

XÂY DỰNG CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS - HƯỚNG ĐI TẤT YẾU CỦA NGÀNH LOGISTICS TẠI VIỆT NAM

● **NHAN CẨM TRÍ**

TÓM TẮT:

Bài viết được thực hiện nhằm tìm hiểu thực trạng hoạt động ngành Logistics Việt Nam, từ đó đề xuất các giải pháp thành lập những trung tâm logistics. Bài viết cho thấy, Việt Nam có sự tăng trưởng mạnh về các hoạt động logistics qua các năm. Hoạt động logistic cũng có những điểm sáng. Tuy nhiên, tại Việt Nam đang thiếu các trung tâm logistic để chuyên nghiệp hóa trong hoạt động. Do đó, bài viết đã đưa ra những kiến nghị đối với cơ quan quản lý và đề xuất 4 giải pháp chính để xây dựng trung tâm logistic gồm: chọn lựa vị trí thành lập, thiết kế dịch vụ cung cấp, huy động nguồn tài chính và chuẩn bị nguồn nhân lực. Bài viết nhằm đóng góp ý kiến cho sự phát triển bền vững của ngành Logistic Việt Nam.

Từ khóa: chuỗi cung ứng, logistic, trung tâm, trung tâm logistics, vận chuyển.

1. Đặt vấn đề

Việc xây dựng các trung tâm logistics đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả của ngành Dịch vụ logistics tại Việt Nam. Trong thời kỳ đô thị hóa nhanh chóng và tăng trưởng kinh tế, việc quản lý hiệu quả chuỗi cung ứng và vận chuyển hàng hóa trở thành yếu tố quyết định sự thành công của các doanh nghiệp và toàn bộ hệ thống kinh tế.

Một trong những ưu điểm lớn của việc xây dựng các trung tâm logistics là tăng cường khả năng quản lý và kiểm soát hàng hóa (Li và cộng sự, 2020). Các trung tâm này cung cấp không gian lưu trữ hiện đại và hệ thống quản lý thông minh

để giảm thiểu thất thoát và tăng cường tính minh bạch trong quá trình vận chuyển. Điều này giúp giảm chi phí và tối ưu hóa quy trình làm việc, từ đó tăng cường hiệu suất và giảm giá trị gia tăng cho doanh nghiệp.

Hơn nữa, các trung tâm logistics có thể được xây dựng ở các vị trí chiến lược, giúp giảm áp lực giao thông trên các tuyến đường quan trọng và tăng cường an toàn giao thông. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp mà còn hỗ trợ cộng đồng địa phương và môi trường tự nhiên (Phạm, 2015).

Ngoài ra, việc xây dựng các trung tâm logistics còn giúp thúc đẩy sự hợp tác giữa các doanh nghiệp và tăng cường quy mô kinh tế. Các doanh

ngành có thể chia sẻ cơ sở hạ tầng logistics chung, giảm chi phí đầu tư và tăng cường khả năng cạnh tranh. Đồng thời, sự tập trung này cũng tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển các dịch vụ logistics tích hợp và các mô hình kinh doanh mới (Wang và cộng sự, 2021).

Tại Việt Nam, tốc độ phát triển bình quân của ngành Logistics hàng năm là 15 - 16%, là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng đều và vững chắc. Tuy nhiên, chi phí dịch vụ logistics của Việt Nam còn cao. Tại một số tỉnh, thành phố lớn tại Việt Nam vẫn chưa có trung tâm logistics. Do đó, xây dựng các trung tâm logistics sẽ là giải pháp quan trọng để nâng cao hiệu quả của ngành dịch vụ logistics. Từ đó, góp phần tích cực vào sự phát triển bền vững và hiện đại hóa.

2. Trung tâm logistics

2.1. Khái niệm

Hiện tại chưa có một quan điểm rõ ràng về một định nghĩa chính xác về trung tâm logistics. Trung tâm logistics là một khu vực diễn ra các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa của một tập hợp các doanh nghiệp logistics phục vụ logistics trong nước lẫn quốc tế. Ngoài ra, còn có khu vực quản lý nhà nước liên quan Hải quan, Thuế, Trung tâm kiểm định chuyên ngành (Dinçel, 2023). Trung tâm Logistics cung cấp 1 chuỗi dịch vụ logistics tích hợp bao gồm logistics đầu vào (inbound) và đầu ra (outbound) từ dòng nguyên vật liệu đến phân phối sản phẩm đến người tiêu dùng cuối cùng, thông qua các hoạt động thu mua, lưu kho, bảo quản, vận tải, giao nhận, làm thủ tục hải quan, tập trung container rỗng và các dịch vụ giá trị gia tăng khác nhau như đóng gói, dán nhãn, chế biến, lắp ráp, thu hồi,... (Abazari và cộng sự, 2021).

