

# Phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam

ThS. PHÙNG THỊ VÂN KIỀU

*Viện Nghiên cứu chiến lược, chính sách Công Thương*

● NGÀY NHẬN BÀI: 01/8/2023 ● NGÀY PHẢN BIỆN: 02/8/2023

● NGÀY DUYỆT ĐĂNG: 02/10/2023

**Tóm tắt:** Việt Nam có nhiều tiềm năng và lợi thế trong phát triển dịch vụ logistics. Chính phủ Việt Nam đã chú trọng vào việc xây dựng và phát triển dịch vụ logistics trên cơ sở tận dụng các tiềm năng, lợi thế và đưa dịch vụ logistics trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn, đóng góp tích cực vào cải thiện năng lực cạnh tranh chung của nền kinh tế. Phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2018 - 2022 đã đạt được các kết quả như tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ khá cao 14% - 16%/năm, chất lượng dịch vụ logistics được nâng lên... Bên cạnh những kết quả đạt được, dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn này còn những hạn chế như dịch vụ logistics phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế, kết cấu hạ tầng logistics chưa đồng bộ... Bởi vậy, bài viết sẽ phân tích thực trạng phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2018 - 2022, chỉ ra những kết quả đạt được, những hạn chế và nguyên nhân, trên cơ sở đó đề xuất các giải pháp phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2030.

**Từ khóa:** *Dịch vụ; Logistics; Phát triển; Việt Nam.*

## 1. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2018 - 2022

### 1.1. Kết quả đạt được

Phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2018 - 2022 đã đạt được các kết quả sau:

*Thứ nhất*, tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics khá cao. Giai đoạn 2018 - 2022, tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ

logistics khá cao 14% - 16%/năm, với quy mô khoảng 40 - 42 tỷ USD/năm.

*Thứ hai*, hạ tầng logistics được đầu tư phát triển, bước đầu phát huy hiệu quả. Hạ tầng logistics được đầu tư phát triển, bước đầu phát huy hiệu quả. Nhiều công trình lớn, hiện đại đã được đưa vào khai thác. Các hạ tầng liên quan như đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không đã có sự phát triển đột phá và mạnh mẽ. Việc tập trung đầu tư phát triển hạ tầng giao thông

có trọng tâm, trọng điểm đã góp phần tái cơ cấu hợp lý lĩnh vực vận tải, bảo đảm kết nối hài hòa các phương thức vận tải, phát huy thế mạnh của từng phương thức, làm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả, chất lượng dịch vụ vận tải.

*Thứ ba*, doanh nghiệp logistics tăng về số lượng và dần được cải thiện về năng lực. Số lượng doanh nghiệp logistics Việt Nam tăng trưởng bình quân 8,04%/năm, từ 27.193 doanh nghiệp năm 2018 tăng lên 37.406 doanh nghiệp năm 2022. Doanh nghiệp logistics Việt Nam tăng về số lượng, từng bước nâng cao năng lực và tham gia tích cực vào việc hỗ trợ sản xuất, lưu thông trong nước, xuất nhập khẩu hàng hóa. Các doanh nghiệp tham gia vào nhiều khâu trong chuỗi dịch vụ logistics, tiến dần đến những khâu có giá trị gia tăng cao. Đã từng bước hình thành một số doanh nghiệp, tập đoàn lớn trong lĩnh vực logistics, ứng dụng công nghệ hiện đại, có khả năng cạnh tranh với doanh nghiệp nước ngoài. Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics tăng về số lượng và cải thiện về năng lực góp phần thúc đẩy phát triển thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc.

*Thứ tư*, chất lượng dịch vụ logistics được nâng lên. Chất lượng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp Việt Nam ngày càng được nâng lên. Hiện có khoảng 5.000 doanh nghiệp Việt Nam cung cấp dịch vụ 3PL. Việt Nam có đầy đủ các dịch vụ trong ngành logistics, nhiều dịch vụ đang phát triển theo mô hình tiên tiến trên thế giới như các dịch vụ giao nhận và chuyển phát, dịch vụ cảng cạn/điểm thông quan nội địa (ICD). Những dịch vụ này đã áp dụng nhiều tiến bộ khoa học công nghệ, trí tuệ nhân

trạo (AI), đội ngũ quản lý ngày càng có trình độ... nên hỗ trợ tích cực cho hoạt động thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc.

