

BỘ CÔNG THƯƠNG

TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN VỀ
**CHỈ SỐ HIỆU QUẢ
LOGISTICS (LPI)**



Hà Nội, tháng 6 năm 2019

BỘ CÔNG THƯƠNG

TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN VỀ

CHỈ SỐ HIỆU QUẢ LOGISTICS (LPI)

Hà Nội, tháng 6 năm 2019

I. GIỚI THIỆU CHUNG VỀ LPI

- 1. Tổng quan**
- 2. Các chỉ số thành phần của LPI**
- 3. Phương pháp tính toán chỉ số LPI**
- 4. Lưu ý khi sử dụng LPI**

II. XẾP HẠNG LPI THẾ GIỚI QUA CÁC NĂM

III. XẾP HẠNG LPI CỦA VIỆT NAM QUA CÁC NĂM

IV. LPI VÀ CẢI CÁCH HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG LOGISTICS CỦA MỘT QUỐC GIA

V. KẾ HOẠCH CẢI THIỆN CHỈ SỐ LPI CỦA VIỆT NAM

VI. HƯỚNG DẪN VỀ ĐO LƯỜNG CÁC CHỈ SỐ LIÊN QUAN ĐẾN LPI

PHỤ LỤC: CÁC NHIỆM VỤ CẢI THIỆN LPI CỦA VIỆT NAM, PHÂN THEO CƠ QUAN CHỦ TRÌ

I. GIỚI THIỆU CHUNG VỀ LPI

1. Tổng quan

LPI là từ viết tắt của *Logistics Performance Index* (Chỉ số Hiệu quả Logistics). Đây là một chỉ số do Ngân hàng Thế giới đưa ra để xếp hạng hiệu quả, năng lực hoạt động logistics của các quốc gia. Chỉ số này được xác định hai năm một lần, vào các năm chẵn.

Cho đến nay đã có 6 lần xếp hạng LPI trong các năm 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 và 2018. Chỉ số LPI bình quân của Việt Nam qua 4 lần xếp hạng gần nhất đứng thứ 45 thế giới.

Năm 2018, 5 nước có chỉ số LPI cao nhất là Đức, Thụy Điển, Bỉ, Áo và Nhật Bản. Việt Nam xếp thứ 39/160 nước tham gia khảo sát, tăng 25 bậc so với năm 2016 (64/160). Trong ASEAN, Việt Nam đứng sau hai nước là Singapore (thứ 7) và Thái Lan (thứ 32). Một số nước khác đáng quan tâm là Hoa Kỳ (thứ 14), Australia (thứ 18), Hàn Quốc (thứ 25), Trung Quốc (thứ 26), Malaysia (thứ 41), Ấn Độ (thứ 44), Indonesia (thứ 46), Nga (thứ 75).

Mặc dù chỉ là chỉ số do một tổ chức đưa ra, nhưng cho đến nay LPI của Ngân hàng Thế giới được đông đảo các nước thừa nhận như một chỉ số đánh giá năng lực cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của ngành dịch vụ logistics mỗi nước. LPI đã được các nhà hoạch định chính sách, các chuyên gia thương mại, các nhà nghiên cứu sử dụng trong việc đánh giá và so sánh sự phát triển logistics. Qua đó, LPI cho phép các chính phủ, các doanh nghiệp và các bên có liên quan đánh giá lợi thế cạnh tranh tạo ra từ hoạt động logistics và có biện pháp để cải thiện logistics - mạch máu của kinh tế toàn cầu.

2. Các tiêu chí đánh giá của LPI

Chỉ số LPI gồm 2 chỉ số thành phần là LPI quốc tế và LPI trong nước vì logistics được hiểu là một mạng lưới các dịch vụ hỗ trợ việc chuyển dịch hàng hóa, thương mại qua biên giới và thương mại nội địa.

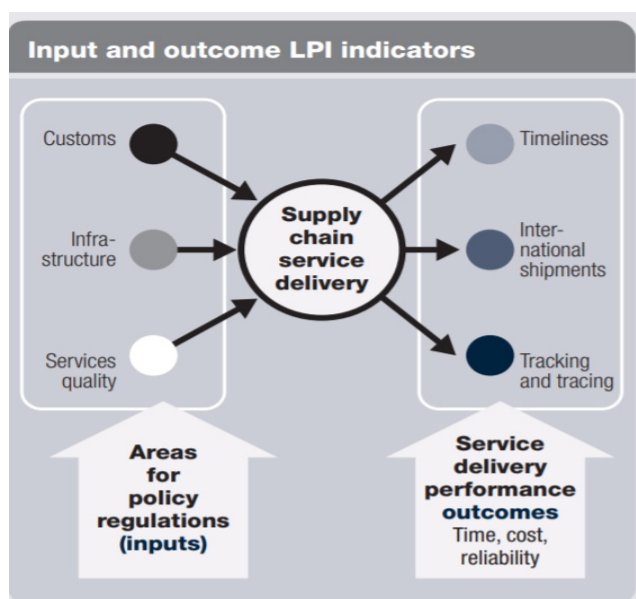
Chỉ số **LPI quốc tế** được đánh giá trên 6 tiêu chí, bao gồm :

- *Hạ tầng*: Chất lượng của cơ sở hạ tầng liên quan đến thương mại và vận tải (cơ sở hạ tầng về cảng biển, sân bay, đường sắt, đường bộ, đường biển, hàng không, phương tiện chuyển tải, kho bãi, hạ tầng công nghệ thông tin và các dịch vụ IT);
- *Giao hàng*: Mức độ dễ dàng khi thu xếp vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu với giá cả cạnh tranh, liên quan đến các chi phí như phí đại lý, phí cảng, phí cầu đường, phí lưu kho bãi...;
- *Năng lực*: Năng lực và chất lượng của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, ví dụ các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường biển và vận tải đa phương thức ; doanh nghiệp kho bãi và phân phối; đại lý giao nhận; cơ quan hải quan; cơ quan kiểm tra chuyên ngành; cơ quan kiểm dịch; đại lý hải quan; các hiệp hội liên quan đến thương mại và vận tải; người giao và người nhận hàng;
- *Truy xuất*: Khả năng theo dõi và truy xuất các lô hàng;

- *Thời gian*: Sự đúng lịch của các lô hàng khi tới đích so với thời hạn đã định: các lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu làm thủ tục thông quan và giao đúng thời hạn.
- *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.

Các tiêu chí trên được lựa chọn dựa trên những nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm và trên kinh nghiệm thực tiễn của các chuyên gia trong lĩnh vực logistics, bao gồm các công ty logistics lớn trên thế giới. Sáu tiêu chí của LPI quốc tế có thể được phân làm 02 nhóm chính (Hình 2.1)

Tiêu chí của LPI quốc tế



Nguồn : Ngân hàng Thế giới

Đầu vào chính của chuỗi cung ứng: các tiêu chí liên quan đến cơ chế, chính sách (Thông quan, Hạ tầng và Năng lực dịch vụ)

Đầu ra của chuỗi cung ứng : các chỉ số về Thời gian, Chi phí và Mức độ tin cậy (tương ứng với các tiêu chí Thời gian, Giao hàng và Truy xuất)

LPI sử dụng kỹ thuật thống kê chuẩn để tổng hợp tất cả dữ liệu của các tiểu chỉ số thành phần vào một chỉ số duy nhất (phương pháp cụ thể sẽ được giới thiệu ở phần sau của tài liệu). Chỉ số này sẽ được sử dụng để so sánh giữa các quốc gia, vùng lãnh thổ và giữa các nhóm nước có thu nhập khác nhau.

Đối với **LPI trong nước**, Ngân hàng Thế giới không xếp hạng mà chỉ đưa ra dữ liệu thống kê đối với 4 tiêu chí, bao gồm :

- *Hạ tầng*: Chất lượng của cơ sở hạ tầng liên quan đến thương mại và vận tải (cơ sở hạ tầng về cầu cảng, sân bay, đường sắt, đường bộ, đường biển, hàng không, phương tiện chuyển tải, lưu kho, lưu bãi, hạ tầng công nghệ thông tin và các dịch vụ IT);

- *Dịch vụ*: Năng lực, mức độ phát triển của dịch vụ logistics;
- *Thủ tục và thời gian làm thủ tục tại biên giới*: Thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành;
- *Độ tin cậy của chuỗi cung ứng*: Khả năng đáp ứng của các nhà cung cấp dịch vụ logistics trong nước.

3. Phương pháp đánh giá, xếp hạng LPI

3.1. *Phương thức thực hiện*: Khảo sát trực tuyến bằng bảng hỏi.

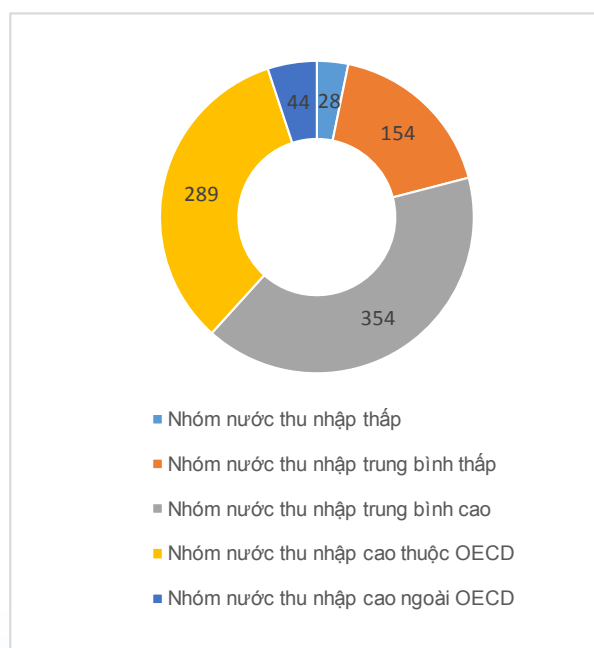
3.2. *Thời gian thực hiện*: Từ khoảng tháng 9 năm trước đến tháng 02 năm sau. Khảo sát LPI năm 2018 được thực hiện từ tháng 9 năm 2017 đến tháng 02 năm 2018.

3.2. *Đối tượng tham gia khảo sát*

Đối tượng tham gia khảo sát đối với LPI quốc tế là các chuyên gia logistics đến từ các công ty chịu trách nhiệm vận chuyển hàng hóa trên khắp thế giới: các hãng giao nhận vận tải đa quốc gia và các doanh nghiệp vận tải lớn, đại lý giao nhận và các công ty chuyển phát. Đây là nhóm đối tượng khảo sát phù hợp nhất để đánh giá tính hiệu quả trong hoạt động logistics của một quốc gia bởi họ trực tiếp ảnh hưởng đến sự lựa chọn tuyến đường và cửa ngõ vận chuyển, từ đó ảnh hưởng đến quyết định các của doanh nghiệp về lựa chọn địa điểm đặt cơ sở sản xuất, chọn nhà cung cấp và lựa chọn thị trường mục tiêu. Sự tham gia của họ chính là yếu tố then chốt đối với chất lượng và độ tin cậy của LPI. Đối với LPI trong nước, người đánh giá là các doanh nghiệp và chuyên gia của nước sở tại tự đánh giá về môi trường hoạt động logistics của nước mình.

Trong cuộc khảo sát về LPI năm 2018, số lượng người tham gia khảo sát là 869 người đến từ 108 quốc gia và vùng lãnh thổ. Trong số đó, 62 % đến từ các nước có thu nhập thấp (3%) hoặc thu nhập trung bình (59%).

Thành phần tham gia khảo sát LPI 2018



Nhóm nước có thu nhập trung bình cao chiếm số lượng người tham gia khảo sát đông nhất. Tiếp đó là nhóm nước thu nhập cao (38%). Nguyên nhân sự tham gia của các đại diện đến từ các quốc gia thu nhập thấp còn hạn chế là do họ có rất ít vai trò trong thương mại quốc tế và có những khó khăn nhất định trong việc giao tiếp hiệu quả với những đối tượng này.

LPI thực hiện khảo sát đối với cả những công ty lớn và các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Những doanh nghiệp lớn (từ 250 nhân viên trở lên) chiếm 29% đối tượng khảo sát. Phần lớn còn lại đến từ các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Về vị trí công tác, nhóm giám đốc điều hành cấp cao chiếm 43%, quản lý cấp khu vực và cấp quốc gia chiếm 13%, quản lý bộ phận chiếm 19%. Về lĩnh vực, 35% làm việc với vận tải đa phương thức, 25% vận tải biển và 13% với vận tải hàng không, còn lại là những phương thức khác.

