

GIẢI PHÁP CROSS DOCKING TRONG HOẠT ĐỘNG LOGISTICS Ở ĐÔ THỊ LỚN NƯỚC TA HIỆN NAY

● NGUYỄN VĂN MINH

TÓM TẮT:

Sự phát triển đô thị, trong đó có các đô thị lớn ở nước ta những năm qua đã có tác động tích cực đến sự phát triển kinh tế - xã hội. Để từng bước hợp lý hóa hoạt động cung ứng hàng hóa, nâng cao hiệu quả kinh doanh, hoạt động logistics ở đô thị lớn nước ta cần được xem xét nghiêm túc để có những giải pháp và mô hình vận hành phù hợp. Bài viết đề cập khái quát một số vấn đề đặt ra với hoạt động logistics ở đô thị lớn nước ta; đặc trưng, lợi ích của mô hình Cross docking; thực trạng và một số khuyến nghị để phát triển mô hình này trong hoạt động logistics đô thị lớn nước ta trong thời gian tới.

Từ khóa: logistics đô thị, Cross docking.

1. Đặt vấn đề

Cùng với sự phát triển kinh tế - xã hội, các đô thị lớn nước ta có sự phát triển nhanh chóng cả về quy mô và số lượng. Theo thông tin của Cục Phát triển đô thị (Bộ Xây dựng), đến cuối năm 2023, nước ta có hơn 900 đô thị, trong đó có 2 đô thị loại đặc biệt là Thành phố Hồ Chí Minh và Thủ đô Hà Nội, 22 đô thị loại I (như Hải Phòng, Thanh Hóa, Vinh, Đà Nẵng, Nha Trang, Buôn Ma Thuột, Cần Thơ...); tỷ lệ đô thị hóa đạt hơn 42,6%, tỷ lệ dân cư đô thị hiện đã chiếm gần 40% dân số cả nước, tốc độ tăng dân số đô thị cao gấp khoảng 6 lần so với tỷ lệ tăng dân số bình quân cả nước.

Sự phát triển nhanh chóng của các đô thị lớn đã có những tác động tích cực đến sự phát triển về kinh tế, về thương mại- dịch vụ, về văn hóa xã hội của mỗi địa phương, của nhiều vùng và của cả nước. Tuy nhiên sự phát triển này cũng đi kèm với nhiều vấn đề cần giải quyết về phân bố dân số, quy hoạch đô thị, gia tăng áp lực về đảm bảo cơ sở hạ tầng kỹ

thuật và hạ tầng xã hội, vấn đề môi trường... Các đô thị lớn nước ta được hình thành trên cơ sở các đô thị đã có, là trung tâm hành chính - kinh tế- văn hóa của các tỉnh, được mở rộng, nâng cấp, phát triển phù hợp với định hướng chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch của địa phương, của vùng kinh tế. Để từng bước hợp lý hóa hoạt động cung ứng hàng hóa, nâng cao hiệu quả kinh doanh, hoạt động logistics ở đô thị lớn nước ta cần được xem xét nghiêm túc để có những giải pháp và mô hình vận hành phù hợp.

2. Sự cần thiết phát triển hoạt động logistics ở đô thị lớn nước ta hiện nay

Các đô thị lớn thường giữ vị trí trung tâm về cung cầu thương mại - dịch vụ của địa phương hay vùng kinh tế. Với sự tập trung cao về quy mô và mật độ dân số (gồm cả cư dân sinh sống tại chỗ, cư dân đến làm việc và cư dân vắng lai), trung tâm đô thị có sự tăng trưởng và biến động cả về quy mô, cơ cấu, chất lượng nhu cầu đối với hàng hóa và dịch

vụ. Trong các vùng kinh tế, Đông Nam bộ là vùng có nhiều đô thị lớn tập trung (Thành phố Hồ Chí Minh, Biên Hòa, các thành phố thuộc tỉnh Bình Dương, Vũng Tàu...), có dân số đứng thứ 3 cả nước và là khu vực thị trường lớn nhất cả nước, với tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng năm 2023 ước đạt 2.049,6 nghìn tỷ đồng; chiếm khoảng 30% cả nước.

