TRẦN THANH HẢI

Hỏi đáp về LOGISTICS

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

LỜI GIỚI THIỆU

Logistics là một ngành dịch vụ mới, đang có những bước tăng trưởng mạnh mẽ, đóng góp quan trọng cho nền kinh tế và gắn liền với các hoạt động của ngành công thương.

Tại Việt Nam, logistics được Chính phủ đặc biệt quan tâm. Cùng với việc hoàn thiện thể chế pháp lý, chính sách, Chính phủ đang triển khai các nhiệm vụ nhằm cải thiện cơ sở hạ tầng, hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics nâng cao năng lực cạnh tranh và mở rộng thị trường, đẩy mạnh đào tạo, phát triển nhân lực cho ngành logistics, tăng cường nhận thức về logistics trong cộng đồng doanh nghiệp.

Tập sách nhỏ này ra đời nhằm giúp các cán bộ quản lý nhà nước, các doanh nghiệp và các tổ chức, cá nhân quan tâm đến logistics có thông tin cơ bản về lĩnh vực này, trên cơ sở đó tham gia công tác hoạch định chính sách, quản trị, điều hành doanh nghiệp một cách hiệu quả hơn.

Tập sách được trình bày một cách dễ hiểu, súc tích, đi thẳng vào những vấn đề đang được quan tâm để đem đến những thông tin thiết thực, bổ ích trong lĩnh vực logistics.

Xin trân trọng giới thiệu cùng bạn đọc.



TRẦN TUẤN ANH
Bộ trưởng Bộ Công Thương

Tác giả xin gửi lời cám ơn trân trọng đến các đồng nghiệp và anh chị em tại các Bộ ngành, hiệp hội, doanh nghiệp đã tham gia đóng góp để hoàn thiện tập sách này. Đặc biệt, xin gửi lời cám ơn đến anh Đào Trọng Khoa (Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam), anh Trần Chí Dũng (Trường Hàng không và Logistics Việt Nam), chị Nguyễn Anh Thu (Đại học Quốc gia Hà Nội), chị Đinh Thị Bảo Linh (Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại) đã dành thời gian góp ý cho nội dung tập sách thêm đầy đủ.

Trong quá trình biên soạn và xuất bản, mặc dù đã có nhiều cố gắng nhưng cuốn sách khó tránh khỏi những thiếu sót. Vì vậy rất mong nhận được ý kiến góp ý của bạn đọc để tập sách thêm hoàn thiện. Mọi ý kiến góp ý xin gửi qua Messenger tại địa chỉ facebook.com/thanhhai158.

MỤC LỤC

3 - 4 | Lời giới thiệu

7 - 95 | Phần I: Những vấn đề chung về logistics

97 - 166 | Phần II: Logistics tại Việt Nam

167 - 168 | Một số thuật ngữ về Logistics

169 - 219 | Phần III: Phụ lục

DANH MỤC CÁC HÌNH

Logistics 3PL và các thành phần liên quan	18
Các công đoạn điển hình trong logistics	26
Một khu cảng bốc xếp container hiện đại	29
Container và pallet hàng không	37
Tàu Margrethe Maersk sức chở 18.300 TEU, trọng tải 194.000 DWT vào Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) ngày 20/2/2017	39
ICD Tiên Sơn là một trung tâm logistics đặt tại tỉnh Bắc Ninh	50
Phương tiện bốc dỡ, giao nhận và một thành phần không thể thiếu của logistics	61
Logistics trong nội bộ doanh nghiệp giúp nâng cao năng suất, tiết giảm chi phí	69
Máy bay của các hãng logistics nước ngoài tại sân bay Nội Bài (noibaiairport.vn)	78
Cơ cấu tổ chức của Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại	117
Kho hàng hiện đại là hạt nhân của chuỗi logistics	120
Diễn đàn Logistics Việt Nam là nơi cập nhật những thông tin mới nhất về logistics	153
Trang thông tin điện tử www.logistics.gov.vn	165

PHẦN I

NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ LOGISTICS

1. Logistics là gì?

Logistics là tập hợp các hoạt động nhằm đảm bảo cung cấp các thành phần cần thiết cho hoạt động sản xuất, kinh doanh, tiêu dùng hàng hóa một cách kịp thời, hiệu quả.

Đối tượng của logistics trước đây chỉ là hàng hóa, sản phẩm hữu hình. Tuy nhiên, hiện nay người ta cũng sử dụng logistics cho cả những đối tượng như dịch vụ, thông tin, năng lượng...

Về phía người quản lý, logistics luôn gắn với việc phải lựa chọn phương án tối ưu nhằm kiểm soát hiệu quả về thời gian và chi phí trong suốt quá trình hàng hóa lưu thông.

2. Trước đây đã có nhiều từ khác nhau để gọi như kho vận, tiếp vận, lưu vận, giao nhận, ... tại sao bây giờ lại phải dùng từ logistics?

Hoạt động logistics theo sát suốt quá trình sản xuất, kinh doanh, tiêu dùng một sản phẩm. Quá trình đó có thể bao gồm những hoạt động sau:

- Vận chuyển
- Lưu kho
- Sơ chế, bảo quản
- Phân chia, bao gói sản phẩm
- Thực hiện các thủ tục để sản phẩm có thể lưu chuyển từ địa điểm này đến địa điểm khác

Những từ như kho vận, tiếp vận, lưu vận, giao nhận, ... chỉ phản ánh được

một phần trong quá trình nói trên, không thể hiện được rõ logistics là quá trình xuyên suốt, tích hợp của nhiều công đoạn. Vì vậy, việc sử dụng từ logistics là hợp lý hơn cả. Luật Thương mại 2005 đã chính thức sử dụng logistics trong văn bản pháp luật của Nhà nước.

Trong tiếng Việt, cũng đã có những trường hợp tương tự, sử dụng từ nguyên nghĩa tiếng nước ngoài sẽ đem lại ý nghĩa rõ hơn là dịch sang tiếng Việt, ví dụ marketing, PR.

3. Luật Thương mại định nghĩa thế nào về logistics?

Điều 233 Luật Thương mại định nghĩa: "Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao".

Như vậy, nội dung Điều 233 nói trên vừa định nghĩa thông qua việc liệt kê một số hoạt động điển hình của logistics, vừa nhấn mạnh vào tính chất dịch vụ của hoạt động này khi một doanh nghiệp đứng ra nhận làm các công việc đó để hưởng thù lao từ doanh nghiệp có hàng hóa.

Định nghĩa như trên là phù hợp trong bối cảnh Luật Thương mại khi Luật này cũng quy định logistics tương tự với các dịch vụ khác như môi giới, nhượng quyền, giám định, đại lý, gia công.

4. Luật pháp Việt Nam phân loại dịch vụ logistics thành những phân ngành nào?

Trước đây, theo Nghị định 140/2007/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 5/9/2007, dịch vụ logistics được phân loại như sau:

1. *Các dịch vụ logistics chủ yếu*, bao gồm:

- Dịch vụ bốc xếp hàng hoá, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;
- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;
- Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa;
- Dịch vụ bổ trợ khác, bao gồm cả hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách hàng trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi mốt và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

2. *Các dịch vụ logistics liên quan đến vận tải*, bao gồm:

- Dịch vụ vận tải hàng hải;
- Dịch vụ vận tải thuỷ nội địa;
- Dịch vụ vận tải hàng không;
- Dịch vụ vận tải đường sắt;
- Dịch vụ vận tải đường bộ.
- Dịch vụ vận tải đường ống.

3. *Các dịch vụ logistics liên quan khác*, bao gồm:

- Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật;
- Dịch vụ bưu chính;
- Dịch vụ thương mại bán buôn;
- Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng;
- Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

Hiện nay, theo Nghị định 163/2017/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 30/12/2017, dịch vụ logistics được phân loại như sau:

1. Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
2. Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
3. Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
4. Dịch vụ chuyển phát.
5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.
6. Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).
7. Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.
8. Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.

9. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.
10. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.
11. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.
12. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.
13. Dịch vụ vận tải hàng không.
14. Dịch vụ vận tải đa phương thức.
15. Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.
16. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

Ngoài các dịch vụ trên, nếu có các dịch vụ khác mà thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại thì cũng được coi là dịch vụ logistics.

5. Ngoài cách phân loại như trên, có thể phân loại các hoạt động logistics theo những tiêu chí nào nữa?

Về phạm vi, logistics có thể chỉ bao gồm các hoạt động trong nội bộ một doanh nghiệp, hoặc các hoạt động giữa doanh nghiệp với các chủ thể khác (doanh nghiệp đối tác, khách hàng cá nhân).

Có hoạt động logistics chỉ diễn ra trong một nhà máy, một khu công nghiệp hay từ tỉnh này sang tỉnh khác, có hoạt động mang tính quốc tế, khởi đầu từ một châu lục này và kết thúc ở một châu lục khác.

Về loại hình, có doanh nghiệp tự cung (doanh nghiệp tự cung cấp dịch vụ logistics cho chính mình), hoặc doanh nghiệp dịch vụ (doanh nghiệp chuyên cung cấp dịch vụ logistics cho doanh nghiệp khác).

Một số cách phân loại khác sẽ được trình bày tiếp ở những câu dưới đây.

6. Trong quân đội, hoạt động hậu cần cũng được gọi là logistics, vậy có gì khác nhau giữa hậu cần trong quân đội với hoạt động kinh doanh logistics ngoài xã hội?

Hoạt động hậu cần trong quân đội cung cấp thức ăn, quần áo, đồ dùng nhằm bảo đảm đời sống vật chất và tinh thần cho bộ đội, mặt khác cũng cung cấp phương tiện, trang bị, thiết bị, khí tài, vũ khí, đạn dược để đảm bảo khả năng chiến đấu của bộ đội.

Trong lịch sử, chiến dịch giải phóng Thăng Long một cách thần tốc của quân Tây Sơn là một minh họa điển hình của logistics. Bằng cách bố trí từng tổ ba người, trong đó hai người thay nhau cáng một người, vừa hành quân vừa nấu cơm, đội quân Tây Sơn đã hành quân thần tốc, tạo nên sức mạnh bất ngờ đánh tan quân Thanh vào mùa xuân Kỷ Dậu 1789.

Hoạt động kinh doanh logistics ngoài xã hội nhằm cung cấp nguyên liệu, vật tư, thành phẩm đến các doanh nghiệp khác hoặc đến người tiêu dùng để đáp ứng nhu cầu của các chủ thể này.

Điểm khác nhau ở đây là hoạt động hậu cần trong quân đội mang tính mệnh lệnh, thực hiện theo chỉ đạo chặt chẽ của một cơ quan chỉ huy, chủng loại hàng hóa không đa dạng nhưng có số lượng lớn, và không nhằm mục đích lợi nhuận. Kinh doanh logistics có sự tham gia của rất nhiều doanh nghiệp dựa trên quan hệ dân sự thuận mua vừa bán, chủng loại hàng hóa rất phong phú với số lượng từ rất nhỏ đến rất lớn, kết quả của những hoạt động đó là nhằm đem lại lợi nhuận cho các bên tham gia.

Nhìn rộng ra, không chỉ trong quân sự hay kinh doanh mà bất cứ công việc nào đều đòi hỏi sự tính toán, cân nhắc để sử dụng các nguồn lực sẵn có một cách tối ưu, đem lại kết quả tốt nhất với chi phí thấp nhất. Đó cũng chính là vai trò của logistics. Ví dụ, để tổ chức một hội nghị, bên cạnh việc đề ra mục tiêu cần giải quyết, chương trình nghị sự, thành phần tham dự

thì các việc như lựa chọn địa điểm, chuẩn bị trang thiết bị âm thanh, trình chiếu, gửi giấy mời, đôn đốc xác nhận, đón tiếp đại biểu, kiểm soát thời gian trình bày... chính là một hình thức logistics.

7. Vai trò của logistics đối với nền kinh tế nói chung?

Nếu nền kinh tế là một bộ máy thì có thể ví logistics như dầu bôi trơn cho bộ máy đó vận hành được thông suốt, đạt được công suất lớn nhất với chi phí nhiên liệu ít nhất và độ bền bỉ cao nhất.

Nếu không có vai trò của logistics, nền kinh tế sẽ hoạt động giảm hiệu quả đáng kể, thậm chí trong một số ngành, một số nơi sẽ bị rối loạn hoặc ngừng hoạt động.

Ở nền kinh tế tiểu thủ công nghiệp, làm ăn nhỏ lẻ thì logistics không có tác dụng nhiều. Nền kinh tế có mức độ công nghiệp hóa, hiện đại hóa càng cao thì vai trò của logistics càng lớn.

Ở một số quốc gia và vùng lãnh thổ như Singapore, Hong Kong, Hà Lan, logistics là một động lực chính của nền kinh tế, đóng góp đáng kể vào GDP.

8. Tại sao lại nói logistics có vai trò quan trọng trong nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp?

Sức cạnh tranh của doanh nghiệp là phạm trù tổng hợp của nhiều yếu tố, trong đó có những yếu tố bên ngoài như thể chế pháp luật, môi trường kinh doanh, vai trò hỗ trợ của Nhà nước... và những yếu tố bên trong, nội tại của doanh nghiệp.

Những yếu tố nội tại thường được nói đến là chất lượng nguồn nhân lực, chi phí lao động, chất lượng sản phẩm. Trong khi chi phí lao động chỉ ngày

càng tăng chứ không giảm, chất lượng sản phẩm muốn nâng cao phải đòi hỏi nhiều tiền để đầu tư, chất lượng nguồn nhân lực cần có thời gian để nâng lên thì một phương thức khác là thông qua việc tổ chức lại quy trình làm việc, sản xuất, các giảm các chi phí không cần thiết, hay nói cách khác là vận dụng logistics trong hoạt động của doanh nghiệp.

Trong bối cảnh tự do hóa thương mại, cạnh tranh giữa các quốc gia và doanh nghiệp ngày càng gay gắt do việc dỡ bỏ các hàng rào thuế quan và phi thuế quan cũng như sự có mặt của các doanh nghiệp nước ngoài tham gia thị trường, logistics chính là một công cụ giúp doanh nghiệp tạo ra lợi thế riêng của mình để tăng sức cạnh tranh, vượt qua đối thủ bằng việc cắt giảm chi phí và thỏa mãn tối đa nhu cầu của khách hàng.

9. Phương châm của logistics là gì?

Phương châm của logistics hiện đại là chi phí, tốc độ, tin cậy. Tức là một hàng hóa đi từ doanh nghiệp đến đối tác với chi phí thấp nhất, tốc độ nhanh nhất, đồng thời phải đảm bảo hàng hóa không bị thất lạc, mất mát, hư hỏng.

John J. Coyle, tác giả một loạt quyển sách về kinh doanh logistics, tóm tắt phương châm của logistics trong 7 chữ Đúng (nguyên văn tiếng Anh là 7 chữ Right) như sau: Logistics là đem đúng sản phẩm, đến đúng khách hàng, với đúng số lượng, ở đúng trạng thái, đến đúng địa điểm, vào đúng thời gian, và với đúng chi phí.

10. Có thể dựa trên những tiêu chí nào để đánh giá hiệu quả của hoạt động logistics?

Đối với quốc gia, hiệu quả của hoạt động logistics có thể đánh giá thông qua các tiêu chí:

- Chi phí logistics so sánh với GDP hoặc kim ngạch xuất nhập khẩu (tỷ lệ càng nhỏ càng tốt);
- Doanh thu của dịch vụ logistics so sánh với GDP (tỷ lệ càng cao càng thể hiện vai trò và tầm quan trọng của dịch vụ logistics);
- Tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics (tốc độ cao cho thấy dịch vụ logistics phát triển nhanh);
- Tỷ lệ doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài (tỷ lệ càng cao thể hiện mức độ chuyên nghiệp hóa của dịch vụ logistics càng tốt);
- Thời gian trung bình xử lý các thủ tục hành chính liên quan đến hàng hóa (thời gian càng ngắn càng tạo thuận lợi cho doanh nghiệp).

Đối với doanh nghiệp, hiệu quả của hoạt động logistics có thể đánh giá thông qua các tiêu chí:

- Thời gian tiếp nhận và hoàn thành một đơn hàng dịch vụ (thời gian càng ngắn thì hiệu quả càng cao);
- Chi phí trung bình để hoàn thành một đơn hàng dịch vụ (chi phí càng thấp thì hiệu quả càng cao);
- Số lượng người tham gia để hoàn thành một đơn hàng dịch vụ (số người càng ít thì hiệu quả càng cao);
- Mức độ hài lòng của khách hàng (thể hiện chất lượng và độ tin cậy của dịch vụ).

11. Logistics 3PL là gì?

3PL là từ viết tắt của third-party logistics, nghĩa là logistics sử dụng dịch vụ của bên thứ ba. Nói cách khác, đây là việc các doanh nghiệp



Logistics 3PL và các thành phần liên quan

sản xuất, thương mại sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp, thay vì tự mình thực hiện các hoạt động logistics này.

Ví dụ một công ty A của Việt Nam bán hồ tiêu cho doanh nghiệp Ấn Độ. Thay vì tự làm việc đặt lịch tàu, thuê xe chở hồ tiêu từ kho ra cảng, làm thủ tục hải quan, xin giấy chứng nhận xuất xứ, ... công ty A sẽ giao cho công ty C thực hiện. Do công ty C chuyên làm những việc này nên các quy trình sẽ triển khai nhanh hơn, chuyên nghiệp hơn. Đổi lại, công ty A trả cho công ty C một khoản tiền là giá dịch vụ mà công ty C đã cung cấp.

Logistics 3PL chính là xu hướng đẩy mạnh thuê ngoài dịch vụ logistics theo hướng chuyên môn hóa. Theo hướng này, doanh nghiệp sản xuất, thương mại có điều kiện tập trung nguồn lực, con người để làm tốt các

khâu sản xuất, tìm bạn hàng, phát triển thị trường, trong khi các khâu đưa hàng hóa đến đối tác sẽ sử dụng dịch vụ của doanh nghiệp logistics.

12. Có 1PL và 2PL không? Khác biệt giữa 2PL và 3PL là gì?

1PL để chỉ một doanh nghiệp sản xuất - thương mại tự đảm nhiệm hoạt động logistics cho chính mình mà không phải thuê đơn vị bên ngoài. Ví dụ một công ty sản xuất thức ăn nhanh, nhưng cũng sở hữu một đội xe để giao hàng, một kho lạnh để lưu trữ thực phẩm, một đội ngũ cán bộ để tìm mua nguyên liệu kinh doanh dịch vụ xe tải, một bến cảng, một trung tâm thu gom hàng là một nhà cung cấp dịch vụ 1PL.

2PL là nhà cung cấp dịch vụ ở một loại hình đơn lẻ hoặc trong một phạm vi địa lý hẹp. Ví dụ một công ty vận tải với đội hình xe tải, xe đầu kéo, hay một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cho thuê kho bãi. Các công ty chuyển phát nhanh, các hãng tàu biển, công ty đường sắt, giám định, bảo hiểm cũng được coi là 2PL. 2PL thường gắn với việc phải có cơ sở hạ tầng, tài sản cố định.

Sự phân biệt giữa 2PL và 3PL hiện nay chưa rõ ràng. Có ý kiến cho rằng 3PL luôn gắn với dịch vụ hải quan, còn 2PL không có yếu tố này. Có ý kiến cho rằng 2PL hoạt động trên cơ sở nhu cầu đột xuất, vãng lai (dịch vụ chuyển phát nhanh), còn 3PL hoạt động trên cơ sở lên kế hoạch, hợp đồng dài hạn. Một ý kiến khác cho rằng 2PL chỉ cung cấp dịch vụ đơn thuần theo chuẩn do nhà cung cấp dịch vụ định ra, còn 3PL có sự tùy biến, cá biệt hóa để đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

13. Logistics 4PL là gì?

Logistics 4PL được dùng để chỉ nhà cung cấp dịch vụ logistics tổng thể, tích hợp nhiều công đoạn trong quá trình logistics. Nhà cung cấp dịch

vụ logistics 4PL có thể không có tàu biển, không có xe tải, không có kho hàng, nhưng là người có khả năng kết nối, tận dụng năng lực của tất cả các yếu tố trên để hoàn thành một quy trình logistics phức tạp.

Logistics 3PL chỉ nhằm vào một chức năng hay công đoạn cụ thể, trong khi logistics 4PL hướng tới giải pháp cho cả quá trình. Do vậy, nhà cung cấp dịch vụ logistics 4PL có thể sử dụng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL khác nhau để thực hiện hợp đồng dịch vụ với khách hàng của mình.

Ở một cách nhìn khác, trong khi nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL sẽ thực hiện từng chức năng tách biệt với quy trình sản xuất, phân phối hàng hóa thì nhà cung cấp dịch vụ logistics 4PL sẽ đảm nhiệm một phần chức năng trước đây không thể tách rời của doanh nghiệp sản xuất - thương mại. Nói cách khác, logistics 4PL tích hợp mình với doanh nghiệp, trở thành một phần trong quy trình hoạt động sản xuất - kinh doanh của doanh nghiệp.

Ví dụ, công ty sản xuất máy kéo John Deere sản xuất nhiều loại máy kéo khác nhau, từ loại rất nhỏ để làm vườn đến loại rất lớn. Công ty vận chuyển các bộ phận ở dạng rời sang Hà Lan, một doanh nghiệp logistics Hà Lan đứng ra tiếp nhận, lắp ráp hoàn chỉnh, đưa vào kho bãi và giao hàng theo chỉ định của John Deere. Khi có yêu cầu sửa chữa nhỏ, bảo hành, thay thế, chính doanh nghiệp logistics Hà Lan cũng sẽ đảm nhiệm luôn việc này, John Deere không cần phải có kho hay trạm bảo hành riêng nữa. Như vậy, doanh nghiệp logistics Hà Lan đã trở thành một bộ phận không thể thiếu để John Deere có thể đưa được sản phẩm đến khách hàng.

14. Sau logistics 4PL là gì, đã có logistics 5PL chưa?

Hiện nay người ta cũng bắt đầu nói đến 5PL, loại hình dịch vụ logistics không cần có cơ sở vật chất như xe cộ, kho bãi, xe nâng, tàu biển, không

có lái xe hay thủ kho. Chức năng chính của 5PL là cung cấp dịch vụ thông qua việc liên kết các nhà cung cấp dịch vụ khác và mạng lưới khách hàng, tìm kiếm, so sánh và lựa chọn các báo giá, kiểm tra, giám sát đường đi của hàng hóa, tư vấn, đào tạo để khách hàng tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

Logistics 5PL cũng được nói đến là loại hình logistics thông minh, dựa trên phương tiện điện tử, công nghệ thông tin để điều phối mạng cung ứng (chứ không phải chỉ là chuỗi cung ứng) và đáp ứng những nhu cầu khác biệt của từng khách hàng.

15. Tôi chưa phân biệt được logistics khác vận tải như thế nào? Hai khái niệm này có phải là một?

Logistics là cả một quá trình, mà vận tải chỉ là một phần trong quá trình đó. Vận tải là thành phần quan trọng, nhưng không phải là tất cả quá trình logistics.

Thống kê trên thế giới cho thấy về mặt chi phí, chi phí cho vận tải chiếm khoảng 60% chi phí chung của logistics.

Ngoài vận tải, logistics còn có những hoạt động khác như kho bãi, bốc xếp, giao nhận, giám định, bảo hiểm, đóng gói, v.v...

Mặt khác, không chỉ có ý nghĩa là một dịch vụ, logistics mang một ý nghĩa bao trùm lớn hơn là việc tính toán, lập kế hoạch để hàng hóa di chuyển từ điểm đầu đến điểm cuối một cách hiệu quả, tiết kiệm chi phí nhất, thời gian nhanh nhất, góp phần vào việc nâng cao năng suất, doanh thu cho doanh nghiệp.

Như vậy, logistics và vận tải không phải là một.

16. Để logistics phát triển cần có những yếu tố nào?

Để logistics phát triển, cần có sự tham gia của một số yếu tố sau:

a) Chính sách, pháp luật: Giống như cá bơi trong nước, chim bay trên trời, một lĩnh vực muốn phát triển cần có môi trường thuận lợi. Khung thể chế bao gồm những chính sách tạo điều kiện cho logistics và các ngành liên quan có thể phát triển mạnh mẽ là rất quan trọng. Bên cạnh đó, cần có các văn bản pháp luật bao quát đủ các khía cạnh, là cơ sở để phân giải khi có tranh chấp và tạo hành lang để các doanh nghiệp phát triển đúng hướng.

b) Hệ thống cơ sở hạ tầng logistics bao gồm cơ sở hạ tầng cứng như đường sá, sân bay, bến cảng, nhà ga, tàu bè, xe tải, cần cẩu, kho bãi, giàn nâng... và cơ sở hạ tầng mềm như con người (đội ngũ quản lý, đội ngũ nhân viên), thông tin, công nghệ, ...

c) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ: Đây là các doanh nghiệp chuyên thực hiện dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp khác, bao gồm các hãng tàu biển, hãng hàng không, doanh nghiệp vận tải đường sắt, đường bộ, doanh nghiệp giao nhận, đại lý hải quan, giám định, bảo hiểm, ...

d) Doanh nghiệp sử dụng dịch vụ: Đây là các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, có nhu cầu đưa hàng hóa từ một điểm đến một điểm khác, và trong quá trình đó sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. So với nhóm doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thì đây là nhóm doanh nghiệp có số lượng rất lớn, rất đa dạng về phạm vi hoạt động.

17. Chuỗi cung ứng là gì?

Chuỗi cung ứng là chuỗi các hoạt động liên quan đến một doanh nghiệp, từ khâu sản xuất đến khâu phân phối và tiêu dùng.

Như tên gọi của nó, vì là chuỗi nên chuỗi cung ứng bao gồm nhiều hoạt động tương đối độc lập, nhưng đều tác động đến một đối tượng chung là hàng hóa.

Ví dụ, chuỗi cung ứng của một doanh nghiệp cà-phê bắt đầu từ việc thu gom cà-phê từ nông trường của mình hoặc từ các hộ nông dân, chở về các trạm, từ các trạm về kho, từ các kho về nhà máy tại Đăk Lăk. Tại nhà máy, cà-phê được phơi, sấy, rang, xay, tẩm ướp, trộn với các loại cà-phê khác để ra loại cà-phê có hương vị đặc thù. Sau đó, bột cà-phê đã được chế biến có thể được chuyển tiếp bằng xe ô-tô tải đến một nhà máy khác ở Đồng Nai để đóng hộp, dán nhãn. Một số lượng cà-phê bột được chuyển sang phân xưởng khác, tiếp tục trở thành nguyên liệu để chế biến ra cà-phê hòa tan rồi số cà-phê hòa tan này cũng được đóng gói. Từ nhà máy ở Đồng Nai, các thùng, hộp cà-phê đã chế biến này được đưa ra cảng Cát Lái hoặc cảng Cái Mép để đưa xuống tàu thủy, chở đến cảng Antwerp ở Châu Âu. Từ cảng này, hàng được bốc xuống, theo các toa tàu hỏa vận chuyển vào nước Đức. Cà-phê Việt Nam tập kết tại một tổng kho nằm gần Frankfurt, sau đó chuyển đến các công ty bán lẻ. Đến lượt mình, công ty bán lẻ phân phối cà-phê đến các siêu thị và cửa hàng để bán cho người tiêu dùng.

Đối tượng của chuỗi cung ứng trong nền kinh tế hiện đại không chỉ bao gồm hàng hóa, mà có thể là cả các yếu tố vô hình như dịch vụ, thông tin, năng lượng.

18. Quản lý chuỗi cung ứng cần lưu ý những gì?

Do chuỗi cung ứng là một quá trình trải dài qua nhiều công đoạn, nhiều địa điểm và mất nhiều thời gian nên kiểm soát được các công đoạn như vậy là điều rất quan trọng để góp phần nâng cao lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp.

Quản lý chuỗi cung ứng là việc quản lý quá trình di chuyển của hàng hóa qua các công đoạn trong chuỗi cung ứng. Việc quản lý bao gồm kiểm soát, theo dõi, hợp lý hóa và cải thiện luồng di chuyển của hàng hóa nói chung cũng như ở từng công đoạn cụ thể. Việc phối hợp và chuyển giao từ công đoạn này sang công đoạn khác một cách nhịp nhàng cũng rất quan trọng.

Quản lý chuỗi cung ứng thể hiện sự can thiệp mang tính chủ động của nhà quản lý đối với dòng hàng nhằm tối ưu hóa giá trị của chuỗi cung ứng. Kết quả của quá trình quản lý này là tìm ra và cắt giảm các chi phí bất hợp lý, đưa hàng hóa đến đích theo con đường hiệu quả và kinh tế nhất, gia tăng thêm giá trị cho hàng hóa ở mỗi công đoạn nếu có thể.

Nhiều doanh nghiệp hiện nay chưa quan tâm đến quản lý chuỗi cung ứng, do vậy làm gia tăng chi phí, giảm giá trị của sản phẩm, thất thoát hàng hóa, lượng hàng tồn kho cao.

19. Phân biệt giữa logistics và chuỗi cung ứng ở những điểm gì?

Trong một số trường hợp, logistics và chuỗi cung ứng được dùng tương đương và thay thế lẫn nhau. Nhưng thực tế hai khái niệm này có những điểm khác biệt.

Chuỗi cung ứng thường dùng để chỉ một chuỗi các hoạt động có liên hệ nối tiếp với nhau trong quá trình hình thành nên một sản phẩm và đưa sản phẩm ấy đến người dùng. Trong khi logistics nhấn mạnh đến việc vận hành, tác động vào chuỗi hoạt động đó để tạo nên hiệu quả cao nhất cho doanh nghiệp.

Ở một góc độ khác, chuỗi cung ứng nói lên sự quan tâm của bản thân doanh nghiệp sản xuất - thương mại đối với quá trình vận động của hàng hóa trong nội bộ doanh nghiệp của mình. Còn logistics được dùng để

chỉ dịch vụ do các doanh nghiệp chuyên nghiệp cung cấp. Với nghĩa này, logistics là một ngành dịch vụ hay ngành kinh doanh.

Có thể hình dung chuỗi cung ứng như một dây chuyền sản xuất bánh quy, còn logistics là quá trình đưa nguyên liệu bột mỳ, đường, sữa, bơ vào nhào trộn, đổ ra khuôn, đưa qua lò nướng và chuyển vào đóng gói.

20. Logistics cung ứng và logistics phân phối có quan hệ thế nào với nhau?

Từ góc độ một doanh nghiệp sản xuất, logistics có thể chia thành 3 công đoạn:

- Logistics cung ứng (procurement logistics)

- Logistics sản xuất (production logistics)

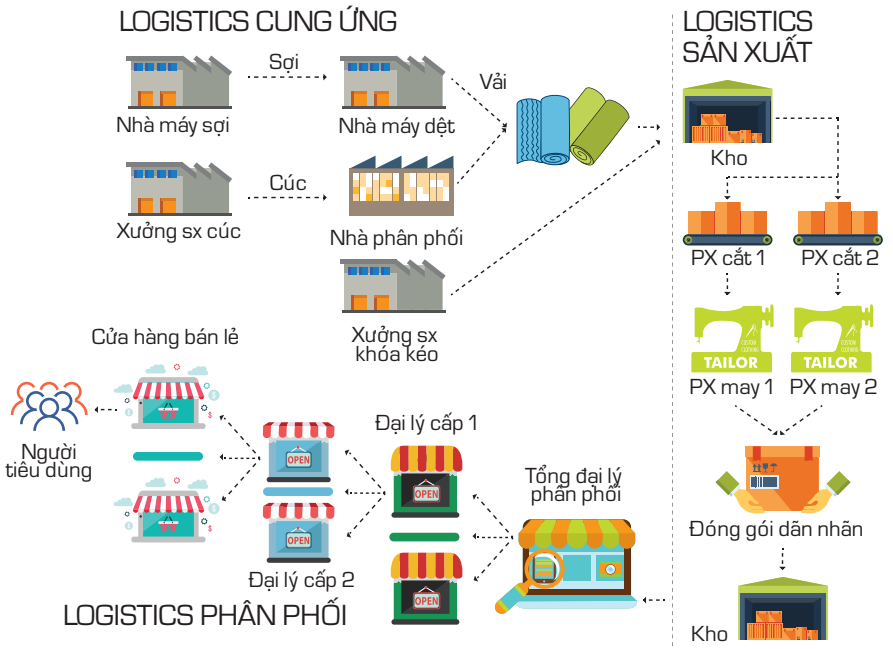
- Logistics phân phối (distribution logistics)

Logistics cung ứng là tất cả các công việc để tập hợp nguyên liệu, vật liệu, nhiên liệu và các yếu tố đầu vào chuẩn bị cho hoạt động sản xuất.

Logistics sản xuất là các công việc nhằm đưa nguyên liệu, vật liệu, nhiên liệu vào phục vụ sản xuất một cách tối ưu, đạt hiệu quả cao nhất.

Logistics phân phối là việc đưa các sản phẩm của doanh nghiệp đến tay khách hàng.

Nếu sản phẩm của doanh nghiệp là một nguyên liệu, bán thành phẩm thì khách hàng của doanh nghiệp là một doanh nghiệp khác, nếu sản phẩm là hàng tiêu dùng thì khách hàng là người tiêu dùng. Như vậy logistics phân phối của một doanh nghiệp này cũng có thể trùng với logistics cung ứng của doanh nghiệp khác.



Các công đoạn điển hình trong logistics

Trong các công đoạn trên, logistics cung ứng và logistics phân phối là những khâu thực hiện ở bên ngoài doanh nghiệp sản xuất, và doanh nghiệp sản xuất có thể thuê các đơn vị dịch vụ logistics chuyên nghiệp thực hiện giúp mình. Với logistics sản xuất, doanh nghiệp chỉ có thể thuê doanh nghiệp bên ngoài tư vấn giúp mình phương án, còn tự mình phải tổ chức thực hiện mới mong đạt được kết quả mong muốn.

Với doanh nghiệp thương mại, công đoạn thứ hai hầu như không có, chỉ có logistics cung ứng (đi cùng với hoạt động gom hàng) và logistics phân phối (bán hàng).

21. Logistics đầu vào và logistics đầu ra là gì?

Logistics đầu vào (*inbound logistics*) là quá trình vận chuyển, lưu giữ, giao nhận hàng hóa đến một doanh nghiệp - là một cách gọi khác của logistics cung ứng.

Logistics đầu ra (*outbound logistics*) là quá trình vận chuyển, lưu giữ, giao nhận hàng hóa từ doanh nghiệp ra bên ngoài đến các đối tác tiếp nhận - là một cách gọi khác của logistics phân phối..

Công việc điển hình của inbound logistics là tìm mua và thu gom nguyên liệu, vật tư, trong khi công việc điển hình của outbound logistics là phân phối sản phẩm.

Mặc dù có những điểm tương đồng, nhưng inbound logistics và outbound logistics có những đặc điểm khác nhau. Với inbound logistics, dòng hàng hóa (nguyên liệu, nhiên liệu, bán thành phẩm) từ nhiều nhà cung cấp chảy về một điểm, còn với outbound logistics, hàng hóa (sản phẩm) từ một điểm chạy về nhiều điểm (nhà phân phối) khác nhau. Do vậy, việc lập kế hoạch và đảm bảo hàng hóa lưu chuyển nhanh gọn, không bị nhầm lẫn, hư hỏng ở mỗi quá trình cũng sẽ khác nhau.

22. Thế nào là logistics thu hồi?

Thông thường, khi hàng hóa giao đến tay khách hàng là được coi kết thúc một quá trình logistics. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, sau đó hàng hóa lại phát sinh một số vấn đề và có nhu cầu đưa ngược lại từ khách hàng đến người sản xuất hoặc phân phối.

Ví dụ một chiếc máy giặt sau một thời gian sử dụng có tình trạng hỏng hóc, hoạt động kém chất lượng, cần chuyển lại cho nhà sản xuất hoặc đơn vị được ủy quyền để bảo hành, sửa chữa hoặc đổi cái mới. Quá trình này

cần thực hiện nhanh chóng để đảm bảo quyền lợi và đem lại sự hài lòng cho khách hàng.

Khi bình gas cạn, người nội trợ gọi cho đại lý phân phối gas. Nhân viên giao hàng đem bình gas mới đến và nhận lại bình gas đã cạn. Tương tự, việc thu hồi container rỗng từ nhà máy về cảng, trả lại hàng hóa dư thừa, quá hạn sử dụng cho nhà sản xuất cũng là những hoạt động của logistics thu hồi.

Logistics thu hồi (reverse logistics) là các hoạt động nhằm đưa hàng hóa từ khách hàng về lại người sản xuất hoặc phân phối nhằm bảo hành, sửa chữa, thay thế, tái chế, hủy bỏ. Hoạt động này có thể đi kèm với các hoạt động xử lý khủng hoảng, quan hệ với truyền thông để góp phần giữ gìn hình ảnh của doanh nghiệp sản xuất và phân phối.

Chiến dịch thu hồi điện thoại Galaxy Note 7 trên toàn cầu của hãng Samsung là một hoạt động logistics thu hồi đáng để tham khảo.

23. Thế nào là dịch vụ logistics khép kín? Các doanh nghiệp Việt Nam đã đủ sức thực hiện dịch vụ logistics khép kín hay chưa?

Dịch vụ logistics khép kín, hay dịch vụ logistics tích hợp, hay dịch vụ logistics trọn gói, là dịch vụ logistics bao gồm toàn bộ hay gần như toàn bộ các công đoạn của quá trình logistics, từ khâu lập kế hoạch, mua nguyên vật liệu cho đến vận chuyển, cung ứng cho các nhà máy, phân xưởng, sau đó đưa sản phẩm đến các đối tác là nhà phân phối hay người tiêu dùng.

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics khép kín hoặc sẽ phải có quy mô lớn (ví dụ sở hữu cả đội xe, cả nhà kho, có bộ phận làm dịch vụ giao nhận, chuyển phát, thuê tàu, bảo hiểm, v.v...), hoặc phải có trình độ quản lý và



Một khu cảng bốc xếp container hiện đại

uy tín để kết nối, thuê lại các nhà cung cấp dịch vụ riêng lẻ và đảm bảo sự kết nối suôn sẻ giữa các nhà cung cấp dịch vụ đó.

Doanh nghiệp dịch vụ logistics khép kín thường sẽ có mối quan hệ bền chặt với khách hàng do hoạt động của họ đã trở thành một bộ phận khăng khít trong hoạt động của doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh.

Nhìn chung, doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa đủ sức cung cấp dịch vụ logistics khép kín. Trong khi đó, đây lại là ưu thế của các doanh nghiệp logistics FDI.

24. Gần đây tôi nghe nói đến khái niệm logistics park. Nên hiểu khái niệm này như thế nào?

Logistics park tạm dịch là khu logistics. Đây không phải là một trung tâm logistics đơn thuần mà tập hợp nhiều trung tâm logistics và công trình phụ trợ, có tác dụng liên kết, bổ sung cho nhau để tạo nên một tổ hợp có khả năng cung cấp các dịch vụ logistics đa dạng, hoàn chỉnh.

Trong logistics park có thể có cả các khu nhà ở, cơ sở đào tạo, trạm phát điện, trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện, v.v... để phục vụ cho các trung tâm logistics.

Từ park trong cụm từ này có thể so sánh tương tự như industrial park (khu công nghiệp), hi-tech park (khu công nghệ cao).

25. Logistics đô thị là gì? Có đặc điểm gì khác với logistics thông thường?

Logistics đô thị là một phân nhánh của logistics nói chung, để chỉ quá trình vận chuyển, giao nhận, lưu giữ hàng hóa trong các thành phố, nơi có mật độ đường sá dày đặc, phương tiện đông đúc nên tốc độ di chuyển chậm, mất nhiều thời gian để đưa hàng hóa đến đích.

Đặc điểm của logistics đô thị là sự đa dạng về phương tiện vận chuyển, trong đó phương tiện chủ yếu là xe tải với các kích cỡ khác nhau. Đặc điểm thứ hai là sự đa dạng về địa hình trong thành phố và tình trạng tắc đường, kẹt xe làm cho thời gian giao hàng khó đảm bảo chính xác.

