LOGISTICS VIỆT NAM HẬU COVID-19: CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC

TS. Nguyễn Bích Thủy*

Đại dịch COVID-19 đã tác động tiêu cực đến nền kinh tế toàn cầu (Statista, 2024), ảnh hưởng đến logistics toàn cầu với tốc độ và quy mô chưa từng có (Raj et al., 2022). Bài báo này xem xét các vấn đề logistics tại Việt Nam hậu COVID-19. Dựa trên việc tổng hợp và phân tích các công trình nghiên cứu học thuật có liên, bài viết này phác thảo hệ thống logistics của Việt Nam hậu COVID-19. Bài viết phân tích những đặc điểm chung cũng như những đặc điểm riêng biệt trong thực tiễn logistics của Việt Nam. Từ đó, thảo luận về cơ hội và thách thức trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam trong tương lai, cũng như đề xuất một số giải pháp cho logistics Việt Nam.

• Từ khóa: *logistics, Việt Nam, covid-19.*

The COVID-19 pandemic has had a negative impact on the global economy (Statista, 2024), affecting global logistics at an unprecedented speed and scale (Raj et al., 2022). This paper examines logistics issues in Vietnam post-COVID-19. Based on the synthesis and analysis of relevant academic research, this article outlines Vietnam's logistics system in the post-COVID-19 period. The paper analyzes both the common features and the unique characteristics of logistics practices in Vietnam. From there, it discusses the opportunities and challenges in Vietnam's logistics sector in the future, as well as proposing some solutions for logistics in Vietnam.

• Key words: *logistics, Vietnam, covid-19.*

Ngày nhận bài: 25/11/2025
Ngày gửi phản biện: 05/12/2025
Ngày duyệt đăng: 15/01/2026
DOI: https://doi.org/10.71374/jfarv.v26.i306.19

1. Giới thiệu

Các căng thẳng thương mại giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ, cùng với đại dịch COVID-19, đã gây ra sự gián đoạn đáng kể đối với các hoạt động nhập khẩu và xuất khẩu toàn cầu cũng như logistics toàn cầu. Đại dịch đã ảnh hưởng đến 215 quốc gia và vùng lãnh thổ, gây thiệt hại nghiêm trọng cho nền kinh tế, xã hội, văn hóa và sinh mạng con người. Nó đã kích hoạt cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu lớn nhất trong hơn một thế kỷ, với GDP toàn cầu giảm 3,4% vào năm 2020. Các chuỗi cung ứng, bao gồm cả các hoạt động logistics, đã bị ảnh hưởng sâu sắc.

Việt Nam, với nền kinh tế mở, đã phải đối mặt với những gián đoạn lớn do sự biến động của thị trường quốc tế. Đại dịch đã gây ra thiếu hụt lao động, giảm sản lượng công nghiệp và làm gián đoạn logistics. Tương tự như nhiều quốc gia khác, các biện pháp phong tỏa đã làm yếu đi mức tiêu thụ và đầu tư, hạn chế tiềm năng tăng trưởng của Việt Nam. Vào năm 2023, Việt Nam tiếp tục phải đối mặt với những ảnh hưởng của COVID-19 cùng với các thách thức khác từ các xung đột toàn cầu, như chiến tranh Nga-Ukraine và xung đột Israel-Hamas.

Với vị trí chiến lược của Việt Nam, ngành sản xuất đang phát triển mạnh mẽ, khả năng số hóa ngày càng tăng và việc hội nhập vào các mạng lưới thương mại toàn cầu đã tạo ra tiềm năng cho Việt nam trở thành một cường quốc về logistics trong tương lai. Tuy nhiên, đại dịch COVID-19 đã có tác động sâu rộng đến logistics của Việt Nam, làm lộ rõ những điểm yếu đồng thời cũng thúc đẩy những biến chuyển trong ngành. Thông qua cái nhìn tổng quan về các nghiên cứu và báo cáo trong nước và quốc tế, bài viết cung cấp một bức tranh toàn diện về tình trạng hiện tại logistics Việt Nam hậu COVID-19, bối cảnh logistics Việt Nam, cơ hội và thách thức trong lĩnh vực logistics của Việt Nam. Bài báo kết thúc với các hàm ý nghiên cứu và thực tiễn.

