiên cứu về logistics và các cơ quan thông tấn, báo chí Trung ương và Hà Nội. Hội thảo tập trung đi sâu tìm giải pháp phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao; phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ trong logistics; tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics; là cơ hội gặp gỡ, trao đổi, kết nối các bên tham gia của chuỗi cung ứng.

Diễn đàn Logistics Thành phố Hồ Chí Minh lần 1 năm 2022 tổ chức ngày 30/09/2022 với chủ đề “Vị thế logistics của TP. Hồ Chí Minh từ góc nhìn cơ sở hạ tầng và nguồn nhân lực” có nhận định phát triển logistics trở thành ngành dịch vụ mũi nhọn của TP. Hồ Chí Minh sẽ đẩy mạnh các giải pháp hỗ trợ ngành logistics phát triển mạnh mẽ, phấn đấu tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics của doanh nghiệp TP. Hồ Chí Minh đạt 15% vào năm 2025 và đạt 20% vào năm 2030.

Trong khuôn khổ Chương trình cấp quốc gia về xúc tiến thương mại, Bộ Công Thương đã tổ chức Đoàn giao dịch thương mại tìm kiếm cơ hội hợp tác, kinh doanh về logistics tại Đức. Chương trình do Cục Xuất nhập khẩu và Cục Xúc tiến thương mại (Bộ Công Thương) tổ chức từ ngày 11-18/10/2022 tại Đức, với sự tham gia của gần 30 doanh nghiệp dịch vụ logistics uy tín, giúp thiết lập quan hệ hợp tác kinh doanh trong lĩnh vực logistics giữa doanh nghiệp logistics Việt Nam và các doanh nghiệp Đức trong bối cảnh Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu (EVFTA) đã được thực hiện; thiết lập quan hệ hợp tác với các cơ quan quản lý nhà nước của Đức về logistics; là cơ hội để doanh nghiệp Việt Nam tiếp cận, thâm nhập được cửa ngõ thương mại tại châu Âu.

Ngày 19/10/2022, Diễn đàn “Logistics Việt Nam: Chuyển mình phát triển” do VCCI chủ trì, Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp phối hợp cùng SLP Việt Nam và Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) thực hiện đã diễn ra tại TP. Hồ Chí Minh. Diễn đàn là nơi trao đổi, đóng góp ý kiến nhằm nâng cao sự phát triển của ngành logistics Việt Nam.

Diễn đàn Logistics Việt Nam 2022 do Bộ Công Thương phối hợp với UBND thành phố Hải Phòng dự kiến tổ chức trong 02 ngày 24-25/11/2022 tại thành phố Hải Phòng với chủ đề “Logistics xanh”. Diễn đàn Logistics Việt Nam luôn được sự quan tâm, ủng hộ của lãnh đạo Đảng, Chính phủ và là sự kiện thường niên do Bộ Công Thương tổ chức từ năm 2013 nhằm phối hợp đồng bộ các hoạt động để đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics, tạo mối liên hệ gắn kết giữa logistics với các ngành sản xuất và xuất nhập khẩu, đồng thời cũng là nơi đối thoại, cập nhật thông tin về các vấn đề cấp thiết của dịch vụ logistics tại Việt Nam và thế giới, tạo cơ hội cho doanh nghiệp kết nối đối tác, phát triển thị trường.

CHƯƠNG IV: **HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT KINH DOANH**



4.1. Đánh giá chung tình hình hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất và thương mại.

Tính đến cuối tháng 9/2022, cả nước có 163.300 doanh nghiệp đăng ký thành lập mới và quay trở lại hoạt động, tăng 38,6% so với cùng kỳ năm 2021¹⁴. Hoạt động sản xuất và thương mại của các doanh nghiệp Việt Nam có xu hướng tăng trưởng tốt. Cụ thể, công nghiệp chế biến, chế tạo giữ vai trò chủ đạo đóng góp vào tăng trưởng của nền kinh tế với tốc độ tăng 10,69%. Khu vực thương mại với ngành bán buôn và bán lẻ cũng đóng góp vào tốc độ tăng trưởng với mức tăng 10,24% so với cùng kỳ năm 2021.

Với nhiều tác động từ tình hình thế giới như chiến tranh, lạm phát, biến động giá nhiên liệu,... hoạt động logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tại Việt Nam gặp rất nhiều khó khăn trong năm 2022. Giá nhiên liệu tăng đột biến trong năm 2022 với mức tăng khoảng 33% so với giá trung bình 2021, ảnh hưởng đến chi phí cho hoạt động logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại¹⁵. Đến thời điểm tháng 9/2022, sau nhiều lần giá xăng dầu điều chỉnh giảm liên tiếp đã góp phần giảm chi phí logistics và qua đó kiểm soát đà tăng của chi phí sản xuất.

Tuy gặp phải nhiều rào cản và thách thức, song các doanh nghiệp sản xuất và thương mại vẫn có được những thuận lợi từ quá trình hội nhập quốc tế và kinh tế của Việt Nam với việc tham gia các FTA như: CPTPP, EVFTA hay RCEP,... có tác động lớn đến nền kinh tế Việt Nam thông qua việc mở rộng thị trường xuất nhập khẩu, thúc đẩy hoạt động sản xuất và thương mại.

Thị trường thương mại điện tử Việt Nam đã ghi nhận sự tăng trưởng ấn tượng trong 2 năm trở lại đây, tạo đà bứt phá cho ngành logistics, thúc đẩy sự phát triển của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại. Theo Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam năm 2022 do Bộ Công Thương phát hành, tỷ trọng doanh thu thương mại điện tử B2C so với tổng mức bán lẻ hàng hóa và dịch vụ tiêu dùng cả nước có thể đạt mức 7,2% - 7,8% năm 2022 (tăng so với 7% vào năm 2021) với doanh thu dự kiến đạt 16,7 tỷ USD. Điều này cho thấy sự gia tăng nhu cầu thực hiện hoạt động logistics cho hoạt động thương mại điện tử, trong đó những khâu quan trọng phải kể đến là hoạt động logistics tại các trung tâm chia chọn (sortation center) và hoạt động giao hàng chặng cuối (last-mile delivery). Tuy nhiên, theo nhận định của các doanh nghiệp chủ chốt trong ngành, vận chuyển giao nhận cũng là một trong những khó khăn tác động đến quá trình vận hành hoạt động thương mại điện tử¹⁶, đặc biệt trong bối cảnh khi hạ tầng logistics dành cho các trung tâm chia chọn hay trung tâm giao nhận hàng của thương mại điện tử ở các thành phố lớn bị hạn chế do giới hạn về quỹ đất cũng như tình hình ùn tắc trong giao thông đô thị cũng có ảnh hưởng lớn đến hiệu quả giao nhận hàng về yếu tố thời gian.

Trong quá trình đánh giá tình hình hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất và thương mại, Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam đã phối hợp với nhóm nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và

¹⁴ <https://www.gso.gov.vn/bai-top/2022/09/bao-cao-tinh-hinh-kinh-te-xa-hoi-quy-iii-va-9-thang-nam-2022/>

¹⁵ <http://tbttagi.angiang.gov.vn/dua-nganh-logistics-len-vi-tri-xung-tam-voi-tiem-nang-phat-trien-38208.html>

¹⁶ Bộ Công Thương (2022): Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam năm 2022

Phát triển logistics Việt Nam (VLI) thực hiện khảo sát với đối tượng là các doanh nghiệp chủ hàng nhằm thu thập thông tin thực tế tại doanh nghiệp. Kết quả cho thấy, mặc dù tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp tham gia khảo sát có sự thay đổi tăng lên, tỷ lệ thuê ngoài hiện vẫn chưa cân đối giữa các dịch vụ logistics.

Bảng 4.1: Các dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài hoặc tự làm

TT	Tên dịch vụ logistics	Không sử dụng	Thuê ngoài	Tự làm
1.	Kho hàng	5%	10%	85%
2.	Thu mua nguyên vật liệu	16%	5%	79%
3.	Dự báo nhu cầu	20%	5%	75%
4.	Xử lý đơn hàng	6%	2%	92%
5.	Làm thủ tục xuất/nhập khẩu	8%	32%	60%
6.	Khai báo hải quan	8%	34%	58%
7.	Môi giới bảo hiểm	46%	39%	16%
8.	Đóng gói hàng	9%	5%	86%
9.	Dán nhãn, ký mã hiệu	11%	5%	84%
10.	Chuỗi cung ứng (4PL)	27%	15%	58%
11..	Cross-docking	65%	13%	21%
12.	Kho ngoại quan	61%	29%	11%
13.	Quản lý tồn kho	5%	2%	94%
14.	Quản lý hệ thống thông tin	8%	3%	89%
15.	Vận tải nội địa	11%	73%	17%
16.	Phân phối	35%	23%	42%
17.	Giao nhận	8%	42%	50%
18.	Kiểm tra chất lượng	5%	9%	86%
19.	Vận tải hàng dự án	53%	4%	44%
20.	Thu hồi hàng về	27%	23%	50%
21.	Lắp ráp	41%	5%	54%
22.	Vận tải quốc tế	18%	76%	6%
23.	Xếp dỡ hàng hóa	11%	39%	50%
24.	Khác	71%	7%	21%

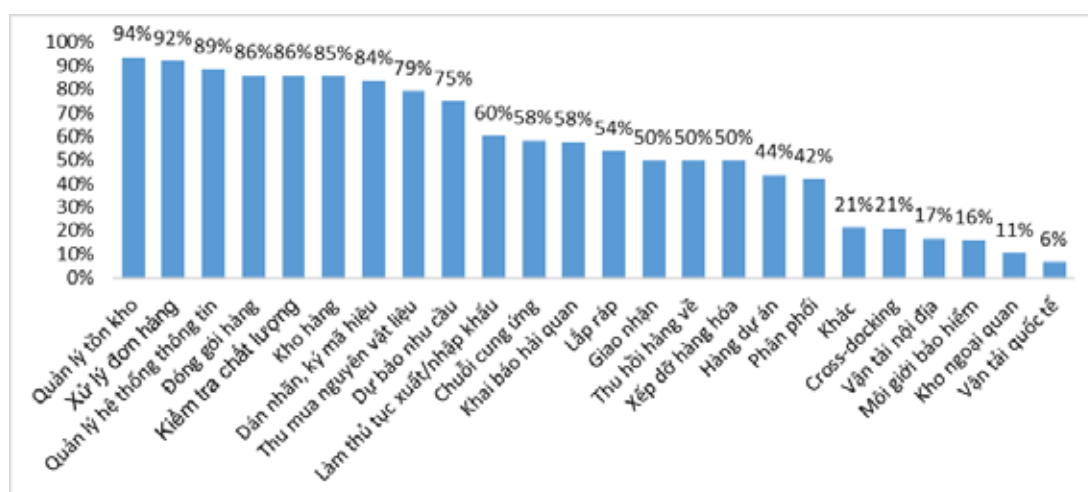
Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

Cụ thể, đối với lĩnh vực vận tải nội địa và quốc tế, tỷ lệ thuê ngoài chiếm cao nhất với mức 73% và 76% nhưng với dịch vụ kho hàng tỷ lệ tự làm khá cao (đến 85%). Các hoạt động logistics như làm thủ tục xuất/nhập khẩu, khai báo hải quan, môi giới bảo hiểm và kho ngoại quan đều được nhiều doanh nghiệp lựa chọn thuê ngoài (chi tiết theo Bảng 4.1).

4.1.1. Hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện

Về phía các doanh nghiệp sản xuất và thương mại, lựa chọn tự thực hiện các hoạt động logistics nhằm tăng tính chủ động trong sử dụng nguồn lực sẵn có và giảm sự phụ thuộc vào nhà cung cấp dịch vụ logistics. Theo khảo sát thực tế, hơn 70% doanh nghiệp lựa chọn tự làm dịch vụ logistics như kho hàng, thu mua nguyên vật liệu, dự báo nhu cầu, xử lý đơn hàng, đóng gói hàng, dán nhãn, ký mã hiệu, quản lý tồn kho, quản lý hệ thống thông tin và kiểm tra chất lượng. Trong đó hơn 90% doanh nghiệp chọn tự làm hoạt động quản lý tồn kho và xử lý đơn hàng.

Hình 4.1: Các hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện



*Khác: các hoạt động logistics khác như thủ tục, giấy phép nhập khẩu thuốc, trang thiết bị y tế và các hoạt động logistics đặc thù cho từng ngành nghề.

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

Một số hoạt động như vận tải nội địa, môi giới bảo hiểm, vận tải quốc tế có tỷ lệ tự làm thấp (dưới 20%). Lý do ít doanh nghiệp lựa chọn tự thực hiện các hoạt động này thường là:

- Các hoạt động có tính phức tạp về mặt thủ tục.
- Doanh nghiệp không hoặc ít am hiểu về lĩnh vực vận tải nội địa và quốc tế.
- Chi phí đầu tư cho đội xe cao và quản lý đội xe không hiệu quả.
- Thiếu nhân lực chất lượng để thực hiện.

4.1.2. Dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài

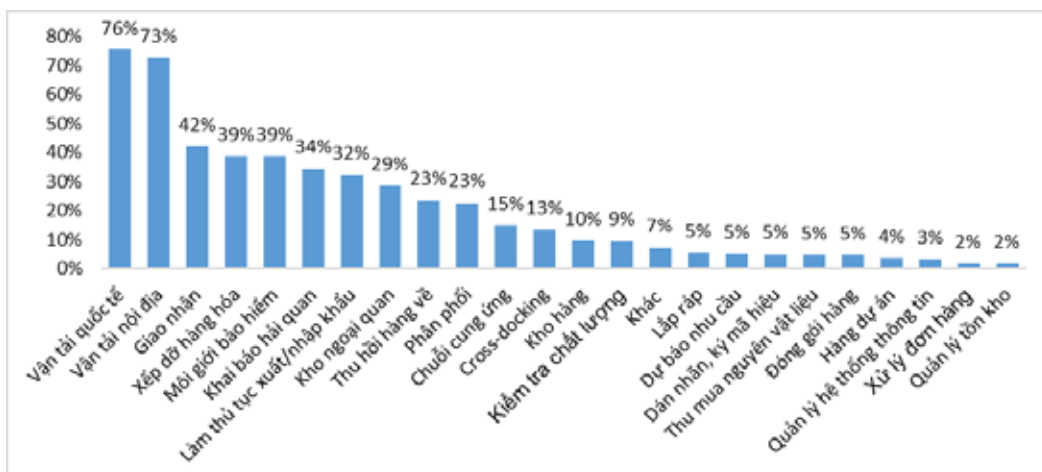
Trước bối cảnh tác động do tình hình COVID-19 và các yếu tố khách quan như giá cước vận tải tăng cao và chi phí nhiên liệu biến động thường xuyên cũng như chi phí thuê đất xây dựng kho hàng gia tăng, việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài với sự chuyên nghiệp và tin cậy cũng như mạng lưới kết nối tốt giúp cho các doanh nghiệp sản xuất và thương mại có thể tránh được những tác động do đứt gãy chuỗi cung ứng. Có thể nhận thấy một số lý do chính thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất và thương mại quyết định chọn hình thức thuê ngoài dịch vụ logistics bao gồm:

- Chi phí tốt hơn: đối tác thuê ngoài với mạng lưới dịch vụ kết nối có thể cung cấp dịch vụ với chi phí tối ưu hơn so với chính các công ty tự thực hiện.
- Khả năng linh hoạt hơn: đối tác thuê ngoài có thể dễ dàng cung cấp nhiều hơn và đa dạng dịch vụ đáp ứng yêu cầu của các chủ hàng, đồng thời có thể linh hoạt điều chỉnh dịch vụ phù hợp kỳ vọng của khách hàng.
- Phù hợp với chiến lược kinh doanh: doanh nghiệp chủ hàng định hướng tập trung vào năng lực cốt lõi trong lĩnh vực sản xuất hay thương mại và thuê ngoài một số hoạt động logistics.

Bên cạnh đó, tham khảo kinh nghiệm từ một số công ty sản xuất ở Anh và Ấn Độ đã chỉ ra rằng các công ty chọn thuê ngoài dịch vụ logistics phần lớn là do các nguyên nhân sau:

- Giảm chi phí trực tiếp và gián tiếp
- Giảm chi phí vốn
- Giảm chi phí logistics
- Cung cấp dịch vụ khách hàng tốt hơn
- Chia sẻ rủi ro
- Học hỏi từ các nhà cung cấp dịch vụ logistics
- Được tiếp cận với các công ty logistics có năng lực và vị thế uy tín trên thế giới hoặc thu hút nhân tài trên toàn cầu

Kết quả Khảo sát cho thấy, dịch vụ vận tải nội địa và quốc tế được hơn 70% doanh nghiệp lựa chọn thuê ngoài. Các hoạt động khác như làm thủ tục xuất/nhập khẩu, khai báo hải quan, môi giới bảo hiểm, giao nhận và xếp dỡ hàng hóa cũng chiếm tỷ lệ khá cao hơn với hơn 30% (Hình 4.2).

Hình 4.2: Các dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài

*Khác: các hoạt động logistics khác như thủ tục, giấy phép nhập khẩu thuốc, trang thiết bị y tế và các hoạt động logistics đặc thù cho từng ngành nghề.

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

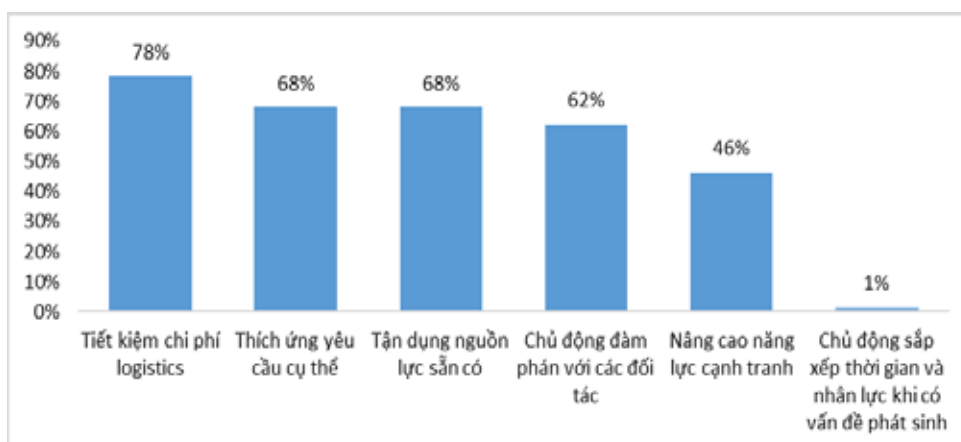
Đa phần doanh nghiệp được khảo sát gặp khó khăn trong các hoạt động làm thủ tục xuất/nhập khẩu và khai báo hải quan như chưa hiểu rõ quy trình, thủ tục và các thay đổi. Đây cũng là một trong những lý do khiến cho doanh nghiệp thuê ngoài các dịch vụ này.

4.1.3. Thuận lợi và khó khăn khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics

Doanh nghiệp sản xuất và thương mại khi quyết định tự thực hiện hoạt động logistics cũng xuất phát từ một số điểm thuận lợi như sau:

- Có khả năng tiết kiệm chi phí logistics do tối ưu hóa việc sử dụng nguồn lực hiện tại như phương tiện vận tải, kho bãi,...
- Chủ động thích ứng với tình hình cụ thể của doanh nghiệp, chẳng hạn yêu cầu hoạt động logistics tương ứng với từng ngành hàng cụ thể (dệt may, da giày, nông sản,...) liên quan nhiệt độ, thiết bị xếp dỡ, hạ tầng kho bãi phù hợp;
- Thể hiện năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp thông qua khả năng thực hiện hoạt động logistics, giảm sự phụ thuộc vào các nhà cung cấp dịch vụ.

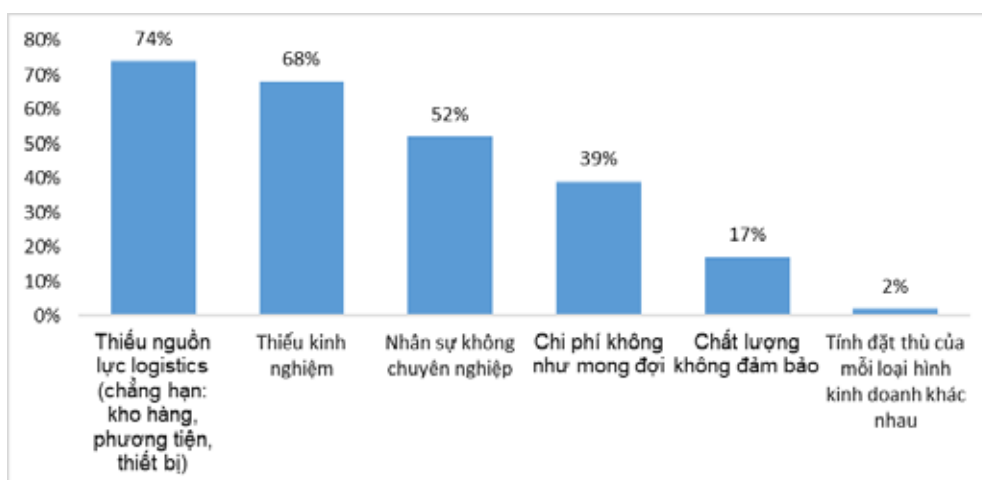
Theo kết quả Khảo sát, 78% doanh nghiệp cho rằng tiết kiệm chi phí logistics là một trong những thuận lợi khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics. Thích ứng yêu cầu cụ thể và tận dụng nguồn lực sẵn có cũng được cho là những thuận lợi của doanh nghiệp khi tự làm các hoạt động logistics với 68% doanh nghiệp đồng ý (Hình 4.3).

Hình 4.3: Những thuận lợi khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

Bên cạnh những thuận lợi nêu trên, khi tự thực hiện các hoạt động logistics, các doanh nghiệp sản xuất và thương mại cũng phải đối mặt với một số khó khăn về chất lượng nguồn nhân lực, khả năng kết nối mạng lưới, nguồn vốn đầu tư hạ tầng logistics, chất lượng cũng như yêu cầu hoạt động logistics phù hợp với đặc thù của từng ngành hàng khác nhau, chẳng hạn như sản xuất thiết bị máy móc, ô tô, linh kiện điện tử; hàng nông sản; hàng nguy hiểm; hàng tiêu dùng nhanh,...

Khảo sát cho thấy một số khó khăn hơn 50% doanh nghiệp gặp phải khi tự thực hiện hoạt động logistics đó là: thiếu nguồn lực logistics, thiếu kinh nghiệm và nhân sự không chuyên nghiệp (Hình 4.4).

Hình 4.4: Những khó khăn khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

4.1.4. Đánh giá về kết quả thực hiện hoạt động/dịch vụ logistics của doanh nghiệp

Nhằm thực hiện công tác đo lường, đánh giá trực tiếp hiệu quả thực hiện hoạt động dịch vụ logistics, tại Quyết định số 221/QĐ-TTg 22/02/2021 về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics. Đây là căn cứ pháp lý quan trọng nhằm thực hiện công tác thu thập, biên soạn thông tin thống kê về logistics để có thể thực hiện công tác đánh giá hiệu quả thực hiện hoạt động/dịch vụ logistics, từ đó có những đề xuất về mặt chính sách nhằm thực hiện công tác quản lý và tạo thuận lợi để phát triển và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics cho các doanh nghiệp sản xuất và thương mại. Trên cơ sở đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT ngày 31/12/2021 quy định hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics. Theo đó, hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics bao gồm 63 chỉ tiêu (cụ thể như ở Bảng 4.2).

Bảng 4.2: Hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics

TT	Hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics	Số lượng chỉ tiêu
1	Kết cấu hạ tầng	13
2	Phương tiện vận tải	06
3	Đào tạo nguồn nhân lực	06
4	Doanh nghiệp, lao động	07
5	Thương mại, dịch vụ	13
6	Ứng dụng công nghệ thông tin trong thủ tục hành chính	03
7	Thời gian, chi phí logistics	06
8	Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics	09

Nguồn: Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT ngày 31/12/2021

Hệ thống chỉ tiêu này có một số điểm tương đồng với các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả thực hiện dịch vụ logistics của Ngân hàng Thế giới, cụ thể Ngân hàng Thế giới sử dụng các chỉ số như sau:

- Chỉ số LPI (logistics performance index) quốc tế được đánh giá theo 6 tiêu chí, bao gồm: Hạ tầng, giao hàng, năng lực, truy xuất, thời gian và thông quan.
- Chỉ số LPI nội địa được đánh giá trên 4 tiêu chí, bao gồm: Hạ tầng, dịch vụ, Thủ tục và thời gian làm thủ tục tại biên giới và Độ tin cậy của chuỗi cung ứng.

Thông thường, khi các doanh nghiệp chủ hàng đánh giá hiệu quả thực hiện dịch vụ logistics sẽ thông qua các KPIs (key performance indicators) đã được cam kết bởi nhà cung cấp dịch vụ logistics. Tuy nhiên, các KPIs này chủ yếu được đánh giá cho từng doanh nghiệp, do đó việc thu thập dữ liệu đưa vào bộ chỉ tiêu đánh giá ở tầm vĩ mô cho toàn ngành logistics sẽ có ý nghĩa rất quan trọng nhằm cung cấp

cho cơ quan quản lý nhà nước thông tin thực tiễn của ngành, từ đó có căn cứ đánh giá năng lực thực hiện dịch vụ logistics để có những biện pháp nhằm cải thiện và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

Đây là lần đầu tiên hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics được đưa vào áp dụng, do đó rất cần thông tin dữ liệu chính thức được thống kê đầy đủ từ Tổng cục Thống kê. Trong khuôn khổ Báo cáo này, 2 nhóm chỉ tiêu số 7 và số 8 là thời gian, chi phí logistics; và năng lực và chất lượng dịch vụ logistics được lựa chọn đưa vào đánh giá do khả năng tiếp cận thông tin và phù hợp với doanh nghiệp sản xuất và thương mại để đo lường mức độ thực hiện hoạt động logistics. Các chỉ tiêu cụ thể trong các nhóm chỉ tiêu như sau:

- Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng xuất/nhập khẩu.
- Thời gian trung bình thực hiện đơn hàng.
- Tỷ lệ chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp.
- Tỷ lệ chi phí vận tải trên tổng chi phí logistics.
- Tỷ lệ giao hàng đầy đủ và đúng hạn
- Tỷ lệ hàng hóa hư hỏng trong quá trình vận chuyển
- Tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại
- Tỷ lệ hàng hóa bị trả về

4.1.4.1. Nhóm chỉ tiêu: thời gian, chi phí logistics

- Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng xuất/nhập khẩu

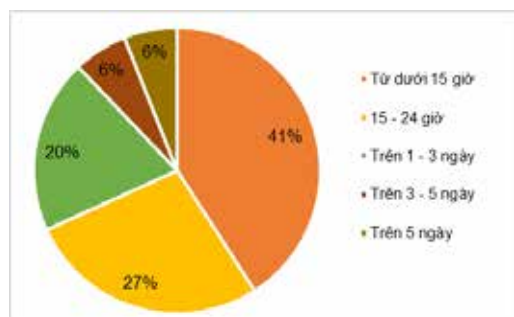
Trong quá trình thực hiện khảo sát thực tế vào tháng 6/2022 của Ban Biên tập tại một số doanh nghiệp sản xuất cũng như cửa khẩu ở phía Bắc, đã ghi nhận thực tế khi các doanh nghiệp lựa chọn địa điểm đầu tư để xây dựng nhà máy, thì yếu tố gần nguồn cầu của thị trường rất quan trọng để tối ưu hóa về chi phí và thời gian vận chuyển cũng như thời gian làm thủ tục thông quan.

Chẳng hạn, với trường hợp Công ty Texhong Hải Hà quyết định đầu tư nhà máy tại Móng Cái (Quảng Ninh) do 80% sản phẩm của công ty được xuất khẩu bằng đường bộ qua cửa khẩu Đông Hưng để vào thị trường Quảng Đông (Trung Quốc), do đó việc vận chuyển về Trung Quốc sẽ có lợi thế về thời gian và chi phí so với chính các công ty sản xuất nội địa của Trung Quốc. Tuy nhiên, trong giai đoạn dịch COVID-19, chính sách Zero-COVID của Trung Quốc khiến hoạt động thông quan và vận chuyển bằng đường bộ qua Trung Quốc bị ảnh hưởng nhiều đến thời gian thông quan và vận tải, vì vậy, công ty đã khắc phục bằng cách thực hiện vận chuyển bằng đường biển thay vì đường bộ như thông thường.

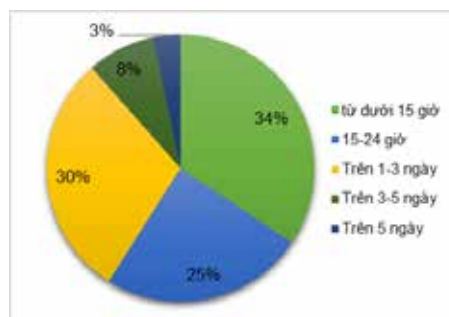
Qua khảo sát thực tế, kết quả cho thấy thời gian trung bình để thực hiện thủ tục thông quan hàng xuất khẩu với phần lớn các doanh nghiệp là dưới 24 giờ (68%). Một số ít trường hợp có thời gian làm thủ tục thông quan kéo dài hơn trên 1 đến 3 ngày (12%). Khoảng 6% doanh nghiệp có thời gian làm thủ tục thông quan từ trên 3 ngày đến 5 ngày (Hình 4.5). Kết quả này cho thấy tương đối phù hợp với quy định về thời gian thông quan theo Luật Hải quan 2014.

Trong khi đó, thời gian trung bình thực hiện thông quan hàng nhập khẩu là dưới 3 ngày (89%). Trong đó, 59% số doanh nghiệp có thời gian trung bình thực hiện thông quan hàng nhập khẩu từ dưới 1 ngày. Số ít doanh nghiệp (11%) có thời gian trung bình thực hiện thông quan trên 3 ngày.

Hình 4.5: Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng xuất khẩu



Hình 4.6: Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng nhập khẩu

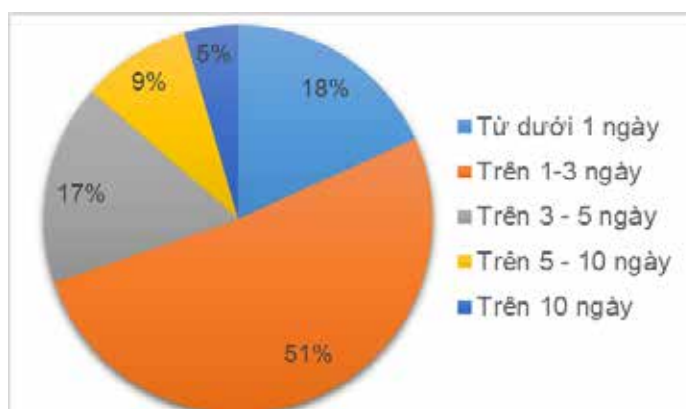


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

- Thời gian trung bình thực hiện đơn hàng

Thời gian trung bình thực hiện đơn hàng là khoảng thời gian từ khi khách hàng gửi đơn đặt hàng và cung cấp đầy đủ chứng từ hợp lệ đến khi khách hàng nhận được hàng hóa. Các yếu tố của thời gian thực hiện đơn hàng bao gồm thời gian đặt hàng, thời gian tập hợp và xử lý đơn đặt hàng, thời gian bổ sung dự trữ, thời gian sản xuất và thời gian giao hàng. Những khoảng thời gian này có thể được kiểm soát trực tiếp hoặc gián tiếp thông qua việc lựa chọn và thiết kế cách thức chuyển đơn đặt hàng, chính sách dự trữ, thủ tục xử lý đơn đặt hàng, phương thức vận chuyển và phương pháp lập kế hoạch. Trong năm 2022, do vẫn chịu tác động từ COVID-19 cũng như tình hình thiếu container rỗng, thời gian thực hiện đơn hàng bị kéo dài so với thông thường.

Hình 4.7: Thời gian trung bình thực hiện hoạt động logistics cho đơn hàng

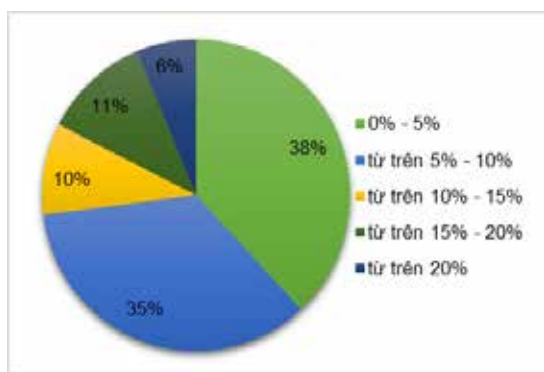


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

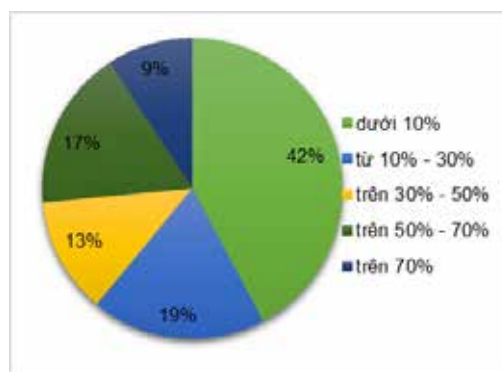
Kết quả khảo sát cho thấy thời gian trung bình thực hiện hoạt động logistics cho đơn hàng là dưới 3 ngày (69%), trong đó 18% doanh nghiệp có thời gian cho hoạt động logistics từ dưới 1 ngày. Có gần 31% doanh nghiệp có thời gian cho hoạt động logistics là trên 3 ngày (Hình 4.7) - điều này có thể sẽ ảnh hưởng đến chi phí lưu kho, vòng quay hàng tồn kho và chi phí phân phối trong chuỗi giá trị của doanh nghiệp, qua đó ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh hàng hóa xuất khẩu hoặc tiêu dùng nội địa.

- *Tỷ lệ chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp*

Hình 4.8: Tỷ lệ chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp



Hình 4.9: Tỷ lệ chi phí vận tải trên tổng chi phí logistics



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

Kết quả Khảo sát cho thấy có khoảng 73% doanh nghiệp có tỷ lệ chi phí logistics trên doanh thu dưới 10%. Có thể thấy tình hình chiến tranh, dịch bệnh, giá nguyên liệu tăng cao trong thời gian qua đã làm tăng đáng kể chi phí logistics. Cụ thể: 58% doanh nghiệp có chi phí vận tải trên 10%, trong đó 39% doanh nghiệp có chi phí này chiếm hơn 30% doanh thu.

- *Tỷ lệ chi phí vận tải trên tổng chi phí logistics*

Kết quả khảo sát (Hình 4.9) cho thấy, 42% doanh nghiệp có tỷ lệ chi phí vận tải chiếm dưới 10% trên tổng chi phí logistics, 19% doanh nghiệp có chi phí vận tải chiếm 10% - 30% trên tổng chi phí logistics và 9% số doanh nghiệp tham gia khảo sát có chi phí vận tải chiếm trên 70% chi phí logistics.

4.1.4.2. Nhóm chỉ tiêu: năng lực và chất lượng dịch vụ logistics

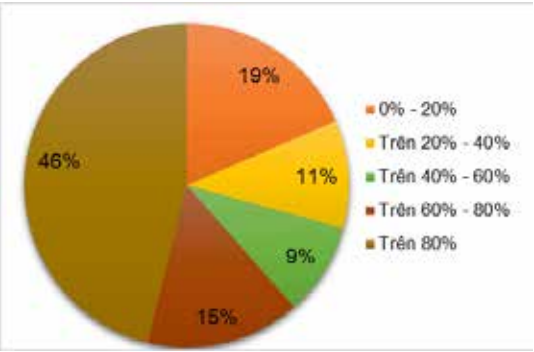
- *Tỷ lệ giao hàng đầy đủ và đúng hạn:* Tỷ lệ giao hàng đầy đủ và đúng hạn phản ánh hiệu quả của hoạt động logistics trong việc đáp ứng yêu cầu của khách hàng, được tính bằng tổng số hàng hóa được vận chuyển đầy đủ và đúng hạn cho khách hàng so với tổng khối lượng hàng hóa được giao cho khách hàng.

Mục tiêu của hoạt động logistics là hướng đến 7 Rights (right time, right cost, right quantity, right condition, right customer, right place and right product). Do đó, giao hàng đủ và đúng hạn đóng vai trò quan trọng hướng đến right time - right customer cũng như góp phần làm hài lòng khách hàng.

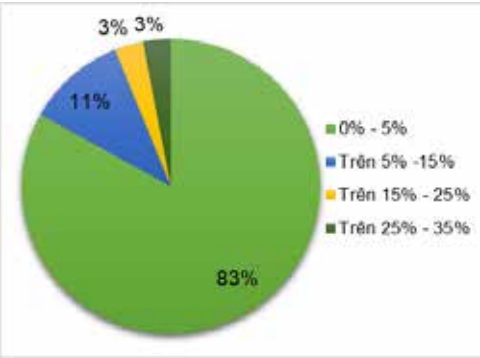
Kết quả khảo sát thể hiện tỷ lệ giao hàng đủ và đúng hạn với hơn 46% doanh nghiệp có tỷ lệ này đạt khoảng trên 80% trong tổng số hàng giao. Trong khi đó, có khoảng 19% doanh nghiệp có tỷ lệ giao hàng đủ và đúng hạn là dưới 20%, kết quả này sẽ ảnh hưởng nhiều đến sự hài lòng của khách hàng, chất lượng và hiệu quả của dịch vụ logistics. Để gia tăng tỷ lệ giao hàng đủ và đúng hạn, có thể xem xét một số giải pháp đối với doanh nghiệp như sau:

- + Nâng cao hiệu quả quản lý, chất lượng nguồn nhân lực;
- + Đầu tư, nâng cấp các trang thiết bị, phương tiện vận tải để đảm bảo hoạt động hiệu quả và ổn định;
- + Đẩy mạnh chuyển đổi số;
- + Thuê ngoài những hoạt động logistics mà việc tự thực hiện không hiệu quả;
- + Tăng cường phối hợp với các bên trong chuỗi cung ứng để giải quyết vấn đề về dòng thông tin trên toàn chuỗi cung ứng.

Hình 4.10: Tỷ lệ giao hàng đầy đủ và đúng hạn

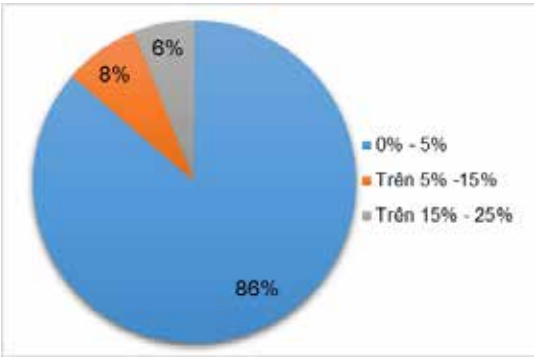


Hình 4.11: Tỷ lệ hàng hóa hư hỏng trong quá trình vận chuyển

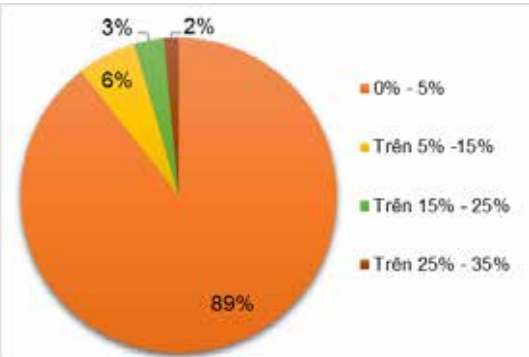


Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

Hình 4.12: Tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại



Hình 4.13: Tỷ lệ hàng hóa bị trả về



Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

- Tỷ lệ hàng hóa hư hỏng trong quá trình vận chuyển, Tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại, Tỷ lệ hàng hóa bị trả về:

Tỷ lệ hàng hóa hư hỏng trong quá trình vận chuyển được tính bằng số chuyển hàng có hàng hóa hư hỏng trong quá trình vận chuyển trên tổng số chuyển hàng được vận chuyển đến khách hàng. Hàng hóa bị khiếu nại là hàng hóa đến muộn, hàng không đến, hàng bị hỏng, vỡ,... do lỗi của hoạt động logistics. Tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại được tính bằng số chuyển hàng có hàng hóa bị khiếu nại do lỗi của hoạt động logistics trên tổng số chuyển hàng được vận chuyển đến khách hàng. Trong khi đó, hàng hóa bị trả về là lượng hàng hóa bị khách hàng không chấp nhận và trả lại người bán do lỗi của hoạt động logistics. Tỷ lệ hàng hóa bị trả về được tính bằng khối lượng hàng hóa bị trả về do lỗi của hoạt động logistics trên tổng khối lượng hàng hóa được vận chuyển đến khách hàng.¹⁷

Có thể thấy rằng, yếu tố đúng sản phẩm (right product), đúng điều kiện chất lượng (right condition) có vai trò rất quan trọng nhằm đánh giá năng lực thực hiện dịch vụ logistics. Trong giai đoạn dịch COVID-19 căng thẳng, việc giao hàng chậm trễ bị ảnh hưởng bởi tình hình dịch bệnh, do đó có thể được xem xét như là trường hợp bất khả kháng. Mặc dù vậy, việc giao hàng chậm trễ nguyên vật liệu sẽ có ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất và tương tự như vậy, việc giao hàng chậm trễ đối với hàng thành phẩm phân phối ra thị trường có thể sẽ dẫn đến tình hình thiếu hàng và doanh nghiệp phải chịu các chi phí liên quan đến thị trường và đáp ứng nhu cầu khách hàng, chẳng hạn như chi phí đặt hàng gấp, chi phí vận tải với phương thức vận tải nhanh hơn như vận tải hàng không,...

Kết quả Khảo sát cho thấy tỷ lệ hơn 80% doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hóa hư hỏng, khiếu nại và trả về trung bình dưới 5%, khoảng 17% số doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hóa hư hỏng trên 5% và 14% số doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại trên 5%. Một số nguyên nhân dẫn đến hàng hóa hư hỏng và bị khiếu nại được các doanh nghiệp đưa ra bao gồm:

- + Dịch bệnh khiến cho thời gian giao hàng kéo dài, làm hư hỏng các hàng hóa. Đặc biệt là hàng hóa có vòng đời ngắn như trái cây, rau, củ;
- + Cơ sở hạ tầng giao thông;
- + Công tác bảo quản hàng hóa trong quá trình vận chuyển;
- + Chất lượng nguồn nhân lực: chẳng hạn công nhân chưa tuân thủ quy trình xếp dỡ hàng hóa;
- + Thiếu các phương tiện vận tải và kho hàng chuyên dụng, như kho lạnh và phương tiện vận tải lạnh.

Đối với các mặt hàng dễ hư hỏng như trái cây, rau củ do đặc tính của hàng hóa có vòng đời ngắn, việc kéo dài tuổi thọ của những hàng hóa này sẽ giúp tránh hoặc giảm thiệt hại từ vấn đề thời gian giao hàng kéo dài. Việc sử dụng thiết bị và công nghệ hiện đại như container lạnh, blockchain, thiết bị theo dõi nhiệt độ hay camera là giải pháp hữu hiệu để giải quyết vấn đề này.

¹⁷ Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT quy định hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics

Bên cạnh đó, công tác phát triển cơ sở hạ tầng logistics rất quan trọng. Nếu cơ sở hạ tầng giao thông, các kho hàng, trung tâm logistics và phương tiện vận tải được phát triển đồng bộ và hiện đại sẽ giúp giảm thời gian vận chuyển hàng hóa, cũng như giúp bảo quản hàng hóa tốt hơn. Từ đó tình trạng hàng hóa hư hỏng, khiếu nại hay trả về sẽ giảm đi đáng kể.