Logistics đô thị đặc biệt được các nhà quản lý siêu thị, trung tâm thương mại, nhà hàng, ngân hàng, các cơ sở sản xuất nằm trong thành phố quan tâm. Các doanh nghiệp chuyển phát nhanh, giao hàng mua sắm qua mạng

cũng hết sức lưu ý đến hình thức logistics này.

Mở rộng hơn, logistics đô thị có thể được dùng để nói đến việc hợp lý hóa vận chuyển trong đô thị nói chung, bao gồm cả hàng hóa và con người. Với nghĩa này, các tuyến vận chuyển hành khách như xe buýt, tàu điện, tàu điện ngầm là một phần của logistics đô thị.

26. Chủ hàng là ai?

Chủ hàng là những doanh nghiệp có hàng hóa cần vận chuyển, bất kể đó là doanh nghiệp sản xuất hay doanh nghiệp thương mại. Đây cũng chính là nhóm doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics đã để cập ở phần trên.

Tên gọi chủ hàng thường dùng để phân định với chủ tàu, tức là các hãng tàu biển, ngày nay là các nhà vận chuyển nói chung.

Quan hệ giữa chủ hàng và chủ tàu vừa là quan hệ hợp tác, vừa là quan hệ đấu tranh. Chủ hàng cần có chủ tàu để giúp chuyên chở hàng hóa đến các địa điểm mong muốn, chủ tàu cần có chủ hàng để có công ăn việc làm, có doanh thu. Nhưng nếu chủ tàu đưa ra giá dịch vụ vận chuyển quá cao, hoặc lạm dụng vị thế độc quyền của mình để bắt ép chủ hàng thì chủ hàng lại phải đấu tranh đòi giảm giá hoặc bãi bỏ các điều kiện bất hợp lý.

Trên thế giới cũng như ở Việt Nam, đã hình thành các hiệp hội của chủ hàng và chủ tàu để tập hợp tiếng nói của các doanh nghiệp có cùng lợi ích, tạo sức mạnh đàm phán lớn hơn với nhóm doanh nghiệp bên kia.

Ngày nay, với sự lớn mạnh của đội ngũ doanh nghiệp dịch vụ logistics, mối quan hệ trên trở thành quan hệ tay ba giữa chủ hàng, chủ tàu và doanh nghiệp dịch vụ logistics.

27. Giao nhận có vai trò như thế nào?

Giao nhận (freight forwarding) là hoạt động thay mặt chủ hàng thực hiện mọi thủ tục, công đoạn cần thiết để đưa hàng đến đích. Đơn vị làm việc này là công ty dịch vụ giao nhận. Nói cách khác, công ty dịch vụ giao nhận là đơn vị trung gian giữa chủ hàng với các hãng vận tải và các cơ quan, tổ chức khác.

Ví dụ, một xưởng sản xuất đồ gỗ xuất khẩu ở Bình Định có khách hàng ở Thụy Điển. Sau khi sản xuất sản phẩm theo đơn đặt hàng, xưởng này liên hệ với một công ty giao nhận để đưa lô hàng này đến cho khách hàng với chi phí thấp nhất, thời gian nhanh nhất. Công ty giao nhận sẽ phải tính toán để đóng số hàng này vào container, nếu chưa đủ một container thì phải tìm số hàng của doanh nghiệp khác để ghép vào cho đầy một container, chở số hàng này bằng đường bộ vào cảng Cát Lái, tìm hãng tàu vận chuyển số hàng này từ Cát Lái sang Hamburg, rồi từ Hamburg chuyển đến Stockholm. Nếu được xưởng gỗ ủy quyền, công ty dịch vụ giao nhận cũng sẽ làm thủ tục hải quan để xuất khẩu lô hàng, đi xin Giấy chứng nhận xuất xứ cho lô hàng, làm việc với hãng bảo hiểm để mua bảo hiểm, làm việc với công ty giám định để xác định số lượng, phẩm cấp của lô hàng, nộp các loại thuế, phí theo quy định.

Vai trò của công ty dịch vụ giao nhận là không thể thiếu vì một số lý do sau đây:

- Công ty dịch vụ giao nhận là đơn vị hoạt động chuyên nghiệp, nắm được nhiều đầu mối quan hệ, thông tin với các hãng tàu, công ty bảo hiểm, giám định, quen thuộc với các thủ tục hải quan nên có thể tìm được cước phí tốt, làm thủ tục nhanh.
- Công ty dịch vụ giao nhận là đơn vị quen thuộc với các thủ tục hành chính, hải quan, quen với các loại chứng từ nên có thể làm thủ tục nhanh, chính xác, không mất thời gian chờ đợi hoặc làm đi làm lại.

- Công ty dịch vụ giao nhận có nhiều khách hàng là chủ hàng khác nhau, do vậy có thể gom hàng từ nhiều chủ hàng, đóng chung trong một container hay một chuyến hàng, do vậy giảm chi phí cho từng chủ hàng.
- Trong một số trường hợp, công ty dịch vụ giao nhận có thể làm thay một số việc khác của chủ hàng, như quản lý hàng tồn kho, làm việc với các đại lý, người cung cấp nguyên liệu... hoặc đóng vai trò tư vấn cho chủ hàng.

Việc thuê công ty dịch vụ giao nhận sẽ giúp chủ hàng tiết kiệm nhân lực cho công tác giao nhận, tạo điều kiện để chủ hàng tập trung vào lĩnh vực kinh doanh chính của mình là sản xuất hoặc tìm kiếm khách hàng.

Giao nhận là một hoạt động khá đặc thù nên có đôi lúc người ta nhìn nhận logistics đồng nghĩa với giao nhận. Thực tế, giao nhận chỉ là một trong các loại hình dịch vụ tạo nên một loại hình dịch vụ tổng thể là logistics.

28. Các phương thức vận tải hiện nay có đặc điểm gì, ưu điểm, nhược điểm như thế nào?

Mỗi phương thức vận tải hàng hóa có những ưu, nhược điểm cũng như phạm vi sử dụng khác nhau.

Vận tải đường bộ có ưu điểm là tính cơ động cao, có thể vận chuyển từ cửa đến cửa. Tuy nhiên giá thành cao, tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn và ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường. Vận tải đường bộ phù hợp với khoảng cách vận chuyển ngắn như ở trong đô thị hoặc giữa các địa phương, khu công nghiệp có bán kính 300 km trở xuống.

Vận tải đường thủy nội địa và đường biển thích hợp vận chuyển hàng hóa có khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng, chi phí vận tải thấp. Tuy nhiên phải phụ thuộc vào luồng tuyến, thời gian vận chuyển không

nhanh. Do phương tiện có kích thước lớn nên thường phải gom đủ lượng hàng nhất định thì vận chuyển mới đảm bảo bù đắp chi phí, do vậy ở những khu vực ít hàng hóa thì phương thức này vẫn khó phát huy.

Vận tải đường sắt có giá thành thấp, phù hợp vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, khoảng cách xa, có thể đi vào đến các khu công nghiệp hay đô thị. Tuy nhiên do phụ thuộc vào hạ tầng đường sắt nên tính cơ động không cao.

Vận tải hàng không có ưu điểm tốc độ nhanh, vận chuyển được khoảng cách xa, phù hợp với vận chuyển hàng hóa có giá trị cao; tuy nhiên không thể vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, chi phí vận chuyển cao, phải đầu tư hạ tầng có giá trị lớn.

29. Vận tải đa phương thức là gì?

Trên cơ sở một chứng từ vận tải đa phương thức: Vận tải đa phương thức là hình thức vận tải sử dụng hai hay nhiều phương thức vận tải trên cơ sở một chứng từ vận tải đa phương thức, ví dụ một kiện hàng có thể vận chuyển bằng đường bộ ra đến cảng, đưa lên tàu thủy để chuyển đến cảng nhận, sau đó lại được xếp lên toa tàu đường sắt để về nhà kho.

Với sự phát triển của các hình thái sản xuất và thương mại quốc tế, một sản phẩm sẽ được lưu thông qua nhiều công đoạn, nhiều địa phương, quốc gia trước khi đến đích. Do vậy vận tải đa phương thức trở nên rất phổ biến trong thời đại ngày nay.

Đặc điểm của vận tải đa phương thức khác với từng công đoạn vận tải riêng lẻ là do một đơn vị đứng ra quản lý, điều phối cả quá trình vận tải và khớp nối các công đoạn để hàng hóa vận chuyển không bị gián đoạn, nằm chờ tại các điểm trung chuyển. Thông thường quá trình này cũng sử dụng một vận đơn chở suốt thay cho mỗi công đoạn một vận đơn khác nhau.

Phát triển vận tải đa phương thức đặc biệt được quan tâm đối với một đất nước có địa hình đa dạng, biên giới đất liền và bờ biển dài như Việt Nam.

30. Vận tải xuyên biên giới có ý nghĩa như thế nào?

Vận tải xuyên biên giới (cross-border transport) là hình thức vận tải không giới hạn trong phạm vi một nước, mà điểm đầu nằm ở một nước và điểm cuối nằm ở một nước khác.

Mặc dù vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển hay đường hàng không cũng là từ một nước này sang một nước khác, thuật ngữ vận tải xuyên biên giới thường dùng để chỉ vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy giữa những nước giáp nhau.

Vận tải xuyên biên giới có thể bao gồm vận chuyển hàng hóa của chính nước đó sang nước bên cạnh, hoặc vận chuyển hàng hóa của một nước thứ ba (trường hợp quá cảnh).

Việt Nam có biên giới chung với Trung Quốc, Lào và Cam-pu-chia, đồng thời lại có bờ biển rất dài với nhiều cảng, do đó việc phát triển vận tải xuyên biên giới để đưa hàng hóa của Việt Nam sang 3 nước này cũng như đưa hàng hóa của các nước khác quá cảnh qua Việt Nam sang 3 nước này là một trong những nội dung ưu tiên trong phát triển logistics giai đoạn tới.

31. Container có vai trò thế nào trong logistics?

Container là một cấu kiện rỗng bằng kim loại, bên trong có thể chứa nhiều loại hàng hóa khác nhau và sử dụng được nhiều lần.

Được Malcolm McLean phát minh từ đầu thế kỷ XX, container là một sáng tạo lớn của ngành vận tải, giúp tiêu chuẩn hóa hoạt động vận tải bằng

việc đặt ra một kích cỡ chuẩn để vận chuyển, xếp dỡ hàng hóa. Hàng hóa được tập kết, đóng vào container ở những địa điểm khác nhau và chuyển đến cảng. Do có cùng một kích thước nên việc xếp container lên tàu biển nhanh hơn, các container có thể xếp chồng lên nhau nhiều tầng nên tàu biển có thể vận chuyển được nhiều hàng hơn. Khi dỡ xuống, container có thể chuyển sang các phương tiện đường sắt, đường bộ, đặt lên toa tàu hỏa hoặc rơ-mooc để tiếp tục vận chuyển đến điểm đích.

Do tính ưu việt của container, ngành đóng tàu đã cho ra đời các con tàu chuyên để chở container, và cũng hình thành những bến cảng chuyên bốc dỡ loại hàng này.

Một container tiêu chuẩn có chiều dài 20 feet (6,1 mét) và chiều rộng 8 feet (2,44 mét). Ngoài ra, để vận chuyển được nhiều hàng hóa hơn, có loại container có chiều dài gấp đôi là 40 feet (12,2 mét). Chiều cao của các container là 2,59 mét. Ngoài ra, có loại container cao đến 2,9 mét, gọi là container High Cube.

Ngoài các container phổ biến là 20 feet và 40 feet, trong thực tế vận chuyển còn có các loại container 48 feet, 53 feet và 60 feet để vận chuyển các loại hàng hóa siêu trường, siêu trọng. Ngược lại, cũng có những loại container chỉ có kích thước bằng 1/2, 1/3 hoặc 1/4 container 20 feet thông thường.

Thông thường container có cửa ở một cạnh bên, nhưng cũng có loại container không có cửa mà để hở mái (open-top), dùng để chở các loại hàng bốc dỡ bằng cần cẩu thay vì xe nâng (ví dụ máy móc thiết bị, gỗ tròn, thép cây).

Ngày nay, container nói chung và container 40 feet nói riêng ngày càng phổ biến. 90% lượng hàng hóa vận tải bằng đường biển sử dụng container, trong đó 70% là container 40 feet.

32. Các container có thể chuyên chở bằng đường hàng không được không?

Các container thông thường chỉ có thể vận chuyển bằng đường thủy, đường bộ hoặc đường sắt. Trong ngành hàng không, do đặc điểm của máy bay có tiết diện hình tròn và một phần được sử dụng để bố trí ghế ngồi hành khách, người ta sử dụng thiết bị riêng, gọi tắt là ULD (*unit load device*).

ULD là một pallet hoặc container để chứa các loại hàng hóa, hành lý chuyên chở bằng đường hàng không. Pallet là một mâm hàng, để đặt các món hàng có kích thước tương đối lớn, có móc khóa để cố định hàng hóa vào pallet cũng như cố định pallet vào thân máy bay.



Container và pallet hàng không

Container hàng không thường bị vát một góc để phù hợp với hình dạng tiết diện máy bay. Vỏ container làm bằng vật liệu nhẹ như nhôm hoặc bạt để giảm khối lượng. Người ta phân loại các container này theo thể tích và kích thước, trong đó phổ biến là loại container LD3 và LD3-45.

Mỗi ULD được định danh bởi một dãy ký tự, trong đó 3 ký tự đầu tiên là chữ cái thể hiện loại ULD, 5 ký tự tiếp theo là chữ số thể hiện số thứ tự, và 2 ký tự cuối cùng là mã hiệu của hãng hàng không. Ví dụ AKH 24618 VN là một container loại LD3-45 không có lỗ để dùng xe nâng vận chuyển được, số thứ tự 24618 của hãng hàng không Vietnam Airlines. Tương tự RKN 00530 là container loại LD3 có thiết bị đông lạnh, số thứ tự 00530 của hãng hàng không MetroJet (Nga).

33. TEU và DWT là gì?

Do container có các kích thước đa dạng, khác nhau nên người ta cần một đơn vị chung để đo lường khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng container.

TEU là từ viết tắt của *twenty-foot equivalent unit*, có nghĩa là đơn vị tương đương với một container 20 feet. Như vậy, một container 20 feet là 1 TEU, một container 40 feet là 2 TEU.

Tương tự như TEU, có một đơn vị đo nữa là FEU (*forty-foot equivalent unit*), 1 FEU bằng một container 40 feet hay hai container 20 feet.

DWT là từ viết tắt của *deadweight tonnage*, là trọng tải của tàu, hay toàn bộ khối lượng hàng hóa, nhiên liệu, lương thực, thủy thủ, hành khách mà con tàu có thể chuyên chở được. Đơn vị tính trọng tải là tấn, nhưng một tấn DWT nhỉnh hơn một tấn thông thường khoảng 16 kg.



Tàu Margrethe Maersk sức chở 18.300 TEU, trọng tải 194.000 DWT vào Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) ngày 20/2/2017

TEU và DWT là những đơn vị thường dùng khi nói đến khả năng vận chuyển của một con tàu. Ngoài việc tính khả năng hàng hóa một con tàu có thể chuyên chở, TEU cũng thường được dùng để đo hàng hóa đi qua một cảng nào đó. Trong khi đó, DWT thường được dùng để chỉ độ lớn của một con tàu, và cũng dùng để xác định khả năng một bến cảng có thể tiếp nhận được tàu lớn đến cỡ nào.

34. Khối lượng hàng hoá vận chuyển và luân chuyển khác nhau như thế nào?

Khối lượng hàng hoá vận chuyển và luân chuyển là kết quả hoạt động vận tải hàng hóa của một đơn vị hay phương thức vận tải trong một thời gian nhất định.

Khối lượng hàng hoá vận chuyển là khối lượng hàng hoá đã vận chuyển được, bất kể độ dài quãng đường vận chuyển là bao nhiêu. Đơn vị tính khối lượng hàng hóa vận chuyển là tấn. Khối lượng hàng hoá vận chuyển được tính theo khối lượng thực tế của hàng hoá vận chuyển (kể cả bao bì nếu có).

Trong khi đó, khối lượng hàng hóa luân chuyển là khối lượng hàng hoá tính theo hai yếu tố: khối lượng hàng hóa vận chuyển nhân với quãng đường vận chuyển thực tế. Đơn vị tính là tấn / kilomet (tấn/km).

Khối lượng hàng hóa vận chuyển thường được dùng khi đo lường năng lực vận chuyển hoặc xử lý hàng hóa của một phương tiện vận tải. Còn khối lượng hàng hóa luân chuyển nói lên hiệu quả của phương tiện vận tải đó.

35. Đại lý hàng hải khác doanh nghiệp giao nhận ở điểm nào?

Đại lý hàng hải là đơn vị thay mặt hãng tàu làm việc với các doanh nghiệp giao nhận, chủ hàng. Tùy theo mức độ ủy thác của hãng tàu, đại lý hàng hải có thể sắp xếp lịch xếp dỡ hàng, đàm phán cước vận chuyển, phát hành vận đơn, v.v...

Đại lý hàng hải có thể ký hợp đồng hợp tác với nhiều hãng tàu, cam kết mỗi năm sẽ đem lại cho hãng tàu một lượng hàng nhất định. Đổi lại, các hãng tàu có thể dành mức cước ưu đãi cho đại lý hàng hải. Do vậy, đại lý hàng hải có thể nắm được lịch vận chuyển, giá cước của nhiều hãng tàu, nhiều tuyến vận chuyển khác nhau, đáp ứng nhu cầu khi doanh nghiệp giao nhận hoặc chủ hàng cần tìm tuyến vận chuyển nhanh nhất, rẻ nhất, tin cậy nhất.

Doanh nghiệp giao nhận là đơn vị làm việc trực tiếp với các chủ hàng, tổng hợp, nắm bắt nhu cầu của các chủ hàng và kết nối với các hãng tàu hoặc đại lý hàng hải để xếp lịch vận chuyển. Bên cạnh đó, doanh nghiệp

giao nhận cũng có thể đảm nhiệm nhiều chức năng khác như làm thủ tục hải quan, xin giấy phép, làm việc với các doanh nghiệp vận tải, quá cảnh, giám định.

Có thể ví đại lý hàng hải là người bán buôn dịch vụ vận chuyển của hãng tàu, còn doanh nghiệp giao nhận là người bán lẻ.

36. Vận đơn chủ và vận đơn thứ cấp khác nhau như thế nào?

Trong trường hợp hãng tàu không ký hợp đồng vận chuyển trực tiếp với chủ hàng mà ký thông qua đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận, sẽ có vận đơn chủ (Master Bill of Lading - MBL) và vận đơn thứ cấp (House Bill of Lading - HBL).

Vận đơn chủ là vận đơn do hãng tàu phát hành cho đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận.

Vận đơn thứ cấp là vận đơn do đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận phát hành cho chủ hàng.

Các thông tin trên vận đơn chủ và vận đơn thứ cấp đối với trường hợp vận chuyển nguyên container là giống nhau, trừ thông tin về người gửi, người nhận và người được thông báo.

Trên vận đơn chủ, người gửi thường là đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận của người bán; người nhận là đại lý hàng hải hoặc doanh nghiệp giao nhận của bên người mua; người được thông báo thường trùng với người nhận.

Trên vận đơn thứ cấp, người gửi thường là người bán, người xuất khẩu hàng; người nhận là người mua, người nhập khẩu; người được thông báo thường trùng với người nhận.

37. Tàu Panamax là loại tàu như thế nào?

Panamax là loại tàu có kích thước và trọng tải tối đa có thể đi qua Kênh đào Panama.

Kênh đào Panama là kênh do con người xây dựng, nối liền Đại Tây Dương với Thái Bình Dương thông qua vùng eo đất hẹp ở nước Panama, khu vực Trung Mỹ. Đây là vùng đất hẹp và có thể tận dụng một số hồ để giảm bớt lượng đất đá phải đào, nhưng do địa hình không bằng phẳng nên kênh đào này phải sử dụng hệ thống âu thuyền để nâng và hạ các con tàu lên những mực nước khác nhau. Chính kích thước của các âu thuyền này quyết định độ lớn của con tàu có thể đi qua Kênh đào Panama.

Mỗi âu thuyền có chiều dài 320 mét và chiều rộng 33,5 mét. Do vậy, một con tàu muốn đi qua được Kênh đào phải có kích thước dài không quá 294 mét, rộng không quá 32,3 mét và mớn nước không quá 12 mét. Với các giới hạn trên, con tàu không thể chở quá 5.000 TEU hay tải trọng không thể quá 52.500 tấn.

Được đưa vào sử dụng từ năm 1914, toàn bộ hành trình đi qua Kênh đào có độ dài 77 km, do phải chờ tránh nhau nên một con tàu trung bình mất 6 đến 8 tiếng để đi qua Kênh đào.

Với việc đưa vào sử dụng hệ thống âu thuyền mới từ tháng 6/2016, một thuật ngữ nữa ra đời là Neo-Panamax, để chỉ những loại tàu có kích thước tối đa có thể đi qua hệ thống âu thuyền mới này. Theo đó, các con tàu dài 366 mét, rộng 49 mét và mớn nước 15,2 mét trở xuống có thể đi qua Kênh đào, tương ứng với lượng hàng hóa 13,000 TEU hay 120,000 tấn.

38. Tàu gom hàng là loại tàu gì?

Tàu gom hàng (feeder) là loại tàu nhỏ, thông thường có tải trọng từ 300 đến 1.000 TEU. Những tàu này chở container từ các bến, cảng nhỏ tập trung về một bãi hoặc cảng lớn để từ đó đưa lên các tàu chở container có tải trọng lớn.

Tàu gom hàng có thể là tàu chạy trên biển ở những chặng đường ngắn, hoặc tàu chạy trên sông, hoặc tàu sông pha biển.

Tại Việt Nam, do các cảng nhỏ ở Miền Bắc, Miền Trung hoặc Đồng bằng Sông Cửu Long không có tuyến hàng hóa quốc tế nên hàng hóa xuất nhập khẩu phải được các tàu gom hàng đưa về cảng Hải Phòng, cảng Tiên Sa, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, cảng Cát Lái để từ đó xếp lên các tàu lớn hơn. Một số tàu từ các cảng Việt Nam đi thẳng Châu Âu, Châu Mỹ hoặc Đông Bắc Á, nhưng có thể một số tàu lại ghé qua các cảng Singapore, Hong Kong, Cao Hùng, Port Klang để chuyển sang các tàu lớn hơn.

39. Giám định là gì? Tại sao giám định cũng được coi là một phần của logistics?

Giám định là hoạt động kiểm tra, xác định, đo lường các thông số của hàng hóa để đảm bảo hàng hóa trên thực tế khớp với các quy định của hợp đồng đã ký giữa người mua và người bán.

Hoạt động giám định có thể bao gồm nhiều việc, ví dụ khi bán một lô hàng gạo, người mua và người bán sẽ phải xác định khối lượng gạo đã giao có đủ số lượng đã ghi trong hợp đồng không, quy cách đóng gói có phù hợp không, độ ẩm có trong mức độ cho phép không, tỷ lệ hạt gãy có trong mức độ đã quy định không, v.v...

Giám định là một công việc đòi hỏi có trình độ, có kỹ năng và trang thiết bị chuyên biệt. Những trường hợp phức tạp có thể phải lấy mẫu hàng hóa gửi về phòng thí nghiệm để phân tích mới cho ra kết quả cuối cùng. Vì vậy, người bán và người mua thường thống nhất chọn một đơn vị thứ ba, là doanh nghiệp chuyên kinh doanh dịch vụ giám định để thực hiện công việc này. Việc lựa chọn đơn vị thứ ba cũng giúp đảm bảo tính khách quan cao hơn so với việc người bán hay người mua tự giám định hàng hóa.

Giám định cũng là một phần của logistics vì đây là một hoạt động nằm trong chuỗi vận động của hàng hóa. Nếu công việc giám định kéo dài hoặc đưa ra kết quả không chính xác thì các bước tiếp theo như giao nhận, vận chuyển về kho, đưa vào sản xuất hoặc phân phối cũng sẽ bị ảnh hưởng.

40. Tại sao cần có giám định trước khi xếp hàng?

Giám định là một công việc đòi hỏi khá nhiều thời gian. Trong nhiều trường hợp, hàng hóa có độ phức tạp cao thì thời gian dành cho công tác giám định càng lớn, làm sụt giảm hiệu quả của quá trình logistics.

Thông thường, giám định được tiến hành ở điểm hàng hóa đến, trước hoặc sau khi dỡ hàng hoặc thông quan. Để rút ngắn thời gian chờ đợi ở khâu này, người bán và người mua có thể thỏa thuận tiến hành giám định ở điểm hàng hóa đi, tức là tại nơi giao hàng. Như vậy, trong lúc tập kết hàng hóa thì công tác giám định đã có thể được tiến hành, hoặc khi hàng hóa đang trên đường di chuyển thì đã có kết quả giám định. Khi hàng hóa đến, người mua không phải tiến hành giám định lại nữa mà sử dụng luôn kết quả của giám định trước khi xếp hàng.

WTO có một hiệp định riêng về giám định trước khi xếp hàng[1].

[1] https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/21-psi_e.htm

41. Thế nào là cross-docking?

Cross-docking là việc hợp lý hóa quá trình vận chuyển tối đa, sao cho hàng hóa không phải mất thời gian lưu giữ trong kho hàng.

Với hệ thống này, khi quặng được vận chuyển trực tiếp từ các mỏ khai thác đến một bãi lớn, tại đó sẽ chia thành các lô hàng nhỏ vận chuyển trực tiếp đến các nhà máy luyện thép, nhà máy nhiệt điện hay nhà máy xi-măng theo đúng số lượng cần thiết. Do vậy, hàng hóa sẽ lưu chuyển liên tục cho đến khâu sử dụng cuối cùng mà gần như không "dừng lại" ở kho.

Bạn đã biết những cú đá vô-lê trong bóng đá, khi bóng bay trên không chưa chạm đất, chỉ chạm vào chân cầu thủ và đổi hướng để bay vào khung thành. Cross-docking cũng có ý nghĩa tương tự, khi hàng hóa không phải dừng lại mà chỉ đổi sang phương tiện khác để tiếp tục hành trình đến nơi nhận.

Cách làm này giúp cắt giảm chi phí lưu kho cũng như chi phí xử lý liên quan (bốc hàng xuống, bốc hàng lên, đo đạc, kiểm đếm). Vòng quay của hàng hóa trong một chu trình sản xuất rút ngắn hơn, đồng nghĩa với năng suất tăng lên và chi phí giảm đi, do vậy hiệu quả kinh doanh sẽ tăng lên.

Cross-docking đòi hỏi trình độ quản lý cao và ứng dụng công nghệ tiên tiến để phối hợp đồng đều giữa các khâu.

42. Những loại hàng hóa nào có thể sử dụng phương pháp cross-docking?

Dưới đây là một số loại hàng hóa phù hợp với cross-docking:

- Các mặt hàng dễ hư hỏng, đòi hỏi vận chuyển ngay lập tức sau khi sản xuất ra.
- Mặt hàng chất lượng cao, đã kiểm soát chất lượng chặt chẽ trong khi sản

xuất, không cần phải kiểm tra chất lượng trong quá trình giao nhận hàng.

- Sản phẩm đã được gắn thẻ (mã vạch, RFID), dán nhãn và sẵn sàng để bán cho khách hàng.
- Các loại sản phẩm bán lẻ với một nhu cầu ổn định và ít biến động (thực phẩm, bánh kẹo).
- Các đơn đặt hàng của khách hàng được chọn và đóng gói trước từ một nhà máy sản xuất hoặc kho hàng.

43. Trong vận tải xuyên biên giới thì các hình thức giao nhận hàng hóa có thể diễn ra như thế nào?

Đối với vận tải đường bộ, có 4 phương thức giao nhận hàng hóa:

- Bốc dỡ hàng rời: Hàng được bốc từ xe của nước A xuống kho, bãi tập kết tại khu vực biên giới, sau đó lại bốc lên xe của nước B.
- Nối sàn: Hai xe đấu đuôi vào nhau, hàng từ thùng xe của nước A chuyển thẳng sang thùng xe của nước B.
- Đổi container: Cho phép chuyển nguyên cả container từ xe nước A sang xe nước B.
- Đổi sơ-mi rơ-mooc: Cho phép thay đầu kéo, xe đầu kéo của nước A sẽ chuyển sang kéo nguyên cả sơ-mi rơ-mooc và container của nước B, ngược lại xe đầu kéo của nước B sẽ chuyển sang kéo nguyên cả sơ-mi rơ-mooc và container của nước A.

Do xe tải, container và sơ-mi rơ-mooc chỉ là các phương tiện, không phải là hàng hóa nên để tạo thuận lợi cho việc giao nhận, làm thủ tục hải quan, các nước có chung đường biên giới có thể ký thỏa thuận cho phép xe tải, container hoặc sơ-mi rơ-mooc vào sâu trong nội địa của

nhau rồi mới tiến hành bốc dỡ hàng, đổi container hoặc đổi sơ-mi rơ-mooc và làm thủ tục để thông quan hàng hóa. Các thỏa thuận như vậy phải đảm bảo lợi ích có đi có lại, đồng đều cho cả hai bên và tuân thủ chặt chẽ các quy định về hải quan.

Đối với vận tải đường sắt, tương tự cũng có phương thức bốc dỡ hàng rời, đổi cả toa hàng, đổi container hoặc đổi cả toa sàn + container.

44. Dự trữ có ý nghĩa thế nào trong logistics?

Nhìn chung, hàng hóa luôn ở một trong hai trạng thái: vận chuyển hoặc dự trữ. Hàng hóa đang di chuyển trên các phương tiện như tàu thủy, máy bay, đường sắt, ô tô, đường ống là vận chuyển. Hàng hóa lưu giữ trong các nhà kho, bến bãi, bồn chứa là dự trữ.

Mặc dù lượng hàng hóa vận chuyển mỗi ngày là rất lớn, lượng hàng hóa dự trữ cũng nhiều không kém. Tùy theo nhu cầu sử dụng, quy trình sản xuất, hàng hóa có thể được dự trữ ở những hình thái khác nhau: nguyên liệu thô (quặng, gỗ, cát, dầu mỏ, bột mỳ...), bán thành phẩm (sắt thép, gỗ ván ép, kính thủy tinh,...), linh kiện, phụ tùng cho đến thành phẩm (xe hơi, giường tủ, hộp bánh, điện thoại, ...).

Đối với mỗi doanh nghiệp, duy trì lượng dự trữ là bao nhiêu có ý nghĩa rất quan trọng. Lượng dự trữ nhiều sẽ làm tiêu tốn diện tích để lưu giữ, nhân lực để bảo quản, vốn bị đọng không quay vòng, chưa kể chất lượng hàng hóa có thể xuống cấp. Lượng dự trữ ít có thể gây thiếu hụt nguyên liệu đầu vào cho sản xuất, gây ngưng trệ hoạt động hoặc ảnh hưởng đến chất lượng sản phẩm, từ đó gây thiệt hại cho doanh nghiệp do không đáp ứng được nhu cầu của khách hàng, mất uy tín, mất hợp đồng.

Chính vì vậy, bài toán dự trữ là một bài học không thể bỏ qua trong quản trị vật tư nói riêng và logistics nói chung.

45. Vai trò của kho trong hoạt động logistics là như thế nào?

Kho hàng là loại hình trung tâm logistics đơn giản, thực hiện chức năng chủ yếu là lưu giữ, dự trữ hàng hóa. Kho khác với bãi ở chỗ có mái che, tường bao, do vậy đảm bảo an ninh tốt hơn và duy trì điều kiện bảo quản thuận lợi hơn.

Căn cứ vào tính chất các loại hàng hóa được lưu giữ, có thể phân ra một số loại kho phổ biến sau đây:

- Kho hàng thông thường (hàng khô)
- Kho hàng lạnh: bảo quan nông sản, thực phẩm, giống vật nuôi, cây trồng, vắc-xin, chế phẩm y tế, ...
- Kho hàng nguy hiểm: bảo quản hóa chất, chất dễ cháy, dễ nổ, chất phóng xạ, hàng hóa cần cách ly tránh lây nhiễm, có khả năng gây hại cho cộng đồng
- Kho hàng giá trị cao: vàng bạc, kim loại quý, tiền, đá quý, ngọc trai, ...
- Kho hàng phát chuyển nhanh, bưu kiện, túi thư ngoại giao
- Kho chứa hàng hóa siêu trường, siêu trọng, nguyên khối

46. Tại sao cần có kho lạnh?

Nhiều loại hàng hóa chỉ có thể duy trì được tình trạng tốt hoặc bảo quản lâu dài ở trong điều kiện nhiệt độ thấp, điển hình là các loại thực phẩm như rau, thịt, cá. Trong mỗi gia đình chúng ta đều có chiếc tủ lạnh để giữ các thức ăn này. Kho lạnh thực hiện chức năng tương tự như một chiếc tủ lạnh, nhưng ở quy mô lớn hơn nhiều.

Tùy theo đối tượng cần bảo quản mà kho lạnh có thể có các mức nhiệt

độ khác nhau. Nhiệt độ lạnh -5 độ C đã có thể giúp bảo quản được thực phẩm khá tốt. Còn nếu hạ nhiệt độ xuống -24 độ C thì thời gian bảo quản lên đến hàng tháng.

Để phục vụ loại hàng hóa vận chuyển với thời gian dài cần bảo quản lạnh, người ta nghĩ ra những container lạnh, thực chất là những kho lạnh di động. Các container này phải được cấp điện thường xuyên, thông qua nguồn điện của xe đầu kéo hoặc nguồn điện của kho bãi để duy trì độ lạnh cần thiết.

47. Tôi nghe nói nhiều đến trung tâm logistics, nhưng không phân biệt được trung tâm logistics với kho hàng, trung tâm phân phối.

Trung tâm logistics là một thuật ngữ tổng hợp để chỉ một cơ sở hạ tầng nhằm lưu giữ và xử lý hàng hóa. Với ý nghĩa đó, trung tâm logistics là một khái niệm bao trùm lên kho hàng, trung tâm phân phối hay cảng cạn. Nói cách khác, kho hàng, trung tâm phân phối hay cảng cạn đều được coi là trung tâm logistics.

Khi được dùng như một cơ sở đơn lẻ, trung tâm logistics nhằm chỉ một cơ sở hạ tầng có quy mô lớn, thiết kế hiện đại, đa chức năng. Đặc biệt, trung tâm logistics không chỉ là một nơi để dự trữ hàng, chờ đợi làm thủ tục lưu chuyển mà còn là một địa điểm có thể tạo ra nhiều giá trị gia tăng cho hàng hóa, đem lại doanh thu cao hơn cho doanh nghiệp.

Hiện nay chưa có quy định chính thức về các thành phần cần có trong một trung tâm logistics, nhưng theo các chuyên gia thì trung tâm logistics có một số phân khu, công trình như sau:



ICD Tiên Sơn là một trung tâm logistics đặt tại tỉnh Bắc Ninh

- Hệ thống kho
- Bãi chứa container, hàng rời
- Khu vực xử lý, gia công, gia tăng giá trị cho hàng hóa: phân loại, đóng gói, dán nhãn...
- Bãi đỗ cho các phương tiện vận tải, phương tiện bốc xếp và các phương tiện khác hoạt động trong trung tâm
- Điểm sửa chữa, bảo dưỡng, cấp nhiên liệu cho phương tiện
- Đường giao thông nội bộ và kết nối với mạng lưới giao thông công cộng (đường bộ, đường sắt)

- Khu văn phòng: điều hành hoạt động của trung tâm logistics, hải quan, kiểm dịch, ngân hàng, bảo hiểm, đại lý hàng hóa, trung tâm dịch vụ, căng-tin, phòng họp, v.v...
- Kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động của trung tâm: cấp điện, cấp nước, thoát nước, viễn thông, Internet...

Trung tâm phân phối và cảng cạn được nêu ở phần dưới.

48. Trung tâm phân phối khác gì với một nhà kho thông thường?

Trung tâm phân phối (*distribution center*) bản thân nó trước hết cũng là một nhà kho, nhưng bên cạnh chức năng lưu giữ hàng hóa thì trung tâm này thực hiện một chức năng quan trọng hơn là điểm xuất phát giao hàng theo lệnh của doanh nghiệp chủ hàng.

Hiện nay, để tiết kiệm và dành tối đa diện tích đất cho mở rộng cơ sở sản xuất, một số doanh nghiệp thuê kho bên ngoài thay vì tự xây kho trong nhà máy. Tương tự, trung tâm phân phối có thể là một bộ phận nằm trong doanh nghiệp, hoặc có thể là một doanh nghiệp độc lập, thực hiện lưu giữ và phân phối hàng hóa cho doanh nghiệp khác.

Để làm tốt chức năng phân phối, trung tâm phải trang bị hệ thống quản lý kho hàng hiện đại, luôn cập nhật số lượng hàng tồn kho và vị trí của chúng, có hệ thống bốc xếp dỡ chuyên nghiệp, kết nối chặt chẽ với các cơ quan hải quan, kiểm dịch, doanh nghiệp vận tải, giao nhận để hàng hóa có thể lên đường, giao đến tận tay người nhận một cách nhanh nhất.

Một công ty bán lẻ đồ gỗ của Hoa Kỳ đặt các nhà máy ở Bình Dương, Đồng Nai sản xuất các loại đồ gỗ như bàn ăn, ghế, giường tủ. Công ty này thuê một nhà kho ở Bình Dương để gom nhận tất cả những sản phẩm đặt

hàng sản xuất ở Việt Nam. Mỗi khi có đơn đặt hàng từ các cửa hàng bán lẻ trên nước Mỹ, công ty sẽ giao hàng thẳng từ Bình Dương đến tận cửa hàng. Như vậy, công ty không phải thuê các kho hàng ở các bang tại nước Mỹ để từ đó giao hàng đến các cửa hàng bán lẻ nữa.

49. ICD là gì? Chức năng chính của ICD là gì?

Có 2 cách diễn giải tên đầy đủ của ICD: *Inland Container Depot* (khu container nội địa), hoặc *Inland Clearance Depot* (điểm thông quan nội địa),

ICD thường được gọi một cách ngắn gọn là cảng cạn. Như tên gọi của nó, ICD là một kho hoặc bãi nằm sâu trong nội địa, thay vì nằm ở ngay khu vực cảng biển, cảng sông (gọi tắt là cảng thủy) hay cảng hàng không. ICD Mỹ Đình nằm ở Hà Nội, cách xa cảng Hải Phòng hơn 100 km.

Hiện nay, cả nước có 21 ICD, phân bố chủ yếu ở khu vực xung quanh Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Nhìn từ góc độ vận tải, cảng cạn là một bộ phận của kết cấu hạ tầng giao thông, là một phần nối dài của cảng thủy hay cảng hàng không. Thay vì hàng hóa phải nằm chờ và làm thủ tục thông quan tại cảng thủy hay cảng hàng không thì hàng hóa được đưa về các cảng cạn để giảm tải cho những cảng này. Như vậy vừa giúp tránh ùn tắc tại cảng thủy hay cảng hàng không, vừa giúp giải phóng hàng hóa nhanh hơn.

Nhìn từ góc độ hải quan, cảng cạn là một điểm thông quan. Do vậy cảng cạn khác với kho hàng hay một trung tâm logistics thông thường là cảng cạn có cơ quan hải quan. Cơ quan này làm nhiệm vụ giám sát đối với hàng hóa đưa về từ cảng thủy hay cảng hàng không, và sau đó tiếp nhận hồ sơ, làm thủ tục thông quan cho hàng hóa này. Đối với hàng hóa xuất khẩu, cơ quan hải quan sau khi làm thủ tục sẽ niêm phong, kẹp chì container, khi đến cảng thủy hay cảng hàng không mới mở tờ khai xuất hàng.

Trong một số ít trường hợp, hải quan cảng cạn có thể thực hiện chức năng như hải quan cửa khẩu, nghĩa là vừa tiếp nhận tờ khai, vừa làm thủ tục thông quan lô hàng.