Trong đó, Thành phố Hồ Chí Minh là thị trường lớn nhất với quy mô lưu chuyển hàng hóa năm 2023 đạt 1.190.407,3 tỷ đồng, tăng 9,6% so với cùng kỳ năm 2022. Đồng bằng sông Hồng là vùng có quy mô dân số lớn nhất cả nước, đứng thứ 2 cả nước về quy mô thị trường, có nhiều đô thị lớn như Thủ đô Hà Nội, Hải Phòng, Hải Dương, Nam Định, các thành phố của tỉnh Quảng Ninh... Năm 2023, vùng có quy mô tổng mức lưu chuyển bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ gần 1.778,5 nghìn tỷ đồng; trong đó tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ của thành phố Hà Nội dẫn đầu khu vực đạt 776,1 nghìn tỷ đồng, tăng 10,4% so với năm 2022.

Sự tăng trưởng mạnh mẽ của thương mại điện tử đang gia tăng yêu cầu cung ứng hàng hóa cả trong hoạt động 2B2 và 2BC. Hiện nay tại thị trường B2C Việt Nam, bên cạnh các doanh nghiệp có ứng dụng hoạt động thương mại điện tử (TMĐT), hiện có 5 sàn TMĐT lớn nhất là Shopee, Lazada, Tiki, Sendo, Tiktok Shop. Năm 2023, doanh thu TMĐT tại Việt Nam đạt 498,9 ngàn tỷ đồng, trong đó 5 sàn nêu trên có doanh thu 232,2 ngàn tỷ đồng, chiếm tỷ lệ 47%. Trên 5 sàn TMĐT này có hơn 637.000 shop bán hàng, đã bán 2,2 tỷ đơn vị sản phẩm, hơn 20 triệu sản phẩm có lượt bán trong năm 2023. Tỷ trọng lớn của các đơn hàng được hình thành và hoàn thành là ở khu vực đô thị nói chung, đô thị lớn nói riêng.

Khả năng đáp ứng về quy mô, cơ cấu, chất lượng hàng hóa cho khách hàng ngày càng tốt lên, song việc đảm bảo về thời gian đáp ứng nhu cầu bị hạn chế do những vấn đề của giao thông đô thị như tắc đường, đường phố hẹp; do vậy nhiều địa phương phải thực hiện hạn chế phương tiện vận tải hàng hóa theo tải trọng, theo tuyến phố/theo giờ.

Những vấn đề liên quan đến quy hoạch nói chung, quy hoạch giao thông nói riêng (cả quy hoạch giao thông động và giao thông tĩnh) còn

hiều bất cập; tình trạng chiếm dụng lòng đường - vỉa hè để kinh doanh còn khá phổ biến; các cơ sở kinh doanh thiếu diện tích bố trí nhà kho để dự trữ và chuẩn bị hàng hóa;... là những yếu tố có ảnh hưởng nhiều đến hoạt động vận chuyển, cung ứng hàng hóa của người kinh doanh cho khách hàng. Đây là những vấn đề cần tiếp tục phải quan tâm giải quyết của cả các nhà quản lý đô thị và quản lý doanh nghiệp.

Một trong những vấn đề trọng tâm để giải quyết những mục tiêu trên là tổ chức vận hành hoạt động logistics ở đô thị lớn trong những điều kiện cụ thể, gắn với quá trình phát triển kinh tế - xã hội của đô thị lớn.

Hoạt động logistics đô thị cần thể hiện sự phối hợp các nguồn lực logistics hiện có để triển khai hoạt động trong điều kiện những ảnh hưởng không thuận lợi của đô thị lớn về quy hoạch, về phân bố dân cư, về giao thông, về môi trường...