Năm 2018, tổng cộng 6000 đánh giá về các quốc gia đã được đưa ra bởi các chuyên gia logistics, chấm điểm 160 quốc gia trên thế giới đối với LPI quốc tế và 100 quốc gia đối với LPI trong nước.

3.3. Nội dung và phương pháp tính toán

Logistics bao gồm rất nhiều khía cạnh khác nhau nên rất khó để đo lường hiệu quả logistics của một quốc gia. Ngân hàng Thế giới bắt đầu bằng việc đo lường thời gian và chi phí liên quan đến các quy trình logistics như quá trình xử lý tại cảng, thủ tục hải quan, vận chuyển và các hoạt động liên quan. Đây là các thông tin có thể định lượng được và thường là đã được thu thập trước đó. Tuy nhiên, do cấu trúc của chuỗi cung ứng ở mỗi quốc gia có sự khác biệt, việc tổng hợp các thông tin trên thành một hệ cơ sở dữ liệu thống nhất và phù hợp giữa các nước là rất khó khăn. Bên cạnh đó, rất nhiều yếu tố quan trọng của logistics (như tính minh bạch của quy trình, chất lượng dịch vụ, khả năng dự đoán và mức độ tin cậy) không thể đánh giá bằng cách chỉ sử dụng số liệu về thời gian và chi phí.

Bảng khảo sát về chỉ số LPI năm 2018 bao gồm 33 câu hỏi có thể chia thành 3 phần:

Phần 1: từ câu 1 - 9 là các câu hỏi về thông tin liên hệ và đặc điểm của đối tượng tham gia khảo sát, bao gồm các thông tin về công ty, lĩnh vực công tác, vị trí công tác, ngành nghề của đối tác và những nước mà họ thường xuyên giao dịch.

Phần 2: từ câu 10 - 15 bao gồm các câu hỏi nhằm thu thập dữ liệu để tính toán chỉ số LPI quốc tế.

Mỗi người tham gia khảo sát sẽ được yêu cầu xếp hạng 6 tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động logistics của 8 quốc gia khác trên thang điểm từ 1 điểm (yếu nhất) đến 5 điểm (tốt nhất). 8 quốc gia này có thể là những thị trường xuất khẩu và nhập khẩu quan trọng đối với nước mà đối tượng tham gia khảo sát hiện đang làm việc, được lựa chọn ngẫu nhiên, hoặc - đối với các nước không giáp biển - là các quốc gia lân cận làm cầu nối nước đó với quốc tế. Phương pháp dùng để lựa chọn 8 quốc gia này khác nhau đối với từng đối tượng tham gia khảo sát, phụ thuộc vào đặc điểm của quốc gia mà người đó làm việc.

Bảng 1. Phương pháp lựa chọn các quốc gia theo đối tượng tham gia khảo sát

	Đối tượng khảo sát đến từ nhóm nước có thu nhập thấp	Đối tượng khảo sát đến từ nhóm nước có thu nhập trung bình	Đối tượng khảo sát đến từ nhóm nước có thu nhập cao
Nước giáp biển	5 nước đối tác xuất khẩu quan trọng nhất + 3 nước đối tác nhập khẩu quan trọng nhất	3 nước đối tác xuất khẩu quan trọng nhất + nước đối tác nhập khẩu quan trọng nhất + 4 nước bất kỳ, mỗi nước chọn từ mỗi nhóm nước sau: a. Châu Phi b. Đông Á và Trung Á c. Mỹ Latinh d. Châu Âu và OECD	2 nước lựa chọn ngẫu nhiên từ danh sách 5 nước đối tác xuất khẩu quan trọng nhất và 5 nước đối tác nhập khẩu qua trọng nhất + 4 nước lựa chọn ngẫu nhiên từ mỗi nhóm nước sau: a. Châu Phi b. Đông Á và Trung Á c. Mỹ Latinh d. Châu Âu và OECD +
Nước không giáp biển	4 nước đối tác xuất khẩu quan trọng nhất + 2 nước đối tác nhập khẩu quan trọng nhất + 2 nước giáp ranh	3 nước đối tác xuất khẩu quan trọng nhất + nước đối tác nhập khẩu quan trọng nhất + 2 nước giáp ranh + 2 nước bất kỳ, mỗi nước chọn từ một trong các nhóm nước sau: a. Châu Phi b. Đông Á và Trung Á c. Mỹ Latinh d. Châu Âu và OECD	2 nước lựa chọn ngẫu nhiên từ tất cả các nhóm a, b, c, d trên.

Nguồn: Ngân hàng Thế giới, 2018

Ví dụ như nếu đối tượng tham gia khảo sát là chuyên gia đến từ Việt Nam (nước giáp biển, nằm trong nhóm nước có thu nhập trung bình), họ sẽ được yêu cầu đánh giá 08 quốc gia, bao gồm: 3 thị trường có kim ngạch xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam, thị trường có kim ngạch nhập khẩu lớn nhất, và 04 nước bất kỳ bao gồm: 01 nước châu Phi, 01 nước khu vực Đông Á và Trung Á, 01 nước Mỹ Latinh và 01 nước từ châu Âu và OECD.

Như đã phân tích ở trên, LPI quốc tế là chỉ số đo lường hiệu quả hoạt động logistics của một quốc gia, bao gồm dữ liệu từ 6 tiểu chỉ số thành phần tương ứng với 6 câu hỏi từ câu 10-15. Tuy nhiên, trong quá trình trả lời khảo sát, một số đối tượng tham gia khảo sát không cung cấp thông tin cho tất cả 6 tiêu chí trên. Do đó, phép nội suy được sử dụng để điền vào các giá trị còn thiếu. Cụ thể, giá trị còn thiếu sẽ được thay thế bởi điểm số trung bình của tất cả các đối tượng tham gia khảo sát dành cho chính câu hỏi bị trả lời thiếu của nước đó.

Dựa trên điểm số của 6 chỉ số thành phần, LPI được tổng hợp bằng cách sử dụng Phương pháp phân tích thành phần chính (PCA), đây là một phương pháp được sử dụng thường xuyên khi các nhà phân tích thống kê phải đối mặt với những bộ số liệu với số chiều lớn (big data) nhằm giảm thiểu chiều dữ liệu mà vẫn không mất đi thông tin.

Khi xây dựng LPI, đầu vào cho PCA là điểm số trung bình của các câu hỏi từ 10-15 của một nước từ tất cả các đối tượng tham gia khảo sát. Số điểm này sẽ được chuẩn hóa bằng cách trừ đi trung bình mẫu và chia cho độ lệch chuẩn trước khi tiến hành PCA. Đầu ra từ PCA là một chỉ số duy nhất - LPI, là mức trung bình có trọng số của các điểm số thành phần. Trọng số cho các chỉ số thành phần đối với LPI năm 2018 được xác định như Bảng 2 dưới đây.

Bảng 2. Trọng số của các chỉ số thành phần trong LPI 2018

Thành phần	Trọng số
Thông quan	0.4072
Cơ sở hạ tầng	0.4130
Giao hàng	0.3961
Năng lực	0.4166
Truy xuất	0.4106
Thời gian	0.4056

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Phần 3: từ câu 17-35: các câu hỏi này được sử dụng để tính toán LPI trong nước. Các đối tượng tham gia khảo sát sẽ cung cấp các thông tin định tính và định lượng về môi trường logistics tại quốc gia mà họ đang làm việc.

Câu 17-22 là các câu hỏi định tính yêu cầu các đối tượng khảo sát chọn một trong năm mức đánh giá. Ví dụ như ở câu 17, họ được yêu cầu mô tả phí bến cảng ở nước họ là "rất cao", "cao", "trung bình", "thấp" hoặc "rất thấp". Tương tự như với LPI quốc tế, các lựa chọn này sau đó sẽ được gán mức điểm từ 1 điểm (yếu nhất) đến 5 điểm (tốt nhất).

Khác với những câu hỏi trước, câu 24-35 yêu cầu đối tượng tham gia khảo sát trả lời các thông tin định lượng về mức độ tham gia của nước mà họ làm việc trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Hình thức trả lời không phải theo thang điểm mà lựa chọn những phương án/ số liệu phù hợp nhất. Khi người trả lời chỉ đưa ra một giá trị duy nhất, câu trả lời sẽ được mã hóa là logarit của giá trị đó. Khi người trả lời đưa ra một khoảng giá trị, câu trả lời được mã hóa là logarit của giá trị chính giữa khoảng đó. Ví dụ:

Đối với câu hỏi về khoảng cách xuất khẩu, các lựa chọn được hiển thị là dưới 50km, 50km - 100km, 100km - 500km, v.v... Trường hợp câu trả lời là 50km - 100km sẽ được mã hóa thành log (75). Điểm số của một quốc gia sẽ được tính toán bằng cách lấy lũy thừa trung bình các câu trả lời của tất cả những đối tượng tham gia khảo sát chấm điểm cho quốc gia này. Điểm số xếp hạng cho các nhóm nước theo khu vực, theo thu nhập là trung bình cộng điểm số của các nước trong nhóm.

3.4. Tính toán khoảng tin cậy

Để tránh sai sót chọn mẫu xảy ra khi xây dựng LPI dựa trên phương pháp khảo sát bằng bảng hỏi, điểm số LPI sẽ được áp dụng khoảng tin cậy 80%. Các khoảng này sẽ cho phép tính toán biên giới hạn trên và dưới của điểm số và thứ hạng LPI của một quốc gia. Muốn xác định liệu sự thay đổi về mặt điểm số hay so sánh sự khác biệt về điểm số giữa hai quốc gia có mang ý nghĩa thống kê hay không cần kiểm tra khoảng tin cậy của điểm số giữa 2 quốc gia đó. Ví dụ, sự cải thiện về mặt điểm số của một nước trong năm 2018 chỉ có ý nghĩa thống kê khi biên giới hạn dưới của điểm số LPI năm 2018 cao hơn biên giới hạn trên của điểm số LPI năm 2016 của chính nước đó.

Biên giới hạn trên và dưới của khoảng tin cậy của quốc gia A được tính như sau:

$$LPI \pm \frac{t_{(0.1, N-1)} S}{\sqrt{N}}$$

Trong đó: - LPI là điểm số LPI của nước A

- N: số người tham gia khảo sát đánh giá nước A

- s: Sai số chuẩn của ước lượng

4. Lưu ý khi sử dụng LPI

Kể từ lần đầu tiên LPI được tính toán và xếp hạng vào năm 2007, Báo cáo xếp hạng LPI của Ngân hàng Thế giới đã tác động mạnh mẽ đến chính sách thương mại và logistics của các nước, bao gồm cả những quốc gia trước đây không xem trọng chỉ số này. Nhiều nước sử dụng LPI như một thước đo để đánh giá mức độ hiệu quả của chiến lược phát triển logistics và chiến lược vận tải quốc gia. LPI cũng được sử dụng trong các báo cáo và các tài liệu về chính sách của các tổ chức đa phương hoặc các chuyên gia tư vấn trong nhiều lĩnh vực. Những phát hiện về LPI đã cung cấp một chuẩn mực chung cho toàn thế giới về ngành dịch vụ logistics và các đối tượng sử dụng dịch vụ. Kết quả về chỉ số LPI cũng được cộng đồng học thuật chấp nhận và sử dụng rộng rãi trong các nghiên cứu, bài viết, giáo trình và tài liệu giảng dạy. Tuy nhiên, mặc dù LPI là một chỉ số có độ tin cậy cao và được công nhận rộng rãi, khi sử dụng LPI cần lưu ý một số điểm sau:

Thứ nhất, như đã phân tích ở trên, số liệu dùng để tính toán LPI được thu thập thông qua một cuộc khảo sát rộng rãi trực tuyến bằng bảng hỏi đối với các chuyên gia trong lĩnh vực logistics về mức độ dễ dàng hoặc khó khăn khi thu xếp các hoạt động thương mại và logistics mà họ trải nghiệm dựa trên 6 khía cạnh khi giao dịch với 8 quốc gia được lựa chọn. Cũng như các cuộc điều tra bằng bảng hỏi khác, LPI có khả năng gặp sai sót chọn mẫu, chuyển hướng ý kiến của người tham gia khảo

sát hoặc sự thay đổi ý kiến của người tham gia khảo sát do bị tác động bởi các kết quả LPI trước. Số lượng đánh giá của mỗi quốc gia thu thập được từ cuộc khảo sát được cũng rất khác nhau. Vì vậy, điều quan trọng là *phải kiểm tra khoảng tin cậy (CI) điểm số LPI của một quốc gia trước khi đưa ra bất kỳ phán xét sâu sắc nào: CI càng nhỏ thì kết quả càng đáng tin cậy*. Những nước có khối lượng giao dịch thương mại lớn như Trung Quốc, Đức, Vương quốc Anh và Hoa Kỳ có xu hướng có CI ở mức 0,05 điểm hoặc thấp hơn, tức là sai lệch sẽ nằm trong khoảng 1% nhiều hoặc ít hơn điểm số của họ. Ngược lại, một số nước có khối lượng giao dịch thương mại nhỏ hơn, CI thường ở mức gần 0,5 điểm, chênh lệch có thể lên đến hơn 15% so với điểm số của họ. Những biến động trong chỉ số LPI của một nước giữa các năm chỉ có ý nghĩa thống kê khi CI cho điểm số của 2 năm liên tiếp không có khoảng trùng nhau.

