

BỘ CÔNG THƯƠNG
TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI

BÁO CÁO
TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS VIỆT NAM

Số tháng 9/2020

THUỘC NHIỆM VỤ

**“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics
giai đoạn 2017-2020”**

Hà Nội, 2020

MỤC LỤC

TÓM TẮT	2
1. Tình hình chung	4
2. Hoạt động vận tải	4
2.1. <i>Tình hình chung</i>	4
2.2. <i>Vận tải đường bộ</i>	7
2.3. <i>Vận tải đường sắt.....</i>	8
2.4. <i>Vận tải hàng không.....</i>	9
2.5. <i>Vận chuyển đường thủy nội địa</i>	9
2.6. <i>Vận chuyển đường biển</i>	10
3. Cảng biển	11
3.1. <i>Tình hình chung</i>	11
3.2. <i>Tình hình một số cảng biển.....</i>	11
4. Hoạt động giao nhận, kho bãi	15
4.1. <i>Giao nhận.....</i>	15
4.2. <i>Kho bãi, chuỗi lạnh</i>	16

DANH MỤC HÌNH

Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam các tháng năm 2019 và 2020	5
Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa trong nước và ngoài nước 9 tháng năm 2020	6
Hình 3: Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam trong tháng 9/2020 (theo lượng hàng vận chuyển).....	7
Hình 4: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam.....	7
Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt các tháng năm 2019 và 2020	8
Hình 6: Vận tải hàng hóa bằng hàng không.....	9
Hình 7: Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa	10
Hình 8: Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.....	11
Hình 9: Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa)	12
Hình 10: Cảng Hải Phòng	14
Hình 11: Dịch vụ “be Đi Chợ” của Công ty cổ phần beGroup.....	16
Hình 12: Một kho lạnh tại Việt Nam	17

TÓM TẮT

- ❖ Năm 2020 là một năm nhiều khó khăn với ngành logistics Việt Nam do ảnh hưởng chung của dịch bệnh COVID-19 trên toàn cầu, khiến toàn bộ hoạt động thương mại, vận tải, kho bãi đều bị ảnh hưởng.
- ❖ Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, trong 9 tháng năm 2020, số lượng doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới giảm 5,3% so với cùng kỳ năm ngoái (đạt 4.033 doanh nghiệp). Đồng thời cũng có 485 doanh nghiệp vận tải, kho bãi tại nước ta đã hoàn tất thủ tục giải thể.
- ❖ Tháng 9/2020, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của nước ta ước đạt 156,8 triệu tấn, tăng 4,5% so với tháng 8/2020 và tăng 10,54% so với tháng 9/2019. Tính chung 9 tháng năm 2020, vận tải hàng hóa đạt 1.264,6 triệu tấn hàng, giảm 7,3% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2019 tăng 8,9%); luân chuyển đạt 242,5 tỷ tấn.km, giảm 8,2% (cùng kỳ năm trước tăng 7,5%).
- ❖ Vận tải hàng hóa nước ta vẫn phụ thuộc chủ yếu vào đường bộ, với tỷ trọng lớn nhất (khoảng 74,66% tổng khối lượng vận chuyển trong tháng 9/2020). Tiếp theo là đường thủy nội địa (20,74%), đường biển (4,33%) Trong khi đó tỷ trọng của đường sắt và đường hàng không rất thấp, lần lượt là 0,26% và 0,01%.
- ❖ Sau khi liên tục sụt giảm từ tháng 4/2020 đến nay, tháng 9/2020 là tháng đầu tiên khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường sắt tăng trở lại.
- ❖ Vận tải hàng hóa bằng đường bộ trong tháng 9/2020 tăng mạnh so với tháng trước và cùng kỳ năm ngoái nhưng tính chung 9 tháng năm 2020 vẫn thấp hơn cùng kỳ năm 2019.
- ❖ Sau khi sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa liên tục tăng trưởng tốt từ tháng 5/2020 đến nay, đến tháng 9/2020 đã đạt 32,52 triệu tấn, tăng 6,51% so với tháng 8/2020 và 26,46% so với tháng 9/2019.
- ❖ Trong số các phương thức vận tải thì hàng không ghi nhận mức giảm mạnh nhất cả về khối lượng vận tải và luân chuyển, do bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi các biện pháp hạn chế đi lại giữa các quốc gia trong bối cảnh dịch Covid-19 vẫn diễn biến phức tạp.

- ❖ Theo số liệu sơ bộ của Cục Hàng hải Việt Nam, tháng 9/2020, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển ước đạt gần 57,7 triệu tấn, tăng 3% so với cùng kỳ năm trước.
- ❖ Theo khảo sát sơ bộ, mặc dù có nhiều khó khăn chung nhưng hoạt động giao nhận tại Việt Nam nhìn chung đã tận dụng được các cơ hội từ thương mại điện tử trong 9 tháng đầu năm 2020, khi người dân chuyển dần từ thói quen mua sắm truyền thống sang mua hàng trên các nền tảng trực tuyến. Đặc biệt, nhiều công ty giao nhận đã sáng tạo ra các dịch vụ mới phù hợp với điều kiện thời dịch bệnh.
- ❖ Việt Nam là một nước có nhiều lợi thế về sản xuất nông nghiệp với nhiều mặt hàng xuất khẩu hiện đang đứng trong top đầu về lượng trên thị trường thế giới. Tuy nhiên, giá trị gia tăng chưa cao do hoạt động chế biến sâu và bảo quản còn nhiều hạn chế. Một trong những điểm yếu trong chuỗi cung ứng nông sản, thực phẩm của Việt Nam chính là hệ thống kho bãi, bảo quản lạnh.