3. Thực trạng hoạt động logistics ở đô thị lớn nước ta hiện nay

Hiện nay hoạt động logistics ở đô thị lớn nước ta đang đối mặt với một số vấn đề chính như sau:

- Những hạn chế về cơ sở hạ tầng logistics như kho bãi, đường giao thông, phương tiện vận tải..., nhất là ở các khu trung tâm đô thị. Do lịch sử phát triển, các trung tâm đô thị lớn đã có quá trình phát triển từ lâu, đường phố nhiều nhưng nhỏ hẹp, có mật độ rất lớn về dân cư và các cơ sở kinh doanh; thiếu mặt bằng kho bãi do nhiều khu vực bố trí kho phục vụ cho mạng lưới bán lẻ đã bị thay thế bằng các dự án khác (như cụm kho bán lẻ trước đây ở phố Cát Linh - Đoàn Thị Điểm - Hà Nội đã chuyển đổi mục đích sử dụng thành các cơ sở kinh doanh bán lẻ).

- Vấn đề giao thông do tắc nghẽn, không sử dụng được phương tiện vận tải ô tô có tải trọng lớn để tận dụng tính kinh tế nhờ quy mô trong vận chuyển khi cung ứng cho mạng lưới cơ sở kinh doanh, tăng thời gian đáp ứng đơn hàng làm giảm chất lượng dịch vụ khách hàng, nhất là khâu giao hàng chặng cuối.

- Sử dụng phương tiện vận chuyển chạy bằng xăng dầu làm gia tăng ô nhiễm môi trường (khí thải, tiếng ồn, khó bụi), làm chậm quá trình “xanh hóa hoạt động logistics”, “xanh hóa môi trường đô thị”.

- Yêu cầu sự phối hợp cao giữa các doanh nghiệp kinh doanh thương mại - dịch vụ với các doanh nghiệp logistics trong chuẩn bị hàng, tổ chức cung ứng cho mạng lưới bán lẻ và giao hàng chặng cuối cho khách hàng.

- Gia tăng chi phí logistics, ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của các chủ thể kinh doanh và giá bán hàng hóa.

Như vậy, hoạt động logistics ở đô thị nước ta cần có sự phối hợp các hình thức vận tải, mạng lưới các đầu mối trung chuyển hàng hóa, các điều kiện và thiết bị bốc dỡ hàng hóa, các phương tiện vận tải hiện đại, các công nghệ tiến bộ, các mô hình quản lý, và kiến thức logistics để tối ưu hóa hoạt động, làm giảm chi phí vận tải và các tác động khác có hại lên môi trường.

4. Cross docking - Giải pháp cho hoạt động logistics ở đô thị lớn nước ta

4.1. Khái niệm về giải pháp Cross docking

Cross docking là một hình thức kho bãi - vận chuyển khá đặc biệt, nhờ vào việc vận dụng kỹ thuật logistics nhằm loại bỏ được chức năng lưu trữ và thu gom các đơn hàng của cả một kho hàng, mà vẫn cho phép thực hiện được các chức năng tiếp nhận và giao hàng hóa cho khách hàng.

Hình thức này được áp dụng cho việc vận chuyển lô hàng trực tiếp từ các kho/ trung tâm phân phối tới các điểm trung chuyển và bỏ qua quá trình lưu trữ trung gian. Tất cả các lô hàng thường được chuyển giao cho khách hàng trong thời gian rất ngắn với mô hình Cross docking, thường là trong ngày kể từ khi phương tiện vận chuyển nhận hàng từ kho trung tâm/ trung tâm phân phối. Nhờ vậy, sẽ cắt giảm được các chi phí cũng như việc gia tăng hiệu quả khai thác phương tiện để vận chuyển đến nơi theo quy định.

Với một kho hàng truyền thống, dòng lưu chuyển hàng hóa được thể hiện ở mô hình tổng quát sau (Hình 1).

Với mô hình này, có các dạng dòng lưu chuyển hàng hóa cụ thể, bao gồm:

(1) Dòng đầy đủ:

Tiếp nhận - Tồn trữ - Chuẩn bị - Phân loại đóng gói - Giao hàng.