Ngoài ra, chất lượng nhân lực logistics cũng có tác động lớn trong việc giảm tình trạng hàng hóa hư hỏng, khiếu nại hay trả về. Ví dụ, một tài xế có kinh nghiệm sẽ quen với cung đường, điều chỉnh tốc độ phương tiện phù hợp với các loại hàng hóa khác nhau, từ đó sẽ làm giảm tình trạng hàng hóa hư hỏng do quá trình vận chuyển. Tuy nhiên, việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành logistics cần có sự phối hợp của nhiều thành phần khác nhau như nhà nước, nhà trường và nhà doanh nghiệp.

4.2. Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong sản xuất, kinh doanh của một số ngành hàng

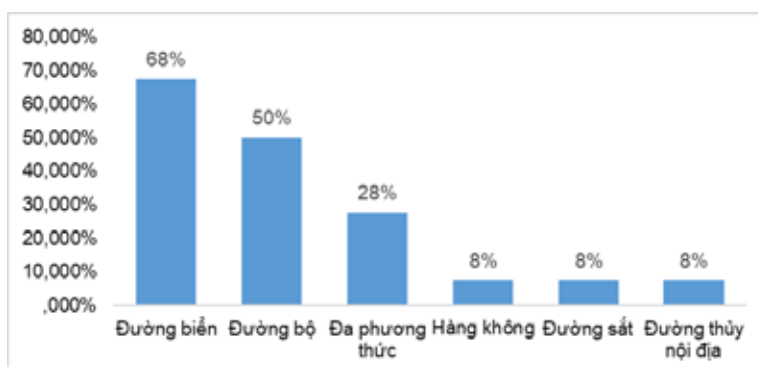
4.2.1. Logistics cho hàng nông, thủy sản

Hàng nông thủy sản là mặt hàng có vòng đời sản phẩm ngắn và đòi hỏi môi trường bảo quản tốt để có thể kéo dài thời hạn sử dụng cũng như đảm bảo chất lượng sản phẩm tốt. Logistics cho mặt hàng nông thủy sản thường gặp phải nhiều khó khăn như hàng hóa dễ hư hỏng, phải đảm bảo điều kiện nhiệt độ và môi trường phù hợp, trong quá trình vận chuyển phải đảm bảo tính ổn định, quá trình xếp dỡ phải cẩn thận. Thông thường khi vận chuyển hàng nông thủy sản để đảm bảo chất lượng thì hàng hóa cần được bảo quản và vận chuyển bằng kho lạnh và phương tiện vận tải lạnh. Trong thời gian qua, có thể thấy hoạt động logistics chuỗi lạnh (cold chain logistics) tại Việt Nam rất phát triển. Trong bối cảnh ngành kho lạnh bùng nổ để phục vụ nhu cầu phân phối vắc-xin cũng như tăng trưởng trong chế biến thủy sản và nhu cầu tiêu dùng, quy mô thị trường kho lạnh dự kiến đạt mốc 295 triệu USD năm 2025, tức là tăng trưởng khoảng 12% hàng năm¹⁸.

Thực tế khảo sát cho thấy, loại hình vận tải chính khi xuất khẩu hàng nông, thủy sản là đường biển và đường bộ, trong đó đường biển chiếm 67,5% và đường bộ chiếm 50%. Phương thức vận tải đường bộ chủ yếu dùng để xuất khẩu nông, thủy sản đi các nước như Trung Quốc, Campuchia, Lào và Thái Lan.

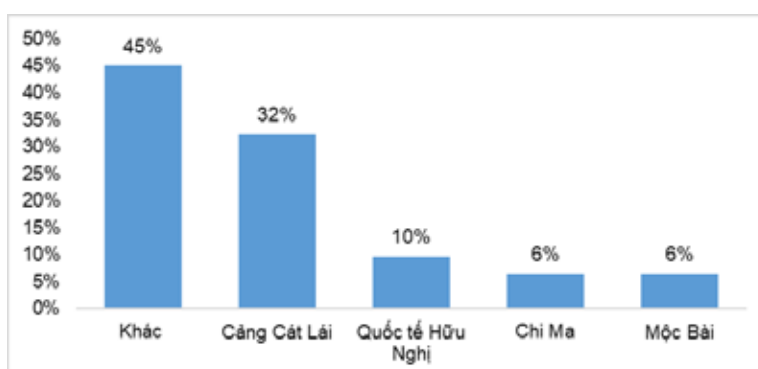
Việc vận chuyển đường hàng không chiếm tỷ trọng khá nhỏ khoảng 7,5%, chủ yếu là xuất khẩu hàng nông sản cao cấp đi các thị trường chính là châu Âu và Hoa Kỳ. Vận chuyển đường sắt chủ yếu phục vụ hàng trái cây như thanh long, xoài, dưa hấu đi thị trường Trung Quốc.

¹⁸ <https://vnexpress.net/thi-truong-kho-lanh-du-kien-dat-295-trieu-usd-nam-2025-4437613.html>

Hình 4.14: Loại hình vận tải được sử dụng khi xuất khẩu hàng nông thủy sản

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

Các cảng và cửa khẩu xuất khẩu hàng nông, thủy sản chủ yếu là cảng Cát Lái (32%), cửa khẩu Quốc tế Hữu Nghị và Cửa khẩu Chi Ma.

Hình 4.15: Các cửa khẩu xuất khẩu nông sản chủ yếu

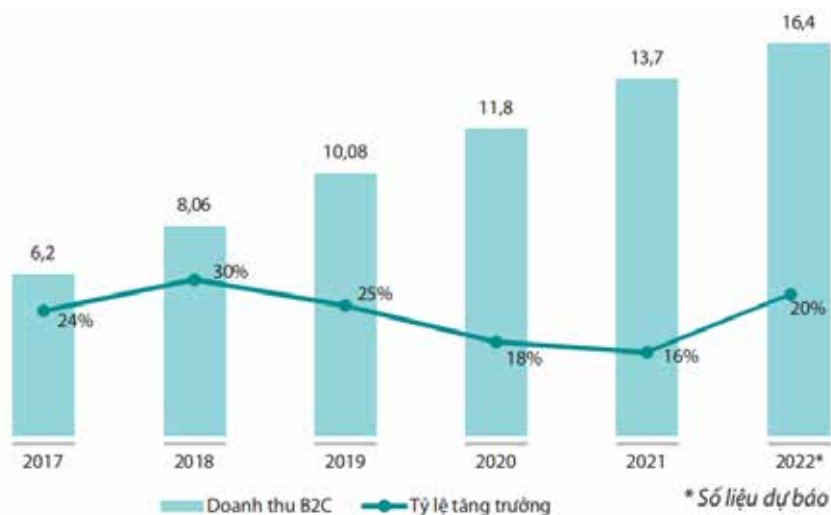
*Khác: các cửa khẩu này bao gồm: ICD Phúc Long, Sóc Giang, Tân Thanh, Cốc Nam, Tân Thanh, Đồng Đăng, Nghi Sơn, Hải Phòng, Đồng Đăng, Thanh Hóa, Quốc tế Thanh Thủy, Cửa khẩu Sân bay Tân Sơn Nhất, Tân Thanh, Vĩnh Sương.

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

4.2.2. Logistics cho thương mại điện tử

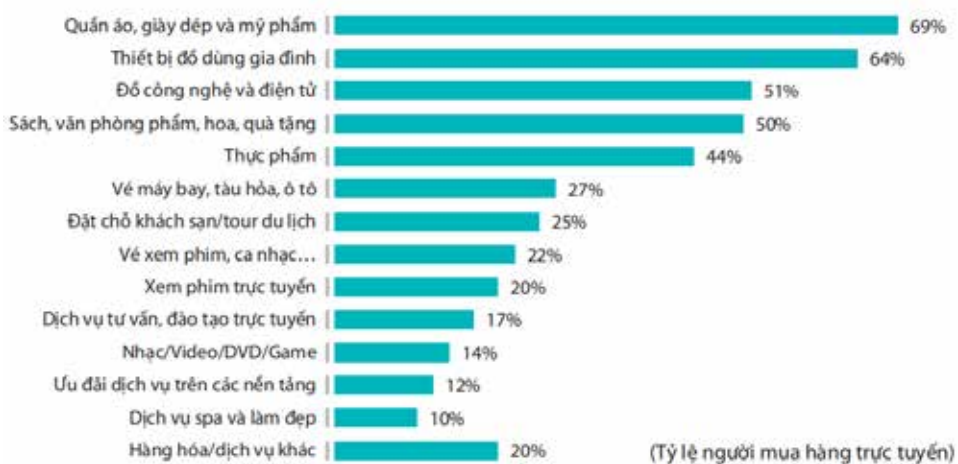
Quy mô thị trường thương mại điện tử (TMĐT) bán lẻ tại Việt Nam tăng trưởng ổn định trong 5 năm qua. Trong năm 2017, quy mô thị trường TMĐT bán lẻ ở Việt Nam chỉ đạt 6,2 tỷ USD, nhưng đến năm 2021 doanh thu này đã tăng gần gấp 2 lần, đạt trên 13,7 tỷ USD. Đà tăng trưởng này vẫn được duy trì vào năm 2022 với mức doanh thu dự kiến đạt 16,4 tỷ USD.¹⁹

¹⁹ Bộ Công Thương: Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam (2022)

Hình 4.16: Quy mô thị trường thương mại điện tử bán lẻ Việt Nam (2017-2022)

Nguồn: Bộ Công Thương; Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam (2022)

Loại hàng hóa được người dùng Việt Nam mua sắm qua các nền tảng trực tuyến cũng khá đa dạng, tập trung nhiều nhất vào nhóm hàng FMCG (hàng tiêu dùng nhanh). Trong đó, chiếm tỷ trọng cao nhất là nhóm hàng quần áo - giày dép và mỹ phẩm với hơn 69% người mua lựa chọn, kế đến là thiết bị đồ dùng gia đình với 64% người dùng lựa chọn sẽ mua sắm trực tuyến (Hình 4.17).

Hình 4.17: Loại hàng hóa, dịch vụ thường được mua trực tuyến

Nguồn: Bộ Công Thương; Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam (2022)

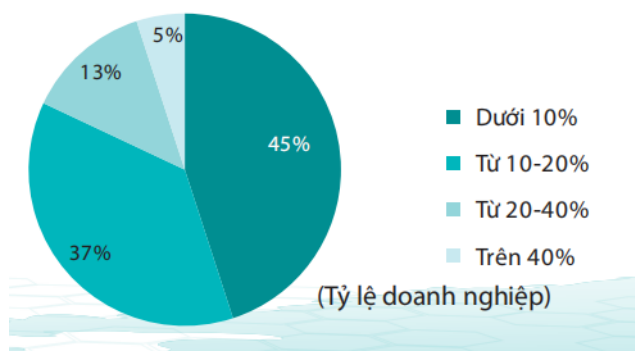
Vấn đề logistics là một trong những tiêu chí quan trọng mà người tiêu dùng quan tâm khi mua sắm trực tuyến. Cụ thể là: 57% khách hàng chọn tiêu chí “giao hàng nhanh và linh hoạt theo lịch đặt của khách hàng” và 42% khách hàng chọn tiêu chí “theo dõi đơn hàng” (Hình 4.18).

Hình 4.18: Tiêu chí người tiêu dùng quan tâm khi mua sắm trực tuyến

Nguồn: Bộ Công Thương: Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam (2022)

Đối với thương mại điện tử, tiêu chí thời gian rất quan trọng, vì vậy, việc lựa chọn cách thức vận tải và đối tác vận tải rất có ý nghĩa. Theo báo cáo của Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam (2022), 69% doanh nghiệp TMĐT cho biết tự thu xếp vận tải và 59% doanh nghiệp quyết định sử dụng dịch vụ logistics của bên thứ 3.

Bên cạnh đó, chi phí hoàn tất đơn hàng và giao hàng chặng cuối so với doanh thu từ hoạt động TMĐT của doanh nghiệp cũng chiếm tỷ trọng khá quan trọng trong lĩnh vực TMĐT. Cụ thể, có 45% doanh nghiệp khảo sát cho rằng chi phí hoàn tất đơn hàng và giao hàng chặng cuối dưới 10% so với doanh thu từ hoạt động TMĐT của doanh nghiệp. Tuy nhiên, có đến 13 % doanh nghiệp có mức chi phí trong khoảng 20-40% và 5% doanh nghiệp có mức chi phí trên 40%.

Hình 4.19: Tỷ lệ của chi phí hoàn tất đơn hàng và giao hàng chặng cuối so với doanh thu từ hoạt động TMĐT của doanh nghiệp

Nguồn: Bộ Công Thương: Sách trắng Thương mại điện tử Việt Nam (2022)

Kết quả khảo sát của nhóm nghiên cứu cũng nhận được ý kiến phản hồi từ các doanh nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics phục vụ thương mại điện tử tại Việt Nam thì cần chú trọng: đầu tư trang thiết bị vận chuyển hiện đại và đồng bộ cũng như đầu tư hạ tầng kho hàng và trung tâm chia chọn (65,9% doanh nghiệp), bên cạnh đó, các doanh nghiệp cũng đề xuất cần chú ý phát triển nhân lực có khả năng vận hành logistics phục vụ thương mại điện tử (59,1% doanh nghiệp) và cần chú trọng chuyển đổi số, chẳng hạn đầu tư phát triển công nghệ và ứng dụng phần mềm (68,2% doanh nghiệp).

4.3. Rủi ro trong sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại

Thuê ngoài một phần hoặc tất cả các chức năng logistics có thể giảm thiểu một số rủi ro logistics nhưng cũng tạo ra những rủi ro khác cho các công ty đầu mối và chuỗi cung ứng.

Rủi ro logistics có lẽ là loại rủi ro chuỗi cung ứng phổ biến nhất (Ellegaard, 2008) và liên quan đến hoạt động chưa hiệu quả hoặc sức mạnh tài chính của người vận chuyển, vấn đề lưu kho, thiết kế mạng lưới vận chuyển kém hiệu quả, lựa chọn sai phương thức vận chuyển, cách thức đóng gói và dán ký mã hiệu không phù hợp, hư hỏng do tai nạn/ xếp hàng không đúng cách, và thời gian giao hàng chậm trễ (Punniyamoorthy, Thamaraiselvan, & Manikandan, 2013).²⁰

Chang, Xu và Song (2015) đã phân loại rủi ro logistics thành 3 loại, đó là rủi ro từ dòng thông tin, dòng vật chất và dòng tài chính. Để đánh giá các rủi ro khi sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại, các tác giả dựa trên thang đo Likert 5 bậc từ mức không ảnh hưởng đến mức rất ảnh hưởng.

Kết quả Khảo sát tập cho thấy, các rủi ro sau đây ảnh hưởng lớn đến hoạt động logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại (chi tiết ở Bảng 4.3).

Bảng 4.3: Đánh giá các rủi ro trong sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại

Rủi ro	Điểm đánh giá trung bình (thang đo 5: cao nhất)
Thời gian vận chuyển kéo dài	4,32
Tỷ lệ thất thoát, hư hỏng cao	4,17
Dịch bệnh COVID-19	4,23
Sự cố ngoài ý muốn (tai nạn, thiên tai..)	3,78
Phương tiện vận tải hay kho hàng không đảm bảo gây hư hỏng hàng hóa	4,14
Phương tiện vận tải lạnh hay kho lạnh không đảm bảo làm hư hỏng hàng hóa	3,88
Chứng từ vận tải gốc bị thất lạc	4,06

Nguồn: Kết quả khảo sát của Ban Biên tập và VLI (2022)

²⁰ <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/analyzing-logistics-outsourcing-risks-in-the-vietnamese-seafood-supply-chain-68451.htm>

Qua kết quả Khảo sát cho thấy rủi ro được đánh giá xảy ra nhiều nhất ở một số ngành hàng như: nông thủy sản, thực phẩm và đồ uống, ngành dệt may và linh kiện điện tử,... Điều này cũng phản ánh rõ đặc điểm của từng nhóm hàng cần có sự chú ý về dịch vụ logistics để giảm thiểu rủi ro do hư hỏng hay mất mát hàng hóa, chẳng hạn như đối với hàng nông thủy sản đòi hỏi cần có bảo quản mát hoặc bảo quản lạnh trong quá trình vận tải hay lưu kho hàng hóa.

Để khắc phục những rủi ro trên, một số giải pháp có thể được xem xét áp dụng:

- Nâng cao hiệu quả phối hợp và hợp tác giữa các đối tác trong chuỗi cung ứng;
- Ứng dụng các công nghệ và thiết bị trong vận hành logistics cho chuỗi lạnh, chẳng hạn như thiết bị theo dõi nhiệt độ, container lạnh, phần mềm tính toán cung đường, công nghệ blockchain,... để theo dõi sản phẩm xuyên suốt chuỗi cung ứng nhằm đảm bảo hàng hóa luôn được vận chuyển và bảo quản trong môi trường phù hợp với yêu cầu của sản phẩm;
- Đẩy mạnh số hóa, thay đổi các quy trình và thủ tục để giảm lượng hồ sơ bằng giấy cũng như khắc phục được sai sót do chứng từ bị thất lạc;
- Đào tạo và chú trọng nâng cao chất lượng của đội ngũ nhân sự logistics qua đó góp phần nâng cao hiệu quả vận hành logistics;
- Đầu tư và nâng cấp kho hàng cũng như phương tiện vận tải và phần mềm quản lý giúp nâng cao hiệu quả bảo quản, quản lý và vận chuyển hàng hóa.

4.4. Đề xuất của các doanh nghiệp về cải thiện dịch vụ logistics

Để hoàn thiện và cải thiện dịch vụ logistics, các doanh nghiệp sản xuất và thương mại được khảo sát đã đưa ra một số đề xuất và góp ý:

- *Chú trọng hoàn thiện hành lang pháp lý* nhằm đảm bảo một hành lang pháp lý đầy đủ, thông suốt, trực tiếp điều chỉnh các hoạt động dịch vụ logistics. Việc xây dựng những chính sách, pháp luật cần mang tính hệ thống, có sự phối hợp hiệu quả giữa nhiều bộ, ban ngành, giữa trung ương và địa phương. Trong quá trình xây dựng, đưa ra các chính sách cần phải tăng cường tham vấn cộng đồng doanh nghiệp nhằm nắm bắt kịp thời những mong muốn và nhu cầu thực sự của các doanh nghiệp logistics, đối tượng thực hiện và thụ hưởng chính của những chính sách, pháp luật này. Bên cạnh đó, những vấn đề pháp lý liên quan trực tiếp đến hoạt động của các doanh nghiệp logistics cần được chú trọng hoàn thiện.

- *Đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại.* Trước xu thế hội nhập và giao lưu quốc tế, kết cấu hạ tầng giao thông tốt đóng vai trò đặc biệt quan trọng giúp cho việc giao thương hàng hóa giữa các nước được thuận tiện. Việc xây dựng hệ thống đường liên quốc gia, liên khu vực sẽ tạo ra hành lang vận tải giữa các nước, các khu vực và châu lục, góp phần mở rộng giao lưu kinh tế, văn hóa với các nước. Với bất cứ quốc gia nào, hệ thống giao thông nói chung cũng có vai trò kết nối

sản xuất với tiêu thụ, giữa vùng này với vùng khác, giữa quốc gia này với quốc gia khác và đáp ứng nhu cầu đi lại của con người, đảm bảo được mối liên hệ kinh tế, phục vụ sản xuất, góp phần nâng cao năng suất lao động, thúc đẩy giao lưu kinh tế giữa các vùng, các quốc gia, tạo điều kiện cho phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, của vùng và địa phương.

- *Phát triển và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.* Nguồn nhân lực logistics đóng vai trò quan trọng cấu thành “hạ tầng mềm” của hệ thống logistics Việt Nam. Hiện nay, Việt Nam có những điều kiện thuận lợi để trở thành một trung tâm vận chuyển hàng hóa đường biển xuyên quốc tế. Việt Nam có hơn 70 tuyến đường quốc tế, rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics, nhu cầu về nguồn nhân lực là rất lớn.²¹ Hầu hết các công ty dịch vụ logistics ở Việt Nam đang rất cần tuyển dụng nguồn nhân lực có trình độ cao về kỹ năng, kiến thức chuyên môn và tiếng Anh chuyên ngành. Doanh nghiệp cần phải đầu tư nhiều thời gian và tiền bạc để đào tạo lại đội ngũ nhân viên, chưa kể đến vấn đề “chảy máu chất xám” nhân lực vào các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Để ngành dịch vụ logistics Việt Nam tiếp tục phát triển nhanh và bền vững, bắt kịp với xu thế của quốc tế, phục vụ cho sự phát triển của nền kinh tế trong nước thì nước ta cần những giải pháp phù hợp hơn nữa. Đào tạo nguồn nhân lực cho logistics không chỉ là nhiệm vụ của các cấp quản lý, cơ sở đào tạo mà cần sự tham gia tích cực của các doanh nghiệp, các tổ chức trong việc cung cấp thông tin, xây dựng nhiều hình thức động viên khuyến khích như cấp học bổng, hỗ trợ phương tiện giảng dạy, học tập...

- *Đẩy mạnh hoạt động chuyển đổi số* trong các doanh nghiệp logistics. Đại dịch là chất xúc tác đẩy mạnh quá trình chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành dịch vụ logistics nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh, giảm chi phí và thu hút thêm nhiều khách hàng, để phục hồi sau đại dịch. Việc ứng dụng chuyển đổi số góp phần tăng doanh thu cho doanh nghiệp. Nếu như trước đây, các doanh nghiệp đều nhận thấy rằng phải tốn một khoản chi phí rất lớn để vận hành dịch vụ theo hình thức truyền thống thì khi ứng dụng các phần mềm công nghệ số hóa vào các khâu vận hành đã giúp cho 77,8% doanh nghiệp logistics có thể tối thiểu hóa chi phí đầu vào²².

- *Cần có chính sách khuyến khích chuyển đổi số*, hỗ trợ vốn và lãi suất ưu đãi cho doanh nghiệp số hóa. Trên cơ sở đó, doanh nghiệp logistics có thể thuê giải pháp từ doanh nghiệp cung cấp phần mềm khi chưa có đủ năng lực tài chính. Phát triển hạ tầng số để phục vụ cho nhu cầu mới của nền kinh tế. Về phía doanh nghiệp, các doanh nghiệp cần thay đổi tư duy, chiến lược về chuyển đổi số, bắt đầu từ chính người lãnh đạo. Đồng thời phải làm từng bước vững chắc, theo lộ trình phù hợp với khả năng của doanh nghiệp. Tạo lập kế hoạch dài hạn và bài bản, cẩn trọng trong từng công đoạn, như lựa chọn quy trình, tìm kiếm các nhà cung cấp giải pháp phù hợp.

- *Đơn giản hóa và nâng cao chất lượng thủ tục hành chính*; đầu tư các máy móc thiết bị tiên tiến hiện đại; tăng cường đẩy mạnh hơn nữa sự phối hợp đồng bộ giữa cơ quan hải quan và các cơ quan khác liên quan với mô hình Hải quan thông minh, nâng cao chất lượng phục vụ người dân, doanh nghiệp trong thực hiện thủ tục hải quan, quản lý hải quan và thu thuế hiệu quả, tạo thuận lợi cho hoạt động

²¹ <https://ictvietnam.vn/nhan-luc-nganh-logistics-tai-viet-nam-can-nhung-dot-pha-mang-tinh-chien-luoc-20220811153812327.html>

²² <https://thoibaonganhang.vn/so-hoa-de-logistics-phuc-hoi-sau-dich-121838.html>

thương mại, du lịch và vận tải hợp pháp qua biên giới, tạo môi trường xuất nhập khẩu minh bạch, công bằng, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, đảm bảo an ninh, an toàn xã hội và bảo vệ lợi ích, chủ quyền quốc gia.

- *Cần có hướng dẫn chi tiết, cụ thể các chính sách* hỗ trợ về tài chính, tín dụng cho doanh nghiệp logistics nhằm thuận lợi trong việc tiếp cận các nguồn vốn trong và ngoài nước để nâng cao năng lực, quy mô doanh nghiệp. Đa dạng hóa các kênh tiếp cận vốn cho doanh nghiệp, tăng cường tìm kiếm và tiếp cận các nguồn vốn giá rẻ từ các chương trình, dự án ưu đãi của các tổ chức trong và ngoài nước để tài trợ cho doanh nghiệp logistics. Bên cạnh đó, cần thiết kế các chính sách hỗ trợ DNNVV phù hợp với các giai đoạn phát triển của doanh nghiệp. Đối với giai đoạn mới thành lập và đi vào hoạt động, các chính sách hỗ trợ cần giúp các doanh nghiệp tiếp cận thuận lợi với các nguồn lực và cơ hội như tiếp cận vốn, tiếp cận đất đai, tìm kiếm khách hàng, nhà cung cấp và hỗ trợ về thủ tục hành chính. Xây dựng các gói giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp, thiết kế các sản phẩm tín dụng đặc thù phù hợp với đối tượng khách hàng là DNNVV trong quá trình triển khai các cam kết hội nhập kinh tế quốc tế, kịp thời tháo gỡ các vướng mắc về các vấn đề chính sách và thực thi các hiệp định thương mại tự do, đối tác toàn diện khu vực.

- *Xây dựng chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics tại địa phương* hiệu quả, phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội của từng địa phương. Các địa phương và vùng tiếp giáp nhau cần có chương trình hành động chung trong việc quy hoạch tích hợp, xây dựng các trung tâm logistics và kho phân phối tập trung của vùng giúp phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng và có thể đáp ứng nhu cầu của khu vực thị trường rộng lớn hơn. Việc xây dựng các kho phân phối tập trung cũng có vai trò tích cực trong việc tăng chất lượng dịch vụ và giảm chi phí lưu kho cho doanh nghiệp. Bên cạnh đó, cần xây dựng những chính sách hỗ trợ nhằm hình thành mạng lưới các doanh nghiệp lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường; tìm kiếm, chia sẻ đơn hàng, giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh cho sản phẩm, hàng hóa Việt Nam và đặc biệt là nâng cao vai trò kết nối của hiệp hội rất quan trọng.

- *Phát triển thị trường dịch vụ logistics lành mạnh*, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước; phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý chiến lược, tăng cường kết nối để đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics quan trọng trong khu vực; tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics; phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics về số lượng, quy mô, có năng lực cạnh tranh cao ở thị trường trong nước và quốc tế.

- *Cần chú trọng xây dựng các gói giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp* trong quá trình triển khai các cam kết hội nhập kinh tế quốc tế, kịp thời tháo gỡ các vướng mắc của doanh nghiệp về các vấn đề chính sách và thực thi các hiệp định thương mại tự do như CPTPP, EVFTA và sắp tới là Hiệp định Đối tác toàn diện khu vực ASEAN và các nước đối tác (RCEP).

- *Triển khai đầu tư xây dựng hệ thống trung tâm logistics* trên cả nước. 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. 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.

- *Các Bộ, ngành cần tập trung hoàn thiện hệ thống các quy định, cơ chế, chính sách liên quan đến logistics trong ngành, lĩnh vực mình phụ trách; đảm bảo tính ổn định, đồng bộ, tính minh bạch, khả thi, giảm mạnh thủ tục hành chính và các rào cản để giảm chi phí thực thi cho người dân, doanh nghiệp. Đặc biệt là hoàn thiện cơ chế chính sách, huy động nguồn lực, giải pháp tiết giảm chi phí, thúc đẩy phát triển logistics cho từng lĩnh vực giao thông (đường bộ, đường biển, đường thủy, đường sắt, đường không), cho từng vùng, miền, địa phương. Cùng với đó, triển khai các nhóm giải pháp tổng thể trong các lĩnh vực thuế, phí, hải quan... nhằm rút ngắn thời gian, nâng cao chất lượng, giảm chi phí cho các hoạt động logistics.*

- *Phát triển đội tàu biển quốc tế của Việt Nam.* Xu hướng hiện nay, thị trường vận tải quốc tế và nhu cầu tăng trưởng về lượng hàng hóa thông qua cảng biển của Việt Nam ngày càng lớn. Điều này cho thấy tiềm năng và tính cấp thiết của việc phải sớm phát triển đội tàu vận tải biển quốc tế để đáp ứng nhu cầu của thực tiễn khách quan. Trong những năm qua, hệ thống cảng biển Việt Nam phát triển đồng bộ, hiện đại, đón được những tàu biển lớn nhất thế giới vào làm hàng. Tuy nhiên, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container ở Việt Nam lại chủ yếu do hãng tàu nước ngoài đảm nhận, đặc biệt tuyến biển xa đến các nước phát triển như châu Âu, Hoa Kỳ²³. Đội tàu trong nước chủ yếu đảm nhận phần vận tải nội địa, hoạt động tuyến quốc tế ngắn trong khu vực châu Á và thị phần vận tải biển tuyến quốc tế của đội tàu vận tải biển Việt Nam lại đang có xu hướng giảm dần đều trong thời gian qua. Thêm vào đó, cơ cấu đội tàu biển chưa hợp lý, chủ yếu tàu trọng tải nhỏ chở hàng khô, hàng rời; thiếu tàu container và tàu trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế. Trong bối cảnh Việt Nam đang mở cửa hội nhập kinh tế quốc tế, Chính phủ cũng tích cực tham gia ký kết các hiệp định thương mại tự do song phương, đa phương và các hiệp định vận tải biển với các quốc gia trên thế giới. Điều này dẫn đến việc đội tàu biển Việt Nam vừa đứng trước thời cơ lớn cũng như thách thức lớn về việc phải gấp rút phát triển đội tàu biển quốc tế đạt chuẩn về chất lượng, tương xứng về quy mô đang được đặt ra.

²³ <https://www.vietnamplus.vn/giai-phap-nao-phat-trien-doi-tau-bien-quoc-te-cua-viet-nam/814021.vnp>

CHƯƠNG V: **HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ LOGISTICS**



5.1. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong logistics

5.1.1. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong quản lý Nhà nước về logistics

Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 03/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 đặt mục tiêu Việt Nam trở thành quốc gia số, ổn định và thịnh vượng, tiên phong thử nghiệm các công nghệ và mô hình mới; đổi mới căn bản, toàn diện hoạt động quản lý, điều hành của Chính phủ, hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, phương thức sống, làm việc của người dân, phát triển môi trường số an toàn, nhân văn, rộng khắp. Chương trình Chuyển đổi số quốc gia nhằm mục tiêu kép vừa phát triển Chính phủ số, kinh tế số, xã hội số vừa hình thành các doanh nghiệp công nghệ số Việt Nam có năng lực đi ra toàn cầu.

Trong hơn hai năm vừa qua, triển khai thực hiện Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, các Bộ, ngành đã tích cực chuyển đổi số, đổi mới, sáng tạo, trong đó có kế hoạch chuyển đổi số cho lĩnh vực dịch vụ logistics. Bộ Công Thương, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn là những Bộ mà việc ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số có tác động trực tiếp đến hoạt động logistics, như việc đăng ký kinh doanh, đầu tư liên kết với đối tác nước ngoài; thủ tục khai báo hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, thanh toán thuế bằng hóa đơn điện tử; hay thủ tục kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất nhập khẩu đang được cải tiến nhằm tạo thuận lợi cho thương mại hàng hóa và thương mại dịch vụ.

Ngày 07/01/2021, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành Quyết định số 12/QĐ-BKHĐT về việc phê duyệt Chương trình hỗ trợ doanh nghiệp chuyển đổi số giai đoạn 2021 - 2025 với mong muốn các doanh nghiệp, trong đó có doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics thay đổi, thích ứng với các điều kiện khôi phục và phát triển bền vững kinh tế mới khi chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy do ảnh hưởng của dịch COVID-19, các cuộc chiến địa chính trị và biến đổi khí hậu; nâng cao năng lực cạnh tranh tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Các hoạt động của Chương trình hướng tới (i) Chuyển đổi nhận thức, tầm nhìn, chiến lược của doanh nghiệp, (ii) Hỗ trợ số hóa các hoạt động kinh doanh, (iii) Hỗ trợ số hóa quy trình quản trị, quy trình công nghệ, sản xuất và (iv) Hỗ trợ chuyển đổi số toàn diện để tạo ra sản phẩm, dịch vụ, mô hình mới cho doanh nghiệp.

Bộ Công Thương, từ ngày 16/6/2022, đã chính thức triển khai và phát triển hợp đồng điện tử tại Việt Nam theo Nghị định số 85/2021/NĐ-CP. Theo đó, Bộ đã hoàn thiện hành lang pháp lý đối với các điều kiện, nghĩa vụ và quy trình đăng ký hoạt động đối với các tổ chức cung cấp dịch vụ chứng thực hợp đồng điện tử (CeCA - Certified eContract Authority); công bố Trục hợp đồng điện tử Việt Nam và liên kết với các giải pháp hỗ trợ bên thứ 3 như ngân hàng, kiểm toán, cơ quan giải quyết tranh chấp, cơ quan thuế, các đơn vị liên quan khác; có thể kiểm tra, xác thực được giá trị như bản gốc của hợp đồng điện tử. Các đối tác đồng hành cùng Bộ Công Thương gồm Công ty Nền tảng Chuyển đổi số Bkav SME; Tổng công ty viễn thông Viettel; Công ty Hệ thống thông tin FPT; Tổng Công ty Dịch

vụ Viễn thông VNPT VinaPhone; Trung tâm Công nghệ thông tin MobiFone đã cùng nhau ký kết hợp đồng triển khai cùng ngày.

Bộ Tài chính đã ban hành Quyết định số 1333/2022/QĐ-BTC ngày 01/7/2022 quy định chi tiết một số nội dung về quản lý đầu tư ứng dụng công nghệ thông tin tại các cơ quan hành chính, đơn vị sự nghiệp thuộc Bộ Tài chính. Tổng cục Hải quan (Bộ Tài Chính) cơ bản đã được tự động hóa, 100% Cục Hải quan, Chi cục Hải quan thực hiện thủ tục hải quan điện tử với 99,65% doanh nghiệp tham gia. Theo đó, việc khai báo, tiếp nhận, xử lý thông tin và ra quyết định thông quan được thực hiện với mức độ tự động hóa rất cao, thời gian xử lý bộ hồ sơ hải quan nhanh. Đến nay, Tổng cục Hải quan cũng đã hoàn thành mục tiêu 5E (E-Declaration; E-payment; E-C/O; E-Permit và E-Manifest) về ứng dụng CNTT trong quản lý nhà nước về hải quan, xây dựng một hệ thống CNTT tập trung cấp Tổng cục phục vụ công tác quản lý nhà nước về hải quan, hoạt động ổn định, thông suốt, bao phủ và hỗ trợ hầu hết các lĩnh vực trọng yếu về quản lý hải quan. Từ ngày 01/01/2022, Cơ quan Hải quan đã triển khai phần mềm miễn phí theo Hệ thống Thông quan tự động VNACCS/VCIS trên nền tảng web, được cài đặt tập trung tại Tổng cục Hải quan. Phần mềm khai hải quan này cũng sẽ được kịp thời cập nhật để đáp ứng các yêu cầu mới về hải quan số, hải quan thông minh mà ngành Hải quan hiện đang triển khai.

TECHFEST là diễn đàn được Bộ Khoa học và Công nghệ tiến hành hàng năm, với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp, trong đó có các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và các làng công nghệ. Mô hình Metaverse Village - Techfest Vietnam 2022 được hình thành và định hướng trở thành một cổng kết nối quốc gia cho các nhà quản lý, nhà nghiên cứu, chuyên gia, tập đoàn, quỹ đầu tư, tổ chức hỗ trợ khởi nghiệp, các tổ chức và cá nhân trong và ngoài nước nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp khởi nghiệp Metaverse. Qua đó, Làng Metaverse thúc đẩy sự phát triển của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0, phát huy tiềm năng và góp phần chuyển đổi số cho các doanh nghiệp. Công ty TNHH Đầu tư Thương mại và Tiếp vận Sao Vàng (GSC) cùng hợp tác với VALOMA và VLA để phát triển Làng Công nghệ Logistics, tên gọi là Logistech Village.

5.1.2. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số tại doanh nghiệp logistics

Phải khẳng định rằng việc ứng dụng CNTT và chuyển đổi số thành công trong logistics của doanh nghiệp là yếu tố quyết định đối với việc phát triển dịch vụ logistics để đáp ứng việc nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất nhập khẩu nước ta trong bối cảnh phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử hiện nay, thích ứng với việc chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy nghiêm trọng do dịch COVID-19, xung đột quân sự giữa Nga - Ukraine cũng như biến đổi khí hậu gây ra.

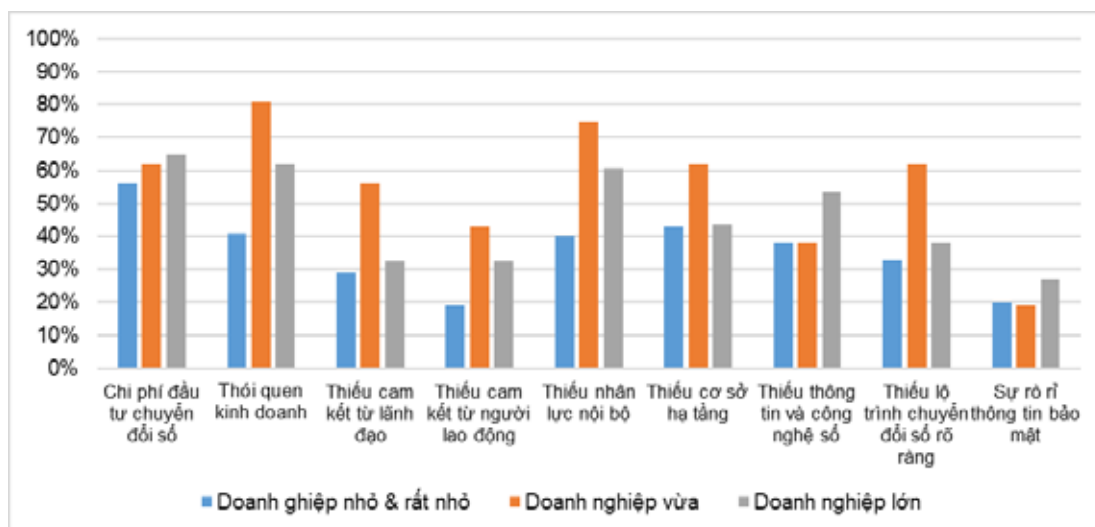
Việt Nam hiện là một trong những thị trường thương mại điện tử nhiều tiềm năng, phát triển nhanh nhất ở Đông Nam Á và logistics được dự báo sẽ tiếp tục là lĩnh vực xương sống của nền kinh tế kỹ thuật số. Đồng thời, xuất khẩu các mặt hàng dễ hư hỏng như hàng nông, thủy sản và thực phẩm cũng như vận chuyển thuốc và vắc-xin phục vụ chống dịch COVID-19 đã tạo ra nhu cầu tăng nhanh về chuỗi cung ứng lạnh, cần các công ty logistics có công nghệ kiểm soát nhiệt độ trong quá trình lưu kho và vận chuyển.

Việt Nam hiện có lực lượng công nghệ phát triển mạnh trong nhiều mảng, đã có các nhà cung cấp giải pháp trong nước cho các sản phẩm sau:

- Hệ thống quản lý giao nhận vận tải quốc tế (FMS)
- Hệ thống quản lý kho hàng (WMS)
- Hệ thống quản lý vận tải, quản lý đơn hàng (TMS/OMS)
- Hệ thống chia chọn/thực hiện đơn hàng (Sorting/Fulfillment)
- Kho tự động ASRS
- Ứng dụng Gọi xe tải - Xe container - Hàng ghép
- Hệ thống quản lý chuyển phát
- Hệ thống tích hợp với các sàn thương mại điện tử
- Sàn giao dịch vận tải
- Công ty logistics công nghệ (kết hợp online và offline)
- Các giải pháp tối ưu hóa, hỗ trợ ra quyết định,...

Hiện nay, có nhiều công ty của Việt Nam cung cấp giải pháp đa dạng trong lĩnh vực công nghệ logistics như Phaata.com, SmartLog, Logivan, Abivin, NetLoading, DTK Logistics Solution,... nhưng hạn chế lớn nhất là hầu hết các công ty chỉ cung cấp các giải pháp đơn lẻ, chưa kết nối được thành một nền tảng số cho ngành dịch vụ logistics quốc gia.

Công tác ứng dụng khoa học công nghệ vào hoạt động logistics tuy chưa đồng bộ, nhưng bước đầu mang lại hiệu quả. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam đang cung cấp từ 1-17 loại hình dịch vụ logistics khác nhau theo quy định tại Nghị định số 163/2017/NĐ-CP. Trong đó chủ yếu là dịch vụ giao nhận, vận tải, kho vận và khai báo hải quan. Có khoảng 46% doanh nghiệp đang ứng dụng các loại hình công nghệ khác nhau, tùy theo quy mô và tính chất dịch vụ của từng doanh nghiệp, mang lại hiệu quả cao trong kinh doanh. Trong đó nổi bật là dịch vụ khai báo hải quan (gần như 100% điện tử), thanh toán thuế (100% hóa đơn điện tử), dịch vụ quản lý khai thác cảng biển, quản lý hành trình xe vận chuyển hàng hóa, quản lý kho bãi,... Tuy nhiên, việc chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics hiện vẫn còn gặp không ít khó khăn như thiếu tính kết nối trong hệ thống, thiếu thông tin về công nghệ số, thiếu cơ sở hạ tầng công nghệ số, thiếu nhân lực nội bộ để ứng dụng công nghệ số, khó khăn về chi phí đầu tư, ứng dụng công nghệ số, khó khăn về thay đổi thói quen, tập quán kinh doanh, chất lượng dịch vụ không cao,... Ngoài ra, khoảng hơn 90% doanh nghiệp vừa và nhỏ gặp khó khăn trong việc lựa chọn công nghệ phù hợp với hoạt động dịch vụ của doanh nghiệp (VLA, 2022).

Hình 5.1: Thách thức và rào cản của các doanh nghiệp Việt Nam trong việc chuyển đổi số

Nguồn: Cục Phát triển doanh nghiệp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2021)

VLA và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics lớn đã áp dụng nhiều giải pháp công nghệ tiên tiến như:

- **Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA):** đã triển khai hàng loạt các hoạt động truyền thông, hội thảo, hội nghị, chương trình xúc tiến giới thiệu, liên kết trên nhiều lĩnh vực để thúc đẩy chuyển đổi số mạnh mẽ. VLA đang xúc tiến mạnh mẽ việc chuyển đổi số trong các doanh nghiệp, xây dựng nền tảng số cho ngành dịch vụ logistics nước ta; thực hiện dự án e-DO hàng nhập khẩu container chung chủ cho hàng hải và hàng không; nghiên cứu ứng dụng giải pháp e-B/L; tiến hành thảo luận với các bên liên quan để triển khai công tác khảo sát doanh nghiệp hình thành chỉ số LCI của tỉnh, thành trong cả nước,... Bước đầu Ban Khoa học Công nghệ & Đổi mới, Sáng tạo (VLA) đã xây dựng chương trình hoạt động công nghệ phù hợp cho cả nhiệm kỳ (2021-2024), các ứng dụng công nghệ thông tin và xu hướng phát triển mà các doanh nghiệp đang hoặc dự kiến cung cấp cho khách hàng sử dụng dịch vụ logistics.

- **Tân cảng Sài Gòn:** Giải pháp quản lý khai thác cảng biển, E-port, green Logistics, e-DO, chứng từ khai báo thủ tục làm hàng ở cảng biển, cảng hàng không. Hiệu quả của việc ứng dụng công nghệ thông tin vào logistics đã được chứng minh trong thực tế như trong lĩnh vực cảng biển, sau khi áp dụng công nghệ điều hành quản lý sản xuất tiên tiến đã giúp giảm trên 50% thời gian tàu nằm bến, giảm 3/4 thời gian giao nhận hàng hoá.

- **GEMADEPT:** Giải pháp quản lý Cảng biển Smart Port của Gemadept là phần mềm đầu tiên hướng tới việc áp dụng công nghệ hiện đại trong việc đồng bộ hóa các tác vụ giữa các bộ phận trong cảng và kết nối giữa các Cảng, ICD, Depot, kết nối giữa hãng tàu, cảng và hải quan,... Qua đó giúp cho việc thực hiện các tác vụ của khách hàng được đồng bộ giữa các bộ phận, nhanh và chính xác hơn, hiệu quả kinh tế cao hơn một cách rõ rệt.