2. Thực trạng hệ thống logistics ở Việt Nam hậu Covid-19

Vị trí địa lý thuận lợi của Việt Nam mang lại tiềm năng lớn cho ngành logistics. Nằm ở trung tâm khu vực ASEAN, với bờ biển dài 3.400 km dọc theo biên giới phía tây của Biển Đông, Việt Nam có vị trí chiến lược để trở thành một trung tâm logistics quan trọng cho cả thương mại khu vực và quốc tế. Vị trí này giúp Việt Nam kết nối các nền kinh tế giữa Đông Nam Á, các quốc gia châu Á khác và thế giới.

Với lợi thế mặt trước hướng ra Biển Đông, Việt Nam đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế khu vực và cung cấp các dịch vụ logistics thiết yếu cho

** Trường Đại học Thương mại; email: thuy.nb@tmu.edu.vn*

các quốc gia trong khu vực ASEAN cũng như các thị trường quốc tế. Thêm vào đó, Việt Nam còn nằm trên mạng lưới đường bộ xuyên Á, một dự án hạ tầng lớn do Ủy ban Kinh tế và Xã hội Liên Hợp Quốc cho Châu Á và Thái Bình Dương (ESCAP) khởi xướng, nhằm xây dựng các tuyến đường cao tốc kết nối các quốc gia trên toàn lục địa Á-Âu. Điều này càng làm tăng thêm vai trò của Việt Nam trong việc kết nối các thị trường và thúc đẩy thương mại.

Vị trí của Việt Nam trên hành lang Kinh tế Đông-Tây, nối liền Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương, cũng mở ra cơ hội phát triển kinh tế xã hội lớn, đặc biệt là ở tiểu vùng Mekong và các khu vực lân cận. Tuy nhiên, mặc dù có những lợi thế về địa lý, ngành logistics của Việt Nam vẫn chưa phát triển đầy đủ. Ngành này vẫn phải đối mặt với những thách thức như hiệu quả hoạt động thấp, chi phí cao và thiếu tính linh hoạt, điều này cản trở khả năng tận dụng vị trí chiến lược của quốc gia để thúc đẩy tăng trưởng thương mại khu vực và toàn cầu.

Với cái nhìn tổng quan toàn diện về ngành vận tải và logistics sôi động, phức tạp của Việt Nam, có thể thấy rõ rằng đại dịch COVID-19 đã tác động sâu sắc đến lĩnh vực vận tải và logistics, đồng thời làm phức tạp thêm quá trình tìm nguồn cung ứng hàng hóa thiết yếu. Các ngành sản xuất, chẳng hạn như dệt may, chủ yếu dựa vào việc nhập khẩu nguyên liệu từ Trung Quốc, đã chịu ảnh hưởng nặng nề nhất từ đợt bùng phát. Chiến dịch "giải cứu" hàng hóa bị ùn ứ tại biên giới với Trung Quốc trong giai đoạn đầu của đại dịch, đặc biệt là trong thời gian giãn cách xã hội vào tháng 4/2020, đã làm gián đoạn và gây tắc nghẽn các hoạt động sản xuất, logistics và vận tải. Mua sắm trực tuyến đã phát triển đáng kể. Từ tháng 5/2020, nền kinh tế bắt đầu phục hồi, nhưng tình hình COVID-19 tiếp tục diễn biến phức tạp tại các thị trường đối tác thương mại chính của Việt Nam, gây ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động xuất nhập khẩu và logistics. Khoảng 80% doanh nghiệp logistics là doanh nghiệp nhỏ và vừa, bị tác động nặng nề (Tiến, 2022).

Đại dịch COVID-19 đã thay đổi mô hình tiêu dùng, phương thức hoạt động và trao đổi thương mại. Hiệp hội Thương mại Điện tử Việt Nam (VECOM) báo cáo rằng các hoạt động thương mại điện tử tại Việt Nam đã tăng trưởng nhanh chóng trong những năm gần đây, đạt 30% vào năm 2019 với quy mô thị trường 12,5 tỷ USD (VECOM, 2020). Tăng trưởng tiếp tục đạt 23% vào năm 2023 (VECOM, 2023) và dự kiến sẽ vượt 25%, đạt trên 25 tỷ USD (VECOM, 2024).

