

# Phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hiện nay

NGUYỄN THỊ VI\*

## Tóm tắt

*Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Việt Nam được đánh giá là thị trường đầy tiềm năng và hấp dẫn cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics. Bài viết đánh giá thực trạng phát triển của ngành dịch vụ logistics hiện nay, từ đó đưa ra một số giải pháp nhằm thúc đẩy ngành dịch vụ này.*

**Từ khóa:** dịch vụ logistics, LPI, chi phí, hạ tầng giao thông, hoạt động vận tải, lưu thông hàng hóa

## Summary

*Logistics is an important service industry in the overall structure of the national economy, playing the role of supporting, connecting and promoting socio-economic development of the whole country as well as each locality, contributing to improving competitiveness of the whole economy. Vietnam is considered as a potential and attractive market for the development of the logistics service industry. The article assesses the current development of the logistics service industry, thereby proposing some solutions to promote this service industry.*

**Keywords:** logistics services, LPI, costs, transportation infrastructure, transportation activities, circulation of goods

## GIỚI THIỆU

Những năm gần đây, thương mại toàn cầu và trong nước gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, những rủi ro, bất ổn về kinh tế, chính trị trên phạm vi toàn cầu. Chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy và đảo lộn, trong đó có các hoạt động logistics vốn được coi là “xương sống” của chuỗi cung ứng cũng bị ảnh hưởng mạnh mẽ. Thực tế đó đã đặt ra yêu cầu đối với ngành dịch vụ logistics trong việc khắc phục những vấn đề nảy sinh trong đợt dịch Covid-19 vừa qua, đồng thời vượt qua những khó khăn, thách thức và tận dụng cơ hội chuyển đổi phương pháp tổ chức sản xuất truyền thống, từ đó khẳng định vị thế của mình trên thị trường trong và ngoài nước.

## CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH TẠO ĐIỀU KIỆN PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc của Đảng lần thứ XII xác định, logistics là một “ngành dịch vụ giá trị gia tăng cao” và phải “hiện đại và mở rộng” dịch vụ logistics. Để tận dụng các lợi thế, cơ hội và đưa lĩnh vực logistics trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn, đóng góp tích cực vào cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, thời gian qua, Đảng và Nhà nước đã ban hành nhiều chủ trương, chính sách đối với hoạt động này.

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc của Đảng lần thứ XIII đã xác định, xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ là 1 trong 3 đột phá chiến lược để phát triển đất nước. Thực hiện nhiệm vụ trên, nước ta đã từng bước nâng cấp đường bộ, đường sắt, đường không, đường biển, đường thủy nội địa giữa các địa phương và kết nối đồng thời với các nước.

Cụ thể hóa chủ trương của Đảng, Chính phủ đã ban hành hàng loạt những chính sách. Điển hình như: ngày 14/2/2017, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 200/QĐ-TTg ban hành Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

Ngày 18/7/2018, Thủ tướng Chính phủ ban hành Chỉ thị số 21/CT-TTg về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông. Theo đó, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu tập trung cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử, kết hợp logistics với thương mại điện tử theo xu hướng phát triển hiện nay trên thế giới và khu vực; Khuyến khích,

\* TS., Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

Ngày nhận bài: 23/6/2023; Ngày phản biện: 12/7/2023; Ngày duyệt đăng: 29/7/2023

hướng dẫn DN trong một số ngành áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến trong quá trình sản xuất, kinh doanh, trong đó chú trọng triển khai các hoạt động logistics trên nền tảng công nghệ thông tin và các công nghệ mới...

Đến ngày 22/02/2021, Thủ tướng Chính phủ tiếp tục ban hành Quyết định số 221/QĐ-TTg 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 và Nghị quyết số 11/NQ-CP, ngày 30/01/2022 của Chính phủ về Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, để góp phần đưa nền kinh tế sớm vượt qua khó khăn, giảm chi phí logistics đáp ứng được với sự vận hành của nền kinh tế trong giai đoạn mới, không lỡ nhịp với tiến trình phục hồi kinh tế toàn cầu, đồng thời tạo nền tảng và điều kiện thuận lợi cho phát triển dịch vụ logistics nói riêng và nền kinh tế nói chung cho cả giai đoạn đến năm 2025 và các năm tiếp theo.