- **Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng:** Thời gian vừa qua, công ty đã đẩy mạnh việc phục vụ khách hàng thông qua các phần mềm điện tử như e-Port. Với việc áp dụng phần mềm điện tử này, quá trình giao nhận, thanh toán điện tử và giao nhận hàng hóa thuận tiện theo hướng đơn giản, nhanh chóng. Từ đó, giảm thời gian khách hàng trực tiếp đến giao dịch tại cảng; giảm thời gian xe dừng đỗ tại các cổng cảng làm thủ tục và giảm ách tắc giao thông tại cổng cảng. Cảng Hải Phòng hiện đang xây dựng kế hoạch để triển khai ePort rộng rãi trong toàn công ty.

Trước tình trạng cạnh tranh và bùng nổ kinh tế số, cùng với thương mại điện tử ngày càng phát triển mạnh, các doanh nghiệp logistics đã phần nào nhận thức, đẩy nhanh chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ 4.0 vào hoạt động kinh doanh, tiến tới thực hiện logistics thông minh, logistics xanh. Qua đó, tối ưu hoá trong các dây chuyền sản xuất, cung ứng sản phẩm.

5.2. Xây dựng, tiêu chuẩn, quy chuẩn trong logistics

Ngày 30/6/2022, Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 15/2022/TT-BGTVT Sửa đổi 1:2022 QCVN 89:2015/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa. Thông tư này quy định về điều kiện năng lực kỹ thuật cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện thủy nội địa và xác nhận thông báo năng lực kỹ thuật cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa thuộc diện phải đăng kiểm theo quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Xây dựng và áp dụng có hiệu quả các bộ tiêu chuẩn sẽ thúc đẩy ngành logistics Việt Nam phát triển bền vững. Tiêu chuẩn hóa giúp cho doanh nghiệp cắt giảm chi phí thông qua việc cải thiện hệ thống logistics của doanh nghiệp và các quá trình làm tăng khả năng cạnh tranh cho các quy trình trong chuỗi logistics, từ đó tăng sự hài lòng của khách hàng thông qua cải thiện an toàn, chất lượng và quá trình.

Tiêu chuẩn nghề (Occupational Standards-OS) là bộ tiêu chuẩn về kiến thức, kỹ năng và hành vi cần thiết để tuyển dụng cho một công việc cụ thể. Tiêu chuẩn kỹ năng nghề (Occupational Skills Standards-OSS) là những kỹ năng cần thiết trên thị trường lao động và điều đó sẽ làm cho sinh viên tốt nghiệp ngay lập tức có thể làm việc hiệu quả hơn.

Theo kết quả khảo sát của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics (VLI) và Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam (VSQI) vào tháng 10/2021 cho thấy, bên cạnh việc các doanh nghiệp có nhu cầu cần được đào tạo, bồi dưỡng các nội dung liên quan đến phổ biến và cập nhật các văn bản quy phạm pháp luật mới trong lĩnh vực tiêu chuẩn, đo lường, chất lượng cho các tổ chức, doanh nghiệp có liên quan; đào tạo kiến thức về công cụ cải tiến năng suất như 5S, Kaizen, 6 Sigma, Lean, KPI, đổi mới sáng tạo; đồng thời kết quả khảo sát cũng cho thấy có đến 58,8% doanh nghiệp có nhu cầu được đào tạo kiến thức về hướng dẫn xây dựng và áp dụng các hệ thống quản lý tiên tiến: ISO 9001, ISO 14001, ISO 17025, HACCP, ISO 22000,... Hơn nữa, đa số doanh nghiệp Việt Nam là doanh nghiệp nhỏ và vừa, chiếm khoảng 90% (Tổng cục Thống kê, 2020), nên các doanh nghiệp cũng đề xuất cần có bộ tiêu chuẩn quốc gia dành riêng phù hợp cho doanh nghiệp nhỏ và vừa; ngoài ra, cần có tiêu chuẩn về khổ

đường bộ; tiêu chuẩn về container, tiêu chuẩn cụ thể cho hàng nguy hiểm, tiêu chuẩn cho các phương tiện giao thông sử dụng năng lượng điện,...

Bên cạnh việc đào tạo, hiện nay VLA/VLI đã và đang triển khai xây dựng bộ tiêu chuẩn nghề OS/OSS cho các vị trí công việc trong ngành logistics. Cùng với các góp ý và định hướng từ các Hội viên, các doanh nghiệp trong ngành, VLA/VLI đang xây dựng bộ tiêu chuẩn công việc “Chuyên viên làm hàng nguy hiểm (Dangerous Goods Operator)”.

5.3. Phổ biến, tuyên truyền về logistics

Công tác phổ biến, tuyên truyền về hoạt động logistics đã được đẩy mạnh và đi vào các nội dung trọng tâm. Đó là nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và cắt giảm chi phí logistics, như Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII và Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 30/1/2022 của Chính phủ về Chương trình phục hồi và Phát triển kinh tế xã hội đã đặt ra.

Công tác tuyên truyền được thực hiện thông qua các phương tiện thông tin đại chúng như báo viết, báo điện tử, báo nói, đài truyền hình, các website, fanpage,... một cách thường xuyên theo các chủ đề trọng tâm tùy từng thời kỳ.

- Website logistics Việt Nam của Bộ Công Thương <http://logistics.gov.vn/>

Trang thông tin điện tử về logistics của Bộ Công Thương ngày càng thu hút được sự quan tâm của nhiều độc giả, đặc biệt các nhà nghiên cứu, các doanh nghiệp cũng như sinh viên theo học ngành này cũng như các ngành gần với logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Tính đến ngày 31/10/2022, đã có 2.772.758 lượt truy cập. Các chuyên mục luôn được đổi mới, bổ sung, thông tin rất đa dạng và cập nhật.

Trang tin đã tổ chức thực hiện và đăng tải các báo cáo nghiên cứu thị trường chuyên sâu hàng tháng về các thị trường: Trung Quốc, Hoa Kỳ, châu Âu, ASEAN, Nhật Bản, Hàn Quốc, Úc và New Zealand; các quy định, chính sách về logistics của Việt Nam và nước ngoài.

Bên cạnh đó, trang tin thực hiện cấp tài khoản truy cập cơ sở dữ liệu về logistics kết nối trang web cho các doanh nghiệp, cơ sở nghiên cứu, đào tạo (theo đơn đăng ký). Về hoạt động tuyên truyền, trang tin hỗ trợ các doanh nghiệp, hiệp hội, viện nghiên cứu quảng bá, chia sẻ cơ hội giao thương miễn phí.

- Diễn đàn Logistics Việt Nam thường niên do Bộ Công Thương tổ chức

Diễn đàn Logistics Việt Nam (Viet Nam Logistics Forum - VLF) được Bộ Công Thương tổ chức hàng năm từ năm 2013 đến nay. Đây là một sự kiện quan trọng của ngành logistics Việt Nam với mục tiêu đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics, tạo mối liên hệ gắn kết giữa logistics với các ngành sản xuất và xuất nhập khẩu, đồng thời cũng là nơi đối thoại, cập nhật thông tin về những vấn đề quan trọng, cấp thiết của dịch vụ logistics tại Việt Nam và thế giới. Diễn đàn hàng năm đều nhận được sự quan tâm và đánh giá cao của Lãnh đạo Chính phủ, các Bộ, ngành, địa phương và doanh nghiệp vì có ý nghĩa thiết thực hỗ trợ cho các doanh nghiệp kết nối, hợp tác kinh doanh, thu hút đầu tư nhằm thúc đẩy phát triển cho ngành dịch vụ logistics. Diễn đàn Logistics Việt Nam 2022 với chủ đề “Logistics Xanh” được tổ chức vào tháng 11 tại TP. Hải Phòng.

- Các hoạt động phổ biến, tuyên truyền của Hiệp hội VLA

VLA đã thành lập bộ phận tuyên truyền, thông tin chuyên ngành logistics riêng. Qua đó thúc đẩy việc tuyên truyền logistics chuyên nghiệp hơn và nhanh chóng đến tay doanh nghiệp hội viên và doanh nghiệp sản xuất, Xuất nhập khẩu. VLA hợp tác với VTV9 và Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp của VCCI để hàng tháng đưa tin đều đặn chuyên đề tuyên truyền về dịch vụ logistics với các tiêu điểm theo từng chủ đề của hoạt động logistics. Bên cạnh đó, có Tạp chí logistics Việt Nam (VLR) của Hiệp hội ra định kỳ hàng tháng và trang Web, Fanpage thường xuyên đưa tin hàng ngày tới các Hội viên của VLA cũng như bạn đọc trong và ngoài ngành. Ngày 21/6/2022, Tạp chí VLR đã chính thức đưa vào vận hành khai thác kênh thông tin điện tử được đầu tư hoàn toàn mới với phần mềm quản trị tổ chức toà soạn theo hướng số hoá, cùng với giao diện mới, hiện đại, dễ thao tác và đa tích hợp trên kênh online - www.VLR.vn mới. Tần suất, số lượng thông tin mà VLR dành cho VLA và cho ngành là không giới hạn trong vai trò là kênh truyền thông - báo chí quảng bá, kết nối các hoạt động của ngành logistics - kinh tế trong nước và quốc tế, các dịch vụ logistics của doanh nghiệp phục vụ phát triển sản xuất - xuất nhập khẩu.

Trang Website và fanpage của Hiệp hội hàng tuần đều có thông tin mới và thông tin theo chuyên đề. Hiệp hội có Bản tin Newsletter bằng tiếng Anh ra hàng tháng và có gửi cả cho Liên đoàn Giao nhận vận tải thế giới (FIATA), qua đó các tin tức về hoạt động của logistics Việt Nam được chia sẻ với các thành viên trên toàn thế giới. Hiệp hội có Bản tin một tháng 2 số bằng tiếng Việt phản ánh các thông tin logistics của Việt Nam và thế giới.

Bên cạnh đó, hoạt động truyền thông, truyền hình, phổ biến tin tức trong lĩnh vực logistics và các lĩnh vực liên quan được thực hiện rộng khắp trên các phương tiện truyền thông, kênh truyền hình, báo chí,...

Việc làm tốt công tác phổ biến, tuyên truyền về logistics trong thời gian qua đã góp phần tăng nhận thức của công luận về tầm quan trọng của dịch vụ logistics trong phát triển kinh tế và đời sống xã hội, nhất là trong thời gian chống dịch COVID-19 và khôi phục phát triển kinh tế sau đại dịch. Tạo ra bước tiến mới cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam thực hiện có hiệu quả Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/2/2021 sửa đổi bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

5.4. Phát triển nhân lực logistics

Dự kiến đến năm 2030, nhu cầu nguồn nhân lực về logistics là trên 200.000 nhân lực. Trong khi đó, khả năng đáp ứng về nhu cầu nguồn nhân lực logistics chỉ đáp ứng khoảng 10% nhu cầu thị trường. Theo kết quả khảo sát, số lao động được đào tạo bài bản về dịch vụ logistics chỉ chiếm khoảng 5 - 7% số lao động hiện đang làm việc trong lĩnh vực này, nên có thể nói, nguồn nhân lực logistics tại Việt Nam đang thiếu cả về số lượng lẫn chất lượng.

Trên thực tế quy mô đào tạo chính quy dài hạn và đào tạo ngắn hạn chưa đáp ứng được nhu cầu nhân lực logistics của doanh nghiệp hiện nay. Có đến 85,7% doanh nghiệp Việt Nam phải tự đào tạo, bồi dưỡng nhân lực logistics thông qua thực tế công việc. Đặc biệt, một số doanh nghiệp logistics quy mô

lớn đã tự đầu tư trung tâm đào tạo nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng riêng để bảo đảm mục tiêu phát triển. Nguồn nhân lực logistics của Việt Nam không những thiếu về số lượng mà còn yếu về chất lượng. Nhân lực logistics ở Việt Nam hiện nay chủ yếu được lấy từ các đại lý hãng tàu, các công ty giao nhận vận tải biển và sử dụng theo khả năng hiện có.

Theo kết quả khảo sát của Viện Nghiên cứu phát triển TP. Hồ Chí Minh về chất lượng nguồn nhân lực logistics, có đến 53,3% doanh nghiệp thiếu đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn và kiến thức về logistics, 30% doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân viên và chỉ có 6,7% doanh nghiệp hài lòng với chuyên môn của nhân viên. Và theo kết quả điều tra của Viện Nghiên cứu và Phát triển kinh tế (Trường Đại học Kinh tế Quốc dân) cũng ghi nhận, có tới 80,26% nhân viên trong các doanh nghiệp logistics được đào tạo thông qua các công việc hàng ngày, 23,6% nhân viên tham gia các khóa đào tạo trong nước, 6,9% nhân viên được các chuyên gia nước ngoài đào tạo, chỉ có 3,9% được tham gia các khóa đào tạo ở nước ngoài.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang diễn ra mạnh mẽ, yêu cầu về chất lượng trình độ chuyên môn và kỹ năng của nhân lực logistics ngày càng cần nâng cao. Đặc biệt, nguồn lao động có kiến thức chuyên môn sâu về ngành, các kỹ năng ngoại ngữ, ứng dụng công nghệ thông tin, kỹ năng giao tiếp, đàm phán,... sẽ là yếu tố then chốt giúp nâng cao năng lực của doanh nghiệp. Về lâu dài, nguồn nhân lực sẽ là yếu tố quyết định để giúp doanh nghiệp logistics Việt Nam nhanh chóng đuổi kịp các nước, nâng cao tính cạnh tranh, mở rộng thị trường ở cả trong nước và quốc tế.

Những năm gần đây, ngành Logistics luôn là một trong những ngành đứng đầu khi có mức điểm chuẩn cao, đặc biệt tại Trường Đại học Sư phạm Kỹ Thuật TP. Hồ Chí Minh, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Học viện Tài chính,... Theo thống kê hiện nay, có gần 50 trường đại học đào tạo ngành Logistics.

Trong năm 2022, Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam (VALOMA) đã hoạt động tích cực, đóng góp không nhỏ giúp góp phần nâng cao số lượng và chất lượng nguồn nhân lực logistics. Hiệp hội đã tổ chức nhiều buổi hội nghị, hội thảo, tọa đàm, các cuộc thi, các hoạt động kết nối giảng viên - sinh viên - doanh nghiệp, bao gồm: (i) Các hoạt động giao lưu, tọa đàm nâng cao chuyên môn, kỹ năng dành cho giảng viên; (ii) Các hoạt động dành cho sinh viên như tham quan, thực tập tại doanh nghiệp; hỗ trợ thành lập mạng lưới câu lạc bộ Logistics sinh viên Việt Nam; Tổ chức cuộc thi Tài năng trẻ logistics Việt Nam (iii) Các hoạt động kết nối nhà trường, sinh viên với doanh nghiệp.

Đối với công tác đào tạo ngắn hạn, các Chương trình đào tạo ngắn hạn cho nhân lực logistics tại Việt Nam hiện nay chủ yếu được cung cấp bởi các đơn vị kinh doanh dịch vụ đào tạo như: Viện Quản trị Logistics và Chuỗi cung ứng EDINS, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI), Trường Hàng không và Logistics Việt Nam (VILAS),... Hiệp hội ngành nghề liên quan đến lĩnh vực logistics như Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Đại lý và Môi giới Hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (VATA). Một số chương trình tiêu biểu như:

Công tác đào tạo của VLA tiến hành qua hình thức trực tuyến kết hợp với trực tiếp. VLI - Hiệp hội đã hợp tác với Trường Đại học Ngoại thương trong việc đào tạo sinh viên theo Chương trình Quản

lý chuỗi cung ứng. Tháng 6/2022 đã tiến hành trao Chứng chỉ FIATA Higher Diploma hai đợt cho 93 sinh viên tốt nghiệp khóa huấn luyện, gồm 53 sinh viên ở phía Bắc và 40 sinh viên ở phía Nam. Tính đến nay, hơn 800 sinh viên đã được đào tạo chương trình FIATA Diploma Program kể từ năm 2016.

Hiệp hội VLA tiếp tục duy trì việc bảo trợ hoặc hỗ trợ về mặt nghiệp vụ dịch vụ logistics cho hoạt động của các Câu lạc bộ sinh viên một số trường đại học, như Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Trường Đại học Ngoại thương Hà Nội, Trường Đại học Giao thông Vận tải, Học viện Tài chính,... Hiệp hội VLA cũng tiến hành đào tạo qua các Hội thảo chuyên đề như: về vận chuyển hàng hóa đi Mỹ, về giải quyết tranh chấp, về lừa đảo trong thương mại hàng hóa.

5.5. Hợp tác quốc tế về logistics

Hiện nay, việc phục hồi kinh tế trong trạng thái bình thường mới phụ thuộc rất lớn vào việc kết nối lại các mắt xích của ngành logistics cũng như việc kết nối chuỗi cung ứng giữa các quốc gia. Vì vậy, các hoạt động xúc tiến giao thương kết nối trong lĩnh vực logistics là hết sức quan trọng và cần thiết, đặc biệt là trong thời điểm cuối năm khi nhu cầu tiêu thụ hàng hóa trên toàn thế giới tăng mạnh.

Trong khuôn khổ chương trình cấp quốc gia về xúc tiến thương mại 2022, Cục Xuất nhập khẩu và Cục Xúc tiến thương mại, Bộ Công Thương đã phối hợp với Thương vụ - Đại sứ quán Việt Nam tại CHLB Đức tổ chức thành công chương trình xúc tiến trong lĩnh vực logistics cho gần 30 doanh nghiệp logistics Việt Nam từ ngày 11 đến 18 tháng 10 năm 2022 tại CHLB Đức, góp phần đẩy mạnh hợp tác giữa Việt Nam và Đức trong lĩnh vực logistics.

Ngày 04/5/2021, VLA đã ký kết Văn bản hợp tác về Hộ chiếu Logistics Thế giới (World Logistics Passport - WLP) với Tổ chức Dubai Logistics World theo hình thức trực tuyến. Với văn bản hợp tác này, VLA sẽ là đầu mối cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam và các doanh nghiệp dịch vụ liên quan tham gia vào WLP. Đây là một chương trình nhằm tạo thuận lợi cho các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ thông qua một chế độ thủ tục ưu đãi thuận tiện và nhanh chóng trong các trung tâm logistics (Hub) tham gia. Trong đó có ba đối tác chính là cảng biển, cảng hàng không và hải quan.

Ngày 16/2/2022, Liên danh Tập đoàn T&T Group - Tập đoàn YCH (Singapore) và Tổ chức Tài chính Quốc tế (IFC) đã ký kết Thỏa thuận hợp tác phát triển dự án để thu hút tài trợ vốn cho Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc.

Trong khuôn khổ “Diễn đàn Doanh nghiệp Indonesia Singapore” - một sự kiện bên lề của G20, được tổ chức tại Singapore từ ngày 13-14/6/2022, đại diện WTC Thành phố mới Bình Dương đã ký Biên bản ghi nhớ hợp tác kinh doanh với Andalin (PT Eximku Teknologi Indonesia) - công ty chuyển giao công nghệ kỹ thuật số Indonesia, chuyên cung cấp các giải pháp vận chuyển kỹ thuật số xuyên biên giới cho các doanh nghiệp quy mô vừa và nhỏ. Việc ký kết này nhằm tăng cường hợp tác kinh doanh logistics toàn cầu.

CHƯƠNG VI: **PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở ĐỊA PHƯƠNG**



6.1. Tổng quan về tình hình, định hướng, chính sách phát triển logistics ở cấp địa phương

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

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

a) Định hướng phát triển chung

Trong những năm qua, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và các Bộ, ngành cũng đã quan tâm, từng bước hoàn thiện, cụ thể hóa những chủ trương, chính sách giúp thúc đẩy phát triển kinh tế vùng, địa phương và liên kết vùng, trong đó logistics có vai trò kết nối quan trọng hoạt động kinh tế giữa các địa phương trong vùng và giữa các vùng. Cơ chế thực thi chính sách liên kết vùng bước đầu phát huy được hiệu lực và hiệu quả. Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 57/NQ-CP ngày 21/4/2022 về các nhiệm vụ, giải pháp hoàn thiện thể chế liên kết vùng kinh tế - xã hội.

Việc tổ chức thực hiện tốt, có kết quả thiết thực Nghị quyết của Bộ Chính trị gắn với việc tiếp tục đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng và Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của cả nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đòi hỏi đổi mới tư duy phát triển, nhất là về liên kết vùng, tiểu vùng; cơ chế, chính sách đặc thù; phân bổ nguồn lực; nguồn nhân lực và tiềm năng, lợi thế nhằm khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế của vùng, các tiểu vùng và từng tỉnh trong vùng, tiểu vùng; giải quyết các vấn đề trọng điểm quốc gia tại vùng; các vấn đề liên ngành, liên vùng, liên tiểu vùng.

b) Định hướng phát triển cụ thể đối các vùng, địa phương

- Thủ đô Hà Nội và liên kết vùng Thủ đô, vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và vùng Đồng bằng sông Hồng

Nghị quyết số 15-NQ/TW ngày 05/5/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, gắn với đẩy mạnh liên kết, hợp tác phát triển kinh tế - xã hội vùng Thủ đô, vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và vùng Đồng bằng sông Hồng.

- Đồng bằng sông Hồng

Sau 17 năm thực hiện Nghị quyết số 54-NQ/TW ngày 14/9/2005 của Bộ Chính trị khóa IX về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đồng bằng sông Hồng đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 và 11 năm thực hiện Kết luận số 13 của Bộ Chính trị về kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh vùng Đồng bằng sông Hồng, khu vực này đã trở thành một trong hai đầu tàu kinh tế của Việt Nam. Trước các yêu cầu của tình hình mới, tháng 7/2022, Ban Kinh tế Trung ương cho biết sẽ đề xuất Bộ Chính trị ban hành Nghị quyết mới phát triển Đồng bằng sông Hồng đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

- Vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ

Sau 17 năm thực hiện Nghị quyết và Kết luận của Bộ Chính trị khóa IX và khóa XI, các địa phương trong Vùng đã nhận thức ngày càng rõ hơn về vai trò, vị trí, tầm quan trọng và khai thác tốt các tiềm năng, lợi thế của vùng, trong đó có các yêu cầu đặc thù đối với hoạt động logistics. Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/2/2022 của Bộ Chính trị khóa XIII về Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng trung du và miền núi Bắc Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 kế thừa, bổ sung, phát triển 3 quan điểm rất ngắn gọn của Nghị quyết số 37-NQ/TW thành 5 quan điểm chỉ đạo mới, phù hợp với tình hình, bối cảnh mới. Để đạt được mục tiêu năm 2030, vùng trung du và miền núi Bắc Bộ là vùng phát triển xanh, bền vững và toàn diện, trên cơ sở tăng cường đầu tư kết cấu hạ tầng liên kết nội vùng và với vùng Đồng bằng sông Hồng, Thủ đô Hà Nội, cần chú trọng đến các chính sách đầu tư cho hạ tầng, phát triển dịch vụ logistics.

- Đông Nam Bộ và vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam

Bộ Chính trị đã ban hành Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 về phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Nghị quyết đã nhấn mạnh quan điểm: “Vùng Đông Nam Bộ có vai trò, vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng về chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của cả nước”, ... “Tập trung xây dựng các vành đai công nghiệp, đô thị, dịch vụ, logistics gắn với các hành lang giao thông”.

Trên cơ sở quan điểm này và để đạt được các mục tiêu đề ra, trong đó có mục tiêu “tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân giai đoạn 2021 - 2030 đạt khoảng 8-8,5%”, Nghị quyết số 24-NQ/TW đề ra các nhóm giải pháp, trong đó liên quan đến lĩnh vực logistics cụ thể như sau: “Phát triển mạnh, đồng bộ hệ thống logistics cấp quốc gia, quốc tế gắn với cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế, các trục hành lang kinh tế trọng điểm và tuyến thương mại liên vùng tại TP. Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương, Long Thành, Nhơn Trạch (tỉnh Đồng Nai), thị xã Phú Mỹ (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), tỉnh Tây Ninh. Tập trung xây dựng trung tâm logistics hàng không gắn với cảng hàng không quốc tế Long Thành; đầu tư phát triển hệ thống logistics cảng và cảng trung chuyển quốc tế tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và Thành phố Hồ Chí Minh. Phát triển và nâng cao hiệu quả hoạt động các khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài theo hướng công nghiệp - đô thị - thương mại - dịch vụ gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh”.

- Đồng bằng sông Cửu Long

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

Nghị quyết số 45/2022/QH15 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Cần Thơ cũng hướng tới hình thành trung tâm logistics lớn nhất Vùng đang tạo tiền đề cho sự phát triển logistics của Cần Thơ nói riêng và Vùng ĐBSCL nói chung.

Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/02/2022 phê duyệt Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 có nội dung: Tập trung đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics để tạo điều kiện phát triển sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu; Phát triển các loại hình dịch vụ phục vụ cho sản xuất và cho các khu, cụm công nghiệp; Phát triển hệ thống kết cấu giao thông vận tải đa phương thức kết nối liên vùng và quốc tế, trong đó chú trọng phát huy thế mạnh của vùng về giao thông thủy nội địa. Đến năm 2030, đầu tư xây dựng mới và nâng cấp khoảng 830 km đường bộ cao tốc, khoảng 4.000 km đường quốc lộ, 04 cảng hàng không, 13 cảng biển, 11 cụm cảng hành khách và 13 cụm cảng hàng hóa đường thủy nội địa.

- Tây Nguyên

Bộ Chính trị ban hành Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06/10/2022 về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, theo đó: “Đẩy mạnh liên kết vùng, nội vùng; lấy quy hoạch làm cơ sở quản lý phát triển vùng. Phát triển vùng Tây Nguyên theo hướng liên kết chặt chẽ với vùng Duyên hải miền Trung và vùng Đông Nam Bộ; lấy việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, hạ tầng số làm động lực, tạo dư địa cho sự phát triển Vùng”. “Đẩy nhanh kết nối với các trung tâm kinh tế lớn của cả nước, với các nước trong khu vực Tiểu vùng sông Mê Công, nhất là trong khuôn khổ Hợp tác tiểu vùng Mê Công mở rộng, khu vực Tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia và các nước ASEAN”. Nghị quyết được kỳ vọng sẽ tạo ra những đột phá về logistics và thúc đẩy tăng trưởng của Tây Nguyên trong thời gian tới.

6.1.1.2. Tình hình triển khai thực hiện Quyết định số 221/QĐ-TTg tại địa phương

Trong năm 2022, các địa phương đã ban hành Kế hoạch nhằm triển khai Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2022 sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 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 Việt Nam đến năm 2025. Một số nội dung tiêu biểu và có điểm mới, đột phá trong các Kế hoạch có thể kể đến:

- Rà soát, điều chỉnh quy hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, các ngành sản xuất, kinh doanh trên địa bàn gắn với phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics. Một số địa phương hiện đang rà soát lại và xác định các địa điểm có thể xây dựng các cơ sở hạ tầng logistics theo yêu cầu của tình hình mới để bổ sung vào quy hoạch.
- Nghiên cứu, xây dựng chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn trong bối cảnh mới, theo đó khuyến khích hướng dẫn doanh nghiệp một số ngành áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến, chuyển giao công nghệ phục vụ phát triển dịch vụ logistics và xã hội hóa nguồn lực phát triển dịch vụ logistics.

- Thu hút đầu tư xây dựng các trung tâm logistics có tính tích hợp, kết nối cao.
- Khuyến khích một số KCN, khu chế xuất xây dựng hình mẫu KCN dựa trên nền tảng logistics (ví dụ TP. Hải Phòng).
- Phát triển hạ tầng logistics phục vụ kết nối liên vùng (Ví dụ Dự án đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, Đề án nghiên cứu trung tâm phân phối hàng hóa kết nối sân bay quốc tế Long Thành và cảng biển Cái Mép - Thị Vải).

Ngoài ra, nhiều địa phương cũng căn cứ điểm, nhu cầu và năng lực thực tế tại địa bàn để ban hành các nhóm chính sách cụ thể và đặc thù về logistics, cụ thể như:

- Đề án riêng về Phát triển nhân lực logistics (UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu phê duyệt Đề án phát triển nguồn nhân lực dịch vụ logistics).
- Rà soát để bố trí quỹ đất xây dựng các công trình năng lượng phục vụ hoạt động logistics (TP. Hải Phòng): đây là một điểm mới thể hiện tầm nhìn về phát triển bền vững logistics xét ở khía cạnh năng lượng và môi trường.
- Phát triển dịch vụ logistics gắn với mục tiêu phát triển của các vùng kinh tế trọng điểm (Đề án Phát triển dịch vụ logistics TP. Đà Nẵng kết nối hiệu quả với vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045).

6.1.2. Tình hình chung và xu hướng về logistics tại các địa phương năm 2022

6.1.2.1. Kết quả tích cực, các lợi thế tiềm năng và cơ hội

Năm 2022 là năm của sự phục hồi và bứt phá trong lĩnh vực logistics tại các tỉnh thành trên cả nước. Sau hơn hai năm bị ảnh hưởng nặng nề bởi dịch bệnh COVID-19 với những đợt giãn cách để phòng chống dịch, bước sang năm 2022, hoạt động logistics đã dần trở lại bình thường, từng bước đảm bảo sự liên thông, kết nối trong hoạt động vận tải, lưu thông hàng hóa.

Tại một số địa phương có các cảng, cửa khẩu tập trung nhiều giao dịch xuất, nhập khẩu hàng hóa của cả nước như Hải Phòng, TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu hay các cửa khẩu biên giới phía Bắc tiếp giáp với Trung Quốc như Lạng Sơn, Quảng Ninh, Lào Cai, một số hoạt động logistics thậm chí đã có bước phát triển rõ nét về mặt công nghệ và tổ chức vận hành để thích ứng với tình hình mới như: Ứng dụng công nghệ thông tin, tự động hóa trong quản lý kho hàng, cảng, bến để ứng phó với tình trạng ách tắc do gián đoạn chuỗi cung ứng; kết nối với “cửa khẩu số” (tại Lạng Sơn), cảng điện tử (e-port); hệ thống công nghệ hỗ trợ giám sát hành trình và nhiệt độ trong dịch vụ logistics chuỗi cung ứng lạnh.

Không chỉ ở các trung tâm kinh tế như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng và các địa phương vệ tinh (trong bán kính 100 km), nhiều tỉnh, thành trên cả nước cũng đã chú trọng hơn đến việc đổi mới các hoạt động logistics, phát triển dịch vụ, hạ tầng và kết nối về logistics giữa các tác nhân trong

chuỗi cung ứng; coi đây là yếu tố quan trọng thúc đẩy sự phục hồi của hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa, góp phần giúp trị giá xuất khẩu của Việt Nam tiếp tục lập kỷ lục khi nước ta đã nhanh chóng chuyển sang giai đoạn “bình thường mới” và tận dụng các cơ hội từ các hiệp định thương mại tự do mang lại.

Kết nối giao thông, hạ tầng logistics cũng từng bước được cải thiện, đặc biệt là hệ thống đường cao tốc (đặc biệt tại khu vực phía Bắc). Nhiều kho hàng, bến bãi được xây dựng theo đà phát triển của các trung tâm sản xuất công nghiệp và các vệ tinh trên cả nước.

Với nhu cầu về dịch vụ và hạ tầng logistics ngày càng tăng để phục vụ các dự án sản xuất công nghiệp quy mô lớn tại Việt Nam đang gia tăng mạnh mẽ trong xu hướng dịch chuyển sản xuất tại châu Á, các địa phương trên cả nước đã ghi nhận nhiều dự án bất động sản, hạ tầng logistics (kho hàng, bến bãi, nhà xe đa năng, trung tâm logistics,...) bắt đầu triển khai xây dựng trong năm 2022 và dự báo sẽ từng bước tạo ra “diện mạo mới” trong hoạt động logistics hiện đại trong những năm tới.

Bên cạnh đó, nhiều địa phương đã chủ động ban hành các chính sách ưu đãi trong năm 2021 và 2022 để thu hút các doanh nghiệp logistics, chủ hàng, cộng đồng nhà đầu tư đến địa phương và mở ra các luồng/tuyến logistics. Những chính sách thí điểm này nếu thành công bền vững sẽ giúp đa dạng hóa mạng lưới hạ tầng, luồng/tuyến logistics của Việt Nam, tăng tính kết nối giữa các vùng và qua đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh chung về logistics của quốc gia.

Hộp 6.1: Các địa phương chủ động ban hành chính sách ưu đãi, thu hút doanh nghiệp logistics, chủ hàng đầu tư cơ sở hạ tầng và mở các tuyến/luồng logistics mới

Hội đồng nhân dân (HĐND) tỉnh Thừa Thiên - Huế vừa ban hành Nghị quyết số 18/2022/NQ-HĐND ngày 07/9/2022 về thí điểm một số chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container và các đối tượng có hàng hóa vận chuyển bằng container đi, đến cảng Chân Mây. Chính sách sẽ áp dụng thí điểm ngay từ tháng 10/2022 đến cuối năm 2023. Theo đó: Hãng tàu biển, đại lý hãng tàu hoạt động kinh doanh vận chuyển container thực hiện trả hàng hoặc bốc hàng tại cảng Chân Mây theo tuyến với tần suất tối thiểu 2 chuyến cập cảng mỗi tháng sẽ được hỗ trợ 210 triệu đồng/chuyến.

Trước đó, HĐND tỉnh Thanh Hóa đã thông qua 3 Nghị quyết quy định chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container đi quốc tế qua cảng Nghi Sơn. Trong đó thời gian đầu, tỉnh thực hiện hỗ trợ các tàu mở chuyến vận chuyển container đi quốc tế lần đầu qua cảng Nghi Sơn với mức hỗ trợ 200 triệu đồng/chuyến. Trong bối cảnh các chi phí đầu vào tăng mạnh, HĐND tỉnh tiếp tục ban hành Nghị quyết số 248/2022/NQ-HĐND ngày 12/7/2022, tăng mức hỗ trợ lên 500 triệu đồng/chuyến cho các tàu container mở tuyến container quốc tế qua cảng Nghi Sơn; tăng hỗ trợ lên 300 triệu đồng/chuyến cho các hãng tàu nội địa mở tuyến vận chuyển container qua cảng.

Tỉnh Hà Tĩnh cũng có chính sách tương tự khi các hãng tàu vận chuyển container thực hiện trả hàng hoặc bốc hàng tại cảng Vũng Áng theo tuyến với tần suất tối thiểu 2 chuyến cập cảng mỗi tháng được hỗ trợ 200 triệu đồng/chuyến (Nghị quyết số 276/2021/NQ-HĐND ngày 28/4/2021). Các doanh nghiệp có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Vũng Áng được hỗ trợ 700 nghìn đồng/container 20 feet hoặc 1 triệu đồng/container 40 feet.

Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

6.1.2.2. Hạn chế, “nút thắt” cần tháo gỡ để nắm bắt thời cơ và vượt qua thách thức

Bên cạnh những thuận lợi đã được nêu ở trên, có thể thấy sự phục hồi vẫn chưa đồng đều giữa các địa phương và vẫn còn tồn tại những “nút thắt cổ chai” ở cả khía cạnh hạ tầng và quản lý, trong đó nổi cộm là vấn đề khả năng kết nối hạ tầng, nguồn hàng giữa các địa phương; tắc nghẽn cảng bến; thiếu hệ thống kho bãi, trạm trung chuyển và những tranh luận liên quan đến việc thu phí hạ tầng cảng biển.

Đặc điểm của logistics là phục vụ các hoạt động xuyên suốt chuỗi cung ứng trải rộng tại nhiều địa bàn. Đặc biệt trong bối cảnh hội nhập hiện nay, logistics xuyên biên giới còn đòi hỏi sự phối hợp tốt giữa các địa phương của Việt Nam và các địa phương của nước bạn ở biên giới tiếp giáp. Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy do tính liên kết về logistics giữa các địa phương chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn nên hoạt động cung ứng, lưu thông hàng hóa dễ bị tác động tiêu cực khi thị trường nước ngoài có biến động. Sự kết nối chưa hiệu quả giữa các vùng sản xuất và chế biến, xuất khẩu hàng hóa cũng là nguyên nhân khiến chi phí logistics cao, thời gian bị kéo dài, tỷ lệ tổn thất trong lưu thông lớn và dẫn tới giảm năng lực cạnh tranh của hàng xuất khẩu.

Hộp 6.2: Một số hạn chế, nút thắt nổi cộm trong quá trình các địa phương triển khai Kế hoạch giai đoạn 2022 - 2026 về nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics

Báo cáo về tình hình triển khai Quyết định số 221/QĐ-TTg và Kế hoạch triển khai thực hiện giai đoạn 2022 - 2026 về nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics do các địa phương gửi Bộ Công Thương trong năm 2022 cho thấy những khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện Quyết định số 221/QĐ-TTg. Trong đó nổi bật có:

- Hạn chế về cơ sở hạ tầng logistics, từ cảng bến, đường xá đến hệ thống kho bãi, đặc biệt là hệ thống kho lạnh, kho mát cho hàng nông, thủy sản;
- Đặc thù dự án đầu tư kết cấu hạ tầng logistics đòi hỏi nguồn vốn lớn trong khi ngân sách địa phương còn hạn chế, thu hút đầu tư tư nhân gặp khó khăn do cả yếu tố khách quan (rủi ro suy thoái kinh tế toàn cầu, dịch bệnh, biến động chính sách của các nước đối tác) và chủ quan (thiếu cơ chế ưu đãi đủ hấp dẫn, thủ tục chưa thực sự thông thoáng);

- Những vướng mắc còn tồn đọng về thủ tục hành chính, sự khác biệt trong cách hiểu về các văn bản pháp luật, khả năng nắm bắt xu hướng, xử lý hồ sơ các dự án phức tạp của cơ quan thẩm quyền ở địa phương còn hạn chế;
- Thiếu cơ chế để tạo ra sự liên kết, kết nối thực chất giữa các địa phương nhằm tận dụng tốt lợi thế của từng địa phương, tổng hợp, chia sẻ nguồn lực, cơ hội thay vì cạnh tranh cục bộ; Các thỏa thuận liên kết còn mang tính hình thức, chưa có sự phối hợp thực chất; Liên kết giữa các địa phương chưa dựa trên sự chuyên môn hóa hay phân công lao động theo chuỗi giá trị;
- Năm 2022, giá năng lượng và nhiều loại vật tư tăng cao cũng gây khó khăn cho hoạt động dịch vụ logistics của doanh nghiệp tại địa phương.

Những hạn chế kể trên đã làm giảm hiệu lực, hiệu quả của hoạt động logistics như:

- Nhiều địa phương, doanh nghiệp chưa thể phát triển liên kết về nguồn hàng và logistics với những thành phố lớn, đóng vai trò đầu tàu về kinh tế và logistics (như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng); điều này dẫn đến tình trạng mất cân đối về logistics, nguồn hàng giữa các địa phương; giảm khả năng tối ưu hóa các nguồn lực để nâng cao năng lực cạnh tranh cho logistics dù ở cấp độ địa phương, vùng kinh tế hay cả nước;
- Dịch vụ logistics chỉ mới phát triển ở một số tỉnh/thành thuộc khu vực kinh tế trọng điểm, trong khi nhiều vùng sản xuất hàng hóa lớn, tập trung lại thiếu vắng loại hình dịch vụ này. Tình trạng thiếu kho, bãi, phương tiện, thiết bị cần thiết tại các vùng sản xuất nông nghiệp lớn và cửa khẩu đã gây ùn tắc và làm tăng chi phí logistics;
- Doanh nghiệp dịch vụ logistics và nhà đầu tư gặp khó khăn trong kinh doanh hoặc triển khai các dự án lớn khi thiếu sự đồng bộ về chính sách quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics tại các địa phương khác nhau; các cụm liên kết ngành cũng chưa hình thành đầy đủ và phát huy hiệu quả;
- Khó khăn, bất cập trong thực hiện và giám sát thực hiện quy hoạch hạ tầng logistics; liên kết đầu tư phát triển dịch vụ, đào tạo và sử dụng lao động logistics; xây dựng và khai thác cơ sở dữ liệu hệ thống thông tin về logistics,... cũng khiến việc cải thiện hiệu quả logistics nhiều địa phương còn chậm so với kỳ vọng của cộng đồng doanh nghiệp; từ đó dẫn đến giảm sức hút đầu tư vào lĩnh vực này ở những địa bàn xa các trung tâm kinh tế lớn.

Để gỡ được các nút thắt này, cần có những giải pháp đột phá để bảo đảm phát triển bền vững, trong đó phát triển các kết nối hạ tầng logistics (giao thông, bến bãi và công nghệ) là chìa khóa quan trọng cho sự phát triển về logistics của từng địa phương và hiệu quả logistics cho các vùng và cả nước.

6.1.3. Đo lường năng lực và hiệu quả logistics của các địa phương

Ngày 11/8/2022, VLA công bố Khởi động Dự án Chỉ số năng lực cạnh tranh Logistics cấp tỉnh (Logistics Competitiveness Index - LCI) Việt Nam 2022. Dự án có sự tham gia của các đơn vị nghiên cứu gồm Liên đoàn Thương mại và công nghiệp Việt Nam (VCCI), Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) và Dream Incubator (DI).

LCI là Chỉ số đo lường và đánh giá tốc độ phát triển, chất lượng, cơ sở hạ tầng, chính sách của chính quyền các tỉnh, thành phố tại Việt Nam về ngành dịch vụ logistics.

Dự án tính toán Chỉ số LCI được thực hiện với sự tham gia của các đơn vị nghiên cứu, hỗ trợ kỹ thuật của VCCI, DI và VLI. Công tác nghiên cứu, đánh giá được xây dựng từ dữ liệu điều tra doanh nghiệp, chuyên gia, cơ quan quản lý nhà nước.

Chỉ số dựa trên việc đánh giá 4 trụ cột chính của logistics gồm: Cơ sở hạ tầng, khung pháp lý và chính sách, nhu cầu dịch vụ và chất lượng dịch vụ.

Ngoài ra, LCI hướng đến việc nghiên cứu chỉ số năng lực cạnh tranh logistics của các vùng kinh tế nhằm thực hiện Nghị quyết số 120/NĐ-CP ngày 17/11/2017 của Chính phủ Phát triển bền vững vùng kinh tế và Quy hoạch tích hợp Vùng ĐBSCL lan tỏa đến các vùng kinh tế khác.

Dự án hoàn thành nhằm thực hiện Nhiệm vụ số 36 về hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp dịch vụ logistics và Nhiệm vụ 60 về Xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Quyết định số 221/QĐ-TTg mà Thủ tướng Chính phủ đã giao VLA thực hiện.

6.2. Phân tích tình hình và triển vọng phát triển logistics tại các khu vực và địa phương điển hình

Những phân tích, đánh giá sau đây căn cứ trên thông tin từ khảo sát thực tiễn của Ban Biên tập tại các địa phương, kiến nghị của chính địa phương và đánh giá khách quan của các chuyên gia. Việc đánh giá được tập trung trên 4 nhóm tiêu chí của LPI trong nước²⁴, nhằm đưa ra một số khuyến nghị về phát triển logistics phù hợp với đặc thù của từng địa phương.

6.2.1. Đồng bằng sông Hồng

6.2.1.1. Tình hình chung

So với các vùng kinh tế khác trong cả nước, các địa phương ở ĐBSH có thuận lợi hơn khi kết nối giao thông với mạng lưới đường bộ, đường cao tốc về cơ bản đã hoàn thiện trong những năm gần đây, đường thủy, đường hàng không, cảng biển và đặc biệt là có hệ thống đường sắt kết nối nhiều địa phương trong vùng mặc dù đã lạc hậu so với thế giới.