2.2. Lợi ích của việc thành lập trung tâm logistics

Các trung tâm logistics được thành lập sẽ mang lại nhiều lợi ích như: (1) giảm lưu lượng xây dựng; (2) giảm tác động môi trường, bao gồm giảm tắc

ngẽn, ô nhiễm tiếng ồn, phát thải carbon và chất thải; (3) giảm các tác động xã hội liên quan đến sức khỏe và an toàn; (4) giảm gián đoạn tại chỗ do tồn kho thấp hơn, ít phương tiện hơn và giảm việc xử lý vật liệu; (5) tăng hiệu quả về năng suất và tính chắc chắn, giảm tình trạng thiếu hụt nguyên vật liệu.

2.3. Các điều kiện hình thành trung tâm logistics

Để xây dựng trung tâm logistics, có nhiều điều kiện khác nhau, gồm: (1) Khả năng kết nối giao thông: Trung tâm Logistics nên ở một khu vực có khả năng kết nối thuận tiện với các đầu mối giao thông như đường cao tốc, đường bộ, đường biển, đường sông... sẽ tạo khả năng hỗ trợ sự phát triển logistics. (2) Quỹ đất và giá thuê đất: sự phát triển của Trung tâm logistics mới đòi hỏi quỹ đất sẵn có và có khả năng mở rộng trong tương lai. Do đó, tiêu chí này phải được đo lường bằng cách xác định bao nhiêu diện tích được sử dụng để phát triển và đầu tư cho trung tâm Logistics. Hơn thế, giá đất sẽ quyết định một cách gián tiếp đến quỹ đất, giá đất thấp, nghĩa là đất chưa được sử dụng nhiều sẽ là chìa khóa để phát triển trung tâm Logistics; (3) Hạn chế xung đột với giao thông đô thị: vì vậy cần tập trung nghiên cứu vị trí trung tâm Logistics để tránh ách tắc giao thông, đặc biệt phải tận dụng vận tải thủy nội địa nhằm giảm thiểu số lượng hàng triệu xe container ra vào; (4) Nguồn nhân lực: cần dồi dào và có chuyên môn, trình độ ngoại ngữ và các kỹ năng mềm cần thiết; (5) Công nghệ thông tin: để có thể kết nối thông tin với nhà cung cấp, với khách hàng và cả những đối tác, những mắt xích quan trọng khác để vận hành trung tâm Logistics một cách hiệu quả nhất, chính xác nhất và nhanh chóng nhất; (6) Khoảng cách với nguồn cung ứng và thị trường tiêu thụ: có thể bao phủ thị trường trong phạm vi nhất định trong một khoảng thời gian bằng một phương tiện vận tải cụ thể; (7) Thể chế và chính sách: đây cũng là một trong các yếu tố quyết định đến vị trí đặt trung tâm Logistics, chính quyền địa phương,

các sở, ngành càng có sự hỗ trợ nhiều thì trung tâm Logistics càng dễ dàng được thành lập (Li và cộng sự, 2020).

