

XU HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP LOGISTICS CHO HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ XUYÊN BIÊN GIỚI

● DƯƠNG QUỐC VƯỢNG - NGÔ PHƯƠNG THẢO

TÓM TẮT:

Thương mại điện tử (TMĐT) xuyên biên giới đang là xu hướng phát triển mạnh mẽ tại nhiều quốc gia trên thế giới. Tại Việt Nam, đây cũng là lĩnh vực được đánh giá có nhiều tiềm năng và phù hợp với chủ trương phát triển kinh tế số do Chính phủ đề ra. Bài viết dựa trên cơ sở nghiên cứu xu hướng phát triển TMĐT xuyên biên giới, phân tích, đánh giá thực trạng logistics cho hoạt động TMĐT xuyên biên giới. Từ đó, đưa ra một số giải pháp đẩy mạnh hoạt động logistics cho TMĐT xuyên biên giới.

Từ khóa: logistics, thương mại điện tử, thương mại điện tử xuyên biên giới.

1. Thương mại điện tử xuyên biên giới

1.1. Thương mại điện tử (E-commerce)

Thương mại điện tử (TMĐT), hay còn gọi là E-commerce, E-comm hay EC, là việc mua bán sản phẩm hay dịch vụ trên các hệ thống điện tử có kết nối với mạng Internet và các mạng máy tính khác.

Theo Nghị định số 52/2013/NĐ-CP về TMĐT của Chính phủ, "Hoạt động TMĐT là việc tiến hành một phần hoặc toàn bộ quy trình của hoạt động thương mại bằng phương tiện điện tử có kết nối với mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác".

Trong bài nghiên cứu này, TMĐT được hiểu là "hình thức kinh doanh trực tuyến sử dụng nền tảng công nghệ thông tin với sự hỗ trợ của Internet để thực hiện các giao dịch mua bán, trao đổi, thanh toán trực tuyến. Là mô hình kinh doanh thông qua hệ thống Internet, nơi mà hoạt động mua và bán diễn ra theo hình thức trực tuyến, thay vì mua bán trực tiếp theo kiểu truyền thống".

1.2. Thương mại điện tử xuyên biên giới

Theo Ủy ban Kinh tế Xã hội Châu Á - Thái Bình Dương Liên Hợp Quốc (UNESCAP), TMĐT được chia thành TMĐT nội địa và TMĐT xuyên biên giới tùy vào việc người mua và người bán có ở cùng một quốc gia hay không (UNESCAP, 2020).

Theo Wang (2014), TMĐT xuyên biên giới là TMĐT quốc tế, trong đó thương mại quốc tế giao dịch giữa các quốc gia khác nhau thông qua các thỏa thuận quản lý và lập kế hoạch xuyên biên giới.

Xuất phát từ các khái niệm trên và khái niệm về TMĐT đã nêu trong mục 1.1 bài nghiên cứu này có thể hiểu, "TMĐT xuyên biên giới là hình thức mua - bán của một doanh nghiệp (hoặc người) ở quốc gia này với một doanh nghiệp (hoặc người) ở quốc gia khác. Khách hàng tìm kiếm, tra cứu thông tin về sản phẩm, về doanh nghiệp thông qua trang TMĐT và qua Internet, sau đó tiến hành đặt hàng và thanh toán đơn hàng".

1.3. Logistics trong thương mại điện tử (E-logistics)

Theo Hội đồng các chuyên gia quản lý chuỗi cung ứng (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP) cho rằng “Logistics là một chuỗi các dịch vụ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa theo cách tối ưu nhất từ nơi sản xuất, cung cấp đến tay người tiêu dùng”.

Logistics trong TMĐT (E-commerce logistics hay E-logistics) đề cập đến các quy trình liên quan đến việc lưu trữ và vận chuyển hàng hóa cho một cửa hàng hoặc thị trường trực tuyến. Điều này bao gồm cả quản lý hàng tồn kho, lựa chọn, đóng gói và vận chuyển các đơn đặt hàng trực tuyến.

2. Xu hướng phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới

- *Tăng cường toàn cầu hóa*: là một chiến lược quan trọng để doanh nghiệp TMĐT phát triển và tăng cường cạnh tranh toàn cầu. Bằng cách tận dụng các cơ hội mà toàn cầu hóa mang lại, doanh nghiệp có thể xây dựng một mô hình kinh doanh toàn cầu, linh hoạt và đáp ứng nhanh chóng với những thách thức và cơ hội đặt ra bởi thị trường ngày nay.