Trong một cảng cạn lớn có thể có một hay nhiều kho ngoại quan, bãi container, trạm gom hàng.

50. Kho hàng không kéo dài là như thế nào?

Kho hàng không (hay ga hàng hóa hàng không) là những nhà kho được bố trí ở ngay sát sân bay, để tiếp nhận, thu gom, đóng hàng, đưa lên máy bay hoặc chuyển từ máy bay sang các phương tiện trên mặt đất.

Do diện tích tại sân bay có hạn nên các kho hàng không thường khó có quy mô lớn. Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không ngày càng nhiều, người ta đưa ra hình thức kho hàng không kéo dài (*off-airport terminal*).

Kho hàng không kéo dài là một kho nằm cách xa sân bay, thường là gần với các khu công nghiệp, khu công nghệ cao, khu chế xuất - nơi có nhiều sản phẩm có nhu cầu vận chuyển hàng không.

Hàng hóa xuất khẩu sẽ được tiếp nhận, soi chiếu an ninh, cân đo, hoàn thành các thủ tục hải quan, dán nhãn tại kho hàng không kéo dài, xếp vào các ULD, sau đó được xếp lên xe tải, niêm phong bằng kẹp chì của Hải quan và vận chuyển tới kho hàng tại sân bay. Một số thủ tục còn lại được hoàn tất tại kho hàng sân bay và hàng hóa sẽ được chuyển lên máy bay.

Quy trình tương tự được áp dụng với hàng nhập khẩu, sau khi được dỡ ra từ máy bay, hàng hóa đưa vào kho hàng sân bay sẽ được kiểm tra an ninh và tình trạng nguyên vẹn, sau đó chất lên xe tải, niêm phong kẹp chì của

Hải quan và chuyển về kho hàng không kéo dài. Tại đây, hàng hóa sẽ được dỡ khỏi ULD, hoàn thành thủ tục hải quan và giao cho khách hàng.

Mô hình này là giải pháp giảm thời gian làm thủ tục bay cho hàng hóa, giảm tình trạng hàng hóa ùn tắc chờ làm thủ tục tại sân bay, đẩy nhanh tốc độ luân chuyển của hàng hóa quốc tế.

Xét về chức năng, kho hàng không kéo dài cũng tương tự như một cảng cạn. Có khác chăng là cảng cạn này chuyên phục vụ cho hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không.

51. Kho ngoại quan là gì?

Kho ngoại quan (*bonded warehouse*) là một nhà kho có chế độ hải quan riêng. Hàng hóa từ nước ngoài gửi vào kho ngoại quan chưa được coi là nhập khẩu vào Việt Nam.

Ở đây chúng ta cần phân biệt rõ lãnh thổ địa lý và lãnh thổ hải quan. Một kho ngoại quan nằm ở Quảng Ninh là thuộc lãnh thổ địa lý của Việt Nam, nhưng hàng hóa gửi vào kho này vẫn chưa đi vào lãnh thổ hải quan của Việt Nam, do vậy chưa phải nộp thuế nhập khẩu cũng như một số loại thuế và phí khác.

Hàng hóa gửi vào kho ngoại quan có thể để chờ đưa vào Việt Nam, hoặc có thể sẽ được chuyển đi nước khác.

Các doanh nghiệp nhập khẩu thường tận dụng vị trí thuận lợi của kho ngoại quan để đưa hàng hóa vào "ém" sẵn, khi có điều kiện thuận lợi là sẽ đưa hàng hóa vào nước có kho một cách nhanh nhất. Ở chiều ngược lại, các doanh nghiệp xuất khẩu làm xong mọi thủ tục xuất khẩu và đưa hàng vào kho ngoại quan, khi cần giao hàng cho người mua ở nước ngoài sẽ có thể giao hàng rất nhanh chóng.

Kho ngoại quan cũng có vai trò quan trọng trong hoạt động chuyển khẩu. Một lô hàng quả hạt khô từ Trung Đông đưa về kho ngoại quan ở cảng Hải Phòng, sau đó đợi khi giá cả thuận lợi sẽ được chuyển tiếp đi cảng Thâm Quyến (Trung Quốc). Như vậy, hàng không phải làm thủ tục nhập khẩu vào Việt Nam rồi lại xuất khẩu đi mà vẫn có thể được giao cho khách hàng một cách nhanh chóng nhất.

Như vậy, xét về tính chất thì kho ngoại quan cũng giống như cảng cạn. Nhưng kho ngoại quan có chức năng dự trữ hàng hóa, trong khi chức năng chính của cảng cạn là địa điểm để làm thủ tục thông quan. Kho ngoại quan có thể cung cấp nhiều loại hình dịch vụ, từ lưu giữ, bảo quản, phân loại cho đến sơ chế, giám định, chia tách, đóng gói, góp phần làm gia tăng giá trị cho hàng hóa.

Giống như cảng cạn, kho ngoại quan cũng có bố trí cán bộ hải quan. Nhưng hải quan ở kho ngoại quan ít chức năng hơn, chỉ thực hiện nhiệm vụ giám sát hàng hóa ra vào kho. Còn hải quan ở cảng cạn được phép thực hiện một số nghiệp vụ hải quan khác.

52. Khu thương mại tự do khác gì với kho ngoại quan?

Khu thương mại tự do (free trade zone), còn gọi là khu tự do (free zone) là khu vực do nhà nước xác định, hàng hóa của nước ngoài có thể đem đến, xử lý, chế biến, chia tách, đóng gói, gia công, chế biến mà không chịu thuế xuất nhập khẩu.

Khu thương mại tự do giống kho ngoại quan ở chỗ hàng hóa ra vào đều chịu sự kiểm soát của lực lượng hải quan. Điểm khác nhau là khu thương mại tự do thường là một khu vực khá rộng lớn, trong đó bao gồm nhiều doanh nghiệp hoạt động với các chức năng khác nhau trong khi kho ngoại quan có diện tích hạn chế hơn và chỉ do một doanh nghiệp sở hữu.

Khu thương mại tự do Colon ở Panama là một ví dụ điển hình. Trong khu này có hơn 1.000 doanh nghiệp hoạt động, bao gồm từ các nhà máy, kho bãi cho đến ngân hàng, công ty tư vấn, cửa hàng bán lẻ, dịch vụ sửa chữa...

53. FCL, LCL nghĩa là gì?

FCL, LCL là các thuật ngữ sử dụng khi nói về việc đóng hàng vào container.

FCL, viết tắt của *full container load*, là khi một chủ hàng sử dụng hết toàn bộ không gian của container để gửi hàng hóa của mình. Như vậy, một container sẽ chỉ có một chủ hàng duy nhất. Những doanh nghiệp lớn, có lượng hàng hóa vận chuyển nhiều thường xuyên đóng hàng theo phương thức này. Cách này thường được gọi là «đóng hàng nguyên công» (nguyên container).

LCL, viết tắt của *less than container load*, là khi hàng hóa của một chủ hàng không đủ để đóng đầy một container, do vậy một container sẽ chứa hàng hóa của nhiều chủ hàng khác nhau. Đây là phương thức của các doanh nghiệp nhỏ, có lượng hàng hóa vận chuyển ít hoặc không thường xuyên.

54. Trạm gom hàng (CFS) là gì?

Trạm gom hàng, tiếng Anh là *container freight station* (CFS), là một địa điểm tại đó các món hàng lẻ được gom lại để đóng vào container, hoặc được dỡ ra khỏi container để chuyển đến các khách hàng.

Khi một chủ hàng không đủ hàng để đóng nguyên container, hoặc không có cơ sở đủ rộng, đủ thuận tiện để đóng hàng vào container, chủ hàng đó phải đưa hàng hóa của mình đến trạm gom hàng để đóng hàng.

Trạm gom hàng thường nằm gần các cảng thủy hoặc cảng hàng không, hoặc là một phần của cảng cạn.

Việc thu gom hàng từ nhiều chủ hàng để đóng vào một container được gọi là gom hàng (consolidate). Một số doanh nghiệp dịch vụ logistics chuyên hoạt động ở lĩnh vực này.

55. CY/CFS nghĩa là gì?

CY/CFS là cặp thuật ngữ để chỉ dịch vụ giao nhận container tại các địa điểm của người gửi và người nhận.

CY là từ viết tắt của *container yard*, dùng để chỉ bãi tập kết các container, thường là nằm trong cảng. CFS là *container freight station*, là trạm thu gom hàng hóa từ các chủ hàng để đóng vào container, hoặc phân chia hàng từ một container ra cho người người nhận, thường nằm bên ngoài cảng. Có thể thấy CFS là một địa điểm cố định chuyên để đóng hoặc dỡ hàng khỏi container, trong khi CY là bãi chứa các container đã đóng xong hàng.

Như vậy:

- CY/CY là chỉ dịch vụ giao nhận nguyên container, từ cảng của người gửi đến cảng của người nhận.
- CY/CFS: nhận nguyên container từ cảng của người gửi, đưa đến trạm gom hàng ở gần người nhận và dỡ hàng, người nhận phải đến trạm gom hàng để nhận hàng.
- CFS/CY: người gửi phải đem hàng đến trạm gom hàng để đóng vào container, container đó sẽ được chuyển đến cảng của người nhận.
- CFS/CFS: hàng lẻ, người gửi đem hàng đến trạm gom hàng để đóng vào container, container được chuyển đến trạm gom hàng ở gần người nhận và dỡ hàng, người nhận phải đến trạm gom hàng để nhận hàng.

56. Incoterms là gì? Incoterms có ý nghĩa thế nào với người làm logistics?

Incoterms là bộ quy tắc quốc tế giải thích các phương thức giao hàng hay còn gọi là điều kiện giao hàng, do Phòng Thương mại quốc tế (ICC) ban hành.

Incoterms đưa ra các quy định về giao nhận hàng, qua đó phân định nghĩa vụ cũng như trách nhiệm nếu xảy ra rủi ro. Mỗi phương thức trong Incoterms nêu ra:

- nghĩa vụ của mỗi bên
- thời điểm khi rủi ro xảy ra với hàng hóa chuyển từ người mua sang người bán

Các nghĩa vụ thường được nêu là thuê phương tiện vận chuyển, mua bảo hiểm cho hàng hóa, dỡ hàng, xếp hàng, làm thủ tục xuất nhập khẩu, giám định... Incoterms không xác định thời điểm chuyển quyền sở hữu hàng hóa (vấn đề này cùng với các điều khoản về giá cả, phẩm cấp chất lượng, phương thức thanh toán, giải quyết tranh chấp... cần được quy định riêng trong hợp đồng mua bán).

Incoterms được biên soạn dựa trên tập quán giao nhận hàng hóa từ lâu đời. Mặc dù không có tính bắt buộc, nhưng do đa số các hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế đều tham chiếu đến Incoterms nên việc nắm vững và hiểu rõ các phương thức quy định trong Incoterms là rất quan trọng đối với người làm công tác giao nhận hàng hóa.

Do Incoterms có nhiều phiên bản nên khi dẫn chiếu một phương thức giao hàng theo Incoterms thì cần chỉ rõ phiên bản Incoterms nào. Phiên bản mới nhất hiện nay là Incoterms 2010.

Nếu như trước đây Incoterms chỉ được áp dụng trong thương mại quốc tế thì hiện nay Incoterms cũng được áp dụng cho cả hoạt động thương mại nội địa, thương mại giữa nội địa với các khu phi thuế quan (kho ngoại quan, khu bảo thuế).

Khác với Incoterms 2000 có 13 phương thức, chia làm 4 nhóm theo chi phí giao nhận vận tải và địa điểm chuyển rủi ro, Incoterms 2010 có 11 phương thức, chia làm hai nhóm theo các loại hình vận tải:

Các phương thức áp dụng cho mọi loại hình vận tải:	Các phương thức chỉ áp dụng cho vận tải đường biển và đường thủy nội địa:
• Ex Works EXW • Free Carrier FCA • Carriage Paid To CPT • Carriage and Insurance Paid to CIP • Delivered At Terminal DAT • Delivered At Place DAP • Delivered Duty Paid DDP	• Free Alongside Ship FAS • Free on Board FOB • Cost and Freight CFR • Cost Insurance and Freight CIF

57. Tôi hay nghe đến FOB và CIF - các thuật ngữ này có nghĩa là gì?

FOB và CIF là từ viết tắt của một số điều kiện giao hàng phổ biến trong trong Incoterms. Các điều kiện giao hàng này phân định thời điểm chuyển trách nhiệm đối với lô hàng từ người mua sang người bán. Đây là những điều kiện giao hàng phổ biến trên thế giới và cũng được các doanh nghiệp Việt Nam thường sử dụng.

FOB, viết tắt của *Free on Board* (giao hàng qua mạn) là điều kiện giao hàng, theo đó người bán hết trách nhiệm khi hàng được giao xuống tàu. Người bán chịu chi phí đưa hàng đến cảng, chằng buộc hàng, cẩu hàng. Các chi phí sau đó, bao gồm cả chi phí thuê tàu, bảo hiểm là do người mua chịu.

CIF (*Cost, Insurance and Freight* - chi phí, bảo hiểm và cước tàu) là khi người bán trả các chi phí đưa hàng đến cảng, thuê tàu và trả cước tàu và mua bảo hiểm cho lô hàng. Người mua chỉ việc nhận hàng tại cảng đến và chịu các chi phí từ đó trở đi.

FOB và CIF là những điều kiện áp dụng cho phương thức vận tải đường biển và đường thủy nội địa. Với các phương thức khác, người ta áp dụng các điều kiện tương đương là FCA và CIP.

Trong điều kiện giao hàng FCA, viết tắt của *Free Carrier* (giao cho người vận chuyển), người bán chịu trách nhiệm chở hàng đến địa điểm giao hàng cho người vận chuyển do người mua chỉ định. So với FOB, địa điểm giao hàng có thể linh hoạt, từ bến cảng, sân bay, nhà ga, nhà kho chứ không nhất thiết là bến cảng.

Trong điều kiện giao hàng CIP, viết tắt của *Carriage and Insurance Paid to* (vận chuyển và bảo hiểm trả đến...), người bán chịu trách nhiệm vận chuyển và mua bảo hiểm để đưa hàng đến điểm đã thỏa thuận với người mua (trung tâm logistics, kho, bến cảng). Người mua sẽ tự trả các chi phí còn lại để mang hàng về.

Với việc áp dụng Incoterms 2010 và sự phổ biến của vận chuyển container, các chủ hàng có xu hướng áp dụng FCA và CIP cho cả vận tải đường biển thay cho FOB và CIF.



Phương tiện bốc dỡ, giao nhận là một thành phần không thể thiếu của logistics

58. Các loại phí phải thu trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu là những gì?

Bên cạnh cước phí vận chuyển, khi hàng hóa đến cảng (đối với hàng nhập khẩu) hoặc trước khi hàng hóa rời cảng (đối với hàng hóa xuất khẩu), chủ hàng có thể phải trả một số loại phí (hay còn gọi là phụ phí, phụ thu) sau:

- Phí biến động giá nhiên liệu (*Fuel Adjustment Factor - FAF*): Khoản phí hãng tàu thu để bù đắp chi phí phát sinh do giá nhiên liệu tăng đột biến.
- Phí biến động tỷ giá ngoại tệ (*Currency Adjustment Factor - CAF*): Khoản phí hãng tàu thu để bù đắp chi phí phát sinh do biến động tỷ giá tiền tệ.
- Phí thay đổi nơi đến (*Change of Destination - COD*): Phí áp dụng khi chủ hàng yêu cầu thay đổi cảng đến, dẫn đến gia tăng chi phí xếp dỡ, vận chuyển đường bộ, thay đổi lịch tàu...
- Phí tắc nghẽn cảng (*Port Congestion Surcharge - PCS*): Phí phát sinh khi cảng xếp hoặc dỡ xảy ra ùn tắc vào những giờ hoặc ngày nhất định, làm giảm khả năng khai thác của cảng, cảng có khả năng bị phạt do giải phóng tàu chậm.
- Phí mùa cao điểm (*Peak Season Surcharge - PSS*): Thường áp dụng trong thời gian cao điểm về vận chuyển, khi việc đặt lịch tàu trở nên khó khăn hơn.
- Phí xếp dỡ tại cảng (*Terminal Handling Charge - THC*): Chi phí cho các hoạt động làm hàng tại cảng như: xếp dỡ, tập kết container từ CY ra cầu tàu...
- Phí cân bằng container (*Container Imbalance Charge - CIC*): Thu khi hãng tàu phải mất thêm chi phí để đưa container rỗng từ nơi khác về cảng hoặc kho để xếp hàng. Thường xảy ra với những nơi khi lượng hàng xuất khẩu, nhập khẩu bằng container không tương đương nhau.

Các loại phí nói trên thường do cảng hoặc hãng tàu trực tiếp thu từ chủ hàng, hoặc do doanh nghiệp giao nhận thay mặt hãng tàu thu.

Ngoài ra, còn có những loại phí thu riêng rẽ hoặc thu chung đối với những dịch vụ mà doanh nghiệp giao nhận thực hiện thay mặt chủ hàng, ví dụ phí chứng từ (*Documentation fee*), phí C/O, (*Certificate of Origin fee*), phí vận đơn (*Bill of Lading fee*), phí đóng hàng lẻ (*CFS fee*), v.v...

59. Quyền vận chuyển nội địa là gì? Nếu một tàu thủy nước ngoài chở hàng từ Singapore ghé qua Cát Lái, sau đó chở hàng ra cảng Hải Phòng thì có được không?

Quyền vận chuyển nội địa (tiếng Anh là *cabotage*) là quyền của mỗi quốc gia có biển cho phép chỉ có tàu của nước đó được vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển trong nước.

Tùy theo chính sách của quốc gia có biển, tàu nước ngoài có thể được tham gia vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển trong nước ở những mức độ khác nhau.

Việt Nam hiện nay đang áp dụng quyền này, theo đó chỉ có đội tàu Việt Nam mới được phép vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển của Việt Nam.

Tàu nước ngoài có thể ghé cảng biển của Việt Nam để nhận hàng, nhưng số hàng Việt Nam đã tiếp nhận đó không được dỡ ở một cảng khác của Việt Nam. Nói cách khác, quyền này nhắm đến đối tượng là hàng hóa chứ không phải tàu thủy.

Như vậy, một tàu thủy nước ngoài từ Singapore ghé qua Cát Lái có thể nhận thêm 100 container, nhưng khi đến cảng Hải Phòng sẽ không được phép dỡ 100 container đã nhận ở Cát Lái, mà chỉ có thể dỡ số hàng đã nhận từ Singapore, hoặc để nhận thêm số hàng khác tại Hải Phòng.

Quyền vận chuyển nội địa trước đây chủ yếu áp dụng đối với vận tải hàng

hóa bằng đường biển, hiện nay cũng áp dụng cho cả vận tải hàng không, đường sắt, đường bộ.

60. Thương mại điện tử và logistics có mối liên hệ như thế nào?

Thương mại điện tử là việc sử dụng các phương tiện điện tử để mua bán. Tùy theo chủ thể mua và bán sẽ hình thành nên các mối quan hệ như B2B (doanh nghiệp với doanh nghiệp), B2C (doanh nghiệp với người tiêu dùng), C2C (người tiêu dùng với người tiêu dùng).

Một minh họa của B2B là trang web alibaba.com cung cấp một sàn giao dịch, thông qua đó một doanh nghiệp có thể chào bán sản phẩm cho doanh nghiệp khác. Doanh nghiệp cũng có thể giao dịch thông qua chính website của mình hoặc hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử để chào hàng và giao kết hợp đồng.

adayroi.com là một trang web bán hàng theo mô hình B2C, tại đó một doanh nghiệp là VinCommerce bán hàng trực tiếp cho người tiêu dùng với hàng trăm mặt hàng khác nhau, như một siêu thị. Những trang web đặt vé máy bay, đặt phòng khách sạn cũng là B2C.

ebay.com là điển hình của hình thức C2C, tại đó bất kỳ ai cũng có thể là người bán và người mua. Mỗi người vào trang web này đều có thể tự rao bán những món đồ của mình, đấu giá để có giá cao nhất.

Trừ hàng hóa là sản phẩm số (như phần mềm, phim, bản nhạc, sách điện tử...), các sản phẩm hữu hình sau khi được giao dịch qua mạng đều cần được chuyển từ người bán đến người mua. Đây chính là lúc phải sử dụng đến dịch vụ logistics để đảm bảo hàng được giao đến đúng người mua với thời gian nhanh nhất và chi phí thấp nhất. Đặc điểm của giao dịch qua mạng là người bán và người mua không gặp mặt, ít có thông tin về nhau, do đó để giao dịch thành công thì lòng tin là rất quan trọng, và logistics hiệu quả chính là yếu tố quyết định góp phần tạo nên lòng tin ấy.

Với xu hướng mua sắm qua mạng ngày càng tăng, chuỗi logistics sẽ bị cắt ngắn lại, bỏ qua những khâu trung gian để hàng hóa đi thẳng từ tổng kho của nhà phân phối đến với người tiêu dùng, không phải đi qua cửa hàng, phòng trưng bày hay kho của đại lý.

61. Giao hàng chặng cuối là gì?

Giao hàng chặng cuối, hay giao hàng dặm cuối (*last mile delivery*) là giai đoạn cuối cùng hoàn tất một đơn hàng, kể cả đơn hàng mua sắm qua mạng.

Lấy ví dụ một bạn đặt mua một quyển sách trên trang tiki.vn và quyển sách đó sẽ được chuyển từ Thành phố Hồ Chí Minh ra Hà Nội cho bạn. Quyển sách đó cùng với nhiều mặt hàng khác sẽ được đóng vào thùng, hộp, container để vận chuyển bằng máy bay, ô tô hay tàu hỏa từ Thành phố Hồ Chí Minh ra Hà Nội. Đến Hà Nội, quyển sách đó cùng với các hàng hóa được đưa về trung tâm phân loại, nhân viên sẽ đọc mã, xác định địa chỉ, chuyển cho người giao hàng. Người giao hàng sẽ phải cân đối các mặt hàng cùng giao ngày hôm đó, tìm con đường ngắn nhất, không bị kẹt xe để đến được địa chỉ để giao sách, sao cho sau khi giao sách xong thì có thể di chuyển nhanh nhất đến địa chỉ giao hàng tiếp theo. Giai đoạn từ trung tâm phân loại ở Hà Nội đến tay người mua hàng chính là giao hàng chặng cuối.

Giao hàng chặng cuối là giai đoạn khá khó khăn trong chuỗi cung ứng vì phải tốn kém nhiều nhân lực (thay vì một lái xe có thể chở được cả chục tấn hàng đi hàng trăm km trong một ngày thì một nhân viên giao hàng chỉ có thể giao hàng khối hàng khoảng vài chục kg), nhiều thời gian và khó tính toán được chính xác thời gian giao hàng đến tay người mua.

Giao hàng chặng cuối thường cũng là một vấn đề hay được nhắc đến trong logistics đô thị.

62. Trung tâm hoàn thiện đơn hàng là gì?

Hoàn thiện đơn hàng (order fulfillment) là việc tập hợp nhu cầu của các khách hàng khác nhau và đáp ứng nhu cầu đó thông qua việc giao hàng đúng với nhu cầu của khách hàng trong thời gian sớm nhất có thể được.

Ví dụ, một trang điện tử bán hàng qua mạng trong một giờ có thể nhận được 100 đặt hàng khác nhau, trong đó bao gồm cả quần áo trẻ em, máy nghe nhạc, vở viết, đĩa USB, bộ đồ chơi mô hình lắp ráp, v.v... Với mỗi sản phẩm đó, lại có những yêu cầu chi tiết hơn, ví dụ quần áo cỡ bao nhiêu, họa tiết gì, màu gì, chất liệu nào, hoặc đĩa USB của nhà sản xuất nào, dung lượng bao nhiêu GB, v.v... Việc đáp ứng những yêu cầu khác nhau đó thể hiện tính cá biệt hóa cao độ, đòi hỏi có người xử lý nắm được chính xác nguồn hàng, vị trí, tính chất và chức năng của sản phẩm.

Trung tâm hoàn thiện đơn hàng là nơi xử lý và hoàn thành một đơn hàng nào đó. Ở đó các hoạt động cá biệt hóa (customization) được thực hiện với quy mô lớn, tốc độ cao và độ phức tạp nhiều. Ngoài việc tìm được đúng sản phẩm, trung tâm có thể thực hiện thêm các chức năng như lắp ráp, kết hợp đơn hàng (nếu một người mua đặt mua nhiều sản phẩm khác nhau), đóng gói, dán nhãn và chuyển đến bộ phận vận chuyển.

Khái niệm trung tâm hoàn thiện đơn hàng ra đời trên nền tảng của phát triển thương mại điện tử, hướng đến việc giao hàng trực tiếp đến tay người tiêu dùng theo mô hình B2C.

63. e-logistics là gì? Có phải là logistics phục vụ cho thương mại điện tử?

e-logistics là thuật ngữ để chỉ việc ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động logistics. Từ việc sử dụng các phần mềm quản trị kho hàng, theo dõi hành trình cho đến việc áp dụng các thiết bị thông minh, thiết bị di động, tự động hóa từng phần hoặc hoàn toàn quá trình hoạt động logistics.

e-logistics không phải là logistics phục vụ cho thương mại điện tử. Do thương mại điện tử tiếng Anh viết là e-commerce nên dễ có sự liên tưởng giữa 2 khái niệm này, nhưng thực tế đó là sự nhầm lẫn.

64. Sản xuất tinh gọn là gì?

Sản xuất tinh gọn (*lean production* hay *lean manufacturing*) là một phương thức quản lý sản xuất, một phương thức áp dụng logistics trong nội bộ doanh nghiệp sản xuất. Nền tảng của mô hình này là giảm tối đa các loại "thừa, bất hợp lý" trong quá trình sản xuất để toàn bộ các công đoạn trong quá trình sản xuất hoạt động ăn khớp, nhịp nhàng, từ đó đem lại hiệu quả cao.

Các loại "thừa, bất hợp lý" có thể phát sinh trong các công đoạn sau:

- Vận chuyển (không tính toán kỹ lượng nên vận chuyển các sản phẩm không tham gia phục vụ cho sản xuất)
- Tồn kho (những nguyên liệu, vật tư thừa, không đưa vào sản xuất)
- Di chuyển (quy trình sản xuất tạo ra những chuyển động thừa, làm công nhân phải di chuyển quá nhiều)
- Chờ đợi (khoảng thời gian nối tiếp giữa các công đoạn quá dài, làm sản xuất bị ngắt quãng)

- Sản xuất (sản xuất quá nhiều, vượt quá nhu cầu tại một thời điểm)
- Thời gian (mất nhiều thời gian để làm ra một sản phẩm do thiết kế kém, chuẩn bị sản xuất không kỹ)
- Sản phẩm lỗi (mất nhiều công cho việc kiểm tra và khắc phục sản phẩm lỗi)

Sản xuất tinh gọn đặc biệt phù hợp với phương thức sản xuất theo dây chuyền, một sản phẩm được tạo nên từ nhiều chi tiết khác nhau.

Thành công của Toyota, nơi khởi xướng ra phương thức quản lý này, từ một doanh nghiệp nhỏ trở thành nhà sản xuất ô tô lớn nhất thế giới đã làm cho sản xuất tinh gọn được nhiều doanh nghiệp biết đến và áp dụng.

65. JIT là gì?

JIT, viết tắt từ *just-in-time*, là một mô hình cụ thể của sản xuất tinh gọn, trong đó dựa trên tính toán kỹ lưỡng về nguồn cung nguyên liệu và nhu cầu sản phẩm để đưa ra dự báo, kế hoạch cung ứng nguyên liệu cho phù hợp với quá trình sản xuất.

Ví dụ, một nhà máy sản xuất bàn ghế sẽ cần nguyên liệu là gỗ, ray ngăn kéo, bản lề, tay nắm, ốc vít. Dựa trên số lượng đặt hàng của từng thời kỳ, nhà máy sẽ dự báo chính xác khối lượng cần thiết của các loại nguyên liệu nói trên và mỗi ngày chỉ đưa về nhà máy khối lượng đủ để sản xuất, không thừa cũng không thiếu.

Chi phí lưu kho và hàng tồn kho luôn là ám ảnh với các doanh nghiệp. Với JIT, lượng nguyên liệu cũng như sản phẩm tồn kho sẽ ở mức thấp nhất, do vậy chi phí liên quan đến kho cũng giảm xuống đáng kể, như cần ít người để trông coi kho hơn, không cần kho có diện tích quá rộng.



Logistics trong nội bộ doanh nghiệp giúp nâng cao năng suất, tiết giảm chi phí

Mô hình này phù hợp với các nhà máy có sản xuất tương đối ổn định, nguồn cung ổn định. Nếu nhà cung cấp có vấn đề, không thể giao hàng đúng thời hạn trong khi nhà máy không có dự trữ trong kho thì kế hoạch sản xuất có thể bị ảnh hưởng, dẫn đến chậm giao hàng cho khách hàng. Hoặc nếu nhu cầu tăng đột biến mà nhà cung cấp không đáp ứng kịp, nhà máy cũng sẽ không thỏa mãn được nhu cầu của khách hàng.

Là sự kế thừa của phương thức sản xuất hàng loạt do Henry Ford đưa ra, JIT là mô hình khác biệt với mô hình JIC (just-in-case) của Ford, theo đó nguyên liệu, bán thành phẩm được dự trữ thật nhiều để khi cần sẽ có ngay, nhưng bên cạnh đó cũng tạo ra dư thừa nguyên liệu, tốn diện tích, thời

gian vận chuyển không cần thiết. Cùng với *Kaizen* (liên tục cải tiến), JIT là mô hình cụ thể đưa sản xuất tinh gọn vào thực tế sản xuất.

66. Dịch vụ khách hàng có được coi là một hoạt động logistics?

Mặc dù không phải là một công đoạn trực tiếp trong việc đưa hàng hóa đến với người tiêu dùng, dịch vụ khách hàng (hay dịch vụ sau bán hàng) đôi khi cũng được coi là một phần của quá trình logistics.

Mục đích của dịch vụ khách hàng là làm thỏa mãn tối đa nhu cầu của khách hàng, chăm sóc và giúp đỡ khách hàng sử dụng, khai thác hết các tính năng của sản phẩm và qua đó tạo dựng niềm tin để khách hàng tiếp tục mua các sản phẩm khác.

Trong logistics thu hồi, dịch vụ khách hàng là không thể thiếu để nắm bắt được ý kiến của khách hàng về sản phẩm, triển khai thu hồi, bảo hành, sửa chữa các sản phẩm chưa đạt yêu cầu.

67. Logistics có vai trò thế nào đối với ngành bán lẻ?

Bán lẻ là khâu cuối cùng trong chuỗi cung ứng, là giai đoạn đưa sản phẩm đến tay người tiêu dùng.

Đặc điểm của bán lẻ là trị giá mua của mỗi đơn hàng không nhiều, nhưng số lượng người mua là rất lớn. Do số lượng người tiêu dùng lớn như vậy nên hệ thống bán lẻ cũng rất phong phú, bao gồm vô vàn các trung tâm thương mại, siêu thị, trung tâm mua sắm, cửa hàng tiện lợi, cửa hàng tạp hóa, chợ, bố trí ở tất cả các địa bàn có dân cư sinh sống trên cả quốc gia.

Điều kiện để hệ thống bán lẻ vận hành trơn tru, không bị gián đoạn chính là hệ thống logistics. Logistics trong ngành bán lẻ phải hết sức tỉ mỉ, đảm

bảo không nhầm lẫn, sai sót giữa hàng nghìn hay chục nghìn mặt hàng. Hình thức vận chuyển cũng phải rất linh hoạt để đáp ứng đủ hàng và kịp thời cho những cửa hàng nhỏ lẻ nằm ở khắp nơi.

Ví dụ, với một mặt hàng là dầu gội đầu, có đến vài chục loại khác nhau về nhãn hàng, kích thước, chủng loại, hương thơm, v.v... Giả sử mỗi loại hàng, siêu thị nhập về 10 hộp. Khi hết hàng đến hộp thứ 3, người quản lý đã phải nhận biết tốc độ bán hàng để dự tính đặt hàng tiếp theo bổ sung cho kịp thời. Việc giao hàng vào lúc nào để kết hợp với các mặt hàng khác và tiết kiệm tối đa chi phí phương tiện đòi hỏi người làm logistics phải tính toán hết sức chi tiết và khoa học.

Mối quan hệ giữa nhà cung cấp nguyên liệu, nhà sản xuất, nhà phân phối, nhà bán lẻ tạo nên mối quan hệ xuyên suốt giữa các chủ thể có vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng.

68. Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế có tác động như thế nào đến logistics?

Hội nhập kinh tế quốc tế là quá trình mở cửa nền kinh tế quốc gia thông qua việc tham gia các định chế và điều ước quốc tế, trong đó các nước chấp nhận áp dụng cùng một luật lệ, quy tắc để thúc đẩy sự di chuyển thông thoáng hơn của hàng hóa, dịch vụ, vốn đầu tư.

Tại Việt Nam, quá trình hội nhập có thể đánh dấu bắt đầu từ việc trở thành thành viên của ASEAN vào năm 1995. Sau đó, chúng ta đã lần lượt tham gia APEC, ASEM, WTO và ký một loạt hiệp định thương mại tự do (FTA) với các nước và nhóm nước.

Tác động lớn nhất của hội nhập kinh tế quốc tế đối với logistics là khi thị trường giữa các nước được mở cửa thông thoáng, lượng hàng hóa lưu chuyển giữa các quốc gia sẽ tăng lên đáng kể và do vậy, nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics cũng gia tăng tương ứng.

Mặt khác, quá trình hội nhập đòi hỏi các nước phải sửa đổi, hoàn chỉnh hệ thống pháp luật cho phù hợp theo tinh thần minh bạch, dễ dự đoán. Lĩnh vực logistics cũng sẽ được hưởng lợi từ việc này.

Hội nhập đem lại nhiều cơ hội, nhưng cũng đặt các doanh nghiệp logistics trong nước vào bối cảnh cạnh tranh bình đẳng với doanh nghiệp nước ngoài, như vậy buộc các doanh nghiệp phải tự cải tổ, đổi mới phương thức quản lý, chăm lo đội ngũ nhân sự để đáp ứng được nhu cầu công việc và cạnh tranh được với các đối tác cả trong nước và quốc tế.

Dịch vụ logistics cũng là một trong những lĩnh vực dịch vụ cam kết mở cửa trong quá trình hội nhập. Theo đó, các doanh nghiệp nước ngoài sẽ được tham gia kinh doanh dịch vụ logistics trên thị trường Việt Nam ở những mức độ khác nhau, trong đó có những lĩnh vực được tham gia kinh doanh hoàn toàn giống như doanh nghiệp trong nước.

Quá trình hội nhập cũng sẽ giúp nâng cao nhận thức và trình độ của đội ngũ cán bộ quản lý, nhân viên khai thác, vận hành, hình thành tác phong làm việc chuyên nghiệp phù hợp với yêu cầu và tiêu chuẩn quốc tế.

69. Công nghiệp 4.0 là gì, và có tác động thế nào đến ngành logistics?

Công nghiệp 4.0 là cách nói ngắn của Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ nhất diễn ra từ thế kỷ từ 18, với sự ra đời của máy hơi nước, giúp con người có thể làm được những việc nặng nhọc hơn với năng suất cao hơn.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ hai diễn ra trong thế kỷ 19, với sự phổ biến của các thiết bị sử dụng điện, làm cho máy móc thâm nhập và phổ biến rộng rãi hơn trong các lĩnh vực sản xuất.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ ba diễn ra từ những năm 70 của thế kỷ 20, gắn liền với sự phát triển của máy tính và công nghệ thông tin, những yếu tố giúp kết nối hoạt động sản xuất - kinh doanh từ những địa điểm khác nhau, tạo nên những sản phẩm có xuất xứ đa quốc gia.

Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư hiện nay đang được nói đến nhiều nhằm chỉ xu hướng sản xuất trong thời đại mới, với vai trò chủ chốt của kết nối mạng Internet. Các công đoạn của quá trình sản xuất được kết nối và điều khiển thông qua mạng, tạo nên sự tương tác mạnh mẽ giữa các thành phần tham gia sản xuất cũng như giữa nhà sản xuất và đối tác, khách hàng.

Cách mạng CN	Lần 1	Lần 2	Lần 3	Lần 4
Thời gian	Thế kỷ 18	Thế kỷ 19	Thế kỷ 20	Thế kỷ 21
Điển hình	Máy hơi nước	Dây chuyền sản xuất hàng loạt	Máy tính	Internet
Đặc trưng	Cơ khí hóa	Điện khí hóa	Tự động hóa	Toàn cầu hóa
Các yếu tố	Máy móc	Phân công lao động	Công nghệ thông tin	Dữ liệu lớn, điện toán đám mây, trí tuệ nhân tạo

Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư đưa sản xuất đến gần hơn với logistics. Với hoạt động sản xuất «thông minh», được kết nối, điều khiển và giám sát chặt chẽ thông qua mạng, hoạt động logistics bắt buộc phải cải tổ để theo kịp tiến trình sản xuất. Bản thân logistics cũng sẽ là một lĩnh vực được ứng dụng công nghệ và kết nối nhiều hơn để nâng cao hiệu suất và hiệu quả của hoạt động này.

Chuỗi cung ứng bao gồm từ sản xuất, dự trữ đến vận chuyển, phân phối sẽ hoạt động dựa trên nền tảng kết nối chặt chẽ, minh bạch và nhanh chóng.

70. Công dụng của mã vạch là gì?

Mã vạch là một công cụ nhằm xác định chính xác thông tin liên quan đến một đơn vị hàng hóa cụ thể. Những thông tin được lưu trên mã vạch bao gồm quốc gia sản xuất, doanh nghiệp sản xuất và số hiệu nhằm phân biệt đơn vị hàng hóa đó với các đơn vị hàng hóa khác. Đơn vị hàng hóa có thể là một sản phẩm cụ thể như một chiếc giày, nhưng cũng có thể là các vật chứa như hộp giấy, hộp xốp, thùng carton.

Do mã vạch được in ra cố định trên bề mặt nên thông tin của mã vạch không thể thay đổi.

71. Công nghệ RFID là gì và có ứng dụng thế nào trong hoạt động logistics?

RFID, viết tắt từ *Radio Frequency Identification*, là phương pháp nhận dạng dựa trên sóng vô tuyến. Thông qua việc nhận dạng này, các nhà quản lý có thể ghi nhận tình trạng xuất/nhập của hàng hóa, xác định vị trí cũng như truy xuất đường đi của một món hàng.

Do sử dụng sóng vô tuyến, hệ thống RFID không phát ra tia sáng như trong công nghệ mã vạch. Sóng vô tuyến có thể truyền được khoảng cách xa hơn (đến 10 mét) và xuyên qua một số loại vật liệu, do đó giúp việc nhận diện hàng hóa trở nên dễ dàng hơn.

Công nghệ này đòi hỏi phải có một thẻ RFID và một đầu đọc. Con chíp gắn trên thẻ RFID chứa được nhiều hơn dữ liệu so với một mã vạch thông thường, do vậy có thể cung cấp nhiều thông tin liên quan đến hàng hóa

hơn, ví dụ không chỉ tên hàng, tên nhà sản xuất, nước sản xuất mà còn cả ngày sản xuất, ngày xuất kho, thời hạn sử dụng, ...

Khác với mã vạch, dữ liệu lưu trên thẻ RFID có thể sửa đổi, cập nhật được. Do thời gian đọc dữ liệu rất nhanh nên cùng một lúc đầu đọc RFID có thể nhận diện được nhiều thẻ khác nhau.

Ví dụ, trên một chiếc xe tải gắn thẻ RFID, khi xe đi qua cửa kho hoặc trạm kiểm soát, đầu đọc RFID sẽ ghi nhận chính xác giờ xe đã ra hoặc vào, đi hoặc đến, từ đó quản lý được tình trạng hoạt động của xe.

