

# I. Logistics Là Gì?

## I.1 Các Khái Niệm Về Logistics

Logistics là một trong những số ít thuật ngữ khó dịch nhất, giống như từ “Marketing” , từ Tiếng Anh sang Tiếng Việt và thậm chí cả những ngôn ngữ khác. Bởi vì bao hàm nghĩa của từ này quá rộng nên không một từ đơn ngữ nào có thể truyền tải được hết ý nghĩa của nó. Nhưng rất nhiều công ty giao nhận vận tải lại được đăng ký là ví dụ như AB Logistics như vậy vô tình công ty này có thể được hiểu là nhà cung cấp dịch vụ logistics, mà không biết logistics là gì?

Một số định nghĩa Logistics là hậu cần, số khác lại định nghĩa là nhà cung ứng các dịch vụ kho bãi và giao nhận hàng hoá vv ...và chúng ta thấy rằng đây giống như là một cái áo thời trang mà công ty giao nhận vận tải hàng hóa nào cũng muốn có để tăng thêm sức mạnh cho mình. Vậy Logistics Là Gì?

Có rất nhiều khái niệm về thuật ngữ này :

🚧 Logistics được hiểu là quá trình hoạch định, thực hiện và kiểm soát sự lưu thông và tích trữ một cách hiệu quả tối ưu các loại hàng hoá, nguyên vật liệu, thành phẩm và bán thành phẩm, dịch vụ và thông tin đi kèm từ điểm khởi đầu tới điểm kết thúc nhằm mục đích tuân theo các yêu cầu của khách hàng.

🚧 Logistics có thể được định nghĩa là việc quản lý giòng chu chuyển và lưu kho nguyên vật liệu, quá trình sản xuất, thành phẩm và xử lý các thông tin liên quan.....từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ cuối cùng theo yêu cầu của khách hàng. Hiểu một cách rộng hơn nó còn bao gồm cả việc thu hồi và xử lý rác thải (Nguồn : UNESCAP.....)

🚧 Logistics là quá trình xây dựng kế hoạch, cung cấp và quản lý việc chu chuyển và lưu kho có hiệu quả hàng hoá, dịch vụ và các thông tin

liên quan từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ vì mục tiêu đáp ứng nhu cầu của khách hàng (World Maritime University- Đại học Hàng Hải Thế Giới, D. Lambert 1998).

🚧 Thực ra Logistics được áp dụng rất rộng rãi trong nhiều ngành không chỉ trong Quân sự từ rất lâu, được hiểu là hậu cần, mà nó còn áp dụng trong sản xuất tiêu thụ, giao thông vận tải vv..

Vì vậy trên cơ sở Logistics tổng thể (Global Logistic) người ta chia hoạt động logistics thành Supply Chain Management Logistics –Logistics quản lý chuỗi cung ứng. Transportation Management Logistics- Logistics quản lý vận chuyển hàng hóa. Warehousing/ Inventory Management Logistics – Logistics về quản lý lưu kho, kiểm kê hàng hoá, kho bãi.

Như vậy quản lý Logistics là sự điều chỉnh cả một tập hợp các hoạt động của nhiều ngành cùng một lúc và chỉ khi nào người làm giao nhận có khả năng làm tất cả các công việc liên quan đến cung ứng, vận chuyển, theo dõi sản xuất, kho bãi, thủ tục hải quan, phân phối....mới được công nhận là nhà cung cấp dịch vụ logistics. Xét về điều kiện này thì hầu như chưa có công ty Việt Nam nào có thể làm được, chỉ một số rất ít các công ty nước ngoài và cũng chỉ đếm trên đầu ngón tay như: DHL Danzas, TNT Logistics.....

Vì lĩnh vực Logistics rất đa dạng, bao gồm nhiều quy trình và công đoạn khác nhau nên hiện nay người ta chia thành 4 phương thức khai thác hoạt động Logistic như sau:

#### TM Logistics tự cung cấp:

Các công ty tự thực hiện các hoạt động logistics của mình. Công ty sở hữu các phương tiện vận tải, nhà xưởng, thiết bị xếp dỡ và các nguồn lực khác bao gồm cả con người để thực hiện các hoạt động logistics. Đây là những

tập đoàn Logistics lớn trên thế giới với mạng lưới logistics toàn cầu, có phương cách hoạt động phù hợp với từng địa phương.