Gần đây nhất, ngày 16/12/2022, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 163/NQ-CP về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam với quan điểm: Phát triển logistics gắn với chuỗi cung ứng bền vững, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, đẩy mạnh chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ.

Bên cạnh đó, việc thực hiện Cơ chế Một cửa ASEAN và Cơ chế Một cửa Quốc gia đã được luật hóa tại Luật Hải quan năm 2014 và Nghị định số 08/2015/NĐ-CP của Chính phủ, đã mang lại cho DN dịch vụ logistics nhiều lợi ích, như: Giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính; Giảm số hồ sơ phải nộp cho các cơ quan quản lý; Đơn giản hóa quy trình giao tiếp với cơ quan quản lý... Với việc hàng loạt các chứng từ phải nộp, phải xuất trình được đơn giản hóa, thậm chí loại bỏ và kéo theo lợi ích mang lại cho dịch vụ logistics về mặt chi phí và thời gian thực hiện thủ tục hành chính trong hoạt động logistics.

## THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

### Kết quả đạt được

Nằm ở trung tâm khu vực châu Á - Thái Bình Dương, trên tuyến hàng hải

quốc tế; đặc biệt có tuyến bờ biển dài, nhiều địa điểm có thể xây cảng nước sâu, cơ hội hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng với nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA) được ký kết..., Việt Nam được đánh giá là thị trường đầy tiềm năng để phát triển ngành dịch vụ logistics.

Theo Báo cáo “Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050” của Bộ Giao thông vận tải (2023), tính đến tháng 10/2022, cả nước có 286 bến cảng thuộc năm nhóm cảng biển, với chiều dài khoảng 95 km cầu cảng (gấp hơn 4,5 lần năm 2000). Nhờ hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế, Việt Nam tiếp nhận thành công tàu container đến 132.000 tấn tại khu bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 214.000 tấn tại khu bến cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Việt Nam thiết lập được 32 tuyến vận tải, trong đó 25 tuyến quốc tế và 7 tuyến nội địa. Ngoài các tuyến nội Á, khu vực phía Bắc đã khai thác 2 tuyến đi Bắc Mỹ; phía Nam 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).

Sau hơn 2 năm bị ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch Covid-19, bước sang năm 2022, hoạt động logistics đã dần trở lại bình thường, từng bước bảo đảm sự kết nối trong hoạt động vận tải, lưu thông hàng hóa. Không chỉ ở các trung tâm kinh tế và các địa phương vệ tinh, nhiều tỉnh, thành phố trong cả nước cũng đã chú trọng hơn tới 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 giá trị xuất nhập khẩu của Việt Nam tiếp tục lập kỷ lục khi nước ta chuyển sang giai đoạn “bình thường mới” và tận dụng cơ hội từ việc ký kết các FTA mang lại.

Theo Hiệp hội DN dịch vụ logistics Việt Nam, dịch vụ logistics của Việt Nam có tốc độ tăng trưởng tương đối cao, đạt khoảng 14%-16%; tỷ lệ DN thuê ngoài dịch vụ logistics đạt khoảng 60%-70%, đóng góp khoảng 4-5% GDP (Song Hà, 2023), đồng thời, đưa hoạt động xuất - nhập khẩu trở thành điểm sáng trong bức tranh kinh tế Việt Nam (Bộ Công Thương, 2022). Năm 2022, tổng kim ngạch xuất - nhập khẩu đạt hơn 723 tỷ USD, tăng 10% so năm 2021 (Tổng cục Thống kê, 2022). Đây là kết quả đáng khích lệ trong bối cảnh thương mại toàn cầu và trong nước gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 và những rủi ro, bất ổn về kinh tế, chính trị trên phạm vi toàn cầu.