72. Hàng hóa trong logistics được phân loại như thế nào?

Hàng hóa là đối tượng chính của hoạt động logistics. Khái niệm hàng hóa rất rộng, bao gồm tất cả những vật thể hữu hình, đối với doanh nghiệp đó có thể là nguyên vật liệu, nhiên liệu, máy móc, thiết bị, phụ tùng, linh kiện, bán thành phẩm, thành phẩm.

Ngày nay, khái niệm hàng hóa còn được mở rộng sang cả hàng hóa vô hình, như các file nhạc, phim, ảnh kỹ thuật số, phần mềm, thông tin. Tuy nhiên, các loại hàng hóa vô hình này thường được giao nhận trực tiếp thông qua các phương tiện kỹ thuật số (máy tính, mạng Internet, điện thoại, máy tính bảng...) nên không được đề cập đến nhiều khi nói về logistics.

Dựa theo kích thước, hàng hóa có thể phân ra thành các nhóm:

- Bưu kiện
- Hàng gia dụng
- Hàng thông thường
- Hàng siêu trường, siêu trọng

Dựa theo tốc độ giao hàng, hàng hóa bao gồm hàng thông thường và hàng chuyển phát nhanh. Hàng chuyển phát nhanh thường là những món hàng kích thước nhỏ, giá trị cao và được giao bằng đường hàng không.

Dựa theo khả năng tiêu chuẩn hóa khi vận chuyển, hàng hóa phân loại thành hàng đóng trong container và hàng rời. Hàng rời có thể vẫn đóng trong bao (gạo, muối, xi-măng, phân bón, thức ăn chăn nuôi), hoặc không có bao gói (quặng, than, cát, dăm gỗ, phế liệu kim loại).

Xét theo khối lượng hàng so với phương tiện chuyên chở, người ta phân ra thành hàng nguyên container (hoặc hàng nguyên xe) và hàng lẻ, tức là khối lượng hàng không đủ đóng hết một container hoặc một xe tải.

Chất lỏng (dầu mỏ, xăng, a-xít) là một dạng hàng hóa đặc biệt, đòi hỏi phải có thùng chứa riêng. Tàu chở dầu là một loại tàu riêng và thường có kích thước rất lớn.

Ô-tô cũng là một loại hàng hóa đặc biệt khác, vì có thể tự di chuyển. Những con tàu chở ô-tô còn gọi là tàu RO-RO, viết tắt của *roll on - roll off*, nghĩa là lăn vào và lăn ra. Một số ô-tô vận chuyển riêng lẻ vẫn được đóng vào container và vận chuyển như những hàng hóa khác.

73. Các loại bao bì có vai trò thế nào trong logistics?

Mặc dù không đóng góp trực tiếp vào giá trị sử dụng của hàng hóa, nhưng bao bì là một thành phần không thể thiếu của hàng hóa trong quá trình vận chuyển, lưu giữ.

Tùy theo tính chất, chủng loại, đặc điểm của mỗi loại hàng hóa, có những loại bao bì khác nhau, dưới dạng thùng, hộp, bao, chai, bằng vật liệu giấy, kim loại, carton, xốp, v.v... Với hàng hóa có kích thước nhỏ, hàng hóa có

thể chứa trong nhiều lớp bao bì. Ví dụ mỗi chiếc kẹo đã được bao gói bằng lớp giấy bóng, 50 chiếc kẹo đóng vào một gói kẹo, 20 gói kẹo đóng vào một hộp giấy, 30 hộp này đóng vào một thùng.

Để thuận tiện cho quá trình dỡ hàng, hàng hóa sau khi đóng vào bao, thùng hoặc hộp sẽ được xếp lên một giá gỗ gọi là pallet. Nếu là hàng hóa nhạy cảm với độ ẩm, người ta sẽ bao bọc cả pallet đó trong một lớp giấy bóng kính để bảo vệ.

Ngoài chức năng bảo vệ, bảo quản hàng hóa khỏi hư hỏng, bao bì còn có tác dụng nhận biết thương hiệu, quảng cáo hàng hóa, cung cấp thông tin hướng dẫn sử dụng cho người dùng. Về mặt logistics, bao bì góp phần giúp cho việc vận chuyển hàng hóa được nhanh chóng, với khối lượng lớn.

74. Hàng hóa như thế nào được gọi là hàng hóa đặc biệt?

Hàng hóa đặc biệt là những loại hàng hóa sau đây:

- Hàng nguy hiểm: ví dụ chất nổ, chất dễ cháy, chất có tính phóng xạ
- Hàng giá trị cao: vàng bạc, tiền, giấy tờ quan trọng
- Hàng đòi hỏi chế độ bảo quản riêng: sinh phẩm, vác-xin, thực phẩm đông lạnh
- Hàng công nghệ cao: chip máy tính, điện thoại, máy tính bảng

Các loại hàng hóa trên thường được vận chuyển bằng đường hàng không và cần được dành cho một khu vực riêng trong trung tâm logistics để chứa.

Một số loại hàng hóa có tính chất đặc biệt khác, thường không thể vận chuyển chung với các hàng khác mà phải có phương tiện vận chuyển riêng. Ô-tô là mặt hàng có thể tự di chuyển, không cần phương tiện bốc



Máy bay của các hãng logistics nước ngoài tại sân bay Nội Bài (noibaiairport.vn)

xếp. Do vậy tàu chở ô-tô là loại tầu có nhiều tầng, có thể điều chỉnh độ cao cho các loại ô-tô khác nhau. Ô-tô được lái qua cầu dẫn vào tàu, cố định chặt, khi đến cảng đích lại lần lượt lái ra.

Gia súc (bò, ngựa) cũng có loại tàu riêng, được thiết kế giống như một trang trại nổi. Trong quá trình vận chuyển, gia súc vẫn được chăm sóc và sinh hoạt giống như trên mặt đất. Ở cảng đến, gia súc sẽ đi theo các ống lồng dẫn thẳng vào ô-tô chở gia súc đợi sẵn, đưa về các trang trại.

Các loại hàng hóa siêu trường, siêu trọng (cánh quạt phát điện gió, đường ống dẫn dầu, cấu kiện tua-bin thủy điện, ...) cũng là một dạng hàng hóa đặc biệt.

75. Hàng hóa thế nào gọi là hàng tiêu dùng nhanh?

Hàng tiêu dùng nhanh là những mặt hàng mà thời gian từ khi xuất xưởng đến khi sử dụng rất ngắn. Thường đây là những mặt hàng đáp ứng nhu cầu

tiêu dùng hàng ngày của con người như ăn, mặc và có giá thấp nên nhiều người có thể mua. Đây cũng là những mặt hàng phổ biến thường thấy bán trong siêu thị như rau củ, hoa quả, thịt cá, sản phẩm sữa, bánh kẹo, bia, rượu, nước giải khát, chè, cà-phê, giấy ăn, bột giặt, v.v...

Mặc dù số lượng tiêu dùng của mỗi cá nhân nhỏ, nhưng do là nhu cầu thiết yếu của toàn xã hội nên khối lượng tiêu thụ hàng tiêu dùng nhanh mỗi ngày là rất lớn. Mặt khác, do các mặt hàng tiêu dùng nhanh cũng rất đa dạng, trong đó lại có những mặt hàng đòi hỏi điều kiện bảo quản riêng biệt nên hoạt động logistics cho các mặt hàng này phải tính đến các yếu tố đảm bảo vận chuyển nhanh, giao hàng đến điểm nhận chính xác, đáp ứng đúng nhu cầu của mỗi cá nhân.

76. Tôi thường nghe nói đến chỉ số LPI, nhưng không biết chỉ số này nghĩa là gì, và dựa trên những tiêu chí nào?

LPI là từ viết tắt của *Logistics Performance Index*. Đây là một chỉ số do Ngân hàng Thế giới đưa ra để xếp hạng sự phát triển logistics của các quốc gia. Chỉ số này được xác định hai năm một lần, vào các năm chẵn.

Chỉ số LPI đánh giá dựa trên 6 tiêu chí:

- Hạ tầng: Chất lượng của cơ sở hạ tầng liên quan đến thương mại và vận tải (cảng, đường sắt, đường bộ, công nghệ thông tin)
- Giao hàng: Mức độ dễ dàng khi thu xếp các chuyến hàng với giá cả cạnh tranh
- Năng lực: Năng lực và chất lượng của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, ví dụ các doanh nghiệp vận tải, người môi giới hải quan

- Truy xuất: Khả năng theo dõi và truy xuất các lô hàng
- Đúng lịch: Sự đúng lịch của các lô hàng khi tới điểm đích so với thời hạn đã dự định
- Thông quan: Hiệu quả của các cơ quan kiểm soát tại biên giới, ví dụ như tốc độ, tính đơn giản, và khả năng dự đoán trước của các thủ tục khi thông quan

Cho đến nay đã có năm lần xếp hạng LPI trong các năm 2007, 2010, 2012, 2014 và 2016. Lần xếp hạng gần đây nhất là năm 2016, Việt Nam đạt chỉ số LPI là 2,98, xếp hạng thứ 64 trên tổng số 160 quốc gia được đánh giá và xếp thứ 5 trong khối ASEAN.

5 nước có chỉ số LPI 2016 cao nhất là Đức, Luxembourg, Thụy Điển, Hà Lan và Singapore.

Theo Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, Việt Nam phấn đấu đến năm 2025 đạt xếp hạng LPI từ 50 trở lên.

77. Chi phí logistics được tính toán như thế nào?

Chi phí logistics là một chỉ số quan trọng đo lường hiệu quả hoạt động logistics của doanh nghiệp cũng như của quốc gia, qua đó đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp hay quốc gia đó. Đối với quốc gia, chi phí logistics cũng thường được so sánh với GDP như một chỉ số cơ bản khi xác định mục tiêu cũng như đánh giá hoạt động logistics của quốc gia, hoặc so sánh giữa các quốc gia với nhau.

Việc tính toán chi phí logistics chưa có sự thống nhất giữa các nước. Tại Hoa Kỳ, chi phí logistics được nêu trong Báo cáo Hiện trạng Logistics

công bố hàng năm bao gồm 3 thành tố chính: chi phí vận tải, chi phí lưu kho và chi phí quản lý. Chi phí vận tải bao gồm chi phí của vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không, đường ống, cả trong nước và quốc tế, chi phí giao nhận và các chi phí khác liên quan đến chủ hàng. Chi phí lưu kho ngoài chi phí trả cho lưu giữ hàng hóa, còn bao gồm cả lãi suất, thuế giá trị gia tăng, bảo hiểm. Chi phí quản lý bao gồm tiền lương cho nhân viên, kể cả nhân viên gián tiếp, chi phí phần cứng, phần mềm.

Hàn Quốc tính toán chi phí logistics từ những yếu tố chi tiết hơn. Theo đó chi phí logistics bao gồm các chi phí vận tải, lưu kho, đóng gói, bốc xếp, thông tin và quản lý. Chi phí vận tải bao gồm chi phí vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không, đại lý và các chi phí khác liên quan đến chủ hàng. Đường thủy bao gồm cả thủy nội địa, vận tải biển nội địa và vận tải biển quốc tế. Vận tải biển quốc tế chia ra vận tải bằng đội tàu trong nước và vận tải bằng đội tàu nước ngoài. Cách tính với vận tải hàng không cũng tương tự.

<table>
<tr><td rowspan="11">Vận tải</td><td colspan="3">Đường sắt</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Đường bộ</td><td>Công cộng</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Tư nhân</td><td>Vận hành</td></tr>
<tr><td>Phí cầu đường</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Đường thủy</td><td>Thủy nội địa</td><td></td></tr>
<tr><td>Biển nội địa</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Biển quốc tế</td><td>Trong nước</td></tr>
<tr><td>Nước ngoài</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Hàng không</td><td>Nội địa</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Quốc tế</td><td>Trong nước</td></tr>
<tr><td>Nước ngoài</td></tr>
<tr><td colspan="3">Đại lý</td></tr>
</table>

Lưu kho	Lưu kho	Công cộng	Hàng thông thường
			Hàng lạnh
			Hàng nguy hiểm
			Nông sản
			Hàng hóa khác
		Tư nhân	
	Lãi suất		
	Bảo hiểm		
Đóng gói	Thùng các-tông		
	Pallet		
Bốc xếp	Đường bộ, hàng không		
	Đường thủy		
Thông tin			
Quản lý			

Các yếu tố cấu thành chi phí logistics của Hàn Quốc

78. Các xu hướng phát triển chính của logistics hiện nay là gì?

Logistics hiện đại đang đứng trước nhiều cơ hội phát triển, đồng thời cũng chịu tác động của nhiều yếu tố, trong đó có cả yếu tố quản trị, công nghệ, môi trường... Có thể nhìn thấy một số xu hướng phát triển chính của logistics trong thời gian tới như sau:

- Tích hợp sâu với các công nghệ hiện đại: Bên cạnh ứng dụng công nghệ thông tin, logistics sẽ sử dụng cả các thành tựu của công nghệ sinh học, vật liệu mới.
- Thâm nhập sâu vào các lĩnh vực của đời sống: Không chỉ trong lĩnh vực

sản xuất, thương mại mà logistics sẽ có ứng dụng ngày càng rộng rãi trong nhiều lĩnh vực của đời sống, từ việc giải quyết vấn đề ùn tắc đô thị cho đến tổ chức hoạt động du lịch, ...

- Hướng đến thân thiện với môi trường: Bên cạnh các yếu tố hiệu năng như chi phí, thời gian, độ tin cậy thì việc hướng đến bảo vệ môi trường cũng là một tiêu chí đặt ra cho logistics trong thế kỷ XXI.
- Tự động hóa cao độ: Nhiều quy trình trong chuỗi logistics được tự động hóa, đảm bảo tính chính xác, năng suất tăng lên, rút ngắn thời gian...
- Chuyên môn hóa gắn với quá trình tập trung, tích hợp cả chuỗi hoạt động logistics: Các doanh nghiệp logistics cố gắng chuyên môn hóa cao để đảm bảo tính chuyên nghiệp, hiệu quả. Bên cạnh đó, hình thành những doanh nghiệp logistics lớn điều hành, chi phối gần như toàn bộ chuỗi logistics, mỗi doanh nghiệp logistics nhỏ chỉ đảm nhiệm một phần trong chuỗi đó.

79. Tôi hay nghe nói đến thương mại xanh, công nghiệp xanh, vậy có khái niệm logistics xanh hay không?

Ngày nay, môi trường đang là mối quan tâm chung không chỉ của các cấp chính quyền mà còn của toàn thể xã hội, trong đó có các doanh nghiệp. Hoạt động logistics cũng không là ngoại lệ.

Logistics xanh nhằm chỉ hoạt động logistics có hướng đến những biện pháp bảo vệ môi trường, giảm tối đa tác động tiêu cực đến môi trường.

Logistics xanh có thể thể hiện qua một số hoạt động như:

- Tiết kiệm nhiên liệu, tiết kiệm nước sử dụng trong hoạt động logistics
- Hạn chế xả thải trực tiếp ra môi trường, nhất là với chất thải chưa xử lý

- Tuân thủ chặt chẽ quy trình vận chuyển các chất có thể gây tác động tiêu cực nếu tiếp xúc trực tiếp với môi trường (hóa chất, dầu mỡ nhờn,...)
- Sử dụng nguyên liệu có thể tái sử dụng, tái chế để làm kệ, pallet, bao bì đóng gói

80. Thuận lợi hóa thương mại có quan hệ thế nào với logistics?

Thuận lợi hóa thương mại là việc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến thương mại, bao gồm cả việc rút ngắn thời gian xử lý, giảm bớt các loại biểu mẫu, bớt các bước phải thực hiện, công khai minh bạch quy trình, đồng bộ các thủ tục,...

Thuận lợi hóa thương mại là một yếu tố quan trọng để nâng cao hiệu quả của logistics. Cả hai đều hướng tới mục tiêu chung là cắt giảm chi phí, thời gian của hàng hóa vận chuyển, qua đó nâng cao hiệu quả của hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Thủ tục hành chính là một khâu mà hàng hóa phải đi qua trên đường di chuyển từ địa điểm này đến địa điểm khác. Trong nhiều trường hợp, thời gian chờ đợi để hoàn thành thủ tục hành chính khá dài, thậm chí dài hơn cả thời gian hàng hóa lưu thông. Điều này gây ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả của quá trình logistics.

Thuận lợi hóa thương mại được thực hiện qua một số hoạt động sau:

- Rà soát, bãi bỏ các văn bản quy phạm pháp luật gây cản trở cho thương mại, logistics.
- Rà soát, bãi bỏ các thủ tục hành chính không cần thiết. Đối với những thủ tục cần thiết thì phải thiết kế quy trình thật đơn giản, minh bạch, dễ tiếp cận với doanh nghiệp.

- Chấn chỉnh tác phong giao tiếp, nâng cao tính chuyên nghiệp của công chức trong xử lý thủ tục hành chính.
- Thúc đẩy nâng cao năng lực, khả năng xử lý của những doanh nghiệp logistics đầu mối (cảng biển, sân bay, hãng vận chuyển) vì những doanh nghiệp này có tác động đến hàng loạt các hoạt động, quá trình liên quan khác.

81. Hiệp định Thuận lợi hóa thương mại của WTO đề cập những nội dung gì?

Hiệp định Thuận lợi hóa thương mại (TFA) của WTO được ký tháng 12/2013 tại Bali (Indonesia).

Hiệp định có 3 phần chính:

- Phần I gồm các điều khoản về thúc đẩy di chuyển, giải phóng và thông quan hàng hóa, kể cả hàng hóa quá cảnh. Những nội dung này làm rõ thêm các Điều V, VIII và X của Hiệp định GATT 1994 của WTO.
- Phần II là các điều khoản về đối xử đặc biệt dành cho các nước phát triển và đang phát triển. Các nước này sẽ phải thông báo cho các thành viên WTO:
    - Nhóm A: các điều khoản sẽ thực hiện vào thời điểm Hiệp định TFA có hiệu lực (đối với các nước đang phát triển) hoặc trong vòng một năm kể từ khi Hiệp định TFA có hiệu lực (đối với các nước kém phát triển)
    - Nhóm B: các điều khoản sẽ thực hiện sau thời gian quá độ
    - Nhóm C: các điều khoản sẽ thực hiện sau thời gian quá độ và khi có hỗ trợ kỹ thuật

- Phần III gồm các điều khoản quy định thành lập Ủy ban Thuận lợi hóa thương mại ở WTO và mỗi nước sẽ thành lập một ủy ban quốc gia để thực hiện các nội dung của Hiệp định TFA.

Việt Nam đã phê chuẩn TFA từ tháng 11/2015. Hiệp định TFA có hiệu lực từ ngày 22/2/2017, khi được 2/3 số thành viên WTO phê chuẩn. Khi Hiệp định được triển khai, dự tính sẽ tiết kiệm được 13-14% chi phí hoạt động logistics cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

82. 10 công ty logistics lớn nhất thế giới là những công ty nào?

Theo Armstrong & Associates, Inc., một trong những doanh nghiệp nghiên cứu về logistics có uy tín, 10 doanh nghiệp logistics có doanh thu lớn nhất thế giới năm 2016 là:

Công ty	Trụ sở	Doanh thu (tỷ USD)
DHL Supply Chain & Global Forwarding	Đức	26,1
Kuehne + Nagel	Đức	20,2
Nippon Express	Nhật	16,9
DB Schenker	Đức	16,7
C.H. Robinson	Hoa Kỳ	13,1
DSV	Đan Mạch	10,0
XPO Logistics	Hoa Kỳ	8,6
Sinotrans	Trung Quốc	7,0
Geodis	Pháp	6,8
UPS Supply Chain Solutions	Hoa Kỳ	6,7

83. Các hãng vận tải đường biển lớn nhất thế giới là những hãng nào?

Theo alphaliner.axsmarine.com, 10 hãng vận tải đường biển lớn nhất trên thế giới là:

Hãng	Công suất (TEU)	Trụ sở	Thị phần
APM-Maersk	3.507.132	Đan Mạch	16,7%
MSC	3.058.320	Thụy Sỹ	14,5%
CMA-CGM	2.382.601	Pháp	11,3%
COSCO Shipping	1.763.900	Trung Quốc	8,4%
Hapag-Lloyd	1.498.020	Đức	7,1%
Evergreen Marine	1.044.138	Đài Loan	5,0%
OOCL	661.884	Hồng Kông	3,1%
Yang Ming	589,583	Đài Loan	2,8%
Hamburg Sud	559,080	Đức	2,7%
MOL	549.250	Nhật Bản	2,6%

10 hãng tàu nói trên đã chiếm 74,2% thị phần vận tải đường biển trên thế giới, tương đương 3/4 năng lực của tổng số các đội tàu.

Tháng 4/2017, APM-Maersk công bố thương vụ mua lại hãng tàu Hamburg Sud, nhưng vẫn duy trì thương hiệu như hiện tại.

84. Sàn giao dịch vận tải có chức năng gì?

Sàn giao dịch vận tải là một website cung cấp thông tin về nhu cầu vận tải của các chủ hàng cũng như khả năng cung cấp phương tiện của các doanh nghiệp logistics, khớp nối các thông tin này, hỗ trợ doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp logistics tìm được đối tác phù hợp.

Bên cạnh việc giảm chi phí trung gian, minh bạch hóa giá cước, sàn giao dịch vận tải có tác dụng hỗ trợ hợp lý hóa vận chuyển hai chiều, giảm tình trạng xe rỗng hoặc container rỗng. Ví dụ một nhà máy giầy ở Thanh Hóa cần đóng hàng để xuất khẩu, đơn vị vận tải phải chuyển một container rỗng từ Hải Phòng về Thanh Hóa để đóng hàng, sau đó mới kéo ngược trở lại Hải Phòng để xếp lên tàu. Hoặc ngược lại, một container hàng nhập khẩu từ Cái Mép đưa về kho ở Lâm Đồng để dỡ hàng, sau đó lại kéo container rỗng về trả lại Cái Mép.

Trường hợp có nhu cầu, chủ hàng có thể tổ chức đấu thầu khối lượng vận chuyển với sự giúp đỡ của Sàn giao dịch để tìm được đơn vị vận tải đáp ứng nhu cầu với chi phí thấp nhất.

Việt Nam có sàn giao dịch vận tải vinatrucking.vn đã đi vào hoạt động từ ngày 3/12/2015. Ngoài ra, izifix.com, sanvanchuyen.vn cũng là những sàn giao dịch đã được đưa vào khai thác.

85. Tổ chức nào về logistics là lớn nhất trên thế giới?

Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận (FIATA, website www.fiata.com) là một tổ chức quốc tế lớn nhất thế giới trong lĩnh vực logistics, được thành lập vào ngày 31/5/1926, tập hợp hơn 40,000 công ty giao nhận và logistics tại hơn 150 nước với đội ngũ nhân viên 8-10 triệu người.

Về cơ cấu tổ chức, FIATA có các Ban kỹ thuật (hàng không, hải quan, vận tải đa phương thức), bên dưới là các nhóm công tác. Bên cạnh đó, có các Hội đồng Tư vấn (quan hệ quốc tế, công nghệ thông tin, pháp lý, an ninh - an toàn, huấn luyện). Trụ sở chính của FIATA đóng tại Thụy Sỹ.

FIATA đã tạo ra một số bộ chứng từ, biểu mẫu nhằm cố gắng chuẩn hóa các giao dịch trong hoạt động logistics, giao nhận. Các chứng từ này có màu sắc khác nhau để dễ nhận diện và có logo FIATA ở đầu trang. Một số loại chứng từ này được các hội viên sử dụng khá thường xuyên như giấy biên nhận (Forwarders Certificate of Receipt - FIATA FCR), chứng thư vận tải (Forwarders Certificate of Transport - FIATA FCT), phiếu nhập kho (Warehouse Receipt - FIATA FWR), ...

FIATA họp Đại hội hàng năm. Đại hội lần thứ 56 họp tại Kuala Lumpur (Malaysia) tháng 10/2017. Việt Nam dự kiến đăng cai Đại hội FIATA vào năm 2023.

86. Trong khu vực ASEAN có tổ chức nào hoạt động về lĩnh vực logistics không?

Trước nhu cầu lớn mạnh của lĩnh vực giao nhận nói riêng và logistics nói chung trong khu vực, các nước ASEAN đã thành lập Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận ASEAN (AFFA) với cuộc họp đầu tiên vào tháng 12/1991 tại Kuala Lumpur (Malaysia). Đến nay, cả 10 nước ASEAN đều đã tham gia AFFA. Trụ sở AFFA đóng tại Jakarta (Indonesia).

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam là đơn vị đại diện của Việt Nam tham gia Liên đoàn này.

AFFA có 4 nhóm công tác về đào tạo, bảo hiểm, tạo thuận lợi thương mại, vận tải đa phương thức.

Hội nghị thường niên lần thứ 27 của AFFA được tổ chức tháng 11/2017 tại Bali (Indonesia).

87. IATA là tổ chức gì?

IATA là tên viết tắt của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (*International Air Transport Association*).

IATA được thành lập ngày 19 tháng 4 năm 1945, ở La Habana, Cuba, với tiền thân là Hiệp hội Vận chuyển Hàng không Quốc tế (International Air Traffic Association) được thành lập từ năm 1919. Khi mới thành lập, IATA chỉ có 57 hội viên là các hãng hàng không của 31 quốc gia. Ngày nay, hội viên của IATA là 280 hãng hàng không đến từ 120 quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới. Các hội viên IATA chiếm 83% năng lực vận chuyển hàng không của toàn thế giới.

Trụ sở hiện nay của IATA đóng tại Montreal, Canada. Phạm vi hoạt động của IATA chia thành 5 khu vực:

- Châu Phi và Trung Đông
- Châu Âu
- Trung Quốc và Bắc Á
- Châu Á - Thái Bình Dương
- Châu Mỹ

Hoạt động chính của IATA là phối hợp chính sách giữa các hãng hàng không để thống nhất giá cả và đảm bảo cạnh tranh công bằng. Một số tiêu chuẩn, cách định mã của IATA được các hãng hàng không chấp nhận và sử dụng rộng rãi trên thế giới.

88. Các mạng lưới quốc tế logistics là gì, có khác gì với các tổ chức quốc tế về logistics? Tham gia mạng lưới có lợi ích gì?

Ngoài các hiệp hội ngành nghề, từ hơn 20 năm trở lại đây xu hướng hình thành các mạng lưới, liên minh kinh doanh trong từng lĩnh vực ngày càng phổ biến. Lĩnh vực logistics cũng nằm trong xu hướng này. Các mạng lưới được thành lập chủ yếu nhằm mục đích liên kết, hỗ trợ, tạo cơ hội kinh doanh cho các thành viên. Việc tham gia các mạng lưới giúp cho các công ty logistics mở rộng mạng lưới đối tác, đại lý quốc tế của mình, gia tăng sức cạnh tranh trong mối tương quan với các công ty đa quốc gia.

Hầu hết tổ chức mạng lưới logistics quốc tế đều kết nạp thành viên một cách tự do, tức là trên cùng một địa bàn quốc gia hay thành phố có nhiều thành viên cùng hoạt động trong một lĩnh vực. Một số ít các mạng lưới logistics chỉ cho phép mỗi địa bàn chỉ có một đại diện duy nhất (đại diện độc quyền). Việc này giúp cho các thành viên có thể tối đa hoá hiệu quả tham gia các mạng lưới, giảm thiểu cạnh tranh nội bộ trong mạng lưới giữa các thành viên.

Đa số các mạng lưới logistics quốc tế đều có các chương trình đảm bảo thanh toán giữa các thành viên, có các chương trình hội nghị hàng năm, tạo điều kiện cho các công ty thành viên gặp gỡ trao đổi các cơ hội kinh doanh.

Các lợi ích chính mà các công ty logistics có được khi tham gia vào các mạng lưới logistics quốc tế:

- Thiết lập được mạng lưới đại lý toàn cầu đáng tin cậy, gây dựng mối quan hệ đại lý / đối tác với chi phí thấp nhất;
- Tăng các mối quan hệ quốc tế, thông qua đó gia tăng lượng hàng, doanh số;

- Được bảo lãnh thanh toán cho các giao dịch giữa các đối tác trong phạm vi mạng lưới;
- Nhanh chóng giải quyết các vấn đề phát sinh giữa các công ty thành viên và việc thực thi các điều khoản hợp tác;
- Tiếp cận các hợp đồng toàn cầu với giá cả cạnh tranh và/hoặc chiết khấu cao bao gồm các hợp đồng về vận chuyển, chuyển phát, bảo hiểm, …
- Cuộc họp quốc tế thường niên với nhiều thời gian cho các cuộc họp riêng giữa các thành viên;
- Nâng cao lòng tin đối với khách hàng về năng lực của công ty trong việc xử lý các yêu cầu của khách hàng;
- Cập nhật các quy định và tin tức ngành, theo kịp xu thế phát triển ngành;
- Có các chương trình hợp tác chuyên sâu, chặt chẽ như phát hành vận đơn riêng, ưu đãi bảo hiểm, ưu đãi cước vận chuyển đường biển, hàng không mua chung, ... (WCA, Atlas có vận tải đơn riêng, được đăng ký với Uỷ ban hàng hải Hoa Kỳ FMC, giúp cho công ty thành viên tiếp cận thị trường Mỹ dễ dàng với chi phí tối thiểu).

89. Xin cho biết một số mạng lưới logistics phổ biến trên thế giới và mức phí tham gia?

WCA (World Cargo Alliance), www.wcaworld.com, là mạng lưới logistics lớn nhất thế giới, được thành lập vào năm 1998. Hiện tại mạng lưới này có hơn 6.000 hội viên tại hơn 195 nước. Việt Nam là một trong các nước sáng lập của mạng lưới WCA từ năm 1998, hiện có hơn 100 công ty Việt Nam với 150 chi nhánh là hội viên của mạng lưới này.

Thành lập vào năm 1998, Atlas International Network, www.atlas-network.com, là một mạng lưới logistics toàn cầu theo kiểu đại diện độc quyền. Mạng lưới này có thành viên là các doanh nghiệp giao nhận, OTI/NVOCCs và các nhà cung cấp dịch vụ logistics có liên quan. Atlas đang hoạt động trên 5 châu lục, bằng đường hàng không và đường biển, hiện có hơn 240 công ty / chi nhánh tại hơn 100 nước.

Bên cạnh các mạng lưới logistics theo chiều rộng, có các mạng lưới logistics chuyên ngành, ví dụ trong WCA có các mạng lưới nhỏ như WCA Perishables (tập hợp các doanh nghiệp giao nhận hàng mau hỏng), WCA Dangerous Goods (hàng nguy hiểm), WCA Time Critical (hàng giao gấp), WCA Vendors (phục vụ các nhà cung cấp), WCA Pharma (dược phẩm), WCA eCommerce (thương mại điện tử).

Mức phí thông thường để tham gia các mạng lưới logistics quốc tế vào khoảng 2.000 - 3.000 đô la Mỹ / năm cộng thêm chi phí bảo đảm thanh toán 500 đô la cho văn phòng chính. Cá biệt có một số mạng lưới mới thành lập tính chi phí thấp hơn, từ 500 - 1.000 đô la Mỹ / năm.

Một số mạng lưới và website của họ được liệt kê dưới đây:

- Atlas Family Logistics Network (ALFA): www.alfalogisticsnetwork.com
- Cargo Partners Network: www.cargopartnersnetwork.com
- Certified Transportation Network: www.ctngroup.com
- Combined Logistics Networks: www.combinedlogisticsnetworks.com
- Global Logistics Network: www.go2gln.com
- IFLN Network: www.ifln.net
- Security Cargo Network: www.securitycargonetowork.com

- Global Project Logistics Network (GPLN): www.gpln.net
- CLC Projects Network: www.clcprojects.com

90. Thế nào là cơ chế tạm quản? Việt Nam đã tham gia Công ước Istanbul hay chưa?

Trong thực tiễn thương mại quốc tế, bên cạnh hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu còn có những hình thức hàng hóa di chuyển qua biên giới, nhưng không phục vụ mục đích kinh doanh, ví dụ hàng hóa tạm xuất khẩu ra nước ngoài để tham gia hội chợ, triển lãm, biểu diễn rồi lại đem về nước, hoặc thiết bị của nước ngoài đưa vào phục vụ đào tạo, tập huấn, nghiên cứu rồi lại đưa trở ra.

Cơ chế tạm quản là cơ chế của cơ quan hải quan áp dụng để quản lý các loại hàng hóa tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập giữa các quốc gia với mục đích tạo thuận lợi về mặt thủ tục cho các loại hàng hóa này. Theo đó, đơn vị, tổ chức có hàng hóa tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập không phải làm thủ tục hải quan thông thường mà sử dụng một sổ tạm quản để làm thủ tục đưa hàng hóa vào, ra khỏi một nước.

Để tạo thuận lợi cho hàng hóa trong diện tạm quản, Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO) đã thúc đẩy các nước ký Công ước Istanbul ngày 26/6/1990, có hiệu lực từ ngày 27/11/1993 để hài hòa hoá thủ tục hải quan giữa các nước đối với hàng hóa tạm quản. Tính đến tháng 1/2017, đã có 70 nước, vùng lãnh thổ thực hiện cơ chế tạm quản theo Công ước.

Theo Công ước, cơ chế tạm quản vận hành dựa trên hệ thống sổ tạm quản (ATA carnet), là một bộ chứng từ hải quan duy nhất được quốc tế công nhận dùng để thay thế tờ khai hải quan áp dụng đối với hàng hóa đi lại theo chế độ tạm quản giữa các thành viên của Công ước Istanbul.

Cơ chế tạm quản cho phép giảm tối đa các thủ tục liên quan khi xuất nhập khẩu (khai báo, nộp, hoàn thuế, xử lý giấy phép) vì các yêu cầu này đã được thực hiện từ trước tại quốc gia của chủ hàng thông qua việc sử dụng sổ tạm quản.

Sau khi được Ủy ban Thường vụ Quốc hội đồng ý, Chính phủ Việt Nam đang tiến hành các thủ tục để gia nhập Công ước này.

PHẦN II

LOGISTICS TẠI VIỆT NAM

91. Quá trình hình thành ngành logistics ở Việt Nam diễn ra như thế nào?

Sau khi Cách mạng Tháng Tám thành công, nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa bắt tay vào xây dựng nền kinh tế mới. Chính phủ khi đó đã quan tâm đến giao thương, lưu thông hàng hóa.

Trải qua hai cuộc kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ, các hoạt động vận tải, giao nhận, hậu cần, đặc biệt là trong lĩnh vực quân sự đã phát triển khá mạnh. Những chiếc xe đạp thồ đã góp phần làm nên chiến thắng Điện Biên. Binh đoàn 559 và con đường Hồ Chí Minh xuyên qua rặng Trường Sơn là một yếu tố đóng góp quyết định vào thắng lợi của kháng chiến chống Mỹ.

Trong những năm kháng chiến, hoạt động ngoại thương với các nước cũng đã hình thành. Đến trước năm 1975, Miền Bắc đã có quan hệ thương mại với nhiều nước, trong đó có những điểm đầu cầu quan trọng thông thương với các nước ngoài khối XHCN như Singapore, Hong Kong. Miền Nam cũng có quan hệ thương mại với nhiều nước trong khu vực ASEAN, Hoa Kỳ, Nhật Bản.

Tuy nhiên, hoạt động logistics thực sự được quan tâm và phát triển chỉ từ sau khi Việt Nam thống nhất, thực hiện chính sách Đổi Mới, mở cửa nền kinh tế. Cùng với việc tăng cường trao đổi, mua bán hàng hóa với nước ngoài, nhận thức và hiểu biết về logistics, vai trò của logistics được tăng lên, một số doanh nghiệp hình thành chuyên để cung cấp dịch vụ logistics.

Năm 1993, Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam được chính thức thành lập, là tiền thân của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam sau này.

Năm 2005, Luật Thương mại được ban hành chính thức nêu định nghĩa về logistics và đưa ra một số chế định về dịch vụ logistics.

Nghị định 140/2007/NĐ-CP ban hành năm 2007 thể chế hóa các cam kết quốc tế về mở cửa thị trường đối với dịch vụ logistics.

Ngày 14/2/2017, Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định 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, thể hiện sự quan tâm của Chính phủ đối với một lĩnh vực rất quan trọng của nền kinh tế.

Ngày 30/12/2017, Chính phủ ban hành Nghị định 163/2017/NĐ-CP thay thế Nghị định 140/2007/NĐ-CP, trong đó đưa ra phân loại dịch vụ logistics, điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

92. Tại sao phải xây dựng Kế hoạch hành động về nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics?

Dịch vụ logistics đã hình thành và phát triển ở Việt Nam với một quãng thời gian không ngắn, tuy nhiên vẫn chỉ phát triển một cách tự phát, chưa có định hướng rõ ràng, thiếu sự quan tâm hỗ trợ từ Nhà nước và các thành phần khác trong xã hội. Sự phát triển như vậy mặc dù có tốc độ tăng trưởng cao nhưng không mang tính bền vững, không đạt hiệu quả như mong muốn. Hệ quả là ngành dịch vụ logistics còn tồn tại rất nhiều bất cập, điểm yếu làm cản trở sự phát triển của toàn ngành nói chung và các doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng.

Việc xây dựng Kế hoạch hành động nhằm giúp chỉ ra những công việc cấp bách cần triển khai để khắc phục các bất cập và điểm yếu nhắc đến ở trên, tạo định hướng phát triển đúng đắn, hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics phát triển trên cơ sở hợp tác và cạnh tranh lành mạnh, tạo mối

liên kết giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với doanh nghiệp sản xuất và thương mại.

Một Kế hoạch hành động bám sát thực tế, có mục tiêu cụ thể và được triển khai nghiêm túc sẽ không chỉ giúp cải thiện năng lực cạnh tranh của dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới, mà còn giúp cho ngành logistics phát triển bền vững, giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực từ những sự cố không mong muốn và phản ứng nhanh với các sự cố trong chuỗi cung ứng, đưa Việt Nam trở thành một điểm đến không chỉ hấp dẫn với chi phí lao động cạnh tranh hay thị trường rộng lớn mà còn là nơi có hoạt động thương mại thuận lợi. Đây là bước đi quan trọng cho việc đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics của nước ta trong thời gian tới, phù hợp với mục tiêu, nhiệm vụ tổng quát phát triển đất nước mà Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XII đã đề ra.

93. Quan điểm của ngành logistics trong những năm sắp tới là như thế nào?

Kế hoạch hành động về logistics đưa ra quan điểm phát triển ngành logistics trong những năm sắp tới như sau:

1. 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.

2. Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin.

3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

4. Phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý chiến lược, tăng cường kết nối để đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics quan trọng trong khu vực.

5. Tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cả về số lượng, quy mô, trình độ nhân lực, có năng lực cạnh tranh cao ở thị trường trong nước và quốc tế.

6. Nhà nước đảm nhiệm vai trò hỗ trợ, kiến tạo môi trường thuận lợi cho nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

94. Mục tiêu của ngành logistics trong những năm sắp tới là như thế nào?

Kế hoạch hành động về logistics đưa ra mục tiêu phát triển ngành logistics trong những năm sắp tới như sau:

1. Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số LPI trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

2. Tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước. Đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics của khu vực.

3. Hình thành các doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu, có đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế, đồng thời hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp.

4. Doanh nghiệp sản xuất, thương mại quản lý tốt chuỗi cung ứng, tiết kiệm nguyên vật liệu và chi phí sản xuất, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa.

5. Ứng dụng các công nghệ mới trong logistics, đào tạo nhân lực chuyên nghiệp, trình độ cao về logistics, góp phần thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, tái cấu trúc hoạt động sản xuất, thương mại của doanh nghiệp.

6. Hoàn thiện cơ chế quản lý Nhà nước, bao gồm các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, pháp luật điều chỉnh ngành, bộ máy quản lý tương xứng với trình độ phát triển của dịch vụ logistics của Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

95. Nội dung cơ bản của Kế hoạch hành động này là gì?

Nội dung cơ bản của Kế hoạch hành động là danh mục 60 nhiệm vụ cần triển khai trong thời gian từ năm 2017 đến năm 2025 để góp phần cải thiện, nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics nói chung và doanh nghiệp dịch vụ logistics nói riêng, đẩy mạnh phát triển ngành logistics Việt Nam.