Thứ hai, số điểm của chỉ số LPI nói lên nhiều hơn so với thứ hạng về LPI so với các nước khác vì điểm số chính xác hơn và là cơ sở tốt hơn để so sánh sự thay đổi theo thời gian. Đặc biệt, đối với các nước nằm trong khoảng giữa của bảng xếp hạng, điểm số LPI có thể chỉ chênh lệch nhau rất ít trong khi thứ hạng lại cách nhau khá xa. Ví dụ: Ai Cập xếp hạng 60 và Bangladesh xếp hạng 100, cách nhau 0,36 điểm. Trong khoảng này, khoảng cách chênh lệch trung bình về điểm số của mỗi quốc gia chỉ vào khoảng 0,0088 điểm. Do đó, biến động trong thứ hạng của một quốc gia từ một năm sang năm tiếp theo có thể lớn hơn rất nhiều so với sự cải thiện về điểm số thực tế của chính nước đó.

Thứ ba, đặc trưng về thương mại của các quốc gia được đánh giá ảnh hưởng rất nhiều đến LPI. “Hàng hóa” trong bảng khảo sát đề cập đến là các loại hàng hóa giao dịch nói chung. Vì thế, các câu trả lời phản ánh được rất ít những thông tin liên quan đến các nhóm hàng đặc biệt như dược phẩm, thực phẩm, mặt hàng có khả năng gây nguy hiểm. Đây là các mặt hàng cần chế độ vận chuyển và bảo quản đặc biệt. Ngoài ra, đối tượng tham gia khảo sát là các hãng giao nhận được coi là đơn vị vận chuyển thuần túy. Việc buôn bán khối lượng lớn nguyên liệu thô và các sản phẩm năng lượng (như quặng, ngũ cốc, dầu và khí) không được bao phủ tốt trong LPI. Đối với những giao dịch khối lượng lớn như vậy thường sử dụng kênh mua bán công nghiệp trực tiếp hoặc các loại trung gian khác.

Thứ tư, kinh nghiệm của các hãng giao nhận vận tải quốc tế có thể không đại diện cho môi trường logistics ở các nước nghèo vì đối với nhóm nước này, hoạt động logistics vốn dựa nhiều vào các nhà khai thác truyền thống. Giữa các hãng khai thác quốc tế và truyền thống có sự chênh lệch về mối quan hệ tương tác với các cơ quan quản lý nhà nước cũng như cấp độ dịch vụ mà họ cung cấp. Ở các nước phát triển, các mạng lưới quốc tế có xu hướng cung cấp dịch vụ cho các công ty lớn, các công ty này có mức độ yêu cầu cao hơn đáng kể về thời gian, chi phí và yếu tố khác so với các công ty giao dịch truyền thống.

Thứ năm, đối với hầu hết các quốc gia không giáp biển và các quốc đảo nhỏ, LPI có thể phản ánh cả các vấn đề bên ngoài của quốc gia được đánh giá, ví dụ như khó khăn trong việc chuyển tải. Xếp hạng của các nước trên có thể bị đánh giá thấp hơn thực tế và không phản ánh được đầy đủ các nỗ lực trong tạo thuận lợi thương mại của nước đó do phải phụ thuộc nhiều vào hoạt động của các hệ thống chuyển tải quốc tế phức tạp. Các quốc gia này không thể tác động đến hiệu quả logistics chỉ bằng những nỗ lực cải cách ở trong nước bởi vì hiệu quả hoạt động logistics phụ thuộc nhiều vào các tuyến vận chuyển quốc tế và chính sách quá cảnh của các nước láng giềng.

Tóm lại, khi xem xét hiệu quả logistics của từng quốc gia qua các năm không nên chỉ nhìn vào thứ hạng LPI của nước đó mà nên kết hợp với điểm số cụ thể. Việc tính toán chỉ số LPI tổng hợp qua tất cả các năm có khả năng cung cấp một cái nhìn toàn diện hơn. Hơn nữa, có rất ít những cải thiện

tích cực trong sự vận hành và thể chế chính sách của một quốc gia có khả năng tác động ngay lập tức đến quan điểm của các chuyên gia logistics và các hãng giao nhận vận tải quốc tế về quốc gia đó. Tuy nhiên, các sự kiện tiêu cực như thảm họa thiên nhiên hay xung đột vũ trang, bất ổn về chính trị lại có thể có tác động ngay lập tức đến kết quả xếp hạng. Các thay đổi tích cực có xu hướng mất nhiều thời gian để mang lại tác động đến chỉ số LPI trong khi những yếu tố cực đoan lại có tác động đột ngột và nhanh chóng.

LPI đã chứng tỏ hiệu quả trong việc thu hút sự quan tâm và đề ra yêu cầu cấp thiết phải cải cách ở nhiều quốc gia. LPI được sử dụng như một đánh giá nhanh ban đầu về vị trí của quốc gia đó trên bản đồ logistics thế giới, là điểm khởi đầu tốt để có những nghiên cứu toàn diện và sâu hơn về hiệu quả của các dịch vụ logistics của nước đó, ví dụ như đánh giá hoạt động của các phương thức vận tải khác nhau (đường bộ, đường sắt, đường hàng không, hàng hải và vận tải nội địa), logistics trong nội bộ doanh nghiệp, nghiên cứu về thời gian, chi phí logistics, đào tạo nhân lực trong lĩnh vực logistics.

II. XẾP HẠNG LPI THẾ GIỚI QUA CÁC NĂM

Cho đến nay, đã có 6 lần xếp hạng LPI qua các năm 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018. Năm 2018, trong top 10 nước có LPI cao nhất thế giới có 08 quốc gia châu Âu và 02 nước châu Á là Nhật Bản và Singapore. Đức là quốc gia có chỉ số LPI đứng đầu thế giới với 4,20 điểm. Đây cũng là quốc gia xếp hạng cao nhất trong 3 kỳ đánh giá gần nhất. Tiếp đó là Thụy Điển (hạng 2 với 4,05 điểm) và Bỉ (hạng 3 với 4,04 điểm). Trải qua nhiều lần xếp hạng LPI, có thể thấy rõ top 10 nước có chỉ số LPI cao nhất thế giới đều thuộc nhóm nước có thu nhập cao, phần lớn là các quốc gia châu Âu - đây là các nước có truyền thống đi đầu trong phát triển các chuỗi cung ứng. Thứ hạng của nhóm 15 nước có hiệu quả logistics cao nhất không thay đổi nhiều qua nhiều năm. Tuy nhiên, cũng có một số nước có cải thiện rõ rệt trong hiệu quả hoạt động logistics như Nhật Bản, Đan Mạch, New Zealand.

Bảng 3. Top 10 quốc gia xếp hạng LPI cao nhất thế giới, 2018

Quốc gia	2018		2016		2014		2012	
	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số
Đức	1	4,20	1	4,23	1	4,12	4	4,03
Thụy Điển	2	4,05	3	4,20	6	3,96	13	3,85
Bỉ	3	4,04	6	4,11	3	4,04	7	3,98
Áo	4	4,03	7	4,10	22	3,65	11	3,89
Nhật Bản	5	4,03	12	3,97	10	3,91	8	3,93
Hà Lan	6	4,02	4	4,19	2	4,05	5	4,02
Singapore	7	4,00	5	4,14	5	4,00	1	4,13
Đan Mạch	8	3,99	17	3,82	17	3,78	6	4,02
Anh	9	3,99	8	4,07	4	4,01	10	3,90
Phần Lan	10	3,97	15	3,92	24	3,62	3	4,05

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Bảng 4. Top 10 quốc gia xếp hạng LPI thấp nhất thế giới, 2018

Quốc gia	2018		2016		2014		2012	
	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số
Afghanistan	160	1,95	150	2,14	158	2,07	135	2,30
Angola	159	2,05	139	2,24	112	2,54	138	2,28
Burudi	158	2,06	107	2,51	107	2,57	155	1,61
Niger	157	2,07	100	2,56	130	2,39	87	2,69
Sierra Leone	156	2,08	155	2,03	Na	Na	150	2,08
Eritrea	155	2,09	144	2,17	156	2,08	147	2,11
Lybia	154	2,11	137	2,26	118	2,50	137	2,28
Haiti	153	2,11	159	1,72	144	2,27	153	2,03
Zimbabwe	152	2,12	151	2,08	137	2,34	103	2,55
Cộng hòa Trung Phi	151	2,15	Na	na	134	2,36	98	2,57

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Trong bảng xếp hạng LPI năm 2018, Afghanistan đứng cuối (hạng 160 với 1,95 điểm), xếp hạng trên là Angola (hạng 159 với 2,05 điểm) và Burudi (hạng 158 với 2,06 điểm). Đứng cuối bảng xếp hạng phần lớn là các nước có thu nhập thấp và trung bình thấp ở châu Phi và các quốc gia biệt lập. Đây là những nước bị ảnh hưởng nặng nề bởi xung đột vũ trang, thiên tai, bất ổn chính trị hoặc là các quốc gia không giáp biển gặp khó khăn về khoảng cách địa lý và quy mô kinh tế khi tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Bảng 5. Top 10 quốc gia xếp hạng LPI cao nhất trong nhóm nước thu nhập trung bình cao, 2018

Quốc gia	2018		2016		2014		2012	
	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số
Trung Quốc	26	3,61	27	3,66	28	3,52	26	3,52
Thái Lan	32	3,41	45	3,26	35	3,42	38	3,18
Nam Phi	33	3,38	20	3,78	34	3,42	23	3,67
Panama	38	3,28	40	3,34	45	3,19	61	2,93
Malaysia	41	3,22	32	3,43	25	3,59	29	3,49
Turkey	47	3,15	34	3,42	30	3,50	27	3,51
Romania	48	3,12	60	2,99	40	3,26	54	3,00
Croatia	49	3,10	51	3,16	55	3,05	42	3,16
Mexico	51	3,05	54	3,11	50	3,13	47	3,06
Bulgaria	52	3,03	72	2,81	47	3,16	36	3,21

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Trong nhóm các nước có thu nhập trung bình cao, Trung Quốc là quốc gia có điểm số LPI cao nhất (hạng 26 với 3,61 điểm), tiếp theo là Thái Lan (hạng 32 với 3,41 điểm) và Nam Phi (hạng 33 với 3,38 điểm).