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. Tình hình chung

Năm 2020 là một năm nhiều khó khăn với ngành logistics Việt Nam do ảnh hưởng chung của dịch bệnh COVID-19 trên toàn cầu, khiến toàn bộ hoạt động thương mại, vận tải, kho bãi đều bị ảnh hưởng.

Mặc dù Chính phủ đã thể hiện quyết tâm ngay từ đầu về việc tạo điều kiện cho hoạt động vận tải và logistics để đảm bảo lưu thông hàng hóa liên tục, cân đối cung-cầu hàng hóa ở thị trường trong nước, nhưng sự khó khăn chung của các doanh nghiệp sản xuất và xuất nhập khẩu-khách hàng chủ hàng của các doanh nghiệp logistics đã tạo ra những thách thức lớn cho ngành.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê tháng 9/2020, cả nước có 10,3 nghìn doanh nghiệp thành lập mới với số vốn đăng ký là 203,3 nghìn tỷ đồng và số lao động đăng ký là 83 nghìn lao động, giảm 23,1% về số doanh nghiệp, giảm 29,6% về vốn đăng ký và giảm 13,8% về số lao động so với tháng trước.

Trong 9 tháng năm 2020, số lượng doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới giảm 5,3% so với cùng kỳ năm ngoái (đạt 4.033 doanh nghiệp, thấp hơn mức giảm chung của tất cả các ngành).

Từ đầu năm đến hết tháng 9/2020 cũng có 485 doanh nghiệp vận tải, kho bãi tại nước ta đã hoàn tất thủ tục giải thể.

Trong tháng tới, dự báo các hoạt động kinh tế nhìn chung vẫn khó khăn, tuy nhiên theo quy luật mùa cao điểm cuối năm về thương mại, vận chuyển, dự báo thị trường logistics của Việt Nam sẽ sôi động hơn.

2. Hoạt động vận tải

2.1. Tình hình chung

2.1.1. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển

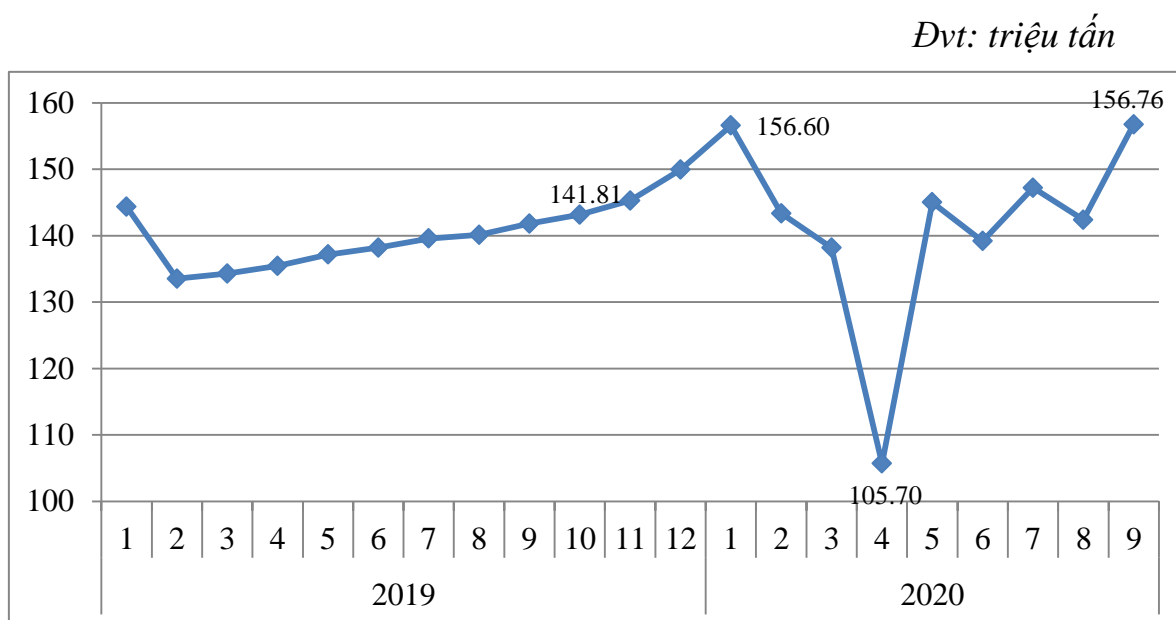
Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, hoạt động vận tải bị ảnh hưởng nặng nề trong quý I/2020, xuống tới mức thấp nhất vào tháng 4/2020 (chỉ đạt 105,7 triệu tấn hàng hóa so với mức 156,6 triệu tấn vào tháng 1/2020). Tuy nhiên đến

tháng 9/2020, vận tải đã khởi sắc trở lại để phục vụ nhu cầu giao thương, tiêu dùng vào dịp cuối năm.

Cụ thể, tháng 9/2020, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của nước ta ước đạt 156,8 triệu tấn hàng hóa, tăng 4,5% so với tháng trước và tăng 10,54% so với tháng 9/2019. Luân chuyển đạt 27,9 tỷ tấn.km, tăng 3,2% so với tháng 8/2020.

Quý III/2020, vận tải hàng hóa của cả nước ước tính đạt 454,2 triệu tấn hàng hóa, giảm 6,4% so với cùng kỳ năm trước và luân chuyển 82,6 tỷ tấn.km, giảm 10,4%.

Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam các tháng năm 2019 và 2020



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

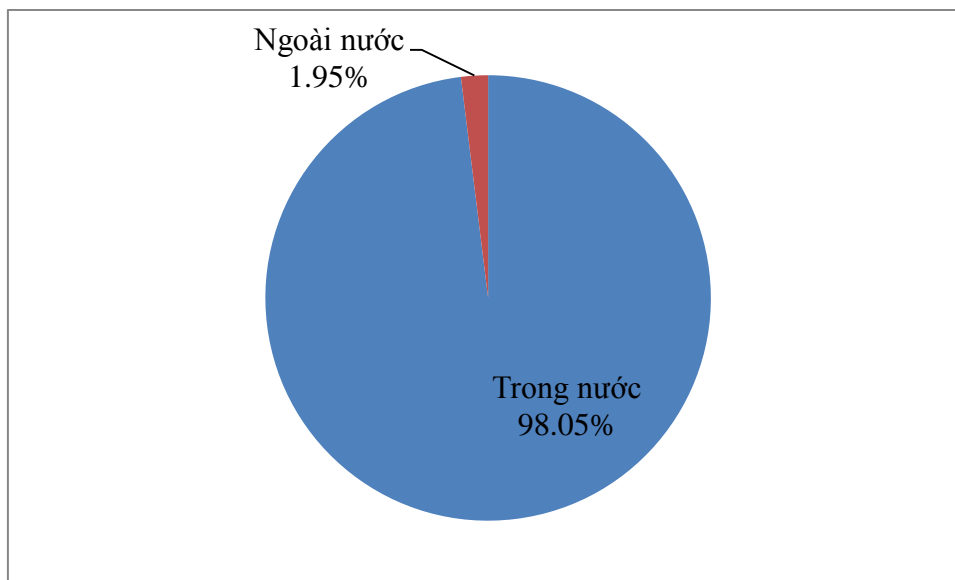
Tính chung 9 tháng năm 2020, vận tải hàng hóa đạt 1.264,6 triệu tấn hàng, giảm 7,3% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2019 tăng 8,9%). Luân chuyển đạt 242,5 tỷ tấn.km, giảm 8,2% (cùng kỳ năm trước tăng 7,5%).

Vận tải trong nước trong 9 tháng năm 2020, đạt 1.239,9 triệu tấn giảm 7,2% so với cùng kỳ năm trước. Luân chuyển hàng hóa đạt 126,2 tỷ tấn.km, giảm 12,4%.

Vận tải hàng hóa ngoài nước đạt 24,7 triệu tấn, giảm 14,9%. Luân chuyển đạt 116,3 tỷ tấn.km, giảm 3,2% so với cùng kỳ năm trước.

Như vậy, xét theo cơ cấu trong nước và ngoài nước thì hiện nay vận chuyển hàng hóa trong nước vẫn chiếm tỷ trọng chính (98,05%) trong khi vận tải ngoài nước chỉ chiếm một phần rất nhỏ (1,95%).

Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa trong nước và ngoài nước 9 tháng năm 2020



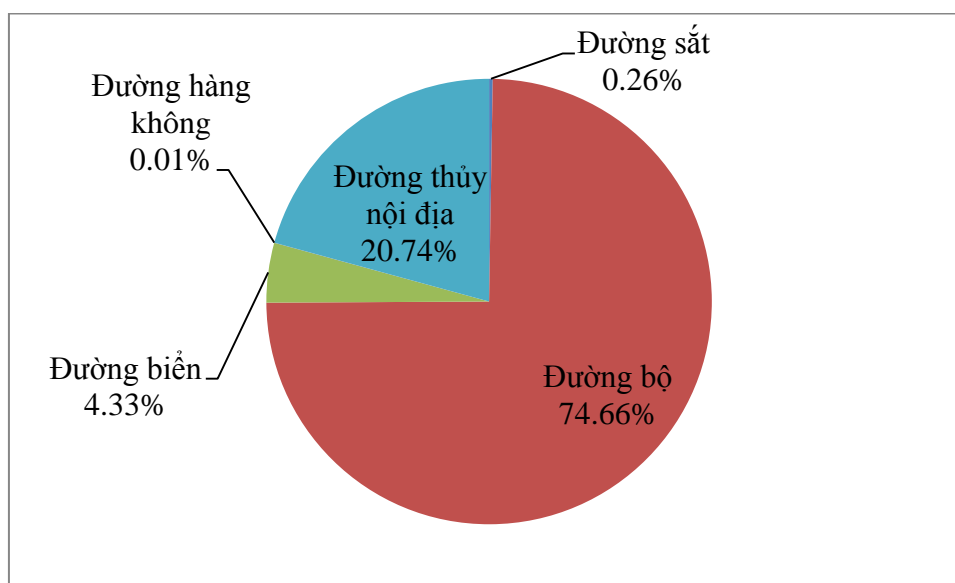
Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

2.1.2. Cơ cấu phương thức vận tải:

Xét theo khối lượng vận chuyển hàng hóa, tháng 9/2020, đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất (khoảng 74,66%) tổng khối lượng vận chuyển. Tiếp theo là đường thủy nội địa (20,74%), đường biển (4,33%). Trong khi đó tỷ trọng của đường sắt và đường hàng không rất thấp, lần lượt là 0,26% và 0,01%.

Nhìn vào cơ cấu này có thể thấy hoạt động vận tải của nước ta hiện vẫn đang phụ thuộc rất lớn vào đường bộ. Điều này cũng khá tương đồng với thị trường Trung Quốc (vận tải đường bộ cũng khoảng trên 70%).