60 nhiệm vụ này được chia thành 6 nhóm bao gồm:

1. Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics.
2. Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics.
3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ.
4. Phát triển thị trường dịch vụ logistics.
5. Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực.
6. Các nhiệm vụ khác.

Mỗi nhiệm vụ bao gồm tên của nhiệm vụ, những kết quả chính cần đạt được, cơ quan chủ trì thực hiện, cơ quan phối hợp và thời gian phải hoàn thành.

Căn cứ trên các nhiệm vụ này, mỗi cơ quan (bao gồm các Bộ ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các hiệp hội) sẽ có những chương trình, kế hoạch của riêng mình để triển khai. Trong những chương trình, kế hoạch đó, các cơ quan có thể lồng ghép các nhiệm vụ tại cơ quan, địa phương mình để đạt được những mục tiêu nêu trong Kế hoạch hành động.

96. Doanh nghiệp logistics trong nước có thể tận dụng được những gì từ Kế hoạch hành động này?

Những nhiệm vụ nêu trong Kế hoạch hành động, trực tiếp hay gián tiếp, đều tác động đến các doanh nghiệp logistics Việt Nam, từ việc tạo lập môi trường pháp lý, nâng cấp và hoàn thiện cơ sở hạ tầng cho việc những nhiệm vụ cụ thể giúp mở rộng thị trường, tăng cường kết nối giữa các doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp chủ hàng.

Mặc dù đây là bản Kế hoạch hành động của Chính phủ, các doanh nghiệp logistics rất nên tìm hiểu nội dung của Kế hoạch hành động này, chủ động tham gia vào những nhiệm vụ có thể được, hoặc đón đầu những tác động tích cực mà Kế hoạch hành động này có thể đem lại.

Ví dụ, với nhiệm vụ "Phát triển sàn giao dịch logistics", doanh nghiệp logistics có thể đăng ký tham gia sàn giao dịch này để giới thiệu và quảng bá dịch vụ của mình, phát huy tối đa năng lực của phương tiện, kho bãi. Các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh có thể vào sàn giao dịch này để tìm được dịch vụ logistics phù hợp với địa bàn, giá cả, chất lượng mong muốn, rút ngắn thời gian đưa hàng hóa đến tay đối tác và người tiêu dùng.

97. Kế hoạch hành động đề ra nhiều nhiệm vụ như vậy, kinh phí thực hiện sẽ như thế nào?

Kinh phí thực hiện Kế hoạch hành động được huy động từ các nguồn: vốn ngân sách nhà nước, vốn doanh nghiệp, vốn vay từ các tổ chức tín dụng, tài trợ quốc tế và nguồn vốn huy động hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

Theo hướng dẫn của Bộ Công Thương, các Bộ ngành, địa phương cần căn cứ vào các nhiệm vụ được giao, tính chất, quy mô của nhiệm vụ để xác định nguồn kinh phí cho từng hoạt động. Đối với các nhiệm vụ sử dụng ngân sách Nhà nước, cần xác định rõ là nguồn kinh phí thường xuyên hay kinh phí đầu tư.

Các Bộ ngành, địa phương tự xây dựng đề án chi tiết để triển khai nhiệm vụ, tổ chức thẩm định, phê duyệt hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt, tổng hợp vào dự toán kinh phí hàng năm của đơn vị, địa phương.

Ngoài nguồn vốn ngân sách Nhà nước, các Bộ ngành, địa phương, hiệp hội chủ động huy động các nguồn vốn khác để triển khai.

Với các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng, tập trung kêu gọi vốn từ các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài.

98. Việt Nam có những lợi thế gì để phát triển dịch vụ logistics?

Nằm ở trung tâm khu vực châu Á - Thái Bình Dương, trên tuyến hàng hải quốc tế, Việt Nam là quốc gia có điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics.

Đối với khu vực Đông Nam Á, Việt Nam cũng nằm ở vị trí trung tâm. Nếu lấy Thành phố Hồ Chí Minh làm tâm, vẽ một vòng tròn thì gần như toàn bộ khu vực nằm trọn trong vòng tròn ấy.

Với bờ biển dài khoảng 3.260 km trải dài từ Bắc đến Nam, Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để đưa hàng hóa xuất nhập khẩu đến với thế giới. Không chỉ hàng hóa của chính mình sản xuất, Việt Nam cũng là địa điểm lý tưởng đến tiến hành các hoạt động trung chuyển như quá cảnh, chuyển khẩu, tạm nhập tái xuất.

Cùng với tiến trình mở cửa và hội nhập, lượng hàng hóa sản xuất, lưu thông trong nước và xuất nhập khẩu những năm qua tăng trưởng mạnh mẽ, là tiền đề và cũng là động lực thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Logistics đang trở thành ngành dịch vụ quan trọng của hoạt động thương mại quốc tế và thu hút sự quan tâm đặc biệt của cộng đồng kinh tế.

Việt Nam đã, đang và sẽ ký kết nhiều hiệp định thương mại, những hiệp định này buộc nền sản xuất phải tái cấu trúc, mở ra thêm những thị trường mới, tạo sức hút về hàng hóa cho đất nước.

Việt Nam đang ở trong giai đoạn vàng của cơ cấu dân số, khi số dân trong độ tuổi lao động chiếm đến 51% tổng số dân. Lực lượng lao động trẻ, ham học hỏi là những yếu tố rất thuận lợi để đào tạo nên một đội ngũ cán bộ, công nhân logistics chuyên nghiệp, có trình độ hiểu biết và quản lý cao trong lĩnh vực logistics.

99. Hiện nay, dịch vụ logistics ở Việt Nam đang được quy định, điều chỉnh trong những văn bản pháp luật chủ yếu nào?

Các văn bản pháp luật của Việt Nam điều chỉnh trong lĩnh vực logistics nổi bật là Luật Thương mại 2005, Luật Đầu tư 2014, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 và các luật chuyên ngành về giao thông vận tải,... các nghị định như Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 và số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 về vận tải đa phương thức, Luật Hải quan 2015 và các luật chuyên ngành khác.

Luật Thương mại có một mục riêng về logistics gồm 8 điều, từ Điều 233 đến Điều 240.

Trong Luật Đầu tư 2014, kinh doanh dịch vụ logistics là ngành nghề kinh doanh có điều kiện và phải tuân thủ những quy định của pháp luật hiện hành.

100. Việt Nam xếp hạng bao nhiêu về năng lực logistics?

Hiện nay, việc xếp hạng giữa các quốc gia về năng lực logistics thường được đánh giá thông qua Chỉ số Năng lực Logistics (Logistics Performance Index - LPI) do Ngân hàng Thế giới tiến hành 2 năm một lần.

Được khởi đầu từ năm 2007, đến nay đã có 5 kỳ xếp hạng LPI. Xếp hạng của Việt Nam qua các kỳ như sau:

Năm	Điểm số	Xếp hạng
2007	2,89	53
2010	2,96	53
2012	3,00	53
2014	3,15	48
2016	2,98	64

Như vậy, sau 3 kỳ liên tiếp ở vị trí thứ 53, đến năm 2014 Việt Nam vươn lên đến vị trí thứ 48. Tuy nhiên đến năm 2016 lại tụt hạng xuống thứ 64.

101. Việt Nam có bao nhiêu doanh nghiệp dịch vụ logistics?

Theo ước tính của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, tính đến đầu năm 2017, Việt Nam có khoảng 1.300 doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở Việt Nam có thể chia thành 3 nhóm chính như sau:

- Nhóm thứ nhất là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, trong đó có các tập đoàn đa quốc gia đã có tên tuổi. Lĩnh vực hoạt động tập trung vào vận chuyển hàng hải, hàng không, dịch vụ logistics tích hợp, chất lượng cao. Khách hàng của các doanh nghiệp này là các doanh nghiệp sản xuất - thương mại có vốn đầu tư nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam và cả một số doanh nghiệp trong nước - những khách hàng này là những người có nhận thức về logistics rất đầy đủ và có nhu cầu sử dụng các dịch vụ logistics trọn gói.
- Nhóm thứ hai là các doanh nghiệp do Nhà nước làm chủ sở hữu hoặc đã cổ phần hóa và Nhà nước còn sở hữu một phần vốn, hoạt động về giao nhận, vận tải trong nước, phục vụ đa dạng phân khúc khách hàng và chủ yếu có thế mạnh chuyên từng mảng riêng lẻ.
- Nhóm thứ ba là các công ty tư nhân, cổ phần. Những doanh nghiệp này ra đời chưa lâu, quy mô vốn còn nhỏ nhưng rất năng động và có tốc độ tăng trưởng cao. Họ hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực giao nhận, kho bãi, vận tải trong nước và cung cấp một số dịch vụ logistics đặc thù.

102. Đâu là những điểm yếu mà doanh nghiệp logistics Việt Nam cần khắc phục?

Doanh nghiệp logistics Việt Nam còn chưa đông, quy mô vốn nhỏ, địa bàn hoạt động chủ yếu chỉ ở trong nước, các dịch vụ cung cấp còn đơn điệu, chất lượng dịch vụ thấp, ít giá trị gia tăng, thiếu liên kết - đó là những điểm yếu nổi bật của doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Nói riêng về thiếu liên kết, trong thời gian qua, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa thực sự tìm được tiếng nói chung với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, do vậy chưa có sự gắn bó, phối hợp nhịp nhàng, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thiếu tin tưởng và ít muốn bắt tay chia sẻ với doanh nghiệp logistics Việt Nam. Sự thiếu liên kết còn thể hiện ngay giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics, do đó chưa hình thành được logistics 4PL là có những nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp đơn lẻ để tạo nên một dịch vụ chung, khép kín hầu hết các khâu trong chuỗi cung ứng.

Điều này dẫn đến việc nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước đang phải chịu các loại phí cao, giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Còn doanh nghiệp logistics thì tăng trưởng chậm, khó vươn xa ra thị trường quốc tế.

103. So với doanh nghiệp FDI thì doanh nghiệp logistics Việt Nam có lợi thế gì? Hạn chế gì?

So với doanh nghiệp FDI, doanh nghiệp logistics Việt Nam lợi thế về việc am hiểu thị trường nội địa, nắm vững tập quán thương mại, có mối quan hệ rộng rãi với các doanh nghiệp trong nước. Nhiều doanh nghiệp, đặc biệt là những doanh nghiệp Nhà nước hoặc đã cổ phần hóa, đã chiếm lĩnh được những vị trí, địa điểm mang tính chiến lược để xây dựng và khai thác hạ tầng logistics.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp Việt Nam cũng có những hạn chế về quy mô vốn, về trình độ quản trị doanh nghiệp, tính chuyên nghiệp của đội ngũ nhân viên. Đặc biệt, các doanh nghiệp logistics Việt Nam không có mối quan hệ sâu rộng, chắc chắn với các đối tác nước ngoài nên khó giành được hợp đồng từ nước ngoài. Ngay cả ở trong nước, do mối quan hệ từ các tập đoàn mẹ, các doanh nghiệp logistics FDI cũng dễ dàng ký được hợp đồng cung cấp dịch vụ cho các doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh có vốn FDI. Sau đó, doanh nghiệp logistics FDI lại thuê lại doanh nghiệp logistics trong nước để cung cấp dịch vụ trong từng công đoạn nhỏ.

Nhiều doanh nghiệp logistics Việt Nam đang nỗ lực học hỏi các doanh nghiệp FDI để vươn lên. Một số doanh nghiệp Việt Nam đầu tư mạnh vào công nghệ, trang thiết bị hiện đại. Một số khác chú trọng đào tạo cán bộ, nhân viên. Một số khác mở rộng tìm kiếm đối tác, đầu tư ra nước ngoài để tự nâng tầm.

104. Kế hoạch hành động về Logistics có một nhiệm vụ về hỗ trợ xây dựng những tập đoàn mạnh về logistics. Tại sao lại có nhiệm vụ này?

Thực tế cho thấy, bất kỳ lĩnh vực nào cũng đều cần có những doanh nghiệp Việt Nam đầu tàu, mang tính định hướng, dẫn dắt thị trường, tạo động lực khuyến khích các doanh nghiệp khác trong ngành cùng vươn lên. Để người Việt có niềm tin có thể làm được. Thậm chí, đó là những hình mẫu để các doanh nghiệp khác học tập, cạnh tranh và vượt qua.

Từ các ngành chế biến gỗ, da giày, thủy sản, nông nghiệp công nghệ cao cho đến bất động sản, công nghệ thông tin... chúng ta đều thấy có những doanh nghiệp như vậy.

Trong ngành dịch vụ logistics, hiện vẫn chưa xuất hiện những doanh nghiệp thực sự bứt phá, có quy mô tích tụ vốn lớn, phạm vi hoạt động trải rộng hay chất lượng dịch vụ vượt trội. Đa số doanh nghiệp Việt Nam có quy mô nhỏ, chỉ dừng ở việc cung cấp dịch vụ vệ tinh cho các hãng logistics nước ngoài, thực hiện những công đoạn đơn giản trong quá trình logistics.

Một số doanh nghiệp logistics có nguồn gốc là doanh nghiệp nhà nước, giờ đã cổ phần hóa có lượng vốn và tài sản lớn hơn các doanh nghiệp khác, nhưng kết quả kinh doanh chưa thật nổi bật, tốc độ tăng trưởng còn thấp.

Do vậy, việc tập trung hỗ trợ, khuyến khích và tạo điều kiện để xuất hiện các tập đoàn mạnh, hay nói cách khác là doanh nghiệp đầu tàu của Việt Nam trong lĩnh vực dịch vụ logistics là một vấn đề rất được quan tâm, đã được đưa thành một nhiệm vụ trong Kế hoạch hành động về Logistics.

105. Việc xây dựng doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu tại Việt Nam phải dựa trên những tiêu chí gì và bằng cách nào?

Việc xác định một doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu sẽ được đánh giá dựa trên những tiêu chí sau:

- Quy mô vốn: Doanh nghiệp đầu tàu phải là doanh nghiệp có quy mô vốn và tài sản lớn, có thể nhanh chóng ra quyết định đầu tư và chiếm lĩnh được những lĩnh vực có ý nghĩa then chốt trong hoạt động logistics.
- Phạm vi hoạt động: Phạm vi hoạt động của doanh nghiệp đầu tàu sẽ không co cụm ở một địa bàn mà phải phủ sóng đồng đều, ít nhất tại các khu vực kinh tế trọng điểm của đất nước. Bên cạnh đó, doanh nghiệp đầu tàu cũng có định hướng và tham vọng vươn ra thị trường khu vực và thế giới.
- Công nghệ áp dụng: Doanh nghiệp đầu tàu phải áp dụng công nghệ tiên tiến trong ngành logistics, quan tâm tới bảo vệ môi trường, đầu tư mạnh cho công tác nghiên cứu.
- Khả năng định hướng, dẫn dắt thị trường: Đây là những yếu tố thể hiện tầm nhìn của một doanh nghiệp lớn. Doanh nghiệp đầu tàu dám mạnh dạn đầu tư, khai phá những lĩnh vực khó khăn, tạo ra xu thế mới, từ đó các doanh nghiệp nhỏ có niềm tin để đi theo, phấn đấu đuổi kịp.
- Tính liên kết, chia sẻ: Một doanh nghiệp lớn sẽ không xứng đáng "làm anh" nếu không quan tâm hỗ trợ, giúp đỡ những doanh nghiệp nhỏ của Việt Nam cùng lớn mạnh, tạo thành một cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics có uy tín ở trong nước và vươn xa trên trường quốc tế.

Doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu có thể hình thành từ một doanh nghiệp dịch vụ logistics nhỏ đã hoạt động trước đó, hoặc do một doanh nghiệp lớn đang hoạt động trong những lĩnh vực khác đầu tư vào lĩnh vực logistics và nhanh chóng vươn lên vị thế dẫn đầu. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng có thể thông qua hoạt động mua bán - sáp nhập (M&A) để tích tụ vốn và cơ sở hạ tầng, áp dụng công nghệ tiên tiến và mở rộng thị trường.

106. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics ra đời từ khi nào, có bao nhiêu hội viên?

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), tiền thân là Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS) ra đời từ năm 1993.

Tính đến tháng 12/2017, VLA có 342 hội viên, trong đó có 291 hội viên chính thức, 51 hội viên liên kết (kể cả 34 hội viên là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài). 228 hội viên có trụ sở chính tại Miền Nam, 101 hội viên ở Miền Bắc và 13 hội viên ở Miền Trung.

Thị trường cung cấp dịch vụ logistics của các hội viên VLA khá đa dạng bao gồm nội địa (52%) và quốc tế, chủ yếu tập trung ở khu vực ASEAN (67%), Trung Quốc (59%), Nhật Bản (50%), EU (45%), Hàn Quốc (43%) và Hoa Kỳ (38%).

VLA là thành viên quốc gia của Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận (FIATA) và là đại diện chính thức cho cộng đồng logistics Việt Nam tại tổ chức này.

Bên cạnh Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics, còn có một số hiệp hội khác liên quan đến logistics như Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam (VSA),

Hiệp hội Vận tải ô-tô Việt Nam (VATA), Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam (VNSC).

107. Tại sao có chủ trương không nên "mua CIF, bán FOB"?

"Mua CIF, bán FOB" là tập quán mua bán hàng hóa với nước ngoài mà hàng hóa chỉ được giao và nhận tại cảng Việt Nam. Các khâu còn lại bên ngoài Việt Nam do phía nước ngoài đảm nhiệm.

Tập quán này thuận lợi cho các doanh nghiệp chủ hàng vì không phải quan tâm, lo lắng đến các công đoạn khác như tìm thuê tàu, đàm phán giá cước thuê tàu, mua bảo hiểm... và do vậy cũng bớt những rủi ro, phức tạp có thể phải đối mặt khi xảy ra các sự cố trên đường hàng hóa vận chuyển.

Tuy nhiên, tập quán này cũng nhường cơ hội thuê tàu, mua bảo hiểm cho phía nước ngoài và nên các nhà cung cấp dịch vụ logistics Việt Nam khó có cơ hội ký được hợp đồng vận chuyển, bảo hiểm cho các lô hàng đó.

Do vậy, để khuyến khích các doanh nghiệp chủ hàng Việt Nam sử dụng dịch vụ của doanh nghiệp logistics Việt Nam, trước hết cần thay đổi tập quán "mua CIF, bán FOB", chuyển sang "mua FOB, bán CIF". Hơn thế nữa, không chỉ là thuê tàu và mua bảo hiểm, việc thay đổi tập quán này sẽ giúp các doanh nghiệp logistics Việt Nam có điều kiện tiếp cận thị trường quốc tế, nâng cao tính chuyên nghiệp và tham gia nhiều công đoạn hơn nữa trong chuỗi cung ứng.

108. Kiểm tra chuyên ngành là gì, tại sao lại có tác động đến ngành logistics?

Hàng hóa lưu thông trên thị trường và tham gia thương mại quốc tế vô

cùng phong phú, đa dạng. Trong khi phần lớn những hàng hóa đó được lưu thông một cách tự do, không cần giám sát của Nhà nước thì có một số mặt hàng cần phải được kiểm tra, nếu đáp ứng đủ các điều kiện, tiêu chí thì mới được phép nhập khẩu, xuất khẩu và lưu thông.

Kiểm tra chuyên ngành là những hoạt động kiểm tra mang tính bắt buộc do Nhà nước quy định đối với hàng hóa nhập khẩu hay xuất khẩu. Thông thường, những mặt hàng phải kiểm tra chuyên ngành là những mặt hàng có khả năng ảnh hưởng đến đời sống con người, vật nuôi, cây trồng, môi trường, ảnh hưởng đến trật tự an toàn xã hội hoặc một số hàng hóa nhạy cảm khác.

Ví dụ nhập khẩu các mặt hàng tươi sống như thịt, trái cây, thủy sản đòi hỏi phải kiểm tra vệ sinh an toàn thực phẩm. Nhập khẩu thuốc hay thiết bị y tế đòi hỏi phải có giấy phép của ngành y tế. Nhập khẩu máy photocopy màu phải được sự đồng ý của ngành ngân hàng (để chống việc làm tiền giả).

Kiểm tra chuyên ngành là việc mất khá nhiều thời gian của doanh nghiệp. Khi hàng hóa chuẩn bị về đến cảng hoặc chuẩn bị xuất khẩu đi, doanh nghiệp đã phải làm các thủ tục, chuẩn bị hồ sơ để kiểm tra, khi hàng về thực tế, các cơ quan quản lý nhà nước có thể tiến hành lấy mẫu, phân tích, thử nghiệm để đảm bảo hàng hóa đáp ứng đúng các điều kiện, tiêu chí cần thiết, sau đó cấp giấy phép hoặc giấy chứng nhận đủ điều kiện để hàng hóa có thể thông quan, đưa vào nội địa hoặc chuyển lên tàu đưa ra nước ngoài.

Một khảo sát sơ bộ cho thấy thời gian làm thủ tục và kiểm tra hàng hóa của hải quan chỉ mất 22%, còn lại là khoảng thời gian doanh nghiệp chờ đợi để làm các thủ tục kiểm tra chuyên ngành. Do vậy, việc đơn giản hóa, rút ngắn thời gian kiểm tra chuyên ngành có ý nghĩa rất lớn giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí, nhanh chóng giải phóng hàng ở cửa khẩu và đưa hàng hóa vào sản xuất, lưu thông.

109. Tình hình triển khai Cơ chế một cửa quốc gia của Việt Nam là như thế nào?

Cơ chế một cửa quốc gia (NSW) là hệ thống điện tử kết nối các cơ quan quản lý nhà nước để tiếp nhận, chia sẻ, xử lý thông tin liên quan đến hàng hóa, phương tiện xuất nhập khẩu.

NSW cho phép xuất trình dữ liệu và thông tin một lần, xử lý thông tin và dữ liệu một lần và ra quyết định một lần cho việc thông quan hàng hoá. Việc ra quyết định một lần tức là chỉ có hải quan là cơ quan ra quyết định duy nhất đối với việc thông quan hàng hoá trên cơ sở quyết định của các bộ ngành chức năng gửi tới hải quan.

Việt Nam bắt đầu triển khai xây dựng NSW từ năm 2011 với sự tham gia của 3 cơ quan là Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan), Bộ Công Thương và Bộ Giao thông vận tải. Tính đến hết năm 2017, đã có 11 Bộ ngành tham gia kết nối với 47 thủ tục hành chính được đưa lên NSW. Từ 1/1/2017 đến 15/12/2017, Cơ chế một cửa quốc gia đã xử lý 554.505 hồ sơ của 19.977 doanh nghiệp.

Cần thấy rằng, triển khai Cơ chế một cửa quốc gia cũng là một nhu cầu nội tại của chính Việt Nam, như một bước cải cách hành chính để giảm chi phí, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. Khi hình thành, Cơ chế một cửa quốc gia sẽ là nền tảng thuận lợi để kết nối với các nước khác trên thế giới, đem lại lợi ích lớn cho doanh nghiệp nói chung.

Tại Quyết định số 1899/QĐ-TTg ngày 4/10/2016, Thủ tướng Chính phủ đã thành lập một Ủy ban chỉ đạo quốc gia để phối hợp, triển khai đồng bộ các giải pháp thực hiện Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN.



Cơ cấu tổ chức của Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và Tạo thuận lợi thương mại

110. Tình hình triển khai Cơ chế một cửa ASEAN đã đến đâu rồi?

Ngày 11/12/2005, tại Kuala Lumpur (Malaysia) lãnh đạo các nước thành viên ASEAN đã ký Hiệp định về xây dựng và thực hiện Cơ chế một cửa ASEAN (ASW).

Tiếp đó, năm 2006 Bộ trưởng Bộ Tài chính các nước ASEAN đã ký Nghị định thư về xây dựng và thực hiện cơ chế một cửa ASEAN nhằm cụ thể hóa Hiệp định nói trên, thông qua các hướng dẫn về kỹ thuật và kế hoạch hành động để triển khai cơ chế một cửa ASEAN.

Cơ chế một cửa ASEAN là một môi trường kết nối các Cơ chế một cửa quốc gia (NSW) của các nước ASEAN. Như vậy, thay vì kết nối thương nhân, doanh nghiệp logistics với các cơ quan chính phủ như NSW tại từng quốc gia, ASW sẽ kết nối tất cả NSW của các nước thành viên. Thông tin về thương nhân, doanh nghiệp logistics, hàng hóa, tình trạng quản lý của các cơ quan chính phủ sẽ dễ dàng được chia sẻ, tham khảo, đối chiếu tại tất cả các nước thành viên.

ASEAN tiến hành trao đổi dữ liệu thực về giấy chứng nhận xuất xứ Mẫu D từ cuối năm 2015. Đây là quá trình thử nghiệm để rút ra các kinh nghiệm cần thiết, khắc phục lỗi, nâng cấp hệ thống trước khi triển khai trên diện rộng ở tất cả các nước thành viên.

Hiện đã có 7 nước ASEAN triển khai NSW, trong đó có 5 nước đã kết nối và trao đổi dữ liệu gồm Việt Nam, Indonesia, Malaysia, Singapore và Thái Lan. Hai nước khác đã có NSW là Brunei và Philippines còn chưa tham gia kết nối ASW. Các nước Lào, Cam-pu-chia, Myanmar chưa có NSW nên cũng chưa thể kết nối.

Đến đầu năm 2017, Việt Nam đã gửi cho ASW gần 100 nghìn bộ hồ sơ C/O Mẫu D. Việc trao đổi thông tin về C/O sẽ giúp cơ quan hải quan các nước ASEAN có thể phối hợp kiểm tra thông tin về C/O do nước xuất khẩu cấp, và xác minh khi cần thiết.

111. Tự chứng nhận xuất xứ là gì? Việt Nam có cho phép tự chứng nhận xuất xứ không?

Tự chứng nhận xuất xứ là việc doanh nghiệp tự xác nhận hàng hóa do mình sản xuất, xuất khẩu phù hợp với các tiêu chí để được coi là hàng hóa có xuất xứ của quốc gia hoặc một FTA mà quốc gia đó tham gia. Nói cách khác, doanh nghiệp không phải đến các cơ quan Nhà nước để xin cấp giấy chứng nhận xuất xứ mà tự cấp cho chính mình.

Về hình thức, do doanh nghiệp không phát hành giấy chứng nhận xuất xứ nên việc tự chứng nhận xuất xứ được thể hiện bằng một dòng chữ ghi trên hóa đơn thương mại nói lên rằng hàng hóa của mình phù hợp với tiêu chí xuất xứ của một quốc gia hoặc FTA.

Tự chứng nhận xuất xứ là một xu thế đang trở nên phổ biến. Các nước ASEAN đang thí điểm việc này. Trong các FTA Việt Nam - EU, Hiệp định TPP đều có nội dung cho phép doanh nghiệp tự chứng nhận xuất xứ.

Tại Việt Nam, Bộ Công Thương đã ban hành các Thông tư 28/2015/TT-BCT và 27/2017/TT-BCT để thí điểm tự chứng nhận xuất xứ trong ASEAN. Theo đó, để có thể được tự chứng nhận xuất xứ, doanh nghiệp phải đáp ứng các điều kiện:

- xuất khẩu hàng hóa do chính mình sản xuất;
- không vi phạm quy định về xuất xứ trong 2 năm gần đây;
- là doanh nghiệp nhỏ và vừa trở lên;
- có cán bộ được đào tạo, cấp chứng chỉ về xuất xứ hàng hóa.

Kể từ ngày 1/1/2019, hàng hóa xuất khẩu sang EU được hưởng Quy chế ưu đãi phổ cập (GSP) cũng sẽ được phép tự chứng nhận xuất xứ.

112. Quy hoạch hiện nay về các trung tâm logistics là như thế nào?

Ngày 3/7/2015, Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định số 1012/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến 2020, định hướng đến năm 2030. Mục tiêu của Quy hoạch nhằm phát triển mạng lưới trung tâm logistics bảo đảm đáp ứng tốt nhu cầu của sản xuất và lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu.

Theo định hướng, cả nước sẽ có 21 trung tâm logistics: 3 trung tâm hạng I, 15 trung tâm hạng II, và 3 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không. Các trung tâm logistics hạng I cấp quốc gia và quốc tế, có vai trò là trung tâm gốc tại các thành phố Hà Nội, Đà Nẵng và Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh. Các trung tâm logistics hạng II cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế, bám sát và hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất, nhập khẩu đến tiêu dùng, xuất khẩu; kết nối với hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, ga đường sắt, mạng lưới giao thông đường bộ, các cửa khẩu



Kho hàng hiện đại là hạt nhân của chuỗi logistics

quốc gia, cửa khẩu quốc tế và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung...

Miền Bắc hình thành và phát triển 7 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 1 trung tâm logistics chuyên dụng gắn liền với cảng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Miền Trung - Tây Nguyên hình thành và phát triển 6 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 1 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Miền Nam hình thành và phát triển 5 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 1 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

113. Trung tâm logistics loại I, loại II được định nghĩa như thế nào?

Quyết định 1012/QĐ-TTg đưa ra quy hoạch phát triển các trung tâm logistics trên cả nước. Mặc dù không đưa ra định nghĩa về trung tâm logistics loại I, loại II, nhưng qua nội dung Quyết định 1012/QĐ-TTg, có thể thấy:

Trung tâm logistics loại I là các trung tâm logistics cấp quốc gia và quốc tế, kết nối các khu vực kinh tế lớn của đất nước và kết nối với các nước bên ngoài. Diện tích của trung tâm logistics loại này đến năm 2020 phải đạt tối thiểu 20 hecta, đến năm 2030 phải đạt tối thiểu 50 hecta.

Trung tâm logistics loại II là các trung tâm logistics cấp khu vực, kết nối các tỉnh, thành phố thành mạng liên kết phân phối. Diện tích của trung tâm logistics loại này đến năm 2020 phải đạt tối thiểu 15 hecta, đến năm

2030 phải đạt tối thiểu 30 hecta.

Thực tế, có những trung tâm logistics ở Việt Nam đã vượt quá các tiêu chuẩn tối thiểu trên khá xa, ví dụ ICD Long Bình có diện tích 200 hecta, trung tâm logistics TBS có diện tích 80 hecta và dự kiến mở rộng lên 120 hecta.

114. Điều kiện để được kinh doanh dịch vụ logistics là những gì?

Luật Đầu tư năm 2014 quy định dịch vụ logistics là một ngành nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện (Phụ lục 4). Khoản 1 Điều 234 Luật Thương mại năm 2005 quy định: "Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistic theo quy định của pháp luật".

Chủ thể kinh doanh dịch vụ logistic phải là thương nhân. Theo khoản 1 Điều 6 Luật Thương mại, thương nhân được hiểu là "tổ chức kinh tế được thành lập hợp pháp, cá nhân hoạt động thương mại một cách độc lập, thường xuyên và có đăng ký kinh doanh". Do dịch vụ logistics là một loại hình dịch vụ tổng hợp, bao gồm nhiều loại dịch vụ khác nhau nên khoản 1 Điều 4 của Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định: Thương nhân kinh doanh các dịch vụ cụ thể thuộc dịch vụ logistics quy định tại Điều 3 Nghị định này phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó.

Trước đây, Nghị định 140/2007/NĐ-CP yêu cầu thương nhân kinh doanh các dịch vụ logistic chủ yếu phải có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu. Nghị định 163/2017/NĐ-CP không nêu yêu cầu này mà để các văn bản pháp luật chuyên ngành của từng loại dịch vụ quy định chi tiết.

115. Nhà đầu tư nước ngoài khi tham gia kinh doanh dịch vụ logistics phải đáp ứng những điều kiện gì?

Nhà đầu tư nước ngoài thuộc nước, vùng lãnh thổ là thành viên Tổ chức Thương mại Thế giới được cung cấp dịch vụ logistics theo các điều kiện sau:

a) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển (trừ vận tải nội địa):

- Được thành lập các công ty vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%. Tổng số thuyền viên nước ngoài làm việc trên các tàu treo cờ quốc tịch Việt Nam (hoặc được đăng ký ở Việt Nam) thuộc sở hữu của các công ty này tại Việt Nam không quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam.

- Công ty vận tải biển nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp.

b) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển (có thể dành riêng một số khu vực để cung cấp các dịch vụ hoặc áp dụng thủ tục cấp phép tại các khu vực này), được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

c) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong

doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%.

d) Trường hợp kinh doanh dịch vụ thông quan thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

đ) Trường hợp kinh doanh các dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước.

116. Nhà đầu tư nước ngoài khi tham gia kinh doanh dịch vụ logistics thuộc nhóm dịch vụ vận tải phải đáp ứng những điều kiện gì?

Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải đường sắt, nhà đầu tư nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%.

Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải đường bộ, nhà đầu tư nước ngoài được thực hiện thông qua hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%. 100% lái xe của doanh nghiệp phải là công dân Việt Nam.

Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không, nhà đầu tư nước ngoài thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không.

117. Nhà đầu tư nước ngoài có bị hạn chế gì trong trường hợp kinh doanh dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật?

Đối với những dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật được cung cấp để thực hiện thẩm quyền của Chính phủ, nhà đầu tư nước ngoài được thực hiện dưới hình thức doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước sau 3 năm hoặc dưới hình thức doanh nghiệp trong đó không hạn chế vốn góp nhà đầu tư nước ngoài sau 5 năm, kể từ khi nhà cung cấp dịch vụ tư nhân được phép kinh doanh các dịch vụ đó.

Nhà đầu tư nước ngoài không được kinh doanh dịch vụ kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho các phương tiện vận tải.

Ngoài ra, việc thực hiện dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật của nhà đầu tư nước ngoài bị hạn chế hoạt động tại các khu vực địa lý được cơ quan có thẩm quyền xác định vì lý do an ninh quốc phòng.

118. Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế khác nhau thì xử lý thế nào?

Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế có quy định khác nhau về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, nhà đầu tư được lựa chọn áp dụng điều kiện đầu tư quy định tại một trong các điều ước đó.

Quy định trên thể hiện sự ưu đãi của Việt Nam dành cho các nhà đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics, khi cho phép nhà đầu tư nước ngoài

lựa chọn điều ước quốc tế có lợi nhất cho mình, hoặc quen thuộc với thực tế kinh doanh của mình để áp dụng.

119. Thế nào là giới hạn trách nhiệm?

Logistics là một loại hình dịch vụ, trong quá trình thực hiện dịch vụ đó, nhà cung cấp dịch vụ (doanh nghiệp dịch vụ logistics) có thể mắc lỗi, sai sót dẫn đến vi phạm hợp đồng, thiệt hại tài sản cho khách hàng.

Giới hạn trách nhiệm là hạn mức tối đa mà doanh nghiệp dịch vụ logistics chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho khách hàng đối với những tổn thất phát sinh trong quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics.

120. Quy định của pháp luật Việt Nam về giới hạn trách nhiệm trong cung cấp dịch vụ logistics như thế nào?

Điều 5 của Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định về giới hạn trách nhiệm trong cung cấp dịch vụ logistics, theo đó:

Trong trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan.

Trường hợp pháp luật liên quan không quy định giới hạn trách nhiệm thì giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics do các bên thoả thuận. Trường hợp các bên không có thoả thuận thì thực hiện như sau:

a) Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường.

b) Trường hợp khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó.

121. Nếu quá trình cung cấp dịch vụ logistics bao gồm nhiều công đoạn thì trách nhiệm của doanh nghiệp dịch vụ logistics được giới hạn đến đâu?

Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất.

122. Những rủi ro lớn nhất đối với dịch vụ logistics trong trường hợp doanh nghiệp Việt Nam thực hiện các hợp đồng logistics xuyên biên giới là gì?

Khi doanh nghiệp Việt Nam thực hiện các hợp đồng logistics xuyên biên giới, nếu trường hợp nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài có vấn đề thì hàng hóa của phía Việt Nam có thể gặp phải những rắc rối.

Trong vụ hãng tàu Hanjin của Hàn Quốc bị phá sản, ước tính có hơn một nghìn doanh nghiệp Việt Nam đã bị ảnh hưởng khi có những container đang trên đường về Việt Nam hoặc đến các nước mà không thể cập cảng, gây ra chậm trễ, thiệt hại.

Logistics đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ, nhịp nhàng của các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở hai hay nhiều quốc gia. Nếu lựa chọn đối tác không phù hợp, có thể xảy ra tình trạng hai bên không hiểu nhau, hợp đồng thực hiện không đầy đủ, không đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Trong một số trường hợp, việc tìm hiểu khách hàng không kỹ càng hoặc không chủ động trong khâu soạn thảo, đàm phán hợp đồng có thể dẫn đến việc khách hàng lừa đảo, tranh chấp với doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.

123. Xu hướng đầu tư trong lĩnh vực logistics ở Việt Nam hiện nay là như thế nào?

Trong những năm vừa qua, chính sách thu hút đầu tư của Việt Nam vào cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics khá tích cực. Các hình thức đầu tư BOT, BT và PPP đã giúp phát huy tác dụng thu hút dòng vốn vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng ở Việt Nam. Một số xu hướng có thể nhận thấy trong việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics hiện nay như sau:

- *Xây dựng các hạ tầng mới*: cảng Cái Mép - Thị Vải, cảng Lạch Huyện, sân bay Phú Quốc, sân bay Long Thành, đường cao tốc Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Ninh Bình, trung tâm logistics TBS, U&I, Mekong, ...

- *Mở rộng các hạ tầng sẵn có*: trường hợp các sân bay Đà Nẵng, Lâm Đồng, Pleiku, Cát Bi, Nội Bài, Tân Sơn Nhất, đường Hồ Chí Minh, ga Yên Viên, ...

- *Mua bán, sáp nhập các doanh nghiệp logistics* (M&A): trong thời gian qua, các công ty, tổng công ty nhà nước hoạt động trong lĩnh vực logistics chiếm đa số các thương vụ M&A nội địa. Sôi động nhất là việc sáp nhập, hợp nhất các công ty trực thuộc các tổng công ty nhà nước, chủ yếu phục vụ cho mục đích tái cấu trúc và giảm tình trạng phân bổ nguồn lực tràn lan, quá nhiều chủ thể kinh doanh mà hoạt động lại không hiệu quả. Một số công ty nước ngoài thâm nhập thị trường Việt Nam bằng cách mua bán, sáp nhập với các công ty logistics của Việt Nam, điển hình như trường hợp

UPS Việt Nam là liên doanh giữa P&T Express với UPS, Qantas mua lại cổ phần của Pacific Airlines, Kerry Logistics mua lại Công ty Hưng Hòa (Hưng Yên)...

124. Việt Nam có kế hoạch phát triển logistics xanh trong 5 năm tới hay không? Nếu có thì nên tập trung vào mục tiêu/lĩnh vực nào trước?

Logistics xanh là xu thế trong những năm tới. Việt Nam đang hướng tới việc phát triển logistics xanh, tập trung vào một số lĩnh vực sau:

Phát triển các loại hình vận tải theo hướng tiết kiệm nhiên liệu, giảm tác động tới môi trường. Theo đó, khuyến khích sử dụng nhiên liệu sinh học thay cho nhiên liệu hóa thạch (sử dụng xăng E5), bắt buộc áp dụng tiêu chuẩn khí thải cao (Euro 4 trở lên, thay cho Euro 2 hay 3).

Quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng logistics thân thiện với môi trường, ví dụ yêu cầu các sân bay, cảng biển, nhà ga, trung tâm logistics phải dành tỷ lệ thích ứng cho cây xanh, mặt nước; khuyến khích các trung tâm logistics sử dụng năng lượng mặt trời, năng lượng gió.

Phát triển và sử dụng các công nghệ tiên tiến nhằm tối ưu hóa quá trình lưu chuyển của hàng hóa để giảm bớt lượng nhiên liệu và khí thải.

125. Nhà nước có chủ trương khuyến khích thu hút FDI vào dịch vụ logistics hay không và nếu có thì tình hình và xu hướng như thế nào?