Tăng cường toàn cầu hóa giúp doanh nghiệp TMĐT mở rộng thị trường tiêu thụ, không chỉ trong quốc gia mà còn trên phạm vi toàn cầu. Xu hướng này thể hiện sự mở rộng của các doanh nghiệp TMĐT ra khỏi biên giới quốc gia, chủ yếu nhằm tìm kiếm cơ hội thị trường mới, đa dạng hóa sản phẩm và dịch vụ, tối ưu chi phí logistics, mang lại sự minh bạch và tin cậy cho khách hàng, nâng cao trải nghiệm khách hàng.

Có thể thấy, tăng cường toàn cầu hóa tạo ra cơ hội bán hàng toàn cầu, mở rộng phạm vi hoạt động xuyên biên giới để tận dụng cơ hội thị trường toàn cầu và giảm rủi ro, nhưng cũng đặt ra thách thức về vận chuyển, quản lý kho và tuân thủ các quy định quốc tế.

- *Tăng cường sự hợp nhất các giai đoạn chuỗi cung ứng*: tăng cường sự hợp nhất giữa các giai đoạn chuỗi cung ứng giúp TMĐT trở nên linh hoạt hơn, từ việc đặt hàng đến vận chuyển và giao hàng cuối cùng. Thời gian xử lý đơn hàng sẽ giảm xuống, tối ưu hóa quy trình và tăng khả năng đáp ứng

nhanh chóng với nhu cầu thị trường. Tối ưu hóa quản lý kho và vận chuyển bằng cách kết hợp thông tin và quy trình từ nhiều giai đoạn trong chuỗi cung ứng, dẫn đến giảm chi phí lưu kho, tăng hiệu suất vận chuyển và giảm thời gian giao hàng. Sự hợp nhất giúp tối ưu hóa quy trình và tăng cường minh bạch trong chuỗi cung ứng.

- *Nhu cầu về thời gian giao hàng nhanh chóng*: Người tiêu dùng đòi hỏi thời gian giao hàng ngày càng nhanh chóng và linh hoạt, thúc đẩy nhu cầu về dịch vụ logistics linh hoạt và hiệu quả. Vì vậy, doanh nghiệp phải tập trung vào ứng dụng các phương pháp vận chuyển nhanh, cùng với các dịch vụ theo dõi và thông báo cho khách hàng.

- *Đối mặt với thách thức điều chỉnh nguồn cung và nhu cầu*: sự biến động lớn về nguồn cung và nhu cầu đòi hỏi sự linh hoạt và minh bạch trong chuỗi cung ứng và logistics. Đồng thời cũng đặt ra thách thức trong việc duy trì sự linh hoạt trong chuỗi cung ứng. Vì vậy, các doanh nghiệp cần có khả năng điều chỉnh nhanh chóng để đáp ứng sự biến động không ngừng trong thị trường.

- *Sự chú ý đặc biệt về bảo vệ môi trường*: tăng cường nhận thức về vấn đề môi trường yêu cầu doanh nghiệp TMĐT chú trọng đến lựa chọn và quản lý logistics bền vững. Xu hướng tập trung vào việc xây dựng các chuỗi cung ứng và quy trình vận chuyển bền vững cũng đòi hỏi doanh nghiệp cần xem xét và thay đổi các phương tiện vận chuyển và quá trình sản xuất để giảm ảnh hưởng môi trường.

Như vậy có thể thấy, xu hướng trong TMĐT xuyên biên giới đang trải qua sự biến động đáng kể, đòi hỏi sự nhạy bén và sẵn sàng thích ứng từ phía các doanh nghiệp. Quy trình hợp nhất, tận dụng công nghệ mới và tập trung vào bảo vệ môi trường là những yếu tố chính để xây dựng và duy trì một hệ thống logistics linh hoạt và hiệu quả trong môi trường kinh doanh ngày nay.

3. Thực trạng logistics cho hoạt động thương mại điện tử xuyên biên giới

3.1. Quy mô và tình hình thị trường thương mại điện tử xuyên biên giới tại Việt Nam

Trong bối cảnh dịch bệnh Covid-19, thị trường TMĐT càng trở nên sôi động hơn và việc ứng dụng công nghệ số, xây dựng kênh phân phối mới

đang trở thành một phương án hữu hiệu cho các doanh nghiệp Việt Nam vượt qua khó khăn nhằm mang đến cơ hội mới từ nhu cầu mới phát sinh của thị trường. Việt Nam là một trong những thị trường TMĐT tăng trưởng nhanh nhất tại khu vực Đông Nam Á.