²⁴ Bao gồm: Chất lượng cơ sở hạ tầng logistics; Năng lực và mức độ phát triển dịch vụ logistics; Thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành, Độ tin cậy của chuỗi cung ứng thông qua khả năng đáp ứng của các nhà cung cấp dịch vụ

Hạn chế chung của khu vực này là xuất phát điểm sản xuất quy mô nhỏ, manh mún do “đất chật người đông”, các khu vực sản xuất lớn còn ít, gây khó khăn cho việc gom hàng và do đó chi phí logistics phục vụ việc gom hàng lẻ ở mức cao. Những năm gần đây, với sự bứt lên của các KCN trong bán kính khoảng 100 km tính từ Hà Nội, Hải Phòng đã giúp nguồn hàng dồi dào hơn, nhưng khu vực vẫn thiếu nhà cung cấp dịch vụ logistics nội địa chuyên nghiệp với khả năng tích hợp xuyên suốt chuỗi cung ứng. Phần lớn các doanh nghiệp logistics tập trung ở Hà Nội và Hải Phòng trong khi nhiều địa phương khác chỉ có các chi nhánh, đại lý hoặc các doanh nghiệp nhỏ, thậm chí ở quy mô hộ gia đình (mỗi hộ có một vài ô tô chở hàng) hoặc dịch vụ bốc dỡ, bến bãi, kho hàng nhỏ.

Điểm nhấn và triển vọng lớn về logistics tại khu vực ĐBSH là xu hướng cải thiện rõ nét về hạ tầng giao thông với các tuyến đường cao tốc hỗ trợ những kết nối quan trọng giữa các trung tâm sản xuất công nghiệp với cảng biển và cửa khẩu phía Bắc, kèm theo đó là hạ tầng logistics như kho, bến, bãi cũng từng bước được bổ sung và nâng cấp để đáp ứng nhu cầu của sản xuất công nghiệp quy mô lớn tại khu vực.

Đặc biệt, nhờ thành công trong thu hút đầu tư và phát triển kinh tế, 4 địa phương Hải Phòng, Quảng Ninh, Hải Dương và Hưng Yên đã dần hình thành một cực tăng trưởng kinh tế và hành lang logistics quan trọng ở phía Bắc. Điểm mạnh của cả 4 các địa phương này là đều có vị trí địa lý thuận lợi, tốc độ phát triển công nghiệp cao và đã hình thành và phát triển trục hành lang giao thông, đường cao tốc nối giữa Hà Nội với Hải Phòng và Quảng Ninh, đi qua Hưng Yên và Hải Dương. Với sự có mặt của nhiều Tập đoàn đa quốc gia lớn trên thế giới hoạt động ở nhiều lĩnh vực như Samsung, LG, General Electric, Mitsubishi, Panasonic..., vùng ĐBSH từng bước tham gia mạng giá trị và chuỗi sản xuất toàn cầu, thực hiện một số công đoạn sản xuất, lắp ráp sản phẩm công nghệ cao, tạo ra nguồn hàng lớn và ổn định cho dịch vụ logistics trong thời gian tới.

6.2.1.2. Hải Phòng

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

Tại khu vực phía Bắc, Hải Phòng là một địa phương tiêu biểu về logistics với hạ tầng đa dạng phục vụ các loại hình vận tải gồm đường biển, đường bộ (đường cao tốc), đường sắt, đường thủy nội địa và đường hàng không, kết nối thuận tiện với các địa phương thuộc ĐBSH cũng như phương tiện, hàng hóa tuyến Bắc-Nam. Hải Phòng cũng đã có hạ tầng cảng biển, cảng cạn và các kho hàng, bến bãi phục vụ sản xuất công nghiệp và xuất nhập khẩu hàng hóa.

- Dịch vụ logistics

Với lợi thế xuất phát điểm sớm hơn, thuận lợi trong phát triển cảng biển, xung quanh là các trung tâm sản xuất công nghiệp lớn và có các kết nối hạ tầng vượt trội trong khu vực, Hải Phòng có định hướng phát triển dịch vụ logistics theo hướng chuyên nghiệp, chuyên sâu, không chỉ đáp ứng nhu cầu

trong nước mà còn tiến tới xuất khẩu dịch vụ logistics ra nước ngoài. Cụ thể: Theo báo cáo của Sở Công Thương TP. Hải Phòng, trên địa bàn thành phố một số trung tâm logistics đã hình thành và đi vào hoạt động, cùng khoảng 250 doanh nghiệp đăng ký cung cấp dịch vụ logistics, trong đó có nhiều đơn vị thuộc các tập đoàn logistics đa quốc gia. Để phát triển dịch vụ logistics trong bối cảnh xuất nhập khẩu của Việt Nam đang tăng mạnh, UBND TP. Hải Phòng cũng đã và đang chỉ đạo xây dựng Đề án phát triển dịch vụ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó có hoạt động logistics; Đề án thành lập khu thương mại tự do trên địa bàn TP. Hải Phòng; Đề án khuyến khích tiếp tục hình thành, hoàn thiện các chuỗi dịch vụ logistics chuyên sâu, có giá trị gia tăng cao gắn với chuỗi sản phẩm xuất nhập khẩu thế mạnh trên địa bàn thành phố và khu vực (ô tô, điện tử, dệt may, da giày...), thậm chí tiến tới xuất khẩu dịch vụ logistics ra nước ngoài.

- Chính sách, quy định, thủ tục

UBND TP. Hải Phòng đã ban hành Quyết định số 549/QĐ-UBND ngày 14/3/2019 về phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến năm 2030; Kế hoạch số 238/KH-UBND ngày 21/10/2021 về thực hiện Nghị quyết số 02-NQ/TW ngày 02/8/2021 của Ban Thường vụ Thành ủy Hải Phòng về phát triển các hoạt động dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics đến năm 2025, 2020 và tầm nhìn đến năm 2045 và Quyết định số 221/QĐ-TTg.

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

Trên địa bàn thành phố hiện có 12 KCN đã được hình thành với tổng diện tích đất là 4.917 ha, một số KCN đã được xây dựng theo mẫu dựa trên nền tảng logistics, nhằm tăng tính kết nối, tương tác về logistics giữa các tác nhân trong chuỗi cung ứng. Ví dụ như KCN Đình Vũ có hệ thống cảng tổng hợp và cảng hàng lỏng dùng chung ngay trong KCN; KCN Nam Đình Vũ 1.329 ha đặc biệt gắn liền với hệ thống cảng biển - chuỗi logistics miền Bắc Việt Nam.

Trong giai đoạn tiếp theo đến năm 2025, Hải Phòng sẽ tập trung xây dựng các KCN, khu chế xuất mới thành lập theo hình mẫu KCN dựa trên nền tảng logistics. Điều này giúp tạo nguồn hàng dồi dào cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn; đồng thời tăng hiệu quả của chuỗi cung ứng hàng hóa cho cả khu vực Đông Bắc, cũng như đảm nhận vai trò cổng logistics cho nguồn hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển của các địa phương phía Bắc dự báo sẽ tiếp tục gia tăng trong thời gian tới.

b) Vấn đề cần tháo gỡ và khuyến nghị

Bên cạnh những lợi thế và kết quả tích cực đã đạt được, các hạn chế, “nút thắt” lớn cho việc cải thiện hiệu quả logistics tại Hải Phòng gồm có:

- + Hạ tầng và công nghệ đang trở nên quá tải và chưa được mở rộng, nâng cấp kịp thời để đáp ứng được yêu cầu của một cửa ngõ về logistics tại khu vực phía Bắc;

- + Tương tác, chia sẻ thông tin, lợi ích giữa các tác nhân trong chuỗi cung ứng hàng hóa còn hạn chế và chưa được chú trọng;
- + Chất lượng dịch vụ chưa đồng đều do sự tham gia của số lượng lớn các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở các quy mô khác nhau và chưa có cơ chế thanh tra, giám sát đủ mạnh, vẫn còn hiện tượng cạnh tranh không lành mạnh giữa các nhà cung cấp dịch vụ;
- + Chi phí logistics vẫn ở mức cao, thời gian giải quyết thủ tục tại các cảng/bến dù đã được cải thiện nhưng vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu, dẫn đến ùn tắc cục bộ và ảnh hưởng đến tâm lý kinh doanh của cộng đồng doanh nghiệp, nhà đầu tư;
- + Việc thu phí cảng biển đối với các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa qua địa bàn cũng cần được nghiên cứu để thực hiện hợp lý hơn, qua đó thúc đẩy vận tải đa phương thức, giảm ách tắc, nâng cao hiệu quả chung của hoạt động logistics Hải Phòng;

Do đó, các bên liên quan cần phối hợp chặt chẽ, tiếp tục nghiên cứu báo cáo Thủ tướng Chính phủ một số cơ chế, chính sách hỗ trợ phát triển trung tâm logistics trên địa bàn TP. Hải Phòng, tiêu chí thí điểm cho Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc gia, trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại bằng cả đường biển, đường hàng không, đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao để thực hiện các mục tiêu của Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 16/11/2019 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 24/11/2019 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

6.2.1.3. Quảng Ninh

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

Là một tỉnh rộng lớn ở phía Đông Bắc Việt Nam, Quảng Ninh được đánh giá có nhiều các điều kiện thuận lợi để phát triển, trở thành một trung tâm logistics mang tầm quốc tế ở phía Bắc của Việt Nam. Lợi thế nổi trội của Quảng Ninh là sự đa dạng về tự nhiên, kinh tế và giao thông vận tải với sự góp mặt của đầy đủ các loại hình từ đường bộ, đường sông, đường biển đường sắt và mới đây là cả đường hàng không khi sân bay Vân Đồn đi vào hoạt động. Quảng Ninh sở hữu 250 km đường biển, gần 800 km đường thủy nội địa, nhiều cảng nước sâu thuộc nhóm cảng loại I và là cửa ngõ đường biển của khu vực, nằm trên các tuyến vận tải biển quốc tế, đồng thời cũng có nhiều tiềm năng cho phát triển kinh tế cửa khẩu biên giới đất liền.

Điểm nhấn về hạ tầng logistics của Quảng Ninh trong năm 2022 là cao tốc Vân Đồn - Móng Cái chính thức đi vào khai thác, tạo điều kiện cho kết nối nguồn hàng giữa các địa phương và vận tải đa phương thức (đường bộ, đường biển, đường hàng không).

- Dịch vụ logistics

Từ những loại hình dịch vụ đơn giản và phân tán, môi trường kinh doanh hấp dẫn được vun đắp bởi tinh thần kiến tạo của Nhà nước, cộng với sự nỗ lực của cộng đồng doanh nghiệp và các nhà đầu tư, đã giúp dịch vụ logistics tại Quảng Ninh dần được nâng cấp và có những khởi sắc trong năm 2022, đặc biệt với sự quan tâm và đầu tư của các doanh nghiệp dịch vụ logistics chuyên nghiệp (tỉnh đã thu hút được nhiều doanh nghiệp lớn tới tìm hiểu, nghiên cứu đầu tư dự án là các dự án hạ tầng cảng biển, logistics như: Tập đoàn Sun Group, Tập đoàn T&T, Tập đoàn Bến Thành, Vinacomex, Đông Dương Group).

Tỷ trọng của các loại hình dịch vụ 3PL dự báo sẽ tăng nhanh chóng thay cho các dịch vụ đơn giản, tiến tới cung cấp các dịch vụ logistics 4PL, 5PL tại khu vực TP. Hạ Long, khu vực Vân Đồn, thị xã Quảng Yên, cửa khẩu quốc tế Móng Cái, cửa khẩu Bắc Phong Sinh (huyện Hải Hà), cửa khẩu Hoàng Mô (huyện Bình Liêu).

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

Với mục tiêu tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics vùng, liên vùng, nâng cao hiệu quả kết nối giữa tỉnh Quảng Ninh với các tỉnh/thành phố trong cả nước, phát huy vai trò là cửa ngõ của Việt Nam và ASEAN sang thị trường Trung Quốc, UBND tỉnh đã ban hành các Kế hoạch như: (1) Kế hoạch số 14/KH-UBND ngày 28/7/2017 về việc nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh đến năm 2025, theo đó định hướng đến năm 2025 toàn tỉnh Quảng Ninh sẽ hình thành 06 trung tâm logistics; đồng thời đã đưa ra 07 nhóm nhiệm vụ, giao nhiệm vụ cụ thể cho từng Sở, ngành chủ trì thực hiện; (2) Kế hoạch số 174/KH-UBND ngày 20/9/2021 về việc triển khai thực hiện Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh, đã đưa ra 06 nhóm nhiệm vụ, giao nhiệm vụ cụ thể cho từng Sở, ngành chủ trì thực hiện.

Để thực hiện và cụ thể hóa từng nhiệm vụ tại các Kế hoạch trên, trong giai đoạn 2017-2021, tỉnh Quảng Ninh đã ban hành 05 Quyết định dành dự án kêu gọi, thu hút đầu tư (hàng năm, giai đoạn), trong đó có các dự án mang tính động lực có liên quan đến các dự án cảng biển, dịch vụ logistics, hạ tầng logistics.

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

Cảng biển tại Quảng Ninh chưa thu hút được nguồn hàng so với tiềm năng của một cảng biển nước sâu và chưa “chia tải” được với cảng biển Hải Phòng. Hạn chế về tương tác giữa các tác nhân trong chuỗi cung ứng khiến hiệu quả hoạt động logistics chưa cao.

Tuy nhiên, với các cải tiến trong kết nối giao thông, công nghệ và định hướng phát triển dịch vụ logistics tích hợp (3PL, 4PL), Quảng Ninh có nhiều tiềm năng để giữ vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng hàng hóa và dịch vụ logistics.

Quảng Ninh phấn đấu đến năm 2030 trở thành một cực (cùng với Hà Nội và Hải Phòng) của trung tâm phân phối, trung chuyển hàng hóa, cửa ngõ xuất - nhập khẩu trọng yếu của vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ; do đó hợp tác với Hà Nội và Hải Phòng trong phát triển các dịch vụ logistics đóng vai trò quan trọng trong thời gian tới.

b) Một số vấn đề cần tháo gỡ và các khuyến nghị

Từ kết quả khảo sát thực tiễn của Ban Biên tập cũng như phản ánh của doanh nghiệp và chính địa phương có thể thấy bên cạnh những thuận lợi và kết quả tích cực đạt được, logistics của Quảng Ninh cũng còn những hạn chế nhất định, đồng thời cũng đang phải đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức.

Ngoài các yếu tố khách quan như dịch bệnh, gián đoạn chuỗi cung ứng, chi phí nhiên vật liệu đầu vào gia tăng thì khó khăn về nguồn nhân lực và khả năng kết nối trong chuỗi cung ứng đang là những “nút thắt” lớn cho hiệu quả logistics của Quảng Ninh.

- + Đội ngũ doanh nghiệp, doanh nhân có khả năng cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng còn ít; nguồn lao động có kỹ năng, tay nghề cao trong lĩnh vực logistics còn thiếu và yếu.
- + Việc kết nối nguồn hàng từ các địa phương khác về Quảng Ninh cũng gặp khó khăn, đơn cử như việc hàng hóa vẫn tập trung nhiều ở Cảng Hải Phòng do số tuyến tàu quốc tế ở cảng nước sâu Cái Lân còn hạn chế.

Do đó, nhiệm vụ trọng tâm trong thời gian tới cần tập trung phát triển doanh nghiệp, đội ngũ doanh nhân và nguồn nhân lực cho lĩnh vực logistics, kinh tế biển. Đặc biệt, do Quảng Ninh sẽ hình thành các trung tâm logistics với các tiêu chuẩn cao hơn, nên có nhu cầu rất lớn về công nghệ và nguồn nhân lực.

6.2.2. Trung du và miền núi phía Bắc

6.2.2.1. Lạng Sơn

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

Là một tỉnh biên giới phía Bắc với các cửa khẩu quan trọng, Lạng Sơn là cửa ngõ xuất nhập khẩu hàng hóa bằng đường bộ quan trọng giữa Việt Nam với thị trường Trung Quốc. Những cải thiện về hạ tầng đường bộ, đặc biệt là đường cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn đã góp phần giúp lưu thông hàng hóa thuận tiện, giảm chi phí và thời gian. Về đường bộ, tỉnh Lạng Sơn đã triển khai, hoàn thành và đưa vào sử dụng một số công trình giao thông đường bộ quan trọng phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu như:

hoàn thành đầu tư nâng cấp 03 đoạn tuyến Quốc lộ 4A, 4B và 279 đạt tiêu chuẩn cấp IV miền núi, đường cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn đã hoàn thành đoạn Bắc Giang - Chi Lăng dài 64 km, các tuyến quốc lộ qua địa bàn tỉnh đã được sửa chữa, cải tạo cứng hóa 100%.

Trên địa bàn tỉnh hiện có 02 tuyến đường sắt đang hoạt động, trong đó tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng có tổng chiều dài trên địa phận của tỉnh là 92 km, khổ đường lồng 1,435 m và 1,000 m, tuyến cơ bản chạy song song với Quốc lộ 1A, có 26 cầu với tổng chiều dài cầu 1.886 m, có 11 nhà ga. Từ năm 2021 tới nay, xuất nhập khẩu hàng hóa qua Ga đường sắt liên vận quốc tế Đồng Đăng (Việt Nam) - Bằng Tường (Trung Quốc) đã có những tín hiệu tích cực, tăng gấp 3 lần so với giai đoạn trước, do các doanh nghiệp chủ động chuyển đổi loại hình vận tải để khắc phục khó khăn đối với vận tải đường bộ. Tuy nhiên, hệ thống kho bãi và các dịch vụ phụ trợ cho vận tải hàng hóa bằng đường sắt tại ga Đồng Đăng vẫn còn hạn chế, chưa được đầu tư đúng mức, do đó chưa phát huy được hết tiềm năng từ sự gia tăng của nhu cầu.

Trong khi các kết nối đường bộ có cải thiện rõ nét thì hạn chế về hạ tầng tại Lạng Sơn chính là hệ thống kho hàng, bến, bãi phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu, đặc biệt là hạ tầng logistics chuỗi lạnh.

Nhu cầu đầu tư, cải thiện hạ tầng logistics tại khu vực cửa khẩu càng nổi bật hơn khi dịch bệnh COVID-19 gây ra tình trạng ách tắc kéo dài trong vận tải hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc. Hiện trên địa bàn tỉnh có 30 dự án bến bãi nhưng có 05 dự án tại cửa khẩu Tân Thanh không còn thực hiện công năng dự án là bến bãi do điều chỉnh quy hoạch khu vực cửa khẩu.

Để khắc phục tình trạng này, Tỉnh Lạng Sơn đã tập trung chuẩn bị các điều kiện về quy hoạch, thu hút đầu tư, triển khai thực hiện một số dự án đầu tư kết cấu hạ tầng trọng điểm, phục vụ kết nối dịch vụ logistics trên địa bàn, như cảng cạn Lạng Sơn (ICD Lạng Sơn), khu trung chuyển hàng hóa thuộc khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn, đầu tư hạ tầng khu chế xuất 1, đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật và nhà xưởng Phúc Khang ở khu phi thuế quan.

- Dịch vụ logistics

Tỉnh Lạng Sơn đang khuyến khích các hiệp hội, ngành hàng, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ xuất nhập khẩu, logistics đa dạng hóa loại hình vận tải, nghiên cứu chuyển đổi sang các cửa khẩu như đường sắt hoặc đường biển để giảm áp lực cho các cửa khẩu đường bộ trong thời gian cao điểm nhằm hạn chế tối đa tình trạng ùn ứ hàng hóa, gây thiệt hại cho người dân, doanh nghiệp.

Tỉnh cũng hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển, thu hút cộng đồng doanh nghiệp đến đầu tư, đổi mới thị trường dịch vụ logistics trên địa bàn. Tính đến năm 2022, trên địa bàn tỉnh có khoảng trên 130 đơn vị và hộ kinh doanh vận tải bằng ô tô với 1.334 xe, khối lượng vận tải hàng hóa tăng bình quân 5%/năm. Hệ thống bến, bãi xe trên địa bàn có 16 bến xe đã công bố.

Mặc dù đã có những khởi sắc, nhưng nhìn chung đến nay quy mô hoạt động của các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa trên địa bàn tỉnh còn nhỏ, chưa có doanh nghiệp kinh doanh chuỗi hoạt động

logistics bài bản, chỉ tham gia một số công đoạn trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Các doanh nghiệp của tỉnh còn thiếu vốn, thiếu chuyên môn và kinh nghiệm đối với nghiệp vụ logistics; đặc biệt thiếu các chuyên gia tư vấn quản lý trong lĩnh vực logistics có năng lực ứng dụng và triển khai tại các doanh nghiệp, do vậy chưa theo kịp nhịp độ phát triển của hoạt động sản xuất và lưu thông hàng hóa xuất nhập khẩu.

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

Một kinh nghiệm rất đáng để tham khảo của tỉnh Lạng Sơn đó là mô hình “cửa khẩu số” giúp đẩy nhanh thời gian và hiệu quả thực hiện các thủ tục liên quan đến logistics. Chủ tịch UBND tỉnh Lạng Sơn đã ban hành Quyết định số 1941/QĐ-UBND ngày 29/9/2021 về quy trình sử dụng Nền tảng cửa khẩu số tỉnh Lạng Sơn (thí điểm triển khai tại cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị và cửa khẩu phụ Tân Thanh). Hiện tại 100% xe vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu khai báo trực tuyến trên Nền tảng cửa khẩu số trước khi vào cửa khẩu và được xử lý trên Nền tảng cửa khẩu số (bao gồm cả xe nhập và xe xuất), thời gian khai thông tin của doanh nghiệp nhanh, chỉ mất khoảng từ 02 đến 05 phút.

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

Để kịp thời thích ứng với tình hình mới, tỉnh đã tập trung phát triển ngành dịch vụ logistics gắn liền với phát triển khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn và xuất nhập khẩu, thương mại biên giới, tăng cường đầu tư và nâng cấp hạ tầng giao thông, hạ tầng kho bãi, đặc biệt là tại khu vực cửa khẩu, nâng cao năng lực của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cũng như tích cực trong ứng dụng công nghệ, chuyển đổi số. Trong suốt 2 năm dịch bệnh, Lạng Sơn duy trì và thực hiện tốt việc cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế cho các phương tiện vận tải của Việt Nam sang Trung Quốc và ngược lại; tổ chức hội đàm thường kỳ công tác vận tải quốc tế giữa Trạm Quản lý vận tải đường bộ cửa khẩu Hữu Nghị và Ban Quản lý vận tải đường bộ quốc tế cửa khẩu Hữu Nghị Quan (Trung Quốc); thường xuyên phối hợp với các địa phương có hàng hóa xuất khẩu qua địa bàn tỉnh để cung cấp các thông tin về hoạt động của các cửa khẩu.

b) Một số khuyến nghị

Thực tiễn khảo sát của Ban Biên tập tại các cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị, cửa khẩu Tân Thanh (Lạng Sơn) cho thấy tắc nghẽn có thể xảy ra nhanh chóng ngay khi phía Trung Quốc thắt chặt hơn các biện pháp kiểm soát hàng hóa qua biên giới. Do đó, việc chuẩn bị hệ thống kho bãi đảm bảo cả về quy mô (diện tích), công nghệ và hệ thống quản lý tốt, khoa học, hiện đại là yêu cầu cấp thiết. Khi bến, bãi, kho hàng được trang bị quy mô, bài bản, tình trạng tắc nghẽn, rối loạn ít xảy ra nghiêm trọng hơn, thiệt hại đối với cả chủ xe, chủ hàng và đơn vị kinh doanh kho bãi cũng như tổng thể chi phí kinh tế của xã hội đều thấp hơn.

Kiến nghị xem xét, bổ sung quy hoạch Cảng cạn Lạng Sơn tại vị trí Km 22 + 500/Quốc lộ 1 và Cảng cạn tại xã Tân Thanh, huyện Văn Lãng và công tác quy hoạch, đầu tư xây dựng nâng cấp cơ sở hạ

tăng giao thông nói chung, trong đó có tuyến đường sắt liên vận quốc tế Đồng Đăng - Bằng Tường, sớm nâng cấp điện khí hóa tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn, đầu tư mở rộng Ga Yên Trách để di chuyển Ga Lạng Sơn hiện đang nằm ở trung tâm thành phố về Ga Yên Trách, tạo điều kiện cho tỉnh thực hiện, hoàn thành các mục tiêu về phát triển dịch vụ logistics, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

6.2.2.2. Cao Bằng

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

Cao Bằng có đường biên giới kéo dài trên 333 km, tiếp giáp với Trung Quốc, tạo điều kiện thuận lợi để hình thành và phát triển hệ thống cửa khẩu đường bộ. Đến nay, trên dọc tuyến biên giới tỉnh Cao Bằng có 6 cửa khẩu, trong đó có 02 cửa khẩu quốc tế là Tà Lùng và Trà Lĩnh, 02 cửa khẩu quốc gia là Sóc Giang, Lý Vạn; 02 cửa khẩu phụ là Pò Peo và Hạ Lang và 03 lối mở (Nà Đổng, Nà Lạn, Bản Giốc).

Hệ thống giao thông vẫn đang tiếp tục được nâng cấp và cải tạo, góp phần rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa, tạo điều kiện cho hoạt động vận tải, logistics. Tuy nhiên, kết cấu hạ tầng giao thông cả liên tỉnh và nội tỉnh của Cao Bằng chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải. Tỉnh Cao Bằng đã đề xuất với Chính phủ triển khai xây dựng tuyến đường cao tốc Trà Lĩnh - Đồng Đăng để thúc đẩy lưu thông hàng hóa.

Về hệ thống kho bãi, hiện trên địa bàn Khu kinh tế cửa khẩu đã thu hút được 42 dự án kho bãi, đăng ký với diện tích 128,81 ha và 03 dự án Khu trung chuyển hàng hóa, trung tâm logistics. Đã có 23 dự án đi vào hoạt động, phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu nhưng phần lớn là các dự án có quy mô nhỏ.

- Dịch vụ logistics

Nhìn chung các dịch vụ logistics tại Cao Bằng vẫn còn ở mức độ đơn giản, chưa có các doanh nghiệp dịch vụ logistics chuyên nghiệp và quy mô lớn. Các doanh nghiệp mới chỉ dừng lại ở việc cung cấp dịch vụ đơn lẻ hoặc đảm nhận một số công đoạn của chuỗi dịch vụ logistics, tiêu biểu như dịch vụ giao nhận vận tải, kho bãi, bốc dỡ hàng hóa. Các dịch vụ phụ trợ ít có cơ sở thực hiện trong khu vực cửa khẩu, do đó chi phí vận tải qua biên giới bằng đường bộ cao.

Theo báo cáo của Sở Công Thương Cao Bằng, thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics đồng bộ và có quy hoạch chi tiết sẽ góp phần quan trọng trong việc thu hút vốn và mở rộng thị trường xuất nhập khẩu của tỉnh, đưa nền kinh tế Cao Bằng trở thành mắt xích quan trọng trong chuỗi giá trị khu vực Hành lang Kinh tế Đông - Tây.

- Chính sách, quy định, thủ tục

Trước tầm quan trọng của việc phát triển logistics đối với kinh tế - xã hội tại địa phương, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn, UBND tỉnh Cao Bằng đã

ban hành Quyết định số 1018/QĐ-UBND ngày 31/7/2018 phê duyệt Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn đến năm 2025, Kế hoạch số 1084/KH-UBND ngày 12/5/2021 triển khai thực hiện Quyết định số 259/QĐ-TTg ngày 25/2/2021 của Thủ tướng chính phủ phê duyệt chương trình phát triển hạ tầng thương mại biên giới Việt Nam đến năm 2025.

Trong những năm qua, thủ tục hành chính tiếp tục được đơn giản hóa, cắt giảm thời gian giải quyết đối với gần 60 thủ tục. Tuy nhiên, việc thực hiện cơ chế một cửa, liên thông trong giải quyết các thủ tục liên quan đến logistics vẫn còn gặp một số khó khăn về công nghệ và nhân lực, ứng dụng CNTT chưa theo kịp yêu cầu thực tế.

b) Một số khuyến nghị

Xét về tổng thể, tuy là một tỉnh ở xa và kinh tế còn khó khăn, nhưng Cao Bằng có các điều kiện phù hợp cho phát triển kinh tế cửa khẩu, thậm chí có tiềm năng trở thành điểm trung chuyển hàng hóa lớn của vùng Đông Bắc. Tuy nhiên, để biến những lợi thế và cơ hội thành hiện thực, cần tập trung thu hút đầu tư để khắc phục những yếu kém về hạ tầng logistics, đặc biệt là hệ thống kho bãi và đường giao thông.

Cần có một nghiên cứu về chiến lược phát triển logistics cho tỉnh Cao Bằng đến năm 2030, dự báo nhu cầu đối với lĩnh vực này, không chỉ để phục vụ nguồn hàng trong nước mà còn hàng hóa từ các nước thứ ba (quá cảnh); từ đó có sự chuẩn bị tốt về hạ tầng và nhân lực tương ứng với nhu cầu của ngành trong thời gian tới.

Đặc biệt, Cao Bằng cần phối hợp tốt với các tỉnh lân cận trong việc chia sẻ nguồn lực, tạo lập nguồn hàng đa dạng, ổn định cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics; tham khảo kinh nghiệm về ứng dụng công nghệ để phát triển dịch vụ logistics có giá trị gia tăng cao, từng bước tích hợp sâu hơn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất, xuất nhập khẩu hàng hóa và các ngành dịch vụ khác.

Do đặc thù cần đến quỹ đất lớn và có tác động đa dạng đến nhiều hoạt động kinh tế, dân sinh khác nên chính sách thu hút doanh nghiệp đầu tư hạ tầng và cung cấp dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh cũng cần được thiết kế phù hợp với điều kiện và nguồn lực của địa phương. Tỉnh Cao Bằng nên ưu tiên thu hút các doanh nghiệp có định hướng phát triển bền vững, gắn bó với lợi ích kinh tế - xã hội của địa phương, nỗ lực nâng cao năng lực cạnh tranh và có tinh thần trách nhiệm, hợp tác trong việc đảm bảo tính minh bạch, lành mạnh của thị trường logistics trong thời gian tới.

6.2.3. Miền Trung và Tây Nguyên

6.2.3.1. Đà Nẵng

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

UBND thành phố Đà Nẵng đã phê duyệt Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng logistics thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 tại Quyết định số 5778/QĐ-UBND. Theo đó:

+ Về hệ thống kho bãi, trung tâm logistics: hiện TP. Đà Nẵng có 02 trung tâm logistics quy mô nhỏ do doanh nghiệp đầu tư, quản lý. Ngoài ra có hệ thống kho bãi thuộc công ty CP Cảng Đà Nẵng tại Xí nghiệp cảng Tiên Sa, công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, Nhà ga hàng hóa hiện hữu tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng. Phần lớn các kho có trang bị máy móc chuyên dụng và phần mềm quản lý hiện đại, hệ thống camera, hệ thống sàn nâng tự động, thiết bị đóng rút hàng hiện đại.

Ngoài ra, Đà Nẵng đã hình thành trung tâm logistics cấp tỉnh trong Khu công nghệ cao với diện tích 27,45 ha.

Tuy nhiên, theo đánh giá của Sở Công Thương Đà Nẵng, cơ sở hạ tầng logistics của Thành phố chưa đồng bộ và xứng tầm với vai trò trung tâm logistics của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung để giúp kết nối hiệu quả với tuyến Hành lang kinh tế Đông - Tây và cả nước; chưa tạo được hành lang vận tải đa phương thức trong khi nhu cầu trung chuyển hàng hóa giữa các địa phương qua địa bàn Thành phố ngày càng lớn.

- Dịch vụ logistics

Hiện trên địa bàn TP. Đà Nẵng có gần 1.500 doanh nghiệp hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics như: dịch vụ kho bãi, vận tải nội địa, giao nhận hàng hóa, bốc xếp hàng hóa, lưu kho, bưu chính, chuyển phát, cho thuê kho bãi.

Về các hoạt động dịch vụ phục vụ xuất khẩu, hiện phổ biến là giao nhận vận tải quốc tế, đại lý tàu biển, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, thủ tục hải quan. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn nước ngoài tiêu biểu có DHL Việt Nam, Nippon Express, Expeditors Việt Nam, Maersk Việt Nam. Một số doanh nghiệp trong nước có thể kể đến như Vinconship Đà Nẵng, Vinatrans Đà Nẵng, công ty cổ phần Transimex, Công ty Cổ phần Logistics Portserco, công ty cổ phần Gemadept.

Tuy nhiên, quy mô vốn, kinh nghiệm và trình độ quản lý của các doanh nghiệp logistics trên địa bàn còn hạn chế, do phần lớn các doanh nghiệp có quy mô nhỏ, thực hiện các dịch vụ đơn lẻ, giá trị gia tăng ít và một số là nhà thầu phụ cho các doanh nghiệp xuyên quốc gia.

Nhu cầu dịch vụ logistics chuyên nghiệp và có tính tích hợp cao tại Đà Nẵng được dự báo sẽ gia tăng cùng xu hướng phát triển của các ngành công nghiệp, trong đó có các tổ hợp công nghiệp hiện đại, KCN và khu công nghệ thông tin,...

- Chính sách, quy định, thủ tục

Trong năm qua, trên địa bàn TP. Đà Nẵng đã đẩy nhanh tiến độ triển khai Cơ chế một cửa quốc gia, hướng dẫn doanh nghiệp khai báo và nộp hồ sơ điện tử, hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh vận tải tiếp cận, sử dụng sàn giao dịch vận tải Vinatrucking tại Đà Nẵng; cải cách hành chính trong cấp giấy phép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng container, cấp phù hiệu xe container để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, giảm chi phí và thời gian.

Ứng dụng CNTT trong quản lý, giải quyết thủ tục hành chính dịch vụ công trực tuyến mức độ 4, đơn giản hóa rút ngắn thời gian giải quyết thực tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải từ 5 ngày xuống còn 4 ngày làm việc. Rà soát, tích hợp, thanh toán trực tuyến cho các dịch vụ công còn lại từ mức độ 3 lên mức độ 4.

Tuy nhiên, các cơ chế chính sách mới chỉ tập trung vào hoạt động xúc tiến thương mại về phát triển dịch vụ logistics, trung tâm logistics phục vụ hoạt động ngoại thương, chưa có cơ chế chính sách để huy động nguồn lực hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới.

b) Một số khuyến nghị

Đà Nẵng có một vị trí địa lý đặc biệt thuận lợi và là một trong những cửa ngõ hướng ra biển của Hành lang kinh tế Đông - Tây, có tiềm năng trở thành một phần trong mạng lưới chuỗi cung ứng và sản xuất toàn cầu do thuận lợi trong kết nối các khu vực Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương,... Đây chính là lợi thế tạo cơ hội lớn cho Đà Nẵng phát triển thành một trung tâm kinh tế biển và trung tâm logistics lớn của Vùng kinh tế trọng điểm của miền Trung, cả nước và quốc tế.

Thành phố cần tiếp tục tập trung hoàn thiện chính sách, cải cách thủ tục hành chính, nâng cao các chỉ số năng lực cạnh tranh, năng suất lao động xã hội, năng lực của doanh nghiệp, điều chỉnh giảm mức phí, lệ phí hàng hải để thu hút tàu có trọng tải lớn vào cảng biển Đà Nẵng. Đặc biệt, cần đẩy mạnh triển khai đầu tư xây dựng cảng Liên Chiểu, mở rộng sân bay Đà Nẵng, ga hàng hóa đường sắt Kim Liên và mạng lưới giao thông đường bộ kết nối với các trục cao tốc quốc gia; xúc tiến đầu tư tuyến quốc lộ 14D và đoạn nối tiếp qua khu vực Nam Lào và Đông Bắc Thái Lan, Myanmar; sớm hình thành Hành lang kinh tế Đông - Tây 2, góp phần tăng thêm nguồn hàng cho cảng Đà Nẵng, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho cả khu vực và một số địa phương nằm ngoài biên giới quốc gia.

6.2.3.2. **Đăk Lăk**

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và kết nối với các địa phương khác

Đăk Lăk có nhiều tiềm năng để phát triển logistics khi nằm ở vị trí trung tâm vùng Tây Nguyên. Đăk Lăk là đầu mối giao thông liên vùng, có vai trò kết nối phát triển kinh tế - xã hội Tây Nguyên với các khu vực khác và quốc tế.

Về hạ tầng: đường bộ tỉnh Đăk Lăk có tổng chiều dài hơn 16.000 km. Trong đó, có 7 tuyến quốc lộ với tổng chiều dài đang khai thác hơn 684 km. Tỉnh có 11 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 351,3 km, đường huyện có chiều dài hơn 1.556km/117 tuyến, đường xã có chiều dài hơn 3.220 km/1.041 tuyến và một Cảng hàng không Buôn Ma Thuột.

Hạ tầng logistics của tỉnh hiện nay vẫn phát triển chưa ngang tầm với nhu cầu thực tiễn. Đặc biệt, các tuyến đường quốc lộ như 26, 27, 29 nối Đăk Lăk với các vùng Duyên hải Nam Trung Bộ, Đông

Nam Bộ đang bộc lộ nhiều hạn chế. Một số tuyến đường, cây cầu xuống cấp, quy mô đường nhỏ hẹp, chưa đồng bộ.

- Dịch vụ logistics

Trên địa bàn tỉnh nhìn chung chưa có doanh nghiệp đủ các điều kiện hoạt động logistics đồng bộ về quy mô vận chuyển, nhân lực, kho hàng, bến bãi,... đáp ứng các nhu cầu của thị trường. Hiện nay, các doanh nghiệp của Đắk Lắk đang phải thuê, xây dựng kho bãi tại các tỉnh/thành như Đồng Nai, TP. Hồ Chí Minh,... để tập kết hàng hóa, dẫn đến giá thành sản phẩm cao, khó cạnh tranh.

- Chính sách, quy định, thủ tục

Xác định phát triển logistics là một ngành kinh tế quan trọng, tạo đà cho hoạt động xuất khẩu và tác động lớn đến các ngành kinh tế khác, UBND tỉnh đã ban hành Quyết định số 898/QĐ-UBND, ngày 19/4/2021 về việc phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk giai đoạn 2021 - 2025.

Đắk Lắk được định hướng sẽ trở thành Trung tâm logistics của vùng Tây nguyên, có vai trò quan trọng để gắn kết tỉnh Đắk Lắk với các tỉnh trong vùng Tây Nguyên và Duyên hải miền Trung, là trọng điểm phát triển kinh tế, là đầu mối giao thông quan trọng trong khu vực miền Trung - Tây Nguyên và cả nước, từng bước phát huy lợi thế của Đắk Lắk trong chuỗi giá trị logistics.

Về thủ tục: Đến nay, 100% các Sở, ban, ngành, các đơn vị ngành dọc đóng trên địa bàn tỉnh đã thực hiện cơ chế một cửa, một cửa liên thông, giảm chi phí thời gian đi lại, tạo động lực để doanh nghiệp phát triển. Tỉnh Đắk Lắk đã thành lập Trung tâm phục vụ hành chính công (tại Quyết định số 577/QĐ-UBND ngày 15/3/2019 của UBND tỉnh), đã đi vào hoạt động.

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

Đắk Lắk có thế mạnh ở các sản phẩm nông sản, phục vụ thị trường trong nước và xuất khẩu. Với hơn 10.000 doanh nghiệp đang hoạt động, trong đó 21 doanh nghiệp có hoạt động xuất khẩu thường xuyên nên nhu cầu về logistics để phục vụ vận chuyển, giao thương hàng hóa là rất lớn. Đặc thù sản xuất kinh tế của tỉnh Đắk Lắk là nông sản thô, khối lượng lớn, chủ yếu được vận chuyển bằng đường bộ. Tuy nhiên, hiện nay các tuyến đường quốc lộ kết nối tỉnh Đắk Lắk với vùng Đông Nam bộ, Duyên hải Nam Trung bộ còn khá dài, lòng vòng, ít làn xe. Do đó, việc vận chuyển hàng hóa của doanh nghiệp đi và đến Đắk Lắk gặp hạn chế về cả thời gian lẫn chi phí vận chuyển. Điều này làm giảm năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp khi tham gia vào chuỗi sản xuất, vận chuyển hàng hóa.

b) Một số khuyến nghị

Là trung tâm sản xuất hàng hóa của khu vực Tây Nguyên, Đắk Lắk cần có trung tâm logistics để kết nối chuỗi vận tải xuất khẩu, giảm chi phí cho doanh nghiệp và giúp hoạt động vận chuyển hàng hóa, nhất là xuất khẩu trở nên đồng bộ và chuyên nghiệp hơn.

Tỉnh Đắk Lắk cũng cần được hỗ trợ nguồn lực đầu tư các dự án đường cao tốc và dự án đường giao thông liên kết vùng, nối tỉnh Đắk Lắk với Gia Lai, Lâm Đồng, Đắk Nông, Phú Yên. Đồng thời, xem xét đề xuất nâng cấp Cảng Hàng không Buôn Ma Thuột thành Cảng Hàng không quốc tế.

6.2.4. Đông Nam Bộ

6.2.4.1. Tình hình chung

Vùng Đông Nam Bộ gồm 6 tỉnh, thành phố là TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước, Đồng Nai, Tây Ninh. Khu vực này kết hợp với 2 tỉnh thuộc vùng Đồng bằng sông Cửu Long là Long An và Tiền Giang để tạo nên vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, vùng kinh tế sôi động nhất cả nước trong thời gian qua.

Về phát triển công nghiệp, vùng có 01 khu công nghệ cao, 02 khu chế xuất, trên 40 KCN với tổng diện tích khoảng 24 nghìn ha. Các KCN trải đều các tỉnh, thành phố, trong đó tập trung chủ yếu tại Bình Dương và Đồng Nai.

Về phát triển logistics: Đông Nam Bộ cũng là khu vực tập trung hạ tầng logistics quan trọng của cả nước, đảm nhận 45% tổng khối lượng hàng hóa và hơn 60% khối lượng hàng container của cả nước thông qua hệ thống cảng Cát Lái (TP. Hồ Chí Minh), Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu).

Khu vực nhóm cảng biển Đông Nam Bộ hiện nay có 06 luồng hàng hải công cộng đang hoạt động khai thác: Luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu; Luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải; Luồng hàng hải Sông Dinh; Luồng hàng hải Soài Rạp; Luồng hàng hải Đồng Tranh - Gò Gia; Luồng hàng hải Đồng Nai.

Ngoài hệ thống cảng biển, vùng còn có sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất và sân bay Long Thành đang được xây dựng.

Vùng Đông Nam Bộ đi đầu cả nước về ứng dụng công nghệ thông tin trong các lĩnh vực kinh tế - xã hội. Các địa phương đều đang tích cực triển khai cổng dịch vụ công trực tuyến và hệ thống thông tin một cửa điện tử được đưa vào vận hành với phạm vi liên thông từ cấp tỉnh đến cấp xã và liên thông cung cấp dịch vụ công lên Cổng dịch vụ công quốc gia.

Tuy nhiên, cùng với sự phát triển nhanh của sản xuất công nghiệp và xuất, nhập khẩu, nguồn hàng tập trung về khu vực này tăng mạnh trong những năm gần đây, trong khi mạng lưới kết cấu hạ tầng cấp vùng, liên vùng chưa đáp ứng được yêu cầu của một trung tâm về sản xuất công nghiệp và xuất, nhập khẩu quy mô lớn. Điều này đã dẫn đến tình trạng hệ thống giao thông quá tải, tắc nghẽn, xuống cấp, nhất là các tuyến đường quốc lộ và đường nội đô, kết nối cảng biển; thiếu đồng bộ giữa phát triển các phương thức vận tải, giữa hệ thống giao thông với các bến cảng, trung tâm logistics, giữa kết cấu hạ tầng của các địa phương trong Vùng dẫn đến làm chậm khả năng luân chuyển hàng hóa. Một số công trình trọng điểm như sân bay Long Thành (giai đoạn 1), di dời cảng trong khu vực TP. Hồ Chí Minh, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có, công trình hạ tầng kỹ thuật khắc phục tình trạng ngập

úng... còn chậm tiến độ. Do đó, đến nay vùng vẫn thiếu tuyến đường sắt quốc gia nối từ các trung tâm công nghiệp ở Bình Dương, Đồng Nai xuống cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải.