Hình 3: Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam trong tháng 9/2020 (theo lượng hàng vận chuyển)



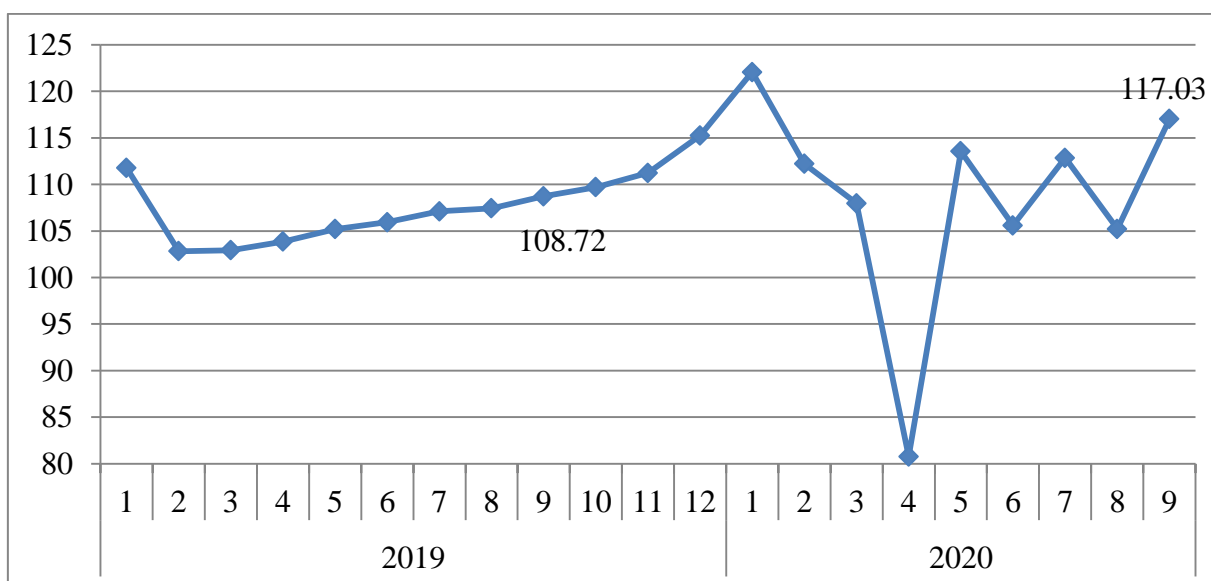
Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê Việt Nam

2.2. Vận tải đường bộ

Trong tháng 9/2020, vận tải hàng hóa bằng đường bộ của nước ta đạt 108,72 nghìn tấn, tăng 11,23% so với tháng 8/2020 và tăng 7,64% so với 9/2019.

Hình 4: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam

Đvt: triệu tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Tính chung 9 tháng năm 2020, vận tải hàng hóa đường bộ đạt 963,9 triệu tấn, giảm 7,4% so với cùng kỳ năm trước. Luân chuyển hàng hóa đường bộ đạt 65,2 tỷ tấn.km, giảm 14,2%.

2.3. Vận tải đường sắt

Trong tháng 9/2020, đã có 413,7 nghìn tấn hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt của Việt Nam, tăng nhẹ so với cả tháng 8/2020 và tháng 9/2019. Như vậy, sau khi liên tục sụt giảm từ tháng 4/2020 đến nay, tháng 9/2020 là tháng đầu tiên khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường sắt tăng trở lại.

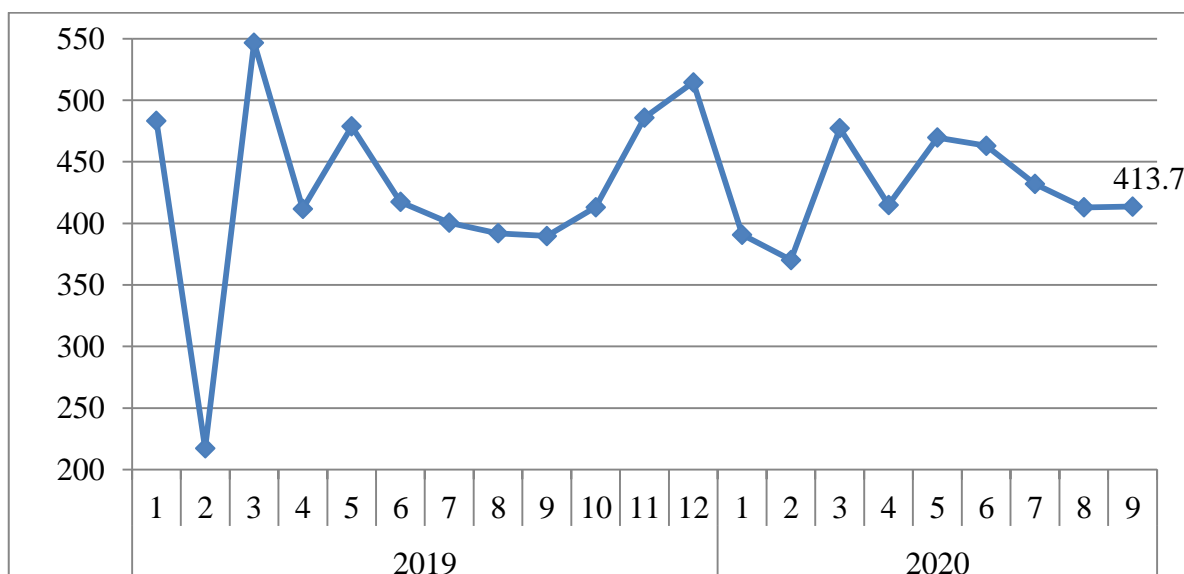
Tính chung 9 tháng năm 2020, tổng lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt đạt 3,7 triệu tấn, giảm 1,4%. Luân chuyển hàng hóa đường sắt đạt 2,7 tỷ tấn.km, giảm 0,4%.

Ngành vận tải đường sắt Việt Nam vẫn đang phải đối mặt với những khó khăn rất lớn, cả từ yếu tố khách quan là dịch bệnh, thiên tai, lũ lụt và trong nội tại năng lực cạnh tranh của ngành.