Trong đại dịch, nhu cầu mua sắm trực tuyến tại Việt Nam tăng 25% (Nielsen, 2020). COVID-19 đã đẩy nhanh việc áp dụng công nghệ số lên trước nhiều năm, và nhiều thay đổi này có thể sẽ tồn tại lâu dài (McKinsey, 2020). Theo xu hướng này, quá trình chuyển đổi số lẽ ra mất 5 năm để thực hiện thì nay chỉ mất 8 tuần nhờ vào tác động của đại dịch (Báo cáo Logistics Việt Nam, 2023). COVID-19 đã thúc đẩy sự chuyển dịch trong sản xuất và tìm nguồn cung ứng nhằm đảm bảo an toàn nguồn nguyên liệu và chuẩn bị cho dài hạn. Cải thiện năng lực cạnh tranh của chuỗi cung ứng và logistics về chi phí, chất lượng và thời gian giao hàng đã trở thành ưu tiên hàng đầu.

Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) đã thực hiện khảo sát và phỏng vấn chuyên sâu với các nhóm doanh nghiệp logistics cung cấp nhiều loại dịch vụ như vận tải, kho bãi, trung tâm phân phối, giao hàng chặng cuối, giao hàng nhanh và nền tảng giao hàng thông minh. Kết quả khảo sát cho thấy 38,24% doanh nghiệp tin rằng COVID-19 đã tạo ra nhu cầu chuyển đổi số trong các doanh nghiệp logistics, trong khi 42,65% cho rằng tác động của COVID-19 đã thay đổi nhu cầu khách hàng (ví dụ: gia tăng giao dịch thương mại điện tử và dịch vụ giao hàng thương mại điện tử). Ngoài ra, các xu hướng khác cũng xuất hiện như thay đổi cách quản lý doanh nghiệp logistics, đặc biệt là với các công ty giao nhận vận tải nước ngoài, và khả năng làm việc từ xa.

Theo kết quả khảo sát, các doanh nghiệp đã nỗ lực đầu tư và ứng dụng công nghệ thông tin cần thiết cho hoạt động dịch vụ logistics. Cụ thể, 75% doanh nghiệp đang sử dụng phần mềm quản lý vận tải (FMS); 63,89% sử dụng phần mềm quản lý đơn hàng và kho bãi (OMS và WMS); 61,11% sử dụng phần mềm quản lý vận chuyển (TMS). Tuy nhiên, các ứng dụng có khả năng tối ưu hóa hoạt động như hệ thống định tuyến phương tiện (VRP), hệ thống lưu trữ và truy xuất tự động (AS/RS) và phương tiện dẫn đường tự động (AGV) chỉ được sử dụng bởi một số ít doanh nghiệp, với tỷ lệ lần lượt là 19,4%, 16,67% và 11,11% (Báo cáo Logistics Việt Nam, 2021).

Những vấn đề này đang ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự phát triển của ngành dịch vụ logistics Việt Nam (Do et al., 2021). Các hoạt động logistics mới đã xuất hiện, chẳng hạn như vận chuyển container lạnh quốc tế bằng đường sắt sang Trung Quốc và mở tuyến xuất khẩu chính ngạch cho nông sản tươi và đông lạnh bằng đường sắt sang Trung Quốc, sau đó tiếp tục đến Trung Á và châu Âu. Xuất khẩu vải tươi, trước đây vận chuyển bằng đường hàng không, nay đã chuyển sang đường biển, với những lô hàng đầu tiên được gửi đến Singapore, Mỹ và Nhật Bản vào tháng 6/2020, với chi phí vận tải chỉ bằng một phần ba so với đường hàng không (Bộ Công Thương Việt Nam, 2020).

Năm 2021, Việt Nam tiếp tục chịu ảnh hưởng nặng nề từ làn sóng COVID-19 thứ tư, với các biện pháp giãn cách xã hội kéo dài, làm gián đoạn sản xuất và lưu thông. Giá cước vận tải quốc tế tiếp tục tăng cao sau đại dịch. Tình trạng này đặt ngành dịch vụ logistics vào vị trí bị ảnh hưởng trực tiếp nhất, đồng thời phải thể hiện khả năng chống chịu để duy trì hoạt động của chuỗi cung ứng trong nước cũng như hoạt động xuất nhập khẩu. Đồng thời, các xu hướng, mô hình và giao thức mới trong sản xuất, lưu thông và tiêu dùng toàn cầu tạo ra cả động lực lẫn áp lực cho đổi mới công nghệ, tư duy, nguồn nhân lực và cơ chế quản lý nhằm tránh bị tụt hậu trong môi trường hội nhập sâu rộng hiện nay (Bộ Công Thương Việt Nam, 2021).