Theo Sách trắng TMĐT Việt Nam năm 2022, Việt Nam có khoảng 100 sàn TMĐT xuyên biên giới, 139 đơn vị sở hữu sàn giao dịch TMĐT; trong đó, có 41 sàn TMĐT bán hàng, 98 sàn TMĐT cung cấp dịch vụ, 3 công ty đối tác của các nhà cung cấp nước ngoài được thay nhà cung cấp nước ngoài trả tiền cho các tổ chức, cá nhân có quan hệ giao dịch. Thị trường này cũng đang có sự chạy đua và chi phối của 4 “đại gia” cung cấp sàn TMĐT lớn nhất Việt Nam là Shopee, Lazada, Tiki và Sendo. Tổng doanh thu của 4 sàn TMĐT này đang đạt mức 135 nghìn tỷ đồng với tổng số 566 nghìn gian hàng đã phát sinh 1,3 tỷ đơn vị sản phẩm đơn hàng. Trong đó, Shopee là sàn TMĐT lớn nhất, chiếm gần 73% tổng doanh số thị phần; Lazada đạt khoảng 21%; Tiki chiếm 5%; Sendo chiếm khoảng 1% thị phần.

Hiện tại, TMĐT Việt Nam xếp thứ 3 ở khu vực và đang tăng trưởng nhanh hàng đầu tại Đông Nam Á, đồng thời thuộc Top 10 quốc gia có tốc độ phát triển lĩnh vực này nhanh nhất thế giới.

3.2. Thực trạng logistics cho hoạt động thương mại điện tử xuyên biên giới tại Việt Nam

TMĐT xuyên biên giới đang trở thành một phần không thể thiếu của nền kinh tế toàn cầu, mở ra cơ hội lớn cho các doanh nghiệp mở rộng thị trường và tăng trưởng doanh số bán hàng. Tuy nhiên, để thúc đẩy sự phát triển của TMĐT xuyên biên giới, hoạt động logistics đóng vai trò quan trọng, nhưng đồng thời cũng đối mặt với nhiều thách thức và thực trạng.

3.2.1. Thực trạng hạ tầng giao thông vận tải phục vụ hoạt động thương mại điện tử xuyên biên giới

- **Hạ tầng đường bộ:** Theo báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022, hạ tầng đường bộ có nhiều đột phá so với các lĩnh vực khác, đảm nhận vai trò chủ yếu trong kết nối vùng miền và quốc tế. Cả nước có tổng chiều dài đường khoảng 595.201¹ km, trong đó đường bộ quốc gia (quốc lộ, cao tốc) là 25.560 km (tăng 7,3% so với năm 2017). 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 tháng 9 năm 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 tải.

- **Hạ tầng đường sắt:** kết cấu hạ tầng đường sắt được quan tâm đầu tư, nâng cấp đảm bảo an toàn và rút ngắn thời gian chạy tàu. Mạng lưới đường sắt quốc gia có tổng chiều dài 3.143² km và có 277 ga, trong đó 2.703 km đường chính tuyến, 612 km đường ga và đường nhánh, bao gồm 7 tuyến chính. Diện tích nhà ga, kho ga là 2.029.837 m². Diện tích kho ga, bãi hàng là 1.316.175 m². 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/1.000 km² (là mức trung bình của khối ASEAN và thế giới). Hiện có 2 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). Đường sắt Việt Nam đã có mạng lưới kết nối với các hệ thống cảng, gồm 2 cảng biển (Cái Lân, Hải Phòng), 2 cảng thủy nội địa (Việt Trì, Ninh Bình) và 1 cảng cạn (Cảng ICD Lào Cai), kết nối với khu công nghiệp chỉ có tuyến kết nối mở Apatit Lào Cai.

- **Hạ tầng đường biển:** theo báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022, Việt Nam hiện có 34 cảng biển³ (02 loại đặc biệt, 11 cảng loại I, 7 cảng loại II và 14 cảng loại III). Tổng số bến cảng là 286 bến cảng, phân bố theo 4 nhóm cảng biển, tổng chiều dài cầu cảng hơn 96 km. Đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại phía Bắc và phía Nam. Hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn vừa qua đã được chú trọng đầu tư với quy mô, công nghệ hiện đại vươn tầm quốc tế đặc biệt là hệ thống cảng container (2 cảng biển lớn của Việt Nam là Hải Phòng và Thành phố Hồ Chí Minh đều nằm trong top 50 cảng container lớn trên thế giới).