3. Đánh giá năng lực ngành Logistics Việt Nam

Dữ liệu trong Bảng 1 cho thấy dữ liệu xếp hạng năm 2018 của Việt Nam đã tăng 25 bậc so với năm 2016, trở thành 1 trong 3 nước ASeam có thứ hạng cao nhất sau Singapore hạng 7 thế giới và Thái Lan hạng 32 thế giới. Tuy nhiên, sau thời gian Covid-19 kéo dài, Ngân hàng Thế giới không công bố chỉ số LPI và cuối năm 2023, tổ chức này vừa công bố bảng xếp hạng mới thì Việt Nam bị lùi 4 bậc so với năm 2018. Mặc dù tổng điểm LPI có tăng nhẹ từ 3.27 của năm 2018 lên 3.30 vào năm 2023, nhưng vì tốc độ phát triển của nhiều quốc gia khác nhanh hơn, nên Việt Nam vẫn bị lùi 4 bậc. Theo đánh giá của các chuyên gia, nguyên nhân của hạn chế này là do 3 tiêu chí của Logistics Việt Nam bị giảm mạnh, gồm: năng lực logistics, theo dõi và truy xuất hàng hóa, thời gian giao hàng đúng cam kết. Và trong đợt xếp hạng này, Việt Nam đồng hạng với Philipin, Malaysia vượt lên hạng 26 thế giới, còn Thái Lan tụt xuống hạng 35, riêng Singapore vươn lên dẫn đầu thế giới ở vị trí số 1. Như vậy, sau dịch Covid-19, Việt Nam và Thái Lan bị tụt hạng, còn Singapore, Malaysia và Philippin đã tăng hạng đáng kể. Nhìn vào bảng xếp hạng của Ngân hàng Thế giới, rõ ràng Logistics Việt Nam

vẫn còn phải nỗ lực phấn đấu nhiều hơn nữa và cần giữ vững phong độ, làm sao để Logistics Việt Nam phát triển bền vững và ổn định vẫn đang là bài toán khó đối với Việt Nam.

Ngoài ra, điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức cũng cho thấy thực trạng của ngành Logistics Việt Nam (Bảng 2).

4. Đề xuất giải pháp phát triển ngành Logistics Việt Nam

4.1. Kiến nghị đối với Nhà nước

Dựa vào đánh giá SWOT, bài viết kiến nghị đối với cơ quan quản lý về hoạt động logistics. Đây là hoạt động không chỉ liên quan đến riêng ngành Công Thương là Luật Thương mại, mà nó còn liên quan đến các ngành Giao thông vận tải, Luật Dân sự, Luật Hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, Luật Hải quan, Luật các tổ chức tín dụng, Luật Bảo hiểm... Do đó, Chính phủ cần quy định rõ ràng, dễ hiểu để doanh nghiệp an tâm, thực hiện đúng.

Đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến Logistics, kiểm tra chuyên ngành, lấy mẫu ngay tại kho, cảng. Có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp Logistics trong Trung tâm Logistics để đa dạng dịch vụ cung cấp chứ không chỉ làm outsource nhỏ cho các doanh nghiệp chủ hàng như hiện nay.

Nhà nước kiểm soát chi phí tại cảng, phí hải quan,... để minh bạch hơn tại Trung tâm Logistics.

Bảng 1. Bảng xếp hạng chỉ số hoạt động Logistics (LPI) của Việt Nam qua các năm

Năm	Thứ hạng LPI	Điểm LPI	Hải quan	Hạ tầng	Vận tải quốc tế	Năng lực Logistics	Theo dõi và truy xuất	Thời gian đúng như cam kết
2023	43	3.30	3.10	3.2	3.30	3.20	3.30	3.40
2018	39	3.27	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67
2016	64	2.98	2.75	2.70	3.12	2.88	2.84	3.5
2014	48	3.15	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49

Nguồn: Tổng hợp từ dữ liệu của Ngân hàng Thế giới

Bảng 2. Phân tích SWOT ngành Logistics Việt Nam

Điểm mạnh (S)	Điểm yếu (W)	Cơ hội (O)	Thách thức (T)
1. Nhiều doanh nghiệp có tính chuyên nghiệp, chuyên môn hóa cao, máy móc thiết bị hiện đại; 2. Quy mô thị trường có tăng trưởng hàng năm; 3. Dịch vụ khách hàng tốt; 4. Nguồn nhân lực dồi dào, trẻ và năng động.	1. Phần lớn chỉ cung cấp dịch vụ cơ bản, dịch vụ các chuỗi cung ứng nhỏ, ít giá trị gia tăng hay gia công cho các công ty nước ngoài; 2. Kinh doanh khá phân mảnh và manh mún; 3. Năng lực giải quyết vấn đề bị hạn chế, bị hãng tàu kiểm soát về giá; 4. Chưa có các chương trình, dịch vụ tạo sự khác biệt; 5. Ứng dụng công nghệ chưa cao.	1. Tốc độ tăng trưởng kinh tế cao; 2. Khối lượng hàng hóa qua các cảng biển tăng; 3. Quy mô tăng trưởng ngành thương mại điện tử tăng.	1. Hệ thống Luật pháp chưa rõ ràng; 2. Thủ tục hành chính còn phức tạp; 3. Hệ thống giao thông cầu đường của quốc gia chưa có; 4. Hệ thống kho lạnh chưa phát triển; 5. Mức phí thu ở mỗi cảng, mỗi kho bãi chưa thống nhất và vẫn còn cao.