Mặc dù giá cước vận tải quốc tế tăng cao trong đại dịch COVID-19 giai đoạn 2020-2021, nhưng từ giữa tháng 7/2022, giá cước vận chuyển bắt đầu đảo chiều. Cùng với chính sách hỗ trợ của Chính phủ đối với dịch vụ vận tải, giá nhiên liệu hạ nhiệt đã giúp giảm giá cước vận tải. Dù giá cước giảm mạnh trong quý III/2022, nhưng hầu hết các tuyến đường đã thiết lập mặt bằng giá mới, cao hơn khoảng 10-15% so với trước đại dịch (Bộ Công Thương Việt Nam, 2021).

Hoạt động logistics bắt đầu phục hồi từ cuối năm 2022. Giá cước vận tải trên cả tuyến nội địa và quốc tế đều giảm. Tuy nhiên, giá cước nội địa không giảm nhiều do phần lớn các tuyến đường là tuyến ngắn. Đến cuối năm 2022, có hơn 30 hãng hàng không nước ngoài và 4 hãng hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines, Vietjet Air, Bamboo Airways và Pacific Airlines) khai thác 96 đường bay quốc tế kết nối Việt Nam với 21 quốc gia/vùng lãnh thổ, bao gồm Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan, Hong Kong, Singapore, Campuchia, Thái Lan, Malaysia, Lào, Philippines, Australia, Đức, Pháp, Anh, UAE, Qatar, Thổ Nhĩ Kỳ và Ấn Độ. Trong số đó, các hãng hàng không Việt Nam khai thác 68 đường bay quốc tế đến 16 quốc gia/vùng lãnh thổ (Cục Hàng không Việt Nam, 2022).

Tiếp nối đà tăng trưởng từ cuối năm 2022, tình hình logistics nội địa trong năm 2023 tiếp tục có những dấu hiệu cải thiện. Vận tải nội địa ước đạt 1.653,1 triệu tấn, tăng 14,8%, và 226,4 tỷ tấn-km, tăng 16,6%. Vận tải quốc tế ước đạt 33,1 triệu tấn, tăng 2,8%, và 133,4 tỷ tấn-km, tăng 6,2%. Tuy nhiên, vận tải đường sắt sụt giảm mạnh do đơn hàng xuất nhập khẩu giảm và phải cạnh tranh với vận tải đường thủy do chi phí cao hơn (Bộ Công Thương Việt Nam, 2023).

Tác động đối với thương mại toàn cầu và ngành logistics tại Việt Nam

Thương mại toàn cầu đã bị ảnh hưởng và đối mặt với nguy cơ gián đoạn bất ngờ do đại dịch COVID-19, thiên tai (lũ lụt ở châu Á) và căng thẳng thương mại giữa các nền kinh tế lớn, tác động trực tiếp đến xu hướng logistics toàn cầu và gây ra nhiều khó khăn cho hoạt động logistics tại Việt Nam (Bộ Công Thương Việt Nam, 2021, 2022, 2023).

Thứ nhất, số lượng đơn hàng logistics đã giảm do sự đình trệ trong sản xuất, phân phối và tiêu dùng hàng hóa cả trong nước và quốc tế (Do et al., 2021). Trong khi đó, theo khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023, mối quan hệ giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics và các doanh nghiệp sản xuất/thương mại vẫn còn khá hạn chế. Hiện nay, chưa có nhiều doanh nghiệp sản xuất và thương mại thiết lập quan hệ đối tác chiến lược với các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Các hợp đồng giao dịch ngắn hạn vẫn phổ biến hơn (Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023).

Hơn nữa, chi phí vận hành logistics đã gia tăng do biến động giá năng lượng, áp lực tỷ giá, lạm phát cao và khó khăn trong việc tiếp cận nguồn vốn (Nguyen, 2022). Hiện tại, chi phí logistics tại Việt Nam trung bình chiếm khoảng 16-17% GDP, mặc dù trong các năm trước con số này lên tới 18-19%. Chi phí logistics này vẫn ở mức cao so với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới (Nhật Bản chỉ chiếm 11% GDP, Singapore 8%, Malaysia 13% và Indonesia 13%). Điều này chủ yếu do cơ sở hạ tầng phục vụ logistics gắn liền với không gian và khu vực, có sự giao thoa với hệ thống giao thông và hạ tầng công cộng (Bộ Công Thương Việt Nam, 2023).