*Thứ năm*, thị trường dịch vụ logistics được mở rộng. Thị trường dịch vụ logistics Việt Nam ngày càng được mở rộng. Theo Bảng xếp hạng của Agility 2022, thị trường dịch vụ logistics Việt Nam được xếp hạng thứ 11 trong nhóm 50 thị trường dịch vụ logistics mới nổi toàn cầu. Dịch vụ logistics Việt Nam đã thể hiện vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sản xuất, kinh doanh, xuất nhập khẩu hàng hóa, góp phần thực hiện các hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới. Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng các phương thức vận tải tăng trưởng bình quân 7,76%/năm giai đoạn 2018 - 2022, từ 1.539,3 triệu tấn năm 2018 lên 2.009,6 triệu tấn năm 2022.

## **1.2. Hạn chế và nguyên nhân**

### **1.2.1. Hạn chế**

Bên cạnh những kết quả đạt được, phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2018 - 2022 vẫn còn một số hạn chế sau:

*Thứ nhất*, dịch vụ logistics phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế của đất nước. Việt Nam có tiềm năng và lợi thế trong phát triển dịch vụ logistics, giai đoạn 2018 - 2022 dịch vụ logistics Việt Nam phát triển nhanh, nhưng vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế của đất nước.

*Thứ hai*, chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics chưa hoàn thiện. Hệ thống khung pháp lý, các văn bản chính sách, pháp luật về logistics tuy nhiều nhưng chưa hoàn thiện. Hiện nay, Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2017 quy

định về kinh doanh dịch vụ logistics là văn bản điều chỉnh trực tiếp điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, tuy nhiên doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics còn phải tuân thủ quy định tại nhiều văn bản pháp luật chuyên ngành khác. Các quy định này lại chỉ tập trung vào các khía cạnh liên quan như kinh doanh xuất nhập khẩu hàng hóa, lưu kho hải quan... Một số quy định của chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics vẫn còn chông chéo, phát sinh nhiều thủ tục hành chính và kiểm tra chuyên ngành chưa phù hợp. Mặc dù, các cơ quan chủ quản đã ban hành nhiều văn bản để hướng dẫn khắc phục nhưng chưa có sự đánh giá tình hình thực hiện các chính sách quản lý, phát triển ngành dịch vụ logistics một cách tổng thể để kịp thời sửa đổi cho phù hợp với đặc thù của hoạt động logistics trong thực tiễn.

*Thứ ba*, kết cấu hạ tầng logistics chưa đồng bộ, còn phân tán và thiếu tính kết nối. Kết cấu hạ tầng logistics Việt Nam đã được cải thiện đáng kể trong giai đoạn 2018 - 2022 từ hệ thống đường bộ, đường cao tốc, đường hàng không, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng biển, cảng cạn, sân bay đến trung tâm logistics, kho tàng, bến bãi, nhưng vẫn chưa hoàn thiện và đồng bộ, chưa tạo thuận lợi cho hoạt động logistics giảm chi phí lưu thông và phát triển bền vững. Hệ thống đường bộ, đặc biệt là đường cao tốc giữa các địa phương và quy hoạch cảng biển, kho bãi còn phân tán, thiếu tính kết nối. Nước ta có khoảng 90 trung tâm logistics nhưng dưới 10 ha, với diện tích này chỉ như một “cảng cạn”. Do đó đã làm cản trở sự phát triển bền vững của các ngành, địa phương, đặc biệt với ngành dịch

logistics. Xuất khẩu hiện nay 90% là đường biển, nhưng Việt Nam mới chỉ đảm nhận được 10% cầu dịch vụ logistics, còn lại 90% do nước ngoài. Đây là những rào cản đối với sự phát triển các hoạt động vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu, lưu trữ kho bãi, quản trị chuỗi cung ứng toàn diện tại Việt Nam hiện nay.