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

Tại Trung tâm Logistics, Nhà nước có hỗ trợ pháp lý liên quan đến Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa C/O, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong việc khai báo hải quan, thuế. Biểu phí BOT đường bộ hiện nay thu còn cao, tạo điều kiện đóng khoán theo chu kỳ quý hoặc năm. Tránh đặt các BOT đường bộ không đúng chỗ có thể gây ảnh hưởng đến giá dịch vụ ngoài ra còn gây mất an ninh trật tự.

4.2. Giải pháp thành lập trung tâm Logistics tại Việt Nam

Để thành lập các trung tâm logistics tại Việt Nam, có 4 vấn đề chính cần chú trọng gồm chọn lựa vị trí thành lập, thiết kế dịch vụ cung cấp, huy động nguồn tài chính và chuẩn bị nguồn nhân lực. Tuy nhiên, do mỗi tỉnh, thành phố có những đặc điểm riêng về phát triển kinh tế, văn hóa, dân số, điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý, nên sẽ có những cân nhắc thêm trong quá trình triển khai.

4.2.1. Chọn lựa vị trí thành lập

Trung tâm Logistics không nên nằm trong nội thành mà nên nằm ngoài cửa ngõ, đầu mối xuất nhập khẩu, gần cảng biển, sân bay quốc tế. Trung tâm logistics phải xa khu vực dân cư để tránh tình

trạng kẹt xe, tai nạn giao thông. Các yếu tố quan trọng nhất trong việc cân nhắc lựa chọn vị trí trung tâm logistics gồm: cơ sở hạ tầng, khả năng kết nối giao thông, nguồn nhân lực và nguồn hàng. Cần thiết kế cụ thể vị trí thành lập trung tâm để cân nhắc vấn đề cạnh tranh giữa các doanh nghiệp đang có trên thị trường và trung tâm logistics để làm cơ sở lựa chọn đặt Trung tâm Logistics.

4.2.2. Thiết kế dịch vụ cung cấp

Dựa vào sự tăng trưởng quy mô của thị trường trong thời gian tới, các trung tâm logistics cần được thiết kế các dịch vụ trọng tâm nhằm giảm hiện tượng phân mảnh và manh mún. Các dịch vụ cung cấp cần phân loại theo khâu như tập trung, soạn hàng trước khi phân phối, lưu trữ, sơ chế, đóng gói, dịch vụ giá trị gia tăng (kiểm đếm, dán nhãn, phân phối hàng), giao nhận, chứng từ.

Các dịch vụ đi kèm khác như ngân hàng, bảo hiểm, văn phòng, sửa chữa container, pallet cũng cần được thiết kế rõ ràng. Riêng đối với hàng lạnh, Nhà nước nên yêu cầu là khi có trung tâm logistics, tất cả các loại hàng thực phẩm cần đi qua trung tâm, đảm bảo đủ điều kiện tiêu chuẩn mới được tiêu thụ (trung tâm logistics cung cấp

các công cụ cần thiết như chiếu xạ, phương tiện truy xuất nguồn gốc: trang trại nào nuôi trồng, có sử dụng thuốc kháng sinh hay thuốc trừ sâu hay không.)

4.2.3. Nguồn tài chính

Để thành lập trung tâm logistics, có 4 phương án có thể sử dụng để huy động nguồn vốn: (1) Nhà nước có thể đầu tư cơ sở hạ tầng về quỹ đất, hạ tầng giao thông vì vốn cho phần này rất lớn. Doanh nghiệp sẽ đầu tư công nghệ và vận hành; (2) Nhà nước có thể đứng ra đầu tư và vận hành. Sau đó Nhà nước kêu gọi đầu tư rút vốn dần, tuy nhiên vẫn phải có số vốn đủ quyền kiểm soát; (3) Nhà nước có thể tổ chức, đứng ra điều hành quản lý thời gian đầu, hiệu quả mới có thể kêu gọi đầu tư; (4) Nhà nước có thể kêu gọi một nhà đầu tư nước ngoài nhiều kinh nghiệm, có nền tảng vững chắc quy hoạch rõ ràng, có tầm nhìn chiến lược để phát triển trung tâm Logistics.