Trong khi đó, các doanh nghiệp trong ngành đang phải cạnh tranh khốc liệt về giá cả và dịch vụ, với sự gia nhập ngày càng tăng của các công ty nước ngoài. Nhiều công ty nước ngoài sẵn sàng chịu lỗ trong 3-5 năm để giành thị phần tại Việt Nam (Bộ Công Thương Việt Nam, 2023).

Ngoài ra, nguồn nhân lực logistics tại Việt Nam vẫn thiếu cả về số lượng và chất lượng. Theo khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 và Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, các doanh nghiệp tham gia khảo sát đã chỉ ra nhiều vấn đề trong chất lượng dịch vụ logistics hiện nay tại Việt Nam, bao gồm: năng lực chuyên môn của nhân sự logistics; khả năng cung cấp trang thiết bị (kho bãi, vận tải, bốc dỡ hàng hóa, v.v.); mức độ kết nối thông tin giữa các doanh nghiệp logistics; khả năng cung cấp dịch vụ logistics trọn gói; năng lực quản lý thời gian thực hiện dịch vụ logistics; khả năng xử lý sự cố phát sinh một cách hiệu quả; mức độ linh hoạt và đáp ứng yêu cầu của khách hàng; độ tin cậy và ổn định của dịch vụ logistics; mức giá phù hợp với chất lượng dịch vụ; khả năng cung cấp dịch vụ logistics gia tăng giá trị; và khả năng thực hiện dịch vụ "Door-to-Door" (giao hàng

tận nơi). Trong số các dịch vụ này, hầu hết được đánh giá ở mức trung bình hoặc dưới trung bình (khoảng 50%), thay vì đạt mức tốt hoặc xuất sắc. Kết quả này cho thấy các dịch vụ logistics do các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam cung cấp vẫn chưa đáp ứng được kỳ vọng của các doanh nghiệp sản xuất và thương mại (Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2023).

Ngoài ra, tỷ lệ doanh nghiệp có khả năng giao hàng tương đối đầy đủ (hoàn thành trên 80% đơn hàng) chỉ đạt 46%, trong khi có tới 19% doanh nghiệp chỉ có thể hoàn thành dưới 20% đơn hàng. Bên cạnh đó, 17% doanh nghiệp cho biết hơn 5% số lô hàng của họ bị hư hỏng hoặc bị khách hàng khiếu nại (Báo cáo Logistics Việt Nam 2022).

Do đặc thù của ngành logistics, vốn đã được thiết lập và phát triển mạnh mẽ trên toàn cầu, các rào cản trong quá trình thực hiện đã tồn tại từ trước. Vì vậy, việc nâng cao tính chuyên môn hóa của lực lượng lao động logistics ngày càng nhận được sự quan tâm lớn (Ai et al., 2023).

3. Cơ hội và thách thức đối với logistics Việt Nam

Đại dịch COVID-19 đã gây ra gián đoạn trong chuỗi cung ứng. Khi đại dịch qua đi, xung đột Nga-Ukraine tiếp tục đẩy chi phí vận tải lên cao. Cùng với chính sách Zero COVID của Trung Quốc, điều này làm gia tăng thách thức nhưng đồng thời cũng tạo ra cơ hội cho ngành chuỗi cung ứng và logistics của Việt Nam.

Thách thức

Thứ nhất, thương mại điện tử đã phát triển mạnh mẽ trong bối cảnh mua sắm trực tuyến gia tăng do đại dịch COVID-19 (Bộ Công Thương Việt Nam, 2023). Xu hướng xanh yêu cầu logistics phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về bảo vệ môi trường và an toàn lao động trong tương lai gần (Do et al., 2020), đồng thời thúc đẩy các giải pháp trực tuyến sáng tạo được tùy chỉnh để đáp ứng nhu cầu cụ thể của khách hàng. Những thay đổi này được truyền tải xuyên suốt chuỗi giá trị thông qua các thiết kế, tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật mới, có ý nghĩa quan trọng đối với toàn bộ chuỗi giá trị, bao gồm cả quản lý chuỗi giá trị đó. Công nghệ số có thể hỗ trợ quá trình xanh hóa chuỗi giá trị toàn cầu theo nhiều cách khác nhau, bao gồm nâng cao năng suất, cải thiện an toàn, cũng như giảm tác động môi trường từ các phương thức sản xuất và tiêu dùng hiện tại. Ngoài ra, công nghệ số còn giúp thúc đẩy việc áp dụng các công nghệ xanh và sản phẩm sinh thái mới, đồng thời khuyến khích sự phát triển của các mô hình kinh doanh dựa trên kinh tế tuần hoàn.