*Thứ tư*, doanh nghiệp logistics chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ, hạn chế cả về vốn, nhân lực cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế. Tính đến năm 2022, Việt Nam có 37.406 doanh nghiệp đăng ký hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics với mã ngành 5229. Doanh nghiệp logistics trong nước chiếm 89% tổng số doanh nghiệp logistics, nhưng chỉ chiếm khoảng 30% thị phần. Trong khi, doanh nghiệp logistics có vốn đầu tư nước ngoài chỉ chiếm 11% tổng số doanh nghiệp logistics, nhưng có quy mô lớn nên chiếm giữ khoảng 70% thị phần. Doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ (chiếm 95% tổng số doanh nghiệp logistics), hạn chế cả về vốn, nhân lực cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế, chưa có sự liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng và giữa doanh nghiệp logistics với doanh nghiệp xuất, nhập khẩu nên sức cạnh tranh yếu, đa phần làm dịch vụ ở các chuỗi cung ứng nhỏ, thiếu chuyên nghiệp, chi phí dịch vụ còn cao, chất lượng cung cấp một số dịch vụ chưa cao...

*Thứ năm*, chi phí dịch vụ logistics cao. Chi phí dịch vụ logistics cao, năng lực cạnh tranh hạn chế, liên kết với các ngành hàng xuất khẩu chưa chặt chẽ. Chi phí dịch vụ logistics của Việt Nam tương đương 20,8% GDP, trong khi mức bình quân của thế giới

là 14%. Chất lượng dịch vụ của các doanh nghiệp logistics trong nước còn kém so với các doanh nghiệp FDI.

### 1.2.2. Nguyên nhân

- Cơ chế phối hợp liên ngành trong lĩnh vực dịch vụ logistics có lúc, có nơi còn chưa phát huy hiệu quả và đồng bộ.

- Hoạt động triển khai, điều phối các nhiệm vụ phát triển dịch vụ logistics quốc gia còn gặp nhiều khó khăn do đặc thù ngành logistics bao gồm nhiều lĩnh vực thuộc sự quản lý của nhiều Bộ, ngành khác nhau.

- Công tác phối hợp nghiên cứu, triển khai xây dựng quy hoạch của các Bộ, ngành, địa phương chưa thực sự phát huy hiệu quả, hiệu lực. Hầu hết các chiến lược, quy hoạch tổng thể về phát triển dịch vụ logistics của Chính phủ mới dừng ở cấp chiến lược, tầm nhìn dài hạn, chưa có quy hoạch chi tiết cho dịch vụ logistics.

- Khả năng phối hợp của các địa phương trong thực hiện nhiệm vụ tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 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, nay là Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22 tháng 02 năm 2021 về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg và sự phối hợp giữa địa phương và doanh nghiệp logistics còn nhiều hạn chế.

- Hạn chế về quy mô doanh nghiệp và khả năng kêu gọi, huy động vốn, về kinh nghiệm và trình độ quản lý, khả năng áp dụng công nghệ thông tin cũng như trình độ nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu hoạt động quốc tế và một nguyên nhân

quan trọng nữa là không có đầu mối nguồn hàng do Việt Nam chủ yếu xuất FOB và nhập CIF.

- Nguồn nhân lực logistics của Việt Nam hiện nay còn thiếu và yếu, chưa đáp ứng yêu cầu, đặc biệt thiếu các chuyên viên logistics giỏi có năng lực ứng dụng và triển khai tại các doanh nghiệp. Nguồn nhân lực thiếu về số lượng, yếu về trình độ chuyên môn, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp. Các chuyên gia được đào tạo chuyên nghiệp về lĩnh vực này quá ít so với yêu cầu phát triển của ngành dịch vụ logistics. Hiện nay, chỉ khoảng 30% nhân lực trong lĩnh vực logistic được đào tạo về logistic bài bản, số còn lại là tự học ngay trong quá trình làm việc.