Theo Báo cáo về chỉ số Năng lực logistics theo quốc gia năm 2022 của Agility - nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hậu cần kho vận hàng đầu thế giới, thị trường logistics Việt Nam được xếp thứ 11 trong nhóm 50 thị trường logistics mới nổi toàn cầu. Tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) giai đoạn 2022-2027 được dự báo đạt mức 5,5%, song hành cùng với sự phục hồi mạnh mẽ của nền kinh tế sau đại dịch Covid-19. Việt Nam hiện là

quốc gia đứng đầu trong các nước ASEAN về số lượng DN kinh doanh dịch vụ logistics được Cơ quan Quản lý hoạt động hàng hải của Mỹ (FMC) cấp phép. Đóng góp của lĩnh vực logistics vào GDP hằng năm ở mức 4-5%. Bên cạnh đó, e-Logistics (logistics điện tử) đã thúc đẩy ngành logistics Việt Nam cải thiện chất lượng dịch vụ ngày càng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn.

Còn theo Báo cáo về chỉ số Năng lực logistics theo quốc gia năm 2023 của Agility, Việt Nam lọt top 10 thị trường logistics mới nổi trên thế giới và đứng thứ 4 Đông Nam Á, sau Malaysia, Indonesia và Thái Lan. Về cơ hội logistics trong nước, Việt Nam được đánh giá ở vị trí 16, cải thiện 1 bậc so với năm 2022 với 5,02 điểm. Còn về yếu tố cơ hội logistics quốc tế, Việt Nam hiện dẫn đầu Đông Nam Á, đứng vị trí thứ 4 của bảng xếp hạng với 6,03 điểm. Dựa trên các điều kiện kinh doanh và chỉ số sẵn sàng công nghệ, Việt Nam được đánh giá lần lượt ở vị trí 19 và 15 của bảng xếp hạng.

**Một số khó khăn, hạn chế**

Bên cạnh những kết quả đạt được, thì ngành dịch vụ logistics cũng gặp phải một số khó khăn, hạn chế như sau:

*Thứ nhất*, chi phí logistics ở nước ta còn cao, tương đương khoảng 20% GDP; trong khi đó, ở các nước phát triển, tỷ lệ tương ứng chỉ khoảng 7%-9% GDP. Theo đó, cơ sở hạ tầng phục vụ cho logistics thiếu đồng bộ. Ví dụ, Cát Lái (TP. Hồ Chí Minh) là cảng container quốc tế lớn nhất Việt Nam, đầu mối trọng điểm trong hệ thống cảng biển vùng Đông Nam Bộ, nhưng suốt nhiều năm bị bủa vây bởi ùn tắc đã làm suy giảm hoạt động kinh tế toàn khu vực. Trung bình mỗi ngày có khoảng 19.000 đến 20.000 lượt xe ô tô ra vào cảng (Trọng Điển - Diễm Thúy, 2023), do kết cấu giao thông chưa hợp lý, vào giờ cao điểm các xe container thường bị ùn tắc ở đây vài giờ đồng hồ trước khi vào được cảng, lượng tiêu tốn nhiên liệu sẽ nhiều hơn, thời gian vận chuyển hàng hóa bị chậm lại. Điều này tạo nên tình trạng, hàng hóa sản xuất tại thị xã Phú Mỹ (Bà Rịa - Vũng Tàu) phải chuyển đến Bình Dương để đóng container, sau đó lại phải vận chuyển từ Bình Dương - nơi DN tốn thêm chi phí nâng hạ đến cảng Cát Lái để xuất khẩu.