Bảng 6. Top 10 quốc gia xếp hạng LPI cao nhất trong nhóm nước thu nhập trung bình thấp, 2018

Quốc gia	2018		2016		2014		2012	
	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số
Việt Nam	39	3,27	64	2,98	48	3,15	53	3,00
Ấn Độ	44	3,18	35	3,42	54	3,08	46	3,08
Indonesia	46	3,15	63	2,98	53	3,08	59	2,94
Bờ Biển Ngà	50	3,08	95	2,60	79	2,76	83	2,73
Philippines	60	2,90	71	2,86	57	3,00	52	3,02
Ukraine	66	2,83	80	2,74	61	2,98	66	2,85
Ai Cập	67	2,82	49	3,18	62	2,97	57	2,98
Kenya	68	2,81	42	3,33	74	2,81	122	2,43
Lào	82	2,70	152	2,07	131	2,39	109	2,50
Jordan	84	2,69	67	2,96	68	2,87	102	2,56

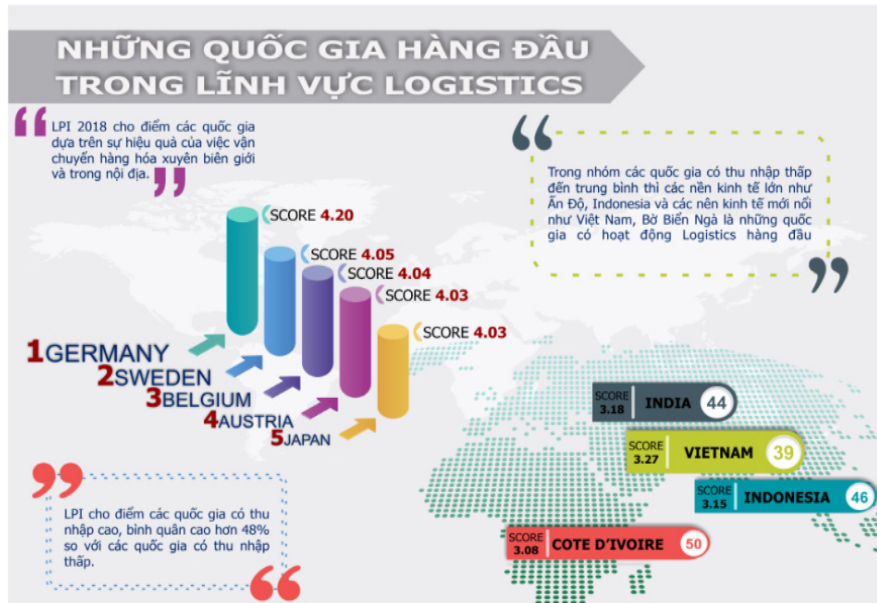
Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Trong nhóm nước có thu nhập trung bình thấp, những nền kinh tế lớn như Ấn Độ, Indonesia và nền kinh tế mới nổi như Việt Nam là những nước có điểm số LPI cao nhất. Các quốc gia này thường là những nước giáp biển hoặc là các nước có vị trí địa lý thuận lợi, là những địa điểm trung chuyển quốc tế.

III. XẾP HẠNG LPI CỦA VIỆT NAM QUA CÁC NĂM

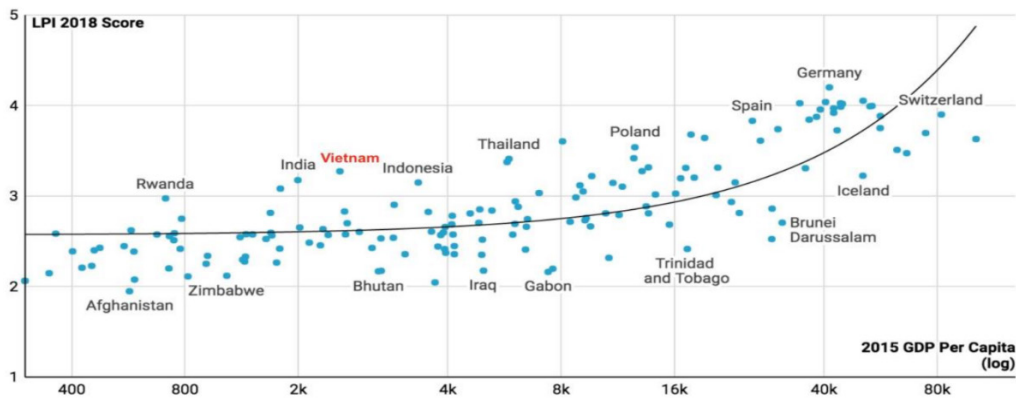
Tháng 7 năm 2018, Ngân hàng thế giới đã công bố Báo cáo chỉ số Hiệu quả Logistics. Theo đó, Việt Nam đạt số điểm 3,27, xếp hạng 39/160 nước, tăng 25 bậc về thứ hạng và 0,29 điểm về điểm số so với năm 2016 (Năm 2016, Việt Nam đạt 2,98 điểm, xếp hạng 64/160). Việt Nam được đánh giá là nước có hoạt động logistics tốt trong khảo sát năm 2018.

Những quốc gia hàng đầu trong lĩnh vực logistics 2018



Xét theo thu nhập, Việt Nam có thứ hạng đứng đầu trong các thị trường mới nổi và xếp hạng cao nhất trong nhóm các nước có thu nhập trung bình thấp.

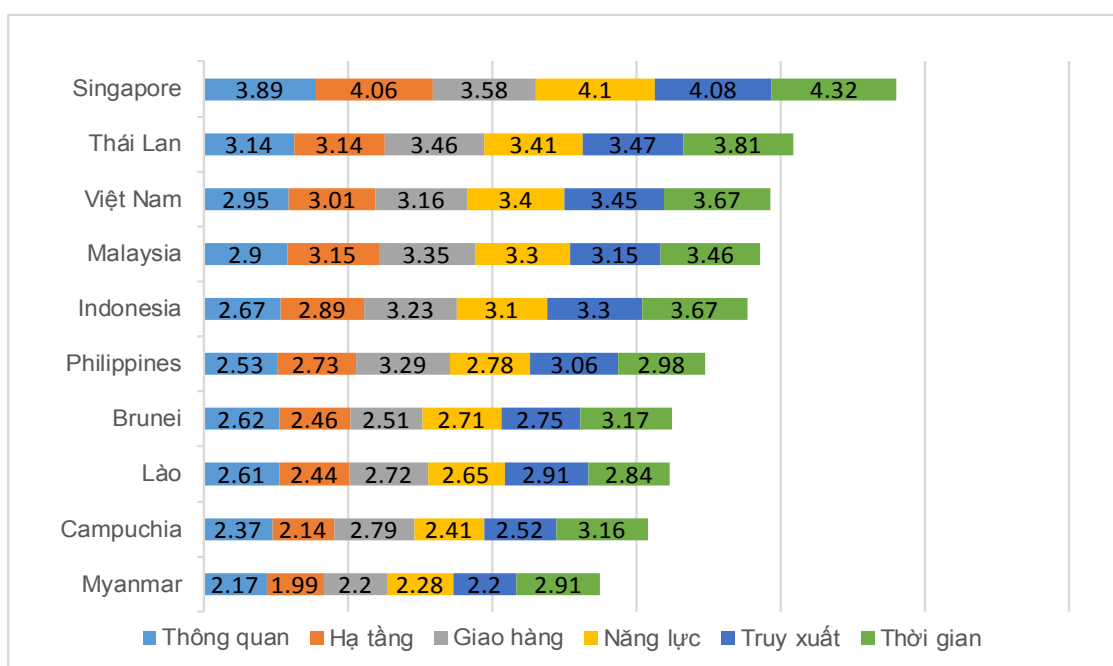
LPI theo GDP bình quân đầu người



Trong khu vực Đông Nam Á¹, Việt Nam đứng thứ 3 sau Singapore (hạng 7 với 4,00 điểm) và Thái Lan (hạng 32 với 3,41 điểm). Singapore là nước phát triển có thu nhập cao và luôn nằm trong top những nước đứng đầu thế giới về xếp hạng LPI, trong khi Thái Lan là nước xếp thứ hai về LPI trong nhóm nước có thu nhập trung bình cao. Nhìn vào kết quả chỉ số LPI và các chỉ số thành phần, có thể thấy đối với những tiêu chí về Hạ tầng, Thông quan, Năng lực (là những yếu tố đầu vào có thể điều chỉnh được bằng cơ chế chính sách và pháp luật) thường có số điểm thấp hơn so với các tiêu chí đầu ra của chuỗi cung ứng (Giao hàng, Truy xuất, Thời gian).

¹ Đông Timor không nằm trong các quốc gia được Ngân hàng Thế giới xếp hạng LPI năm 2018

LPI các quốc gia khu vực Đông Nam Á, 2018



Cụ thể diễn biến xếp hạng của Việt Nam qua các năm như sau:

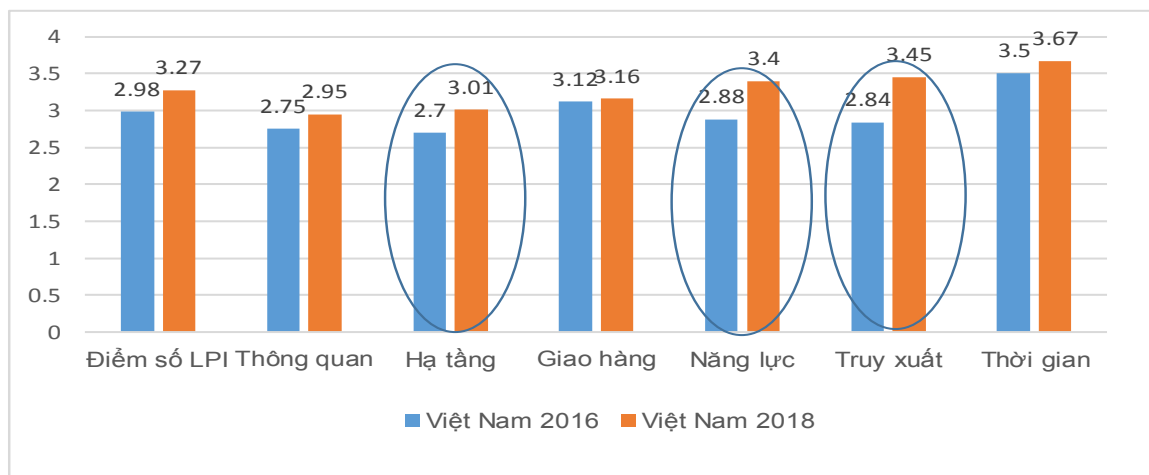
Bảng 7. Xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm

Năm	Xếp hạng	Điểm số	Thông quan	Hạ tầng	Giao hàng	Năng lực	Truy xuất	Thời gian
2007	53	2,89	2,89	2,50	3,00	2,80	2,90	3,22
2010	53	2,96	2,68	2,56	3,04	2,89	3,10	3,44
2012	53	3,00	2,65	2,68	3,14	2,68	3,16	3,64
2014	48	3,15	2,81	3,11	3,22	3,09	3,19	3,49
2016	64	2,98	2,75	2,70	3,12	2,88	2,84	3,50
2018	39	3,27	2,95	3,01	3,16	3,40	3,45	3,67

Kể từ lần đầu tiên được xếp hạng vào năm 2007, đến nay chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam đã có nhiều tiến bộ vượt bậc. Năm 2007, chỉ số LPI Việt Nam đạt 2,89 điểm, đứng thứ 53 trên thế giới, thấp hơn 1,3 điểm so với nước đứng đầu là Singapore (4,19 điểm). Trong các tiểu chỉ số thành phần, tiêu chí về Thời gian đạt điểm cao nhất (3,22 điểm), thấp nhất là Hạ tầng (chỉ đạt 2,5 điểm). Giai đoạn từ năm 2007-2014, mặc dù thứ hạng LPI của Việt Nam trên thế giới thay đổi không nhiều (giữ nguyên xếp hạng 53 qua các năm 2007, 2010, 2012 và tụt xuống hạng 48 năm 2014) nhưng điểm số LPI tăng mạnh từ 2,89 lên 3,15 điểm. Hệ thống cơ sở hạ tầng dành cho hoạt động dịch vụ logistics có sự tiến bộ rõ rệt từ 2,50 lên 3,11 điểm, đồng thời, các tiêu chí về Năng lực cạnh tranh, chi phí liên quan đến Giao hàng, và khả năng theo dõi và Truy xuất các lô hàng cũng có sự cải thiện rõ rệt. Điểm số Thông quan giảm nhẹ từ 2,89 xuống 2,81 điểm.

Sau một giai đoạn dài tăng liên tiếp, đến năm 2016, điểm số LPI của Việt Nam sụt giảm mạnh từ 3,15 điểm (2014) xuống còn 2,98 điểm, thứ hạng tụt 16 bậc từ hạng 48 xuống hạng 64. Ngoài tiêu chí về thời gian gần như không thay đổi, điểm số các thành phần khác sụt giảm mạnh. Sự giảm điểm này không hàm ý rằng cơ sở hạ tầng tại Việt Nam kém hơn trước hay thủ tục hải quan phiền hà hơn trước, mà là những bước tiến của logistics Việt Nam trong thời gian qua chưa làm hài lòng những người trả lời. Ngoài ra, trong khoảng thời gian này, tại Việt Nam đã có một số thời điểm chuỗi cung ứng và hoạt động vận tải gặp khó khăn, có thể là nội sinh như những vụ gây rối, đình công tại các Khu công nghiệp, hay ngoại sinh như ảnh hưởng từ hiện tượng kẹt cảng trên quy mô toàn cầu, dẫn đến một số cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh và Cái Mép bị ùn tắc thời điểm cuối năm 2014, bên cạnh đó là nhiều dự án giao thông, cầu cảng quan trọng bị treo. Những sự cố không mong muốn này đã ảnh hưởng đến hoạt động của chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp tại Việt Nam, qua đó tác động tiêu cực đến chỉ số LPI của Việt Nam.