Vốn đầu tư nước ngoài (FDI) là nguồn vốn đã, đang và vẫn sẽ là nguồn vốn quan trọng đóng góp cho tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, phát triển nhanh và bền vững của đất nước.

Thu hút FDI trong lĩnh vực logistics cần theo định hướng tập trung vào những lĩnh vực doanh nghiệp Việt Nam chưa có khả năng đảm nhiệm, đòi hỏi quy mô vốn lớn, công nghệ phức tạp. Ví dụ đầu tư vào vận tải biển viễn dương, xây dựng các sân bay, cảng biển lớn, xây dựng các trung tâm logistics lớn, xây dựng đường sắt cao tốc, dịch vụ ngân hàng, bảo hiểm, giám định, v.v...

Các lĩnh vực như vận tải biển ven bờ, vận tải thủy nội địa, vận tải đường bộ, dịch vụ giao nhận, xây dựng và vận hành các sân bay, cảng biển, trung tâm logistics cỡ trung và cỡ nhỏ có thể tập trung sử dụng nguồn vốn trong nước.

Thực tế hiện nay, các hãng vận tải biển nước ngoài đang chiếm đại đa số thị phần ở Việt Nam. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải cũng có các liên doanh hoặc doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài. Các dự án như sân bay Long Thành, đường sắt cao tốc Bắc - Nam nên kêu gọi và sử dụng một phần vốn nước ngoài để đẩy nhanh tốc độ thực hiện và đảm bảo áp dụng được các công nghệ tiên tiến. Trong các ngành ngân hàng, bảo hiểm, giám định đều đã có mặt các tên tuổi lớn như CitiGroup, AIA, Manulife, Standard Chartered, SGS...

126. Sự phát triển của thương mại điện tử ở Việt Nam có đem lại cơ hội và khả năng hợp tác nào với logistics hay không?

Thương mại điện tử tại Việt Nam đang phát triển nhanh chóng. Năm 2016, doanh số thương mại điện tử bán lẻ từ các doanh nghiệp cho người tiêu dùng (B2C) đã đạt 5 tỷ USD, chiếm trên 3% tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng cả nước. Dự kiến năm 2020 con số này sẽ là 10 tỷ USD.

Theo Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam, với hơn 54% dân số sử dụng Internet cùng số lượng lớn người sử dụng các thiết bị di động thông minh, Việt Nam được xem là thị trường tiềm năng phát triển thương mại điện tử.

Đối với các giao dịch B2B, các doanh nghiệp giao dịch với nhau thông qua phương tiện điện tử nhưng hàng hóa vẫn phải vận chuyển thông qua chuỗi dịch vụ logistics. Khi thương mại điện tử giúp doanh nghiệp giao dịch thuận lợi hơn, lượng hàng hóa tăng lên thì các doanh nghiệp dịch vụ logistics có cơ hội nhiều hơn.

Đối với các giao dịch B2C, ở Việt Nam hiện đã hình thành một số doanh nghiệp chuyên nhận giao hàng cho các trang bán hàng trên mạng, kể cả bán hàng trên Facebook. Số lượng các doanh nghiệp tham gia kinh doanh lĩnh vực chuyển phát nhanh cũng tăng lên đáng kể trong thời gian qua.

Trong thời gian tới, doanh nghiệp thương mại điện tử và doanh nghiệp dịch vụ logistics cần có sự kết nối, hợp tác một cách chuyên nghiệp hơn để cùng giúp nhau làm tốt phần việc mà mỗi bên có thế mạnh.

127. Điểm mạnh và điểm yếu của nguồn nhân lực Việt Nam trong lĩnh vực logistics hiện nay như thế nào?

"Nguồn nhân lực" được hiểu là những người hoạt động chuyên môn trong lĩnh vực logistics bao gồm các cấp từ quản trị, quản lý, giám sát, tới kỹ thuật nghiệp vụ. Những người này làm việc trong các công ty dịch vụ logistics, hoặc tại các bộ phận, phòng, ban về logistics của các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, dịch vụ nói chung.

Cấp quản trị (Hội đồng Quản trị, Ban Giám đốc):

Điểm mạnh là những người này đa số dày dạn kinh nghiệm kinh doanh, có kiến thức sâu, quan hệ rộng, kể cả quan hệ với đối tác quốc tế; có tầm nhìn, tâm huyết; một số được đánh giá còn trẻ nhưng rất chuyên nghiệp do tích lũy được từ hoạt động tại các công ty lớn, nước ngoài.

Điểm yếu là nhiều người đi lên từ hoạt động thực tế, thiếu kiến thức bài

bản, chuyên sâu, chưa đủ tầm nhìn, khả năng điều hành vươn ra quốc tế hay phát triển lĩnh vực dịch vụ mới; một số có khó khăn về ngoại ngữ; và vẫn phải ôm đồm nhiều công việc.

Thách thức tương lai với nhóm này chủ yếu là: công nghệ mới và đa dạng hóa dịch vụ, tầm nhìn khu vực và toàn cầu, thiếu thông tin thị trường logistics và thương mại quốc tế, hoạch định phát triển bền vững.

Cấp quản lý (Trưởng phòng/ban/kho,…):

Điểm mạnh là có kinh nghiệm thực tế điều hành, chuyên môn vững, một số có kiến thức cơ bản (khoảng dưới 10% được đào tạo đúng ngành). Họ được xem là khá nhạy bén, sáng tạo và am hiểu thị trường.

Điểm yếu hiện tại lớn nhất là thiếu kiến thức chuyên sâu do đa số không được đào tạo một cách hệ thống; thiếu kỹ năng quản lý nhân sự và quản lý công việc; tiếng Anh, công nghệ thông tin chưa đủ giỏi; khả năng phối hợp - liên kết, khả năng thích ứng và sáng tạo, khả năng đáp ứng nhu cầu của khách hàng chưa cao hoặc chưa nhuần nhuyễn.

Đây là thế hệ sẽ kế thừa cấp quản trị. Thách thức tương lai lớn nhất là vấn đề bồi dưỡng để cập nhật sự phát triển của thế giới, kiến thức chuyên ngành chuyên sâu, và tiếng Anh; đảm bảo đủ khả năng cạnh tranh với đối thủ nước ngoài trong tương lai.

Cấp giám sát (Tổ/đội/nhóm trưởng):

Nhiều người được xem là có chuyên môn tốt, có kinh nghiệm, kiến thức cơ bản, nhanh nhẹn, tích cực, đam mê, tận tâm với nghề nghiệp.

Tuy nhiên họ cũng có các yếu điểm như thiếu kiến thức chuyên sâu, nhất là kinh nghiệm làm việc với đối tác quốc tế; thiếu hiểu biết về công nghệ,

công cụ, kỹ thuật mới; thiếu nhận thức và ý thức về tính chuyên nghiệp, kỹ năng mềm,… dẫn đến có lỗi quy trình nghiệp vụ, chưa đáp ứng nhu cầu.

Thách thức tương lai là thái độ làm việc chuyên nghiệp, khả năng sáng tạo và đa dạng hóa, khả năng làm việc theo nhóm, tiếng Anh.

Nhân viên (văn phòng, hiện trường):

Theo khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, gần 50% số này được đánh giá hiện nay có chuyên môn tốt, khoảng 10% được xem là cầu thị, năng động, có kinh nghiệm và một số ít hơn nữa được đánh giá am hiểu công việc. Về thái độ cũng khoảng 10% được đánh giá có tâm với nghề và tính kỷ luật cao.

Điểm yếu của nhóm này là ít được đào tạo thường xuyên (bổ túc ngắn hạn) trong khi chưa được đào tạo chính quy, tiếng Anh yếu, dẫn đến năng suất hạn chế; thiếu cam kết lâu dài, tuân thủ quy trình còn lỏng, thiếu tính đổi mới, tính chuyên nghiệp, kỹ năng chăm sóc khách hàng,…

Điểm yếu tương lai chính là ngoại ngữ và giao tiếp, phối hợp nhóm; kế đến là kiến thức chuyên ngành chuyên sâu, phong cách làm việc hiện đại và các kỹ năng chăm sóc khách hàng.

128. Hiện nay đang có các cơ sở nào ở cấp đại học đào tạo chuyên sâu về logistics?

Hiện nay đã có nhiều trường đại học có tuyển sinh ngành logistics. Tuy nhiên các chương trình đào tạo tại mỗi trường có khác nhau, chủ yếu có 3 nhóm:

- Nhóm ngành "Khai thác vận tải": mã ngành 52840101. Đào tạo chuyên ngành "Quản trị logistics và vận tải đa phương thức" tại

Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh; "Vận tải đa phương thức" tại Đại học Giao thông Vận tải (Hà Nội).

- Nhóm ngành "Kinh doanh thương mại": mã ngành 52340121. Lồng ghép các nội dung thuộc quản trị logistics, chuỗi cung ứng vào chương trình Kinh doanh thương mại (hay Quản trị kinh doanh, Thương mại quốc tế, Kinh tế đối ngoại,...) tại các trường Đại học Ngoại thương, Đại học Thương mại, Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Văn Lang, Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu, Đại học RMIT Thành phố Hồ Chí Minh.
- Nhóm "Quản lý công nghiệp": mã ngành 52510605. Chuyên ngành "Quản trị logistics và chuỗi cung ứng", chương trình "Kỹ thuật hệ thống công nghiệp - đào tạo "Kỹ sư logistics" của Đại học Quốc tế, Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Bách khoa Thành phố Hồ Chí Minh.

129. Các cơ sở đào tạo nghề của Việt Nam đã có đào tạo về nghành nghề, nghiệp vụ logistics chưa?

Nhìn chung Việt Nam chưa có chương trình dạy nghề về logistics từ cấp trung cấp tới cao đẳng. Để đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp và xã hội, một số đơn vị đã đứng ra tổ chức các chương trình đào tạo chuyên môn, nghiệp vụ logistics, chủ yếu theo hình thức tại chức cho các cán bộ, nhân viên đang làm việc trong lĩnh vực logistics.

Chương trình "Sơ cấp nghề quản lý dịch vụ logistics" đầu tiên đăng ký chính thức bởi Công ty TNHH Tri thức Hậu cần tại Sở Lao động, Thương binh và Xã hội Thành phố Hồ Chí Minh năm 2009, sau đó đơn vị này tiếp tục đăng ký bổ sung các chương trình: "Quản lý giao nhận vận tải quốc tế",

"Quản lý mua hàng", "Quản lý kho hàng", "Quản lý chuỗi cung ứng", "Quy định về hàng hóa nguy hiểm".

Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) thuộc Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) hiện cung cấp 2 chương trình đạt tiêu chuẩn của Liên đoàn dác Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA):

- "FIATA Diploma in International Freight Forwarding": dành cho sinh viên các trường Đại học Ngoại thương, Đại học Giao thông vận tải, Đại học Quốc tế, Đại học Bách khoa, … và nhân viên đã đi làm, tổ chức từ năm 2011.
- "FIATA Higher Diploma in Supply Chain Management": là chương trình chuyên sâu nâng cao về quản trị chuỗi cung ứng dành cho người đã có bằng "FIATA Diploma" hay có kinh nghiệm quản lý logistics.

130. Các công ty nước ngoài đang hoạt động ở Việt Nam bao gồm những công ty nào?

Logistics là lĩnh vực thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư nước ngoài. Đến nay, hầu hết các doanh nghiệp logistics lớn trên thế giới đã có mặt ở Việt Nam ở các quy mô, mức độ khác nhau. Bên cạnh lợi thế về vốn, trình độ quản trị, kinh nghiệm quốc tế, tính chuyên nghiệp, các doanh nghiệp logistics nước ngoài có ưu thế rất lớn về mạng lưới quan hệ. Nhiều doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài khi thiết lập cơ sở sản xuất ở Việt Nam cũng thường lựa chọn các doanh nghiệp logistics nước ngoài đã có quan hệ từ trước. Khi đó, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chỉ có thể nhận làm thầu phụ với từng công đoạn nhỏ lẻ, khó vươn lên trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp.

10 công ty logistics hàng đầu thế giới đã có mặt tại Việt Nam bao gồm:

Thứ tự	Tên công ty	Trụ sở chính	Năm gia nhập
1	DHL/Exel Supply Chain	Đức	1994
2	Kuehne + Nagel	Thụy Sĩ	1995
3	Schenker/BAX	Đức	1990
4	CEVA Logistics/EGL	Anh	1995
5	UPS Supply Chain Solutions	Hoa Kỳ	--
6	Panalpina	Thụy Sĩ	1992
7	C.H.Robinson Worldwide	Hoa Kỳ	--
8	Geodis	Pháp	1990
9	Agility	Kuwait	--
10	Expeditors International of Washington	Hoa Kỳ	2004

131. Khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long có những đặc điểm gì thuận lợi và khó khăn đối với hoạt động logistics?

Đồng bằng Sông Cửu Long (miền Tây Nam Bộ) là khu vực ở phía nam đất nước, hình thành từ phù sa bồi lắng của sông Cửu Long với tổng diện tích là 40.548 km2, bao gồm 13 tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương với 732 km bờ biển.

Do là đồng bằng châu thổ nền địa hình của khu vực rất bằng phẳng, gần

như không có núi non, là điều kiện thuận lợi để các phương tiện lưu thông hoặc xây dựng công trình. Tuy nhiên, đặc điểm của khu vực là rất nhiều sông ngòi, kênh rạch chia cắt nên thuận lợi cho giao thông đường thủy, nhưng lại gây khó khăn cho giao thông đường bộ và đường sắt. Hiện nay, trên các tuyến đường bộ chúng ta đã xây dựng được nhiều cây cầu lớn như Mỹ Thuận, Cần Thơ, Rạch Miễu, Vàm Cống góp phần rút ngắn khoảng cách giữa các địa phương trong khu vực, nhưng vẫn chưa thể triển khai đường sắt trong khu vực này.

Về đường thủy, sông Hậu là con sông có lượng nước nhiều, độ sâu đủ đảm bảo đón các tàu lớn, nhưng các cửa biển như cửa Trần Đề lại bị phù sa lắng đọng thành những bãi cạn nên tàu không thể đi trực tiếp từ biển qua cửa sông để lên thượng nguồn. Kênh Chợ Gạo là tuyến đường thủy quan trọng vận chuyển hàng hóa từ Đồng bằng Sông Cửu Long lên Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong những năm gần đây, Đồng bằng Sông Cửu Long đang phát triển kinh tế mạnh mẽ. Các mặt hàng như thủy sản, gạo, trái cây, dệt may có khối lượng vận chuyển rất lớn đến các vùng miền trên cả nước và xuất khẩu. Phần lớn số hàng hóa này vẫn phải vận chuyển đến các cảng ở khu vực Thành phố Hồ Chí Minh hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu để đưa lên tàu biển. Lượng hàng hóa này là cơ hội tiềm năng rất lớn để phát triển dịch vụ logistics.

Mặt khác, Đồng bằng Sông Cửu Long cũng có biên giới giáp với Cam-pu-chia. Vận chuyển đường thủy qua sông Tiền, sông Hậu đến các tỉnh phía bắc và đông bắc Cam-pu-chia sẽ gần hơn và chi phí rẻ hơn so với việc vận chuyển hàng từ cảng Sihanoukville. Khi cảng Cái Cui (Cần Thơ) phát triển, cảng này có thể kết nối trực tiếp với các cảng Singapore và Port Klang (Malaysia) để thành điểm trung chuyển và phân phối hàng của các

tuyến vận chuyển khu vực Đông Dương. Cảng Long An với vị trí ở gần cửa biển cũng có lợi thế để tiếp nhận các tàu lớn đưa hàng vào, ra khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và phía nam Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong tương lai, cảng Hòn Khoai (tỉnh Cà Mau) sẽ là một tâm điểm của phát triển logistics vùng Đồng bằng Sông Cửu Long. Với diện tích 460 hecta, mức nước sâu 16 đến 27 mét, nằm cách đất liền 15 km ở vị trí cực nam đất nước, Hòn Khoai hội tụ nhiều điều kiện thuận lợi để trở thành một cảng trung chuyển hàng hóa khu vực quốc tế, trở thành điểm tập kết hàng hóa không chỉ của Đồng bằng Sông Cửu Long mà còn của các nước láng giềng để chuyên chở đi các nơi trên thế giới. Nếu dự án kênh đào Kra của Thái Lan được triển khai, Hòn Khoai sẽ càng có nhiều thuận lợi để phát triển.

132. Kênh Quan Chánh Bố có vai trò thế nào trong hoạt động logistics ở vùng Đồng bằng Sông Cửu Long?

Đồng bằng Sông Cửu Long là khu vực có nhiều sông ngòi, kênh rạch. Sông Cửu Long chảy từ Cam-pu-chia vào Việt Nam chia thành 2 con sông là Sông Tiền và Sông Hậu, trong đó Sông Hậu có dòng chảy lớn, đóng vai trò trục chính để phát triển vận tải và logistics cho khu vực.

Tuy nhiên, Sông Hậu mang nhiều phù sa, ra đến cửa biển dòng nước chảy chậm lại nên phù sa bồi lắng thành những cồn đất chìm dưới nước, do vậy tàu lớn không thể từ biển vào thẳng Sông Hậu qua các cửa biển Trần Đề hay Định An được.

Kênh Quan Chánh Bố là kênh nối tắt từ Sông Hậu đi qua tỉnh Trà Vinh để ra biển. Với chiều dài 46,5 km, kênh Quan Chánh Bố cho phép tàu biển có trọng tải 10.000 tấn đầy tải, 20.000 tấn giảm tải ra vào các cảng ở khu vực

Hậu Giang, Cần Thơ, An Giang, đáp ứng khối lượng hàng hóa khoảng 22 triệu tấn/năm và 500.000 TEU/năm cho giai đoạn đến năm 2020.

Khi chưa có Kênh Quan Chánh Bố, phần lớn hàng hóa từ Đồng bằng Sông Cửu Long phải vận chuyển bằng đường bộ hay xà-lan lên các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu, từ đó mới có thể xếp lên tàu đi ra Miền Trung, Miền Bắc hoặc đi các cảng quốc tế. Khi có Kênh này, hàng hóa từ Đồng bằng Sông Cửu Long có thể vận chuyển với khối lượng lớn hơn ra các cảng ở phía Bắc cũng như đi các cảng quốc tế (Hong Kong, Đài Loan, Singapore), giúp rút ngắn thời gian và giảm chi phí đáng kể, nâng cao sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp trong khu vực.

133. Khu vực Đông Nam Bộ có vị trí, vai trò như thế nào đối với sự phát triển dịch vụ logistics của đất nước?

Khu vực Đông Nam Bộ bao gồm Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh. Đây là khu vực có tốc độ phát triển kinh tế cao, dẫn đầu cả nước về xuất khẩu, đầu tư trực tiếp nước ngoài, quy mô, sản lượng và năng suất sản xuất công nghiệp đều ở mức cao, khối lượng hàng hóa lưu chuyển lớn.

Logistics đóng vai trò thiết yếu tạo động lực cho hoạt động sản xuất - thương mại tại khu vực này. Trong khu vực tập trung nhiều cảng, sân bay, trung tâm logistics lớn, nhiều hãng tàu, hãng hàng không, doanh nghiệp dịch vụ logistics có trụ sở hoặc văn phòng tại đây.

Cảng Cát Lái là cảng có lượng hàng hóa thông qua lớn nhất Việt Nam hiện nay, chiếm 50% lượng hàng container của đất nước. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải là cảng nước sâu, có nhiều tiềm năng trở thành cảng trung chuyển tầm cỡ quốc tế. Cảng Hiệp Phước đang được xây dựng để giãn bớt lượng hàng hóa tập trung ở Cát Lái.

Sân bay Tân Sơn Nhất là sân bay lớn nhất nước, có lượng hàng hóa thông qua hàng năm vào khoảng 500-600 nghìn tấn. Dự án sân bay Long Thành cũng nằm trong khu vực này, sau khi hoàn thành (giai đoạn 1 vào năm 2025) có khả năng xử lý mỗi năm 1,2 triệu tấn hàng hóa.

Tuyến đường sắt Bắc Nam, Quốc lộ 1, Quốc lộ 14, Quốc lộ 51 chạy qua khu vực là những tuyến đường huyết mạch, có mật độ lưu thông cao vận chuyển hàng hóa giữa khu vực với các vùng miền khác của đất nước. Tuyến đường bộ, đường sắt Xuyên Á kết nối khu vực này với Cam-pu-chia, Thái Lan, Malaysia, tận dụng ưu thế các cảng trong khu vực.

Một số trung tâm logistics lớn đã được xây dựng và đưa vào khai thác như Long Bình (200 ha), TBS Tân Vạn (80 ha), U&I Logistics (40 ha).

Như vậy, khu vực Đông Nam Bộ có đầy đủ điều kiện để trở thành trung tâm và đầu mối logistics của các tỉnh phía Nam với cả nước và quốc tế, tạo động lực cho phát triển logistics của cả nước.

134. Khu vực ven biển Miền Trung có khả năng phát triển logistics được không?

Khu vực ven biển Miền Trung kéo dài từ Thanh Hóa vào đến Bình Thuận là khu vực chạy dọc theo bờ biển với chiều dài khoảng 1.200 km. Đặc điểm của khu vực này là chỉ có một diện tích đồng bằng tương đối hẹp ở sát bờ biển, còn lại là địa hình rừng núi, bán sơn địa không thuận lợi cho phát triển kinh tế. Do vậy, tỷ trọng đóng góp vào sản lượng nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ chung của đất nước từ khu vực này còn thấp.

Đường sắt Bắc Nam và Quốc lộ 1 chạy dọc theo khu vực này là các tuyến giao thông chính nối liền khu vực với các vùng kinh tế ở hai đầu đất nước.

Trong khu vực có một số cảng như Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Hòn La, Cửa Việt, Chân Mây, Tiên Sa, Chu Lai, Dung Quất, Nhơn Hội, Vân Phong. Các sân bay trong khu vực đều có quy mô nhỏ và hầu như không có hàng hóa thông qua.

Tuy nhiên khu vực này cũng có một số lợi thế nhất định về logistics. Nhiều địa điểm có khả năng xây dựng cảng nước sâu như Dung Quất, Nhơn Hội, Vân Phong. Các tuyến đường Quốc lộ 7, 8, 9 nối từ Quốc lộ 1 đến các cửa khẩu trên biên giới Việt - Lào (Nậm Cắn, Cầu Treo, Lao Bảo) tạo nên hạ tầng thuận lợi để quá cảnh hàng hóa sang Lào và phía bắc Thái Lan.

Tuy có nhiều cảng (gần như mỗi tỉnh trong khu vực đều có một cảng), nhưng các cảng trong khu vực không có cảng nào vượt trội về quy mô và khả năng thu hút hàng hóa. Do vậy, việc tập trung đầu tư để tạo nên trung tâm logistics lớn trong khu vực sẽ khó thực hiện.

Phát triển logistics của khu vực ven biển Miền Trung một mặt gắn liền với phát triển kinh tế - xã hội của khu vực, mặt khác cần quan tâm mở rộng các quan hệ kinh tế liên vùng và quốc tế, khai thác vị trí "mặt tiền" bờ biển để nâng cao giá trị thông qua dịch vụ quá cảnh, trung chuyển hàng hóa cho các nước láng giềng.

135. Thực trạng và tiềm năng phát triển logistics của khu vực Đồng bằng Bắc Bộ như thế nào?

Đồng bằng Bắc Bộ bao gồm các tỉnh Miền Bắc nằm ở hạ lưu sông Hồng, có địa hình tương đối bằng phẳng, có truyền thống kinh tế nông nghiệp từ xa xưa, hiện nay đang trên đà công nghiệp hóa và đô thị hóa mạnh mẽ. Khu vực này chiếm khoảng 1/4 tổng sản lượng hàng hóa sản xuất trong nước.

Cảng Hải Phòng là cảng quan trọng nhất của khu vực. Có lịch sử khai thác đã hơn 100 năm, cảng Hải Phòng hiện nay bao gồm nhiều bến cảng nhỏ và đã trở nên quá tải. Cảng Lạch Huyện đang được xây dựng có thể coi là một phần của cảng Hải Phòng mở rộng.

Sân bay Nội Bài là sân bay lớn thứ hai của đất nước, là đầu mối tiếp nhận hàng hóa đường hàng không của cả Miền Bắc.

Khu vực này cũng có hệ thống đường bộ phát triển với nhiều tuyến quốc lộ, tỉnh lộ và cầu vượt sông. Các tuyến đường cao tốc Hà Nội - Ninh Bình, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Bắc Giang, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hòa Bình hình thành mạng lưới đường cao tốc tương đối hoàn chỉnh từ Thủ đô đi các tỉnh lân cận. Dọc theo các tuyến đường bộ nói trên có một số tuyến đường sắt tương ứng.

Hệ thống kho bãi trong khu vực còn chưa phát triển. Mặc dù có nhiều cảng cạn, kho ngoại quan, kho hàng, nhưng trong khu vực chưa có các trung tâm logistics lớn, hiện đại, đủ sức đóng vai trò điều phối, phân phối hàng hóa cho cả vùng và liên vùng.

Do Đồng bằng Bắc Bộ là một khu vực thu hút đầu tư và sản xuất hàng hóa lớn nên hoạt động logistics tại khu vực này trong những năm tới hứa hẹn sẽ có những thay đổi, phát triển ngoạn mục.

136. Khu vực biên giới phía Bắc có thể phát triển logistics theo hướng nào?

Khu vực biên giới phía Bắc bao gồm 7 tỉnh Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên. Đây đều là các tỉnh vùng núi, độ dốc cao, đi lại khó khăn. Giao thông chủ yếu bằng hình thức đường bộ. Quốc lộ 4 chạy dọc theo biên giới là tuyến đường chính kết nối các

tỉnh này. Hiện nay đã có các tuyến đường cao tốc từ Hà Nội lên Lào Cai và Quốc lộ 1 nối từ Hà Nội lên Lạng Sơn. Đường sắt có lên đến các cửa khẩu tại Lạng Sơn và Lào Cai. Ngoại trừ Quảng Ninh có cảng Cái Lân và sắp xây dựng xong sân bay Vân Đồn, các tỉnh còn lại không có cảng và sân bay.

Tuy nhiên, khu vực này có lợi thế về việc có chung đường biên giới với Trung Quốc. Trung Quốc là thị trường khổng lồ, dân số đông nên nhu cầu hàng hóa, thực phẩm rất lớn, do vậy các địa phương ở ven biên giới đều có nhu cầu nhập khẩu. Hàng hóa do Trung Quốc sản xuất cũng có nhu cầu đi ra biển để xuất khẩu. Phát triển thương mại biên giới và các dịch vụ logistics phục vụ thương mại biên giới là thế mạnh đang được các tỉnh trong khu vực quan tâm khai thác.

Các tỉnh trong khu vực hiện đang tập trung thu hút đầu tư xây dựng các kho bãi, kho ngoại quan, kho lạnh phục vụ xuất khẩu, tạm nhập tái xuất hàng hóa sang Trung Quốc. Một số khu vực đã và đang đầu tư nhiều cho hạ tầng logistics phục vụ thương mại biên giới bao gồm Móng Cái, Hoành Mô (Quảng Ninh), Tân Thanh, Cốc Nam, Chi Ma (Lạng Sơn), Trà Lĩnh, Tà Lùng (Cao Bằng), Kim Thành (Lào Cai), Ma Lù Thàng (Lai Châu).

Trong tương lai, dịch vụ quá cảnh hàng hóa của Trung Quốc xuất khẩu đi các nước và từ các nước nhập khẩu vào Trung Quốc thông qua cảng Hải Phòng và các cửa khẩu đường bộ trong khu vực sẽ trở nên sôi động. Dịch vụ logistics sẽ có nhiều điều kiện để phát triển.

137. Việt Nam có thể tận dụng vị trí địa lý để phát triển dịch vụ logistics như thế nào?

Việt Nam có vị trí địa lý cực kỳ thuận lợi cho các hoạt động trung chuyển. Không chỉ nằm ở trung tâm của Đông Nam Á, trên tuyến đường biển và đường hàng không nhộn nhịp của thế giới, Việt Nam còn có bờ biển dài,

nhiều địa điểm có thể xây cảng nước sâu, có biên giới đất liền tiếp giáp với các vùng đất không có biển, ở sâu trong lục địa. Do vậy bên cạnh việc phục vụ lượng hàng hóa sản xuất trong nước để tiêu dùng trong nước và xuất khẩu, ngành logistics Việt Nam nên hướng tới việc khai thác hàng hóa của nước khác trung chuyển qua Việt Nam.

Hàng hóa trung chuyển có thể dưới các hình thức khác nhau:

- Kinh doanh tạm nhập tái xuất: Hàng hóa được doanh nghiệp Việt Nam nhập về qua một cửa khẩu và xuất nguyên trạng qua một cửa khẩu khác. Doanh nghiệp Việt Nam phải ký 2 hợp đồng riêng biệt, một hợp đồng mua và một hợp đồng bán. Ví dụ hàng nhập khẩu về qua cửa khẩu cảng Hải Phòng và tái xuất qua cửa khẩu Chi Ma (Lạng Sơn).

- Quá cảnh: Hàng hóa của chủ hàng thuộc một nước khác, thuê doanh nghiệp Việt Nam làm dịch vụ vận chuyển từ một cửa khẩu này đến cửa khẩu khác. Hình thức này khác với kinh doanh tạm nhập tái xuất là hàng vẫn thuộc sở hữu của chủ hàng nước ngoài, doanh nghiệp Việt Nam chỉ làm dịch vụ vận chuyển.

- Chuyển khẩu: Một doanh nghiệp ở Việt Nam ký hợp đồng mua hàng ở một nước A và giao hàng đến thẳng một nước B. Trong quá trình giao hàng, hàng có thể ghé qua một cảng của Việt Nam hoặc không.

- Gửi kho ngoại quan: Đưa hàng từ một nước A vào kho ngoại quan trên đất Việt Nam, khi có nhu cầu thì lấy hàng trong kho ngoại quan đưa sang nước B.

- Trung chuyển: Hàng từ nước ngoài gửi đến một cảng (ví dụ Cái Mép), sau đó được vận chuyển đường bộ sang cảng khác (Cát Lái) rồi lại đưa lên tàu đi tiếp sang nước thứ ba.

Hiện nay, hình thức kinh doanh tạm nhập tái xuất chủ yếu thực hiện ở các tỉnh biên giới phía Bắc với Trung Quốc, trong khi quá cảnh được sử dụng nhiều ở biên giới miền Trung với Lào và phía Nam với Cam-pu-chia. Hình thức chuyển khẩu chưa phổ biến trong khi đây là một hình thức có rất nhiều tiềm năng.

Một ví dụ minh họa là kho ngoại quan xăng dầu Vân Phong (Khánh Hòa) đang dần trở thành một điểm trung chuyển trong chuỗi logistics, nhất là khi kho chứa của một số khách hàng trong vực (như Singapore) đã quá tải. Các doanh nghiệp đưa xăng dầu về đây dự trữ, sau đó xuất bán sang các nước ASEAN và Trung Quốc. Do khoảng cách từ Vân Phong đến các điểm ở Đông Nam Á tương đối đều, lại có cảng nước sâu nên việc biến Vân Phong thành điểm trung chuyển rất thuận lợi. Doanh nghiệp Việt Nam cũng có thể nhập khẩu xăng dầu từ đây để nhanh chóng đáp ứng nhu cầu trong nước.

138. Hoạt động liên kết, hợp tác của Việt Nam với các nước trong lĩnh vực logistics và vận tải hàng hóa là như thế nào?

Về lĩnh vực đường bộ, Việt Nam đang hoàn thiện nhiều công trình hạ tầng giao thông kết nối với khu vực kinh tế của đất nước với các nước láng giềng cũng như kết nối với các nước ASEAN và xa hơn nữa, vào tuyến liên kết Á - Âu. Đẩy mạnh quảng bá và khai thác các tuyến vận tải xuyên biên giới trong khuôn khổ ba nước Đông Dương (CLV), Tiểu vùng Mekong Mở rộng (GMS), Hành lang Đông Tây. Về mặt hành chính, triển khai mô hình "một cửa, một điểm dừng", hoàn thiện các hiệp định quá cảnh để tạo thuận lợi hơn nữa cho lưu thông hàng hóa.

Trong lĩnh vực đường sắt, Việt Nam và Trung Quốc đang duy trì đường

sắt liên vận giữa hai nước. Việt Nam cũng đang cùng các nước ASEAN hoàn thiện tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh. Đồng thời nghiên cứu khả thi các tuyến đường sắt kết nối từ cảng Vũng Áng đến Viên Chăn (Lào), từ Thành phố Hồ Chí Minh đến Phnom Penh (Cam-pu-chia).

Đối với hàng không, Việt Nam đã ký kết, gia nhập hơn 80 điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng không. Hiện nay đã có 58 hãng hàng không nước ngoài từ 25 quốc gia và vùng lãnh thổ bay đến các sân bay của Việt Nam. Các hãng hàng không Việt Nam đang khai thác 56 đường bay quốc tế đến 17 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Về lĩnh vực hàng hải, Việt Nam đã gia nhập 21 công ước và nghị định thư quốc tế và ký hiệp định hàng hải song phương với 24 quốc gia, ký thỏa thuận công nhận giấy chứng nhận khả năng chuyên môn cho thuyền viên với 27 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Sắp tới, một mặt Việt Nam tiến hành đàm phán, ký kết và thực hiện các điều ước quốc tế nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động logistics nói chung và vận tải nói riêng, mặt khác tiếp tục tích cực xây dựng mới, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, mở rộng các tuyến vận tải hàng không, hàng hải, kêu gọi đầu tư để triển khai các công trình giao thông trọng điểm và phát huy vai trò, vị trí của Việt Nam như một điểm trung chuyển quan trọng trong khu vực.

139. Các phương thức vận tải tại Việt Nam có thị phần ra sao?

Thị phần của các phương thức vận tải tại Việt Nam năm 2016 tính theo khối lượng vận chuyển và luân chuyển như bảng dưới đây:

Phương thức	Vận chuyển (tấn)	Luân chuyển (tấn/km)
Đường sắt	0,41%	1,33%
Đường biển	4,75%	54,62%
Đường sông	17,09%	18,83%
Đường bộ	77,74%	24,94%
Hàng không	0,02%	0,28%

Nhìn vào bảng trên, chúng ta thấy đường bộ đang là hình thức có khối lượng vận chuyển nhiều nhất, nhưng chủ yếu cho những chặng vận chuyển ngắn nên nếu tính theo khối lượng luân chuyển thì thị phần giảm đáng kể. Trong khi đó, đường biển có khối lượng vận chuyển, bốc xếp ít hơn đường bộ rất nhiều, nhưng tính theo chiều dài vận chuyển thì lại là phương thức chủ yếu để chuyên chở hàng hóa đi xa.

Đường sắt là phương tiện vận tải rất tiềm năng, tuy nhiên khối lượng vận chuyển và luân chuyển đều còn rất thấp. Hàng không cũng có khối lượng vận chuyển thấp, tuy nhiên xét về giá trị thì đây lại là phương tiện vận tải có tỷ lệ giá trị so với khối lượng vận tải cao nhất.

140. Thực trạng hệ thống hạ tầng và vận tải đường bộ của Việt Nam hiện nay như thế nào?

Mạng lưới giao thông đường bộ nước ta được phân bố tương đối hợp lý khắp cả nước, có tổng chiều dài trên 258.106 km, trong đó có 93 tuyến quốc lộ với tổng chiều dài 18.650 km, chiếm 7,23% trên tổng số mạng lưới đường bộ toàn quốc. Trên toàn mạng quốc lộ có 4.239 cây cầu đường bộ với tổng chều dài 144.539 m; hệ thống đường quốc lộ được

hình thành theo các trục dọc, trục ngang và các hệ thống đường vành đai, trục hướng tâm.

Tính đến hết năm 2015 cả nước hiện có khoảng 2,1 triệu ô tô các loại, trong đó có 853 nghìn xe tải. Số lượng các doanh nghiệp vận tải ô tô theo niên giám thống kê năm 2015 có khoảng 13,5 nghìn doanh nghiệp, trong đó vận tải hàng hóa có khoảng 9,6 nghìn doanh nghiệp. Đa số các đơn vị vận tải có quy mô nhỏ, việc khai thác phương tiện vận tải không hiệu quả, thường không tổ chức được mạng lưới kinh doanh, không có kênh thông tin để giao tiếp với khách hàng nên không thực hiện được vận tải hai chiều, dẫn đến hiệu quả hoạt động không cao.

Hệ thống bến xe tải và trung tâm phân phối hàng hóa đường bộ vẫn còn thiếu, trên toàn quốc hiện nay chỉ có một số bến xe tải tập trung tại các thành phố lớn nhưng các bến xe này cũng không đáp ứng được các tiêu chuẩn.

Nhìn chung giá cước vận tải đường bộ vẫn ở mức cao mà một trong những nguyên nhân là do trong giai đoạn vừa qua hàng loạt dự án BOT đã được triển khai và đi vào hoạt động, dẫn tới trạm thu phí BOT xuất hiện dày đặc trên hệ thống đường bộ, đã tác động làm tăng giá cước vận tải.

141. Thực trạng hệ thống hạ tầng và vận tải đường sắt của Việt Nam hiện nay như thế nào?

Mạng đường sắt Việt Nam có tổng chiều dài 3.143 km, trong đó 2.531 km chính tuyến, 612 km đường nhánh và đường ga bao gồm 3 loại khổ đường: 1.000 mm chiếm 85%, khổ đường 1.435 mm chiếm 6%, khổ đường lồng (1.435 mm và 1.000 mm) chiếm 9%. Mật độ đường sắt đạt 7,9 km/1000 km^2.

Mạng lưới đường sắt quốc gia phân bố theo 7 tuyến chính là: Bắc Nam (Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh), Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long, và một số tuyến nhánh.

Tiêu chuẩn kỹ thuật, kết cấu hạ tầng đường sắt nước ta còn ở mức thấp và lạc hậu: còn nhiều đường cong bán kính quá nhỏ, độ dốc lớn, tải trọng nhỏ; cầu cống đã qua gần 100 năm khai thác, hầm bị phong hóa rò rỉ nước; tà vẹt nhiều chủng loại; đặc biệt đường sắt giao cắt bằng với đường bộ và đường dân sinh có mật độ rất cao (tổng số có 1.464 đường ngang hợp pháp trên 4.000 đường dân sinh tự mở, trung bình 2,15km/1 đường ngang) đó là những nguyên nhân chủ yếu hạn chế tốc độ chạy tàu và đe dọa an toàn giao thông đường sắt.

Về phương tiện, đầu máy có quá nhiều chủng loại nên khó khăn cho sửa chữa, thiếu phụ tùng thay thế. Đầu máy nhìn chung rất lạc hậu: 17,8% đầu máy có công suất dưới 1000 HP. Toa xe hàng container thiếu trầm trọng. Do nguồn vốn đầu tư còn hạn hẹp nên chưa loại bỏ được số lượng lớn toa xe hàng quá cũ kỹ, lạc hậu.

Hiện nay có 4 công ty vận tải đường sắt với khoảng 18 nghìn lao động, trong đó 2 công ty vận tải hàng hóa. Ngoài ra còn 38 công ty cổ phần dịch vụ vận tải, trong đó có 24 công ty dịch vụ vận tải hàng hóa đường sắt, tự đầu tư toa xe hoặc góp vốn nâng cấp toa xe tham gia kinh doanh vận tải theo hình thức mua cước trọn gói toa xe.

Tại các đầu mối vận tải đường sắt, kể cả đầu mối vận tải Bắc Nam, không có các kho bãi, phương tiện thiết bị phù hợp để cung cấp các dịch vụ đi kèm như kho vận, xếp dỡ, giao nhận, vận tải chặng ngắn..., đặc biệt đối với hàng container. Vận tải container được tăng cường trên các tuyến Bắc Nam, Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai nhưng nhìn chung do thiếu năng lực phương tiện, thiết bị, tổ chức và kết nối dịch vụ nên không phát huy được lợi thế.