- **Hạ tầng đường thủy nội địa:** kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa đã được cải thiện đáng kể nhờ việc tập trung đầu tư nâng cấp cải tạo một số tuyến

tại khu vực đồng bằng Bắc Bộ và đồng bằng sông Cửu Long, đồng thời với việc đưa vào sử dụng một số công trình cửa sông, kênh, tàu lớn, hiện đại và một số cảng đầu mối container kết hợp cảng cạn ở phía Nam và phía Bắc.

- *Hạ tầng cảng hàng không*: theo số liệu của Bộ Giao thông Vận tải năm 2022, hiện 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 và 13 cảng hàng không quốc nội. Đồng thời, trong đó có 7 cảng hàng không ở miền Bắc, 7 cảng hàng không ở miền Trung và 8 cảng hàng không ở miền Nam. Cơ sở hạ tầng phục vụ khai thác hàng hóa hiện nay chỉ có Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài và Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất là có nhà ga hàng hóa chuyên biệt. Các Cảng còn lại đã được triển khai đầu tư hoàn thiện khu xử lý hàng hóa riêng tách biệt dây chuyền vận tải hành khách nhằm tạo điều kiện thuận lợi trong việc đóng, dỡ hàng, tuy nhiên quy mô các Cảng này vẫn còn nhỏ, chưa tương xứng với nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua đường hàng không đang ngày càng cao.

3.2.2. Thực trạng hạ tầng công nghệ phục vụ hoạt động thương mại điện tử xuyên biên giới

Theo Báo cáo TMĐT Việt Nam 2023 về mức độ ứng dụng TMĐT của doanh nghiệp cho thấy, hiện tỷ lệ doanh nghiệp áp dụng phần mềm quản lý chuỗi cung ứng khá thấp, với tỷ lệ 2021 và 2022 lần lượt là 27% và 31%. Phần mềm quản lý và chăm sóc khách hàng lần lượt là 28% năm 2021 và 33% năm 2022. Điều này cho thấy việc đầu tư vào hạ tầng CNTT còn tương đối thấp (Hình 1). Theo số liệu khảo sát doanh nghiệp TMĐT, hiện chỉ có 34% DN đánh giá về hiệu quả của việc đầu tư vào hạ tầng CNTT và TMĐT trong hoạt động sản xuất, kinh doanh là tương đối quan trọng, 40% DN đánh giá quan trọng và chỉ có 23% số doanh nghiệp đánh giá rất quan trọng. Thông qua kết quả đánh giá của doanh nghiệp, có thể

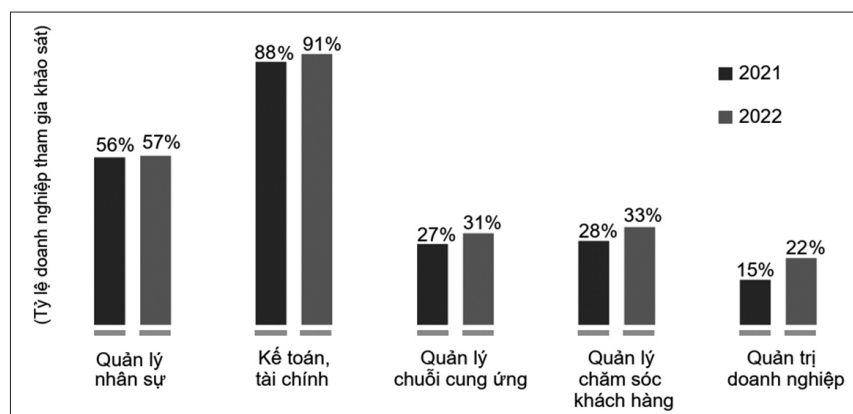
thấy các doanh nghiệp đã nhận thức về tầm quan trọng của việc ứng dụng CNTT trong hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Để việc kết nối giữa các quốc gia và vùng lãnh thổ trở nên dễ dàng hơn, tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động TMĐT xuyên biên giới, các doanh nghiệp cần đầu tư nhiều vào cơ sở hạ tầng CNTT, chú trọng đầu tư nhiều hơn vào phần mềm quản lý chuỗi cung ứng và chăm sóc khách hàng nhằm tối ưu hóa quá trình vận chuyển hàng hóa qua biên giới.