LPI của Việt Nam theo thành phần



Năm 2018 được coi là một năm thành công với logistics Việt Nam. Xếp hạng của Việt Nam trên thế giới nhảy vọt 25 bậc, từ vị trí 64 (2016) lên hạng 39; điểm số LPI tăng mạnh từ 2,98 lên 3,27 điểm². Tất cả 6 tiêu chí đánh giá LPI năm 2018 đều tăng vượt bậc, trong đó mức tăng cao nhất là năng lực chất lượng dịch vụ (xếp hạng 33, tăng 29 bậc về thứ hạng và 0,55 điểm về điểm số) và khả năng theo dõi, truy xuất hàng hóa (xếp hạng 34, tăng 41 bậc về thứ hạng và 0,61 điểm về điểm số). Các tiêu chí đánh giá tăng rất tốt là Thông quan (xếp hạng 41, tăng 23 bậc), Kết cấu hạ tầng logistics (xếp hạng 47, tăng 23 bậc) Các tiêu chí Thời gian giao hàng (xếp hạng 40, tăng 16 bậc) và tiêu chí về Giao hàng quốc tế (xếp hạng 49, tăng 1 bậc) cũng có sự cải thiện. Điều này phản ánh thực trạng về cải thiện năng lực của doanh nghiệp thông qua ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực logistics, đồng thời, là kết quả của những nỗ lực cải cách của Chính phủ trong việc kiến tạo môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong nền kinh tế nói chung và lĩnh vực hoạt động dịch vụ logistics nói riêng cũng như nỗ lực cải thiện từ nội tại bản thân doanh nghiệp. Trong khoảng thời gian này, cơ chế chính sách về logistics đã từng bước được hoàn thiện với việc ban hành các văn bản quan trọng như: Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 2 năm 2017 của Thủ tướng Chính

² Khoảng tin cậy điểm số LPI của Việt Nam năm 2018 là 3.11 đến 3.44 điểm, năm 2016 là 2.76 đến 3.20 điểm.

phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025; Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics; Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18 tháng 7 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông...

IV. LPI VÀ CẢI CÁCH HIỆU QUẢ LOGISTICS CỦA MỘT QUỐC GIA

Chỉ số LPI và các thông tin thu thập được từ khảo sát về hiệu quả logistics cung cấp những đánh giá toàn diện về hạn chế và lỗ hổng trong hoạt động logistics, từ đó giúp các nhà hoạch định chính sách, các tổ chức quốc tế và tư nhân và các bên liên quan tiên lượng được những điểm mạnh và điểm yếu của một quốc gia trong quá trình kết nối toàn cầu.

Các quốc gia muốn cải thiện hiệu quả hoạt động logistics ***cần xem logistics như là một mối quan tâm xuyên suốt trong quá trình xây dựng thể chế và chính sách***. Bởi logistics là một lĩnh vực rất rộng, liên quan đến nhiều lĩnh vực và hoạt động khác như vận chuyển, thương mại, cơ sở hạ tầng, công nghiệp, tài chính và môi trường... Phát triển logistics đòi hỏi cần kết hợp và điều chỉnh các cơ chế liên quan đến khu vực tư nhân trong nhiều lĩnh vực. Các nước đang phát triển luôn phải đối mặt với việc vừa phải đảm bảo tính nhất quán và độ sâu trong các chính sách và cải cách về logistics, vừa phải cân nhắc dành nguồn lực cho những ưu tiên trong các lĩnh vực khác. Trong khi đối với những nước phát triển, các vấn đề phải đối mặt thường sẽ ít hơn do hệ thống pháp luật đã khá hoàn thiện và mức độ phát triển logistics cao hơn, nguồn lực thực hiện cải cách cũng dồi dào hơn. Nhiều quốc gia thành lập cơ quan quản lý logistics chuyên biệt độc lập với những đơn vị khác. Cơ quan này sẽ thực hiện nhiệm vụ giải quyết những vấn đề xuyên suốt trong hoạt động logistics, xây dựng chiến lược chung, đảm bảo tính nhất quán giữa cơ chế chính sách của các ngành trong các hoạt động liên quan đến logistics và giải quyết những vấn đề nằm ngoài phạm vi quản lý của các cơ quan khác. Ví dụ như Trung Quốc có một cơ quan quản lý độc lập về Logistics và Mua sắm, ASEAN có các cơ quan tư vấn xây dựng và phát triển chiến lược quốc gia, Morocco cũng thành lập một cơ quan chuyên biệt có nhiệm vụ thúc đẩy lĩnh vực logistics, Dinalog ở Hà Lan là một cơ chế hợp tác giữa các khu vực tư nhân, cơ sở đào tạo và các cơ quan chính phủ với kinh phí từ nhiều nguồn khác nhau nhằm xây dựng chiến lược phát triển, thúc đẩy đổi mới sáng tạo, củng cố kiến thức và dữ liệu, và thúc đẩy đầu tư.

Chỉ số LPI và các tiểu chỉ số thành phần qua các năm cũng cho thấy rõ các nhà hoạch định chính sách cần mở rộng “chương trình nghị sự” truyền thống và theo đuổi chính sách phát triển thị trường cho các dịch vụ logistics. Trước đây, những hoạt động phát triển logistics thường tập trung chủ yếu vào việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông và tạo thuận lợi trong hoạt động thương mại ở biên giới thông qua việc cải cách và ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động hải quan. Đây vẫn là hai hoạt động quan trọng trong cải thiện hiệu quả logistics, đặc biệt là tại những quốc gia đang phát triển và những nước kém phát triển. Tuy nhiên, ***cần có cách tiếp cận tích hợp trong việc nâng cao hiệu quả logistics bằng cách tập trung vào mối quan hệ tác động qua lại giữa cơ sở hạ tầng và chất lượng các dịch vụ công và tư***. Những cải cách về cơ chế chính sách là yếu tố then chốt để nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Để đạt được hiệu quả cần xây dựng cơ chế chính sách với mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ, cải thiện khả năng dự đoán và độ tin cậy của

các chuyển hàng chứ không chỉ tập trung vào việc giảm chi phí và giảm tỷ lệ giao hàng chậm bởi khả năng dự đoán và độ tin cậy quan trọng hơn là chi phí và hai yếu tố này có tác động lớn đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Đồng thời, xây dựng cơ chế thị trường và khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào các lĩnh vực mà trước đây chỉ có sự tham gia của Nhà nước.

Kế hoạch cải cách phải được thực hiện toàn diện trên nhiều lĩnh vực, kết hợp giữa cải cách hải quan, kiểm soát biên giới, cơ sở hạ tầng và các quy định về vận tải. Phần lớn các nước có chỉ số LPI cao đều có hướng tiếp cận toàn diện nhằm đồng thời cải thiện các yếu tố then chốt trong hoạt động logistics, trong khi đối với các nước chỉ tập trung cải thiện một yếu tố duy nhất mặc dù có thể mang lại một số kết quả ban đầu, nhưng kết quả đó sẽ rất hạn chế hoặc không bền vững. Kế hoạch cải cách cần sự phối hợp chặt chẽ từ rất nhiều bên liên quan: các công ty quốc tế với kiến thức và kinh nghiệm, các nhà xuất khẩu, cơ quan xây dựng chính sách, chính quyền địa phương...

Mặc dù việc cải cách phải được thực hiện toàn diện trên nhiều lĩnh vực, cần xác định **ưu tiên cải cách chính sách và đầu tư công trong những lĩnh vực then chốt của chuỗi cung ứng**. Các hoạt động tạo thuận lợi thương mại trong lĩnh vực hải quan, nâng cao năng lực của cơ quan hải quan có hiệu quả cao hơn đáng kể so với các cơ quan biên giới khác. Kết quả LPI các năm cho thấy ở hầu hết các nước, tiến bộ về công nghệ thông tin lan tỏa rộng hơn các lĩnh vực khác, tiếp theo đó là sự gia tăng của các doanh nghiệp tư nhân cung cấp dịch vụ về logistics.

Cải cách hiệu quả hoạt động logistics là một quá trình rất khó khăn. Kiến tạo môi trường logistics hiệu quả cần có sự nỗ lực bền bỉ và sự tham gia tích cực của tất cả các bên liên quan. Mặc dù việc xác định những điểm yếu kém và vấn đề cần phải khắc phục đối với một quốc gia rất dễ, khả năng giải quyết vấn đề phụ thuộc phần lớn vào năng lực quản lý và thể chế chính sách của mỗi nước. Những nước có hiệu quả logistics thấp thường đặc trưng bởi tỷ lệ tham nhũng và vụ lợi cao, điều này thúc đẩy mong muốn của các nhóm lợi ích là duy trì hiện trạng yếu kém thay vì nỗ lực cải tiến. Các nước sẽ rơi vào vòng luẩn quẩn do việc trục lợi và tham nhũng dẫn đến dịch vụ logistics yếu kém, gian lận và phát sinh các quy định và thủ tục rườm rà không cần thiết. Các thủ tục đó sẽ hạn chế sự đầu tư và gia nhập thị trường của các nhà cung cấp dịch vụ hiệu quả, hoàn thành một vòng luẩn quẩn giữa việc tham nhũng và hiệu suất kém. Để cải thiện hiệu quả logistics cần vượt qua được vòng luẩn quẩn trên, tiến tới vòng tròn đạo đức - kết nối dịch vụ, đầu tư cơ sở hạ tầng và cải cách hành chính và nền công vụ. Điều này đòi hỏi **phải tiến hành những cải cách thực chất trong từng khu vực và khả năng vượt qua lợi ích nhóm để cải cách hiệu quả và toàn diện**. Các quốc gia có cộng đồng xuất khẩu lớn và đa dạng thường có lợi thế rất lớn, ví dụ như các tập đoàn xuất khẩu dầu mỏ. Tiếng nói của những cộng đồng này sẽ có tác động mạnh mẽ đến cơ quan Nhà nước và chính phủ. Đó là lý do tại sao các doanh nghiệp logistics ở Ấn Độ và Việt Nam tham gia tích cực gấp đôi so với các nước có thu nhập thấp khác trong lĩnh vực tạo thuận lợi thương mại.

Thông tin và số liệu là yếu tố đầu vào quan trọng của quá trình cải cách. Dữ liệu rất cần thiết trong quá trình đề xuất, xây dựng và giám sát sự thay đổi của chính sách. Nếu không đủ thông tin đầu vào chính xác, rất khó để có thể đưa ra những nhận định đúng đắn và xây dựng cơ chế chính sách phù hợp. Hiện nay, chưa nhiều quốc gia có cơ sở dữ liệu dồi dào về hoạt động logistics. Các trung tâm dữ liệu về hoạt động logistics ở Châu Á, Châu Âu và Mỹ Latinh chủ yếu dựa vào các cuộc điều tra khảo sát ở cấp quốc gia và cung cấp một vài chỉ số then chốt trong hoạt động logistics dựa trên số liệu sẵn có. Kể từ lần đầu tiên Ngân hàng Thế giới công bố Báo cáo chỉ số hiệu quả hoạt động

logistics vào năm 2007, dữ liệu về logistics ở các quốc gia đã dồi dào hơn. Đồng thời, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý chuỗi cung ứng và hoạt động theo dõi và truy xuất hàng hóa cũng góp phần tập hợp thông tin số liệu về các hoạt động logistics dễ dàng hơn. Một số quốc gia như Nam Phi và Canada đã xây dựng được hệ thống giám sát hoạt động logistics của quốc gia dựa trên những thông tin đơn lẻ, Phần Lan tổ chức tổng điều tra khảo sát về logistics ở cấp quốc gia hai năm một lần. Tuy nhiên, đối với nhiều quốc gia, việc tập hợp những thông tin riêng lẻ thành một hệ cơ sở dữ liệu quy mô và đủ đại diện cho cả một ngành, một nước vẫn còn là thách thức lớn cả về mặt kỹ thuật, phương pháp và nguồn lực về tài chính, nhân sự.