## 2. MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU NHẪM PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030

Giai đoạn đến năm 2030, kinh tế và thương mại toàn cầu có xu hướng phục hồi trong bối cảnh thế giới có những chuyển biến lớn và khó lường, cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn, xu hướng bảo hộ, xung đột thương mại tiếp tục gia tăng; Cách mạng công nghiệp lần thứ tư diễn ra mạnh mẽ, làm thay đổi cấu trúc sản xuất, phương thức vận chuyển, nâng cấp công nghệ trong lĩnh vực logistics; chuyển đổi số chuỗi cung ứng là việc ứng dụng các giải pháp công nghệ để tối ưu hóa quy trình cung ứng, giúp quá trình này diễn ra nhanh hơn, chủ động và đáp ứng được khối lượng giao dịch lớn hơn; ngành dịch vụ logistics ngày càng nhận được sự quan tâm phát triển của Đảng, Nhà nước, Chính phủ, các Bộ, ngành, địa phương, hiệp hội, doanh nghiệp, cơ sở đào tạo; Việt Nam hội nhập

ngày càng sâu vào kinh tế khu vực và thế giới, bên cạnh việc phải thực hiện các cam kết mở cửa thị trường, mở ra nhiều cơ hội phát triển thương mại và dịch vụ logistics... Bối cảnh quốc tế và trong nước với nhiều cơ hội và thách thức đan xen sẽ ảnh hưởng tới phát triển dịch vụ logistics Việt Nam trong những năm tới.

### **2.1. Hoàn thiện thể chế, chính sách về dịch vụ logistics**

- Đẩy mạnh cải cách hành chính, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, tạo lập môi trường cạnh tranh; đẩy mạnh cải cách thủ tục hải quan, giảm và đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành, chuẩn hóa hồ sơ, triển khai các cam kết tại Hiệp định về Thuận lợi hóa thương mại của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO); tăng chỉ số “Giao dịch thương mại qua biên giới” của Việt Nam, giảm thiểu các thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động logistics.

- Rà soát các văn bản chính sách, pháp luật liên quan đến dịch vụ logistics, sửa đổi, ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics nói chung và từng ngành cụ thể (vận tải, kho bãi, giao nhận, giám định...), nội luật hóa các cam kết quốc tế về dịch vụ logistics tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động logistics.

- Rà soát các cam kết quốc tế về dịch vụ logistics trong WTO và các FTA. Kiến nghị các biện pháp đảm bảo tính tương thích trong cam kết về logistics tại các diễn đàn quốc tế, giữa cam kết quốc tế về logistics với pháp luật trong nước.

- Điều chỉnh bổ sung chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics tạo điều kiện phát

triển hoạt động dịch vụ logistics cũng như doanh nghiệp logistics trong nước.

- Sửa đổi, bổ sung chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, thuận lợi trong việc tiếp cận các nguồn vốn trong và ngoài nước, phát triển thị trường, đào tạo, tiếp cận thông tin.

- Hoàn thiện các cơ chế, chính sách tài chính bao gồm cả cơ chế, chính sách về thuế, nguồn vốn, lãi suất... đáp ứng nhu cầu phát triển dịch vụ logistics. Tạo điều kiện để các doanh nghiệp logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ thuận lợi hơn trong tiếp cận các nguồn vốn trong và ngoài nước.

- Cần có chính sách khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp hướng đến phát triển logistics xanh, đặc biệt các doanh nghiệp vừa và nhỏ; có cơ chế về thuế và phí để tạo động lực và giảm chi phí cho doanh nghiệp; khuyến khích sử dụng các nguồn năng lượng thay thế trong vận tải đường bộ, khuyến khích thay đổi phương thức vận tải.

### **2.2. Phát triển kết cấu hạ tầng logistics theo hướng đồng bộ và tăng tính kết nối**

- Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển hạ tầng ngành logistics của Việt Nam giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn 2045; xây dựng các quy hoạch chi tiết về thiết lập, hiện đại hóa các hành lang vận tải quốc gia và quốc tế; quy hoạch hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, đường sắt, đường bộ đồng bộ; quy hoạch các trung tâm logistics đồng bộ, gắn với quy hoạch chung, với các mục tiêu phát triển của địa phương, khu vực, vùng miền, quốc gia...

- Phát triển kết cấu hạ tầng logistics

đồng bộ, hiện đại, bao gồm cả hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ và hạ tầng kết nối: Phát triển hạ tầng giao thông vận tải gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và đường hàng không cùng với hệ thống công trình phụ trợ như nhà ga, sân bay, cảng biển, kho bãi...; phát triển hạ tầng công nghệ gồm công nghệ thông tin, các nền tảng số...; phát triển hạ tầng kết nối gồm các trung tâm logistics và cảng cạn/ICD quy mô lớn, hiện đại và thân thiện với môi trường.