Thứ hai, sự thiếu trao đổi thông tin giữa các doanh nghiệp và sự không nhất quán trong việc áp dụng các tiêu chuẩn và giao thức chung làm giảm khả năng tương tác và tích hợp giữa các hệ thống và nền tảng của các công ty logistics, ảnh hưởng đến việc trao đổi thông tin, quản lý dữ liệu và tối ưu hóa quy trình (Bộ Công Thương Việt Nam, 2023). Việc thúc đẩy liên kết giữa các công ty logistics và giữa các công ty logistics với các doanh nghiệp sản xuất/xuất khẩu vẫn còn yếu, chưa hình thành được mạng lưới các công ty logistics quy mô lớn có khả năng dẫn dắt thị trường và thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics (Do et al., 2021).

Thứ ba, cơ sở hạ tầng giao thông và logistics chưa được đồng bộ và chưa hỗ trợ hệ thống vận tải đa phương thức, dẫn đến những hạn chế trong việc trung chuyển hàng hóa giữa các phương thức vận tải khác nhau. Về cơ sở hạ tầng kho bãi phục vụ xử lý và lưu trữ hàng hóa, việc đầu tư vào kho bãi gắn liền với quy hoạch phát triển kinh tế vùng vẫn chưa được đồng bộ. Việt Nam thiếu các khu vực tập trung dành riêng cho các công ty logistics, dẫn đến cơ sở hạ tầng logistics bị phân mảnh, đây là nguyên nhân lớn nhất làm gia tăng chi phí logistics. Vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng cao, gây quá tải liên tục lên hệ thống giao thông đường bộ, làm tăng chi phí bảo trì, chi phí nhiên liệu, đồng thời gây ô nhiễm môi trường và tai nạn giao thông. Trong khi đó, việc sử dụng vận tải đường thủy nội địa để vận chuyển hàng hóa có thể giải quyết căn bản những hạn chế này. Hơn nữa, nó có thể giúp giảm lượng khí thải ra môi trường từ 4-5 lần so với vận tải đường bộ, đồng thời giảm chi phí logistics trung bình khoảng 10% đến 30% (Bộ Công Thương Việt Nam, 2022).

Thứ tư, các công ty logistics vẫn đang đối mặt với những thách thức liên quan đến quy mô hoạt động, vốn đầu tư, nguồn nhân lực, cũng như thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp, khiến họ gặp khó khăn trong việc cạnh tranh và cung cấp dịch vụ hiệu quả (Do et al., 2021; Nguyen, 2022). Phần lớn đội tàu container của Việt Nam bao gồm các tàu nhỏ, không phù hợp với xu hướng container hóa hiện nay. Do đó, các tàu này chủ yếu hoạt động trong nước và phục vụ các tuyến trung chuyển trong khu vực Đông Nam Á. Các công ty Việt Nam thiếu nguồn lực tài chính để nâng cấp đội tàu, và việc vay vốn từ các ngân hàng thương mại gặp nhiều khó khăn do lãi suất cao, khiến họ rất khó cạnh tranh với các đội tàu lớn, hiện đại trên toàn cầu. Hơn nữa, lao động trong các công ty logistics trong nước chiếm khoảng 93-95% nhưng thiếu chuyên môn và không được đào tạo bài bản. Do đó, họ chủ yếu tham gia vào các khâu thấp của chuỗi cung ứng nhỏ, như bốc xếp hàng hóa, quản lý kho bãi và xử lý chứng từ vận chuyển (Bộ Công Thương Việt Nam, 2022).