V. HƯỚNG DẪN TRIỂN KHAI KẾ HOẠCH CẢI THIỆN LPI CỦA VIỆT NAM

Ngày 01 tháng 01 năm 2019, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 02/NQ-CP về tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2019 và định hướng đến năm 2021. Trong đó có giao nhiệm vụ cho ngành dịch vụ logistics phải nâng LPI 2019 lên từ 5-10 bậc. tức là vào top 30-35 thế giới.

Để có thể tăng từ 5-10 bậc, nằm trong top 30-35 theo bảng xếp hạng, trước hết Việt Nam cần chú trọng cải thiện các tiêu chí về Hải quan, Kết cấu hạ tầng và Giao hàng quốc tế, với việc tăng các điểm số tương đương 0.25-0.30 điểm và tăng từ 10-15 bậc cho các tiêu chí này.

Để có thể xếp vào top 30-35 thì mọi tiêu chí phải đạt từ 3,40 trở lên, để đảm bảo chắc chắn thì điểm số của các tiêu chí phải đạt khoảng 3,50 - 4,00 điểm trở lên. Chỉ số LPI năm 2018 của Việt Nam có thông số thấp nhất về Hải quan là 2,95 và cao nhất là Thời gian giao hàng với 3,67. Vì vậy, cải thiện tiêu chí về Hải quan là quan trọng nhất và có khả năng thực hiện nhất trên cơ sở các biện pháp kiên quyết của Chính phủ đang thực hiện. Cùng với việc thực hiện đồng bộ các biện pháp cắt giảm chi phí logistics theo Nghị quyết 02/NQ-CP, chi phí logistics sẽ được cắt giảm, và được phản ánh thông qua việc cải thiện tiêu chí Giao hàng quốc tế (International Shipment), là tiêu chí hầu như không có cải thiện trong kỳ xếp hạng LPI 2018, với việc chỉ tăng có 1 bậc.

Triển khai Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01 tháng 01 năm 2019 của Chính phủ về tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2019 và định hướng đến năm 2021, ngày 26 tháng 3 năm 2019, Bộ trưởng Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định số 708/QĐ-BCT phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI) của Việt Nam.

Bản Kế hoạch đề ra mục tiêu nâng cao thứ hạng của Việt Nam trong xếp hạng Chỉ số Hiệu quả Logistics (gọi tắt là LPI) do Ngân hàng Thế giới công bố từ nay đến năm 2025 lên 5 - 10 bậc (năm 2018, Việt Nam đứng thứ 39 trên thế giới về xếp hạng LPI), đóng góp tích cực vào cải thiện môi trường kinh doanh, cắt giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ logistics của Việt Nam, nâng cao năng lực đổi mới sáng tạo,... góp phần thực hiện thắng lời Nghị quyết của Chính phủ về phát triển kinh tế - xã hội.

Bản Kế hoạch này được coi là phiên bản cập nhật của Quyết định 200, bổ sung thêm một số biện pháp để cải thiện điều kiện kinh doanh về logistics, đặc biệt chú trọng tới việc cải thiện các vấn đề liên quan trực tiếp đến các chỉ số thành phần của LPI.

Kế hoạch đề ra 49 nhiệm vụ cụ thể gắn với vai trò của các Bộ, ngành, địa phương, được chia thành các nhóm nhiệm vụ liên quan chặt chẽ với 6 chỉ số thành phần trong LPI, bao gồm:

- (1) Nhóm nhiệm vụ về nâng cấp hạ tầng;
- (2) Nhóm nhiệm vụ về cải thiện khả năng giao hàng;
- (3) Nhóm nhiệm vụ về nâng cao năng lực và chất lượng cung cấp dịch vụ logistics;
- (4) Nhóm nhiệm vụ về ứng dụng công nghệ, tối ưu khả năng truy xuất;
- (5) Nhóm nhiệm vụ về rút ngắn thời gian và giảm chi phí;
- (6) Nhóm nhiệm vụ về nâng cao hiệu quả thông quan;
- (7) Nhóm nhiệm vụ bổ trợ.

Cục Xuất nhập khẩu là cơ quan đầu mối của Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương triển khai, đôn đốc, kiểm tra, giám sát việc thực hiện Kế hoạch này.

Về phương hướng lâu dài, các giải pháp phải dựa trên cơ sở Quyết định 200 ngày 14 tháng 2 năm 2017 của Thủ tướng chính phủ và Quyết định 708/QĐ-BCT ngày 26 tháng 3 năm 2019 của Bộ Công Thương đã ban hành, trong đó đề ra 49 nhiệm vụ để cải thiện chỉ số LPI trong thời gian tới. Bên cạnh đó, đề nghị các Bộ ngành, địa phương cần tập trung vào các giải pháp chính sau đây.

1. Cải thiện các tiêu chí về hải quan, giao hàng đúng hạn

1.1. Các Bộ ngành thống nhất nhận thức việc cải thiện các tiêu chí LPI nói chung và tiêu chí về hải quan nói riêng là yếu tố thiết thực giúp giảm chi phí logistics, rút ngắn thời gian hoàn thành một chu kỳ kinh doanh, từ đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của cả doanh nghiệp và quốc gia. Từ đó có sự kiểm soát chặt chẽ đối với các thủ tục hành chính liên quan đến xuất nhập khẩu và lưu chuyển hàng hóa, đặc biệt là đối với các thủ tục quản lý chuyên ngành và kiểm tra chuyên ngành. Rà soát kỹ cơ sở pháp lý, sự cần thiết của việc ban hành và duy trì thủ tục, nếu phát hiện thấy những thủ tục bất hợp lý, lỗi thời, không phù hợp với thực tế kinh doanh thì cần kiên quyết bãi bỏ.

1.2. Thủ trưởng các Bộ ngành quan tâm chỉ đạo, triển khai mạnh mẽ Cơ chế Một cửa Quốc gia, tăng số lượng các dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 tham gia Cơ chế này. Bên cạnh đó, nghiên cứu và đề xuất những dịch vụ công có thể tham gia kết nối vào Cơ chế Một cửa ASEAN và kết nối với các đối tác thương mại ngoài ASEAN (Hàn Quốc, Australia, Trung Quốc, EAEU...).

1.3. Đối với hoạt động kiểm tra chuyên ngành hàng hóa xuất nhập khẩu, các Bộ ngành đẩy mạnh cải cách theo hướng bãi bỏ, đơn giản hóa các thủ tục không cần thiết, thực hiện đánh giá rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm; có cơ chế phối hợp, công nhận chứng nhận về chất lượng, kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa giữa các nước có hiệp định thương mại với Việt Nam.

1.4. Bộ Tài chính quan triển khai việc tự động hóa thủ tục giám sát hải quan, ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm soát thời gian thông quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu tại tất cả các cửa khẩu đường không, đường biển trên toàn quốc.

1.5. Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải phối hợp chỉ đạo hợp các cơ quan hải quan, cảng vụ, sân bay, quản lý đường bộ, quản lý đường sắt phối hợp chặt chẽ trong các thủ tục tại cửa khẩu, đảm bảo

thời gian giao hàng đúng hạn với các doanh nghiệp dịch vụ logistics, các hãng vận chuyển trong nước và nước ngoài.

1.6. Các Bộ ngành tiến hành theo dõi, đo lường và công khai thông tin về thời gian tiếp nhận, thực hiện thủ tục thông quan của từng Bộ, ngành liên quan theo thời gian thực trên Cổng thông tin một cửa quốc gia.

2. Cải thiện các tiêu chí về kết cấu hạ tầng

2.1. Các chỉ tiêu về kết cấu hạ tầng cần thời gian dài để có thể đạt được mục tiêu. Việc triển khai các công trình hạ tầng được thực hiện ở khắp các địa phương trên cả nước. Trước mắt, Bộ Giao thông vận tải cần đẩy nhanh tiến độ xây dựng các dự án giao thông trọng điểm như đường cao tốc, sân bay, cảng biển; đẩy nhanh xây dựng các hạ tầng có tính kết nối, lan tỏa ở các Vùng kinh tế trọng điểm để làm đòn bẩy phát triển kinh tế - xã hội cho cả khu vực.

2.2. Các địa phương xây dựng hoặc điều chỉnh quy hoạch để đảm bảo kết nối thông suốt đường bộ, đường sắt với khu công nghiệp, cảng biển, sân bay; giảm ách tắc đường vào ra cảng biển để các chuyển giao hàng nhanh chóng, kịp thời. Đặc biệt là cải tiến thủ tục hành chính, kết nối giữa các cơ quan nhà nước tại cảng biển là những khâu có thể cải thiện ngay. Vì hiện nay, trên 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam là thông qua đường biển.

2.3. Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo các cảng biển, sân bay cần áp dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, kết nối cảng với các doanh nghiệp, thủ tục hành chính, giấy tờ của cảng, hướng tới e-port, e-DO...

2.4. Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương hỗ trợ các địa phương trong việc kêu gọi, tìm nguồn vốn đầu tư để xây dựng các cảng cạn, trung tâm logistics hiện đại, gần khu vực cảng hoặc các khu công nghiệp, vùng sản xuất nông nghiệp.

2.5. Các tỉnh, thành phố trên cả nước quan tâm hơn nữa trong việc phát huy tối đa lợi thế về địa kinh tế và liên kết vùng, xây dựng kế hoạch và quy định phát triển logistics của địa phương kết hợp công tác thu hút đầu tư phát triển hạ tầng dịch vụ logistics nhằm phát triển logistics tại địa phương, đồng thời phát huy sự lan tỏa để hỗ trợ các địa phương khác trong sử dụng hạ tầng, cắt giảm chi phí logistics.

2.6. Các Bộ ngành đặc biệt lưu ý về các tiến bộ khoa học - công nghệ có thể dẫn đến những thay đổi nhanh chóng về hạ tầng cũng như phương thức kinh doanh dịch vụ logistics. Theo đó, logistics phục vụ thương mại điện tử đòi hỏi có những trung tâm logistics chuyên biệt, quản lý dựa trên nền tảng công nghệ số hóa. Việc ứng dụng phương tiện bay không người lái (drone) trong giao hàng cũng là một xu hướng. Các sàn giao dịch vận tải, sàn giao dịch kho bãi sẽ trở nên phổ biến trong thời gian tới... Các Bộ ngành cần theo sát những diễn biến này để xây dựng, điều chỉnh chính sách quản lý cho phù hợp, theo hướng vừa đảm bảo quản lý nhà nước, vừa tạo điều kiện thông thoáng cho doanh nghiệp kinh doanh.

3. Cải thiện các tiêu chí về nâng cao năng lực và chất lượng cung cấp dịch vụ logistics

3.1. Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Thông tin - Truyền thông xây dựng định hướng cho các doanh nghiệp tập trung vào ứng dụng công nghệ cao trong toàn bộ chuỗi cung ứng, quá trình sản xuất - lưu thông cũng như trong việc cung cấp dịch vụ logistics; nâng cao vai trò của logistics trong quản trị chuỗi cung ứng thông qua việc phối hợp chặt chẽ với bên sử dụng dịch vụ logistics cùng tìm biện pháp giảm chi phí logistics.

3.2. Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Thông tin - Truyền thông khuyến khích các doanh nghiệp công nghệ nghiên cứu, phát triển các công cụ, giải pháp cải thiện khả năng cung cấp thông tin giúp việc theo dõi và truy xuất các lô hàng được nhanh chóng, chính xác.

3.3. Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội thực hiện các nhiệm vụ về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đã được nêu tại Quyết định 200/QĐ-TTg và Quyết định 708/QĐ-BCT. Một mặt hỗ trợ các trường đại học, trường dạy nghề hình thành khoa, bộ môn, chuyên ngành đào tạo về logistics và quản trị chuỗi cung ứng, một mặt tạo điều kiện hình thành đội ngũ giảng viên trong lĩnh vực này mạnh cả về số lượng và chất lượng.

3.4. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam phát huy vai trò là tổ chức xã hội - nghề nghiệp lớn nhất trong lĩnh vực logistics, thúc đẩy liên doanh liên kết với các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài trong điều kiện Việt Nam thực hiện CPTPP và các FTA thế hệ mới để mở rộng quy mô doanh nghiệp, ứng dụng công nghệ thông tin, nâng cao trình độ quản lý và trình độ kinh doanh để đảm bảo chất lượng cung cấp dịch vụ ngày càng cao và góp phần cắt giảm chi phí logistics.