3.2.3. Thực trạng hạ tầng kết nối phục vụ hoạt động thương mại điện tử xuyên biên giới

- Trung tâm logistics: hiện nay một số tỉnh đã triển khai và xây dựng trung tâm logistics đã tích hợp trong quy hoạch tỉnh, tiêu biểu như Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc có quy mô hơn 87 ha; Trung tâm logistics tại Khu kinh tế Vũng Áng có quy mô diện tích lập quy hoạch 133,32 ha; Trung tâm Logistics ECPVN Bình Dương 2 tại KCN Tân Đông Hiệp B, thành phố Dĩ An với tổng diện tích xây dựng là 38.000m². Giai đoạn 2017 - 2022, nhiều trung tâm logistics áp dụng công nghệ tiên tiến đã đi vào hoạt động hoặc đang được xây dựng, góp phần giảm gánh nặng cơ sở hạ tầng logistics. Giai đoạn này Việt Nam cũng tiếp tục chuyển đổi từ trung tâm logistics truyền thống sang trung tâm logistics thế hệ mới. Trong đó, hai mô hình trung tâm logistics điển hình về ứng dụng công nghệ là: Trung tâm Logistics và Cảng cạn quốc tế ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và kết nối công nghệ 4.0; và

Hình 1: Các phần mềm phổ biến được doanh nghiệp sử dụng



Nguồn: Báo cáo TMĐT Việt Nam năm 2023

Trung tâm Logistics phục vụ nông nghiệp. Tuy nhiên, nhìn chung các hoạt động của các trung tâm logistics vẫn chưa tương xứng, quy mô hoạt động còn khiêm tốn, số lượng các dịch vụ do các trung tâm cung cấp còn hạn chế chủ yếu là hoạt động cho thuê kho, bãi.

- Cảng cạn (Inland Clearance Depot - ICD): 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, tập trung tại miền Bắc và miền Nam, miền Trung chưa có. Tổng lượng hàng thông qua các cảng cạn khoảng 35.000 - 40.000 TEU/tháng. Sau 4 năm thực hiện quy hoạch chi tiết cảng cạn giai đoạn đến năm 2020, tầm nhìn 2030 (Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11 tháng 6 năm 2018), 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; 6 cảng cạn được chấp thuận bổ sung vào quy hoạch từ năm 2018 đến nay, đó là: 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). 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. Cảng cạn khu vực miền Nam 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.

3.2.4. Thực trạng hạ tầng thanh toán và quản lý rủi ro trong hoạt động thương mại điện tử xuyên biên giới

Hạ tầng thanh toán trong TMĐT xuyên biên giới đang trở nên ngày càng đa dạng, với sự xuất hiện của các phương thức thanh toán trực tuyến như thẻ tín dụng, ví điện tử, chuyển khoản ngân hàng và các dịch vụ thanh toán trực tuyến khác.

Theo số liệu trong báo cáo TMĐT Việt Nam năm 2022 và 2023 có thể thấy hiện trạng thanh toán tiền mặt và chuyển khoản khi nhận hàng chiếm số đông. Tỷ lệ người tiêu dùng trực tuyến thanh toán bằng tiền mặt khi nhận hàng từ năm

2021 và 2022 lần lượt là 73% và 70%. Hình thức thanh toán chuyển khoản đang tăng dần với tỷ lệ 61% năm 2021 và 67% năm 2022. Các hình thức thanh toán khác như thẻ ATM nội địa, thẻ tín dụng ghi nợ, ví điện tử chiếm tỷ lệ khá nhỏ.

TMĐT xuyên biên giới đòi hỏi một hạ tầng thanh toán đa dạng để phục vụ nhu cầu của khách hàng trên toàn cầu. Từ thẻ tín dụng, ví điện tử cho đến chuyển khoản ngân hàng và các dịch vụ thanh toán trực tuyến, sự lựa chọn phong phú giúp tăng cường trải nghiệm mua sắm và thuận tiện cho người tiêu dùng.

4. Giải pháp logistics cho hoạt động thương mại điện tử xuyên biên giới

Một số giải pháp logistics cho hoạt động TMĐT xuyên biên giới:

- *Đầu tư phát triển hạ tầng logistics phục vụ TMĐT xuyên biên giới:* Cơ sở hạ tầng bao gồm cả cơ sở hạ tầng của logistics và cơ sở hạ tầng của TMĐT. Đối với logistics, việc xúc tiến hàng hóa càng nhanh, các thủ tục càng thuận lợi thì hàng hóa sẽ càng được giao đúng nơi, đúng thời điểm một cách nhanh chóng. Đây là một yếu tố vô hình đối với các mặt hàng kinh doanh và sản xuất có tính cấp thiết và liên tục. Đối với TMĐT, việc sử dụng hiệu quả và nâng cấp các công cụ hỗ trợ để cải tiến quá trình phân phối hàng hóa cũng là một yếu tố quan trọng để xúc tiến hiệu quả giữa logistics và TMĐT. Vì vậy, cần đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng vận chuyển hiện đại với hệ thống kho hiệu quả và các phương tiện vận chuyển thông minh. Bên cạnh đó, cũng cần đầu tư vào các trung tâm phân phối thông minh và hiệu quả nhằm giảm thời gian giao hàng, tối ưu hóa lưu kho và giảm chi phí vận chuyển. Với những đơn hàng vận chuyển xuyên biên giới, cần áp dụng công nghệ mới trong quản lý phương tiện vận chuyển, bao gồm xe tự lái và đối tác vận chuyển thông minh.

- *Ứng dụng công nghệ vào quản lý hoạt động logistics và chuỗi cung ứng:* Hiện nay xe tự lái và trí tuệ nhân tạo AI đang là một trong những vấn đề được khai thác mạnh trên thế giới. Đó thực sự là một yếu tố hiệu quả trong việc tối ưu các chi phí liên quan đến vận hành như con người, quản lý, kế hoạch, phương án cũng như giảm thiểu tối đa các

rủi ro khách quan mà bản thân yếu tố con người gặp phải như: uống rượu bia xong lái xe, đột quỵ, ngất khi đang lái xe,... Tích hợp hệ thống TMĐT với chuỗi cung ứng giúp tối ưu hóa quy trình từ khi đặt hàng đến vận chuyển và quản lý kho. Đồng thời, giúp tăng cường minh bạch, giảm thời gian xử lý, và tăng khả năng đáp ứng nhanh chóng với nhu cầu thị trường.

Tự động hóa các bước trong chuỗi cung ứng, từ xác nhận đơn hàng đến đóng gói và vận chuyển. Điều này sẽ giảm sai sót, tăng năng suất và giảm chi phí lao động. Sự tích hợp giữa hệ thống quản lý chuỗi cung ứng và các nền tảng TMĐT giúp tối ưu hóa quy trình từ đặt hàng đến vận chuyển.

Sử dụng cảm biến và thiết bị IoT để theo dõi vị trí và điều kiện của hàng hóa trong thời gian thực. Cải thiện quản lý kho, giảm thất thoát và cung cấp thông tin chính xác về tình trạng hàng hóa.

- *Đẩy mạnh mô hình chuỗi cung ứng*: mở rộng để kết nối các doanh nghiệp trong và ngoài nước mang lại hiệu quả kinh doanh và sản xuất liền mạch, khép kín, giảm tối ưu các chi phí và thời gian bị ảnh hưởng do tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng trong điều kiện rủi ro. Vấn đề đặt ra hiện nay là mô hình chuỗi cung ứng đang bị phụ thuộc bởi khá nhiều các bên liên quan với nhau, mỗi bên sẽ có trách nhiệm riêng, trong trường hợp mỗi doanh nghiệp đang gặp một vướng mắc riêng thì cả dây chuyền sẽ gặp vấn đề theo. Như vậy, khi xây dựng các đối tác uy tín và có hệ thống làm việc tối ưu thành một hệ thống chung về vận hành, để thống nhất cùng nhau giải quyết các vấn đề vướng mắc trong quá trình hợp tác sẽ mang lại một sự liền mạch, trơn tru trong việc cung cấp hàng hóa đến tay khách hàng. Vì vậy, cần xây dựng các mối quan hệ đối tác chiến lược để cùng nhau tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Chia sẻ thông tin, giảm chi phí và tăng khả năng đáp ứng nhanh chóng.

- *Tăng cường an toàn thông tin, bảo mật dữ liệu và thanh toán quốc tế*: bảo vệ thông tin và dữ liệu là quan trọng để đảm bảo tính minh bạch và độ tin cậy trong chuỗi cung ứng phục vụ hoạt động TMĐTXBG. Các doanh nghiệp TMĐT có thể sử dụng blockchain để bảo vệ thông tin và dữ liệu trong chuỗi cung ứng. Tăng cường bảo mật, minh

bạch và chống lại rủi ro gian lận. Các doanh nghiệp TMĐT cần nghiên cứu áp dụng hệ thống thanh toán điện tử quốc tế như PayPal, Stripe và các dịch vụ thanh toán blockchain sẽ giúp giảm bớt rào cản trong việc giao dịch giữa các quốc gia và tăng cường tính bảo mật và tính thống nhất giữa các quốc gia. Bên cạnh đó, để quản lý rủi ro thông tin, đảm bảo tính an toàn và tin cậy, các doanh nghiệp TMĐT cần xây dựng hệ thống chặn và kiểm soát để bảo vệ dữ liệu khách hàng và thông tin quan trọng.