(2) Dòng ngắn:

- Dòng tiếp nhận - Chuẩn bị sơ bộ - Phân loại đóng gói - Giao hàng.

- Dòng tiếp nhận - Phân loại đóng gói - Giao hàng.

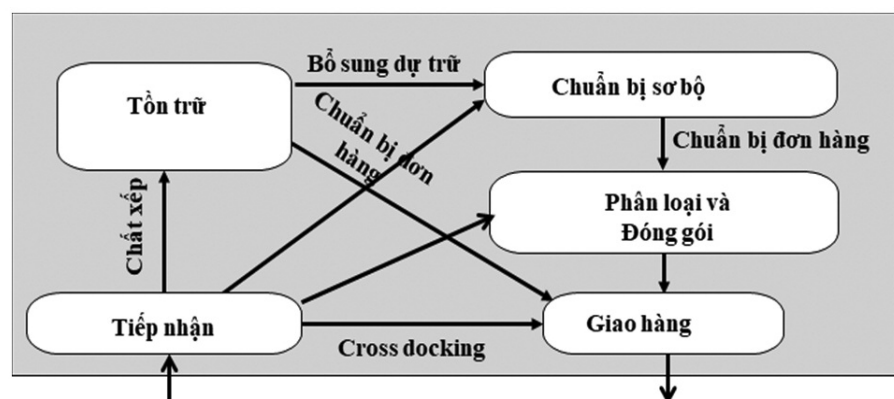
- Dòng tiếp nhận - Tồn trữ - Giao hàng.

(3) Dòng Cross docking:

Hàng hóa sau khi tiếp nhận được chuyển thẳng đến vị trí giao hàng. Đây là dòng ngắn nhất có tốc độ chu chuyển lớn.

Trong các kho hàng truyền thống, hàng hóa được lưu trữ đến khi có đơn hàng của khách hàng, trên cơ sở yêu cầu của đơn hàng giao, hàng hóa được lựa chọn, đóng gói và vận chuyển đi. Các đơn hàng khi được bổ sung đến kho, chúng sẽ được lưu trữ lại đến khi khách hàng được xác định. Trong các mô hình Cross docking, khách hàng và nhu cầu của họ đã được biết trước, tất cả các sản phẩm khi đến kho/trạm trung chuyển đều không có nhu cầu để lưu trữ. Trong hệ thống Cross docking, hàng hóa được tiếp nhận tại kho và sau đó ngay lập tức được chuyển từ các phương tiện vận chuyển này đến các phương tiện khác đi đến điểm đích cuối cùng. Bởi vậy, nét đặc trưng của Cross docking chính là tối thiểu hóa thời gian để lưu trữ hàng hóa tại điểm trung chuyển, tối thiểu hóa không gian cho việc lưu trữ hàng hóa và khu vực giao hàng đã được biết trước. Nói cách khác, Cross docking là giải pháp giao nhận hàng nguyên, gần với chuyển tải và giao nhận hàng hóa giữa các phương tiện vận chuyển với nhau.

Hình 1: Dòng lưu chuyển hàng hóa tại kho hàng truyền thống



Cross docking có thể được áp dụng trong nhiều lĩnh vực như: Cross docking sản xuất (Manufacturing Cross docking) để hỗ trợ và thu gom các nguồn cung đầu vào nhằm đảm bảo cung cấp nguyên liệu kịp thời, đúng lúc cho sản xuất; Cross docking phân phối (Distributor Cross docking) tiến hành gom hàng hóa từ các nhà cung cấp khác nhau vào thành lô hàng hỗn hợp và lô hàng này sẽ được giao cho khách hàng ngay khi thành phần cuối cùng được nhận; Cross docking bán lẻ (Retail Cross docking) liên quan đến việc tiếp nhận các sản phẩm từ nhiều nhà cung cấp và phân loại chúng, chuyển giao cho các xe tải đầu ra để cung ứng cho một số cửa hàng bán lẻ nhất định; Cross docking vận tải (Transportation Cross docking) kết hợp các lô hàng từ một số nhà vận tải khác nhau ở dạng LTL hoặc theo gói nhỏ thành lô hàng lớn nhằm tạo lợi thế kinh tế về quy mô (Economies of scale).