Trong bối cảnh đó việc tăng cường liên kết giữa các địa phương trong vùng và giữa vùng với các vùng kinh tế khác, đặc biệt là ĐBSCL là điều kiện quan trọng để phát triển bền vững. Đặc biệt, đường vành đai 3 đi qua bốn tỉnh thành là TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai và Long An, có tổng chiều dài 76,34 km đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư vào giữa tháng 6/2022 kỳ vọng sẽ giải quyết được vấn đề ách tắc, giảm thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa trong khu vực.

6.2.4.2. Thành phố Hồ Chí Minh

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

Đầu năm 2022, UBND thành phố Hồ Chí Minh đã phê duyệt “Đề án phát triển ngành Logistics trên địa bàn thành phố đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”. Trong đó, thành phố sẽ xây dựng 7 trung tâm logistics, với tổng diện tích hơn 620 ha. Tổng nhu cầu vốn phát triển ngành logistics giai đoạn này gần 96.000 tỷ đồng. Từ đó, đưa logistics thành ngành dịch vụ mũi nhọn, giúp thành phố nâng cao vai trò đầu mối giao lưu hàng hóa trong nước và kết nối với thị trường quốc tế.

Về điều kiện kết nối với các địa phương khác: UBND thành phố Hồ Chí Minh xác định hoàn thiện hệ thống giao thông kết nối vùng, đặc biệt tập trung hoàn thành đường Vành đai 2 khép kín, khởi công hệ thống đường Vành đai 3 và 4, tuyến Metro số 1, số 2, cầu Cát Lái, cầu Thủ Thiêm để kết nối giao thông thông suốt trong nội đô, cũng như giữa thành phố và các địa phương lân cận.

Triển khai thực hiện dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh), đẩy mạnh tiến độ khởi công tuyến cao tốc này để phát triển kinh tế biên mậu, phát triển du lịch nội địa. Mở rộng các tuyến Quốc lộ 13, Quốc lộ 22, Quốc lộ 50, các tuyến đường kết nối các tỉnh.

- Dịch vụ logistics

TP. Hồ Chí Minh là địa bàn tập trung nhiều nhất các doanh nghiệp dịch vụ logistics của cả nước, trong đó có các doanh nghiệp dẫn đầu ngành logistics Việt Nam về quy mô hoạt động. Trong những năm qua, một số doanh nghiệp đã tiên phong trong ứng dụng công nghệ, hợp tác với trong nước và quốc tế để đa dạng hóa dịch vụ, nhờ đó giúp dịch vụ logistics trên địa bàn phát triển hơn về loại hình, quy mô và chất lượng.

Năm 2022, dịch bệnh đang được kiểm soát nhưng hoạt động sản xuất, xuất khẩu của doanh nghiệp còn nhiều khó khăn, đặc biệt những tháng cuối năm tình hình đơn hàng kém khả quan. Giá cước vận tải biển biến động mạnh, thiếu container, thiết bị bốc dỡ và tàu chuyên chở, khiến các chuỗi cung ứng đối mặt áp lực lớn. Chi phí logistics tăng cao trong khi một số thị trường đối tác thay đổi quy định, chính sách khiến các doanh nghiệp logistics cũng liên tục phải điều chỉnh dịch vụ.

Bối cảnh đó đang đặt ra yêu cầu cao về tính linh hoạt và chuyên nghiệp hơn trong dịch vụ logistics tại đầu tàu kinh tế của cả nước nhằm giảm thiểu rủi ro, tăng hiệu quả và thực sự hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp chủ hàng trong hoạt động sản xuất, kinh doanh.

- Chính sách, quy định, thủ tục

Để tháo gỡ các nút thắt logistics cho hoạt động xuất khẩu, TP. Hồ Chí Minh đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, tạo thuận lợi thương mại cho doanh nghiệp như: hàng hóa xuất nhập khẩu thông quan luồng xanh chiếm đến 80%, luồng đỏ 2%. Tuy nhiên, các thủ tục hành chính vẫn còn khó khăn, hạn chế. Trong đó, thủ tục kiểm tra chuyên ngành chưa tiện lợi cho doanh nghiệp.

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

Theo UBND Thành phố Hồ Chí Minh, để kết nối hiệu quả chuỗi cung ứng hàng hóa giữa TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh trong vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam hiệu quả, nghiên cứu cơ chế phối hợp chung trên ba lĩnh vực quy hoạch và phát triển vùng đô thị; đào tạo nguồn nhân lực, thị trường lao động và bảo vệ môi trường chung.

b) Một số khuyến nghị

Theo ý kiến của các chuyên gia và cộng đồng doanh nghiệp, TP. Hồ Chí Minh cần đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính và tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, cung cấp dịch vụ công trực tuyến. Đồng thời cần đẩy mạnh phát triển logistics để kéo giảm chi phí cho doanh nghiệp, vì hiện nay, việc kết nối vận chuyển đường bộ, thủy chưa đồng bộ, làm chi phí tăng cao.

Về phía các doanh nghiệp xuất khẩu, cần tận dụng tốt các hiệp định thương mại tự do đang có lộ trình cắt giảm thuế; lưu ý về nguồn gốc, xuất xứ hàng hóa; tối ưu hóa các giải pháp logistics trong nội bộ doanh nghiệp và trong quá trình lưu thông, qua đó giảm thiểu rủi ro và chi phí.

6.2.4.3. Bà Rịa - Vũng Tàu

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

- Hạ tầng logistics và điều kiện kết nối với các địa phương khác

Trên địa bàn tỉnh có 69 bến cảng được quy hoạch, đến tháng 5/2022 có 50 dự án đang hoạt động với tổng công suất thiết kế là 152 triệu tấn/năm. Trong đó có 8 cảng container với công suất 8,3 triệu TEU/năm.

Tổng sản lượng hàng hóa bằng tàu biển thông qua hệ thống cảng biển của tỉnh giai đoạn 2017 - 2021 là 356,4 triệu tấn (bình quân 71,28 triệu tấn/năm, tăng 5,5%/năm trong giai đoạn này).

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải là cụm cảng chính của cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, hiện đã có 24 dự án đi vào hoạt động với tổng công suất thiết kế là 129 triệu tấn/năm, có tiềm năng là cửa ngõ quan trọng

không chỉ của Việt Nam mà còn của khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, hạn chế về kết nối đường bộ (thiếu và ách tắc) khiến tiềm năng cảng lớn nhưng hiệu quả khai thác còn hạn chế.

- Dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh khá đa dạng, từ vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ khác, với doanh thu dịch vụ giai đoạn 2017 - 2020 đạt khoảng 18.000 tỷ đồng/năm.

Tuy nhiên, trình độ phát triển của các dịch vụ logistics vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu của một trung tâm quan trọng của khu vực Đông Nam Bộ về vận tải biển và đa phương thức. Các doanh nghiệp logistics, đặc biệt là doanh nghiệp kinh doanh cảng thủy nội địa kết hợp kho bãi logistics, cảng cạn ICD đã được cấp giấy chứng nhận đầu tư nhưng chậm triển khai đưa vào hoạt động.

Các dịch vụ hỗ trợ kiểm tra chuyên ngành chưa được đầu tư tại khu vực Cái Mép và vẫn phải thực hiện ở TP. Hồ Chí Minh do đó làm mất nhiều thời gian, chi phí đi lại của chủ hàng, đại lý giao nhận, làm giảm hiệu quả của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải.

Hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải có bước phát triển nhanh nhưng hệ thống dịch vụ kho bãi, trung tâm logistics sau cảng chưa theo kịp xu thế; thiếu hụt các dịch vụ logistics như mạng lưới dịch vụ kho tổng hợp hàng hóa, ICD, kho lạnh, dịch vụ về container như vệ sinh, sửa chữa, cung cấp pallet, đóng gói hàng hóa theo yêu cầu.

- Chính sách, quy định, thủ tục

Với vai trò là một trong hai đầu mối quan trọng cho xuất, nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển tại khu vực phía Nam, Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), đã ứng dụng công nghệ và triển khai hệ thống cảng thông minh để tăng tính hiệu quả trong xử lý nhanh chóng hàng hóa xuất, nhập khẩu từ nhiều địa phương, đặc biệt khi khối lượng hàng hóa tăng mạnh trước và sau đại dịch COVID-19.

Công nghệ góp phần giảm thiểu thời gian làm hàng từ 2 - 3 giờ/container xuống còn 50 phút/container vào hạ bãi và xuất hàng ra cảng, giúp giảm 55% thời gian tàu nằm bến cho các hãng tàu, giảm 3/4 thời gian giao nhận hàng hóa cho khách hàng, giảm 60% các vụ việc mất an toàn lao động, an toàn giao thông, qua đó tăng hiệu quả logistics trong khu vực Đông Nam Bộ và ĐBSCL.²⁵

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

Có thể thấy nguồn hàng cho dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh rất dồi dào, không chỉ từ khu vực Đông Nam Bộ mà còn từ khu vực ĐBSCL. Tuy nhiên, hạ tầng giao thông kết nối cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam và vùng ĐBSCL chưa theo kịp với xu thế phát triển của cảng biển và kinh tế - xã hội của khu vực. Việc điều phối phát triển vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam chưa

²⁵ Ứng dụng công nghệ số trong khai thác cảng biển, đăng ngày 27/5/2022, tại đường link: <https://mt.gov.vn/cntt/tin-tuc/1001/80930/ung-dung-cong-nghe-so-trong-khai-thac-cang-bien.aspx>

hợp lý để khai thác tiềm năng, thế mạnh của từng địa phương. Ví dụ, đa phần các container xuất nhập khẩu qua cảng Bà Rịa - Vũng Tàu đều sử dụng sà lan đường thủy nội địa để về TP. Hồ Chí Minh và các khu vực lân cận để thông quan, chỉ một số ít sử dụng đường bộ và làm thủ tục hải quan tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Điều này vừa gây áp lực lớn lên hệ thống giao thông đường bộ tại TP. Hồ Chí Minh, vừa hạn chế nguồn thu ngân sách của tỉnh.

b) Một số khuyến nghị

Về hạ tầng: Thúc đẩy Dự án Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ; thí điểm cơ chế cảng mở tại cụm cảng container khu vực Cái Mép; thành lập Chi cục Kiểm định Hải quan tại khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải; đầu tư xây dựng đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; chuẩn bị đầu tư dự án đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu...

Về kết nối nguồn hàng và hiệu quả trong chuỗi cung ứng:

+ Đẩy mạnh hỗ trợ nâng cao hiệu quả khai thác tiếp thị và mở rộng nguồn hàng cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Nghiên cứu xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa kết nối Cảng hàng không quốc tế Long Thành và cảng biển Cái Mép - Thị Vải nhằm kết hợp vận tải đa phương thức.

+ Nghiên cứu khả năng hình thành khu mậu dịch tự do nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics trên địa bàn, cụ thể là tại Cái Mép để các tập đoàn chuyển các chuỗi cung ứng toàn cầu về khu vực này.

Về phát triển dịch vụ logistics: Đẩy mạnh xây dựng các dịch vụ logistics 3PL, 4PL thông qua việc hỗ trợ các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, ứng dụng công nghệ, kết nối với các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng, đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics; phát triển các loại hình vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, nhất là với hàng quá cảnh.

6.2.5. Đồng bằng sông Cửu Long

6.2.5.1. Tình hình chung

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) có nhiều tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics, với điều kiện tự nhiên thuận lợi để phát triển vận tải đường thủy nội địa nhờ hệ thống sông dài 28.000 km; trong đó, 23.000 km có khả năng khai thác vận tải thủy, có 2 tuyến đường thủy huyết mạch từ TP. Hồ Chí Minh đi Kiên Giang, Cà Mau và kênh Quan Chánh Bố (tỉnh Trà Vinh) cho tàu tải trọng lớn ra, vào sông Hậu; có 5 tuyến hành lang đường bộ nối ĐBSCL với vùng Đông Nam Bộ và cả nước cùng hệ thống cảng trải dài dọc trên sông Hậu, sông Tiền.

Nguồn hàng nông lâm thủy sản của khu vực rất dồi dào. ĐBSCL là vựa nông thủy sản lớn nhất cả nước, chiếm 90% sản lượng gạo, 54% sản lượng lúa, 65% sản lượng thủy sản và 70% sản lượng trái cây xuất khẩu, đóng góp 40% giá trị sản xuất nông nghiệp của cả nước.

Tuy nhiên, hiện nay hạ tầng và dịch vụ logistics tại khu vực còn nhiều hạn chế, khiến việc vận chuyển hàng hóa từ ĐBSCL về các cảng tại Đông Nam Bộ để xuất khẩu tốn kém, mất thời gian và phức tạp; hệ thống kho lạnh, kho mát phục vụ nông, thủy sản còn thiếu và dự báo sẽ càng thiếu hụt hơn khi sản lượng hàng gia tăng trong thời gian tới.

Nếu hình thành được hệ thống đường cao tốc thông suốt từ TP. Hồ Chí Minh tới Cần Thơ, Cà Mau, Châu Đốc (An Giang); luồng Định An được nạo vét; Trung tâm liên kết sản xuất, chế biến, tiêu thụ nông sản ĐBSCL (tại thành phố Cần Thơ) đi vào hoạt động thì sẽ tạo ra cơ hội phát triển mạnh mẽ cho ĐBSCL, đặc biệt là cho ngành logistics và cảng biển bứt phá.

Ngoài ra, việc nghiên cứu mở thêm tuyến giao thông đường thủy kết nối khu vực ĐBSCL với Campuchia và khu vực Cái Mép - Thị Vải sẽ tạo thuận lợi lớn cho việc xuất nhập khẩu các mặt hàng chủ lực của khu vực đến thẳng châu Âu và Hoa Kỳ như thủy hải sản, nông sản,... giảm tải cho khu vực TP. Hồ Chí Minh, phát huy vai trò của hệ thống cảng nước sâu.

Để phát triển logistics cho vùng ĐBSCL, cần nâng cao chất lượng quy hoạch, tập trung vào quy hoạch logistics toàn vùng, hoàn thiện thể chế chính sách để tháo gỡ khó khăn, thu hút đầu tư trong hoạt động logistics, đặc biệt là hoạt động đầu tư các dự án, tạo cơ chế cho nhà đầu tư thúc đẩy đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, vận tải vùng ĐBSCL.

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

6.2.5.2. Cần Thơ

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

Cần Thơ là 1 trong 5 thành phố trực thuộc Trung ương, là trung tâm của vùng ĐBSCL với nhiều tiềm năng, có lợi thế hơn các địa phương khác trong vùng vị trí địa lý, kết cấu hạ tầng và cơ sở vật chất kỹ thuật, tiềm năng phát triển du lịch,...

Tuy nhiên, nếu so sánh với yêu cầu về một trung tâm logistics của khu vực ĐBSCL thì hiện nay, Cần Thơ còn thiếu các điều kiện về cơ sở hạ tầng logistics, nguồn nhân lực chuyên nghiệp, ổn định cũng như cơ chế liên kết vùng thiết thực với các trung tâm kinh tế như TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh Đông Nam Bộ. Ngay các kết nối về vận tải, lưu thông hàng hóa giữa Cần Thơ với các tỉnh ĐBSCL khác cũng còn rất hạn chế, do đường bộ đang trở nên quá tải trong khi thiếu vắng đường sắt và đường thủy nội địa chưa khai thác được tiềm năng. Hệ thống kho bãi manh mún, mức độ áp dụng công nghệ thấp, chưa được liên thông, liên kết với nhau khiến tình trạng thừa/thiếu cục bộ liên tục diễn ra và tổng thể hiệu quả logistics thấp. Nhiều doanh nghiệp vẫn lựa chọn việc đưa hàng trực tiếp về khu vực Đông Nam Bộ để xuất khẩu hoặc chế biến, thay vì lựa chọn Cần Thơ như một trung tâm logistics tại ĐBSCL.

Trong chương trình làm việc tại Cần Thơ, chiều 10/7/2022, Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính đã đi khảo sát thực địa, nghe báo cáo tình hình hoạt động và những khó khăn vướng mắc tại cảng Cái Cui và Tân cảng Cái Cui để nghiên cứu việc phát triển nơi đây thành trung tâm logistics của vùng ĐBSCL. Hiện nay, gần 20 triệu tấn hàng hóa xuất khẩu của vùng phần lớn đi qua các cảng ở Đông Nam Bộ, gây tổn kém về chi phí, thời gian.

b) Một số khuyến nghị

Thành phố Cần Thơ cần tận dụng triệt để những cơ chế, chính sách đặc thù đã được phê duyệt. Phát triển Trung tâm liên kết, sản xuất, chế biến và tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp vùng ĐBSCL tại Cần Thơ với mục tiêu “một điểm đến đa dịch vụ”; thu hút đầu tư cho chế biến sâu các sản phẩm nông thủy sản, đa dạng hóa các sản phẩm chế biến để đáp ứng nhu cầu của người tiêu dùng.

Đồng thời, hoàn thành các hạng mục cơ bản phục vụ xuất khẩu nông sản qua cửa khẩu Cần Thơ, bao gồm hệ thống kho lạnh, kho ngoại quan, ICD, hệ thống logistics phục vụ xuất khẩu qua đường hàng không và đường biển; Các dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm luồng hàng hải Định An - Cần Thơ; dự án đầu tư, xây dựng tuyến đường kết nối Kiên Giang, Cần Thơ, Đồng Tháp và dự án cầu Ô Môn; nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 91; đầu tư xây dựng và kinh doanh kết cấu hạ tầng KCN Vĩnh Thạnh.

6.2.5.3. Hậu Giang

a) Đặc điểm, thực trạng và triển vọng

Hậu Giang có những lợi thế về phát triển công nghiệp, thương mại, dịch vụ vận tải, logistics như: Có vị trí chiến lược nằm trên tuyến lưu thông của Tiểu vùng tây sông Hậu, cửa ngõ kết nối giữa các tỉnh nam sông Hậu với phần còn lại của vùng ĐBSCL và các vùng kinh tế khác. Hậu Giang còn là đầu mối kết nối giao thông quan trọng cả về đường bộ và đường thủy của vùng Nam Sông Hậu thông qua 6 tuyến Quốc lộ huyết mạch và 2 trục giao thông thủy quốc gia; đặc biệt là nằm liền kề với TP. Cần Thơ, kết nối thuận lợi với các đầu mối giao thông lớn trong Vùng (như: Sân bay quốc tế Cần Thơ Bến cảng quốc tế Cái Cui, cảng nước sâu Trần Đề,...). Đồng thời, Hậu Giang được thừa hưởng nhiều thế mạnh về logistics, cơ sở hạ tầng, trình độ khoa học - công nghệ,... từ thành phố kinh tế trọng điểm của khu vực Tây Nam Bộ là Cần Thơ.

Về nguồn hàng, Hậu Giang có vùng nguyên liệu dồi dào thuận lợi cho phát triển công nghiệp chế biến nông, thủy sản. Nắm bắt, khai thác khá tốt tiềm năng, lợi thế này nên kinh tế của Hậu Giang đang chuyển mình từ vùng “dự trữ chiến lược” sang thành vùng “động lực mới” trong chuỗi sản xuất công nghiệp của vùng.

Tuy nhiên, phát triển logistics Hậu Giang còn một số hạn chế như quy hoạch chưa đồng bộ, hạ tầng giao thông chưa được đầu tư xứng tầm, thiếu nguồn lực, thiếu cơ chế để huy động vốn, nhất là nguồn vốn xã hội hóa cho đầu tư phát triển. Kết cấu hạ tầng còn hạn chế, nhất là hệ thống giao thông chưa hoàn thiện, hạ tầng các khu, cụm công nghiệp còn yếu, chưa có nhiều quỹ đất sạch để tạo được lợi

thế trong thu hút đầu tư, (tỷ xuất đầu tư cao). Quy mô hoạt động thương mại, kim ngạch xuất nhập khẩu còn nhỏ, xếp thứ 12/13 tỉnh, thành phố trong khu vực.

b) Một số khuyến nghị

Hậu Giang cần quan tâm đến vấn đề quy hoạch logistics để phát huy được lợi thế từ vị trí, điều kiện thuận lợi cả giao thông đường thủy, đường bộ và Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ.

Tập trung thực hiện chủ trương xã hội hóa để huy động các nguồn lực phát triển hạ tầng về thương mại, hạ tầng logistics, hạ tầng công nghiệp. Đối với Hậu Giang, để thu hút được công nghiệp cần bám sát các trục giao thông mới, nhất là những tuyến cao tốc đi qua địa bàn tỉnh; chuẩn bị sẵn các phương án thu hút nguồn nhân lực ổn định cho hoạt động logistics.

Đặc biệt, cần tranh thủ các chủ trương, chính sách về liên kết vùng để tạo sự kết nối thực chất về nguồn hàng và hoạt động logistics với Cần Thơ, các tỉnh ĐBSCL khác và Đông Nam Bộ.

CHƯƠNG VII: **LOGISTICS XANH**

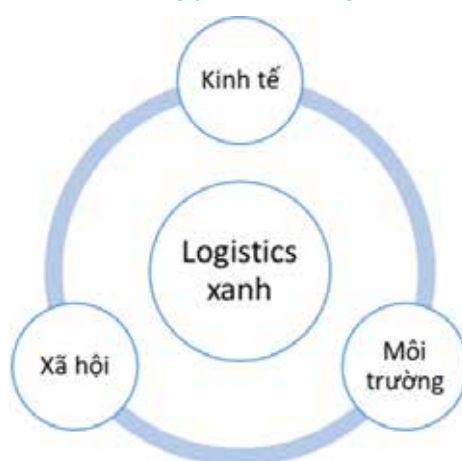


7.1. Khái quát chung về logistics xanh

7.1.1. Khái niệm logistics xanh

Thuật ngữ “logistics xanh” hay các thuật ngữ tương tự như “logistics bền vững”, “logistics xanh bền vững”, ... lần đầu tiên được đề cập vào những năm 1980. Kể từ đó, rất nhiều tổ chức và các nhà nghiên cứu đã đưa ra các khái niệm khác nhau về logistics xanh từ nhiều cách tiếp cận khác nhau. Tại Việt Nam, khái niệm logistics xanh vẫn còn tương đối mới nên hiện chưa có một cách hiểu thống nhất và rõ ràng. Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 đưa ra quan điểm về logistics xanh như sau: *Logistics xanh là hoạt động logistics hướng tới các mục tiêu bền vững, thân thiện và bảo vệ môi trường, giảm tối đa tác động tiêu cực đến môi trường.*

Hình 7.1: Khung phát triển logistics xanh



Logistics xanh nhấn mạnh vào những nỗ lực và biện pháp nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực của hoạt động logistics, từ đó đạt tới sự cân bằng bền vững giữa các mục tiêu kinh tế, xã hội và môi trường (Sbihi & Eglese, 2010). Theo khung phát triển logistics xanh trong Hình 7.1, logistics xanh chi phối đồng thời cả ba mục tiêu kinh tế, xã hội và môi trường. Ba mục tiêu này không loại trừ mà ngược lại còn củng cố lẫn nhau. Mọi nỗ lực của logistics xanh đều tập trung đóng góp và đảm bảo cho sự phát triển bền vững.

7.1.2. Nội dung phát triển logistics xanh

- Xanh hóa hoạt động vận tải

Vận tải là hoạt động logistics có ảnh hưởng lớn đến môi trường. Có hai yếu tố chính của vận tải ảnh hưởng đến môi trường, bao gồm: hệ thống mạng lưới giao thông và hoạt động của các phương tiện vận tải. Các phương tiện vận tải sử dụng nhiều nhiên liệu và thải ra môi trường khí thải độc hại. Đặc biệt, phương tiện giao thông đường bộ có ảnh hưởng nhiều nhất tới môi trường thể hiện ở lượng khí thải, tiếng ồn và ùn tắc giao thông. Hơn nữa, đường bộ, sân bay, bến cảng được xây dựng ngày càng nhiều là nguồn gây ô nhiễm lớn.

Nâng cấp chất lượng hệ thống hạ tầng giao thông, chuyển đổi từ vận chuyển đường bộ sang đường thủy, đường sắt; sử dụng phương tiện vận tải thân thiện với môi trường hoặc ít phát thải khí các-bon và vận hành hệ thống vận tải một cách tối ưu là những giải pháp quan trọng để xanh hoá hoạt động vận tải.

- Xanh hóa hoạt động kho bãi

Việc thiết kế, xây dựng kho trực tiếp ảnh hưởng đến mức độ sử dụng năng lượng của kho. Thiết kế và xây dựng kho không chỉ yêu cầu đảm bảo lưu trữ an toàn cho hàng hóa như duy trì độ ẩm tốt, chống ăn mòn, chống thấm, chống biến dạng, chống bay hơi, không bị rò rỉ,... mà còn phải đáp ứng các tiêu chuẩn về môi trường. Kho bãi với các tính năng thân thiện môi trường như sử dụng năng lượng mặt trời, ánh sáng tự nhiên, diện tích phù hợp, tường và sàn dày hoặc cho phép tái chế tại chỗ sẽ tiết kiệm năng lượng, giảm thiểu tiếng ồn và khí thải tới môi trường. Ngoài ra, lựa chọn sử dụng các trang thiết bị tại kho thân thiện với môi trường và tổ chức vận hành hoạt động kho một cách tối ưu cũng giảm tác động tiêu cực đến môi trường. Quy hoạch mặt bằng kho tốt không chỉ giúp tận dụng tối ưu không gian kho mà còn cắt giảm được chuyển động trong kho. Điều này buộc các doanh nghiệp phải lựa chọn thiết kế xanh hóa kho bãi để không chỉ đạt được hiệu quả về mặt kinh tế mà còn tăng thêm tính xanh trong hoạt động logistics của mình.

- Xanh hóa hoạt động đóng gói

Đóng gói là một quy trình quan trọng đối với tất cả các sản phẩm trước khi đưa ra thị trường. Thường có ba loại bao bì là bao bì chính, bao bì thứ cấp và bao bì vận chuyển. Bao bì chính chứa đựng sản phẩm. Kích thước, hình dạng và vật liệu cấu tạo bao bì có ảnh hưởng đến chi phí kho hàng và chi phí vận chuyển. Việc đóng gói sản phẩm tốt hơn cùng với các vật liệu tái sử dụng và pallet được sắp xếp theo mô hình tối ưu sẽ tiết kiệm đáng kể chi phí nhờ việc giảm sử dụng vật liệu, tăng sử dụng không gian nhà kho và dung tích phương tiện vận tải, giảm số lượng bao bì cần xử lý. Bao bì không phù hợp có thể dẫn đến hư hỏng sản phẩm trong quá trình vận chuyển và gây lãng phí bao bì, tăng lượng rác thải ra môi trường. Do đó, công nghệ đóng gói sáng tạo sẽ giúp giảm thiểu tổn thất của sản phẩm trong quá trình vận chuyển, đồng thời giảm tác động đến môi trường.

- Xanh hoá hệ thống thông tin

Một hệ thống thông tin hoàn hảo có thể tăng mức độ xanh hóa hoạt động logistics bằng việc cung cấp những thông tin thực tế về mặt thời gian và điều khiển một cách chính xác, tối ưu các hoạt động trong logistics như đóng gói, lưu trữ, vận chuyển, chế biến, phân phối, xếp dỡ, xử lý hàng tồn kho... nhằm tuân thủ các yêu cầu về kinh tế cũng như môi trường, tạo điều kiện cho việc thực hiện dịch vụ logistics gắn với trách nhiệm môi trường.

Bên cạnh đó, việc số hóa dữ liệu không chỉ nâng cao hiệu quả hoạt động, tăng năng suất lao động, thuận tiện cho việc tra cứu thông tin, quản lý dữ liệu mà còn giảm thiểu in ấn, đồng nghĩa với giảm tác hại đến môi trường. Đặc biệt, mạng lưới liên kết thông tin giữa các doanh nghiệp với cơ quan chuyên ngành sẽ giảm thiểu thủ tục hành chính, tiết kiệm thời gian cũng như hạn chế việc di chuyển, góp phần giảm thiểu tác động xấu tới môi trường.

- Phát triển logistics ngược

Phát triển logistics xanh không thể thiếu phát triển logistics ngược bao gồm hai hoạt động chính là thu hồi, tái sử dụng sản phẩm và xử lý chất thải. Logistics ngược là quá trình các doanh nghiệp thu hồi sản phẩm khách hàng trả lại, sản phẩm cần bảo hành, bảo dưỡng hoặc sản phẩm, bao bì kết thúc sử dụng từ người tiêu dùng cuối cùng; tận dụng nguyên liệu tái chế, phế phẩm, phụ phẩm trong quá trình sản xuất; tận thu phế liệu từ vật liệu đóng gói, vận chuyển. Do đó, hoạt động logistics ngược sẽ góp phần bảo vệ môi trường và mang đến nhiều lợi ích cho sự phát triển bền vững của doanh nghiệp.

Quản lý chất thải là một nội dung quan trọng để bảo vệ môi trường và bảo tồn tài nguyên. Chẳng hạn như, khi nhà kho phát sinh số lượng lớn chất thải bao bì hay khi sản phẩm hết hạn sử dụng hoặc hư hỏng thì chúng trở thành phế thải. Khi đó, việc xử lý chất thải thế nào để không ảnh hưởng đến môi trường là vô cùng quan trọng.

7.1.3. Tiêu chí đánh giá mức độ xanh hoá hoạt động logistics tại doanh nghiệp

Để đánh giá mức độ xanh hoá hoạt động logistics tại doanh nghiệp cần căn cứ đồng thời cả các chỉ tiêu mang tính tổng quát liên quan chiến lược, chính sách và hệ thống quản lý môi trường nói chung và các chỉ tiêu đo lường, đánh giá mức độ xanh hoá đối với từng hoạt động logistics nói riêng như vận tải, kho bãi, đóng gói bao bì, hệ thống thông tin, quy trình thu hồi sản phẩm không đáp ứng yêu cầu và xử lý chất thải. Những chỉ tiêu này được Ban Biên tập Báo cáo tổng hợp trong Bảng 7.1 trên cơ sở tham khảo các nghiên cứu đã công bố trước đây và kết quả phỏng vấn doanh nghiệp.

Bảng 7.1: Chỉ tiêu đánh giá logistics xanh tại doanh nghiệp

TT	Chỉ tiêu đánh giá
Chiến lược, chính sách chung của doanh nghiệp	
1	Ban hành chiến lược, chính sách liên quan đến an toàn môi trường
2	Áp dụng hệ thống quản lý môi trường ISO 14000
3	Ban hành quy định, quy trình ứng phó sự cố môi trường, khắc phục ô nhiễm
4	Có mục tiêu về giảm khí thải trong mục tiêu kinh doanh của doanh nghiệp
Kho bãi	
5	Sử dụng năng lượng tái tạo tại nhà kho
6	Sử dụng thiết bị, phương tiện thân thiện với môi trường trong nhà kho
7	Ứng dụng công nghệ để tối ưu hoá hoạt động kho hàng
8	Ban hành quy trình xử lý chất thải
9	Có hợp đồng ký kết với công ty xử lý chất thải chuyên nghiệp
Vận tải	
10	Sử dụng phương tiện đường thủy, đường sắt thay phương tiện vận tải đường bộ

TT	Chỉ tiêu đánh giá
11	Sử dụng phương tiện có độ tuổi thấp và đáp ứng tiêu chuẩn Euro 4 trở lên
12	Có quy trình quy định về bảo dưỡng phương tiện vận tải định kỳ
13	Thay thế phương tiện chạy bằng xăng, dầu sang phương tiện chạy bằng điện, nhiên liệu sinh học,...
14	Giảm tỷ lệ phương tiện chạy rỗng chiều về
15	Có quy trình ứng phó với sự cố môi trường trong quá trình vận tải
16	Ứng dụng công nghệ để tối ưu hoá vận chuyển (chẳng hạn phần mềm TMS)
Đóng gói bao bì	
17	Sử dụng bao bì làm bằng nguyên liệu có khả năng tái chế, tái sử dụng
18	Có giải pháp tối ưu hoá hoạt động đóng gói sản phẩm
Hệ thống thông tin logistics	
19	Sử dụng hệ thống thông tin điện tử thay thế văn bản, chứng từ
20	Đơn giản hoá thủ tục hành chính để đẩy nhanh tốc độ lưu chuyển hàng hoá
Logistics ngược	
21	Có hệ thống thu hồi sản phẩm, bao bì đóng gói
22	Có hệ thống xử lý sản phẩm, bao bì đóng gói, chất thải

Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo tổng hợp (2022)

7.1.4. Yếu tố ảnh hưởng đến phát triển logistics xanh

- Cơ chế, chính sách pháp luật

Các chính sách khuyến khích, hỗ trợ của Chính phủ có tác động rất lớn đối với sự tồn tại và phát triển của logistics xanh thông qua việc tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển logistics xanh được ưu đãi về thuế và vay vốn hay mở rộng các quy định nhận hỗ trợ, ưu đãi,... WeiZhang và cộng sự (2020) đã khẳng định năng lực quản trị xanh của chính phủ, mức độ tiếp cận của doanh nghiệp đối với chính sách logistics xanh, khả năng giám sát của xã hội và tốc độ phát triển của ngành logistics là các căn cứ chính để hoàn thiện hệ thống chính sách logistics xanh. Đồng thời, cơ chế bên trong của các yếu tố này ảnh hưởng đến hiệu quả chính sách logistics xanh và có ý nghĩa to lớn trong việc nâng cấp logistics xanh đạt được mục tiêu phát triển bền vững.

- Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Các loại hình phương tiện vận tải đều có đặc điểm chung là tiêu thụ nhiên liệu rất lớn và nồng độ xả khí thải nhà kính cao, gây ô nhiễm môi trường. Lượng nhiên liệu tiêu thụ và nồng độ khí thải của phương tiện vận tải phải phụ thuộc vào các yếu tố như đặc điểm kỹ thuật và trọng tải của phương tiện, đặc điểm cơ sở hạ tầng và điều kiện giao thông cụ thể (Planco và Bafg, 2007). Việc chuyển đổi từ phương thức vận tải đường bộ sang đường sắt và đường biển có thể giảm lưu lượng và tối ưu hóa

toàn bộ quá trình vận chuyển. Sự cải tiến động cơ của các nhà sản xuất phương tiện vận tải hoặc thay thế nhiên liệu hoá thạch bằng nhiên liệu thân thiện với môi trường như năng lượng mặt trời, dầu diesel sinh học,... là những giải pháp quan trọng nhằm giảm nhiên liệu tiêu thụ và lượng khí thải ra môi trường. Quy hoạch mạng lưới giao thông phù hợp với mục tiêu, tính chất và điều kiện từng địa phương, từng đô thị cũng sẽ đem lại hiệu quả tốt cho sự phát triển kinh tế - xã hội nói chung và hệ thống logistics nói riêng.

- Trung tâm logistics

Trung tâm logistics đã và đang trở thành yếu tố then chốt thúc đẩy sự phát triển của sản xuất, lưu thông hàng hóa và xuất nhập khẩu; góp phần quan trọng trong việc đảm bảo chất lượng, hiệu quả, sức cạnh tranh và sự phát triển bền vững của toàn bộ hệ thống dịch vụ logistics. Đối với logistics xanh, trung tâm logistics đóng vai trò quan trọng trong việc giúp giảm cường độ lưu thông hàng hóa trong nội thành thông qua lịch trình vận tải đa phương thức và hệ thống phân phối thân thiện với môi trường.

- Trình độ phát triển công nghệ thông tin

Mức độ hiện đại và thông suốt của hệ thống công nghệ thông tin quyết định sự nhanh hay chậm của hoạt động logistics. Không những thế, hạ tầng công nghệ thông tin có vai trò rất quan trọng đối với phát triển logistics xanh, giúp kết nối các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ cũng như các trung tâm logistics khu vực và toàn cầu bằng công nghệ thông tin hiện đại với chất lượng dịch vụ ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn và tiết kiệm năng lượng, hạn chế ô nhiễm môi trường.

- Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics xanh

Với sức mạnh thị trường, khách hàng đóng một vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy doanh nghiệp thực hiện logistics xanh. Bên cạnh đó, khách hàng ngày càng quan tâm đến hàng hoá, dịch vụ thân thiện với môi trường nên việc phát triển logistics xanh là xu hướng tất yếu, thúc đẩy trực tiếp quy trình xanh hóa trong hoạt động vận tải, kho bãi, đóng gói sản phẩm. Hơn nữa hiện nay nhiều doanh nghiệp logistics toàn cầu khi thuê ngoài dịch vụ cũng yêu cầu tiêu chuẩn khí thải đối với các doanh nghiệp logistics thứ ba.

- Nguồn nhân lực logistics

Cũng như các lĩnh vực kinh tế khác, các yếu tố liên quan đến nguồn nhân lực đóng vai trò hết sức quan trọng cho sự phát triển logistics xanh. Sự quyết tâm của nhà quản trị cấp cao cũng như yêu cầu về một đội ngũ nhân lực không chỉ giỏi nghiệp vụ mà còn có hiểu biết về phát triển xanh, tiết kiệm và tối ưu mọi nguồn lực sẽ là chìa khoá để triển khai thành công mọi chiến lược và kế hoạch phát triển logistics xanh tại doanh nghiệp.

7.2. Một số bài học kinh nghiệm trên thế giới về phát triển logistics xanh

7.2.1. Bài học kinh nghiệm phát triển logistics xanh tại Singapore

Trong những năm gần đây, Singapore đã dành sự quan tâm đặc biệt cho các hoạt động phát triển bền vững và chống biến đổi khí hậu. Tại Singapore, xu hướng phát triển bền vững diễn ra nhanh chóng trên nhiều mặt: từ quy hoạch tổng thể cho đến phát triển logistics xanh, xây dựng các tòa nhà thông minh. Đây là nỗ lực của chính phủ nhằm thực hiện Kế hoạch Singapore xanh năm 2030.

- Cơ sở hạ tầng

Singapore là một trong các quốc gia đi đầu trên thế giới về phát triển cảng biển thông minh. Chính quyền cảng biển làm việc chặt chẽ với các hãng tàu để xây dựng một trong những mạng lưới giao thông hàng hải dày đặc với các chuyến đi hàng ngày đến hầu hết các cảng lớn trên toàn thế giới. Quốc gia này cũng đang nghiên cứu các phương tiện dẫn đường tự động không người lái, tận dụng các cảm biến thông minh để phát hiện các bất thường trong vận chuyển như dự đoán các điểm tắc nghẽn giao thông... Trong lĩnh vực hàng không, Singapore có *Airport Logistics Park* cho hàng hóa nhạy cảm với thời gian, hàng lạnh, hàng dễ hư hỏng. Nhân viên cũng được đào tạo thường xuyên để đảm bảo có thể cập nhật công nghệ mới và có kỹ năng phù hợp để xử lý các loại hàng hóa khác nhau.

- Chính sách và quy định

Singapore chính thức đưa ra Kế hoạch Singapore xanh từ tháng 2/2021 với 5 trụ cột: Thành phố trong thiên nhiên, Tái quy hoạch năng lượng, Sống bền vững, Kinh tế xanh và Tương lai bền vững. Có thể tóm tắt 5 trụ cột này của Singapore như sau:

Thành phố trong thiên nhiên: tập trung vào không gian xanh và gắn gũi với thiên nhiên bằng việc dành khoảng 200 ha đất (tăng 50%) cho các công viên thiên nhiên với khoảng 1 triệu cây xanh dự kiến sẽ được trồng vào năm 2030.

Tái quy hoạch năng lượng: Singapore sẽ chuyển đổi sang sử dụng các nguồn năng lượng sạch hơn để tăng hiệu quả và đối phó với biến đổi khí hậu. Singapore tuyên bố đến năm 2030, tất cả các xe ô tô mới đăng ký phải là các mẫu xe năng lượng sạch như xe điện, xe hybrid hoặc xe chạy bằng pin nhiên liệu hydro và tầm nhìn đến năm 2040 đối với lĩnh vực sản xuất ô tô là loại bỏ dần xe sử dụng động cơ xe đốt trong.

Sống bền vững: tập trung vào việc giảm lượng khí thải các-bon, duy trì môi trường trong sạch và tiết kiệm tài nguyên trở thành một cách sống ở Singapore. Để đạt được điều này, Singapore cố gắng giảm 30% rác thải phải đưa đến các bãi chôn lấp, thúc đẩy luân chuyển các vật liệu phế thải cũng như tăng cường khả năng tái chế để "biến rác thành kho báu".

Kinh tế xanh: Singapore tìm kiếm các khoản đầu tư mới cho việc giảm khí thải các-bon và tăng hiệu quả sử dụng năng lượng. Chính phủ Singapore giới thiệu "Chương trình phát triển bền vững của doanh

nghiệp” mới nhằm giúp các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ nhận thức được tầm quan trọng của phát triển bền vững và đầu tư năng lực cho lĩnh vực này. Singapore đặt mục tiêu trở thành trung tâm thương mại và dịch vụ các-bon hàng đầu, bao gồm tài chính xanh, tư vấn bền vững, xác minh, kinh doanh tín chỉ các-bon¹ và quản lý rủi ro.

Tương lai bền vững: xây dựng khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu của Singapore và tăng cường an ninh lương thực. Các sáng kiến bao gồm phát triển hệ thống phòng thủ ven biển để chống lại nước biển dâng và tăng sản lượng lương thực địa phương nhằm đáp ứng 30% nhu cầu dinh dưỡng của Singapore vào năm 2030.

Để giảm lượng phát thải, Singapore đã chuẩn bị cho việc từ bỏ vị thế là trung tâm dầu khí và cung ứng nhiên liệu hàng hải của thế giới với lộ trình cắt giảm sản lượng các nhà máy lọc dầu. Vì vậy, Singapore đang rất nỗ lực chuẩn bị các điều kiện thuận lợi để vươn lên trở thành trung tâm năng lượng sạch của khu vực, trở thành nơi cung cấp khí thiên nhiên hoá lỏng và hydrogen của khu vực Đông Nam Á. Singapore đã đầu tư rất lớn cho hạ tầng cảng và lưu trữ các nhiên liệu không phát thải các-bon này. Cơ quan tiền tệ Singapore (MAS) đã lập nhiều chương trình tài trợ cho các dự án kinh tế xanh và các khoản vay phát triển bền vững. Ngoài ra, MAS cũng lập quỹ quản lý 2 tỷ USD để tài trợ các hoạt động tài chính xanh ngoài Singapore.

Singapore là nước đầu tiên ở châu Á áp dụng thuế các-bon và dự kiến sẽ nâng mức thuế này trong thời gian tới vì so với những quốc gia đã áp dụng thuế các-bon, mức thuế tại Singapore đang quá thấp, tương đương 3,75 USD/tấn trong khi ở các quốc gia khác trung bình là 75 USD. Đây được cho là giải pháp thúc đẩy các doanh nghiệp Singapore sớm tái cơ cấu kinh doanh, hướng tới năng lượng sạch và từ đó tăng năng lực cạnh tranh. Singapore cũng có kế hoạch nâng cấp thị trường tín chỉ các-bon nội địa và mở rộng quy mô trao đổi thông qua việc thiết lập thị trường trao đổi tín chỉ các-bon CIX - liên doanh giữa Temasek, DBS, Standard Charter, Sàn chứng khoán Singapore. CIX sẽ có nhiều tiềm năng phát triển ở châu Á do các doanh nghiệp của Singapore và trong khu vực chưa thể giảm phát thải các-bon buộc sẽ có nhu cầu mua tín chỉ các-bon để bù đắp. Đặc biệt, cùng với thành lập CIX, Singapore còn đang chuẩn bị thành lập Nhà kho khí hậu (Climate Warehouse) - một hạ tầng toàn cầu nhằm thúc đẩy sự minh bạch trong trao đổi tín chỉ các-bon. Singapore cũng lập Trung tâm đổi mới và thí nghiệm năng lượng đặt tại Đại học NTU để nghiên cứu các công nghệ mới liên quan đến lưu trữ năng lượng, năng lượng thay thế và sử dụng hydrogen làm năng lượng.

- Doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics

Trong những năm gần đây, ngày càng nhiều doanh nghiệp ở Singapore hướng tới các giải pháp xanh và bền vững. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics của Singapore cũng đang có ý thức hơn về môi trường. Một số doanh nghiệp đã quyết định sử dụng xe điện và tìm kiếm giải pháp thông minh để giao hàng chặng cuối cho khách hàng.