- Xây dựng và hoàn thiện hạ tầng logistics phục vụ nông nghiệp. Triển khai xây dựng hệ thống kho bãi, trung tâm logistics phục vụ nông nghiệp tại các vùng sản xuất nông nghiệp hàng hóa quy mô lớn và kết nối từ các vùng này đến trung tâm logistics và cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu.

- Đầu tư phát triển hạ tầng giao thông vận tải đồng bộ, đảm bảo tính kết nối, tạo thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ logistics; phát triển hạ tầng cảng biển, bao gồm cả cầu cảng và luồng hàng hải của các cảng biển quốc gia phù hợp với quy hoạch phát triển cảng biển; đầu tư xây dựng các tuyến đường bộ kết nối vào cảng biển, tạo thuận lợi cho hoạt động của cảng và dịch vụ logistics; phát triển hệ thống đường bộ kết nối với các hành lang, vành đai kinh tế phù hợp với quy hoạch phát triển đã được phê duyệt.

- Chú trọng phát triển công nghệ, đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực dịch vụ logistics; đẩy mạnh quá trình chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin nhằm thay đổi sự trì trệ, tạo đột phá nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí.

- Thiết lập mạng lưới trung tâm logistics nhiều cấp hiện đại và kết nối các tuyến vận tải với các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm trong nước; nâng cao hiệu quả hoạt động của các trung tâm logistics.

- Cần có chính sách thu hút đầu tư vào phát triển các trung tâm logistics thông qua ưu đãi thuế, bảo lãnh khoản vay, bảo hiểm tín dụng, tài trợ lãi suất thấp... Ngoài ra, Chính phủ cần hoàn thiện hệ thống chính sách, cơ chế thu hút đầu tư và kinh doanh khai thác, sử dụng cảng biển phù hợp với quá trình hội nhập và thông lệ quốc tế.

- Ứng dụng chuyển đổi số vào phát triển các hoạt động logistics thông minh, xây dựng các trung tâm logistics nông sản, hoàn thiện hạ tầng thương mại biên giới, hệ thống kho bãi, cửa khẩu, kết nối tuyến đường vận tải hàng hóa...

### **2.3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ**

- Ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, 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 khởi nghiệp đối với các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các doanh nghiệp nghiên cứu, phát triển công nghệ ứng dụng cho hoạt động logistics.

- Ưu tiên bố trí ngân sách hỗ trợ nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật cho phát triển dịch vụ logistics, xã hội hóa nguồn lực cho phát triển dịch vụ logistics. Nghiên cứu và ứng dụng các công nghệ mới, tiến bộ kỹ thuật trong quản lý, vận hành, đào tạo về chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics.

- Cần có cơ chế, chính sách để khuyến khích, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp vận tải biển chủ động liên doanh, liên kết với doanh nghiệp vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường bộ để cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức, cũng như dịch vụ logistics trọn gói.

- Hỗ trợ ngành dịch vụ logistics nguồn vốn để phát triển công nghệ, chuyển đổi số trong khuôn khổ Chương trình hành động quốc gia về logistics. Hiện nay các doanh nghiệp logistics trong bối cảnh mới cần có năng lực quản lý dòng hàng hóa quốc tế và để có thể cạnh tranh cần sớm triển khai các hệ thống so tính năng kỹ thuật cao nhằm tham gia tốt hơn vào nền tảng giao nhận vận tải toàn cầu đang vận hành.

- Phát triển doanh nghiệp logistics 3PL, 4PL và 5PL mạnh để làm đầu tàu cho các doanh nghiệp logistics trong ngành, nâng cao giá trị gia tăng cho chuỗi cung ứng. Đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ, chuyển đổi số, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và mở rộng hợp tác quốc tế sẽ giúp các doanh nghiệp logistics 3PL mạnh lên và hình thành các doanh nghiệp logistics 4PL dù là các doanh nghiệp nhỏ và vừa, các doanh nghiệp logistics 4PL mạnh lên cùng với nền tảng thương mại điện tử sẽ hình thành các doanh nghiệp logistics 5PL.