4.2. Lợi ích của mô hình Cross docking

- Tiết kiệm chi phí bảo quản và lưu trữ do loại bỏ giai đoạn lưu trữ tại kho giúp cắt giảm đáng kể các chi phí liên quan đến bảo quản, nhân lực, trang thiết bị và không gian kho.

- Tăng tốc độ lưu thông do hàng hóa được di chuyển liên tục và nhanh chóng từ phương tiện vận chuyển đến phương tiện khác, giảm thời gian giao nhận, nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng.

- Tối ưu hóa việc sử dụng phương tiện vận chuyển ở khu vực đô thị như: ô tô tải trọng nhỏ, xe máy để tiếp cận với các đối tượng người nhận khác nhau; khắc phục sự hạn chế về phương tiện/tuyến/giờ vận chuyển hàng hóa của cơ quan quản lý; tận dụng tốt dịch vụ vận tải không đầy xe (LTL- Less than Truckload) để giảm thiểu chi phí vận tải.

- Giảm thiểu tổng chi phí logistics do loại bỏ hoạt động của kho lưu trữ hàng trung gian, sử dụng linh hoạt các loại phương tiện vận chuyển.

Việc áp dụng mô hình Cross docking cũng có một số hạn chế khi nhu cầu của khách hàng có sự biến động lớn về quy mô và thời gian; hàng hóa cần có sự chuẩn bị trước (đóng gói, ghi nhãn) để sẵn sàng cho việc giao nhận hàng hóa.

Với đặc trưng riêng của mình, mô hình Cross docking chỉ hiệu quả khi áp dụng với các hàng

hóa có một số đặc điểm sau: các mặt hàng dễ bị hư hỏng luôn đòi hỏi vận chuyển ngay lập tức; các mặt hàng có chất lượng cao mà không cần kiểm tra chất lượng trong suốt quá trình giao nhận hàng giữa các đối tượng liên quan; sản phẩm đã được gắn thẻ bar code, RFID, có dán nhãn phụ và sẵn sàng cho việc giao hàng cho khách.

4.3. Thực trạng ứng dụng mô hình Cross docking hiện nay

Hiện nay tại các sàn TMĐT (như Shopee, Lazada, Tiki..), nhiều doanh nghiệp thương mại có mạng lưới bán lẻ dạng chuỗi siêu thị (như WinMart, Bách hóa xanh, Aeon; Top Market..) đã và đang đẩy mạnh việc ứng dụng mô hình Cross docking trong cung ứng hàng hóa và giao hàng chặng cuối cho khách hàng. Các sàn TMĐT lớn như Shopee, Lazada, Tiki, Sendo, Công ty cổ phần dịch vụ thương mại tổng hợp WinCommerce (quản lý hệ thống siêu thị Win Mart)... đều đã hình thành các trung tâm logistics của riêng mình ở Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng để phục vụ cho hoạt động kinh doanh nói chung, áp dụng mô hình Cross docking nói riêng. Các trung tâm này đều có quy mô diện tích lớn, áp dụng các công nghệ tự động tiên tiến trong phân loại, chia chọn hàng hóa, có khả năng xử lý đơn hàng rất lớn theo thời gian.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng tích cực tham gia mô hình Cross docking tại Việt Nam. Những công ty như J&T Express hay Best Logistics đều đã hình thành các trung tâm logistics lớn ở ngoại vi Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh để cung cấp dịch vụ chia chọn, vận chuyển và giao hàng theo hình thức chuyển phát nhanh; Viettel Port đã xây dựng Trung tâm Logistics miền Nam tại quận 12 - Thành phố Hồ Chí Minh, được ứng dụng nhiều công nghệ hiện đại bậc nhất hiện nay trong vận hành và giám sát với hai trung tâm chính là trung tâm chia chọn và trung tâm Fulfillment (Trung tâm hoàn tất đơn hàng). Với Trung tâm Fulfillment, Viettel Post cung cấp đầy đủ các dịch vụ gồm: nhập hàng vào kho, lưu kho, xử lý đơn hàng, dán nhãn, xuất hàng, chia chọn, vận chuyển nội bộ ứng dụng công nghệ robot AGV vận chuyển hàng hóa và lưu trữ tự động, sắp xếp hàng hóa và điều phối đơn một