Trong khi vận chuyển đường sắt của Trung Quốc chiếm tới khoảng 7-8% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển thì tại Việt Nam chỉ chưa tới 1%.

Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt các tháng năm 2019 và 2020

Đvt: nghìn tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

2.4. Vận tải hàng không

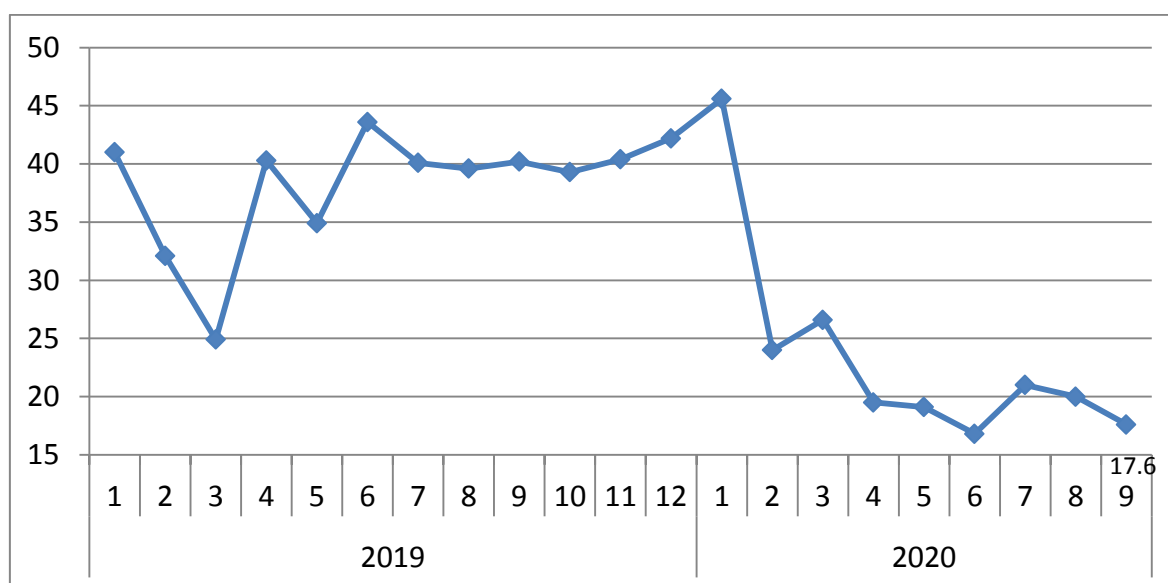
Nhìn chung quy mô vận tải hàng hóa bằng đường hàng không của Việt Nam một năm bằng khoảng 30% khối lượng hàng hóa vận tải hàng không của Trung Quốc trong một tháng.

Vận tải hàng hóa đường hàng không tiếp tục chuỗi 3 tháng giảm liên tiếp, trong tháng 9/2020 chỉ đạt 17,6 nghìn tấn, giảm 12% so với tháng 8/2020 và 56,2% so với tháng 9/2019.

9 tháng năm 2020 đạt 196,6 nghìn tấn, giảm 39,4%; luân chuyển hàng hóa đạt 2,6 tỷ tấn.km, giảm 54,2% so với cùng kỳ năm 2019. Như vậy, trong số các phương thức vận tải thì hàng không ghi nhận mức giảm mạnh nhất, do bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi các biện pháp hạn chế đi lại giữa các quốc gia trong bối cảnh dịch Covid-19 vẫn diễn biến phức tạp.

Hình 6: Vận tải hàng hóa bằng hàng không

Dvt: 1000 tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

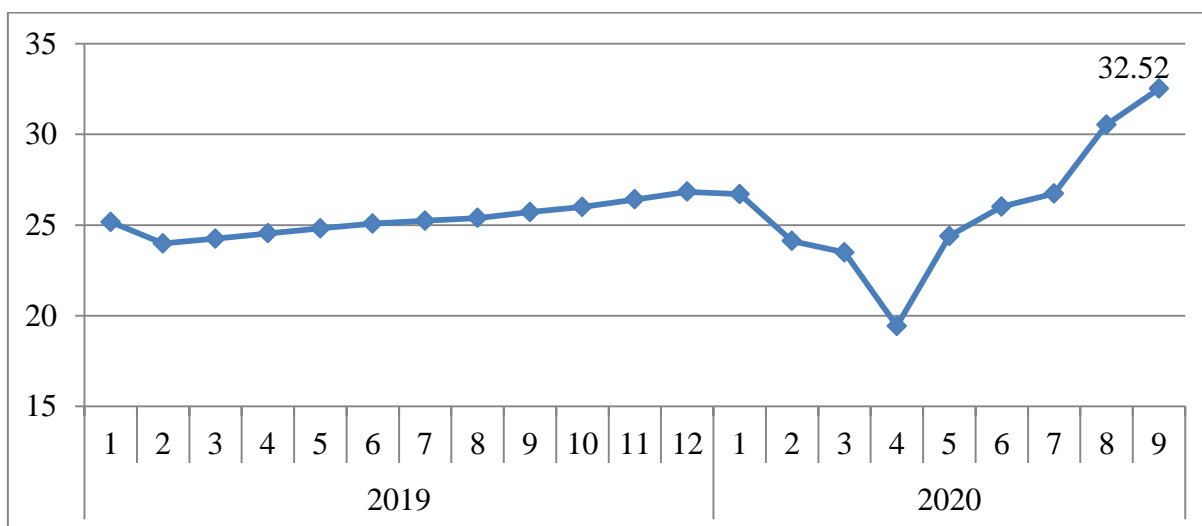
2.5. Vận chuyển đường thủy nội địa

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, sau khi sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa liên tục tăng trưởng tốt từ tháng 5/2020 đến nay, đến tháng 9/2020 đã đạt 32,52 triệu tấn, tăng 6,51% so với tháng 8/2020 và 26,46% so với tháng 9/2019.