- *Xây dựng chính sách đối trả hàng rõ ràng và linh hoạt*: quản lý tình trạng đối trả hàng trong hoạt động thương mại xuyên biên giới là một thách thức lớn đối với các doanh nghiệp, nhất là khi đối diện với các vấn đề như chi phí vận chuyển, thời gian, và thủ tục hải quan. Vì vậy, cần xây dựng chính sách đối trả hàng rõ ràng và linh hoạt để giảm thiểu rủi ro cho cả người mua và người bán. Đảm bảo rằng chính sách này được công bố một cách minh bạch và dễ hiểu để khách hàng có thể dễ dàng áp dụng khi cần. Bên cạnh đó, doanh nghiệp TMĐT cần áp dụng các công nghệ mới nhất trong quản lý đối trả hàng để tối ưu hóa quy trình, giảm thiểu thời gian và chi phí. Các công nghệ như hệ thống quản lý kho tự động, phần mềm theo dõi vận chuyển và hệ thống quản lý đơn hàng có thể giúp tăng cường hiệu suất và hiệu quả.

5. Kết luận

Trong bối cảnh phát triển mạnh mẽ của TMĐT xuyên biên giới, vấn đề logistics đã trở thành yếu tố quyết định quan trọng đối với sự thành công của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này. Để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường và vượt qua các thách thức, việc hiểu và thích ứng với các xu hướng mới cùng với việc áp dụng các giải pháp logistics phù hợp là vô cùng cần thiết.

Xu hướng trong logistics cho hoạt động TMĐT xuyên biên giới đã diễn ra mạnh mẽ, với sự phát triển của các công nghệ mới như trí tuệ nhân tạo, blockchain và Internet of Things. Các công nghệ này không chỉ giúp tối ưu hóa quá trình vận chuyển và quản lý hàng hóa mà còn cung cấp thông tin và minh bạch cho khách hàng, tạo ra trải nghiệm mua sắm trực tuyến tốt hơn. Ngoài ra, việc xây dựng hạ

tầng logistics chuyên biệt cho TMĐT, bao gồm các trung tâm phân phối gần nguồn cung và người tiêu dùng, cũng đang trở thành một xu hướng quan trọng. Điều này giúp giảm thời gian giao hàng, tăng cường sự linh hoạt và giảm chi phí cho các doanh nghiệp.

Để khai thác tối đa tiềm năng của các xu hướng

này, các doanh nghiệp cần phải đầu tư không chỉ vào hạ tầng logistics phục vụ cho TMĐT xuyên biên giới như hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng thanh toán và bảo mật thông tin mà còn phải đầu tư vào việc ứng dụng công nghệ trong quản lý hoạt động logistics và chuỗi cung ứng, xây dựng chính sách đổi trả hàng rõ ràng và linh hoạt ■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

¹Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022, trang 26

²Số liệu của Tổng cục Thống kê

³Quyết định số 804/QĐ-TTg ngày 08 tháng 7 năm 2022 công bố danh mục cảng biển Việt Nam gồm 34 cảng biển. Theo danh mục, trong 34 cảng biển Việt Nam có 2 cảng biển loại đặc biệt là cảng biển Hải Phòng và cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu; 11 cảng biển loại I gồm: Cảng biển Quảng Ninh, Cảng biển Thanh hóa, Cảng biển Nghệ An, Cảng biển Hà Tĩnh, Cảng biển Đà Nẵng, Cảng biển Quảng Ngãi, Cảng biển Bình Định, Cảng biển Khánh Hòa, Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Đồng Nai, Cảng biển Cần Thơ; 7 cảng biển loại II gồm: Cảng biển Quảng Bình, Cảng biển Quảng Trị, Cảng biển Thừa Thiên Huế, Cảng biển Bình Thuận, Cảng biển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Chính phủ (2013), “Nghị định số 52/2013/NĐ-CP của Chính phủ: Về thương mại điện tử” tử. Truy cập tại: <https://vanban.chinhphu.vn/default.aspx?pageid=27160&docid=167457>

2. Bộ Công Thương, Báo cáo Thương mại điện tử Việt Nam 2019-2023. Truy cập tại: <https://valoma.vn/tai-lieu/tai-lieu-tieng-viet/bao-cao-thuong-mai-dien-tu/> (XEM LẠI TÀI LIỆU NÀY CÓ ĐÚNG 2019-2023???)