¹ Tín chỉ carbon là thuật ngữ chung cho tín chỉ có thể kinh doanh hoặc giấy phép đại diện cho 1 tấn carbon dioxide (CO₂) hoặc khối lượng của khí nhà kính khác tương đương với 1 tấn CO₂ (tCO₂e). Việc mua bán phát thải khí CO₂ hay mua bán carbon trên thị trường được thực hiện thông qua tín chỉ.

- Khách hàng và người dân

Các cuộc khảo sát nhận thức về biến đổi khí hậu được chính phủ Singapore tiến hành hai năm một lần kể từ năm 2011 đến nay. Khảo sát năm 2021 được thực hiện với 1.000 người dân Singapore từ 15 tuổi trở lên cho thấy hơn 90% đã nhận thức được biến đổi khí hậu và các tác động của nó trong việc phá hủy hệ sinh thái, tăng nhiệt độ trái đất và làm nước biển dâng. 78,2% số người được hỏi đã sẵn sàng thể hiện vai trò của mình để hướng tới một Singapore các-bon thấp, ngay cả khi họ phải chịu thêm một số chi phí và sự bất tiện với tư cách là người tiêu dùng. Điều đó cho thấy người dân Singapore, đang dần đặt mối quan tâm nhiều hơn đến vấn đề môi trường.

7.2.2. Bài học kinh nghiệm phát triển logistics xanh tại Đức

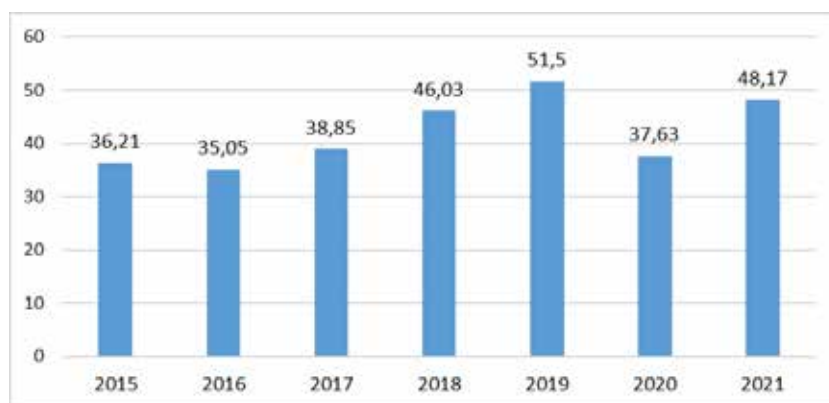
Đức là một trong số không nhiều quốc gia có chiến lược “kinh tế xanh” đầu tiên trên thế giới và đang nỗ lực để trở thành cường quốc công nghiệp đầu tiên sử dụng 100% năng lượng tái tạo.

- Cơ sở hạ tầng

Nằm ở trung tâm châu Âu, cùng với hệ thống cơ sở hạ tầng phát triển, Đức đã trở thành trung tâm logistics lý tưởng của khu vực và toàn cầu. Chính phủ Đức đầu tư mạnh cho các trung tâm logistics (logistics village) nhằm tối ưu tuyến đường và thuận tiện cho vận tải đa phương thức, cắt giảm tối đa lượng tiêu thụ nhiên liệu và lượng khí thải ra môi trường. Doanh nghiệp Đức có thể xin trợ cấp công lên tới 85% chi phí xây dựng một nhà ga container. Đồng thời, Đức cũng đầu tư xây dựng và tân trang lại các tòa nhà, trung tâm logistics theo hướng tiết kiệm năng lượng và quản lý nhiệt độ chặt chẽ để nâng cao hiệu quả logistics xanh (Hình 7.2). Chẳng hạn như, Tập đoàn Barth Logistik Gruppe khi xây dựng trung tâm logistics mới của mình đã lựa chọn một tòa nhà xanh và lắp đặt 12 km đường ống nước ngầm để làm mát nhà kho, nhờ đó giúp giảm tiêu thụ năng lượng so với hệ thống điều hòa không khí thông thường.

Hình 7.2: Ngân sách đầu tư vào các tòa nhà xanh ở Đức giai đoạn 2015 - 2021

Dvt: tỷ Euro



Nguồn: Statista

- Quy định và chính sách

Logistics là một phần quan trọng trong Chiến lược phát triển bền vững quốc gia của Đức. Với nỗ lực giảm phát thải khí nhà kính và ứng phó với biến đổi khí hậu, thực hiện cam kết Kyoto và các mục tiêu của cộng đồng quốc tế về hạn chế sự nóng lên toàn cầu ở mức dưới 2°C so với trước thời kỳ công nghiệp, Chính phủ Đức đặt mục tiêu giảm mức phát thải khí nhà kính 55% vào năm 2030; 70% vào năm 2040 và dự kiến từ 80-95% vào năm 2050 thông qua việc phát triển năng lượng tái tạo và thúc đẩy sử dụng hiệu quả năng lượng. Cùng với đó, một loạt chính sách nhằm đảm bảo mục tiêu khí hậu được triển khai. Ngày 3/12/2014, Chính phủ Đức phê duyệt chương trình hành động gồm 100 giải pháp nhằm hoàn thành mục tiêu đã đặt ra về cắt giảm khí nhà kính và ban hành báo cáo hành động khí hậu hàng năm. Các chính sách về khí hậu đã tạo ra cơ hội cho doanh nghiệp trong nước đầu tư vào năng lượng tái tạo. Việc sử dụng hiệu quả năng lượng giúp các doanh nghiệp tăng sức cạnh tranh và giảm sự phụ thuộc vào năng lượng nhập khẩu.

- Doanh nghiệp logistics

Hơn 50.000 công ty logistics ở Đức - đại diện cho các công ty trong ngành, đang nghiên cứu các giải pháp tiên tiến cho logistics xanh. Các công ty Đức thường sẽ phải xây dựng “Báo cáo phát triển bền vững”, trong đó tóm tắt các biện pháp được công ty thực hiện đối với các mục tiêu kinh tế, sinh thái và xã hội. Một số nội dung quan trọng thường được trình bày báo cáo là: việc thay thế các xe tải cũ bằng các phương tiện hiệu quả về sinh thái; mở rộng tuyến đường; trình độ của lái xe tải liên quan đến tiết kiệm nhiên liệu và công cụ kinh tế; sự tích hợp của nhân viên trong quá trình phát triển bền vững; tham gia các dự án xã hội. Việc xây dựng “Bảng cân đối sinh thái” hoặc “Báo cáo phát triển bền vững” là những phương pháp phổ biến để thể hiện tình hình sử dụng các luồng vật liệu và năng lượng, cũng như các ảnh hưởng môi trường xảy ra bên trong và bên ngoài doanh nghiệp. Dưới đây là ví dụ về phát triển logistics xanh tại một số doanh nghiệp điển hình của Đức:

DHL - một trong các công ty logistics hàng đầu của Đức phát triển logistics xanh với dịch vụ Go Green. Lượng khí CO₂ thải ra từ quá trình vận chuyển sẽ được đền bù bằng các dự án bảo vệ khí hậu như dự án xây dựng nhà máy phong điện ở Phạt Sơn, Trung Quốc. Các đối tác lựa chọn dịch vụ này sẽ có giấy chứng nhận Go Green được gắn trên các lô hàng của họ. Mới đây DHL cũng giới thiệu một dịch vụ mới gọi là Go Green Carbon Dashboard, cho phép khách hàng theo dõi từ máy tính của họ lượng khí thải các-bon của từng lô hàng thông qua phần mềm do DHL cung cấp. Những thông tin này khách hàng có thể sử dụng để tối ưu hóa chuỗi cung ứng cũng như đạt được mục tiêu giảm lượng khí thải các-bon.

Kraftverkehr Emsland - một doanh nghiệp vừa và nhỏ ở Đức - đã triển khai thử nghiệm Hệ thống giám sát áp suất lốp (TPMS) cho 7 xe tải 40 tấn và 8 xe tải 12 tấn trước khi áp dụng cho cả đội xe. Kết quả cho thấy việc sử dụng TPMS có thể tiết kiệm được 31,4 tấn CO₂ mỗi năm cho một xe tải. Sau kết quả thử nghiệm, Kraftverkehr Emsland đã lắp một trạm đo áp suất lốp cho toàn bộ đội xe. Nhân viên cũng được công ty khuyến khích sử dụng trạm đo để giảm phát thải cho xe cá nhân của mình.

Tập đoàn Hintzen Logistik đã hiện đại hóa hệ thống chiếu sáng trong nhà kho bằng cách lắp đặt các ống dẫn LS với kỹ thuật LED hiện đại (Philips Master LED) và các ống ECO (Philips Power Saver). Đồng thời, họ đầu tư bộ cảm biến ánh sáng để đảm bảo rằng đèn chiếu sáng chỉ hoạt động tại nơi cần tiến hành nghiệp vụ kho. Hintzen cũng tăng cường độ phát sáng thông qua việc làm sạch bóng đèn thường xuyên. Nếu không làm sạch bóng đèn, cường độ chiếu sáng có thể giảm tới 20% sau 3.000 giờ hoạt động. Nhờ các biện pháp trên, tiêu thụ điện năng chiếu sáng của tập đoàn giảm 37%. Điều này thực sự có ý nghĩa bởi trung bình ánh sáng chiếm tới 1/5 tổng tiêu thụ năng lượng của một doanh nghiệp kho bãi.

- Khách hàng

Hàng năm, chính phủ Đức có các cuộc khảo sát để tìm ra vấn đề được quan tâm của người. Trong tất cả các vấn đề mà Đức phải đối mặt trong năm 2018 và 2019, bảo vệ môi trường và hành động chống biến đổi khí hậu được người dân lựa chọn là vấn đề quan trọng. Trong khi khoảng một nửa số người được khảo sát vào năm 2016 cho rằng bảo vệ môi trường và hành động chống biến đổi khí hậu là một thách thức rất quan trọng, thì con số này đã tăng đáng kể, lên mức 64% vào năm 2018 và 68% vào năm 2019.

7.2.3. Bài học kinh nghiệm từ phát triển logistics xanh tại Nhật Bản

- Hạ tầng logistics

Ngay từ những năm 1960, Nhật Bản đã xây dựng và phát triển hệ thống kho bãi xung quanh các thành phố lớn và gần các điểm giao thông vận tải trọng yếu. Năm 1965, chính phủ Nhật Bản xây dựng 4 trung tâm logistics ở Kasai (phía Đông Tokyo), Hopping Island (phía Nam Tokyo), Oshima (phía Tây Tokyo) và Adachi (phía Bắc Tokyo). Nhật Bản cũng chú trọng hoàn thiện hệ thống đường giao thông, nâng cấp hệ thống vận tải đường sông và đường biển, giảm tắc nghẽn giao thông đường bộ và phát triển mạng lưới vận tải đa phương thức kết nối các địa phương của Nhật Bản. Chính phủ Nhật Bản đã giành khoản kinh phí lớn để xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải bao gồm đường sắt, đường bộ, đường hàng không và hệ thống cầu cảng. Đặc biệt, Chính phủ Nhật Bản cũng tận dụng tốt lợi ích của giải pháp công - tư kết hợp trong phát triển hạ tầng logistics. Điển hình như, trung tâm logistics Hopping Island (phía Nam Tokyo) có chi phí xây dựng là 57,2 tỷ yên Nhật; trong đó, 70% là đầu tư của các tổ chức tài chính quốc gia, 20% của các ngân hàng địa phương và 10% của các doanh nghiệp.

- Quy định và chính sách

Ngay từ năm 1989, Nhật Bản đề xuất ba mục tiêu liên quan đến phát triển logistics xanh trong giai đoạn 10 năm, bao gồm: tiêu chuẩn khí thải của hợp chất nitơ giảm 3% đến 6%, hạt vật chất phát ra giảm 6% và thành phần lưu huỳnh trong xăng giảm 10%. Năm 1992, Chính phủ Nhật Bản công bố giới hạn của xe nitrogen dioxide và cho phép 5 loại xe tải mà các doanh nghiệp được sử dụng. Đồng thời, Chính phủ bắt buộc thực hiện các quy định của tiêu chuẩn khí thải thấp đối với xe du lịch trong khu vực đô thị. Đến năm 1993, các doanh nghiệp phải cam kết có nghĩa vụ thay thế xe cũ và sử dụng xe mới tuân thủ tiêu chuẩn môi trường.

Chính phủ Nhật Bản rất chú trọng việc sửa đổi các chính sách, chủ trương đối với ngành logistics. Ưu tiên trước hết là dành cho hệ thống phân phối hiệu quả. Nhật Bản chú trọng vào hai chiến lược cơ bản gồm: (1) Tập trung hợp lý hóa dịch vụ logistics đô thị bằng cách xây dựng các trung tâm logistics xung quanh các thành phố lớn và gần các đầu mối giao thông; (2) Chính phủ Nhật Bản trực tiếp chỉ đạo và dẫn dắt việc xây dựng các trung tâm logistics. Chính phủ áp đặt quy định lượng khí thải thấp hơn đối với xe tải, ban hành tiêu chuẩn cụ thể để kiểm soát vấn đề khí thải các-bon; quy định bảo đảm thực hiện bao bì xanh; khuyến khích tái chế các nguồn lực.

- Doanh nghiệp logistics

Các doanh nghiệp logistics Nhật Bản rất ý thức về phát triển xanh. Để hạn chế hiện tượng nóng lên toàn cầu, ô nhiễm không khí, tắc nghẽn giao thông và hạn chế năng lượng, các doanh nghiệp logistics Nhật Bản tích cực trong việc thực hiện chuyển đổi trong vận tải. Ví dụ, sử dụng các tuyến đường sắt ít tác động đến môi trường và tăng cường sử dụng phương thức vận tải biển; vận tải đa phương thức.

- Khách hàng

Cùng với hệ thống quy định nghiêm ngặt của chính phủ, các tổ chức, chính quyền địa phương và người dân Nhật Bản rất nỗ lực trong việc giữ sạch môi trường. Thông điệp về ý nghĩa, trách nhiệm bảo vệ môi trường tràn ngập trên mọi dãy phố, tuyến đường, phương tiện thông tin đại chúng,... tác động trực tiếp vào nhận thức của người dân. Ý thức giữ gìn vệ sinh môi trường của người Nhật Bản còn thể hiện rõ ở cách họ ứng xử ngoài đường phố. Nhiều người chọn xe đạp làm phương tiện di chuyển chính, họ cũng thường mang theo một balo hoặc túi xách bằng giấy, có cả ngăn chứa rác mỗi khi đi làm hoặc ra ngoài và phân loại rác thải trước khi cho vào thùng rác. Bên cạnh đó, nhiều cửa hàng chuyên thu mua đồ dùng, vật dụng gia đình có thể tái sử dụng để tái chế, phục hồi rồi bán lại cho người có nhu cầu, góp phần hạn chế một lượng lớn rác thải ra môi trường.

7.3. Thực trạng phát triển logistics xanh ở Việt Nam

7.3.1. Quy định và chính sách liên quan đến phát triển logistics xanh của Việt Nam

Là một trong 6 quốc gia trên thế giới chịu ảnh hưởng nặng nề nhất của biến đổi khí hậu, Việt Nam luôn thể hiện trách nhiệm và tiên phong thực hiện các cam kết quốc tế liên quan đến chống biến đổi khí hậu và bảo vệ môi trường. Cụ thể, Việt Nam đã ký Công ước khung của Liên Hợp Quốc về Biến đổi khí hậu năm 1992, phê chuẩn năm 1994; ký Nghị định thư Kyoto năm 1998 và phê chuẩn năm 2002. Việt Nam đã đệ trình các Đóng góp do quốc gia tự xác định (INDC) vào năm 2015; đã ký và thông qua Thỏa thuận Paris năm 2016. Sau khi Thỏa thuận Paris được thông qua, INDC của Việt Nam đã trở thành đóng góp bắt buộc và có trách nhiệm thực hiện. Ngày 28/10/2016, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Kế hoạch thực hiện Thỏa thuận Paris với 68 nhiệm vụ quan trọng giao cho các bộ, ngành, địa phương và doanh nghiệp thực hiện đến năm 2030. Tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26), lần đầu tiên Việt Nam cam kết sẽ xây dựng

và triển khai các biện pháp giảm phát thải khí nhà kính mạnh mẽ bằng nguồn lực trong nước cùng với sự hợp tác và hỗ trợ của cộng đồng quốc tế để đạt mức phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050, đồng thời cam kết giảm phát thải khí mê-tan 30% vào năm 2030,... Ngay sau đó, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 2157/QĐ-TTg ngày 21/12/2021 thành lập Ban Chỉ đạo quốc gia triển khai thực hiện cam kết của Việt Nam tại COP26 do Thủ tướng làm Trưởng Ban Chỉ đạo.

- Quy định và chính sách chung liên quan đến phát triển kinh tế bền vững, kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn nói chung

Theo Quyết định số 622/QĐ-TTg ngày 10/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ, Việt Nam đã ban hành Kế hoạch hành động quốc gia thực hiện Chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững với 17 mục tiêu chung cùng 115 mục tiêu cụ thể và thiết lập hệ thống theo dõi, giám sát, đánh giá việc thực hiện các mục tiêu phát triển bền vững, trong đó nhấn mạnh bộ chỉ tiêu thống kê phát triển bền vững của Việt Nam. Đây là quy định chuẩn mực về chỉ tiêu thống kê, nội dung chỉ tiêu thống kê (gồm khái niệm, phương pháp tính, phân tổ chủ yếu, kỳ công bố, nguồn số liệu, cơ quan chịu trách nhiệm thu thập, tổng hợp) phục vụ cho theo dõi, giám sát, đánh giá thực hiện các mục tiêu phát triển bền vững.

Ngày 22/01/2019, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành Thông tư số 03/2019/TT-BKHĐT quy định Bộ chỉ tiêu thống kê phát triển bền vững của Việt Nam với 158 chỉ tiêu thống kê. Thông tư đưa ra 17 mục tiêu chung và 115 mục tiêu cụ thể được quy định tại Quyết định số 622/QĐ-TTg, bảo đảm sự tương thích và tính so sánh quốc tế nhưng phù hợp với các điều kiện thực tiễn cũng như nhu cầu phát triển bền vững của Việt Nam, đồng thời bảo đảm tính khả thi, thống nhất với các hệ thống chỉ tiêu khác.

Ngày 17/11/2020, Quốc hội đã thông qua Luật Bảo vệ môi trường, gồm 16 chương, 171 điều quy định về hoạt động bảo vệ môi trường; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cộng đồng dân cư, hộ gia đình và cá nhân trong hoạt động bảo vệ môi trường. Ngày 12/3/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 343/QĐ-TTg ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Luật Bảo vệ môi trường 2020.

Quyết định số 1658/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn 2050” được ban hành ngày 01/10/2021. Chiến lược đặt ra mục tiêu tổng quát là tăng trưởng xanh, góp phần thúc đẩy cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng nhằm đạt được thịnh vượng về kinh tế, bền vững về môi trường và công bằng về xã hội; hướng tới nền kinh tế xanh, trung hòa carbon và đóng góp vào mục tiêu hạn chế sự gia tăng nhiệt độ toàn cầu. Cụ thể, Chiến lược đưa ra mục tiêu phấn đấu đến năm 2030, cường độ phát thải khí nhà kính trên GDP giảm ít nhất 15% so với năm 2014; đến năm 2050, cường độ phát thải khí nhà kính trên GDP giảm ít nhất 30% so với năm 2014. Chiến lược cũng đặt ra mục tiêu chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng xanh hóa các ngành kinh tế, áp dụng mô hình kinh tế tuần hoàn thông qua khai thác và sử dụng tiết kiệm, hiệu quả tài nguyên thiên nhiên và năng lượng dựa trên nền tảng khoa học và công nghệ, ứng dụng công nghệ số và chuyển đổi số, phát triển kết cấu hạ tầng bền

vững để nâng cao chất lượng tăng trưởng, phát huy lợi thế cạnh tranh và giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

Ngày 7/6/2022, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Phát triển kinh tế tuần hoàn ở Việt Nam với mục tiêu chung là hướng tới nền kinh tế xanh, trung hoà các-bon và đóng góp vào hạn chế sự gia tăng nhiệt độ toàn cầu. Đề án này góp phần cụ thể hoá mục tiêu giảm cường độ phát thải khí nhà kính trên GDP ít nhất 15% vào năm 2030 so với năm 2014, hướng tới mục tiêu phát thải ròng về “0” vào năm 2050. Đến năm 2025, đạt mục tiêu tái sử dụng, tái chế, xử lý 85% lượng chất thải nhựa phát sinh; giảm thiểu 50% rác thải nhựa trên biển và đại dương so với trước đây; giảm dần mức sản xuất và sử dụng túi nilon khó phân huỷ và sản phẩm nhựa dùng một lần.

- Quy định và chính sách liên quan trực tiếp đến phát triển logistics xanh và bền vững

Ngay từ năm 2010, Việt Nam đã có các quy định về phát triển vận tải xanh. Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 16/2010/TT-BGTVT ngày 30/6/2010 quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay. Thông tư chỉ rõ, các dự án quy hoạch, đầu tư cảng hàng không, sân bay phải có báo cáo đánh giá tác động môi trường và sẽ được kiểm tra, giám sát việc thực hiện các giải pháp bảo vệ môi trường, tuân thủ pháp luật về bảo vệ môi trường, pháp luật về hàng không dân dụng, tiêu chuẩn môi trường Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia.

Liên quan tới logistics ngược để thu hồi chất thải, Nghị định số 38/2015/NĐ-CP ngày 24/4/2015 của Chính phủ quy định về quản lý chất thải và phế liệu đã quy định chất thải bao gồm chất thải nguy hại, chất thải rắn trong sinh hoạt, chất thải rắn công nghiệp, chất thải lỏng, nước thải, khí thải công nghiệp và các chất thải có thể nhìn thấy được. Tuy nhiên, quy định này chưa đề cập đến việc xử lý chất thải phóng xạ, tiếng ồn, ánh sáng và bức xạ. Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14/2/2015 của Chính phủ quy định về quy hoạch bảo vệ môi trường quy định việc đánh giá môi trường chiến lược, nghiên cứu tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường. Tuy rằng những chính sách quy định về quy trình sản xuất đối với các doanh nghiệp dường như chưa cụ thể nhưng đây cũng là những quy định bước đầu hướng các doanh nghiệp vào hoạt động sản xuất xanh, trong đó phần nào thúc đẩy các doanh nghiệp hướng tới phát triển logistics xanh.

Phát triển bền vững kinh tế biển, trong đó có phát triển bền vững logistics đã được nêu trong Nghị quyết số 26/NQ-CP của Chính phủ ban hành ngày 5/3/2020 về Kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Nghị quyết 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ 8 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Tiếp đó, ngày 26/7/2022, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 892/QĐ-TTg về Phê duyệt đề án phát triển cụm liên kết ngành kinh tế biển gắn với xây dựng các trung tâm kinh tế biển mạnh thời kỳ đến năm 2030. Đây là Nghị quyết thực hiện cụ thể chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Ngày 29/10/2020, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt “Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam”. Cục Hàng hải Việt Nam đã ban hành “Kế hoạch thực hiện Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam”.

Theo đó, giai đoạn 2021 - 2025, sẽ nghiên cứu đề xuất cơ chế, chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp thực hiện tiến trình phát triển cảng xanh. Đồng thời, nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao công nghệ sạch, thân thiện với môi trường trong hoạt động khai thác cảng biển. Từ năm 2023, sẽ bắt đầu thực hiện thí điểm mô hình cảng xanh tại một số cảng biển Việt Nam. Giai đoạn 2023 - 2025, công tác nghiên cứu, đề xuất sửa đổi bổ sung các quy định liên quan đến quản lý quy hoạch, đầu tư, xây dựng cảng biển, điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển cho phù hợp với các tiêu chí về cảng xanh tại Việt Nam cũng sẽ được triển khai. Giai đoạn 2025 - 2030, tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiêu chí cảng xanh sẽ được xây dựng và ban hành. Sau năm 2030, tiêu chí cảng xanh trong quy hoạch, đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác cảng biển tại Việt Nam sẽ được áp dụng bắt buộc.

Chính phủ cũng đã ban hành các văn bản pháp luật liên quan đến kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện vận tải. Tại Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường 2020 quy định rõ: “Phương tiện giao thông vận tải được cơ quan đăng kiểm kiểm định, xác định đạt quy chuẩn kỹ thuật môi trường theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên”; hay như Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT ngày 12/8/2021 Quy định về kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Đồng thời đẩy mạnh tuyên truyền nâng cao ý thức trách nhiệm của chủ phương tiện trong việc thực hiện chế độ bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện nhằm duy trì tình trạng kỹ thuật và mức phát thải giữa 2 kỳ kiểm định, kèm theo đó là chế tài xử lý nghiêm minh. Các doanh nghiệp vận tải tại Việt Nam phải kiểm tra và nâng cấp đội xe vận tải của mình định kỳ, lên kế hoạch cho việc sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường, từ đó làm tăng mức độ xanh hóa logistics. Bộ Công an sẽ nghiên cứu, sửa đổi bổ sung các quy định về đăng ký xe, theo hướng bổ sung đầy đủ dữ liệu liên quan đến loại động cơ, loại nhiên liệu, chỉ số khí thải vào dữ liệu đăng ký, quản lý phương tiện; thiết kế và lắp biển số xe có đặc trưng riêng cho xe xanh (xe điện, xe lai xăng điện...) để phân biệt với phương tiện chạy bằng nhiên liệu xăng, dầu và đề xuất ưu tiên cho phép tham gia giao thông trên những tuyến đường mà phương tiện chạy bằng nhiên liệu xăng, dầu không được phép lưu thông. Bên cạnh đó cũng tăng cường kiểm tra, kiểm soát, đo lường trọng tải chuyên chở của các phương tiện vận tải, điều này không chỉ giúp làm giảm mức độ hư hại mặt đường do các phương tiện quá tải gây ra mà còn đảm bảo được tính an toàn cho hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Mới đây nhất, ngày 22/7/2022, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải với mục tiêu tổng quát là phát triển hệ thống giao thông vận tải xanh hướng tới mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về 0 vào năm 2050.

Về lộ trình chuyển đổi năng lượng xanh giai đoạn 2022 - 2030, với đường bộ, thúc đẩy sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và chuyển đổi sử dụng các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện; mở rộng phối trộn, sử dụng 100% xăng E5 đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; phát triển hạ tầng sạc điện đáp ứng nhu cầu của người dân, doanh nghiệp; khuyến khích các bến xe, trạm dừng nghỉ xây dựng mới và hiện hữu chuyển đổi theo tiêu chí xanh.

Với đường sắt, nghiên cứu thí điểm sử dụng phương tiện đường sắt sử dụng điện, năng lượng xanh trên các tuyến đường sắt hiện tại. Đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt mới theo định hướng điện khí hóa; xây dựng kế hoạch và đầu tư theo lộ trình thay thế phương tiện đường sắt cũ hết niên hạn bằng loại phương tiện có thể chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh; khuyến khích chuyển đổi trang thiết bị bốc, xếp tại các nhà ga sang thiết bị sử dụng điện, năng lượng xanh.

Với đường thủy nội địa, khuyến khích đầu tư đóng mới, nhập khẩu, chuyển đổi phương tiện thủy nội địa sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh; nghiên cứu, xây dựng tiêu chí cảng xanh, tuyến vận tải xanh làm cơ sở xây dựng cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư mới cảng thủy nội địa xanh. Áp dụng thí điểm tại một số cảng thủy nội địa; nghiên cứu, đưa một số tuyến vận tải thủy trở thành tuyến vận tải xanh.

Với hàng không, thực hiện đồng thời toàn bộ các biện pháp tiềm năng của ngành hàng không để giảm phát thải khí CO₂. Từ 2027, nghiên cứu sử dụng nhiên liệu thay thế để bổ sung một phần trong nhiên liệu hàng không. Đến năm 2030, hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu về sử dụng năng lượng và tiêu thụ nhiên liệu của các doanh nghiệp hàng không.

Trên cơ sở Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải, ngày 15/10/2022 vừa qua, Cục Hàng hải Việt Nam đã ban hành Kế hoạch chi tiết về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan trong lĩnh vực hàng hải. Mục tiêu của kế hoạch nhằm phát triển hệ thống giao thông hàng hải xanh hướng tới mục tiêu góp phần phát thải ròng khí nhà kính về “0” vào năm 2050.

Cụ thể, giai đoạn đến năm 2030 sẽ nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, đẩy mạnh chuyển đổi sử dụng điện, năng lượng xanh với lĩnh vực hàng hải đã sẵn sàng về mặt công nghệ, thể chế, nguồn lực nhằm thực hiện mức cam kết trong Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) và mục tiêu giảm phát thải khí mê-tan của Việt Nam. Giai đoạn đến năm 2050 sẽ phát triển hợp lý phương thức vận tải, thực hiện mạnh mẽ việc chuyển đổi toàn bộ phương tiện, trang thiết bị, hạ tầng hàng hải sang sử dụng điện, năng lượng xanh, hướng đến góp phần phát thải ròng khí nhà kính về “0” vào năm 2050.

Theo lộ trình Cục Hàng hải Việt Nam đưa ra, giai đoạn 2022 - 2030 sẽ khuyến khích tàu biển Việt Nam hoạt động nội địa tuân thủ đầy đủ các quy định của Phụ lục VI Công ước MARPOL về sử dụng hiệu quả năng lượng và Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) từ năm 2025. Đồng thời, khuyến khích chuyển đổi phương tiện, trang thiết bị sử dụng điện, năng lượng xanh hoặc có các biện pháp tương đương tại các cảng đầu tư mới, đầu tư bổ sung và cảng hiện hữu.

Giai đoạn 2031 - 2050, tàu biển Việt Nam hoạt động nội địa tuân thủ đầy đủ các quy định của Phụ lục VI Công ước MARPOL về sử dụng hiệu quả năng lượng và Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển của IMO. Đặc biệt ở giai đoạn này, tàu biển đóng mới, hoán cải, nhập khẩu sau năm 2035 sử dụng điện, năng lượng xanh. Từ năm 2050, 100% tàu biển hoạt động tuyến nội địa chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh. Ngoài ra, từ năm 2031, sẽ đầu tư phương tiện, trang thiết bị sử dụng

điện, năng lượng xanh hoặc có các biện pháp tương đương tại các cảng đầu tư mới, đầu tư bổ sung. Từ năm 2040, thực hiện chuyển đổi phương tiện, trang thiết bị tại các cảng hiện hữu, các thiết bị báo hiệu hàng hải sử dụng điện, năng lượng xanh hoặc có các biện pháp tương đương. Từ năm 2050, tất cả các phương tiện, trang thiết bị tại cảng, các thiết bị báo hiệu hàng hải sử dụng điện, năng lượng xanh hoặc có các biện pháp tương đương.

Có thể thấy sự quyết tâm của Đảng, Chính phủ và các cơ quan chức năng đối với phát triển bền vững, trong đó có phát triển logistics xanh thông qua việc ban hành nhiều văn bản pháp luật, chính sách có liên quan nhằm tạo hành lang pháp lý thuận lợi.

7.3.2. Thực trạng hoạt động logistics xanh tại Việt Nam

Để đánh giá một cách khách quan thực trạng hoạt động logistics xanh tại Việt Nam, Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 đã kết hợp cả 2 nguồn dữ liệu thứ cấp và sơ cấp. Trong đó, dữ liệu thứ cấp được thu thập từ báo cáo của các Bộ, ngành, tổ chức có liên quan và được nêu trong danh mục tài liệu tham khảo của Báo cáo. Dữ liệu sơ cấp được thu thập từ cuộc khảo sát trực tiếp và trực tuyến đối với 115 doanh nghiệp sản xuất thương mại và doanh nghiệp dịch vụ logistics.

7.3.2.1. Thực trạng vận tải xanh

a) Vận tải đường bộ

Trung bình mỗi năm, hoạt động vận tải phát thải khoảng 30 triệu tấn CO₂; trong đó vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng 85% lượng khí phát thải (Báo Tài nguyên Môi trường, 2019). Đồng thời, lượng phát thải khí nhà kính của Việt Nam đang bị đánh giá cao hơn nhiều so với các quốc gia phát triển và đang phát triển trên thế giới (Bảng 7.2). Nguyên nhân thực trạng này xuất phát từ cả sự yếu kém về hạ tầng, phương tiện vận tải cũng như năng lực tổ chức, điều hành và cung ứng dịch vụ vận tải đường bộ.

Bảng 7.2: Xếp hạng LPI và phát thải khí nhà kính của một số quốc gia

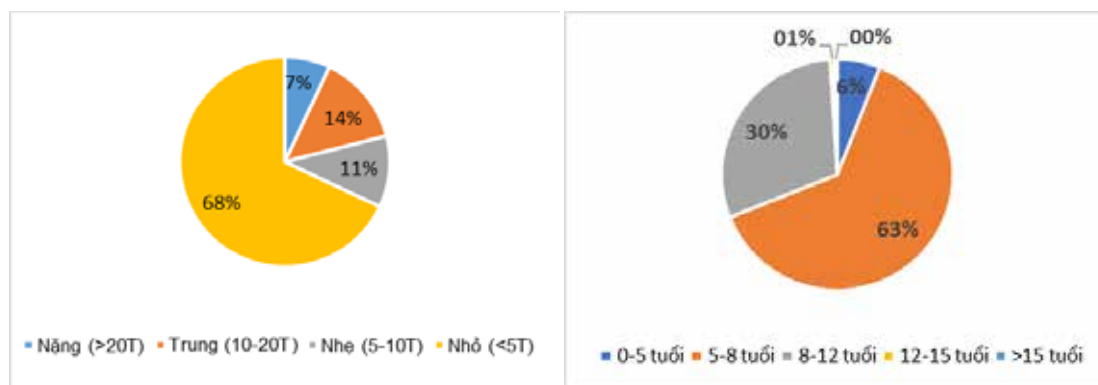
Quốc gia	Xếp hạng LPI	Lượng phát thải khí nhà kính (gam CO ₂ /GDP)
Đức	1	100
Nhật Bản	5	190
Singapore	7	155
Hoa Kỳ	14	300
Hàn Quốc	25	460
Việt Nam	39	1.090
Ấn Độ	44	900
Brazil	56	200

Nguồn: Ngân hàng Thế giới (2019)

Về kết cấu hạ tầng vận tải, mặc dù những năm qua Chính phủ không ngừng đầu tư cải thiện chất lượng của hệ thống hạ tầng đường bộ nhưng mạng lưới đường cao tốc nhìn chung vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển. Chiều dài đường cao tốc còn thấp so với nhiều quốc gia khác trên thế giới, mật độ phân bố đường cao tốc chưa đồng đều giữa các khu vực trong cả nước. Một số tuyến đường cao tốc quan trọng có nhu cầu lớn và góp phần giải quyết các vấn đề về kinh tế - xã hội vẫn chưa được đầu tư thích đáng như: tuyến đường cao tốc Bắc Nam, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, các đường cao tốc trong khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và các đường vành đai của Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh. Không những thế, một số yếu kém khác về hạ tầng vận tải đường bộ như: đường nhỏ hẹp, ít làn xe; chất lượng và độ bền mặt đường kém, thường xuyên xảy ra tình trạng hư hỏng, hằn lún vệt bánh xe, ổ gà, nứt, vỡ; phân bố không hợp lý giữa các tuyến đường cao tốc - cầu vượt - đường hầm - đường tránh... làm ảnh hưởng đến chất lượng phương tiện và thời gian vận chuyển, thường xuyên gây ra tình trạng ùn tắc giao thông, tăng lượng phát thải khí nhà kính; từ đó ảnh hưởng đến mức độ xanh hóa hoạt động vận tải đường bộ.

Về phương tiện vận tải đường bộ, tại Việt Nam, xe tải có tải trọng nhỏ chiếm tỷ lệ cao hơn. Theo Báo cáo của Ngân hàng Thế giới (2019), có khoảng gần 1,2 triệu xe tải được đăng ký chính thức ở Việt Nam; trong đó, 68% có tổng trọng lượng xe nhỏ hơn 5 tấn, 11% từ 5 - 10 tấn, 14% từ 10 - 20 tấn và 7% xe tải hạng nặng với tổng trọng lượng xe trên 20 tấn (Hình 7.3). Trong khi ở các nước có mạng lưới đường bộ phát triển như Đức, Hoa Kỳ phụ thuộc nhiều vào xe tải hạng nặng để vận chuyển hàng hóa với lần lượt là 70% và 53%. So với các quốc gia khác trong khu vực Đông Nam Á như Malaysia (13%), Thái Lan (33%) và tại Châu Á như Trung Quốc (25%) và Ấn Độ (41%), Việt Nam cũng có tỷ lệ xe tải nặng thấp hơn nhiều. Tỷ lệ xe tải hạng nặng ở Việt Nam thấp dẫn đến cần phải sử dụng số lượng xe tải cao hơn để vận chuyển cùng một lượng hàng hóa. Kết quả là tình trạng ùn tắc cao hơn, chi phí và lượng phát thải cao hơn.

Hình 7.3: Phân bố đội xe tải (xe tải, xe đầu kéo, rơ moóc, xe tải nửa rơ moóc) của Việt Nam theo trọng tải và độ tuổi

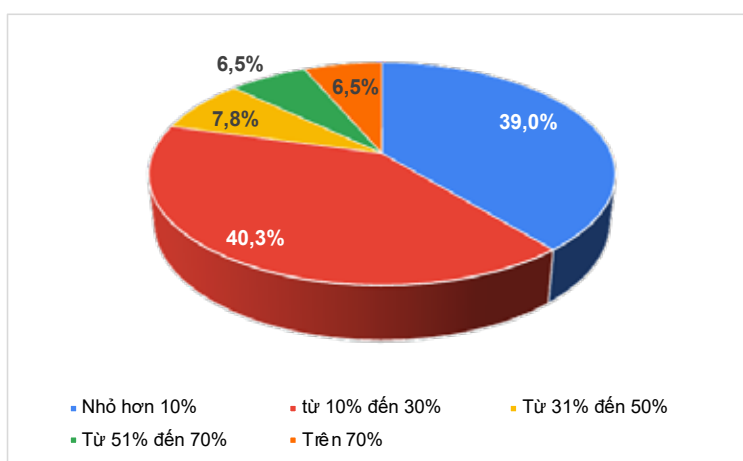


Nguồn: Ngân hàng Thế giới (2019)

Cũng theo Báo cáo của Ngân hàng Thế giới, độ tuổi trung bình của đội xe tải ở Việt Nam là 7,5 năm. Trong đó, 94% xe tải đã sử dụng trên 5 năm, với tỷ lệ lớn đã sử dụng từ 8 đến 12 năm. Các nước phát triển như Đức và Anh có tỷ lệ xe tải sử dụng dưới 5 năm cao hơn nhiều - tương ứng là gần 41% và 37%. Đội xe tải có thời gian đã sử dụng lâu làm tăng chi phí vận tải và lượng phát thải khí nhà kính do tổng chi phí vận hành cao hơn trong khi khả năng tiết kiệm nhiên liệu giảm đi, đặt ra nhu cầu phải thay mới đội xe có hiệu suất sử dụng nhiên liệu tốt hơn.

Vấn đề lớn nhất hiện nay đối với vận tải hàng hoá bằng đường bộ là tỷ lệ xe tải trống chiều về khá cao. Theo kết quả khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo, có 39,0% số doanh nghiệp khảo sát cho biết số phương tiện vận tải trống chiều về của họ ở mức nhỏ hơn 10%. Trong khi đó, có tới 40,3% số doanh nghiệp khảo sát có tỷ trọng phương tiện vận tải trống chiều về ở mức từ 10 - 30%. Cá biệt có tới 13% doanh nghiệp có tỷ trọng phương tiện vận tải trống chiều về trên mức 50% (Hình 7.4).

Hình 7.4: Tỷ trọng phương tiện vận tải trống chiều về tại các doanh nghiệp



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

Các doanh nghiệp trong mẫu khảo sát cũng chỉ ra rằng, nguyên nhân của việc tỷ trọng phương tiện vận tải trống chiều về cao chủ yếu là do: không đủ nguồn hàng để phương tiện vận tải chạy được 2 chiều; do khách hàng thay đổi lịch giao hàng; chưa tối ưu được tuyến đường vận chuyển; chưa chia sẻ nguồn lực vận tải với đối tác,... Tuy nhiên, điều đáng mừng là 51% trong số doanh nghiệp này đã tìm được giải pháp để xử lý vấn đề nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải hàng hoá. Trong đó, có 63,3% doanh nghiệp cho biết, sẽ thực hiện việc giải pháp chia sẻ vận tải với đối tác khác để tối ưu hoá nguồn lực vận tải.

Nhiều công ty hiện đang xem xét các giải pháp để thực hiện chiến lược giao thông xanh gắn với cơ sở hạ tầng bền vững, đó là sử dụng ít phương tiện hơn, thay thế phương tiện sạch và nhiên liệu hiệu quả, tiêu chuẩn hóa kích thước của xe tải. Tháng 1/2020, DHL Express - nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế hàng đầu trên thế giới bổ sung 10 xe máy điện vào danh mục các phương tiện giao nhận thân thiện với môi trường tại Việt Nam. Ngày 16/9/2022 vừa qua, VinFast và Ahamove

ra mắt AhaFast - dịch vụ vận chuyển hàng hóa trên nền tảng công nghệ bằng xe máy điện đầu tiên ở Việt Nam. Sự kiện đánh dấu bước tiến lớn của VinFast và Ahamove trong khuyến khích cộng đồng sử dụng dịch vụ logistics xanh. Hiện Ahamove đã xây dựng được mạng lưới giao hàng tại 17 tỉnh/thành phố với 2,5 triệu người dùng, hơn 100.000 tài xế đối tác, trong đó có khoảng 40.000 tài xế hoạt động thường xuyên hàng tuần. Trong giai đoạn đầu, dịch vụ sẽ được triển khai tại Đà Nẵng với 100 xe, sau đó sẽ tiến hành mở rộng đến các thành phố lớn khác như: Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Nha Trang,... Một trăm xe VinFast chuyển giao cho Ahamove để triển khai dịch vụ AhaFast tại Đà Nẵng giai đoạn đầu là xe Feliz S. Đây là mẫu xe điện thế hệ mới của VinFast, ứng dụng công nghệ pin đột phá LFP cho phạm vi di chuyển lên tới khoảng 200 km/lần sạc, tương đương với khả năng di chuyển của xe máy xăng, đáp ứng nhu cầu di chuyển của lái xe công nghệ. Theo thỏa thuận hợp tác, VinFast sẽ cung cấp sản phẩm xe máy điện cho Ahamove triển khai dịch vụ AhaFast. Mục tiêu của Ahamove là đưa 10.000 xe máy điện vào hoạt động từ năm 2025, thay thế dần xe xăng và các loại xe không đảm bảo chất lượng, gây ảnh hưởng đến môi trường.

Đối với các doanh nghiệp còn hạn chế về nguồn lực trong triển khai các dự án vận tải xanh thông qua thay thế phương tiện vận tải sử dụng nhiên liệu hoá thạch sang phương tiện sử dụng nhiên liệu có khả năng tái tạo thì vẫn hoàn toàn có thể đóng góp vào việc giảm phát thải khí nhà kính nhờ áp dụng các giải pháp đào tạo lái xe sinh thái. Chẳng hạn như tại Công ty TNHH Quốc tế Delta đã tổ chức dự án đào tạo lái xe sinh thái lần đầu tiên vào tháng 4/2018 tại chi nhánh TP. Hồ Chí Minh với sự hỗ trợ của chương trình *"Vận tải hàng hoá xanh và đào tạo lái xe sinh thái/phòng vệ để phát triển bền vững"* sáng lập bởi GIZ. Dự án nhằm mục đích đào tạo kiến thức, kỹ năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu và đảm bảo an toàn cho đội ngũ lái xe của các doanh nghiệp logistics. Đến nay, Delta đã tổ chức được 6 khoá đào tạo lái xe sinh thái tại khu vực miền Nam với 12 lái xe tham dự trực tiếp chương trình của GIZ, 42 lái xe sinh thái được đào tạo nội bộ và đang chuẩn bị triển khai tại khu vực phía Bắc. Hiệu quả thiết thực của dự án *"Đào tạo lái xe sinh thái và lái xe phòng vệ"* mang lại cho Delta đã được chứng minh cụ thể thông qua việc giúp công ty giảm 100% tỷ lệ các vụ tai nạn nghiêm trọng và tiết kiệm được từ 5,3 đến 12% chi phí nhiên liệu trong giai đoạn từ 2018 đến nay.

b) Vận tải đường sắt

Đường sắt là phương thức vận tải được coi là thân thiện với môi trường, nhưng tại Việt Nam vận tải đường sắt chưa được đầu tư phát triển tương xứng với tiềm năng khai thác. Phân tích ở Chương II của Báo cáo này cho thấy, thực trạng cơ sở hạ tầng đường sắt tại Việt Nam vẫn còn hạn chế chưa đáp ứng sự gia tăng về lưu lượng hàng hóa, nhất là trên tuyến liên vận qua ga Đồng Đăng.