#### **2.4. Phát triển thị trường dịch vụ logistics**

- Phát triển các doanh nghiệp logistics cả về số lượng, quy mô, chú trọng phát triển các doanh nghiệp 3PL, 4PL, 5PL và nâng cao năng lực cung ứng dịch vụ logistics để tạo nguồn cung dịch vụ logistics cho thị trường.

- Phát triển các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu và đẩy mạnh hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu hàng hóa để tăng nguồn cầu cho thị trường dịch vụ logistics.

- Thúc đẩy phát triển thuê ngoài dịch vụ logistics: Đẩy mạnh tuyên truyền cho các doanh nghiệp 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.

- Phát triển các tập đoàn mạnh về logistics/doanh nghiệp đầu đàn, đẩy mạnh đầu tư ra nước ngoài và xuất khẩu dịch vụ logistics, tạo định hướng và động lực phát triển thị trường; Hình thành mạng lưới doanh nghiệp logistics Việt Nam có quy mô lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường.

- Thực hiện kết nối các chuỗi dịch vụ logistics để từng bước đáp ứng nhu cầu của thị trường, nâng cao hiệu quả kinh doanh dịch vụ logistics; Huy động các nguồn lực xã hội bao gồm cả nguồn lực tài chính để phát triển chuỗi cung ứng dịch vụ logistics.

- Rà soát, hoàn thiện chính sách và quy định về quá cảnh, trung chuyển hàng hóa nước ngoài qua Việt Nam. Rà soát, hoàn thiện chính sách và quy định về quá cảnh, trung chuyển hàng hóa nước ngoài qua Việt Nam theo hướng thông thoáng, thuận tiện và phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam để khai thác lợi thế địa lý kinh tế trong cung ứng dịch vụ logistics.

- Phát triển thị trường dịch vụ logistics Việt Nam theo hướng cạnh tranh, minh bạch để doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics thực sự được hưởng các dịch vụ

logistics có chất lượng với giá cả hợp lý, hình thành một hệ thống chiết khấu, hoa hồng được hưởng hợp lý phù hợp với các hình thức cung ứng. Qua đó tạo được tập quán thuê ngoài dịch vụ logistics, hỗ trợ doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu tập trung vào thực hiện các chức năng cơ bản, cốt lõi, góp phần nâng cao hiệu quả quản trị và hiệu quả sản xuất kinh doanh trong bối cảnh ngày càng hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới.

- Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho phát triển dịch vụ logistics: Đăng cai, tổ chức các hội thảo, diễn đàn, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài vào Việt Nam trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; hỗ trợ doanh nghiệp mở văn phòng đại diện, đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ logistics.

- Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về dịch vụ logistics: Tăng cường liên kết với các hiệp hội và doanh nghiệp logistics khu vực ASEAN và trên thế giới; thu hút các doanh nghiệp logistics nước ngoài đến đầu tư, hợp tác với doanh nghiệp logistics Việt Nam.

- Đẩy mạnh hợp tác liên kết logistics với phía Trung Quốc và các địa phương trên hai tuyến hành lang kinh tế trong hợp tác với Trung Quốc nhằm tạo thuận lợi cho thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc.

### **2.5. Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực logistics**

- Ban hành và thực thi chính sách phát triển nguồn nhân lực logistics đáp ứng nhu cầu phát triển chuỗi cung ứng dịch

vụ logistics. Phát triển nguồn nhân lực logistics không chỉ giới nghiệp vụ, ngoại ngữ, mà còn có thể cập nhật công nghệ mới và có kỹ năng xử lý tình huống tốt. Tận dụng các nguồn lực bên ngoài để phát triển nguồn nhân lực logistics.

- Xây dựng dự báo về nhu cầu nhân lực trong ngành dịch vụ logistics, đề xuất chính sách hỗ trợ, ưu tiên phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics thông qua đào tạo nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics một cách bài bản, chuyên sâu để xây dựng đội ngũ nhân lực logistics có tác phong chuyên nghiệp, có kiến thức chuyên môn, ngoại ngữ, ứng dụng tốt công nghệ thông tin, am hiểu hệ thống pháp luật, thông lệ của nước sở tại, hiểu pháp luật quốc tế và có mối quan hệ rộng trên thế giới.