*Thứ hai*, về nhân lực, dự kiến đến năm 2030, nhu cầu nguồn nhân lực về logistics là hơn 200.000 người; trong khi đó, khả năng đáp ứng về nguồn nhân lực logistics chỉ khoảng 10% nhu cầu thị trường (Thanh Hải, 2023). Nguồn nhân lực logistics của Việt Nam không những thiếu về số lượng, mà còn yếu về chất lượng. Bên cạnh đó, Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 cũng cho biết, số lao động được đào tạo bài bản về dịch vụ logistics chỉ chiếm khoảng 5%-7% số lao động đang làm trong lĩnh vực này.

*Thứ ba*, DN logistics Việt Nam tuy nhiều, nhưng không mạnh. Theo đó, Việt Nam đang có hơn 30.000 DN đăng ký hoạt động trong lĩnh vực logistics. Thị trường logistics có sự tham gia của hơn 5.000 DN cung cấp dịch vụ logistics 3PL. Trong đó, DN trong nước chiếm 89%, còn 10% là DN liên doanh và 1% là DN 100% vốn nước ngoài cung cấp dịch vụ logistics xuyên

quốc gia, với các tên tuổi lớn như: DHL, Kuehne+Nagel, DSV, DB Schenker... Cho dù các DN trong nước chiếm tỷ lệ lớn, nhưng lại chỉ chiếm khoảng 30% thị phần (Hoàng Anh, 2023), còn lại thuộc về các DN nước ngoài, vì DN Việt Nam chủ yếu là DN 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 DN dịch vụ logistics với DN xuất nhập khẩu. Chính vì vậy, ở cả chiều mua và chiều bán, DN logistics trong nước đều bị hạn chế về “sân chơi”...

**MỘT SỐ ĐỀ XUẤT TRONG THỜI GIAN TỚI**

Trong thời gian tới, nhằm thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics theo hướng hội nhập kinh tế quốc tế, theo tác giả, cần chú trọng triển khai một số giải pháp sau:

**Một là**, tiếp tục hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics. Theo đó, tiếp tục sửa đổi một số quy định, bổ sung về dịch vụ logistics tại Luật Thương mại, tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động logistics; sửa đổi, ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới. Bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics...

**Hai là**, ban hành các chính sách hỗ trợ thúc đẩy ngành dịch vụ logistics phát triển. Theo đó, 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. Hỗ trợ DN dịch vụ logistics, đặc biệt là các DN nhỏ và vừa, thuận lợi trong việc tiếp cận các nguồn vốn trong và ngoài nước, phát triển thị trường, đào tạo, tiếp cận thông tin.

Hỗ trợ xây dựng những tập đoàn mạnh về logistics, đẩy mạnh đầu tư ra nước ngoài và xuất khẩu dịch vụ logistics, tạo định hướng và động lực phát triển thị trường. rà soát các cam kết quốc tế về dịch vụ logistics tại WTO, ASEAN và các hiệp định thương mại tự do, từ đó hỗ trợ DN nâng cao năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics...

Đặc biệt, cần lưu ý tới các chính sách tiêu chuẩn logistics chung của quốc gia: Trong kỹ thuật công nghệ, tiêu

chuẩn là ưu tiên số 1, nên cần xây dựng chính sách tiêu chuẩn logistics chung của Việt Nam phù hợp với xu hướng tiêu chuẩn và quy tắc chuyển đổi số của các nước công nghiệp phát triển. Đảm bảo sự kết nối hoàn hảo tất cả các tiêu chuẩn phần mềm và phần cứng của hệ thống logistics và giao thông nhằm tạo sức mạnh cộng hưởng.

**Ba là,** hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics, đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics; rà soát, điều chỉnh quy hoạch, cơ cấu sản xuất địa phương gắn với phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics, đảm bảo các quy hoạch, kế hoạch về giao thông, vận tải phù hợp với các chiến lược, quy hoạch về sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, xuất nhập khẩu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất.

**Bốn là,** phát triển thị trường dịch vụ logistics. Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics thông qua việc đăng cai, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; Học hỏi kinh nghiệm nước ngoài trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; Đẩy mạnh tuyên truyền cho các DN sản xuất, xuất nhập khẩu và thương mại nội địa về việc sử dụng dịch vụ logistics thuê

ngoài theo hướng chuyên môn hóa, phân công lao động hợp lý trong chuỗi cung ứng.