3.5. Các doanh nghiệp bao gồm doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, đường sắt, hàng không, đường biển, đường thủy nội địa và vận tải đa phương thức, doanh nghiệp kho bãi và phân phối; đại lý giao nhận; đại lý hải quan... giám sát các thủ tục hành chính, dịch vụ công của các Bộ ngành, cơ quan quản lý nhà nước tại địa phương, góp ý để nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ, tạo mức độ dễ dàng khi thu xếp vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu với giá cả cạnh tranh, với chi phí hợp lý (phí đại lý, phí cảng, phí cầu đường, phí lưu kho bãi...).

3.6. Các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu hàng hóa (người sử dụng dịch vụ logistics) tìm kiếm, lựa chọn các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ chuyên nghiệp, uy tín, chất lượng cao để đẩy mạnh thuê ngoài dịch vụ logistics. Qua đó đảm bảo về thời gian đúng lịch của các lô hàng khi tới đích, đảm bảo các lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu làm thủ tục thông quan và giao đúng thời hạn.

4. Các nhiệm vụ hỗ trợ

4.1. Các Bộ, ngành, địa phương tổ chức các chương trình tập huấn, phổ biến những nội dung của Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 2 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định 708/QĐ-BCT ngày 26 tháng 3 năm 2019 của Bộ Công Thương, đảm bảo các công chức, viên chức tại cơ quan quản lý nhà nước Trung ương và địa phương hiểu đúng, hiểu rõ về các nhiệm vụ được nêu tại các Quyết định trên, tự xây dựng kế hoạch riêng hoặc lồng ghép vào các kế hoạch, để án đã có để triển khai. Để thực hiện các chương trình này, các đơn vị có thể mời các chuyên gia từ Ngân hàng Thế

giới tại Việt Nam, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, một số viện nghiên cứu, trường đại học tham gia trình bày, làm báo cáo viên.

4.2. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam phối hợp với các cơ quan báo chí tổ chức các chương trình truyền thông nhằm nâng cao hiểu biết của xã hội về vai trò của logistics, tác động của logistics đến nền kinh tế, ý nghĩa của việc giảm chi phí logistics và cải thiện chỉ số LPI. Hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận các nguồn thông tin đầy đủ, đáng tin cậy về logistics, chi phí logistics để phân tích đúng về môi trường kinh doanh, xây dựng hoặc điều chỉnh kế hoạch kinh doanh cho phù hợp.

VI. HƯỚNG DẪN ĐO LƯỜNG CÁC CHỈ SỐ LIÊN QUAN ĐẾN LPI

Như thông tin đã nêu ở trên, LPI do Ngân hàng Thế giới công bố 2 năm một lần dựa trên kết quả khảo sát, đánh giá trực tiếp tại từng thời điểm. Ngân hàng Thế giới không công bố bộ chỉ số cố định và hướng dẫn phương pháp thu thập số liệu, thống kê. Tuy nhiên, để đạt được mục đích cải thiện chỉ số LPI cũng như nâng thứ bậc xếp hạng của Việt Nam trong các lần đánh giá, xếp hạng tiếp theo của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam cần có các chỉ số đánh giá riêng của mình.

Qua trao đổi với các chuyên gia Ngân hàng Thế giới, Bộ Công Thương đề xuất các Bộ ngành cần thực hiện việc thu thập thông tin, định kỳ hàng quý báo cáo về Bộ Công Thương những chỉ số sau đây để phục vụ cho việc phân tích, đánh giá và báo cáo về việc cải thiện chỉ số LPI theo tinh thần Nghị quyết 02/NQ-CP:

1. Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan)

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
1	Số lượng doanh nghiệp xuất khẩu	Số lượng doanh nghiệp đăng ký mở tờ khai xuất khẩu trong kỳ thống kê	doanh nghiệp	
2	Số lượng doanh nghiệp nhập khẩu	Số lượng doanh nghiệp đăng ký mở tờ khai nhập khẩu trong kỳ thống kê	doanh nghiệp	
3	Kim ngạch xuất khẩu	Tổng kim ngạch xuất khẩu trong kỳ	USD	
4	Kim ngạch nhập khẩu	Tổng kim ngạch nhập khẩu trong kỳ	USD	
5	Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng xuất khẩu	Thời gian tính từ khi doanh nghiệp đăng ký tờ khai hải quan xuất khẩu đến khi doanh nghiệp đưa được hàng ra khỏi địa điểm lưu giữ hàng hóa của cơ quan hải quan	giờ	
6	Thời gian trung bình thực hiện thủ tục thông quan hàng nhập khẩu	Thời gian tính từ khi doanh nghiệp đăng ký tờ khai hải quan nhập khẩu đến khi doanh nghiệp đưa được hàng ra khỏi địa điểm lưu giữ hàng hóa của cơ quan hải quan	giờ	

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
7	Tỷ lệ hàng hóa xuất khẩu phải kiểm tra trực tiếp	Tỷ lệ giữa số tờ khai hải quan xuất khẩu phải kiểm tra hải quan trực tiếp (physical inspection) so với tổng số tờ khai hải quan đăng ký xuất khẩu	%	
8	Tỷ lệ hàng hóa nhập khẩu phải kiểm tra trực tiếp	Tỷ lệ giữa số tờ khai hải quan nhập khẩu phải kiểm tra hải quan trực tiếp (physical inspection) so với tổng số tờ khai hải quan đăng ký xuất khẩu	%	
9	Tỷ lệ tờ khai hải quan được xử lý trực tuyến	Tỷ lệ giữa số tờ khai hải quan xuất nhập khẩu nói chung được xử lý trực tuyến (online) so với tổng số tờ khai hải quan đăng ký xuất khẩu và nhập khẩu	%	
10	Tỷ lệ các thủ tục quản lý chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu đã được xử lý trực tuyến	Tỷ lệ các thủ tục quản lý chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu đã được xử lý trực tuyến so với tổng số thủ tục quản lý chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu của tất cả các Bộ ngành	%	Hiện nay có một số thủ tục quản lý chuyên ngành các Bộ đã đưa lên trực tuyến, nhưng vẫn chưa đưa vào Cơ chế Một cửa Quốc gia. Các thủ tục như vậy vẫn được tính là đã xử lý trực tuyến.
11	Tỷ lệ các thủ tục quản lý chuyên ngành đối với hàng hóa nhập khẩu đã được xử lý trực tuyến	Tỷ lệ các thủ tục quản lý chuyên ngành đối với hàng hóa nhập khẩu đã được xử lý trực tuyến so với tổng số thủ tục quản lý chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu của tất cả các Bộ ngành	%	
12	Số lượng thủ tục triển khai trên Cơ chế Một cửa Quốc gia	Số lượng thủ tục triển khai trên Cơ chế Một cửa Quốc gia của tất cả các Bộ ngành, cả thủ tục xuất khẩu và thủ tục nhập khẩu cùng các thủ tục khác	thủ tục	
13	Số lượng đại lý hải quan	Số lượng các đại lý hải quan được cấp phép hoạt động	doanh nghiệp	
14	Số lượng kho ngoại quan	Số lượng kho ngoại quan được cấp phép hoạt động trên cả nước	kho	

2. Bộ Công Thương

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
1	Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics	Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics, bao gồm cả doanh nghiệp vận tải, kho bãi, giao nhận	doanh nghiệp	Đánh giá theo chu kỳ 6 tháng
2	Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics hoạt động quốc tế	Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics có hoạt động giao dịch, kinh doanh với đối tác ở nước ngoài, bao gồm cả doanh nghiệp vận tải, kho bãi, giao nhận	doanh nghiệp	Đánh giá theo chu kỳ 6 tháng
3	Số lượng trung tâm logistics	Số lượng trung tâm logistics	trung tâm	Đánh giá theo chu kỳ 6 tháng
4	Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics	Tỷ lệ giữa số lượng doanh nghiệp có sử dụng thuê ngoài dịch vụ logistics với tổng số doanh nghiệp đang hoạt động	%	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
5	Tổng chi phí logistics quốc gia	Tổng chi phí logistics của các doanh nghiệp trên cả nước	USD	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
6	Đánh giá về khả năng giao hàng đúng hạn của các doanh nghiệp dịch vụ logistics	Đánh giá về khả năng giao hàng đúng hạn của các doanh nghiệp dịch vụ logistics, theo thang điểm từ 1 đến 10, trong đó 1 là kém nhất, 10 là tốt nhất	điểm	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
7	Đánh giá về khả năng truy xuất vị trí hàng hóa của các doanh nghiệp dịch vụ logistics	Đánh giá về khả năng truy xuất vị trí hàng hóa của các doanh nghiệp dịch vụ logistics, theo thang điểm từ 1 đến 10, trong đó 1 là kém nhất, 10 là tốt nhất	điểm	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
8	Số lượng đoàn ra về logistics	Số lượng đoàn doanh nghiệp ra nước ngoài xúc tiến thương mại, giao thương về logistics	đoàn	
9	Số lượng sự kiện về logistics tổ chức trong nước	Số lượng hội chợ, triển lãm, hội nghị, hội thảo... về logistics tổ chức trong nước	sự kiện	

3. Bộ Giao thông vận tải

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
1	Tổng số chiều dài đường bộ	Chiều dài các tuyến đường bộ trên cả nước	km	
2	Tổng số chiều dài đường bộ cao tốc	Chiều dài các tuyến đường bộ cao tốc trên cả nước	km	
3	Tổng số chiều dài đường sắt	Chiều dài các tuyến đường sắt trên cả nước	km	
4	Tổng số bến cảng quốc tế	Số bến cảng có thể đón tàu quốc tế, bao gồm cả cảng biển và cảng thủy nội địa	bến	

5	Tổng số sân bay có trung tâm xử lý hàng hóa	Số lượng các sân bay có trung tâm xử lý hàng hóa riêng biệt, không tính thiết bị xử lý hành lý của hành khách	sân bay	
6	Số vốn đầu tư vào hạ tầng giao thông vận tải	Số vốn đầu tư vào hạ tầng giao thông vận tải, bao gồm cả vốn ngân sách, vốn doanh nghiệp, vốn viện trợ không hoàn lại	đồng	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
7	Số lượng cảng cạn	Số lượng cảng cạn đã cấp phép và hoạt động trên cả nước	cảng	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
8	Số chuyến bay chậm chuyến	Số lượng chuyến bay khởi hành chậm từ các cảng hàng không của Việt Nam và đến các cảng hàng không Việt Nam chậm	chuyến	
9	Số chuyến bay hủy chuyến	Số lượng chuyến bay khởi hành từ các cảng hàng không của Việt Nam và đến các cảng hàng không Việt Nam bị hủy	chuyến	

4. Bộ Thông tin - Truyền thông

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
1	Số lượng doanh nghiệp hoạt động bưu chính	Số lượng doanh nghiệp bưu chính đã được cấp phép và đang hoạt động	doanh nghiệp	
2	Đánh giá về khả năng giao hàng đúng hạn của các doanh nghiệp bưu chính	Đánh giá về khả năng giao hàng đúng hạn của các doanh nghiệp bưu chính, theo thang điểm từ 1 đến 10, trong đó 1 là kém nhất, 10 là tốt nhất	điểm	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
3	Đánh giá về khả năng truy xuất vị trí hàng hóa của các doanh nghiệp bưu chính	Đánh giá về khả năng truy xuất vị trí hàng hóa của các doanh nghiệp bưu chính, theo thang điểm từ 1 đến 10, trong đó 1 là kém nhất, 10 là tốt nhất	điểm	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm

5. Bộ Giáo dục và Đào tạo

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
1	Số lượng trường đại học, cao đẳng có đào tạo về logistics	Số lượng trường đại học, cao đẳng có khoa, bộ môn, tín chỉ đào tạo về logistics	trường	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
2	Số lượng giảng viên giảng dạy về logistics	Số lượng giảng viên tại các trường đại học, cao đẳng có tham gia giảng dạy về logistics	người	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
3	Số lượng sinh viên có được học về logistics	Số lượng sinh viên tham dự các khóa học, tín chỉ đào tạo về logistics	người	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm

6. Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
1	Số lượng trường dạy nghề có đào tạo về logistics	Số lượng trường dạy nghề có khoa, bộ môn, tín chỉ đào tạo về logistics	trường	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
2	Số lượng giảng viên tại các trường dạy nghề giảng dạy về logistics	Số lượng giảng viên tại các trường dạy nghề có tham gia giảng dạy về logistics	người	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm
3	Số lượng sinh viên tại các trường dạy nghề có được học về logistics	Số lượng sinh viên tham dự các khóa học, tín chỉ đào tạo về logistics	người	Đánh giá theo chu kỳ hàng năm

7. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn

STT	Chỉ số	Nội dung	Đơn vị tính	Ghi chú
1	Số lượng trung tâm logistics có kho lạnh bảo quản nông sản	Số lượng trung tâm logistics có kho lạnh, kho mát bảo quản nông sản, thủy sản	trung tâm	Đánh giá theo chu kỳ 6 tháng

PHỤ LỤC

CÁC NHIỆM VỤ CẢI THIỆN LPI CỦA VIỆT NAM, PHÂN THEO CƠ QUAN CHỦ TRÌ

*(kèm theo Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26 tháng 3 năm 2019
của Bộ trưởng Bộ Công Thương)*

STT	Nhiệm vụ	Cơ quan phối hợp	Thời gian hoàn thành
Bộ Công Thương			
1	Xây dựng hệ thống tiêu chí, chỉ tiêu phân hạng, ban hành tiêu chuẩn quốc gia về trung tâm logistics. Nghiên cứu, đề xuất một số cơ chế, chính sách hỗ trợ, phát triển các trung tâm logistics trong quá trình từ đầu tư xây dựng đến vận hành	Bộ Khoa học và Công nghệ	2021
2	Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics, tăng cường hợp tác quốc tế về logistics để phát triển dịch vụ logistics xuyên biên giới, trước hết là thị trường các nước láng giềng và ASEAN	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
3	Nghiên cứu, phát triển các mô hình e-logistics nhằm cải thiện khả năng giao hàng xuyên suốt, đặc biệt đối với thương mại điện tử trong nước và thương mại điện tử xuyên biên giới	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2025
4	Phối hợp với Ngân hàng Thế giới để cung cấp, cập nhật thông tin, số liệu đầy đủ, kịp thời nhằm đánh giá, xếp hạng LPI của Việt Nam một cách khách quan, chính xác	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
5	Hỗ trợ cung cấp thông tin thị trường cho các doanh nghiệp logistics	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
Bộ Tài chính			
6	Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia, tăng số lượng các dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 tham gia Cơ chế này	Các Bộ ngành	Hàng năm
7	Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa ASEAN và kết nối chính thức với các đối tác thương mại ngoài ASEAN	Các Bộ ngành	Hàng năm
8	Đẩy mạnh cải cách kiểm tra chuyên ngành hàng hóa xuất nhập khẩu theo hướng bãi bỏ, đơn giản hóa các thủ tục không cần thiết, thực hiện đánh giá rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm; có cơ chế phối hợp, công nhận chứng nhận về chất lượng, kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa giữa các nước có hiệp định thương mại với Việt Nam	Các Bộ ngành	Hàng năm

9	Rà soát, hoàn thiện chính sách và quy định về quá cảnh, trung chuyển hàng hóa nước ngoài qua Việt Nam theo hướng thông thoáng, thuận tiện và phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam để khai thác lợi thế địa lý kinh tế trong cung ứng dịch vụ logistics	Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải	2021
10	Ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm soát thời gian thông quan. Công khai thông tin về thời gian tiếp nhận, thực hiện thủ tục thông quan của từng Bộ, ngành liên quan theo thời gian thực trên Cổng thông tin một cửa quốc gia	Các Bộ ngành	2021
11	Bố trí thời gian làm việc hợp lý tại các cơ quan cảng vụ, hải quan để hỗ trợ doanh nghiệp nhanh chóng thông quan, giải phóng hàng hóa	Bộ Giao thông vận tải	2020
12	Triển khai việc tự động hóa thủ tục giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu tại tất cả các cửa khẩu đường không, đường biển trên toàn quốc	Bộ Giao thông vận tải	2022
13	Đẩy mạnh áp dụng thanh toán trực tuyến trong các dịch vụ công trực tuyến. Áp dụng 100% thanh toán trực tuyến trong thu phí kiểm tra chuyên ngành trong lĩnh vực công thương, nông nghiệp, y tế	Ngân hàng Nhà nước, Bộ Công Thương, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Y tế	2020
Bộ Giao thông vận tải			
14	Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng logistics; tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, các đối tác có công nghệ tiên tiến trong phát triển hạ tầng logistics.	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính	Hàng năm
15	Thu hút đầu tư xây dựng các trung tâm logistics hàng không quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại, phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của doanh nghiệp trong nước và đóng vai trò đầu mối trung chuyển cho hàng hóa nước ngoài, đặc biệt là hàng hóa thương mại điện tử	Bộ Công Thương	2025
16	Triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; cải tạo, nâng cấp đồng bộ các tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hạ Long; nghiên cứu phương án, lộ trình xây dựng tuyến đường sắt nối với Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện; kêu gọi đầu tư, nâng cao năng lực chứa và xếp dỡ các nhà ga đường sắt đầu mối về hàng hóa	Các địa phương	Hàng năm
17	Đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay	Thành phố Hồ Chí Minh	2025
18	Thu hút nguồn lực đầu tư, cải tạo, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối và nâng cấp tuyến đường Cái Mép - Thị Vải	Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	2025

19	Đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) và các cụm cảng đã được quy hoạch tại các địa phương	Thành phố Hải Phòng	2025
20	Từng bước đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, tiến tới giải quyết dứt điểm các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính; 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	Các địa phương	2025
21	Nghiên cứu phát triển hệ thống đường bộ kết nối đồng bộ với quy hoạch và quy mô phát triển của hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, ga đường sắt	Các địa phương	2025
22	Ban hành văn bản hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 để xác định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô theo yêu cầu tại khoản 3 điều 73 của Luật này	Bộ Tư pháp	2020
23	Xây dựng và hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động của các sàn giao dịch vận tải và các hình thức ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics, đổi mới phương thức quản lý để tạo điều kiện cho các hình thức này phát triển	Bộ Tư pháp, Bộ Khoa học và Công nghệ	2020
24	Rà soát, kiểm tra các dự án BOT, đảm bảo mức thu phí không quá cao, không tạo gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp khi sử dụng hạ tầng BOT	Các địa phương	2021
25	Làm việc với các hãng tàu nước ngoài để đảm bảo mức phí dịch vụ tại cảng ở mức hợp lý	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2021
26	Triển khai Lệnh giao hàng điện tử (electronic Delivery Order), Phiếu xuất nhập kho điện tử trong hoạt động của tất cả các cảng biển, sân bay, trung tâm logistics	Bộ Tài chính, Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2022
27	Chuyển toàn bộ việc thu phí cầu đường bộ sang thanh toán tự động, trực tuyến qua ngân hàng	Ngân hàng Nhà nước	2021
Bộ Khoa học và Công nghệ			
28	Cập nhật, theo dõi các chỉ số liên quan tới công nghệ, sáng tạo nhằm nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics, định hướng và khuyến khích doanh nghiệp chú trọng đổi mới, nâng cao năng lực công nghệ, sáng tạo, áp dụng công nghệ mới nhằm thích ứng với nền sản xuất trong chuỗi giá trị toàn cầu	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
29	Hỗ trợ nghiên cứu, phát triển và ứng dụng các công nghệ mới, tiên tiến trong hoạt động logistics để đón đầu các xu thế mới của thị trường logistics quốc tế (ví dụ blockchain, thiết bị giao hàng tự hành, phương tiện vận tải giao hàng phù hợp với giao thông đô thị...), hướng tới phát triển logistics xanh, logistics thông minh	Bộ Công Thương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm

30	Xây dựng, hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về truy xuất nguồn gốc và tài liệu hướng dẫn áp dụng; xây dựng, triển khai, ứng dụng hệ thống truy xuất nguồn gốc thống nhất trong cả nước.	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
31	Thúc đẩy ứng dụng công nghệ nhằm đảm bảo khả năng truy xuất và giám sát hàng hóa trong toàn bộ quá trình cung ứng	Bộ Tài chính, Bộ Công Thương	Hàng năm
32	Hỗ trợ khởi nghiệp đối với các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các doanh nghiệp nghiên cứu, phát triển công nghệ ứng dụng cho hoạt động logistics	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
Bộ Kế hoạch và Đầu tư			
33	Rà soát, đề xuất bãi bỏ, đơn giản hóa các điều kiện đầu tư, điều kiện kinh doanh bất hợp lý	Các Bộ ngành	Hàng năm
34	Hỗ trợ doanh nghiệp mở văn phòng đại diện, đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ logistics	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Hàng năm
	Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội		
35	Rà soát mã ngành đào tạo logistics để phản ánh đúng bản chất dịch vụ logistics, tạo điều kiện cho các trường mở ngành, phân ngành đào tạo về logistics	--	2020
36	Thúc đẩy đào tạo liên thông, công nhận tín chỉ, đào tạo cấp văn bằng quốc tế về logistics	--	Hàng năm
37	Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics như đào tạo trực tuyến (e-learning), đào tạo tại trường lớp kết hợp với đào tạo thực tế, đào tạo tại chỗ tại các doanh nghiệp	--	Hàng năm
38	Hỗ trợ đầu tư cơ sở hạ tầng cho đào tạo ngành logistics (phòng mô phỏng hoạt động logistics, trung tâm ứng dụng CNTT xử lý và điều phối các hoạt động logistics...)	--	Hàng năm
Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn			
39	Quy hoạch và triển khai xây dựng hệ thống kho bãi, trung tâm logistics phục vụ nông nghiệp tại các vùng sản xuất nông nghiệp hàng hóa quy mô lớn và kết nối từ các vùng này đến trung tâm logistics và cảng biển, cảng hàng không	Bộ Công Thương	Hàng năm
	Bộ Thông tin - Truyền thông		
40	Hỗ trợ, tăng cường phổ biến pháp luật nhằm nâng cao nhận thức và kiến thức cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ bưu chính về logistics, thương mại điện tử và ứng dụng công nghệ trong bưu chính, qua đó nâng cao năng lực, đáp ứng tốt nhu cầu chuyển phát, đặc biệt là đối với hàng hóa thương mại điện tử	Bộ Công Thương	Hàng năm

Bộ Tài nguyên và Môi trường			
41	Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách về đất đai, thủ tục đầu tư để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng logistics	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	Hàng năm
Bộ Nội vụ			
42	Đẩy mạnh cải cách hành chính; nâng cao trách nhiệm người đứng đầu, tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính; xây dựng và phát triển đội ngũ công chức có đủ năng lực, phẩm chất, tinh thần hỗ trợ doanh nghiệp; chấm dứt tình trạng nhũng nhiễu, cục bộ, gây tốn kém và tạo ra những chi phí không chính thức cho doanh nghiệp. Kiên quyết đưa ra khỏi ngành những công chức đòi hỏi doanh nghiệp phải chi các khoản tiền ngoài quy định	Các Bộ ngành, các địa phương	Hàng năm
	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam		
43	Đưa nội dung về logistics vào Điều tra Chỉ số Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) hàng năm; tổng hợp những bất cập, vướng mắc của pháp luật về logistics mà doanh nghiệp kiến nghị và phản ánh tới cơ quan quản lý nhà nước	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công Thương	2020
Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam			
44	Xây dựng bộ chỉ số cạnh tranh về logistics cấp vùng	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	2020
45	Xây dựng dự báo về nhu cầu đào tạo và chính sách hỗ trợ, ưu tiên về phát triển nguồn nhân lực trình độ chất lượng cao đối với ngành logistics	Bộ Giáo dục và Đào tạo	2021
46	Đăng cai tổ chức các sự kiện, triển lãm về logistics tại Việt Nam, trước hết là Đại hội FIATA. Hỗ trợ và tạo điều kiện cho doanh nghiệp tham gia các sự kiện, triển lãm về logistics ở trong nước và nước ngoài	Bộ Công Thương	2022
Các địa phương			
47	Quy hoạch hợp lý các địa điểm tập kết xe tải, container và kho bãi, trong đó có kho bãi của các doanh nghiệp bưu chính	Bộ Giao thông vận tải	2022
48	Xem xét chuyển đổi các khu, cụm công nghiệp vừa và nhỏ trong đô thị hoặc đất nông nghiệp thành cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động logistics phù hợp với đặc điểm, tình hình của địa phương	Bộ Tài nguyên và Môi trường	Hàng năm
49	Hạn chế ban hành, đồng thời rà soát, cắt giảm các khoản phí, lệ phí về sử dụng hạ tầng làm ảnh hưởng đến lưu chuyển hàng hóa trong nước, xuất nhập khẩu của đa số doanh nghiệp	Bộ Tài chính	Hàng năm

TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN VỀ
**CHỈ SỐ HIỆU QUẢ
LOGISTICS (LPI)**