- Đẩy mạnh công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics ở tất cả các cấp, đặc biệt là đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao, trang bị đủ kiến thức, kỹ năng cần thiết đáp ứng yêu cầu của thị trường logistics trong và ngoài nước trước những thách thức từ cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư - đây chính là yếu tố then chốt để nâng cao năng lực cạnh tranh và chất lượng dịch vụ logistics.

- Nâng cao hiệu quả công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics; chú trọng đào tạo nguồn nhân lực logistics cho cả cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp để đáp ứng nhu cầu phát triển nhanh của ngành; đào tạo cơ bản về logistics cho cán bộ quản lý nhà nước và cán bộ quản lý doanh nghiệp để có thể thực hiện tốt công tác quản lý nhà nước về logistics và quản lý, phát triển doanh nghiệp logistics.



- Xây dựng và thực hiện các chương trình đào tạo nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics, nhất là nguồn nhân lực chất lượng cao, các chuyên gia trong ngành có kỹ năng ứng dụng và triển khai thực hành quản trị logistics và chuỗi cung ứng theo kịp các nước công nghiệp phát triển.

- Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics như đào tạo trực tuyến, đào tạo tại trường lớp kết hợp với đào tạo thực tế, đào tạo tại chỗ tại các doanh nghiệp. Thúc đẩy đào tạo liên thông, công nhận tín chỉ, đào tạo cấp văn bằng quốc tế về logistics. Hỗ trợ đầu tư cơ sở hạ tầng cho đào tạo của ngành dịch vụ logistics (phòng mô phỏng hoạt động logistics, trung tâm ứng dụng công nghệ thông tin xử lý và điều phối các hoạt động logistics...).

**Tóm lại**, dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2018 - 2022 phát triển khá mạnh, đạt được các kết quả như chất lượng dịch vụ logistics được nâng lên, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ tăng về số lượng và cải thiện về năng lực... Bên cạnh những kết quả đạt được, phát triển logistics Việt Nam giai đoạn này còn một số hạn chế như kết cấu hạ tầng logistics chưa đồng bộ, chi phí dịch vụ logistics cao... Để phát triển dịch vụ logistics Việt Nam *đến năm 2030* trong bối cảnh có nhiều cơ hội lẫn thách thức, cần thực hiện một số giải pháp như hoàn thiện thể chế chính sách về logistics, phát triển kết cấu hạ tầng logistics theo hướng đồng

bộ và tăng tính kết nối, nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ...

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trần Thị Ngọc Ánh (2021), “Giải pháp phát triển ngành dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện nay”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, Số 11 năm 2021, Tr:52 - 54.
2. Bộ Công Thương (2022), *Tài liệu Diễn đàn Logistics Việt Nam 2022*, <https://vlf.logistics.gov.vn/>.
3. Cục Xuất nhập khẩu (2022), *Báo cáo kết quả thực hiện Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025*, Báo cáo ngày 24/11/2022, <https://vlf.logistics.gov.vn/>.
4. Trần Thanh Hải (2022), “5 năm kế hoạch hành động về logistics - Nhìn lại và bước tiếp”, *Tài liệu Diễn đàn Logistics Việt Nam năm 2022*, <https://vlf.logistics.gov.vn/>.
5. Nguyễn Văn Hội (Chủ nhiệm), *Chiến lược phát triển logistics Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045, Nhiệm vụ cấp Viện, Viện Nghiên cứu chiến lược, chính sách Công Thương, Hà Nội - 2023*.
6. Nguyễn Văn Hội, Phùng Thị Vân Kiều và Hà Ngọc Thanh (2023), “Giải pháp phát triển logistics của Việt Nam đến năm 2030”, *Tạp chí Nghiên cứu Công nghiệp và Thương mại*, số 82 (T2/2023).
7. Vũ Phương Nhi (2022), “Phát triển logistics thành ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao”, <https://xaydungchinhhsach.chinhphu.vn/>, đăng ngày 16/12/2022.
8. NXB Công Thương (2022), *Báo cáo logistics Việt Nam 2022 “Logistics xanh”*, Hà Nội - 2022.
9. Đinh Mai Thanh và Nguyễn Phương Dung (2021), “Phát triển ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế”, <https://mof.gov.vn/>, đăng ngày 25/01/2021.