Đặc biệt, tập trung cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử, kết hợp logistics với thương mại điện tử theo xu hướng phát triển trên thế giới và khu vực. Chú trọng đào tạo nguồn nhân lực cho cả DN lẫn cơ quan quản lý để phục vụ sự phát triển nhanh chóng của dịch vụ logistics.

**Năm là,** đẩy mạnh hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics. Tiếp tục 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; Xây dựng công trình giao thông, kho bãi, trung tâm logistics trên các tuyến đường, hành lang kết nối các cảng của Việt Nam với Lào, Campuchia, Thái Lan và Nam Trung Quốc.

Đẩy mạnh phát triển loại hình vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, nhất là đối với hàng hóa quá cảnh. Hình thành các trung tâm logistics ở nước ngoài làm đầu cầu, tập kết và phân phối hàng hóa Việt Nam đến các thị trường quốc tế. Tăng cường liên kết với các hiệp hội và DN dịch vụ logistics khu vực ASEAN và trên thế giới. Vận động thu hút đầu tư xây dựng trung tâm logistics để thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa Việt Nam với thị trường toàn cầu, nhằm hình thành các trung tâm logistics ở nước ngoài làm đầu cầu, tập kết và phân phối hàng hóa Việt Nam đến các thị trường quốc tế...

**Sáu là,** cần chú trọng đến vấn đề an ninh mạng. Chuyển đổi công nghệ số đem lại nhiều lợi ích, tuy nhiên việc ứng dụng nó cũng đem lại nhiều rủi ro. Vì vậy, cần tăng cường hợp tác và nâng cao năng lực trong lĩnh vực an ninh mạng khi xây dựng và triển khai chiến lược ứng dụng công nghệ. □

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Agility (2022, 2023), *Báo cáo về chỉ số Năng lực logistics theo quốc gia các năm 2022, 2023*.
2. Bộ Giao thông vận tải (2023), *Báo cáo "Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050"*.
3. Bộ Công Thương (2022), *Tài liệu Diễn đàn Logistics Việt Nam 2022: Logistics xanh*, tổ chức ngày 25-26/11/2022 tại TP. Hải Phòng.
4. Đoàn Duy Khương (2023), *Logistics trong thời đại chuyển đổi số*, truy cập từ <https://baochinhphu.vn/logistics-trong-thoi-dai-chuyen-doi-so-102230301094955492.htm>.
5. Bộ Công Thương (2023), *Báo cáo Logistics Việt Nam 2022*, Nxb Công Thương.
6. Hoàng Anh (2023), *Tháo gỡ "điểm nghẽn" cho ngành logistics*, truy cập từ <https://nhandan.vn/thao-go-diem-nghen-cho-nganh-logistics-post758551.html>.
7. Song Hà (2023), *Thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics: Cần tăng cường các mối liên kết trong ngành*, truy cập từ <https://vneconomy.vn/thuc-day-phat-trien-dich-vu-logistics-can-tang-cuong-cac-moi-lien-ke-trong-nganh.htm>.
8. Thanh Hải (2023), *Giải pháp phát triển nguồn nhân lực ngành Logistics chất lượng cao*, truy cập từ <https://giaoducthudo.giaoducthoidai.vn/giai-phap-phat-trien-nguon-nhan-luc-nganh-logistics-chat-luong-cao-58656.html>.
9. Tổng cục Thống kê (2022), *Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội năm 2022*.
10. Trọng Điển - Diễm Thúy (2023), *Loay hoay "bài toán" giải tỏa ùn tắc khu vực cảng Cát Lái*, truy cập từ <https://vovgiaothong.vn/newsaudio/loay-hoay-bai-toan-giai-toa-un-tac-khu-vuc-cang-cat-lai-d32178.html>.