Nhìn chung do hạ tầng lạc hậu nên ngành đường sắt không tăng được tốc độ chạy tàu, dẫn tới không thu hút được khách hàng, thị phần vận tải thấp, sản lượng vận tải giảm... Bên cạnh đó, chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa rất thấp, năng lực cung cấp chưa đáp ứng yêu cầu...

Giá cước vận tải hàng hóa đường sắt tương đối thấp so với các phương thức vận tải khác, đặc biệt trên những tuyến cự ly dài. Hiện tại, tuyến Sài Gòn - Hà Nội, giá cước chỉ vào khoảng 1 triệu đồng/tấn hàng, bằng khoảng 50% so với vận chuyển container bằng đường bộ; Tuyến Hải Phòng - Lào Cai giá cước vận chuyển container đường sắt cũng chỉ bằng 60% vận chuyển đường bộ. Tuy nhiên mặc dù cước trên ray thấp nhưng cước trọn gói từ cửa đến cửa cao, thiếu khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói chất lượng cao: thiếu kết nối với các dịch vụ khác (giao nhận, dịch vụ cảng biển) dẫn tới giảm khả năng cạnh tranh với các loại hình vận tải khác.

142. Được biết vận tải xuyên biên giới tại khu vực phía Bắc có tiềm năng rất lớn, tại sao hoạt động này vẫn chưa thực sự phát triển?

Vận tải xuyên biên giới khu vực phía Bắc, với các tỉnh phía Nam Trung Quốc có tiềm năng rất lớn. Ngoài các tỉnh có biên giới trực tiếp với Việt Nam như Vân Nam, Quảng Tây, khu vực này còn bao gồm cả các tỉnh lân cận như Quảng Đông, Giang Tây, Hồ Nam, Quý Châu, Tứ Xuyên với dân số lên đến hàng trăm triệu người. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa, nhu yếu phẩm phục vụ cư dân tại các khu vực này cũng như vận chuyển hàng hóa sản xuất từ các khu vực này đi các nước trên thế giới là rất lớn. Trong đó con đường đi qua Việt Nam ra cảng Hải Phòng là một con đường ngắn và thuận tiện. Thời gian vận chuyển một lô hàng từ Côn Minh qua Lào Cai đến Hải Phòng để ra biển ngắn hơn 2-3 ngày so với vận chuyển đến cảng Thâm Quyến.

Việc Trung Quốc công bố sáng kiến "Vành đai và Con đường" càng thúc đẩy sự quan tâm của doanh nghiệp logistics Việt Nam và thế giới đối với hoạt động vận tải xuyên biên giới phía Bắc.

Tuy nhiên hiện nay hoạt động này còn gặp một số trở ngại sau:

Đường sắt Trung Quốc (khổ 1.435 mm) không tương thích với đường sắt Việt Nam (khổ 1.000 mm) nên để chuyển hàng hoá bằng đường sắt sang Việt Nam thì phải thực hiện công đoạn chuyển ray, làm phát sinh thêm chi phí, thêm thời gian trong khi năng lực vận chuyển hiện nay còn nhiều hạn chế. Việt Nam có đoạn đường sắt từ Đồng Đăng đến Yên Viên là đường lồng, gồm cả khổ 1.435 mm và 1.000 mm nên có thể tiếp nhận được tàu từ Trung Quốc sang.

Tại Lào Cai, đường sắt quốc gia có kết nối với ICD Lào Cai thuộc Vinalines Logistics, thuận lợi cho việc bốc xếp hàng từ dưới xuôi đưa lên. Tuy nhiên, đoạn đường sắt từ ICD này đến cửa khẩu dài khoảng 2 km lại không có đường khổ 1.435 mm nên toa xe từ Trung Quốc không sang bốc dỡ, chuyển hàng được tại ICD này. Thời gian qua, có các ga đầu mối Yên Viên, Đông Anh được xã hội hóa đầu tư để xây dựng hệ thống kho bãi, mua sắm trang thiết bị bốc xếp phục vụ hàng container nhưng hiệu quả hoạt động chưa cao do chưa cho phép bốc dỡ container từ Trung Quốc sang. Tại Hải Phòng, ga đường sắt đầu cảng Hoàng Diệu có diện tích nhỏ, các bến cảnh lớn đã dịch chuyển ra khu vực Đình Vũ, Lạch Huyện thì chưa có đường sắt kết nối.

Về đường bộ, Việt Nam và Trung Quốc đã có thỏa thuận cho phép doanh nghiệp vận tải hai bên được đưa xe vào trong lãnh thổ của nhau. Xe tải của Trung Quốc được phép đến ICD Tiên Sơn (Bắc Ninh) để giao và nhận hàng. Tuy nhiên việc triển khai của hai bên chưa đồng bộ nên doanh nghiệp Việt Nam chưa khai thác được nhiều lợi ích từ hoạt động này.

143. Cơ sở vật chất của ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay thế nào?

Đội tàu Việt Nam có 1.895 tàu với tổng trọng tải 7,9 triệu DWT, tuy nhiên cơ cấu đội tàu còn chưa hợp lý, thừa tàu trọng tải nhỏ, tàu hàng rời trong khi thiếu tàu chuyên dụng, tàu có trọng tải lớn vận tải tuyến quốc tế. Tuổi tàu bình quân cao, khoảng 17 tuổi, tình trạng kỹ thuật còn yếu kém. Xu hướng đầu tư đội tàu chưa đáp ứng được với nhu cầu thực tế, hiện nay phương thức vận tải trên thế giới chủ yếu sử dụng tàu container nhưng đội tàu container Việt Nam có tỷ lệ rất thấp, có 33 tàu, trong đó chỉ có 5 tàu có sức chở trên 1.000 TEU còn lại hầu như các tàu chỉ có sức chở dưới 1.000 TEU.

Việt Nam có khoảng 600 chủ tàu, trong đó khoảng 30 doanh nghiệp nhà nước chiếm 40% tổng trọng tải đội tàu quốc gia. Trên 500 chủ tàu là doanh nghiệp tư nhân, đa phần chỉ có 1 hoặc 2 tàu, có năng lực tài chính, trình độ quản lý hạn chế, manh mún chủ yếu hoạt động ở các nước trong khu vực Đông Nam Á. Gần 100% lượng hàng hóa từ Việt Nam đi châu Âu, châu Mỹ đều do các hãng tàu nước ngoài đảm trách; đội tàu Việt Nam chỉ đảm nhận được khoảng 10% thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu.

Nếu nhìn từ hoạt động cảng biển, vận tải đường biển Việt Nam tiếp tục có mức độ tăng trưởng ổn định. Năm 2015, tổng khối lượng hàng hoá thông qua hệ thống cảng biển 427,8 triệu tấn (hàng container 126 triệu tấn/11,5 triệu TEU), hàng hóa xuất nhập khẩu là 231,9 triệu tấn, hàng hóa nội địa là 139,57 triệu tấn; mức tăng trưởng bình quân 10,5%/năm cho giai đoạn 2010 - 2015, trong đó xuất nhập khẩu tăng bình quân 8,5%/năm, nội địa tăng bình quân 13,1%/năm.

Sản lượng vận tải do đội tàu Việt Nam đảm nhận năm 2015 đạt 125,8 triệu tấn, tăng 25,5% so với 2014, trong đó vận tải nước ngoài đạt 26,87



Diễn đàn Logistics Việt Nam là nơi cập nhật những thông tin mới nhất về logistics

triệu tấn, giảm 5% so với 2014; vận tải nội địa đạt 98,96 triệu tấn (100% do đội tàu Việt Nam thực hiện), tăng 41% so với 2014.

Các dịch vụ logistics tại cảng biển và vận tải nội địa chưa tốt cũng ảnh hưởng đến sự lựa chọn vận tải biển của khách hàng.

Mặc dù vận tải biển chiếm ưu thế tuyệt đối trong vận tải hàng hóa quốc tế (trên 90%) nhưng chi phí vận tải biển và chi phí dịch vụ logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam còn cao so với các nước. Nguyên nhân chủ yếu là do container vẫn phải trung chuyển tại cảng nước ngoài vì chưa tiếp đủ điều kiện tiếp nhận các tàu container mẹ thường xuyên. Khoảng 90% hàng hóa xuất nhập khẩu đường biển do các hãng tàu nước

ngoài đảm nhận nên bị chi phối về giá cước. Bên cạnh đó, chi phí vận tải nội địa đến cảng cao do chủ yếu sử dụng vận tải đường bộ (đường thủy nội địa ở phía Nam cũng chỉ chiếm khoảng 30%, chỉ kết nối vận tải đường sắt duy nhất tại cảng Hải Phòng nhưng đảm nhận chưa đáng kể: 1,3%).

144. Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay phát triển như thế nào?

Cảng biển là hạng mục quan trọng trong kết cấu hạ tầng logistics, là nơi phần lớn lượng hàng hóa phải đi qua và chuyển từ phương thức vận tải đường biển sang các phương thức vận tải khác.

Hiện nay cả nước có 31 cảng biển, 256 bến cảng, 402 cầu cảng với 59.405m dài cầu cảng, tổng công suất thiết kế khoảng 500 triệu tấn hàng/năm. Các cảng chia thành 6 nhóm cảng phân bố dọc bờ biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, gồm:

- Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình.
- Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh.
- Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi.
- Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận.
- Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc Long An, Tiền Giang).
- Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam).

Hệ thống cảng biển Việt Nam thời gian qua đã được đầu tư xây dựng cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt, đảm bảo việc thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng miền trong cả nước, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

Tồn tại lớn nhất hiện nay đối với hạ tầng cảng biển là khả năng kết nối với hạ tầng giao thông và hạ tầng logistics. Nhiều khu vực cảng biển không có khu vực hỗ trợ đủ rộng, không giành quỹ đất cho các khu công nghiệp phụ trợ cảng biển, làm hạn chế phát triển dịch vụ logistics. Hệ thống cơ sở hạ tầng phụ trợ cảng biển (trung tâm logistics, ICD, kho bãi, v.v...) chưa phát triển đồng bộ với tốc độ phát triển cảng biển.

Theo số liệu của Cục Hàng hải, năm 2016 các cảng biển Việt Nam đã xử lý 459 triệu tấn hàng hóa, trong đó có 148 triệu tấn hàng hóa container (tương đương 13 triệu TEU), 62 triệu tấn hàng lỏng, 205 triệu tấn hàng khô và 43 triệu tấn hàng quá cảnh.

Trong những năm gần đây, tỷ trọng hàng hóa qua nhóm cảng số 5 vẫn lớn nhất, đạt 38,6 ÷ 48,4%; tiếp đến là nhóm cảng số 1, đạt 30,2 ÷ 31,7%. Các nhóm còn lại đạt từ 2,0% đến 9,2%. Trong nhóm cảng số 5, cảng Cát Lái đã đến ngưỡng và quá tải, trong khi cụm cảng Thị Vải - Cái Mép chưa khai thác hết công suất.

Hệ thống cảng biển Việt Nam có đặc điểm là phần lớn bến cảng nằm trong sông và khoảng 43% là những bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải nhỏ hơn 10.000 DWT. Số lượng bến cảng tiếp nhận tàu từ 30.000 DWT trở lên chiếm khoảng 23%, trong đó bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải trên 50.000 DWT chỉ chiếm chưa đến 10% tổng số lượng cầu cảng, bến cảng.

145. Ngành logistics hàng không Việt Nam có những thông tin gì đáng lưu ý?

Việt Nam là một thị trường logistics hàng không năng động và phát triển nhanh trên thế giới. Đặc biệt, với việc các nhà đầu tư tham gia sản xuất nhiều sản phẩm công nghệ cao tại Việt Nam, lượng hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không đã gia tăng rất nhanh trong thời gian qua. Mặc dù chỉ chiếm tỷ trọng nhỏ về khối lượng vận chuyển, nhưng trị giá hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không lại khá lớn.

Mạng cảng hàng không hiện nay có 21 cảng hàng không sân bay đang có hoạt động khai thác hàng không dân dụng, trong đó có 7 cảng hàng không quốc tế (Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Cần Thơ), còn lại là 14 cảng hàng không nội địa.

Mạng cảng hàng không, sân bay được chia theo các miền, cụ thể như sau:

- Miền Bắc có 6 cảng hàng không, sân bay gồm: Nội Bài, Cát Bi, Điện Biên Phủ, Vinh, Đồng Hới, Thọ Xuân.
- Miền Trung có 6 cảng hàng không sân bay gồm: Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Chu Lai, Phù Cát, Pleiku.
- Miền Nam có 9 cảng hàng không sân bay gồm: Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn, Tuy Hòa.

Năm 2016, Việt Nam đã có 1,4 triệu tấn hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không (vận chuyển hàng hóa trong nước đạt khoảng 400 nghìn tấn), dự báo đến năm 2020, con số này tăng lên 2,5 triệu tấn. Các hãng hàng không Việt Nam như Vietnam Airlines, Vietjet Air, Jetstar Pacific, Vasco hiện nay có 157 máy bay, chủ yếu là máy bay chở khách kết hợp thêm vận

chuyển hàng hóa, chưa có máy bay chuyên chở hàng hóa (freighter). Do vậy, các hãng Việt Nam hiện chỉ chiếm 12% thị phần vận chuyển hàng không, 88% còn lại phụ thuộc vào 58 hãng vận chuyển nước ngoài.

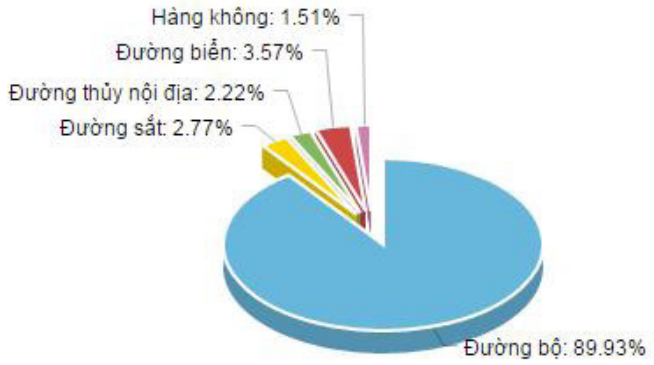
Cảng hàng không Nội Bài chiếm 55,7% giá trị vận tải hàng không, Tân Sơn Nhất chiếm 44%, Đà Nẵng chiếm 0,3%. Trong các hãng hàng không Việt Nam, Vietnam Airlines chiếm 68,3% thị phần, tiếp theo là Vietjet Air 24,1%. Jetstar Pacific chiếm 7,2%, còn lại Vasco chiếm 0,4%.

Hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không chủ yếu là các sản phẩm điện tử và hàng dệt may, da giày của các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam như Samsung, Microsoft, Nokia, Foxconn, Intel, HP, Adidas, Puma, Reebok, Inditex, JCPenney, ...

146. Nguyên nhân của tình trạng mất cân đối giữa các phương thức vận tải là gì? Có phải là do đầu tư không cân đối giữa các loại hình vận tải?

Trong những năm gần đây, có thể thấy tình hình vận tải có những thay đổi khá rõ nét như: Vận tải hàng hóa đường bộ tăng do việc đưa vào khai thác các tuyến đường cao tốc cũng như các dự án cải tạo, nâng cấp quốc lộ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm thời gian. Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không tăng mạnh do sự phát triển mạnh của các hãng hàng không giá rẻ. Vận tải hàng hóa bằng đường biển, đường thủy nội địa tăng do triển khai tuyến vận tải ven biển và công tác kiểm soát tải trọng phương tiện được thực hiện quyết liệt, tuy nhiên mức tăng tưởng của vận tải biển và thủy nội địa vẫn còn khá khiêm tốn, chưa đủ để nâng thị phần vận tải so với vận tải đường bộ.

Một trong những nguyên nhân chính gây ra sự mất cân đối giữa các loại hình vận tải như nêu trên là mức đầu tư cho các loại hình vận tải trên còn quá thấp so với đầu tư cho đường bộ, cụ thể như biểu tổng hợp mức đầu tư của ngành giao thông vận tải giai đoạn 2011 - 2015 dưới đây:



Việc các chủ xe chở quá tải trọng để cạnh tranh trong một thời gian dài đã làm "méo mó" thị trường vận tải cũng là một nguyên nhân chủ yếu dẫn đến việc vận tải đường bộ có thị phần quá cao.

Đối với ngành đường sắt, mặc dù đã có nhiều nỗ lực đổi mới và có sự chuyển biến, tuy nhiên vẫn chưa thể theo kịp sự phát triển nhanh chóng của các ngành khác, đặc biệt là vận tải đường bộ và hàng không giá rẻ.

147. Giải pháp để hài hòa, cân đối giữa các phương thức vận tải, tránh phát triển nóng và tận dụng hết năng lực của mỗi phương thức là gì?

Hiện nay, Bộ Giao thông Vận tải đang quyết liệt tái cơ cấu vận tải với nhiều giải pháp đồng bộ, nhằm phát triển thị trường vận tải có cơ cấu hợp

lý, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí vận tải; xây dựng thể chế, chính sách để phát triển vận tải đa phương thức, logistics và kết nối hiệu quả các phương thức vận tải, cụ thể:

- Đường bộ: Phát huy lợi thế của vận tải đường bộ trong gom hàng, tạo chân hàng, vận chuyển hàng hóa với cự ly ngắn và trung bình; giảm thị phần vận tải đường bộ liên tỉnh để chia sẻ thị phần cho các phương thức vận tải khác. Ưu tiên phương tiện thân thiện với môi trường.

- Đường sắt: Nâng cao chất lượng dịch vụ, tiếp cận sâu sát với chủ hàng để đảm nhận vận tải hàng hóa đường dài hoặc trung bình, khối lượng lớn; tăng thị phần đảm nhận của vận tải đường sắt trên các hành lang vận tải chủ yếu như tuyến Bắc - Nam, Lào Cai - Hải Phòng, tham gia sâu vào khai thác lợi thế của vận tải xuyên biên giới.

- Đường thủy nội địa: Chủ yếu đảm nhận vận tải hàng rời khối lượng lớn (than, xi măng, phân bón, vật liệu xây dựng…) với chi phí thấp, hàng siêu trường, siêu trọng, vận tải chuyển tiếp phục vụ nông nghiệp và nông thôn; tăng thị phần đảm nhận của vận tải đường thủy nội địa tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và Đồng bằng sông Hồng, vận tải pha sông biển.

- Hàng hải: Đảm nhận vận chuyển hàng hóa viễn dương, các tuyến ven biển, vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc hoá dầu. Nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu lên 25-30%. Chú trọng đầu tư đảm bảo kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng giao thông quốc gia và đầu mối logistics ở khu vực, xây dựng các cảng cạn và các kết cấu hạ tầng khác hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics.

- Hàng không: Đảm nhận vận tải hàng hóa đường dài, quốc tế và hàng

hoá có giá trị cao; phát triển vận tải hàng không trở thành phương thức vận tải an toàn, nhanh chóng và thuận tiện theo hướng thị trường mở, gắn liền với thị trường vận tải hàng không khu vực và thế giới; tăng thị phần vận tải hàng hóa quốc tế.

148. Lợi thế của Hải Phòng đứng từ góc độ logistics là như thế nào?

Hiếm có địa phương nào ở miền Bắc lại có sự hoàn thiện về cơ sở hạ tầng logistics với cả 5 phương thức vận tải (đường sắt, đường bộ, hàng không, đường sông, đường biển) và hệ thống kho tàng, bến bãi như Hải Phòng.

Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng thuộc loại hiện đại, tốt nhất Việt Nam hiện nay. Với con đường này, thời gian lưu thông từ Hà Nội đến Hải Phòng chỉ còn một tiếng đồng hồ. Sắp tới, đường cao tốc sẽ được kéo dài ra đến tận Hạ Long và nối đến Vân Đồn.

Năm 2016, Sân bay quốc tế Cát Bi đã hoàn tất mở rộng, tạo thành một hệ thống vận chuyển hàng không công suất lớn ở miền Bắc (sau sân bay Nội Bài, Hà Nội) có khả năng vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đi quốc tế.

Cảng Lạch Huyện và cảng Nam Đình Vũ sẽ là những khu cảng mới của Hải Phòng, thay thế cho các bến cảng nằm ven sông Cấm ở sâu trong nội địa trước kia. Khi các cảng này đi vào khai thác trong thời gian tới, tàu có mớn nước 14 mét hoặc trọng tải 100.000 DWT có thể cập bến tại Hải Phòng, giảm thiểu thời gian chuyển tải ở các cảng như Singapore hay Hồng Kông... Việc tàu lớn có thể cập cảng cũng biến Hải Phòng thành một cảng trung chuyển, đặc biệt không chỉ phục vụ cho hàng hóa các tỉnh phía Bắc mà còn là đầu mối xuất nhập hàng cho các địa phương ở phía Nam Trung Quốc, Lào, Bắc Thái Lan.

Đường sắt Hà Nội - Hải Phòng là tuyến đường đã có từ lâu, nhưng chưa

khai thác hết công suất cho vận chuyển hàng hóa. Kết nối tuyến đường sắt này với tuyến đường sắt Bắc Nam có thể giúp hàng từ cảng Hải Phòng vận chuyển nhanh chóng vào các tỉnh Miền Trung, đi sang Lào và Thái Lan.

Từ Hải Phòng, các tàu nhỏ có thể theo hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình đưa hàng hóa vào sâu các tỉnh Miền Bắc, giảm đáng kể chi phí vận chuyển và góp phần giảm tải cho mạng lưới đường bộ.

Tại khu vực bán đảo Đình Vũ hiện nay đã lập nên một số khu công nghiệp, trong đó có một số trung tâm logistics, kho ngoại quan do các doanh nghiệp đầu tư. Các trung tâm này cùng với những kho tàng, bến bãi đã có góp phần đáp ứng nhu cầu lưu giữ, trung chuyển hàng hóa từ các nước đến Hải Phòng và từ Hải Phòng đi các nước.

Những lợi thế này của Hải Phòng mang lại lợi ích trực tiếp cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu cũng như doanh nghiệp logistics. Rất nhiều nhà đầu tư nước ngoài đã nắm bắt cơ hội để đầu tư, triển khai dự án logistics tại Hải Phòng.

149. Thời gian qua tình trạng thu phí ở một số cảng biển Việt Nam có tình trạng thu quá cao, thu một cách vô lý, gây ảnh hưởng đến hoạt động của chủ hàng và năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu. Chính phủ đã có biện pháp gì khắc phục vấn đề này?

Trước tình trạng một số hãng tàu thu các khoản phí quá cao hoặc vô lý, duy trì thu phí ngay cả khi không xảy ra các tình huống cần thu, Chính phủ đã ban hành Nghị định 146/2016/NĐ-CP ngày 2 tháng 11 năm 2016 quy định về niêm yết giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển.

Nghị định này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan. Theo đó, đối với giá vận chuyển bằng đường biển và phụ thu, các đối tượng này phải niêm yết:

- Điểm đi và điểm đến của tuyến vận tải;
- Danh mục và mức giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển, phụ thu tương ứng với tuyến đường vận chuyển và loại hàng hóa được vận chuyển; mức giá niêm yết đã bao gồm giá dịch vụ liên quan phát sinh và các loại thuế, phí và lệ phí (nếu có);
- Thông tin doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển hoặc đại lý, doanh nghiệp được ủy quyền niêm yết, gồm: Tên doanh nghiệp, địa chỉ giao dịch, số điện thoại, số fax, địa chỉ trang thông tin điện tử của doanh nghiệp.

Đối với giá dịch vụ tại cảng biển, nội dung niêm yết là:

- Thông tin doanh nghiệp cảng biển, gồm: Tên doanh nghiệp, địa chỉ giao dịch, số điện thoại, số fax, địa chỉ trang thông tin điện tử của doanh nghiệp;
- Biểu giá dịch vụ tại cảng của doanh nghiệp đã thực hiện kê khai giá với cơ quan có thẩm quyền theo quy định.

150. Sáng kiến "Vành đai và Con đường" của Trung Quốc là gì? Sáng kiến này có tác động thế nào đến Việt Nam?

"Vành đai và Con đường" (BRI) là sáng kiến được Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đưa ra từ năm 2013. Lấy cảm hứng từ "Con đường tơ lụa" thời Trung cổ, sáng kiến này gồm "Vành đại kinh tế trên bộ" và "Con đường tơ lụa trên biển", đều bắt đầu từ Trung Quốc và kết nối qua các

nước Châu Á, Châu Phi sang đến Châu Âu. Có đến 65 quốc gia nằm trong phạm vi ảnh hưởng của sáng kiến này, chiếm tổng cộng 1/3 GDP toàn cầu và 60% dân số thế giới, trong đó đa số thuộc các quốc gia đang phát triển.

Mặc dù được coi là một chiến lược của Trung Quốc để xác lập vị thế trong thời đại mới, sáng kiến này vẫn chưa được cụ thể hóa về thời gian, lộ trình thực hiện. Trong số các mục tiêu của BRI, có việc (i) đầu tư, kết nối cơ sở hạ tầng; (ii) thúc đẩy thương mại; (iii) hội nhập tài chính. Từ đó, có thể hình dung với sáng kiến này, Trung Quốc sẽ đẩy mạnh đầu tư vào sản xuất - kinh doanh và cơ sở hạ tầng logistics tại các nước trên các tuyến, thiết lập các cơ chế ưu đãi để mở rộng hoạt động thương mại với các nước này. Những hoạt động này chắc chắn sẽ làm gia tăng luồng hàng hóa luân chuyển trên các tuyến, từ đó kéo theo sự gia tăng phát triển dịch vụ logistics một cách tương ứng.

Là một quốc gia láng giềng của Trung Quốc, Việt Nam sẽ có những ảnh hưởng từ sáng kiến này. Các hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc (đang thực hiện), RCEP (sẽ ký) mà Việt Nam và Trung Quốc đều là thành viên sẽ thúc đẩy thương mại gia tăng giữa Việt Nam và Trung Quốc. Nhu cầu hàng hóa từ các tỉnh phía Tây Trung Quốc đi ra biển để đến các nước khác sẽ tăng vọt, tạo cơ hội cho Việt Nam đẩy mạnh dịch vụ trung chuyển, quá cảnh. Mặt khác, Việt Nam cũng phải đứng trước sự lựa chọn trong tiếp nhận dòng vốn đầu tư từ Trung Quốc, đặc biệt là đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Những vấn đề về công nghệ, lao động, môi trường cũng là những vấn đề cần quan tâm.

151. Cổng thông tin Thương mại Việt Nam cung cấp những thông tin gì cho người làm logistics?

Cổng thông tin Thương mại Việt Nam (VTIP) là một trang thông tin điện tử, có địa chỉ *www.vietnamtradeportal.gov.vn*, là dự án do Ngân hàng Thế

giới hỗ trợ và Tổng cục Hải quan vận hành. Đây là nguồn cung cấp các thông tin về quy định và thủ tục cần thiết cho hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu và quá cảnh hàng hóa tại Việt Nam.

VTIP có cơ sở dữ liệu phong phú, cùng các lựa chọn tìm kiếm ở thanh nội dung bên phải đối với hàng hóa (được xác định theo mã HS), văn bản pháp luật, thủ tục, biểu mẫu, biện pháp, tiêu chuẩn và các yêu cầu khác áp dụng đối với hàng hóa đó. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp logistics có thể dễ dàng tìm thấy những thông tin hữu ích về cổng thông tin và nội dung trong đó, cùng với hướng dẫn được sắp xếp hợp lý và đầy đủ về các quy trình và thủ tục xuất khẩu, nhập khẩu và quá cảnh.

Cổng thông tin này là một bước quan trọng hướng tới cải thiện tính dễ dự báo và minh bạch trong luật lệ và quy trình thương mại của quốc gia.

Với hàng nghìn đường dẫn giữa các nội dung bên trong Cổng thông tin cũng như tới các bộ ngành và dịch vụ trực tuyến bên ngoài, VTIP không chỉ mang đến cho doanh nghiệp các thông tin toàn diện liên quan tới thương mại, mà còn là một công cụ giúp Chính phủ và các cơ quan hữu quan cắt giảm, hiện đại hóa và đơn giản hóa các thủ tục và quy định theo như thông lệ quốc tế.

152. Trang thông tin Logistics Việt Nam cung cấp những thông tin gì cho người làm logistics?

Trang thông tin điện tử Logistics Việt Nam có địa chỉ *www.logistics.gov.vn* là trang thông tin điện tử do Bộ Công Thương xây dựng nhằm phục vụ mục đích tổng hợp các thông tin thiết yếu về lĩnh vực logistics, hỗ trợ các cơ quan quản lý nhà nước, địa phương, hiệp hội và doanh nghiệp tìm hiểu, tra cứu thông tin liên quan đến lĩnh vực này.



Trang thông tin điện tử www.logistics.gov.vn

Trang thông tin có 4 phần chính:

- *Tin tức*: Bao gồm thông tin cập nhật về các diễn biến, hoạt động trên trong lĩnh vực logistics Việt Nam và thế giới. Một số mục như "Dịch vụ logistics", "Hạ tầng", "E-logistics", "Doanh nghiệp", "Thị trường", "R&D", "Chính sách" là những chuyên đề đi sâu về các nhóm nội dung. Trong phần này cũng có các số liệu thống kê cơ bản.
- *Cơ sở dữ liệu*: Phần này cung cấp thông tin, số liệu về hoạt động logistics bao gồm cả chỉ số giá cước, lưu lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển. Nội dung thông tin tại đây được liên kết với cơ sở dữ liệu quốc gia về kinh tế công nghiệp và thương mại.
- *Giao thương*: Phần này bao gồm các mục *Chào mua*, *Chào bán* để giúp doanh nghiệp trao đổi cơ hội kinh doanh.
- *Diễn đàn*: Là nơi giúp người đọc tự trao đổi các vấn đề mình quan tâm liên quan đến logistics.

MỘT SỐ THUẬT NGỮ LOGISTICS

1PL	first-party logistics	*logistics bên thứ nhất*
2PL	second-party logistics	*logistics bên thứ hai*
3PL	third-party logistics	*logistics bên thứ ba*
4PL	fourth-party logistics	*logistics bên thứ tư*
AFFA	ASEAN Federation of Forwarders Associations	*Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận ASEAN*
ASW	ASEAN Single Window	*Cơ chế Một cửa ASEAN*
B2B	business to business	*doanh nghiệp đến doanh nghiệp*
B2C	business to consumer	*doanh nghiệp đến người tiêu dùng*
C&F	cost and freight	*chi phí và cước*
CBT	cross-border transport	*vận tải xuyên biên giới*
CFS	container freight station	*trạm gom* hàng
CIF	cost, insurance and freight	*chi phí, bảo hiểm và cước*
COD	cash on delivery	*nhận tiền khi giao hàng*
FCL	full container load	*giao nguyên container*
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	*Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội Giao nhận*
FMCG	fast-moving consumer goods	*hàng tiêu dùng nhanh*
FOB	free on board	*giao hàng qua mạn*

FTL	full truck load	*giao nguyên xe*
IATA	International Air Transport Association	*Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế*
ICD	Inland Clearance Depot	*cảng cạn*
JIT	just in time	*vừa đúng giờ*
LCL	less than container load	*giao hàng lẻ (không đủ một container)*
LSP	logistics service provider	*nhà cung cấp dịch vụ logistics*
LTL	less than truck load	*giao hàng lẻ (không đủ một xe)*
NSW	National Single Window	*Cơ chế Một cửa quốc gia*
RFID	Radio Frequency Identification	*nhận dạng bằng sóng vô tuyến*
RO-RO	roll on - roll off	*tàu chở ô-tô*
SCM	supply chain management	*quản lý chuỗi cung ứng*
WCA	World Cargo Alliance	*Liên minh Hàng hóa Thế giới*

PHẦN III

PHỤ LỤC

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ
Số: 200/QĐ-TTg

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 14 tháng 02 năm 2017

QUYẾT ĐỊNH

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

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Thương mại ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Quyết định số 2471/QĐ-TTg ngày 28 tháng 12 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa thời kỳ 2011 - 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương,

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. Phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 (sau đây gọi là

Kế hoạch hành động) với các nội dung chủ yếu sau:

I. QUAN ĐIỂM

1. 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.

2. Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin.

3. Phát triển thị trường dịch vụ logistics lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

4. Phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý chiến lược, tăng cường kết nối để đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics quan trọng trong khu vực.

5. Tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics về số lượng, quy mô, trình độ nhân lực, có năng lực cạnh tranh cao ở thị trường trong nước và quốc tế.

6. Nhà nước đảm nhiệm vai trò hỗ trợ, kiến tạo môi trường thuận lợi cho nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

II. MỤC TIÊU

1. Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

2. Tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước. Đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics của khu vực.

3. Hình thành các doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu, có đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế, đồng thời hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp.

4. Doanh nghiệp sản xuất, thương mại quản lý tốt chuỗi cung ứng, tiết kiệm nguyên vật liệu và chi phí sản xuất, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa.

5. Ứng dụng các công nghệ mới trong logistics, đào tạo nhân lực chuyên nghiệp, trình độ cao về logistics, góp phần thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, tái cấu trúc hoạt động sản xuất,

thương mại của doanh nghiệp.

6. Hoàn thiện cơ chế quản lý Nhà nước, bao gồm các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, pháp luật điều chỉnh ngành, bộ máy quản lý tương xứng với trình độ phát triển của dịch vụ logistics của Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

III. CÁC NHÓM NHIỆM VỤ CHỦ YẾU

1. Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics.
2. Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics.
3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ.
4. Phát triển thị trường dịch vụ logistics.
5. Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực.
6. Các nhiệm vụ khác.

Các nhiệm vụ cụ thể nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Quyết định này.

IV. KINH PHÍ THỰC HIỆN

1. Kinh phí thực hiện Kế hoạch hành động được huy động từ các nguồn: vốn ngân sách nhà nước, vốn doanh nghiệp, vốn vay từ các tổ chức tín dụng, tài trợ quốc tế và nguồn vốn huy động hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

2. Đối với nguồn vốn ngân sách nhà nước, thực hiện theo phân cấp ngân sách nhà nước hiện hành, cụ thể như sau:
   a) Các dự án, nhiệm vụ thuộc phạm vi chi của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ do ngân sách Trung ương bảo đảm và được bố trí trong dự toán chi ngân sách hàng năm của cơ quan.
   b) Các dự án, nhiệm vụ thuộc phạm vi chi của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương do ngân sách địa phương bảo đảm và được bố trí trong ngân sách hàng năm của địa phương.

V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Bộ Công Thương:
   a) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương triển khai thực hiện Kế hoạch hành động này; đề xuất cơ chế, chính sách huy động nguồn lực xã hội để triển khai thực hiện các nhiệm vụ trong Kế hoạch hành động.
   b) Tổ chức kiểm tra, đôn đốc, giám sát quá trình thực hiện Kế hoạch hành động này.
   c) Tổng hợp, đánh giá tình hình thực hiện hàng năm, đề xuất sửa đổi, bổ sung Kế hoạch hành động khi cần thiết; báo cáo Thủ tướng Chính phủ.
2. Căn cứ Kế hoạch hành động này, các Bộ, ngành xây dựng, tổ chức thẩm định, phê duyệt, bố trí ngân sách và huy động các

nguồn vốn hợp pháp khác theo phân cấp và quy định của pháp luật hiện hành để triển khai các nhiệm vụ quy định tại Mục III và Phụ lục ban hành kèm theo Quyết định này.

3. Căn cứ tình hình phát triển dịch vụ logistics tại địa phương, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics của địa phương mình, phê duyệt và bố trí ngân sách để triển khai thực hiện theo quy định.