Tuy nhiên, do không bù đắp được sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm 2020 nên tính chung 9 tháng đầu năm 2020, vận tải thủy nội địa đạt 238,1 triệu tấn trọng, giảm 7,6% so với cùng kỳ năm 2019; luân chuyển đạt 48,2 tỷ tấn.km, giảm 5,7%.

Hình 7: Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa

Đvt: triệu tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Cơ quan Thống kê quốc gia Trung Quốc

2.6. Vận chuyển đường biển

Năm 2020 là một năm nhiều khó khăn với vận tải đường biển, do sự suy giảm trong của hoạt động thương mại trên thế giới và Việt Nam.

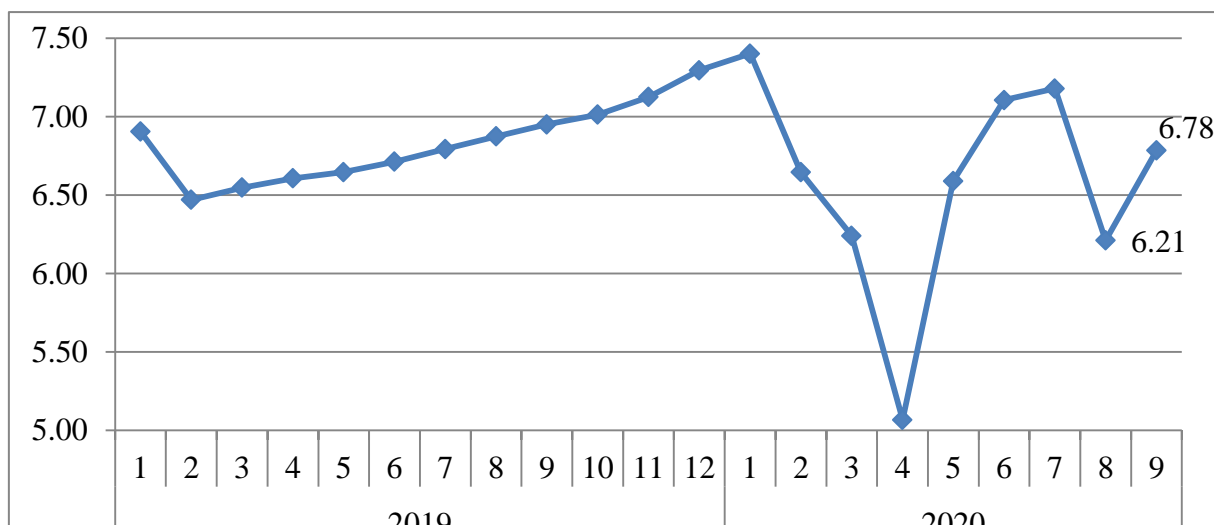
Sau khi liên tục sụt giảm trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa bằng đường biển bắt đầu tăng trở lại từ tháng 5/2020 và có sự tăng trưởng khá tốt vào cuối quý II/2020 khi các đợt dịch bệnh lắng xuống.

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong tháng 9/2020 đạt 6,78 triệu tấn, tăng 9,23% so với tháng 8/2020 nhưng giảm 2,39% so với tháng 9/2019.

Tính chung 9 tháng năm 2020 đạt 58,7 triệu tấn, giảm 4,9%; luân chuyển đạt 123,8 tỷ tấn.km, giảm 3,8% so với 9 tháng năm 2019.

Hình 8: Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Đvt: triệu tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

3. Cảng biển

3.1. Tình hình chung

Theo số liệu sơ bộ của Cục Hàng hải Việt Nam, tháng 9/2020, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển ước đạt gần 57,7 triệu tấn, tăng 3% so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 9 tháng năm 2020, tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đạt gần 519 triệu tấn.

Lượng hàng container thông qua cảng biển đạt hơn 15,9 triệu Teus, tăng 7% và 12% so với cùng kỳ năm 2019.

Trong đó, các khu vực cảng biển có hàng container tăng mạnh gồm có: Mỹ Tho tăng 268%, Thanh Hóa tăng 60% (chủ yếu là hàng container nội địa), Quy Nhơn tăng 28%, Đà Nẵng tăng hơn 19%, Bà Rịa-Vũng Tàu tăng 18% và TP. Hồ Chí Minh tăng 16% so với cùng kỳ năm trước.

3.2. Tình hình một số cảng biển

a) Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa)

Trong 9 tháng đầu năm 2020, tổng lượng hàng xuất khẩu qua Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa) đạt 3.517 TEU, tổng lượng hàng nhập khẩu qua cảng đạt

2.883 TEU. Theo thông tin từ Ban Quản lý Khu Kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp tỉnh, từ đầu năm đến hết tháng 9/2020 đã có 24 chuyến tàu Container quốc tế cập cảng Nghi Sơn. Đây là những chuyến tàu hàng Container do Tập đoàn CMA - CGM của Pháp - hãng vận tải Container quốc tế lớn thứ 3 thế giới khai thác từ tháng 5/2019. Tuyến hàng hải này được vận hành cố định theo hải trình qua nhiều cảng biển quốc tế. Hàng hóa được đưa đến những cảng chính để trung chuyển đi khắp thế giới theo yêu cầu của các doanh nghiệp xuất - nhập khẩu bằng những tuyến hàng hải khác của hãng tàu đang khai thác.