Cơ hội

Ngành logistics Việt Nam đang đứng trước nhiều cơ hội lớn hậu COVID-19 nhờ vào sự thay đổi trong chuỗi cung ứng toàn cầu, sự bùng nổ của thương mại điện tử

và các chính sách đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng. Logistics Việt Nam đang có nhiều cơ hội phát triển giai đoạn tới:

Trước tiên, thúc đẩy tăng trưởng logistics tại Việt Nam, đặc biệt logistics thông minh. Xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng khỏi Trung Quốc (China+1) và Việt Nam trở thành điểm đến hấp dẫn nhờ chi phí nhân công cạnh tranh, vị trí chiến lược và các hiệp định thương mại tự do (FTAs). Vì vậy, dịch vụ logistics tăng trưởng mạnh mẽ để phục vụ sản xuất và xuất khẩu, đồng thời thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp và trung tâm logistics. Trên thực tế, các nền tảng TMĐT như Shopee, Lazada, Tiki, và TikTok Shop đang đầu tư mạnh vào hệ thống logistics. Xu hướng này cũng thúc đẩy công nghệ logistics tiên tiến như kho hàng tự động, AI trong quản lý chuỗi cung ứng.

Thứ hai, đại dịch thúc đẩy ứng dụng công nghệ số trong quản lý logistics, theo đó Blockchain giúp theo dõi đơn hàng minh bạch, AI và Big Data tối ưu hóa lộ trình vận chuyển, IoT giúp kiểm soát tình trạng hàng hóa trong kho. Quá trình này sẽ khiến làm tăng hiệu suất vận hành, giảm chi phí và sai sót, đồng thời cải thiện chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu giao hàng nhanh hơn.

Thứ ba, tận dụng các hiệp định thương mại tự do (FTAs) như EVFTA, CPTPP, RCEP, mở rộng cơ hội xuất khẩu sang châu Âu, Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc…, kéo theo nhu cầu vận tải đường biển và hàng không. Quá trình này thúc đẩy các doanh nghiệp logistics nội địa nâng cao năng lực cạnh tranh.

4. Một số giải pháp nhằm thúc đẩy logistics Việt Nam

Cải thiện đào tạo nguồn nhân lực sẽ nhanh chóng đáp ứng nhu cầu đào tạo của ngành và tăng tốc quá trình đào tạo các chuyên gia logistics có kỹ năng áp dụng và thực hiện các thực tiễn quản lý logistics và chuỗi cung ứng phù hợp với các quốc gia công nghiệp phát triển. Để thúc đẩy đào tạo lực lượng lao động trong ngành logistics tại Việt Nam, cần thực hiện các bước sau: (1) Tăng cường hợp tác giữa doanh nghiệp và trường học để thiết kế các chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu thực tế, cung cấp cơ hội cho sinh viên thực tập và học hỏi từ kinh nghiệm thực tế, (2) Cải thiện chất lượng các chương trình đào tạo và thường xuyên cập nhật chương trình giảng dạy để phản ánh các xu hướng mới của ngành như công nghệ tự động hóa, AI và blockchain trong logistics, (3) Thành lập các trung tâm đào tạo logistics chuyên sâu cung cấp các chương trình từ cơ bản đến nâng cao, đặc biệt tập trung vào các công nghệ mới và hệ thống quản lý, (4) Khuyến khích học tập liên tục và phát triển bền vững để giúp nhân viên thăng tiến và nâng cao kiến thức thông qua các khóa đào tạo nâng cao.

Bên cạnh đó, cần có kế hoạch đồng bộ cho hệ thống cảng biển, cảng nội địa, sân bay, đường sắt và đường bộ. Chính phủ nên phát triển các chính sách khuyến khích đầu tư tư nhân, doanh nghiệp và mô hình đối tác công-tư (PPP). Theo đó, cần nâng cao chất lượng quy hoạch, tập trung vào quy hoạch logistics vùng và hoàn thiện các chính sách thể chế để tháo gỡ vướng mắc, thu hút đầu tư vào các hoạt động logistics, đặc biệt là đầu tư vào các dự án, và tạo cơ chế để nhà đầu tư thúc đẩy xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông; thu hút các công ty dịch vụ logistics vào thành lập và mở rộng hoạt động trong khu vực.