Điều 2. Điều khoản thi hành

1. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các hiệp hội, doanh nghiệp dịch vụ logistics và tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG

(Đã ký)

Trịnh Đình Dũng

CÁC NHIỆM VỤ CỤ THỂ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS ĐẾN NĂM 2025

(ban hành kèm theo Quyết định số /QĐ-TTg ngày tháng năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025)

TT	Nhiệm vụ	Kết quả đạt được	Cơ quan thực hiện (*)	Thời gian thực hiện/ hoàn thành
I	**Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics**			
1.	Bổ sung, sửa đổi nội dung về dịch vụ logistics trong Luật Thương mại	Tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động logistics	Bộ Công Thương, Bộ Tư pháp	2020
2.	Ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế Nghị định 140/2007/NĐ-CP	Bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics	Bộ Công Thương, Bộ Tư pháp	2017
3.	Rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, chính sách liên quan đến logistics	Kiến nghị 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	Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tư pháp	2018
4.	Rà soát, sửa đổi chính sách thuế, phí, giá dịch vụ liên quan đến logistics	Áp dụng giá dịch vụ sử dụng đường bộ và phí tại cảng theo hướng tạo thuận lợi cho hoạt động logistics	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính	2017

5.	Rà soát các cam kết quốc tế về dịch vụ logistics tại WTO, ASEAN và các hiệp định thương mại tự do (FTA)	Kiến nghị các biện pháp đảm bảo tránh xung đột trong cam kết về logistics tại các diễn đàn quốc tế, tránh xung đột giữa cam kết quốc tế về logistics với pháp luật trong nước	Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tư pháp	2017
6.	Xây dựng phương án đàm phán cam kết về dịch vụ logistics tại các FTA trong tương lai	Cam kết về logistics trong các FTA tương lai cần đồng bộ với các cam kết đã có và pháp luật trong nước, chú ý phát huy lợi thế của các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics trong khu vực	Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2018
7.	Phổ biến, tuyên truyền về các cam kết quốc tế của Việt Nam liên quan đến dịch vụ logistics	Nâng cao hiểu biết của doanh nghiệp về các cam kết quốc tế liên quan đến logistics để áp dụng đúng các cam kết này	Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2017 - 2025
8.	Đẩy mạnh các hoạt động thuận lợi hóa thương mại	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 WTO	Bộ Tài chính, các Bộ ngành liên quan, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2017 - 2025

9.	Đẩy mạnh áp dụng Cơ chế Một cửa Quốc gia	Áp dụng Cơ chế Một cửa Quốc gia cho tất cả các thủ tục liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu, quá cảnh, người và phương tiện vận tải xuất nhập cảnh, quá cảnh	Bộ Tài chính, các Bộ ngành liên quan, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2020
10.	Xây dựng Cổng thông tin thương mại	Hỗ trợ doanh nghiệp tra cứu thuế suất và các thủ tục xuất nhập khẩu liên quan đến từng mặt hàng	Bộ Tài chính, Bộ Công Thương	2017
11.	Nghiên cứu, xây dựng chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics tại địa phương	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	Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương	2020
II	**Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics**			
12.	Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành 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	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương, Bộ Tài chính	2018

13.	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 phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics phù hợp với kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương	Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương	2018
14.	Hoàn thiện chính sách, đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics	Ban hành chính sách nhằm thu hút vốn đầu tư trong nước và nước ngoài, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ logistics và phát triển kết cấu hạ tầng logistics	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2019
15.	Tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng logistics	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	Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2017 - 2025
16.	Đầu tư mở rộng hạ tầng logistics nhằm kết nối các cảng của Việt Nam với các nước láng giềng	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	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương, Ủy ban nhân dân các địa phương liên quan	2017 - 2025

17.	Đẩy mạnh phát triển loại hình vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, nhất là đối với hàng hóa quá cảnh	Tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển theo hình thức vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, quá cảnh	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương	2017 - 2025
18.	Đẩy mạnh tái cơ cấu vận tải nhằm phát triển thị trường vận tải có cơ cấu hợp lý	Khắc phục tình trạng bất hợp lý về cơ cấu vận tải, tăng thị phần của các phương thức vận tải khối lượng lớn, tăng cường kết nối các phương thức vận tải, giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải	Bộ Giao thông vận tải, các Hiệp hội liên quan	2017 - 2025
19.	Nâng cao năng lực vận chuyển hàng hải	Tăng lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. Điều chỉnh Quy hoạch hệ thống cảng biển theo hướng tập trung phát triển lợi thế kinh tế vùng. Nâng cao chất lượng dịch vụ của đội tàu Việt Nam	Bộ Giao thông vận tải	2017 - 2025
20.	Mở rộng vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa	Tăng lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa. Xây dựng các cảng thủy nội địa có trang thiết bị hiện đại, đặc biệt tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và Đồng bằng Sông Hồng	Bộ Giao thông vận tải	2017 - 2025

21.	Hiện đại hóa hệ thống đường sắt và nâng cao năng lực vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt	Tăng lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt. Giảm thời gian, tăng độ tin cậy và chất lượng dịch vụ. Kết nối tốt đường sắt với các hệ thống đường bộ, hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa	Bộ Giao thông vận tải	2017 - 2025
22.	Tăng cường năng lực vận chuyển và xử lý hàng hóa bằng đường hàng không	Tăng lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không. Xây dựng các nhà ga hàng hóa hiện đại, công suất xử lý hàng hóa lớn, mức độ tự động hóa cao	Bộ Giao thông vận tải	2017 - 2025
23.	Hợp lý hóa vận chuyển đường bộ	Duy trì lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ có tính cân đối với các phương thức vận chuyển khác. Nâng cao độ tin cậy, tránh ùn tắc, giảm chi phí khi vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ	Bộ Giao thông vận tải	2017 - 2025
24.	Phát triển sàn giao dịch logistics	Tối ưu hóa vận tải hai chiều hàng hóa, container	Bộ Giao thông vận tải, các Hiệp hội liên quan	2018

25.	Cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử	Phát triển hệ thống vận chuyển nhằm đáp ứng xu thế phát triển của thương mại điện tử, trong đó chú trọng đến giao hàng chặng cuối	Bộ Công Thương, Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2019
26.	Tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại I tại khu vực Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh	Hình thành các trung tâm logistics loại I, đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế	Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ủy ban nhân dân các địa phương liên quan	2021
27.	Tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại II tại khu vực Lạng Sơn, Lào Cai, Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Cần Thơ	Hình thành các trung tâm logistics loại II, đóng vai trò kết nối các khu vực kinh tế trọng điểm của Việt Nam	Ủy ban nhân dân các địa phương liên quan, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công Thương	2023
28.	Phát triển các trung tâm logistics hàng không, trong đó chú trọng trung tâm logistics nối dài ngoài sân bay, phục vụ các mặt hàng đặc biệt	Hình thành các trung tâm logistics hàng không, trong đó có khu vực phục vụ các mặt hàng đặc biệt (hàng nguy hiểm, hàng giá trị cao, hàng công nghệ cao, hàng cần chế độ bảo quản đặc biệt...)	Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.	2020

29.	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:	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	Bộ Công Thương, Bộ Ngoại giao, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.	2017 - 2025
a)	- Khu vực Đông Á: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc			
b)	- Khu vực Châu Âu: Hà Lan, Bỉ, Italia, Nga			
c)	- Khu vực Châu Mỹ: Hoa Kỳ, Panama, Brasil			
d)	- Khu vực Nam Á, Tây Á và Châu Phi: Ấn Độ, Các tiểu vương quốc Ả rập thống nhất (UAE), Nam Phi			

III	**Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ**			
30.	Khuyến khích, hướng dẫn doanh nghiệp trong một số ngành áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến:	Doanh nghiệp 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 ứng dụng công nghệ thông tin và các công nghệ mới trong logistics	Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics, Hiệp hội Phần mềm và Dịch vụ công nghệ thông tin Việt Nam, các hiệp hội ngành nghề liên quan	2021
a)	- Ngành dệt may			
b)	- Ngành da giầy			
c)	- Ngành đồ gỗ			
d)	- Ngành nông sản - thực phẩm			
đ)	- Ngành cơ khí - chế tạo			
e)	- Doanh nghiệp nhỏ và vừa			
31.	Khuyến khích một số khu công nghiệp, khu chế xuất xây dựng hình mẫu khu công nghiệp dựa trên nền tảng logistics	Một số khu công nghiệp, khu chế xuất cung cấp các dịch vụ logistics khép kín, hỗ trợ doanh nghiệp trong khu rút ngắn thời gian, chi phí giao nhận nguyên vật liệu và sản phẩm	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ủy ban nhân dân các địa phương liên quan	2020

32.	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	Bộ Khoa học và Công nghệ, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics	2017 - 2025
33.	Tích hợp sâu dịch vụ logistics với các ngành sản xuất nông nghiệp, công nghiệp, hoạt động xuất nhập khẩu, lưu thông hàng hóa trong nước và các ngành dịch vụ khác	Nâng cao số lượng doanh nghiệp sản xuất, thương mại có sử dụng dịch vụ logistics để nâng cao hiệu quả hoạt động của mình	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2017 - 2025
34.	Đẩy mạnh xây dựng dịch vụ logistics trọn gói 3PL, 4PL	Nâng cao số lượng doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trọn gói, ứng dụng công nghệ hiện đại nhằm đạt chất lượng dịch vụ cao hơn	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, các Hiệp hội ngành hàng liên quan	2017 - 2025
35.	Hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp dịch vụ logistics	Doanh nghiệp dịch vụ logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp 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	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, Bộ Công Thương, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2020

36.	Hỗ trợ xây dựng những tập đoàn mạnh về logistics, tiến tới đầu tư ra nước ngoài và xuất khẩu dịch vụ logistics	Hình thành những doanh nghiệp lớn về logistics, tạo định hướng và động lực phát triển thị trường	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2022
37.	Hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics	Doanh nghiệp nâng cao trình độ, năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2017 - 2025
IV	**Phát triển thị trường dịch vụ logistics**			
38.	Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics	Đăng cai, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics. Tham gia các 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	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam	2017 - 2025
39.	Thu hút nguồn hàng từ các nước Lào, Campuchia, Thái Lan và Nam Trung Quốc vận chuyển qua Việt Nam đi các nước và ngược lại	Nâng cao lưu lượng hàng hóa từ các nước Lào, Campuchia, Thái Lan và Nam Trung Quốc vận chuyển qua Việt Nam đi các nước và ngược lại	Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2017 - 2025

40.	Hỗ trợ nâng cao hiệu quả khai thác, tiếp thị và mở rộng nguồn hàng cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải	Nâng cao lưu lượng hàng hóa tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, đưa cụm cảng trở thành đầu mối thu gom và trung chuyển hàng hóa trong khu vực	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương	2022
41.	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	Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2017 - 2025
42.	Định hướng thay đổi hành vi trong thương mại quốc tế, gắn kết giữa doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics	Thay đổi điều kiện giao hàng "mua CIF, bán FOB", nâng cao ý thức của doanh nghiệp chủ hàng, tạo cơ sở cho doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia vào nhiều công đoạn trong chuỗi cung ứng với hàm lượng giá trị gia tăng ngày càng cao	Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2017 - 2025
43.	Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về logistics	Tăng cường liên kết với các hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics khu vực ASEAN và trên thế giới. Thu hút đông đảo doanh nghiệp logistics nước ngoài đến làm ăn, hợp tác với doanh nghiệp Việt Nam	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2017 - 2025

V	**Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực**			
44.	Đẩy mạnh đào tạo về logistics ở cấp đại học	Các trường đại học nghiên cứu xây dựng chương trình, giáo trình đào tạo về logistics, thành lập khoa logistics. Công nhận chuyên ngành đào tạo logistics	Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải	2023
45.	Đẩy mạnh đào tạo nghề về logistics	Xây dựng bộ tiêu chuẩn nghề và khung trình độ quốc gia đào tạo nghề về logistics tương thích với trình độ chung của ASEAN và quốc tế. Các cơ sở đào tạo nghề triển khai đào tạo nghề liên quan đến logistics	Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.	2017 - 2025
46.	Nâng cao số lượng và chất lượng giảng viên về logistics	Thu hút giảng viên trong lĩnh vực logistics. Xây dựng tiêu chí kiến thức và bồi dưỡng nâng cao trình độ cho các giảng viên này	Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội	2017 - 2025
47.	Đào tạo cơ bản về logistics cho cán bộ quản lý doanh nghiệp và cán bộ quản lý nhà nước	Tổ chức đào tạo cơ bản về logistics cho cán bộ quản lý doanh nghiệp và cán bộ quản lý nhà nước để có thể vận dụng trong hoạt động chuyên môn của đơn vị mình	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Bộ Công Thương	2017 - 2025

48.	Kết nối các tổ chức đào tạo, doanh nghiệp logistics Việt Nam với các tổ chức đào tạo nước ngoài	Hợp tác với các tổ chức đào tạo nước ngoài tiến hành các khóa đào tạo dựa trên thực tế nhằm nâng cao hiệu quả công tác đào tạo, huấn luyện nhân lực về logistics	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội	2017 - 2025
49.	Tổ chức các chương trình khoa giáo về logistics phổ biến qua các phương tiện thông tin đại chúng	Sử dụng các phương tiện truyền thông nhằm quảng bá rộng rãi về vai trò, tầm quan trọng của logistics, doanh nghiệp dịch vụ logistics	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Bộ Thông tin và Truyền thông	2023
50.	Hình thành một số trung tâm nghiên cứu mạnh về logistics	Hình thành một số trung tâm nghiên cứu chuyên sâu về logistics nhằm nghiên cứu, nắm bắt các xu hướng, công nghệ tiên tiến trong logistics, triển khai ứng dụng vào thực tế nhanh chóng và hiệu quả	Bộ Khoa học và Công nghệ, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2023
VI	**Các nhiệm vụ khác**			
51.	Kiện toàn bộ máy quản lý nhà nước về logistics	Nghiên cứu khả năng thành lập Ban Chỉ đạo quốc gia về logistics, thành lập bộ phận tham mưu về logistics ở một số Bộ ngành để giúp Chính phủ điều phối các hoạt động về logistics	Bộ Nội vụ, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải	2018

52.	Củng cố, nâng cao vai trò của các Hiệp hội trong lĩnh vực logistics	Phát huy vai trò của các Hiệp hội trong lĩnh vực logistics nhằm xác định tầm nhìn, định hướng phát triển và hỗ trợ cho các doanh nghiệp về hoạt động logistics	Bộ Nội vụ, Bộ Công Thương, các Hiệp hội liên quan	2020
53.	Phát huy vai trò của Diễn đàn Logistics Việt Nam và thiết lập cơ chế phối hợp, đối thoại thường xuyên giữa cơ quan quản lý nhà nước với các doanh nghiệp dịch vụ logistics	Mở rộng phạm vi, thu hút sự tham gia của cả các doanh nghiệp dịch vụ logistics và nhà đầu tư quốc tế tại Diễn đàn Logistics Việt Nam. Bên cạnh đó, thiết lập cơ chế phối hợp, đối thoại thường xuyên giữa cơ quan quản lý nhà nước với các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics để tháo gỡ khó khăn, giải quyết những vụ việc cụ thể	Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2017 - 2025
54.	Xây dựng, bổ sung các tiêu chuẩn, quy chuẩn trong hoạt động logistics	Xây dựng được các tiêu chuẩn, quy chuẩn giúp chuẩn hóa quy trình hoạt động logistics	Bộ Khoa học và Công nghệ, các Bộ ngành liên quan, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.	2022
55.	Phát triển trang thiết bị kiểm tra, đo lường và kiểm định phương tiện đo lường phục vụ hoạt động logistics	Chế tạo, phát triển trang thiết bị kiểm tra, đo lường và kiểm định phương tiện đo đảm bảo tính chính xác, trung thực trong giao nhận hàng hóa	Bộ Khoa học và Công nghệ, các Hiệp hội liên quan	2022

56.	Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics	Hình thành được hệ thống chỉ tiêu thống kê và tiến hành thu thập dữ liệu thống kê về logistics.	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải	2019
57.	Ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics	Ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	2018
58.	Thiết lập bộ chỉ số đánh giá logistics	Hình thành bộ chỉ số đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh logistics phù hợp với chuẩn mực quốc tế	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Bộ Công Thương	2018
59.	Xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics	Tổ chức nghiên cứu, xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Bộ Công Thương	2018 - 2025
60.	Xây dựng Báo cáo Logistics Việt Nam	Xây dựng báo cáo hàng năm, trong đó đưa ra đánh giá tổng quan về hoạt động logistics, các đặc điểm, thay đổi trong năm và khuyến nghị giải pháp phát triển cho năm tiếp theo	Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics	2017 - 2025

(*) Ghi chú: Cơ quan đầu tiên là đơn vị chủ trì, các cơ quan còn lại phối hợp.

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ
Số: 1012/QĐ-TTg

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 03 tháng 07 năm 2015

QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương tại Tờ trình số 12065/TTr-BCT ngày 02 tháng 12 năm 2014 và Công văn số 3801/BCT-TTTN ngày 20 tháng 4 năm 2015,

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Phát triển các trung tâm logistics trở thành các trung tâm dịch vụ nòng cốt trong lưu thông và phân phối hàng hóa, phục vụ đắc lực cho sản xuất, tiêu dùng hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội chung của cả nước.

2. Phát triển các trung tâm logistics theo hướng đồng bộ, chuyên nghiệp và hiện đại; gắn kết hợp lý với quy hoạch phát triển thương mại, công nghiệp, giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không, quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch phát triển hệ thống hạ tầng kinh tế - xã hội khác của các vùng trong cả nước; từng bước hội nhập vào thị trường dịch vụ logistics trong khu vực và trên thế giới.

3. Phát triển các trung tâm logistics dựa trên sự huy động tích cực mọi nguồn lực của xã hội, bao gồm cả nguồn lực từ các nhà đầu tư nước ngoài. Bảo đảm huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đầu tư xây dựng và khai thác các trung tâm logistics trên phạm vi cả nước.

4. Phát triển các trung tâm logistics có trọng tâm, trọng điểm trên cơ sở xác định số lượng, quy mô, vị trí các trung tâm logistics phù hợp với từng thời kỳ.

5. Phát triển các trung tâm logistics theo hướng bền vững, kết hợp chặt chẽ với bảo đảm an ninh quốc phòng, tạo việc làm tại chỗ, thu hẹp khoảng cách phát triển kinh tế - xã hội giữa các vùng miền, tiết kiệm đất đai canh tác, bảo vệ môi trường, tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Phát triển mạng lưới trung tâm logistics bảo đảm đáp ứng tốt nhu cầu của sản xuất và lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu. Khai thác có hiệu quả thị trường dịch vụ logistics của Việt Nam, trong đó tập trung vào các dịch vụ logistics thuê ngoài, tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức và hoạt động theo mô hình logistics bên thứ 3 (3PL) nhằm thúc đẩy sản xuất, kinh doanh phát triển thông qua việc tối thiểu hóa chi phí và bổ sung giá trị gia tăng cho hàng hóa và dịch vụ của các doanh nghiệp. Từng bước triển khai mô hình logistics bên thứ 4 (4PL) và logistics bên thứ 5 (5PL) trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp.

2. Phấn đấu đến năm 2020, tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics đạt khoảng 24% - 25%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GDP toàn nền kinh tế là 10%, tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài khoảng 40%, giảm thiểu chi phí logistics của toàn nền kinh tế so với GDP còn khoảng 20%. Đến năm 2030, các chỉ tiêu này lần lượt là 34% - 35%/năm, 15%, 65%/năm và 15% - 17%/năm.

III. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN

1. Phát triển các trung tâm logistics hạng I cấp quốc gia và quốc tế, có vị trí và vai trò là trung tâm gốc. Từ các trung tâm gốc này, phát triển theo hình rẻ quạt là các trung tâm logistics hạng II cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế; bám sát và hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất, nhập khẩu đến tiêu dùng, xuất khẩu của các vùng, tiểu vùng và trên các hành lang kinh tế; kết nối với hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng

hàng không, ga đường sắt, mạng lưới giao thông đường bộ, các cửa khẩu quốc gia, cửa khẩu quốc tế và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung...

2. Hình thành và phát triển các trung tâm logistics chuyên dụng, trước mắt là các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không gắn liền với các cảng hàng không, kết nối cùng với hệ thống các trung tâm logistics hạng I và hạng II để hỗ trợ, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hoặc trung chuyển hàng hóa qua các loại hình vận tải đa phương thức, phục vụ cho đầu vào và đầu ra của sản xuất công nghiệp tại các khu công nghiệp, trung tâm công nghệ cao, vùng sản xuất tập trung quy mô lớn.

IV. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN

1. Tiêu chí quy hoạch

a) Dựa trên cơ sở dung lượng thị trường dịch vụ logistics phục vụ cho phát triển lưu thông hàng hóa, sản xuất, tiêu dùng và xuất nhập khẩu của các khu vực, vùng miền trong cả nước. Bảo đảm quy mô nhu cầu phải đủ lớn, mức độ tập trung cao và có khả năng phát triển ổn định, lâu dài.

b) Đấu nối thuận tiện với các hệ thống giao thông vận tải. Bám sát kết cấu hạ tầng giao thông và các hành lang vận tải. Sử dụng thuận tiện được ít nhất là một phương thức trong mạng lưới vận tải đa phương thức.

c) Bảo đảm quan hệ chặt chẽ với các đối tác; kết nối với các nhà sản xuất, nhà nhập khẩu, các loại hình cảng, các nhà ga, bến xe, các cửa khẩu, các khu công nghiệp và khu sản xuất hàng hóa tập trung...; kết nối với các khách hàng tiêu thụ, trong đó trọng tâm là các nhà phân phối bán buôn, bán lẻ hàng hóa, các nhà xuất khẩu...

d) Có lợi thế về vị trí địa lý, gần nguồn cung cấp hàng hóa như khu công nghiệp, hệ thống cảng, cửa khẩu,... hoặc gần thị trường, khách hàng tiêu thụ. Trong đó, ưu tiên lựa chọn xác định các trung tâm logistics có lợi thế gần thị trường, địa bàn tiêu dùng tập trung, có sức tiêu thụ lớn và ổn định, thương mại phát triển, hoạt động mua bán sôi động, có mạng lưới phân phối rộng lớn và được phân bố với mật độ cao.

đ) Phù hợp với quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển hệ thống hạ tầng kinh tế - xã hội khác của vùng và địa phương. Bảo đảm đủ quỹ đất để bố trí các phân khu chức năng, đáp ứng nhu cầu phát triển lâu dài của trung tâm.

Trung tâm logistics hạng I có vị trí nằm gần hoặc có thể kết nối với cảng biển, cảng hàng không quốc tế, có công năng tích hợp đầy đủ, trọn gói các dịch vụ của một trung tâm logistics, hoạt động như một cảng, bãi container, kho ngoại quan, kho CFS, quy mô diện tích từ 20 ha trở lên, bán kính phục vụ tối thiểu là trên 100 km.

Trung tâm logistics hạng II có vị trí nằm ở các trung tâm kinh tế, thị trường tiêu thụ lớn, các vùng sản xuất tập trung, gồm một số công năng chính, chủ yếu của một trung tâm logistics, hoạt động như một bãi container, kho ngoại quan, kho CFS, quy mô diện tích từ 10 ha trở lên, bán kính phục vụ tối thiểu là trên 50 km.

Trung tâm logistics chuyên dụng gắn liền hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến các cảng hàng không, diện tích tối thiểu là 03 ha.

e) Các trung tâm logistics chuyên dụng gắn liền với các cảng hàng không phải phù hợp với quy hoạch và định hướng phát triển hệ thống cảng hàng không của cả nước, tập trung thực

hiện các dịch vụ logistics đối với các mặt hàng công nghệ cao, hàng hóa dễ hư hỏng, hàng hóa có giá trị lớn...; kết nối và phục vụ hoạt động của doanh nghiệp trong các khu công nghiệp hiện đại và các trung tâm công nghệ chế tạo tiên tiến trên địa bàn các vùng kinh tế trọng điểm Bắc - Trung - Nam, trước hết nhằm tối ưu hóa trong lưu thông, phân phối đối với vật tư, hàng hóa hiện đại, phức tạp, tinh xảo, giá trị cao và dễ hư hỏng thuộc đầu vào, đầu ra của các doanh nghiệp này, từng bước mở rộng công năng, phục vụ cho cả hoạt động tạm nhập tái xuất, quá cảnh, chuyển khẩu qua các cảng hàng không quốc tế trên địa bàn cả nước.

2. Phương án quy hoạch

a) Miền Bắc: Hình thành và phát triển 07 Trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 Trung tâm logistics chuyên dụng gắn liền với cảng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

- Vùng đồng bằng sông Hồng:

+ Thủ đô Hà Nội và các tỉnh thuộc Vùng Thủ đô: 01 Trung tâm hạng I (Bắc Hà Nội), 01 Trung tâm hạng II (Nam Hà Nội). Giai đoạn đến năm 2020 (giai đoạn I), Trung tâm Bắc Hà Nội có quy mô tối thiểu 20 ha, Trung tâm Nam Hà Nội có quy mô tối thiểu 15 ha. Giai đoạn đến năm 2030 (giai đoạn 2), Trung tâm Bắc Hà Nội có quy mô trên 50 ha, Trung tâm Nam Hà Nội có quy mô trên 30 ha; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân) và các cảng hàng không (trọng điểm là Cảng hàng không quốc tế Nội Bài), các bến xe, nhà ga, các khu công nghiệp,...; phạm vi hoạt động chủ yếu là địa

bàn Hà Nội và các địa phương thuộc Vùng Thủ đô, các tỉnh lân cận phía Bắc và phía Nam Hà Nội. 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không và có khả năng kết nối với vận tải đa phương thức với quy mô tối thiểu 5 - 7 ha (giai đoạn I) và trên 7 ha (giai đoạn II);

+ Hành lang kinh tế ven biển Đông Nam Bắc bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 30 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Hà Nam, Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình và phía Đông Nam Hà Nội; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp...;

+ Hành lang kinh tế ven biển Đông Bắc Bắc bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 40 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh và thành phố: Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, Quảng Ninh và phía Đông Bắc Hà Nội; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc tỉnh Quảng Ninh).

- Vùng trung du và miền núi phía Bắc:

+ Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Bắc Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn, Cao Bằng và Bắc Kạn; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn

Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Lạng Sơn, Cao Bằng);

+ Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 30 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Thái Nguyên, Yên Bái, Lào Cai, Tuyên Quang và Hà Giang; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Lào Cai, Hà Giang);

+ Hành lang kinh tế Tây Bắc Bắc bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Phú Thọ, Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên và Lai Châu; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Sơn La, Điện Biên, Lai Châu);

b) Miền Trung - Tây Nguyên: Hình thành và phát triển 06 Trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

- Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung:

+ Khu vực thành phố Đà Nẵng: 01 Trung tâm hạng I, giai đoạn đến năm 2020 có quy mô tối thiểu 30 ha, giai đoạn đến năm 2030 có quy mô trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm Đà Nẵng và các tỉnh lân cận; kết nối với các

cảng cạn, cảng biển (Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp... 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II);

+ Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A và duyên hải Bắc Trung Bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 40 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh và Quảng Bình; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Nghi Sơn, Cửa Lò, Hòn La, Vũng Áng), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình);

+ Hành lang kinh tế đường 9: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Thừa Thiên - Huế, Quảng Trị, Quảng Bình và phía Bắc Đà Nẵng; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hòn La, Chân Mây), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Thừa Thiên Huế, Quảng Trị, Quảng Bình);

+ Hành lang kinh tế đường 14B: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi và phía Nam Đà Nẵng; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc tỉnh Quảng Nam);

+ Hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải Nam Trung Bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 30 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và hướng lên các tỉnh Tây Nguyên; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Ngòi), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh vùng Tây Nguyên)....

- Vùng Tây Nguyên:

  Hành lang kinh tế Đông Trường Sơn: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và hướng ra các tỉnh duyên hải; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (thuộc các tỉnh vùng duyên hải), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông).

c) Miền Nam: Hình thành và phát triển 05 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

- Vùng Đông Nam Bộ:

  + Khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận: 02 Trung tâm hạng II (phía Bắc thành phố, phía Nam thành phố), quy mô mỗi Trung tâm giai đoạn đến năm 2020 tối thiểu là 40 ha và giai đoạn đến năm 2030 là trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận phía Bắc, phía Nam thành phố;

kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp.... 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Long Thành hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II);

+ Tiểu vùng kinh tế các tỉnh Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh: 01 Trung tâm hạng I có quy mô tối thiểu 60 ha đến năm 2020 và trên 100 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Thuận, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Đắk Nông và Lâm Đồng; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Tây Ninh, Bình Phước, Đắk Nông);

+ Tiểu vùng kinh tế các tỉnh Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 50 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Long An, Tiền Giang, Vĩnh Long, Đồng Tháp và Bến Tre; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu, Mỹ Tho), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Long An, Đồng Tháp);

- Tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 30 ha đến năm 2020 và trên 70 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh và thành phố: Cần Thơ, Trà Vinh, Hậu Giang, Vĩnh

Long, Kiên Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng và An Giang; kết nối với các cảng cạn, cảng sông (Cần Thơ, Mỹ Thới), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Kiên Giang, An Giang).

3. Lựa chọn các dự án ưu tiên đầu tư

Danh mục các dự án trung tâm logistics được ưu tiên đầu tư trong giai đoạn 2015 - 2020 tại Phụ lục I đính kèm.

V. GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN CHỦ YẾU

1. Cụ thể hóa, sửa đổi, bổ sung các cơ chế, chính sách hiện hành nhằm huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển hệ thống trung tâm logistics; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và quản lý khai thác các trung tâm logistics bằng nhiều hình thức theo quy định của pháp luật; khuyến khích đầu tư và phát triển dịch vụ logistics, gồm cả hoạt động của trung tâm logistics chuyên dụng gắn với cảng hàng không, kho hàng không kéo dài có yêu cầu riêng về an ninh, an toàn kiểm tra, giám sát hải quan.

2. Mở rộng và đa dạng hóa các hình thức đầu tư theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa; vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của từng địa phương về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí, chuyển giao công nghệ, nhượng quyền....

3. Đánh giá, lựa chọn một số công trình trọng điểm và cấp thiết, có vai trò quan trọng và có khả năng tạo được đột phá lớn để áp dụng thực hiện các quy định về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư; ưu tiên đầu tư nâng cấp các trung tâm logistics hiện có, phù hợp quy hoạch và hoạt động có hiệu quả trong thời gian qua.

4. Lựa chọn các nhà đầu tư có đủ năng lực, kinh nghiệm để thực hiện đầu tư các trung tâm logistics theo Quy hoạch này, đặc biệt là đối với các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không có các yêu cầu, tiêu chuẩn riêng về an toàn, an ninh.

5. Bố trí quỹ đất phù hợp dành cho phát triển hệ thống trung tâm logistics. Các địa phương chủ động, linh hoạt trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các trung tâm logistics. Thực hiện đấu giá quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật đối với các dự án có vị trí kinh doanh thuận lợi.

6. Chú trọng công tác đào tạo, bồi dưỡng phát triển nguồn nhân lực làm công tác quản lý, xây dựng, vận hành, khai thác các trung tâm logistics. Đồng thời, đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ thông tin và công nghệ quản lý hiện đại trong tổ chức và hoạt động của các trung tâm logistics kết hợp với tăng cường đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ thuật tiên tiến, bảo đảm để các trung tâm logistics thực hiện chức năng và công năng một cách lâu dài với hiệu quả cao, cạnh tranh và hội nhập được với các trung tâm logistics của khu vực và thế giới.

7. Khuyến khích các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, nhất là các doanh nghiệp phân phối hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu, tăng cường sử dụng dịch vụ cung ứng bởi các trung tâm logistics nhằm giảm chi phí, nâng cao sức cạnh tranh, mở rộng thị phần và quảng bá thương hiệu cho doanh nghiệp, đồng thời tạo động lực thúc đẩy phát triển cho các trung tâm logistics.

8. Nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics, bảo đảm tương thích và đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch giao thông, quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị và các quy hoạch chuyên ngành khác như quy hoạch thương mại, quy hoạch các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung, khu kinh tế và kinh tế cửa khẩu... của các ngành, các địa phương và cả nước.

9. Nâng cao chất lượng hệ thống giao thông vận tải hiện có, ưu tiên huy động các nguồn lực để xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao có lưu lượng giao thông lớn trên hành lang Bắc - Nam, Đông - Tây; hiện đại hóa hệ thống nhà ga, bến cảng, kho bãi, phát triển các tuyến giao thông với các nước láng giềng, đường xuyên Á... để bảo đảm kết nối thuận tiện giữa các trung tâm logistics với nhau, giữa các trung tâm logistics với khu vực sản xuất, các địa bàn tiêu thụ và các đầu mối giao thông.

10. Tiếp tục thuận lợi hóa các thủ tục hải quan nhằm tạo điều kiện cho các hàng hóa nhập khẩu, xuất khẩu và quá cảnh qua Việt Nam, từ đó phát triển các loại hình vận chuyển hàng hóa đa phương thức và hình thành các trung tâm trung chuyển hàng hóa mang tầm khu vực và quốc tế tại Việt Nam.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Công Thương:

a) Công khai rộng rãi Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có liên quan tổ chức triển khai thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; rà soát phân hạng, công bố các trung tâm logistics theo Quy hoạch; định kỳ tổ chức thanh tra, kiểm tra đánh giá tình hình thực hiện Quy hoạch.

c) Chủ động xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định việc điều chỉnh Quy hoạch cho phù hợp với điều kiện thực tế của từng địa bàn trong trường hợp có sự biến động về kinh tế - xã hội và nhu cầu dịch vụ logistics.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư:

a) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan, địa phương có liên quan hướng dẫn, xem xét, áp dụng các quy định đối với dự án đầu tư xây dựng và khai thác trung tâm logistics theo hình thức đối tác công - tư.

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và các Bộ, cơ quan liên quan rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện các cơ chế, chính sách pháp lý để khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics, gồm cả hoạt động của trung tâm logistics chuyên dụng hàng không, kho hàng không kéo dài có yêu cầu riêng về an ninh, an toàn kiểm tra, giám sát hải quan.

3. Bộ Giao thông vận tải:

a) Tập trung triển khai thực hiện các dự án nâng cấp, cải tạo, mở rộng hệ thống giao thông vận tải, ưu tiên huy động các nguồn lực để xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ

cao có lưu lượng giao thông lớn trên hành lang Bắc - Nam, Đông - Tây; hiện đại hóa hệ thống nhà ga, bến cảng, kho bãi, phát triển các tuyến giao thông với các nước láng giềng, đường xuyên Á... để bảo đảm kết nối thuận tiện giữa các trung tâm logistics với nhau, giữa các trung tâm logistics với khu vực sản xuất, các địa bàn tiêu thụ và các đầu mối giao thông.

b) Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát bảo đảm về an ninh, an toàn và các điều kiện cần thiết khác đối với các dự án đầu tư trung tâm logistics chuyên dụng hàng không, kho hàng không kéo dài.

4. Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Công Thương tổ chức thực hiện quy hoạch này bảo đảm các quan điểm, mục tiêu, định hướng và giải pháp, chính sách phát triển hệ thống trung tâm logistics thống nhất, đồng bộ và phù hợp với các quy hoạch, kế hoạch phát triển của các ngành, địa phương và cả nước.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm bố trí quỹ đất để xây dựng các trung tâm logistics phù hợp với Quy hoạch đã được phê duyệt này.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

(Đã ký)

Nguyễn Tấn Dũng

PHỤ LỤC I

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN TRUNG TÂM LOGISTICS ƯU TIÊN ĐẦU TƯ ĐẾN NĂM 2020

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)

Số TT	Tên dự án	Hạng	Diện tích mặt bằng
1	TT logistics Bắc Hà Nội	I	20 - 30 ha
2	TT logistics trên hành lang kinh tế ven biển Đông Bắc Bắc bộ	II	20 ha
3	TT logistics khu vực thành phố Đà Nẵng	I	30 - 40 ha
4	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải Nam Trung bộ	II	20 ha
5	TT logistics tiểu vùng kinh tế các tỉnh Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh (thuộc vùng Đông Nam bộ)	I	60 - 70 ha
6	TT logistics tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long	II	30 ha
7	TT logistics hàng không thuộc vùng đồng bằng Sông Hồng (gắn với Cảng hàng không quốc tế Nội Bài)	Chuyên dụng	5 - 7 ha

PHỤ LỤC II

QUY HOẠCH CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN CẢ NƯỚC ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Tên dự án	Hạng	Diện tích mặt bằng
I	**VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG HỒNG**		
1	TT logistics Bắc Hà Nội	I	20 - 30 ha (giai đoạn I) và trên 50 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics Nam Hà Nội	II	15 - 20 ha (giai đoạn I) và trên 30 ha (giai đoạn II)

3	TT logistics trên hành lang kinh tế ven biển Đông Nam Bắc bộ	II	10 ha (giai đoạn I) và 30 ha (giai đoạn II)
4	TT logistics trên hành lang kinh tế ven biển Đông Bắc Bắc bộ	II	20 ha (giai đoạn I) và 40 ha (giai đoạn II)
5	TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc vùng đồng bằng Sông Hồng (gắn với Cảng hàng không quốc tế Nội Bài)	Chuyên dụng	5 - 7 ha (giai đoạn I) và trên 7 ha (giai đoạn II)
II	**VÙNG TRUNG DU VÀ MIỀN NÚI PHÍA BẮC**		
1	TT logistics trên hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics trên hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai	II	20 ha (giai đoạn I) và 30 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics trên hành lang kinh tế Tây Bắc Bắc bộ	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
III	**VÙNG BẮC TRUNG BỘ VÀ DUYÊN HẢI MIỀN TRUNG**		
1	TT logistics khu vực thành phố Đà Nẵng	I	30 - 40 ha (giai đoạn I) và trên 70 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 8, đường 12A và duyên hải Bắc Trung bộ	II	20 ha (giai đoạn I) và 40 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 9	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
4	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 14B	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
5	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải Nam Trung bộ	II	20 ha (giai đoạn I) và 30 ha (giai đoạn II)
6	TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc khu vực thành phố Đà Nẵng (gắn kết với Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng)	Chuyên dụng	3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II)

IV	**VÙNG TÂY NGUYÊN**		
	TT logistics trên hành lang kinh tế Đông Trường Sơn	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
V	**VÙNG ĐÔNG NAM BỘ**		
1	TT logistics khu vực thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận (phía Bắc thành phố)	II	40 - 50 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics khu vực thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận (phía Nam thành phố)	II	40 - 50 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics tiểu vùng kinh tế các tỉnh Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh	I	60 - 70 ha (giai đoạn I) và trên 100 ha (giai đoạn II)
4	TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh (gắn với Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Long Thành)	Chuyên dụng	3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II)
VI	**VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG**		
1	TT logistics tiểu vùng kinh tế các tỉnh Tây Nam thành phố Hồ Chí Minh (thuộc vùng Đồng bằng sông Cửu Long)	II	20 ha (giai đoạn I) và trên 50 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics thuộc tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long	II	30 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)

CHÍNH PHỦ	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
-------	**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 163/2017/NĐ-CP	*Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 2017*

NGHỊ ĐỊNH

QUY ĐỊNH VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật thương mại ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Luật đầu tư ngày 26 tháng 11 năm 2014;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương,

Chính phủ ban hành Nghị định quy định về kinh doanh dịch vụ logistics.

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị định này quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và các tổ chức, cá nhân có liên quan.

Điều 3. Phân loại dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics được cung cấp bao gồm:

1. Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
2. Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
3. Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
4. Dịch vụ chuyển phát.
5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.
6. Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).
7. Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.
8. Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.
9. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.
10. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.
11. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.
12. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.
13. Dịch vụ vận tải hàng không.
14. Dịch vụ vận tải đa phương thức.
15. Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.
16. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

17. Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật thương mại.

Chương II

ĐIỀU KIỆN KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI THƯƠNG NHÂN KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

Điều 4. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

1. Thương nhân kinh doanh các dịch vụ cụ thể thuộc dịch vụ logistics quy định tại Điều 3 Nghị định này phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó.

2. Thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác, ngoài việc phải đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với các dịch vụ cụ thể quy định tại Điều 3 Nghị định này, còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử.

3. Điều kiện đối với nhà đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics:

Ngoài việc đáp ứng các điều kiện, quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này, nhà đầu tư nước ngoài thuộc nước, vùng lãnh thổ là thành viên Tổ chức Thương mại Thế giới được cung cấp dịch vụ logistics theo các điều kiện sau:

a) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển (trừ vận tải nội địa):

- Được thành lập các công ty vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%. Tổng số thuyền viên nước ngoài làm việc trên các tàu treo cờ quốc tịch Việt Nam (hoặc được đăng ký ở Việt Nam) thuộc sở hữu của các công ty này tại Việt Nam không quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam.

- Công ty vận tải biển nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp.

b) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển (có thể dành riêng một số khu vực để cung cấp các dịch vụ hoặc áp dụng thủ tục cấp phép tại các khu vực này), được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

c) Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%.

d) Trường hợp kinh doanh dịch vụ thông quan thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

đ) Trường hợp kinh doanh các dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước.

e) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%.

g) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ, được thực hiện thông qua hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%. 100% lái xe của doanh nghiệp phải là công dân Việt Nam.

h) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không.

i) Trường hợp kinh doanh dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật

- Đối với những dịch vụ được cung cấp để thực hiện thẩm quyền của Chính phủ được thực hiện dưới hình thức doanh nghiệp trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước sau ba năm hoặc dưới hình thức doanh nghiệp trong đó không hạn chế vốn góp nhà đầu tư nước ngoài sau năm năm, kể từ khi nhà cung cấp dịch vụ tư nhân được phép kinh doanh các dịch vụ đó.

- Không được kinh doanh dịch vụ kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho các phương tiện vận tải.

- Việc thực hiện dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật bị hạn chế hoạt động tại các khu vực địa lý được cơ quan có thẩm quyền xác định vì lý do an ninh quốc phòng.

4. Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế có quy định khác nhau về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, nhà đầu tư được lựa chọn áp dụng điều kiện đầu tư quy định tại một trong các điều ước đó.

Điều 5. Giới hạn trách nhiệm

1. Giới hạn trách nhiệm là hạn mức tối đa mà thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho khách hàng đối với những tổn thất phát sinh trong quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics theo quy định tại Nghị định này.

2. Trong trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan.

3. Trường hợp pháp luật liên quan không quy định giới hạn trách nhiệm thì giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics do các bên thoả thuận. Trường hợp các bên không có thoả thuận thì thực hiện như sau:

a) Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường.

b) Trường hợp khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng

hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó.

4. Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất.

Chương III
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 6. Điều khoản chuyển tiếp

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics đã được đăng ký, cấp phép thực hiện dịch vụ logistics trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực được tiếp tục thực hiện hoạt động theo nội dung đăng ký, cấp phép.

Điều 7. Hiệu lực thi hành

1. Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 20 tháng 02 năm 2018.
2. Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05 tháng 9 năm 2007 quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc hết hiệu lực kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành.

Điều 8. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Công Thương chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện Nghị định này.

2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

TM. CHÍNH PHỦ
THỦ TƯỚNG

(Đã ký)

Nguyễn Xuân Phúc

HỎI ĐÁP VỀ LOGISTICS

Chịu trách nhiệm xuất bản: **NGUYỄN MINH HUỆ,** Giám đốc - Tổng Biên tập
Biên tập: **NGUYỄN THỊ THANH THẢO, ĐỒNG THỊ THU THỦY**
Trình bày và thiết kế bìa: **VƯƠNG NGUYỄN**

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội
Điện thoại: (024) 3934 1562 | Fax: (024) 3938 7164
Web: nhaxuatbancongthuong.com
E-mail: nxbct@moit.gov.vn

Đăng ký kế hoạch xuất bản số: 639 - 2018/CXBIPH/04 - 19/CT
Quyết định xuất bản số: 14/QĐ - NXBCT ngày 01 tháng 03 năm 2018
Số lượng in: 2.000 cuốn. Khổ: 14,5cm x 20,5cm. Tại Công ty Cổ phần In Hà Nội
Địa chỉ: Lô 6B CN5 cụm Công nghiệp Ngọc Hồi - Thanh Trì - Hà Nội
In xong và nộp lưu chiểu Quý I năm 2018

Mã số ISBN: 978-604-931-432-2