4.2.4. Nguồn nhân lực

Nhà nước cần chú trọng đào tạo, phát triển

nguồn nhân lực. Về phía doanh nghiệp, tạo động lực cho người lao động hăng say làm việc, trách nhiệm với chế độ, tiền lương, phúc lợi, bảo hiểm được đầy đủ.

5. Kết luận

Trong suốt những năm qua, Chính phủ và các doanh nghiệp trong ngành Logistics đã có rất nhiều nỗ lực cải tiến chất lượng dịch vụ logistics. Nhiều tiêu chí đánh giá cũng đã được cải thiện tốt hơn, nhất là về thủ tục hải quan, về cơ sở hạ tầng và về vận tải quốc tế (tức số lượng xuất nhập khẩu hàng hóa có tăng). Tuy nhiên, nhiều tiêu chí đánh giá vẫn chưa tăng trưởng ổn định, mà có dấu hiệu trồi sụt qua các năm, nhất là ở 3 tiêu chí năng lực logistics, khả năng theo dõi và truy xuất hàng hóa, thời gian giao hàng đúng hạn. Để 3 tiêu chí này phát triển ổn định và bền vững, việc góp mặt của các trung tâm Logistics sẽ là một giải pháp hữu hiệu trong tương lai. Do vậy, việc xây dựng các trung tâm Logistics là một hướng đi tất yếu của ngành Logistics tại Việt Nam ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Phạm, H. T. (2015). Xây dựng hệ thống logistics xanh trong vận tải hàng hóa đô thị tại CHLB Đức: Trường hợp khu trung tâm thành phố Nürnberg. *Tạp chí Khoa học Đại học Quốc gia Hà Nội: Kinh tế và Kinh doanh*, 4, 61-70.
2. Abazari S. R., Aghsami A., & Rabbani M. (2021). Prepositioning and distributing relief items in humanitarian logistics with uncertain parameters. *Socio-Economic Planning Sciences*, 74(August). <https://doi.org/10.1016/j.seps.2020.100933>.
3. DİNÇEL, S. (2023). Strategy and Solution Suggestions in the Investment Process in Establishing a Logistics Center. *Journal of Current Researches on Social Sciences*, 13(3), 549-558. <https://doi.org/10.26579/jocress.13.3.13>.
4. Li G., Sun W., Yuan Q., & Liu S. (2020). Planning versus the market: Logistics establishments and logistics parks in Chongqing, China. *Journal of Transport Geography*, 82, 102599.
5. Wang Y., Pen S., & Xu M. (2021). Emergency logistics network design based on space-time resource configuration. *Knowledge-Based Systems*, 223. <https://doi.org/10.1016/j.knosys.2021.107041>.

Ngày nhận bài: 10/10/2023

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 30/10/2023

Ngày chấp nhận đăng bài: 12/11/2023

Thông tin tác giả:

TS. NHAN CẨM TRÍ

Trường Đại học Kinh tế - Tài chính Thành phố Hồ Chí Minh

Email: trinc@uef.edu.vn

DEVELOPING LOGISTICS CENTERS - THE INEVITABLE DEVELOPMENT DIRECTION OF VIETNAM'S LOGISTICS INDUSTRY

● Ph.D **NHAN CAM TRI**

University of Economics and Finance

ABSTRACT:

This paper explored the current situation of Vietnam's logistics industry, thereby proposing solutions to establish logistics centers. The paper's findings showed that Vietnam's logistics industry has experienced strong growth with encouraging results over the years. However, there is a lack of logistics centers in Vietnam to optimize logistics activities. This paper made some recommendations for state management agencies and proposed four major solutions to develop logistics centers in Vietnam, including choosing locations, developing services, mobilizing financial resources, and developing human resources. This paper is expected to contribute to the sustainable development of Vietnam's logistics industry.

Keywords: supply chain, logistics, center, logistics center, transportation.