cách ngẫu nhiên dựa theo tối ưu đường vận chuyển; hệ thống băng chuyền chia chọn tự động có công suất 42.000 bưu phẩm/giờ. Công ty Cổ phần Giao hàng tiết kiệm, một trong những công ty cung ứng giải pháp Cross docking ở các đô thị lớn, đã có hệ thống kho bãi hơn 60.000 m², hơn 1.500 bưu cục, hơn 2.500 xe tải các loại cùng hơn 30.000 shipper giao hàng tới tận tay khách hàng cá nhân. Các công ty xe máy công nghệ Grab, GoViet, Be, GoJek, Xanh SM... đều đã tham gia cung ứng dịch vụ giao hàng chặng cuối - một hợp phần trong ứng dụng Cross docking của các doanh nghiệp TMĐT, doanh nghiệp có bán hàng online.

Việc ứng dụng mô hình Cross docking đã góp phần tích cực vào hoạt động cung ứng hàng hóa cho các nhà kinh doanh và đáp ứng đơn hàng của khách hàng. Bên cạnh mặt tích cực, việc ứng dụng mô hình này cũng bộ lộ một số vấn đề như chưa có quy hoạch vị trí kho bãi cho hoạt động này, kể cả ở các dự án đầu tư khu đô thị mới tại các đô thị lớn; tình trạng không tuân thủ quy định giao thông của đội ngũ shipper về thiết bị chứa hàng, vi phạm về tốc độ, vượt đèn đỏ...; thu gom bao bì thải ở các trạm trung chuyển; chậm trễ trong giao hàng do địa chỉ khách hàng không chính xác hoặc khó tìm.

4.4. Một số khuyến nghị đề xuất

Để phát huy lợi thế của mô hình Cross docking trong hoạt động logistics đô thị, chúng tôi có một số khuyến nghị sau:

- Với cơ quan quản lý: Giao cho cơ quan chức năng địa phương (cấp quận, huyện), phối hợp với các đối tác liên quan có quy định về địa điểm (Kho bãi trung gian), thời gian cho các phương tiện lớn thực hiện giao nhận hàng hóa. Thực hiện xử phạt nghiêm các nhân viên giao hàng, phương tiện vận chuyển vi phạm các quy định về an toàn giao thông khi thực hiện hoạt động vận chuyển hàng hóa.

- Với các doanh nghiệp kinh doanh hàng hóa: Xác định danh mục hàng hóa có thể thực hiện mô hình này dựa trên quy mô nhu cầu, mức độ biến động và phân bố nhu cầu.

Tăng cường ứng dụng công nghệ blockchain để hỗ trợ cho hoạt động logistics nói chung, mô hình Cross docking nói riêng, như: Hệ thống vận tải thông minh, Đóng gói thông minh, Sử dụng các loại

mã code tiên tiến QR, RFDI (Radio Frequency Identification), hệ thống định vị GPS đối với hàng hóa/phương tiện vận chuyển... Những công nghệ này hiện nay có thể áp dụng thuận lợi do sự phát triển của các nhà cung cấp phần mềm và dịch vụ viễn thông.