Về phương tiện, việc có quá nhiều chủng loại đầu máy gây khó khăn cho hoạt động sửa chữa, thay thế phụ tùng. Do nguồn vốn đầu tư còn hạn hẹp nên chưa loại bỏ được số lượng lớn toa xe hàng cũ, lạc hậu trong khi vẫn thiếu nhiều toa xe cho hàng container. Đường sắt Việt Nam hiện nay có tốc độ bình quân 80 - 90 km/h, tốc độ khá chậm so với nhiều nước trên thế giới.

Với những hạn chế cả về kết cấu hạ tầng và phương tiện kể trên, vận tải đường sắt cũng xả một lượng

lớn khí thải độc hại và tiếng ồn ra môi trường. Vẫn còn hiện tượng, rác và chất thải đường sắt xả trực tiếp xuống hai bên đường ray, gây ra các phản ứng phá hủy thiết bị đường sắt, ô nhiễm môi trường và ảnh hưởng đến cuộc sống của cộng đồng dân cư. Ngoài ra, còn phải kể đến bụi bẩn, hóa chất, tiếng ồn, độ rung ảnh hưởng đến môi trường trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ hàng rời, hàng độc hại,...

Giảm vận tải đường bộ và tăng cường vận chuyển bằng đường sắt là một trong các nội dung xanh hóa hoạt động logistics. Tuy nhiên, với thực trạng vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt hiện nay thì Việt Nam cần phải nỗ lực rất nhiều để phát triển loại hình này sao cho đáp ứng được yêu cầu.

c) Vận tải đường biển và đường thủy nội địa

Theo công bố của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) về phát thải khí nhà kính lần thứ 4 vào tháng 8/2020, lượng phát thải khí nhà kính của ngành vận tải biển (quốc tế, nội địa và đánh bắt cá) đã tăng gần 9,6% trong giai đoạn 2012 - 2018 (từ 977 triệu tấn lên 1.076 triệu tấn). Chỉ tính riêng phát thải khí CO₂ đã tăng từ 962 triệu tấn lên 1.056 triệu. Vì vậy, việc xanh hóa cảng biển đang là xu hướng của thế giới và Việt Nam cũng không nằm ngoài xu hướng này.

Theo Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt ngày 29/10/2020, cảng xanh tại Việt Nam sẽ được xây dựng trên 6 nhóm tiêu chí chính (tập trung chủ yếu vào các cảng tổng hợp và cảng container) với các tiêu chí và thang điểm cụ thể như ở Bảng 7.3. Để được xem xét công nhận cảng xanh, cảng biển phải đạt được tối thiểu 60% số điểm của các tiêu chí (đạt tổng điểm tối thiểu 60/100 điểm) và doanh nghiệp phải có tài liệu chứng minh cho việc thực hiện từng tiêu chí.

Bảng 7.3: Tiêu chí đánh giá cảng xanh tại Việt Nam

TT	Tiêu chí	Điểm tối đa
1	Nhận thức về cảng xanh	5
2	Sử dụng tài nguyên	15
3	Quản lý chất lượng môi trường	50
4	Sử dụng năng lượng	15
5	Ứng dụng công nghệ thông tin	5
6	Giảm phát thải, ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng	10

Nguồn: Đề án Phát triển cảng xanh tại Việt Nam, Bộ GTVT (2020)

Tại Việt Nam, Tân Cảng - Cát Lái tại TP. Hồ Chí Minh là cảng đầu tiên đạt danh hiệu Cảng xanh của Hội đồng Mạng lưới dịch vụ cảng APEC. Đây cũng là cảng biển lớn và hiện đại nhất Việt Nam, đồng thời đứng trong TOP 21 cảng container lớn và hiện đại nhất thế giới với quy mô 160 ha bãi, 2.040 m cầu tàu, thiết bị xếp dỡ và công nghệ quản lý tiên tiến. Kinh nghiệm xanh hóa cảng biển của doanh nghiệp là tiết kiệm nguồn tài nguyên; chất lượng môi trường cảng; sử dụng năng lượng sạch tại cảng, xử lý chất thải tại cảng, ứng dụng công nghệ 4.0,... Những tiêu chí đó được cụ thể hóa thông qua các hoạt

động: thay thế thiết bị nâng hạ sử dụng dầu diesel bằng các thiết bị chạy điện (tiết kiệm 1,5 - 2 triệu USD phí nhiên liệu/năm); tăng cường vận tải thủy với sức chở cùng lúc được 3.000 TEU (thay thế được khoảng 2.000 ô tô chở container); áp dụng chứng từ điện tử giúp thời gian xe đậu chờ tại cổng cảng giảm từ 13 phút còn 6 phút; xóa bỏ văn bản giấy tại cảng khoảng 30.000 - 50.000 tờ/ngày; trồng cây xanh dọc tuyến bến tàu và đường giao thông,...

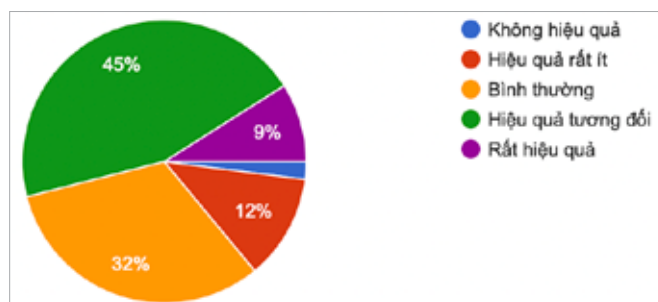
Đối với đường thủy nội địa, phát triển tuyến vận tải ven biển và đội tàu pha sông biển VR-SB đã phần nào giảm áp lực cho vận tải đường bộ Bắc - Nam, tham gia hiệu quả cho hoạt động vận chuyển container ở khu vực phía Nam. Bên cạnh đó, vận chuyển hàng hóa bằng sà lan cũng giúp giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn do sà lan di chuyển trên sông ngòi, kênh rạch cách xa các khu vực tập trung dân cư, phù hợp với quy hoạch đô thị của các tỉnh, thành phố. Tuy nhiên, hạn chế rất lớn hiện nay của hệ thống cảng thủy là đường bộ kết nối với cảng có trọng tải thấp, không thuận lợi để trung chuyển hàng hóa bằng xe ô tô. Điều này xuất phát từ việc cảng và bến thủy nội địa do doanh nghiệp đầu tư, còn đường giao thông kết nối do Nhà nước đầu tư nhưng ít được quan tâm tới tính tương thích.

Về số lượng phương tiện thủy nội địa, theo Cục Đăng kiểm Việt Nam, tính tới tháng 6/2021 cả nước có tổng số 235.000 phương tiện thủy nội địa, tổng trọng tải khoảng 19,6 triệu tấn, độ tuổi bình quân 14 năm. Tuy nhiên, do các phương tiện thủy nội địa quá cũ, lạc hậu, hiệu suất đốt cháy nhiên liệu thấp và chưa có hệ thống xử lý khí thải nên phát thải nhiều khí độc. Chẳng hạn như, các cảng trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh đang phát thải một khối lượng lớn khí CO₂ ra môi trường: cảng Bến Nghé mỗi năm thải trên 5.000 tấn CO₂; cảng Sài Gòn - Hiệp Phước khoảng 7.750 tấn CO₂/năm; cảng container khoảng 101 tấn CO₂/năm; cảng xăng dầu Thanh Lễ phát thải khoảng 385 tấn CO₂/năm; cảng sửa chữa, đóng tàu cũng phát thải 2.278 tấn CO₂/năm.

d) Vận tải đường hàng không

Mặc dù vận tải hàng không là phương thức vận tải ít rủi ro nhất, khí thải từ máy bay làm ô nhiễm khu vực nhạy cảm nhất của khí quyển. Theo Tổ chức Liên chính phủ về thay đổi khí hậu (IPCC), khói thải từ máy bay chiếm 3,5% nguyên nhân làm cho trái đất ấm dần lên. Theo Cơ quan Môi trường châu Âu, các chuyến bay từ châu Âu tạo ra lượng khí thải lên tới 440.000 tấn mỗi ngày. Tại Việt Nam, trung bình mỗi năm hoạt động vận tải phát thải khoảng 30 triệu tấn CO₂ thì trong đó vận tải hàng không chiếm 5% (Báo Tài nguyên Môi trường, 2019).

Để đánh giá chung về hiệu quả hoạt động vận tải tại các doanh nghiệp Việt Nam, Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 đã đề nghị các doanh nghiệp khảo sát đưa ra nhận định về hiệu quả hệ thống quản lý vận tải của doanh nghiệp trong việc tối ưu hoá lộ trình vận tải và giảm tiêu thụ nhiên liệu. Theo đó, có tới 77% doanh nghiệp trả lời rằng hệ thống quản lý vận tải của họ đạt mức "hiệu quả tương đối" và "rất hiệu quả" (Hình 7.5). Tuy nhiên, kết quả này dường như là mâu thuẫn khi các doanh nghiệp lại cho biết trung bình 33% số phương tiện vận tải là trống chiều về như đã đề cập đến trong Hình 7.4 ở trên.

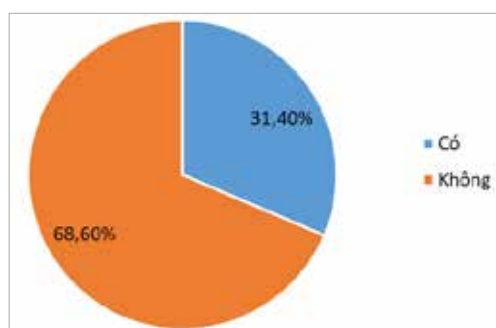
Hình 7.5: Đánh giá của doanh nghiệp về hiệu quả của hệ thống vận tải

Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

7.3.2.2. Thực trạng kho bãi xanh

Nhìn chung, hệ thống kho bãi hiện nay của Việt Nam có chất lượng thấp hơn so với các nước châu Á khác. Nhiều kho bãi không có sàn bê tông, chỉ được xây bằng gạch trên mặt nền cát, sàn nhà kho không bằng phẳng, dễ làm hư hỏng hàng hóa. Về năng lượng cho hệ thống kho bãi, các nhà kho chủ yếu sử dụng nguồn điện phục vụ nhu cầu thấp sáng và kiểm soát nhiệt độ của kho khi cần thiết. Kho bãi với các tính năng thân thiện với môi trường như sử dụng năng lượng mặt trời, ánh sáng tự nhiên, diện tích phù hợp, tường và sàn dày, tái chế tại chỗ là những yêu cầu trong xây dựng và vận hành kho bãi của các doanh nghiệp Việt Nam.

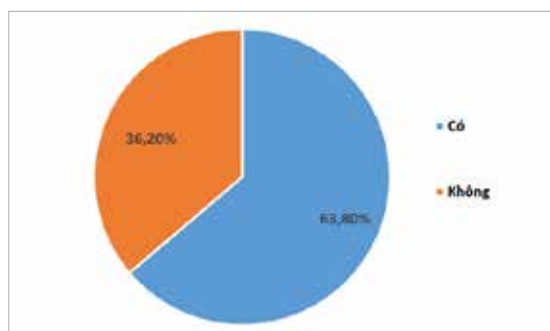
Theo khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo, có tới 68,6% số doanh nghiệp trả lời chưa sử dụng năng lượng có khả năng tái tạo trong vận hành hoạt động kho tại doanh nghiệp hoặc chưa thuê kho có sử dụng năng lượng tái tạo. Về lý do, 65,3% doanh nghiệp nêu lý do chưa có đủ nguồn lực để thiết kế hệ thống vận hành và 29,2% doanh nghiệp cho rằng chi phí để thiết lập hệ thống kho bãi sử dụng năng lượng tái tạo cao khiến doanh nghiệp không đủ khả năng đầu tư. Trong số 31,4% số doanh nghiệp đã sử dụng năng lượng tái tạo trong vận hành kho bãi thì 81,8% doanh nghiệp sử dụng năng lượng mặt trời; 18,2% sử dụng thủy điện; 12,1% sử dụng năng lượng gió.

Hình 7.6: Tỷ trọng doanh nghiệp sử dụng năng lượng tái tạo trong vận hành kho bãi

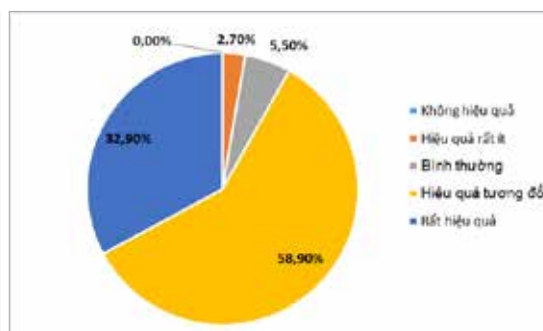
Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

Số liệu khảo sát cũng cho thấy, việc quản lý kho bãi chưa thực sự khoa học, chưa áp dụng các kỹ thuật hiện đại, đặc biệt chưa nhiều ứng dụng công nghệ thông tin được sử dụng trong điều phối và quản lý kho bãi. Kho phân phối, hay kho CY/CFS chưa nối mạng thông tin với khách hàng để phục vụ công tác kiểm tra, lưu trữ và theo dõi từng lô hàng từ kho đến bất kỳ nơi nào, chưa ứng dụng kỹ thuật quản trị kho hàng (phần mềm chuyên dùng, mã vạch,...). Đây là nguyên nhân dẫn đến việc doanh nghiệp còn khó khăn trong kiểm soát lượng năng lượng tiêu thụ tại kho bãi.

Hình 7.7: Tỷ trọng doanh nghiệp có sử dụng phần mềm quản lý kho hàng



Hình 7.8: Đánh giá của doanh nghiệp về hiệu quả của việc sử dụng phần mềm quản lý kho hàng



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

Kết quả khảo sát các doanh nghiệp về phát triển logistics xanh năm 2022 cho thấy, để quản lý hiệu quả hoạt động kho hàng, 63,8% số doanh nghiệp tham gia khảo sát (Hình 7.7) đã sử dụng phần mềm quản lý kho và đánh giá hiệu quả của việc sử dụng phần mềm quản lý kho ở mức điểm khá cao 4,31 trên thang điểm 5. Trong số các doanh nghiệp đã sử dụng phần mềm quản lý kho, có 91,8% doanh nghiệp (Hình 7.8) đánh giá phần mềm quản lý kho đã giúp doanh nghiệp sử dụng nguồn lực ở mức “hiệu quả tương đối” và “rất hiệu quả”; từ đó tối ưu hoá hoạt động kho bãi, giảm lãng phí nguồn lực của doanh nghiệp. Đây cũng là một trong những giải pháp quan trọng để giảm tác động đến môi trường khi vận hành hệ thống kho bãi của doanh nghiệp.

7.3.2.3. Thực trạng đóng gói bao bì xanh

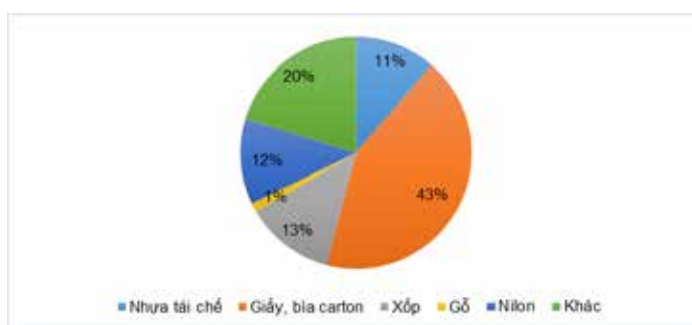
Bao bì là một trong những chất thải công nghiệp và sinh hoạt được thải ra nhiều nhất hiện nay. Mỗi ngày các đô thị lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh thải ra môi trường khoảng 80 tấn rác thải nhựa nhưng tỷ lệ rất nhỏ các sản phẩm bao bì nhựa được tái chế, điều này gây ảnh hưởng lớn tới môi trường và lãng phí không nhỏ cho nền kinh tế.

Với mục tiêu tạo thêm giá trị gia tăng cho sản phẩm, nâng cao vị thế doanh nghiệp trên khía cạnh bảo vệ môi trường, giảm phát thải và tăng uy tín xã hội, nhiều doanh nghiệp đã xây dựng chiến lược bao bì phù hợp với nhu cầu khách hàng như sử dụng bao bì bằng vật liệu tái sử dụng hoặc đóng gói bao bì, tổ chức luân chuyển bao bì tối ưu.

Nhằm phát triển logistics xanh, doanh nghiệp được khuyến khích sử dụng các bao bì làm từ vật liệu

tái chế hoặc dễ phân hủy trong môi trường tự nhiên. Ví dụ kho lạnh Nam Hà Nội có các quy trình kiểm soát logistics xanh ngay từ khâu đóng gói bao bì hàng hóa như sử dụng các màng bọc được làm từ nguyên liệu bao bì đơn giản nhất, có thể phân hủy trong tự nhiên. Ngoài ra, sử dụng pallet (gỗ, nhựa,...) để đặt sản phẩm thay vì sử dụng bao bì chiếm diện tích kho và ảnh hưởng đến mức độ xanh hóa. Với đặc điểm tái sử dụng, công cụ này đặc biệt hiệu quả trong việc phân phối và vận chuyển hàng hóa, đảm bảo an toàn hàng hóa cũng như hạn chế việc sử dụng quá nhiều các bao bì, giấy chèn lót sản phẩm tạo ra rác thải môi trường.

Hình 7.9: Tỷ trọng các loại bao bì được doanh nghiệp sử dụng để đóng gói hàng hoá



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo 2022

Theo kết quả khảo sát, một tín hiệu đáng mừng trong hoạt động đóng gói là, tỷ trọng bao bì thân thiện với môi trường như bao bì bằng giấy và carton đã được tới 42,9% các doanh nghiệp sử dụng, 1,2% doanh nghiệp sử dụng bao bì bằng gỗ. Các loại bao bì kém thân thiện với môi trường hơn xốp, nilon, nhựa tái chế được lần lượt 12,5%, 11,9% và 11,3% số doanh nghiệp tham gia khảo sát sử dụng (Hình 7.9).

Khi cần xử lý chất thải từ bao bì hàng hoá, có 54,3% số doanh nghiệp tham gia khảo sát sẽ thuê bên thứ 3 và 41,4% số doanh nghiệp cho biết họ tự xử lý chất thải bao bì theo tiêu chuẩn quy định.

7.3.2.4. Thực trạng Hệ thống thông tin xanh

Có rất ít số liệu điều tra về thực trạng hệ thống thông tin logistics tại các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay. Hầu hết các doanh nghiệp có hoạt động logistics tại thành phố Hà Nội mới chỉ sử dụng các công cụ công nghệ thông tin cơ bản như điện thoại, tin nhắn SMS, thư điện tử, fax, website, mạng LAN, WAN. Mặc dù phần lớn các doanh nghiệp nhận thức được tầm quan trọng của ứng dụng IT đối với ngành logistics, tuy nhiên, do tỷ suất đầu tư lớn dẫn đến các hạng mục IT của doanh nghiệp như: hệ thống quản lý giao nhận (FMS), quản lý vận tải (TMS), quản lý kho hàng (WMS), quản lý nguồn lực (ERP)... được thực hiện khá manh mún, không mang tính hệ thống nên kết quả đầu tư không như mong đợi.

Việc áp dụng hệ thống định vị GPS của các hãng vận tải biển để kiểm soát vị trí của tàu biển là một sáng kiến quan trọng thúc đẩy mức độ xanh hóa trong hoạt động logistics. Tuy nhiên, việc sử dụng hệ thống GPS đối với các phương thức vận tải khác vẫn còn hạn chế. Vẫn còn những khó khăn trong việc sử dụng công nghệ thông tin trong logistics tại Việt Nam, đặc biệt là logistics xanh. Chuyển đổi số sẽ là giải pháp giúp phát triển logistics xanh/chuỗi cung xanh hữu hiệu. Do đó, có thể thấy rằng, hệ thống thông tin logistics của Việt Nam cần được đầu tư phát triển rất lớn trong tương lai.

7.3.2.5. Thực trạng logistics ngược

Các nghiên cứu về logistics ngược xuất hiện ở các quốc gia trên thế giới, nhưng ít được thực hiện tại thị trường Việt Nam.

- Hoạt động thu hồi

Đối với hoạt động thu hồi, quản lý logistics ngược tại Việt Nam bao gồm hai nội dung chính: (1) quản lý hành chính gắn liền với quá trình quản lý hoạt động thu gom và xử lý chất thải của các Bộ, ngành và (2) quản lý hoạt động gắn liền với sự tham gia của các thành viên trong chuỗi cung ứng với trách nhiệm là người thu gom, người xử lý, người phân phối lại.

Mục tiêu của logistics ngược trong chuỗi cung ứng sản phẩm là khôi phục lại nhiều nhất có thể các giá trị kinh tế - môi trường của sản phẩm và giảm xuống mức thấp nhất lượng chất thải phải xử lý. Tổ chức logistics ngược tại các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng sản phẩm có thể được thực hiện theo 2 phương án, đó là: (1) Tự tổ chức logistics ngược, (2) Thuê ngoài logistics ngược. Xu hướng hiện nay là thuê ngoài và đa dạng hóa hoạt động logistics ngược. Tuy nhiên, doanh nghiệp chỉ có khả năng triển khai dòng logistics ngược cho sản phẩm không đáp ứng yêu cầu của khách hàng hoặc phế phẩm, phụ phẩm phát sinh trong doanh nghiệp mà chưa đủ năng lực, cũng như không bị ràng buộc trách nhiệm để tổ chức thu gom, tái chế các sản phẩm hết hạn sử dụng từ người tiêu dùng.

- Xử lý chất thải

Hiện nay, hệ thống xử lý chất thải của Việt Nam hoạt động theo hai hình thức tổ chức chính thức và phi chính thức. Hệ thống chính thức do nhà nước quản lý hoặc các công ty tư nhân dựa trên cơ sở hợp đồng thu gom và xử lý chất thải. Ngược lại, hệ thống phi chính thức nhỏ lẻ, tự phát, phân tán và không có hợp đồng giữa các thành viên tham gia hệ thống. Trong khi hệ thống chính thức chưa đáp ứng được yêu cầu thu gom và xử lý sản phẩm loại bỏ và chất thải thì hệ thống phi chính thức được xem là giải pháp hữu hiệu hiện nay. Việc tích hợp hai hệ thống này có thể xem như là cơ hội để phát triển logistics ngược ở Việt Nam. Tuy nhiên, hệ thống logistics ngược đảm nhận quá trình xử lý chất thải đang được quản lý một cách chồng chéo bởi nhiều Bộ, ngành và chưa có sự phân chia trách nhiệm rõ ràng. Do đó, hoạt động logistics ngược, đặc biệt trong quá trình xử lý chất thải gặp không ít khó khăn.

Hộp 7.1: Phát triển logistics xanh tại Viettel Post

Trong chiến lược của mình, Viettel Post đặc biệt ưu tiên mục tiêu phát triển bền vững - phát triển kinh tế gắn với bảo vệ môi trường. Do đó, Viettel Post đã và đang hướng tới xây dựng nền tảng logistics xanh ngay từ trong chính quy trình vận hành đến việc ứng dụng công nghệ và đầu tư phát triển hạ tầng logistics xanh.

Trong quy trình vận hành, đối với chặng đầu (first mile), Viettel Post sử dụng mô hình “Bưu cục di động”. Các “Bưu cục di động” được thiết kế trên những chiếc xe tải và lắp đặt các trang thiết bị cần thiết giống như một bưu cục thông thường, nhưng lại mang trên mình chức năng của một con robot như camera giám sát hàng hóa, định vị GPS, hệ thống ứng dụng QR code xuất nhập kho và đặc biệt cập nhật tình trạng dữ liệu tức thì. Bưu cục di động sẽ di chuyển theo định tuyến, được ứng dụng công nghệ chia sẻ dữ liệu để kết nối giữa các bưu cục di động với nhau và bưu tá với bưu cục. Vì vậy, hàng hóa của người gửi (first mile) sẽ được nhân viên của bưu cục di động chia chọn, phân tuyến trực tiếp ngay trên xe và thực hiện quy trình xuất nhập kho qua ứng dụng di động để nhanh chóng xử lý các công đoạn tiếp theo.



Mô hình “Bưu cục di động” ở chặng đầu (first mile) của Viettel Post

Với mô hình “Bưu cục di động”, Viettel Post đã cắt giảm được các khâu trung gian; giảm 15% quãng đường vận chuyển và số lượng xe trung chuyển. Nhờ đó, hạn chế tần suất hoạt động của xe và giảm lượng khí thải ra môi trường. Đồng thời, mô hình này hạn chế luân chuyển hàng hoá giúp tối giản việc bọc các lớp nilon chống sốc cho bưu phẩm, từ đó giảm lượng chất thải ra môi trường.

Đối với chặng giữa (middle mile), đứng trước thực trạng gần 70% các phương tiện vận tải rỗng chiều về, Viettel Post đã đưa ra giải pháp “Sàn vận tải MyGo” giúp tận dụng hiệu quả nguồn lực phương tiện và đội ngũ tài xế sẵn có của công ty và tạo ra một hệ sinh thái để phục vụ nhu cầu của khách hàng. Kết quả là, với việc sử dụng giải pháp “Sàn vận tải MyGo”, Viettel Post đã giảm được 50% tần suất hoạt động của xe tải, tối ưu hoá chuỗi cung ứng dịch vụ, thúc đẩy hoạt động

kinh doanh, tiết kiệm nhiên liệu, giảm lượng khí thải ra môi trường; từ đó giúp cân bằng hiệu quả kinh tế và bảo vệ môi trường.

Ở chặng cuối (last mile), Viettel Post sử dụng giải pháp tủ đồ Smart Locker cho phép khách hàng đến nhận hàng và gửi hàng tại địa chỉ gần nhất mà không cần thông qua bưu tá. Nhờ đó, Viettel Post tiết kiệm được nhân lực giao hàng, tối ưu về chi phí thông qua việc giảm lượng xăng xe của hơn 20.000 bưu tá đang hoạt động mỗi ngày. Đặc biệt, giải pháp này cũng mang lại trải nghiệm dịch vụ mới mẻ, hiện đại và tiện nghi cho khách hàng.

Bên cạnh đó, Viettel Post cũng tăng cường ứng dụng công nghệ để tối ưu hoá quãng đường, tối ưu nhiên liệu và năng lượng. Cụ thể, để tối ưu nhân sự giao hàng, kiểm soát đánh giá từng khâu giao nhận, toàn trình đơn hàng theo thời gian thực, Viettel Post đang thực hiện xây dựng hệ thống Control Tower giúp điều hành, quản trị tự động thời gian thực, chỉ ra quãng đường giao nhận hàng hoá ngắn nhất, để từ đó giảm lượng khí thải CO₂.

Ngoài ra, về dài hạn, Viettel Post đang hướng đến sử dụng xe điện thay thế cho xe máy, tối ưu sử dụng nhiên liệu gây ô nhiễm môi trường. Thời gian đầu, xe điện sẽ thâm nhập vào các khu vực nội tỉnh, đông dân cư, có tỷ lệ mua hàng trực tuyến cao. Không những thế, sàn TMĐT Voso.vn cũng đang có phương hướng triển khai việc sử dụng nguyên liệu tái chế để bọc hàng, hạn chế sử dụng túi nilon khó phân huỷ ra môi trường.

Cuối cùng, Viettel Post triển khai giải pháp lắp đặt điện mặt trời cho hệ thống kho chia chọn phân phối nhằm giảm phụ thuộc vào lưới điện quốc gia, làm mát nhà máy, tiết kiệm điện năng để vận hành hệ thống máy điều hoà; cắt đỉnh phụ tải giá cao ở các giờ cao điểm tiêu thụ điện năng và đặc biệt là tránh việc bị đánh thuế các-bon.

7.4. Thuận lợi và khó khăn đối với phát triển logistics xanh tại Việt Nam

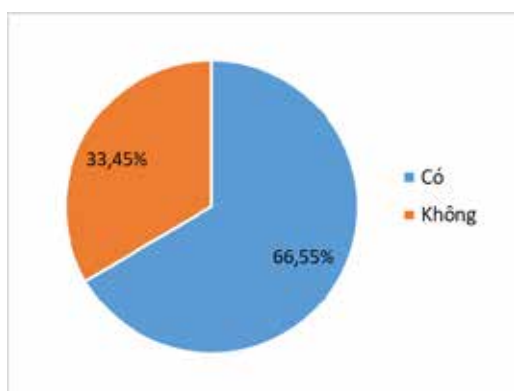
7.4.1. Thuận lợi

Có thể thấy sự quyết tâm của Chính phủ trong việc thực hiện phát triển xanh là động lực quan trọng thúc đẩy phát triển logistics xanh. Chính phủ đã áp dụng cách tiếp cận từ trên xuống (top down) nhằm thực hiện phát triển xanh thông qua một loạt các quy định bắt buộc và chính sách khuyến khích.

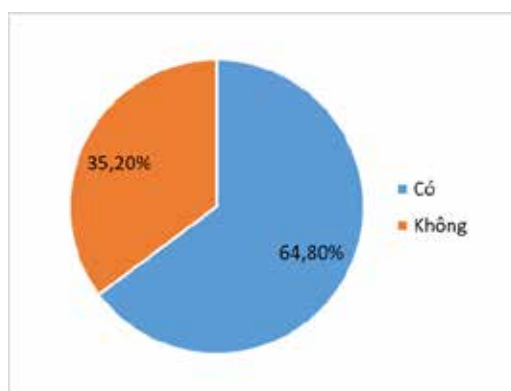
Tại Việt Nam, cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ngày càng được đầu tư xây dựng và mở rộng, đặc biệt là một loạt hệ thống đường cao tốc trọng điểm, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải tại Việt Nam tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Hệ thống cảng biển cũng ngày càng được cải thiện, được chú trọng đầu tư, cải tiến liên tục, tiếp cận những dịch vụ vận tải tiên tiến, hiện đại và thân thiện môi trường hơn.

Các doanh nghiệp Việt Nam, bao gồm cả doanh nghiệp sử dụng và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics đã bắt đầu quan tâm tới phát triển logistics xanh và bền vững. Bằng chứng là, khi được hỏi, doanh nghiệp có chiến lược phát triển logistics xanh hay không thì kết quả đáng mừng là có tới 73,2% số doanh nghiệp được khảo sát cho biết logistics xanh đã nằm trong chiến lược kinh doanh của họ (Hình 7.10). Điều này cho thấy, nhiều doanh nghiệp đã nhận thức được về vai trò logistics xanh trong phát triển bền vững để có định hướng phát triển đối với hoạt động này. Do đó, có tới gần 65% doanh nghiệp tham gia khảo sát cũng cho biết họ có thực hiện kiểm soát môi trường tại doanh nghiệp (Hình 7.11).

Hình 7.10: Tỷ trọng doanh nghiệp có chiến lược phát triển logistics xanh



Hình 7.11: Tỷ trọng doanh nghiệp có hoạt động kiểm soát môi trường



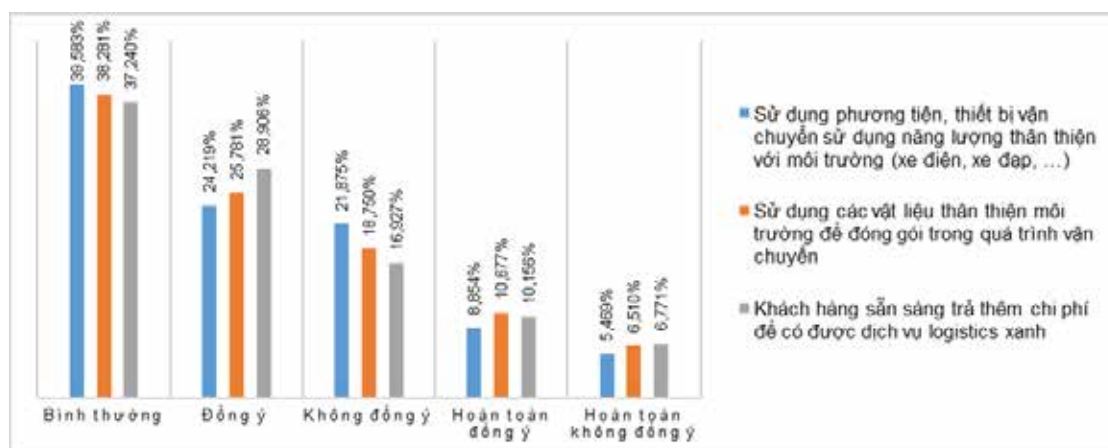
Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

Với hiện trạng phát triển công nghệ thông tin như hiện tại, Việt Nam cũng có rất nhiều lợi thế trong việc phát triển logistics xanh nhờ tiếp cận với những phương án quản lý hiện đại, nhanh chóng, tiện lợi. Hệ thống quản lý tự động, hiện đại đã giúp các cảng biển đơn giản hoá thủ tục giấy tờ, giảm thiểu khả năng sai sót, tiết kiệm được thời gian, chi phí trong vận hành và khai thác cảng. Bên cạnh đó, các hoạt động xếp dỡ và vận chuyển container tại các cảng biển cũng được tự động hoá hoàn toàn nhằm tối ưu hoá việc xếp dỡ và vận chuyển.

Một thuận lợi khác nữa là từ phía người tiêu dùng. Người tiêu dùng Việt Nam bắt đầu có ý thức hơn về việc tiêu dùng dịch vụ logistics xanh, đây chính là điểm thúc đẩy áp dụng logistics xanh của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ. Trong một khảo sát về ý thức của khách hàng trên địa bàn Hà Nội với hoạt động logistics xanh², kết quả cụ thể như sau:

² Kết quả khảo sát 400 khách hàng trên địa bàn Hà Nội của nhóm nghiên cứu trường Đại học Ngoại thương và chuyên gia VLI, thực hiện từ tháng 8/2022 đến tháng 9/2022.

Hình 7.12: Ý kiến của khách hàng về phát triển logistics xanh đối với giao hàng chặng cuối



Nguồn: Kết quả khảo sát của nhóm nghiên cứu trường Đại học Ngoại thương và VLI, 2022

Đây cũng có thể là một tín hiệu thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics thực hiện giải pháp xanh.

7.4.2. Khó khăn

Cơ sở hạ tầng logistics tại Việt Nam đã được đầu tư nhưng vẫn còn nhiều hạn chế, đó là khó khăn về phương tiện vận chuyển và mạng lưới giao thông vận tải. Chất lượng cơ sở hạ tầng hạn chế khiến ảnh hưởng đến kế hoạch triển khai và hiệu quả thực hiện các giải pháp logistics xanh của doanh nghiệp. Doanh nghiệp tham gia khảo sát cũng đánh giá đây là nhân tố có mức độ ảnh hưởng lớn nhất tới xanh hóa hoạt động logistics của doanh nghiệp với điểm trung bình là 4,15 trên thang điểm 5 (hình 7.13 và V7.14).

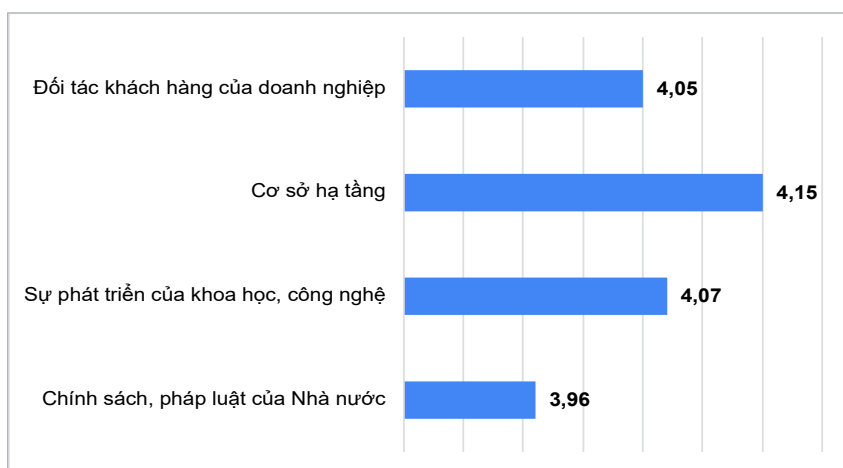
Phát triển vận tải đa phương thức nhằm hạn chế tác động của hệ thống vận tải tới môi trường còn hạn chế. Trong vận tải thủy nội địa, lòng sông nông nên không thể lưu thông sà lan chở container mặc dù đây là phương tiện thân thiện với môi trường. Sự hạn chế về chiều dài bến cảng tại các cảng của Việt Nam hiện nay cũng gây khó khăn nếu hai tàu vào bến cùng lúc tại một cảng, dẫn đến tình trạng một tàu phải neo đậu ở ngoài bến gây lãng phí nhiên liệu và tăng lượng rác thải của tàu trong thời gian chờ.

Số lượng các phương tiện vận tải quá nhiều, trong khi năng lực của hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vận tải còn yếu, tất yếu dẫn đến ùn tắc. Khi ùn tắc xảy ra, các phương tiện vận tải dừng lại trên đường và vẫn tiêu thụ năng lượng, dẫn tới việc sử dụng không hiệu quả nhiên liệu cũng như thải lượng khí thải nhiều hơn ra môi trường.

Việc ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn khoảng cách xa so với quốc tế. Với hiện trạng cơ sở vật chất và khả năng tài chính, Việt Nam chưa thể triển khai ngay những công cụ quản lý và các yếu tố công nghệ hiện đại và tiên tiến nhất, mặc

dù có khả năng tiếp cận được. Đó chính là lý do giải thích cho việc các doanh nghiệp trong mẫu khảo sát đánh giá yếu tố “Sự phát triển của khoa học, công nghệ” là ảnh hưởng lớn thứ 2 trong số các yếu tố thuộc môi trường bên ngoài tác động tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp với 4,07/5 điểm (Hình 7.13).

Hình 7.13: Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố bên ngoài tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

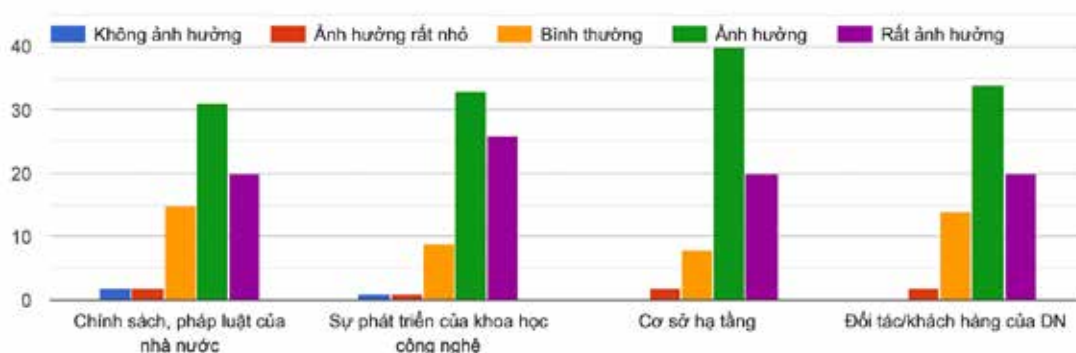
Sự hợp tác chưa cao của các đối tác cung ứng dịch vụ cũng như khách hàng cũng là khó khăn đối doanh nghiệp khi triển khai các giải pháp logistics xanh khi mà điểm trung bình ảnh hưởng của yếu tố cũng đạt 4,05 trên thang điểm 5 (Hình 7.13). Nguyên nhân có thể xuất phát từ sự khác biệt về mục tiêu và sự không tương đồng về nguồn lực giữa doanh nghiệp và đối tác cũng như khách hàng.

Về thực thi pháp luật, các quy định đã được Chính phủ ban hành nhưng việc thực hiện các quy định trong thực tế vẫn còn chưa đạt hiệu quả cao. Khó khăn này được doanh nghiệp đánh giá ở mức độ 3,96/5. Bên cạnh đó, các quy định và chính sách hiện tại của Chính phủ Việt Nam mới chỉ tập trung vào vận tải đường bộ. Việc hạn chế các quy định liên quan đến các loại cơ sở hạ tầng logistics khác như kho bãi hay hệ thống công nghệ thông tin dẫn đến tình trạng thiếu đồng bộ trong việc áp dụng và thực hiện logistics xanh. Ngoài ra, những chính sách về quy trình sản xuất để đảm bảo phát triển logistics xanh còn rất hạn chế, đặc biệt là những quy định về việc tái chế, sửa chữa và phục hồi chất thải; tái chế và phát triển bao bì thân thiện môi trường và quảng bá sử dụng các nguồn tài nguyên tái tạo.

Như vậy, trong số 4 yếu tố bên ngoài, “Cơ sở hạ tầng” có tác động mạnh nhất đến việc triển khai các giải pháp logistics xanh tại doanh nghiệp. Tiếp đó lần lượt là các yếu tố “Sự phát triển của khoa học và công nghệ”, “Đối tác/khách hàng của doanh nghiệp” và “Chính sách, pháp luật của Nhà nước”.

Hình 7.14 dưới đây thể hiện rõ nét hơn đánh giá chi tiết của doanh nghiệp đối với từng yếu tố môi trường bên ngoài trên 5 mức độ của thang đo Likert.

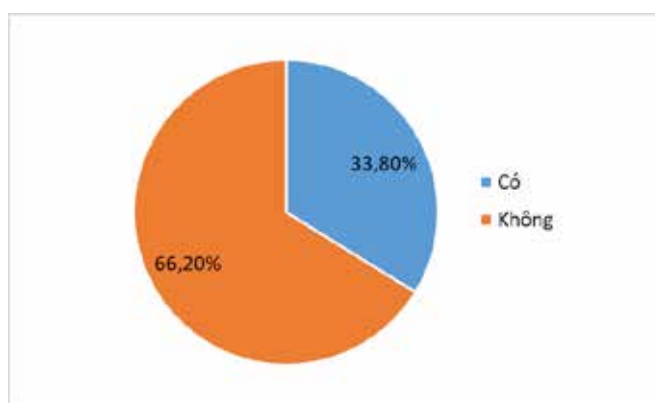
Hình 7.14: Mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố bên ngoài tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

Đối với các yếu tố thuộc môi trường bên trong doanh nghiệp, mặc dù các doanh nghiệp đã có chiến lược phát triển logistics nhưng thực tế triển khai hệ thống logistics xanh tại doanh nghiệp còn nhiều hạn chế. Điều này thể hiện ở kết quả khảo sát là có tới 66,2% số doanh nghiệp logistics cho biết họ chưa có hệ thống quản lý môi trường đạt tiêu chuẩn ISO.14001 (Hình 7.15).