Kết luận: Bài báo này đã cung cấp một cái nhìn tổng quan về tình hình logistics hiện tại của Việt Nam cũng như cơ hội và thách thức trong giai đoạn hậu COVID-19. Nhiều vấn đề trong ngành là mang tính hệ thống, như phát triển cơ sở hạ tầng và môi trường hỗ trợ các hoạt động logistics, cải cách các quy định và thủ tục hải quan hiện hành để nâng cao hiệu quả, và đẩy mạnh việc ứng dụng CNTT trong toàn ngành. Chúng tôi đề xuất một số hoạt động "mềm" để thúc đẩy nghiên cứu, học tập và chuyển giao tri thức trong một thời gian ngắn khoảng năm năm, yêu cầu ít đầu tư hơn. Nhằm mục đích này, bài báo đóng góp bằng cách cung cấp lời khuyên thực tiễn cho các công ty Việt Nam và chính phủ nhằm thúc đẩy các sáng kiến cải thiện ngành logistics của Việt Nam, từ đó cung cấp các gợi ý cho xã hội Việt Nam, giúp nâng cao vị thế quốc gia trong bảng xếp hạng xã hội - kinh tế.

Tài liệu tham khảo:

Bộ giao thông vận tải Việt Nam (2022). Đội tàu biển Việt Nam thăng hạng, đứng thứ 3 ASEAN, thứ 22 thế giới. https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/86216/doi-tau-bien-viet-nam-thang-hang--dung-thu-3-asean--thu-22-the-gioi.aspx

Bộ giao thông vận tải Việt Nam.(2021). Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/75703/quy-hoach-mang-luoi-duong-bo-thoi-ky-2021---2030--tam-nhin-den-nam-2050-.aspx

Covid-19 economy in Vietnam. International Journal of Multidisciplinary Research and Growth Evaluation, 3(1), 493–451.

Do, M. N., Dung, N. T., & Tran, T.T. (2021). The impact of the COVID-19 pandemic on logistics firms in Vietnam. In ICRMAT (pp. 99-103).

Editorial Board of the Vietnam Logistics Report 2023, Kết quả khảo sát và đánh giá thực trạng, tiềm năng và giải pháp phát triển logistics tại ĐBSCL năm 2023. https://logistics.gov.vn/tin-hoat-dong/ket-qua-khao-sat-va-danh-gia-thuc-trang-tiem-nang-va-giai-phap-phat-trien-logistics-tai-dbscl-nam-2023

Le Nguyen, Giảm chi phí logistics để nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa Việt Nam. Báo điện tử chính phủ. https://baochinhphu.vn/giam-chi-phi-logistics-de-nang-cao-nang-luc-canh-tranh-cho-hang-hoa-viet-nam-102240306085403838.htm

Ministry of industry and Trade (2023). Cơ hội để doanh nghiệp Việt Nam giảm phụ thuộc. https://mof.gov.vn/webcenter/portal/vchvcstc/pages_r/l/chi-tiet-tin?dDocName=MOFUCM174015

Tien, N. H. (2022). The impact of the COVID-19 pandemic on the brand value of the transport and logistics industry in Vietnam. International Journal of all Multidisciplinary Research Studies, 1(2).

Vietnam Ministry of Industry and Trade. (2019). Vietnam Logistics Report 2019. Ministry of Industry and Trade Publishing House.
https://gosmartlog.com/wp-content/uploads/2019/12/Bao-cao-logistics-viet-nam-2019.pdf

Vietnam Ministry of Industry and Trade. (2020). Vietnam Logistics Report 2020. Ministry of Industry and Trade Publishing House.
https://tancang-stc.vn/wp-content/uploads/2021/04/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2020.pdf

Vietnam Ministry of Industry and Trade. (2021). Vietnam Logistics Report 2021. Ministry of Industry and Trade Publishing House.
https://gosmartlog.com/wp-content/uploads/2021/12/202112-sach-bao-cao-logistics-202119x27-update-1512.pdf

Vietnam Ministry of Industry and Trade. (2022). Vietnam Logistics Report 2022. Ministry of Industry and Trade Publishing House.
https://gosmartlog.com/wp-content/uploads/2023/04/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2022.pdf

Vietnam Ministry of Industry and Trade. (2023). Vietnam Logistics Report 2023. Ministry of Industry and Trade Publishing House.
https://gosmartlog.com/wp-content/uploads/2024/06/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2023.pdf

Vietnam Nielsen. (2022). Kết quả điều tra về phát triển logistics xanh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam năm 2022, Ban Biên tập Báo cáo https://www.brandsvietnam.com/congdong/topic/23069-Ket-qua-khao-sat-tu-Nielsen-COVID-19-dang-anh-huong-the-nao-den-nguoi-Viet-Nam