3. Bộ Công Thương, Báo cáo logistics Việt Nam 2022-2023. Truy cập tại: <https://valoma.vn/tai-lieu/cong-bo-bao-cao-logistics-viet-nam-2023/>

4. Hiệp hội thương mại điện tử Việt Nam. (2023), “Báo cáo chỉ số thương mại điện tử 2023”, <https://vccom.vn/bao-cao-ebi-2023>.

5. An Thị Thanh Nhân (2023), “Logistics trong thương mại điện tử xuyên biên giới”, Vietnam Logistics Review. Truy cập tại: <https://vlr.vn/logistics-trong-thuong-mai-dien-tu-xuyen-bien-gioi-14647.html>

6. Trần Thị Ánh (2022), “Quản trị chuỗi cung ứng trong thương mại điện tử: trường hợp lựa chọn mô hình và chiến lược hoàn tất đơn hàng. Tạp chí Công Thương. Truy cập tại: <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/quan-tri-chuoi-cung-ung-trong-thuong-mai-dien-tu-truong-hop-lua-chon-mo-hinh-va-chien-luoc-hoan-tat-don-hang-87576.htm>

7. Phạm Phương Châu - Trần Thị Diễm Quỳnh - Trần Lê Ngân - Lý Trúc Quỳnh - TS. Vũ Thị Thúy Hằng (2023), “Thương mại điện tử xuyên biên giới: Nhận diện và một số hàm ý phát triển tại Hà Nội”. Truy cập tại: <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/thuong-mai-dien-tu-xuyen-bien-gioi-nhan-dien-va-mot-so-ham-y-phat-trien-tai-ha-noi-108432.htm>

8. Amazon Global Selling (2023), “Thương mại điện tử xuyên biên giới là gì?”. Truy cập tại (amazon.vn)

9. Ngô Mai Hương (2022), “Thương mại điện tử xuyên biên giới - Cánh tay nối dài cho thương mại truyền thống”, Phòng Thông tin Thư viện và Xúc tiến thương mại - VIOIT. Truy cập tại: <https://vioit.org.vn/vn/tin-hoat-dong-nganh/thuong-mai-dien-tu-xuyen-bien-gioi---canh-tay-noi-dai-cho-thuong-mai-truyen-thong-4865.4056.html>

10. Nguyễn Thị Anh (2020), "Nghiên cứu về ứng dụng công nghệ IoT trong quản lý vận chuyển và giao hàng trong thương mại điện tử". Journal of E-Commerce Research and Applications.

11. Trần Văn Bình (2018), "Tối ưu hóa hệ thống lưu trữ và phân phối hàng hóa trong môi trường thương mại điện tử". International Journal of Logistics Management.
12. Lê Thị Cẩm Ly (2019), "Phân tích tác động của đặc điểm sản phẩm đến quyết định vận chuyển trong mô hình logistics cho thương mại điện tử". International Journal of Physical Distribution & Logistics Management.
13. Nguyễn Văn Dũng (2021), "Nghiên cứu về mô hình giao hàng ngược hiệu quả cho doanh nghiệp thương mại điện tử". International Journal of Retail & Distribution Management.
14. Phạm Thị Mai (2017), "Tích hợp hệ thống quản lý kho tự động vào quy trình logistics của các doanh nghiệp thương mại điện tử". Journal of Business Logistics Management.

Ngày nhận bài: 20/3/2024

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 7/4/2024

Ngày chấp nhận đăng bài: 25/4/2024

Thông tin tác giả:

1. ThS. DƯƠNG QUỐC VƯỢNG

2. ThS. NGÔ PHƯƠNG THẢO

Trường Đại học Đại Nam

DEVELOPMENT TRENDS AND LOGISTICS SOLUTIONS FOR CROSS-BORDER E-COMMERCE

● Master. **DUONG QUOC VUONG**¹

● Master. **NGO PHUONG THAO**¹

¹Dai Nam University

ABSTRACT:

Cross-border e-commerce is a strong and growing trend in many countries around the world. In Vietnam, this field has a lot of potential, and its growth is consistent with the digital economic development policy set out by the government. This study analyzed cross-border e-commerce development trends and current logistics for cross-border e-commerce. Based on the study's findings, some solutions were proposed to facilitate logistics activities for cross-border e-commerce.

Keywords: logistics, e-commerce, cross-border e-commerce.