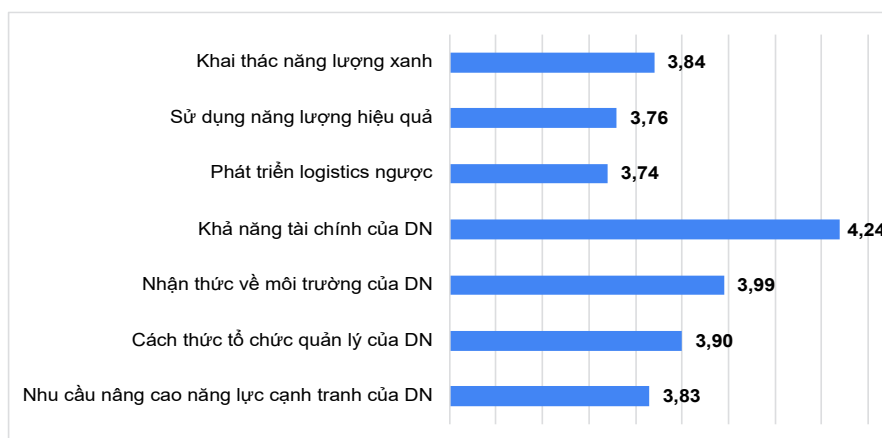
Hình 7.15: Tỷ trọng doanh nghiệp có áp dụng ISO.14001



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

Không những thế, kết quả khảo sát của Ban Biên tập cũng cho thấy, yếu tố "Khả năng tài chính" có tác động mạnh nhất tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp với 4,24 điểm. Tiếp đó là các yếu tố tác động ở mức cao là "Nhận thức về môi trường của doanh nghiệp" với 3,99 điểm và "Cách thức tổ chức quản lý" của doanh nghiệp với 3,90 điểm. "Khả năng khai thác năng lượng xanh của doanh nghiệp" và "Nhu cầu nâng cao năng lực cạnh tranh từ phát triển logistics xanh" được đánh giá có mức độ tác động lần lượt là 3,84 điểm và 3,83 điểm. Tác động ở mức thấp hơn là các yếu tố liên quan đến việc "Sử dụng năng lượng hiệu quả" và "Phát triển logistics ngược" với mức độ tác động được đánh giá lần lượt là 3,76 và 3,74 điểm (Hình 7.16).

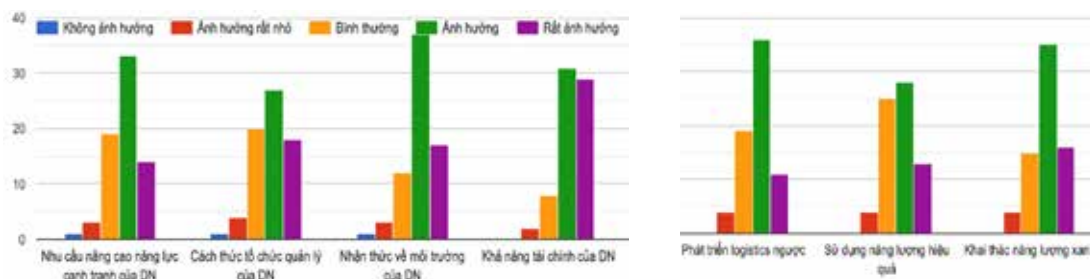
Hình 7.16: Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố bên trong tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

Hình 7.17 thể hiện chi tiết hơn đánh giá của doanh nghiệp đối với từng yếu tố môi trường bên trong trên 5 mức độ của thang đo Likert.

Hình 7.17: Chi tiết mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố bên trong tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo (2022)

7.5. Đề xuất giải pháp phát triển logistics xanh tại Việt Nam

Cách tiếp cận hợp lý nhất đối với phát triển logistics xanh tại Việt Nam là kết hợp tiếp cận từ trên xuống (quy định của nhà nước bắt buộc phải thực hiện) và từ dưới lên (doanh nghiệp ý thức về phát triển xanh nên tự có biện pháp thực hiện). Đó là việc kết hợp hài hòa các quy định của nhà nước, khuyến khích doanh nghiệp phát triển logistics xanh thông qua các chính sách cùng với các biện pháp do doanh nghiệp đưa ra và tự thực hiện.

Từ các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển logistics xanh của doanh nghiệp, từ thực trạng đã phân tích ở trên, Ban Biên tập Báo cáo đề xuất một số giải pháp từ phía nhà nước cũng như phía doanh nghiệp như dưới đây nhằm phát triển logistic xanh tại Việt Nam.

7.5.1. Giải pháp từ phía Nhà nước

- Chính phủ cần xây dựng Chiến lược và Quy hoạch phát triển logistics đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, chú trọng định hướng phát triển logistics xanh và các giải pháp thân thiện với môi trường.
- Đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, thúc đẩy việc áp dụng công nghệ thông tin, hạn chế việc sử dụng văn bản in ấn thông thường, tiết kiệm thời gian xử lý thông tin.
- Nhà nước cần quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng nhằm xanh hóa các hoạt động logistics, tiếp tục cải tiến cơ sở hạ tầng theo hướng hiện đại, nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng, tạo thuận lợi cho vận tải đa phương thức. Cần tiến hành đầu tư, nâng cấp, quy hoạch hệ thống kho bãi phù hợp.
- Cần tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý đồng bộ cho hoạt động logistics xanh, tránh chồng chéo giữa các cơ quan Bộ, ngành. Đặc biệt là các quy định về kiểm soát ô nhiễm không khí, điều chỉnh phát thải khí thải, hạn chế lượng khí CO₂ từ các phương tiện vận tải nhằm hạn chế các loại phương tiện trên đường, thúc đẩy các doanh nghiệp lựa chọn các phương tiện đạt tiêu chuẩn về phát thải và tiếng ồn. Bên cạnh đó, là một loạt các quy định, chính sách khác như quy định về bằng cấp, chứng chỉ đào tạo bắt buộc cho người điều khiển phương tiện về tiết kiệm năng lượng, an toàn và xanh hóa môi trường; chính sách quy định về bao bì xanh, rác thải xanh đối với các doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh kho hàng. Nếu không có các quy định về kiểm soát ô nhiễm môi trường, việc các doanh nghiệp tự giác triển khai logistics xanh sẽ khó thực hiện, vì các doanh nghiệp thường ưu tiên các biện pháp nhằm tối ưu nguồn doanh thu cho doanh nghiệp hơn các phương án thân thiện với môi trường.
- Xem xét có nhiều chính sách hơn nữa nhằm khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp hướng đến phát triển logistics xanh, đặc biệt các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Hỗ trợ nâng cao nhận thức cho doanh nghiệp logistics về an toàn và tầm quan trọng của việc hoạt động kinh doanh giảm thiểu tác động đến môi trường, dùng cơ chế về thuế và luật để tạo động lực và giảm chi phí cho doanh nghiệp như khuyến khích sử dụng các nguồn năng lượng thay thế trong vận tải đường bộ (không phải xăng dầu), khuyến khích thay đổi phương thức vận tải theo mô hình vận tải đa phương thức, xây dựng tín dụng các-bon để bảo vệ và kiểm soát lượng khí thải nhà kính, kể cả nâng cao nhận thức trong dịch vụ logistics ngược đối với quản lý xử lý chất thải. Nhà nước nên có các chính sách tài chính và phi tài chính ràng buộc các doanh nghiệp kinh doanh, các ngành địa phương phải thực hiện logistics xanh.
- Cần có thước đo chung cho logistics xanh thông qua việc xây dựng bộ tiêu chí đo lường mức độ phát triển logistics xanh hay chỉ số năng lực phát triển logistics xanh (green logistics performance index). Chỉ số năng lực phát triển logistics xanh sẽ hỗ trợ kiểm soát hoạt động logistics xanh, đánh giá năng lực logistics xanh một cách thường xuyên, từ đó, xây dựng những giải pháp phù hợp và hiệu quả. Bộ chỉ số được đề cập trong mục 7.1.3 là các thông số nên được cân nhắc áp dụng.

7.5.2. Giải pháp từ phía doanh nghiệp

- Xây dựng, điều chỉnh và hoàn thiện chiến lược logistic xanh

Đối với các doanh nghiệp chưa có mục tiêu phát triển logistics xanh trong chiến lược kinh doanh chung của doanh nghiệp, cần nhanh chóng xây dựng, bổ sung chiến lược để phù hợp với định hướng phát triển xanh và bền vững trong hoạt động sản xuất - kinh doanh hiện nay. Đối với các doanh nghiệp đã quan tâm đầu tư phát triển logistics xanh, thậm chí đã xác định mục tiêu phát triển logistics xanh trong chiến lược của doanh nghiệp, cần thường xuyên rà soát nội dung chiến lược và tình hình thực hiện phát triển logistics xanh để có điều chỉnh phù hợp, đúng thực tiễn.

- Kiểm soát logistics xanh ngay tại kho

Cần đầu tư, nâng cấp hệ thống kho bãi tại Việt Nam. Ngoài các kho bãi thường trong nội địa, cần duy trì hệ thống kho, bãi container phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu tại các điểm thông quan, tuy nhiên, phạm vi khai thác còn hạn chế, chủ yếu chỉ cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, cho thuê bãi và một số dịch vụ liên quan. Hệ thống giao thông phục vụ các cảng này mới chỉ sử dụng đường bộ, chưa kết nối với đường sắt, đường thủy. Tính xanh của kho, bãi thể hiện ở việc bố trí và phân bổ kho bãi gần với người tiêu dùng cuối cùng, kết nối với các cảng biển, sân bay gần hơn để tiết kiệm khoảng cách vận chuyển, tạo điều kiện cho việc vận chuyển hàng hóa nhanh hơn, do đó, giảm được khí thải ra môi trường vì giảm lượng nhiên liệu sử dụng.

Việc thiết kế kho bãi là quan trọng và trực tiếp ảnh hưởng đến mức độ sử năng lượng cho các hoạt động của kho. Một kho bãi với diện tích lớn không những làm tăng chi phí logistics của doanh nghiệp mà còn làm giảm mức độ xanh hóa trong chuỗi cung ứng. Bên cạnh đó, cần có hệ thống thông tin kiểm soát kho bãi giúp kiểm soát chất lượng của kho cũng như các yếu tố kém "xanh" của kho bãi.

- Cải tiến chất lượng phương tiện vận tải

Dưới áp lực của hệ thống cơ sở hạ tầng logistics hiện tại, các doanh nghiệp phải tự thay đổi phương tiện vận tải của mình cho phù hợp với cơ sở hạ tầng sẵn có. Sử dụng các phương tiện vận tải mới, thân thiện với môi trường nên là ưu tiên hàng đầu của doanh nghiệp.

- Triển khai công nghệ và công nghệ thông tin tiên tiến

Các doanh nghiệp cần phát triển các nguồn năng lượng mới và sử dụng phương tiện bảo vệ môi trường để thúc đẩy sự phát triển sạch và hiệu quả. Ví dụ sử dụng công nghệ GPS quản lý thông tin và định vị trong vận tải; tăng cường phát triển công nghệ lạnh trong quản lý kho bãi nhằm giải quyết các vấn đề kỹ thuật và thiết bị liên quan đến bảo quản nhiệt, lạnh và tiết kiệm năng lượng cho hệ thống kho bãi.

- Tận dụng các ưu đãi của Nhà nước

Khó khăn lớn nhất đối với doanh nghiệp Việt Nam hiện nay để thực hiện xanh hóa logistics là vấn đề tài chính. Vậy nên doanh nghiệp cần tranh thủ sự ủng hộ, khuyến khích, ưu đãi của Chính phủ và các tổ chức để tận dụng có hiệu quả cơ sở hạ tầng logistics, tạo lợi thế cạnh tranh trong sản xuất, vận hành và vận tải.

- Hợp tác giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics

Để cải thiện và đạt hiệu quả tối đa của hệ thống logistics thân thiện với môi trường, đòi hỏi sự chia sẻ trí tuệ và nỗ lực hợp tác giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics. Bản thân các doanh nghiệp cần nâng cao nhận thức tốt về vai trò phát triển logistics xanh trong việc tối ưu hóa hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp mình. Việc thực hiện tốt hoạt động logistics xanh không chỉ là trách nhiệm của doanh nghiệp mà còn giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh, đảm bảo phát triển bền vững.

KẾT LUẬN

Thế giới đang đối mặt với những rủi ro từ cuộc chiến giữa Nga - Ukraine, các biện pháp trừng phạt của những nền kinh tế lớn kéo theo giá năng lượng tăng đột biến, cùng hệ quả của những biện pháp kích thích kinh tế hậu COVID-19 dẫn đến lạm phát ở mức cao, các điều kiện tài chính thắt chặt để kiềm chế lạm phát,... Kinh tế thế giới dự báo có thể suy giảm cuối năm nay và năm tới. Bên cạnh đó, biến đổi khí hậu và sự cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên, sự già hóa dân số, để lại các hệ lụy to lớn, nhiều mặt, không chỉ hiện nay mà còn với các thế hệ tương lai.

Năm 2022, vượt qua khó khăn, thách thức, dưới sự điều hành của Chính phủ, kinh tế - xã hội Việt Nam phục hồi và phát triển mạnh mẽ. Tuy nhiên, dự báo năm 2023 sẽ là một năm đầy khó khăn cho kinh tế thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng, đòi hỏi cần tiếp tục nắm bắt tình hình, phát huy hơn nữa những thành quả đạt được, dự báo tốt và tiếp cận với thị trường quốc tế để có giải pháp ứng phó phù hợp.

Bước sang năm 2023, các cơ quan quản lý nhà nước và hiệp hội, doanh nghiệp cần tiếp tục chú ý tập trung vào một số hoạt động sau:

- Tiếp tục triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ nêu trong Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017, Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 và Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019 tại các Bộ, ngành, địa phương và hiệp hội.
- Nghiên cứu, xây dựng Chiến lược tổng thể phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 để hiện thực hóa chủ trương phát triển logistics xanh, kết nối toàn diện với các nước trong khu vực và thế giới với những mục tiêu, định hướng, biện pháp và lộ trình cụ thể.
- Các Bộ, ngành, địa phương tiếp tục đẩy mạnh công tác cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đặc biệt là thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành.
- Cần có sự đột phá trong đổi mới đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông, hạ tầng thương mại, hạ tầng công nghệ thông tin cho tương xứng, phù hợp với thực tiễn đặt ra.
- Đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành dịch vụ logistics nhằm thay đổi sự trì trệ, tạo sự đột phá để nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí logistics, tăng cường thương mại điện tử, sàn giao dịch online, thanh toán online.
- Tiếp tục đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại, thu hút đầu tư và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics, tận dụng cơ hội mang lại từ các FTA thế hệ mới, trong đó có EVFTA, CPTPP và RCEP; tận dụng làn sóng chuyển dịch đầu tư để thu hút đầu tư phát triển logistics, đặc biệt là logistics ứng dụng công nghệ cao.
- Phát triển nguồn nhân lực logistics cả về số lượng và chất lượng, có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ, công nghệ thông tin,...
- Tăng cường khả năng thích ứng với rủi ro của chuỗi cung ứng. Theo dõi chặt chẽ, bám sát những diễn biến của thị trường thế giới và tình hình dịch bệnh để có chiến lược kinh doanh và những giải pháp ứng phó phù hợp, kịp thời.

PHỤ LỤC*Phụ lục I: Danh mục văn bản chính sách quan trọng*

Số ký hiệu	Trích yếu	Ngày ban hành
Nghị định số 01/2022/NĐ-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt	04/01/2022
Quyết định số 522/QĐ-BGTVT	Công bố Danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam	20/4/2022
Quyết định số 584/QĐ-BGTVT	Công bố Danh mục cảng cạn Việt Nam	09/5/2022
Thông tư số 05/2022/TT-BGTVT	Bãi bỏ một số quy định liên quan đến cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép của các Thông tư về vận tải đường bộ quốc tế do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành	25/5/2022
Thông tư số 06/2022/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tin số 36/2015/TT-BGTVT ngày 24/07/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về quản lý giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa và giá dịch vụ chuyển ngành hàng không	27/5/2022
Quyết định số 748/QĐ-BGTVT	Về việc công bố thủ tục hành chính bị bãi bỏ trong lĩnh vực hàng không thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ Giao thông vận tải	14/6/2022
Quyết định số 759/QĐ-BGTVT	Công bố thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung trong lĩnh vực hàng hải thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ Giao thông vận tải	16/6/2022
Thông tư số 13/2022/TT-BGTVT	Quy định khung giá nhượng quyền khai thác dịch vụ hàng không	30/6/2022
Thông tư số 12/2022/TT-BGTVT	Quy định Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn thuộc quản lý BGTVT	30/6/2022
Quyết định số 804/QĐ-TTg	Công bố Danh mục cảng biển Việt Nam	08/7/2022
Quyết định số 876/QĐ-TTg	Phê duyệt Chương trình chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành GTVT	22/7/2022
Nghị quyết số 101/NQ-CP	Về việc ký Nghị định thư thực hiện gói cam kết thứ mười hai về dịch vụ vận tải hàng không trong khuôn khổ Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ	09/8/2022
Quyết định số 1855/QĐ-BTC 2022	Về việc ban hành "Kế hoạch Cải cách, phát triển và hiện đại hóa ngành Hải quan đến năm 2025"	13/9/2022

Số ký hiệu	Trích yếu	Ngày ban hành
Nghị định số 64/2022/NĐ-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng	15/9/2022
Nghị định số 69/2022/NĐ-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải	23/9/2022
Quyết định số 1244/QĐ-BGTVT 2022	Về việc ban hành Kế hoạch kiểm tra, giám sát, đánh giá các Chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2021-2025 của Bộ Giao thông vận tải	27/9/2022
Nghị định số 70/2022/NĐ-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực đường bộ	27/9/2022
Thông tư số 59/2022/TT-BTC	Quy định mức thu một số khoản phí, lệ phí nhằm hỗ trợ khó khăn cho hoạt động kinh doanh vận tải	29/9/2022

Ghi chú: Sắp xếp theo thời gian ban hành

Phụ lục II: Danh mục các tuyến cao tốc đã hoàn thành và đang xây dựng

TT	Khu vực/Vùng Đi qua các địa phương	Tuyến đường/Đoạn	Chiều dài (km)		TMĐT (tỷ đồng)	Trong đó	
			Đã hoàn thành	Đang xây dựng		NS địa phương	Huy động ngoài NS
1	Trung du và miền núi phía Bắc (10): Hà Nội, Bắc Giang, Hòa Bình, Vĩnh Phúc, Phú Thọ Yên Bái, Lào Cai, Thái Nguyên, Bắc Kạn, Tuyên Quang	Bắc Giang-Lạng Sơn	64		12.189		12.189
2		Hòa Lạc - Hòa Bình	26		2.942		2.942
3		Nội Bài - Lào Cai	264		30.132		
4		Hà Nội - Thái Nguyên	66		10.005		
5		Thái Nguyên - Chợ Mới (Bắc Kạn)	40		2.476		2.476
6		Tuyên Quang - Phú Thọ		40	2.650		
7		Hà Nội - Bắc Giang	46		4.123		4.123
8	Đồng bằng sông Hồng (11): Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Hòa Bình, Hải Dương, Hưng Yên, Hải Phòng, Quảng Ninh	Vành đai 3 đoạn Phù Đổng - Nam Thăng Long	33		15.300		
9		Pháp Vân - Cầu Giẽ (Hà Nam)	30		6.100		6.100
10		Cầu Giẽ - Ninh Bình	50		8.974		
11		Láng - Hòa Lạc	30		7.527	5.686	
12		Nội Bài - Nhật Tân	21		21.000		
13		Hà Nội - Hải Phòng	105		44.818		14.700
14		Quảng Ninh - Hải Phòng	25		13.212	5.824	7.388
15		Hạ Long - Vân Đồn	60		11.857	3.700	8.157
16		Trục Vân Đồn	10		472	472	
17		Vân Đồn - Móng Cái		80	12.771	8.623	4.148
18		Cao Bồ (Nam Định) - Mai Sơn (Ninh Bình)	15		1.607		

TT	Khu vực/Vùng Đi qua các địa phương	Tuyến đường/Đoạn	Chiều dài (km)		TMĐT (tỷ đồng)	Trong đó	
			Đã hoàn thành	Đang xây dựng		NS địa phương	Huy động ngoài NS
19	Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung (13): Thanh Hóa. Nghệ An. Hà Tĩnh. Quảng Trị. Huế. Đà Nẵng. Quảng Nam. Quảng Ngãi. Khánh Hòa. Ninh Thuận. Bình Thuận. Đồng Nai	La Sơn (Thừa Thiên Huế) - Túy Loan (Đà Nẵng)	66		11.500		
20		Đà Nẵng - Quảng Ngãi	127		25.935		
21		Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 1		632	82.540		
22	Tây Nguyên (1) Lâm Đồng	Đà Lạt - Liên Khương	19		934		
23	Đông Nam Bộ (2) TP. HCM. Đồng Nai	TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây (Đồng Nai)	51		20.630		
24		Bến Lức - Long Thành (Đồng Nai)		58	31.320		
25	Đồng bằng sông Cửu Long (5) TP. HCM. Long An. Tiền Giang. Vĩnh Long. Đồng Tháp	TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương(Tiền Giang)	40		9.884		
26		Trung Lương - Mỹ Thuận (Tiền Giang)	51		12.668		2.186
27		Cầu Mỹ Thuận 2		7	5.003		
28		Mỹ Thuận - Cần Thơ		23	4.826		
Tổng			1.239	840	413.395	24.305	75.669
Tổng cộng			2.079				
Giai đoạn 2016 - 2021			563	623	223.863	14.144	48.084

Phụ lục III: Tổng hợp hiện trạng cảng cạn, ICD trên phạm vi cả nước

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Quy mô			Phương thức vận tải kết nối	Doanh nghiệp chủ quản	Số QĐ thành lập/Giấy phép
			Năng lực (nghìn Teu/năm)	Tổng DT (ha)	Kho bãi (nghìn m ²)			
A	Khu vực phía Bắc							
A1	Khu vực kinh tế ven biển							
1	Cảng cạn Km3+4 Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh	P. Hải Yên, TP. Móng Cái, T. Quảng Ninh	200	39,77	110	Đ. Bộ: Q. lộ 18Đ, TND: tuyến ven biển	Công ty Cổ phần Thành Đạt	Số 3882/QĐ- BGTVT, ngày 30/10/2015 của Bộ GTVT
2	Cảng cạn Phúc Lộc	KCN Khánh Phú, xã Ninh Phúc, TP Ninh Bình	250	34,5	120	Đ. Bộ: QL 10, đường ven biển Đ, TND: Cảng TND Phúc Lộc	Công ty Cổ phần Phúc Lộc	Số 584/QĐ- BGTVT, ngày 11/2/2015 của Bộ GTVT
3	Tân cảng Hà Nam	KCN hỗ trợ Đồng Vắn III, H. Duy Tiên, T. Hà Nam	50	9,4	11	Đ. Bộ: CT.01	Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	Số 1007/QĐ-BGTVT ngày 24/5/2019 của Bộ GTVT
A2	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn							
4	Cảng cạn Tân cảng Quế Võ	xã Đức Long, Châu Phong, H. Quế Võ, T. Bắc Ninh	75	10	30	Bộ	Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	Số 1543/QĐ-BGTVT ngày 19/08/2021 của Bộ GTVT
5	ICD Tiên Sơn	KCN Tiên Sơn, Tiên Du, Bắc Ninh		10,00	50,8	Đ. bộ: C, tốc Hà Nội - Lạng Sơn, QL 1, QL5, QL 18,	Nissin Logistics (VN)	Số 575/QĐ- BTC, ngày 18/3/2010 của Bộ Tài chính,
A3	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai							
6	Cảng cạn ICD Hải Linh	Khu 6, xã Sông Lô, TP Việt Trì, T. Phú Thọ	30	4,7	20	Đ. bộ: Q. lộ 2Đ, TND: Cảng TND Hải Linh, tuyến sông Lô	Công ty TNHH Hải Linh	Số 1617/QĐ-BGTVT ngày 07/5/2015 của Bộ GTVT

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Quy mô			Phương thức vận tải kết nối	Doanh nghiệp chủ quản	Số QĐ thành lập/Giấy phép
			Năng lực (nghìn TEU/năm)	Tổng DT (ha)	Kho bãi (nghìn m²)			
7	Cảng cạn Hương Canh (đang xây dựng)	TT. Hương Canh và xã Sơn Lôi H. Bình Xuyên, T. Vĩnh Phúc	530	87,00	380	Bộ, sắt	Liên danh Tập đoàn T&T Group và Tập đoàn YCH và Công ty YCH Holdings (Singapore)	Đang xây dựng
8	ICD Thụy Vân	KCN Thụy Vân, TP. Việt Trì, tỉnh Phú Thọ			2.	Đ. bộ: Đường nội đô, C, tốc Hà Nội - Lào Cai	Công ty CP vận tải đa phương thức Duyên Hải	Số 1402/QĐ- BTC ngày 10/4/2007 của Bộ Tài Chính
9	ICD Lào Cai	KCN Đồng Phố Mới, TP. Lào Cai, tỉnh Lào Cai	300	13,50	7,2	Đ. bộ: C, tốc Hà Nội - Lào CaiĐ, sắt: Tuyến nhánh kết nối Hà Nội - Lào Cai	Công ty CP Vinalines Logistics VN	Số 383/QĐ- BTC, ngày 12/2/2010 của Bộ Tài chính
A4	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội							
10	ICD Mỹ Đình	Số 17 Phạm Hùng, Mỹ Đình 2, Từ Liêm, Hà Nội		5,20	22	Đ. bộ: đường nội đô, QL32, VĐ 3	Công ty Cổ phần Interserco Mỹ Đình (ILSI)	Số 1535/QĐ- BTC, ngày 14/7/2008 của Bộ Tài chính
11	Cảng cạn Hoài Đức (đang xây dựng)	xã Đức Thượng, H Hoài Đức, TP. Hà Nội	151,8	17,74	-	ĐB: QL32	Công ty TNHH một thành viên Đầu tư thương mại và Dịch vụ quốc tế (Interserco)	Chưa công bố
A5	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội							
12	Cảng cạn Long Biên	KCN Sài Đồng B, TP. Hà Nội	135	12,00	50	Bộ	Công ty Cổ phần HATECO LOGISTICS	Số 711/QĐ-BGTVT, ngày 20 /04 /2020 của Bộ GTVT Hoạt động đến năm 2025 hoặc đến khi cảng cạn Cổ Bi, Phù Đổng hoàn thành, đưa vào khai thác

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Quy mô			Phương thức vận tải kết nối	Doanh nghiệp chủ quản	Số QĐ thành lập/Giấy phép
			Năng lực (nghìn Teu/năm)	Tổng DT (ha)	Kho bãi (nghìn m ²)			
13	Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng	Lô CN 3.2.F KCN Đình Vũ, TP. Hải Phòng.	120	29,5	79	Bộ, Sông	Công ty TNHH MTV Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	số 1456/QĐ- BGTVT, ngày 12/5/2016 của Bộ giao thông vận tải
14	Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình	Lô CN 4.4 KCN Đình Vũ, TP. Hải Phòng	150	34,5	55	Bộ, Sông	Công ty CPXNK Quảng Bình	Số: 2200/QĐ-BGTVT ngày 11/10/2018 của Bộ GTVT
15	Cảng cạn Hoàng Thành	Lô CN6.1. KCN Đình Vũ, TP. Hải Phòng	150.	12,7	80	Bộ, Sông	Công ty TNHH Sản xuất và Thương mại Hoàng Thành	Số 60/QĐ-BGTVT, ngày 15 /01/2020 của Bộ GTVT
16	ICD Gia Thụy	41 Nguyễn Văn Linh, Long Biên, Hà Nội				Đ. bộ: QL 5		Số 312/TCHQ- TCCB, ngày 04/4/1996 của Tổng cục Hải Quan
17	ICD Hải Dương	Km 48+450 Quốc lộ 5, Thành phố Hải Dương		17,50	45,6	Đ. bộ: QL5, QL18, Có khả năng kết nối tuyến ĐS Hà Nội - Hải Phòng,	Công ty Cổ phần Kho vận Hải Dương	số 1839/QĐ- BTC, ngày 03/05/2006 của Bộ Tài chính
B	Khu vực phía Nam							
B1	Khu vực KT Đông Bắc TP. Hồ Chí Minh							
18	Cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch	xã Phú Thạnh, H. Nhơn Trạch, T. Đồng Nai	150	11,00		Đ. bộ: ĐT 769, L51Đ, TND: cảng TND, tuyến sông Đồng Nai	Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn	số 432/QĐ- BGTVT, Ngày 04/02/2016 của Bộ GTVT
19	Cảng cạn Hoa Lư (Đang xây dựng)	Khu KTCK Hoa Lư, T. Bình Phước	900	35,40	-	ĐB: QL13	Công ty TNHH ICD Hoa Lư	Đang xây dựng
20	Cảng cạn Mộc Bài (Đang xây dựng)	Khu KKT cửa khẩu Mộc Bài, xã Lới Thuận, H. Bến Cầu, T. Tây Ninh.	-	16,52	115,2	ĐB: QL22	Công ty Cổ phần Tân cảng Tây Ninh	Đang xây dựng

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Quy mô			Phương thức vận tải kết nối	Doanh nghiệp chủ quản	Số QĐ thành lập/Giấy phép
			Năng lực (nghìn Teu/năm)	Tổng DT (ha)	Kho bãi (nghìn m²)			
21	ICD Phước Long	Km 7, Xa lộ Hà Nội, Phần khu Phước Long, Quận 9, TP. Hồ Chí Minh		35,50	330	Đ. bộ: nội đồ Đ, TNĐ: sông Sài Gòn	Công ty TNHH Cảng Phước Long	Chưa xác định
22	ICD Transimex	7/1 Ấp Bình Thọ, P. Trường Thọ, Q. Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh		9,00	62	Đ. bộ: nội đồ Đ, TNĐ: sông Sài Gòn	Công ty Cổ phần TRANSIMEX	Chưa xác định
23	ICD Sotrans	Km9, xa lộ Hà Nội, quận Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh		10,00	75	Đ. bộ: nội đồ ĐTNĐ: sông Sài Gòn	Công ty Cổ phần Kho vận miền Nam - SOTRANS	Số 3287/QĐ-BTC, ngày 15/12/2009 của Bộ Tài Chính
24	ICD Tây Nam(Tanamexco)	P. Trường Thọ, Q. Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh		13,20		Đ. bộ: nội đồ ĐTNĐ: sông Sài Gòn	Công ty TNHH MTV Cảng ICD Tây Nam	Chưa xác định
25	ICD Phước Long	Số 32/196, P. Trường Thọ, Q. Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh		10,00		Đ. bộ: nội đồ ĐTNĐ: sông Sài Gòn	Công ty Cổ phần Phước Long	Chưa xác định
26	ICD Tân cảng - Long Bình	Đường Bùi Văn Hòa, KP7, TP. Biên Hòa, T. Đồng Nai		105,00	140	Đ. bộ: Q lộ 51	Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn	Số 1794/QĐ-BTC, ngày 27/7/2009 của Bộ Tài Chính
27	ICD Sóng Thần	Ấp Bình Đáng, xã Bình Hòa, TX. Thuận An, tỉnh Bình Dương,		50,00	260	Đ. bộ: ĐT 743; QL13; VĐ2, VĐ3	Công ty Cổ phần ICD Tân Cảng Sóng Thần	Số 5967/QĐ- HQ, ngày 21/12/2000 của Tư lệnh Hải Quân
28	ICD Biên Hòa	Km1, QL51, Long Bình Tân, TP Biên Hòa, T. Đồng Nai		5,60	100	Đ. bộ: QL51	Tín Nghĩa Logistics - ICD Biên Hòa	ĐKKD số: 3601047417 do sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đồng Nai cấp ngày 07/10/2009
29	ICD TBS - Tân Vạn	xã Bình Thắng, H. Dĩ An, T. Bình Dương		115,00	220	Đ. bộ: QL 13; VĐ2, VĐ3	TBS Group	Hoạt động từ tháng 11/2010

DANH MỤC BẢNG

Bảng 2.1	Thống kê chiều dài đường cao tốc và quốc lộ theo vùng	26
Bảng 2.2	Một số chỉ tiêu chính về đường bộ và mục tiêu Quy hoạch đến 2030	28
Bảng 2.3	Tổng hợp năng lực hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam	32
Bảng 2.4	Tổng hợp hiện trạng cảng cạn đã công bố	43
Bảng 2.5	Tổng hợp các ICD đang khai thác	44
Bảng 3.1	Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới	63
Bảng 4.1	Các dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài hoặc tự làm	69
Bảng 4.2	Hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics	74
Bảng 4.3	Đánh giá các rủi ro trong sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại	84
Bảng 7.1	Chỉ tiêu đánh giá logistics xanh tại doanh nghiệp	132
Bảng 7.2	Xếp hạng LPI và phát thải khí nhà kính của một số nước trên thế giới	145
Bảng 7.3	Tiêu chí đánh giá cảng xanh tại Việt Nam	149

DANH MỤC HỘP

Hộp 3.1	Trung tâm Kinh doanh Thương mại điện tử Postmart	60
Hộp 6.1	Các địa phương chủ động ban hành chính sách ưu đãi, thu hút doanh nghiệp logistics, chủ hàng đầu tư cơ sở hạ tầng và mở các tuyến/luồng logistics mới	104
Hộp 6.2	Một số hạn chế, nút thắt nổi cộm trong quá trình các địa phương triển khai Kế hoạch giai đoạn 2022 - 2026 về nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics	105
Hộp 7.1	Phát triển logistics xanh tại Viettel Post	155

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1	Cơ cấu xuất khẩu hàng hóa 9 tháng/2022 theo nhóm ngành	16
Hình 1.2	Các nhóm hàng có kim ngạch xuất khẩu 9 tháng/2022 trên 10 tỷ USD	16
Hình 1.3	Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa vào các thị trường trong 9 tháng/2022	17
Hình 2.1	Mật độ đường cao tốc trên các vùng miền cả nước (%)	27
Hình 2.2	Mật độ đường quốc lộ trên các vùng miền cả nước (%)	27
Hình 2.3	Biểu đồ phân loại quốc lộ theo kết cấu đường	28
Hình 2.4	Quy hoạch hệ thống giao thông Việt Nam đến năm 2050	29
Hình 2.5	Mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2050	31
Hình 2.6	Quy hoạch 5 nhóm cảng biển Việt Nam	33
Hình 2.7	Bản đồ hệ thống cảng hàng không quốc gia	37
Hình 2.8	Hiện trạng phát triển cảng cạn quốc gia	42
Hình 2.9	Các điểm thông quan nội địa đã quy hoạch cảng cạn	42
Hình 3.1	Khối lượng vận chuyển hàng hóa giai đoạn 2020 - 2022	48
Hình 3.2	Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam 9 tháng năm 2022 (% theo lượng hàng hóa)	49
Hình 3.3	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam giai đoạn 2020-2022	50
Hình 3.4	Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt giai đoạn 2020 - 2022	51
Hình 3.5	Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giai đoạn 2020 - 2022	52
Hình 3.6	Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2020- 2022	54
Hình 3.7	Vận tải hàng hóa bằng hàng không giai đoạn 2020 - 2022	56
Hình 4.1	Các hoạt động logistics doanh nghiệp tự thực hiện	70
Hình 4.2	Các dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài	72
Hình 4.3	Những thuận lợi khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics	73
Hình 4.4	Những khó khăn khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics	73
Hình 4.5	Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng xuất khẩu	76
Hình 4.6	Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng nhập khẩu	76
Hình 4.7	Thời gian trung bình thực hiện hoạt động logistics cho đơn hàng	76
Hình 4.8	Tỷ lệ chi phí logistics trên doanh thu của doanh nghiệp	77
Hình 4.9	Tỷ lệ chi phí vận tải trên tổng chi phí logistics	77
Hình 4.10	Tỷ lệ giao hàng đầy đủ và đúng hạn	78
Hình 4.11	Tỷ lệ hàng hóa hư hỏng trong quá trình vận chuyển	78

Hình 4.12	Tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại	78
Hình 4.13	Tỷ lệ hàng hóa bị trả về	78
Hình 4.14	Loại hình vận tải được sử dụng khi xuất khẩu hàng nông thủy sản	81
Hình 4.15	Các cửa khẩu xuất khẩu nông sản chủ yếu	81
Hình 4.16	Quy mô thị trường thương mại điện tử bán lẻ Việt Nam (2017-2022)	82
Hình 4.17	Loại hàng hóa, dịch vụ thường được mua trực tuyến	82
Hình 4.18	Tiêu chí người tiêu dùng quan tâm khi mua sắm trực tuyến	83
Hình 4.19	Tỷ lệ của chi phí hoàn tất đơn hàng và giao hàng chặng cuối so với doanh thu từ hoạt động TMĐT của doanh nghiệp	83
Hình 5.1	Thách thức và rào cản của các doanh nghiệp Việt Nam trong việc chuyển đổi số	93
Hình 7.1	Khung phát triển logistics xanh	130
Hình 7.2	Ngân sách đầu tư vào các tòa nhà xanh ở Đức giai đoạn 2015 - 2021	137
Hình 7.3	Phân bố đội xe tải (xe tải, xe đầu kéo, rơ moóc, xe tải nửa rơ moóc) của Việt Nam theo trọng tải và độ tuổi	146
Hình 7.4	Tỷ trọng phương tiện vận tải trống chiều về tại các doanh nghiệp	147
Hình 7.5	Đánh giá của doanh nghiệp về hiệu quả của hệ thống vận tải	151
Hình 7.6	Tỷ trọng doanh nghiệp sử dụng năng lượng tái tạo trong vận hành kho bãi	151
Hình 7.7	Tỷ trọng doanh nghiệp có sử dụng phần mềm quản lý kho hàng	152
Hình 7.8	Đánh giá của doanh nghiệp về hiệu quả của việc sử dụng phần mềm quản lý kho hàng	152
Hình 7.9	Tỷ trọng các loại bao bì được doanh nghiệp sử dụng để đóng gói hàng hoá	153
Hình 7.10	Tỷ trọng doanh nghiệp có chiến lược phát triển logistics xanh	157
Hình 7.11	Tỷ trọng doanh nghiệp có hoạt động kiểm soát môi trường	157
Hình 7.12	Ý kiến của khách hàng về phát triển logistics xanh đối với giao hàng chặng cuối	158
Hình 7.13	Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố bên ngoài tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp	159
Hình 7.14	Mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố bên ngoài tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp	160
Hình 7.15	Tỷ trọng doanh nghiệp có áp dụng ISO.14001	160
Hình 7.16	Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố bên trong tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp	161
Hình 7.17	Chi tiết mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố bên trong tới phát triển logistics xanh của doanh nghiệp	161

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT**TIẾNG VIỆT**

CNTT	Công nghệ thông tin
DN	Doanh nghiệp
ĐBSH	Đồng bằng sông Hồng
ĐBSCL	Đồng bằng sông Cửu Long
KCN	Khu công nghiệp
NSNN	Ngân sách nhà nước
UBND	Ủy ban nhân dân
HĐND	Hội đồng nhân dân
TMĐT	Thương mại điện tử
TP.	Thành phố

TIẾNG ANH

2PL	Second-party logistics (logistics bên thứ hai)
3PL	Third-party logistics (logistics bên thứ ba)
4PL	Fourth-party logistics (logistics bên thứ tư)
5PL	Fifth-party logistics (logistics bên thứ năm)
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương)
EVFTA	European-Vietnam Free Trade Agreement (Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu)
GDP	Gross National Product (Tổng sản phẩm quốc nội)
ICD	Inland Container Depot (Điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu)
ODA	Official Development Assistance (Hỗ trợ phát triển chính thức)
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Tổ chức Hợp tác Kinh tế và Phát triển)
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership (Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện khu vực)
TEU	Twenty-foot equivalent unit (đơn vị vận tải tương đương một container 20")
VALOMA	Viet Nam Association for Logistics Manpower Development (Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam)
VLA	Viet Nam Logistics Business Association (Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam)
VLI	Viet Nam Logistics Research and Development Institute (Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam)

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tham khảo Tiếng Việt

1. Anh, N. (2022). Thị trường chuyển phát nhanh Việt Nam ước đạt giá trị 4,88 tỷ USD vào năm 2030. Báo Doanh Nghiệp và Kinh Doanh, 3.
2. Anh, Q. (2022). Doanh nghiệp logistics Việt Nam vượt khó để phát triển (pp. 1-5). Viet Nam Business Forum. <https://vccinews.vn/news/43859/doanh-nghiep-logistics-viet-nam-vuot-kho-de-phat-trien.html>
3. CBRE. (2022). Nhiều tín hiệu tích cực từ thị trường bất động sản khu công nghiệp (pp. 1-3).
4. Hiệp hội Bất động sản Việt Nam. (2022). Hiệp hội BĐS Việt Nam dự báo xu hướng phát triển của thị trường 5 - 10 năm tới (pp. 1-4).
5. Kết quả điều tra về phát triển logistics xanh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam năm 2022, Ban Biên tập Báo cáo.
6. Ngân hàng Thế giới (2019) Chuỗi Báo cáo Phân tích về Ngành Giao thông Vận tải Việt Nam: Tăng cường ngành vận tải hàng hoá đường bộ Việt Nam hướng đến giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính.
7. Thanh, K. (2022). Doanh nghiệp chuyển phát nhanh đẩy mạnh dịch vụ giá trị gia tăng (pp. 1-3). Sai Gon Giai Phong Online. <https://www.sggp.org.vn/doanh-nghiep-chuyen-phat-nhanh-day-manh-dich-vu-gia-tri-gia-tang-830737.html>
8. Tiệp, N. (2022). Triển vọng thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh (pp. 2-5). Thoi Nay Journal.
9. Tổng cục Hải quan. (2022). Phát triển và nâng cao chất lượng đại lý hải quan (pp. 1-3).
10. Tổng Cục Thống kê. (2022). Điểm sáng tình hình kinh tế - xã hội quý II và 6 tháng đầu năm 2022 (pp. 1-20). Tổng cục thống kê.
11. VITIC. (2022a). Thông tin thị trường logistics việt nam và thế giới 6 tháng đầu năm 2022 và dự báo.
12. VITIC. (2022b). Thông tin thị trường logistics Việt Nam và thế giới tháng 8, 8 tháng năm 2022 và dự báo.

Tài liệu tham khảo Tiếng Anh

1. Carter, C.R., and Rogers, D.S. (2008). A Framework of Sustainable Supply Chain Management: Moving Toward New Theory. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 38(5), 360-387.
2. Lee, Su-Yol, & Klassen, Robert D. (2008). Drivers and Enablers That Foster Environmental Management Capabilities in Small- and Medium-Sized Suppliers in Supply Chains. Production and Operations Management Society, Jg. 17, H. 6, 573-586. <http://www.econstor.eu>
3. Rodrigue, J. P., Slack, B., & Comtois, C., (2001), Green logistics (The Paradoxes of), Handbook of logistics and supply-chain management, Handbooks in Transport #2, London: Pergamon/ Elsevier. ISBN: 0-08-043593-9
4. Sbihi, A. & Eglese, R.W. (2009). Combinatorial optimization and Green Logistics. Annals of Operations Research 175(1), 159-175
5. Wu, H.J. and Dunn, S.C., (1995), Environmentally Responsible Logistics Systems. International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 25, 20-38. <https://doi.org/10.1108/09600039510083925>
6. Zhang, J. & Zheng, L., 2010. Research on the Building of Green Logistics System and the Development Strategy in Jilin Province. [Online] Available at: https://www.researchgate.net/publication/269085013_Research_on_the_Building_of_Green_Logistics_System_and_the_Development_Strategy_in_Jilin_Province [Accessed 25/2/2022]

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2022**

LOGISTICS XANH



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: 024 3 934 1562 * **Fax:** 024 3 938 7164

Website: <http://nhaxuatbancongtuong.com.vn>

Email: nxbct@moit.gov.vn

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc - Tổng Biên tập

Nguyễn Minh Huệ

Biên tập:

Đồng Thị Thu Thủy

Tôn Nữ Thanh Bình

Lương Thị Ngọc Bích

Trình bày:

Vương Nguyễn

In 750 cuốn, khổ 19x27 cm Công ty TNHH In và Thương mại Trần Gia.

Địa chỉ: Số 43 ngõ 406 đường Âu Cơ, Phường Nhật Tân, Tây Hồ, Hà Nội

Số xác nhận đăng kí xuất bản: 3920-2022/CXBIPH/02-220/CT

Quyết định xuất bản số: 355/QĐ - NXBCT ngày 11 tháng 11 năm 2022

Mã số ISBN: 978-604-362-464-9

In xong và nộp lưu chiểu Quý IV năm 2022.

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2022
LOGISTICS XANH



ISBN: 978-604-362-464-9



9 786043 624649

SÁCH KHÔNG BÁN