Cảng cũng đã thu hút được nhiều doanh nghiệp chủ hàng, với 25 doanh nghiệp xuất khẩu và 13 doanh nghiệp nhập khẩu.

Hình 9: Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa)



Bảng 1: Các thông số về bến cảng tổng hợp Nghi Sơn-Cảng biển Nghi Sơn (Thanh Hóa)

1. Thông tin cơ bản:	
- Tên đơn vị khai thác cảng	Công ty TNHH MTV cảng tổng hợp quốc tế Nghi Sơn
- Địa chỉ đơn vị khai thác cảng	Thôn Hà Tân, Xã Hải Hà, Huyện Tĩnh Gia, Thanh Hoá
- Số điện thoại liên hệ	0237 3613938
- Vị trí bến cảng	Xã Hải Hà, huyện Tĩnh Gia, Thanh Hóa
- Công năng khai thác cảng	Cảng Tổng hợp (Hàng rời, hàng khô...)

- Diện tích bến cảng (ha)	1,5
- Năng lực thông qua của bến cảng (T/năm)	4.000.000
- Cơ quan QLNN chuyên ngành hàng hải	Cảng vụ Hàng hải Thanh Hóa
2. Thông số kỹ thuật:	
- Cầu 1	
+ Tàu vào cảng lớn nhất (DWT)	70.000
+ Kích thước chiều dài cầu cảng (m)	250
- Cầu 2	
+ Tàu vào cảng lớn nhất (DWT)	70.000
+ Kích thước chiều dài cầu cảng (m)	250
- Cầu 2A	
+ Tàu vào cảng lớn nhất (DWT)	20.000
+ Kích thước chiều dài cầu cảng (m)	147

Nguồn: Cục Hàng hải

b) Cảng Hải Phòng

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng ước đạt 86,55 triệu tấn, tăng 9,15% so với cùng kỳ.

Tháng 9/2020, Cục Hải quan Hải Phòng đã có thông báo về việc điều chỉnh, phân công địa bàn quản lý của một số chi cục hải quan cửa khẩu từ ngày 1/10/2020. Đây là việc làm thường xuyên để phù hợp với thực tế và xu thế phát triển của hệ thống cảng tại Hải Phòng (phát triển hệ thống cảng vươn ra biển).

Cụ thể, cảng PTSC Đình Vũ được chuyển từ Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 1 sang Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 3.

Cảng Tân Cảng 128 chuyển từ Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 2 sang Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Đình Vũ.

Cảng Nam Hải Đình Vũ chuyển từ Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 3 sang Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 2.

Cảng cạn Tân cảng Hải Phòng chuyển từ Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 2 sang Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Đình Vũ.

Kho ngoại quan Tân Cảng 128 và Kho CFS của Tân Cảng 128 (nằm trong cảng Tân Cảng 128) từ Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 2 sang Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Đình Vũ.

Những điều chỉnh này cũng nhằm tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng và cả cộng đồng doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Hiện nay tại Hải Phòng có 4 doanh nghiệp chính hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh cảng biển là Công ty CP cảng Hải Phòng; Tổng Công ty Tân Cảng; Công ty CP Container Việt Nam (VICONSHIP); Công ty CP Gemadept, nhưng trước đây vẫn còn một số kho, bãi, cảng thuộc sở hữu của một doanh nghiệp nhưng thuộc sự quản lý của hai chi cục.

Hình 10: Cảng Hải Phòng



Việc điều chỉnh này sẽ góp phần tạo thuận lợi theo hướng các kho, bãi, cảng thuộc một doanh nghiệp sẽ chỉ làm thủ tục tại một chi cục, qua đó vừa tạo thuận cho doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng vừa tạo thuận lợi cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Do quá trình đô thị hóa ở Hải Phòng, nhiều cảng lớn ở Hải Phòng trước đây như Hoàng Diệu, Chùa Vẽ... đã nằm trong khu vực nội thành, hàng hóa

xuất nhập khẩu giảm đáng kể. Do đó, TP Hải Phòng đang tập trung đầu tư phát triển các hệ thống cảng biển hiện đại ở khu vực cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, khu vực bán đảo Đình Vũ để đáp ứng nhu cầu của khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu thông quan địa bàn ngày một lớn và đang có tốc độ tăng trưởng nhanh.

4. Hoạt động giao nhận, kho bãi

4.1. Giao nhận

Theo khảo sát sơ bộ, mặc dù có nhiều khó khăn chung nhưng hoạt động giao nhận tại Việt Nam nhìn chung đã tận dụng được các cơ hội từ thương mại điện tử trong 9 tháng đầu năm 2020, khi người dân chuyển dần từ thói quen mua sắm truyền thống sang mua hàng trên các nền tảng trực tuyến.

Số lượng các dịch vụ giao nhận ngày càng đa dạng, từ chỗ chỉ có 2 ứng dụng là Uber và Grab, hay ứng dụng giao đồ ăn của Now ứng dụng vận chuyển hàng hóa thì có Vietnam Post, Viettel Post, Grab Express thì từ 3 năm trở lại đây, thì dịch vụ vận chuyển và giao nhận phát triển khá nhanh, các ứng dụng giao nhận, vận chuyển như goviet, be, fastgo, giaohangnhanh, giaohangtietkiem... đã trở nên rất phổ biến. Ứng dụng giao đồ ăn cũng phát triển sôi động như Grabfood, Loship, Gofood, Baemin...

Đặc biệt, năm 2020 chứng kiến nhiều sáng kiến mới của các công ty giao nhận, đặc biệt là ở phân khúc giao hàng dặm cuối để khắc phục những khó khăn và tận dụng cơ hội từ thời gian diễn ra dịch bệnh Covid-19.