Xây dựng mối quan hệ đối tác chiến lược với các doanh nghiệp logistics cung ứng dịch vụ chia chọn, vận chuyển và giao hàng ở thị trường các đô thị lớn, trọng tâm là tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Với các doanh nghiệp logistics: Đầu tư, khai thác hiệu quả các trung tâm logistics hiện có ở ngoại vi Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh để đáp ứng nhu cầu khách hàng ở 2 thị trường trung tâm này, từng bước mở rộng phạm vi cung ứng dịch vụ cho các đô thị khác thuộc các vùng kinh tế trọng điểm.

Tăng cường ứng dụng các phần mềm quản lý hoạt động vận tải để hợp lý hóa việc sử dụng các loại phương tiện, lộ trình và thời gian vận chuyển, cung cấp thông tin liên quan cho người nhận hàng.

Phối hợp với các nhà cung ứng dịch vụ vận chuyển sơ cấp để quản lý nhân viên vận chuyển-giao hàng, từng bước giảm dần hiện tượng vi phạm quy định về an toàn giao thông, về mỹ quan đô thị, góp phần giảm ùn tắc giao thông nội đô.

Các doanh nghiệp vận chuyển có định hướng chuyển đổi phương tiện vận chuyển từ loại dụng xăng dầu sang phương tiện chạy điện để góp phần làm giảm ô nhiễm môi trường, tăng mức độ “xanh hóa hoạt động logistics”, góp phần thực hiện cam kết về giảm phát thải khí nhà kính của Chính phủ với cộng đồng quốc tế tại COP 26,27.

5. Kết luận

Các giải pháp logistics ở đô thị lớn nước ta có vai trò rất quan trọng và sẽ được ứng dụng dần theo các giai đoạn phát triển và từng khu vực cụ thể. Cross docking là một trong những giải pháp đó. Để phát huy lợi thế của giải pháp Cross docking, cần có nhận thức đúng đắn về mô hình này, đồng thời có sự phối hợp chặt chẽ giữa cơ quan quản lý đô thị với các doanh nghiệp thương mại dịch vụ, doanh nghiệp dịch vụ logistics trong quy hoạch, tổ chức và triển khai giải pháp, thích ứng với điều kiện cụ thể của từng đô thị ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ Công Thương: Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2023 - valoma.vn, 31.12.2023
2. Trường Đại học Thương mại (2024): Báo cáo thường niên kinh tế và thương mại Việt Nam năm 2023 - Nhà xuất bản Hồng Đức
3. An Thị Thanh Nhân, Nguyễn Văn Minh, Nguyễn Thông Thái (2018): Giáo trình quản trị logistics kinh doanh, Trường Đại học Thương mại - NXB Hà Nội
4. Trần Thị Hương, Đỗ Bá Lâm: Ứng dụng công nghệ blockchain trong hệ thống logistics đô thị: Trường hợp thành phố Hà Nội - Tạp chí Công Thương điện tử ngày 29/3/2020.
5. Bảo Yến (2003), Cross docking là gì?

Ngày nhận bài: 25/01/2024

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 19/02/2024

Ngày chấp nhận đăng bài: 25/3/2024

Thông tin về tác giả:

PGS, TS NGUYỄN VĂN MINH

Khoa Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường Đại học Thương mại

**THE CROSS-DOCKING MODEL
FOR MANAGING LOGISTICS ACTIVITIES
IN VIETNAM'S LARGE CITIES**

● Assoc.Prof. Ph.D **NGUYEN VAN MINH**

Faculty of Economics and International Business,
Thuongmai University

ABSTRACT:

Urban development, especially in major cities in Vietnam, has facilitated socio-economic development. It is necessary to work out solutions and operation models to gradually streamline the flow of goods and improve the efficiency of logistics activities in large cities. This study briefly pointed out some issues facing logistics activities in large cities in Vietnam, introduced features and benefits of the cross-docking model, and analyzed the current situation of logistics activities in Vietnam. Based on the study's findings, some recommendations were made to develop an appropriate model for operating logistics activities in Vietnam's large cities in the coming time.

Keywords: urban logistics, cross docking.