Ví dụ, trong thời gian thực hiện giãn cách toàn xã hội vào tháng 4/2020, Công ty cổ phần beGroup - đơn vị sở hữu và phát triển ứng dụng gọi xe Be - cho biết đã tạm ngừng cung cấp dịch vụ vận chuyển (beBike, beCar, be đi tỉnh, thuê xe theo giờ) trong vòng 15 ngày kể từ ngày 1/4/2020 tại tất cả tỉnh, thành phố trên toàn quốc.

Ngược lại, công ty nhanh chóng chuyển sang các dịch vụ mới phù hợp với điều kiện “giãn cách xã hội”. Dịch vụ Giao hàng beDelivery và dịch vụ be Đi chợ vẫn hoạt động bình thường cho đến khi có thông báo mới. Theo đó, khách hàng có thể đặt giao hàng beDelivery và be Đi Chợ để được mua hộ hàng hóa, nhu yếu phẩm, bảo đảm nhu cầu hằng ngày mà không cần phải ra ngoài.

Hình 11: Dịch vụ “be Đi Chợ” của Công ty cổ phần beGroup



Dịch vụ “be Đi chợ” đã giảm phí mua hàng từ 50.000 đồng xuống 30.000 đồng/đơn hàng. Hơn nữa, dịch vụ này được mở rộng thêm hình thức thanh toán tiền mặt và hạn mức giá trị đơn hàng lên đến 1 triệu đồng, thay vì chỉ chấp nhận khách hàng sử dụng thẻ và hạn mức 500.000 đồng như trước và nhiều ưu đãi giảm giá khác.

Để bảo vệ cho các tài xế trong thời gian dịch bệnh, công ty GoViet cũng đã kịp thời bổ sung dịch vụ GoShield với gói bảo hiểm bảo vệ đối tác tài xế của GoViet trước dịch bệnh Covid-19 với mức hỗ trợ và bồi hoàn giá trị cao nhất trên thị trường. Hãng cũng cung cấp khẩu trang vải kháng khuẩn phòng chống dịch cho đối tác tài xế GoViet qua 10 điểm đặt máy bán hàng tự động tại thành phố Hồ Chí Minh.

4.2. Kho bãi, chuỗi lạnh

Việt Nam là một nước có nhiều lợi thế về sản xuất nông nghiệp với nhiều mặt hàng xuất khẩu hiện đang đứng trong top đầu về lượng trên thị trường thế giới. Tuy nhiên, giá trị gia tăng chưa cao do hoạt động chế biến sâu và bảo quản còn nhiều hạn chế. Một trong những điểm yếu trong chuỗi cung ứng nông sản, thực phẩm của Việt Nam chính là hệ thống kho bãi, bảo quản lạnh.

Ngoài ra, với một thị trường tiêu thụ rộng lớn 100 triệu dân, nhu cầu về chuỗi lạnh của Việt Nam cũng gia tăng trong những năm gần đây để phục vụ xu hướng chuyển từ mua hàng tại các chợ truyền thống sang mua thực phẩm trong siêu thị. Tuy nhiên, theo khảo sát của công ty CEL Consulting trong năm 2020, chỉ 8,2% nhà sản xuất cho thị trường nội địa áp dụng chuỗi lạnh, thấp hơn rất nhiều so với con số 66,7% của nhà xuất khẩu.

Theo thống kê của hãng nghiên cứu thị trường Euromonitor trong năm 2019, thị trường thực phẩm cần vận chuyển lạnh trong ngành bán lẻ Việt Nam, không tính mảng thủy sản, ước đạt 1,2 tỷ USD. Nếu tính cả dược phẩm và các sản phẩm chăm sóc sức khỏe phụ thuộc vào chuỗi cung ứng lạnh thì quy mô thị trường đạt gần 10 tỷ USD vào năm 2020.

Hạn chế về chuỗi lạnh khiến tỷ lệ tổn thất trong các chuỗi cung ứng nông sản, thực phẩm của Việt Nam khá cao. Các nhà bán lẻ cũng bị thiệt hại và e ngại trong việc nhập một lượng lớn hàng, dù được hưởng chiết khấu cao theo số lượng hàng mua vào. Chi phí cao một phần được chuyển thành giá bán hàng hóa mà người tiêu dùng phải chịu. Do đó có thể thấy hệ thống kho bãi và chuỗi lạnh chậm phát triển đã cản trở sự phát triển chung của toàn bộ ngành nông sản, thực phẩm của Việt Nam cũng như ảnh hưởng tới quyền lợi của người tiêu dùng.

Hình 12: Một kho lạnh tại Việt Nam



Một trong những nguyên nhân cho hạn chế trên là năng lực tài chính của các doanh nghiệp còn hạn chế, trong khi chi phí đầu tư cho chuỗi lạnh rất tốn kém.

Ngoài vấn đề tài chính, để quản trị chuỗi lạnh cũng cần đến đội ngũ nhân sự có chuyên môn trong lĩnh vực này, thậm chí các bên tham gia phải có chuyên môn về bảo quản nhiệt độ.

Theo khuyến nghị từ các chuyên gia, quản trị chuỗi lạnh phải đảm bảo tính khép kín, với sự đầu tư từ hệ thống kho lạnh, xe lạnh và những hệ thống thiết bị kiểm tra nhiệt độ khác để đảm bảo các tiêu chuẩn chất lượng hàng hóa, an toàn vệ sinh thực phẩm. Để làm được điều này trong giai đoạn đầu nên có các dự án công-tư để tạo ra các cơ sở kho lạnh quy mô lớn, đặc biệt ở các khu vực sản xuất nông sản lớn.