#### **TM Second Party Logistics (2PL)**

Là việc quản lý các hoạt động logistics truyền thống như vận tải hay kho vận. Công ty không sở hữu hoặc có đủ phương tiện và cơ sở hạ tầng thì có thể thuê ngoài các dịch vụ cung cấp logistics nhằm cung cấp phương tiện thiết bị hay dịch vụ cơ bản. Lý do của phương thức này là để cắt giảm chi phí hoặc vốn đầu tư.

#### **TM Third Party Logistics (TPL) hay logistics theo hợp đồng.**

Phương thức này có nghĩa là sử dụng các công ty bên ngoài để thực hiện các hoạt động Logistics, cả thoả vụ trọn gói, xử lý quản lý Logistics hoặc một số một số công việc nhất định. Các khách hàng thích khi cần TPL một số một số công việc do một công ty cung cấp dịch vụ Logistics thực hiện trên danh nghĩa khách hàng cung cấp hàng, tài thiêu bao gồm việc quản lý vụ thực hiện một số một số công việc vận chuyển 1 năm cả hoặc khi cần các hợp đồng vận chuyển. Các công ty coi như một liên minh chặt chẽ giữa một công ty vụ nhụ cung cấp dịch vụ Logistics, nhà khách hàng thuê thực hiện các một số một số công việc Logistics mục tiêu chia sẻ thông tin, rủi ro vụ các lợi ích theo một hợp đồng dài hạn.

#### **TM Fourth Party Logistics (FPL) hay Logistics chuỗi phân phối.**

FPL là một khái niệm phát triển trên nền tảng của TPL nhằm tạo ra sự đồng bộ và hiệu quả cho khách hàng vụ lĩnh vực vận chuyển. FPL quản lý vụ thực hiện các một số một số công việc Logistics phức tạp như quản lý nguồn lực, trung tâm điều phối kiểm soát vụ các chức năng kiểm soát vụ tích hợp các một số một số công việc Logistics. FPL bao gồm lĩnh vực riêng biệt đảm bảo các một số một số công việc của TPL, các dịch vụ công nghệ thông tin, vụ quản lý các tiến trình kinh doanh. FPL cũng xem là một liên lạc duy nhất, nội thực hiện việc quản lý, tăng hợp các nguồn lực vụ giám sát các chức năng TPL trong suốt chuỗi phân phối nhằm vận hành tối ưu trình độ vận hành, lợi ích chi phí nội vụ các mối quan hệ lâu dài.

**Trong một số nghiên cứu gần đây ta có thể thấy lợi ích của các công ty cung cấp dịch vụ Logistics theo các năm như sau.**

#### **TM Các Công Ty Cung Cấp Dịch Vụ Vận Chuyển**

**- Các công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển liên quan đến phân phối.**

VD: Công ty cung cấp dịch vụ vận tải –êng bé, –êng s<sup>3</sup>/4t, húng kh<sup>ng</sup>, –êng bi<sup>ón</sup>.

- Công ty cung cấp dịch vụ vận tải –a ph<sup>ng</sup> th<sup>oc</sup>
- Công ty cung cấp dịch vụ khai th<sup>c</sup> c<sup>ng</sup>
- Công ty m<sup>i</sup> gi<sup>i</sup> v<sup>ên</sup> t<sup>ai</sup>

TM Công Ty Cung Cấp Dịch Vụ Ph<sup>ón</sup>

Phèi - Công ty cung cấp dịch vụ kho b-i

- Công ty cung cấp dịch vụ ph<sup>ón</sup> phèi

TM Công Ty Cung Cấp Dịch Vụ Húng

Ho<sup>o</sup> - Công ty m<sup>i</sup> gi<sup>i</sup> khai th<sup>a</sup> h<sup>ai</sup> quan

- Công ty giao nh<sup>ên</sup>, gom húng l<sup>i</sup>

- Công ty chuy<sup>án</sup> ng<sup>nh</sup> húng nguy hi<sup>óm</sup> -

Công ty dịch vụ –<sup>ang</sup> g<sup>ai</sup> v<sup>ên</sup> chuy<sup>ón</sup>

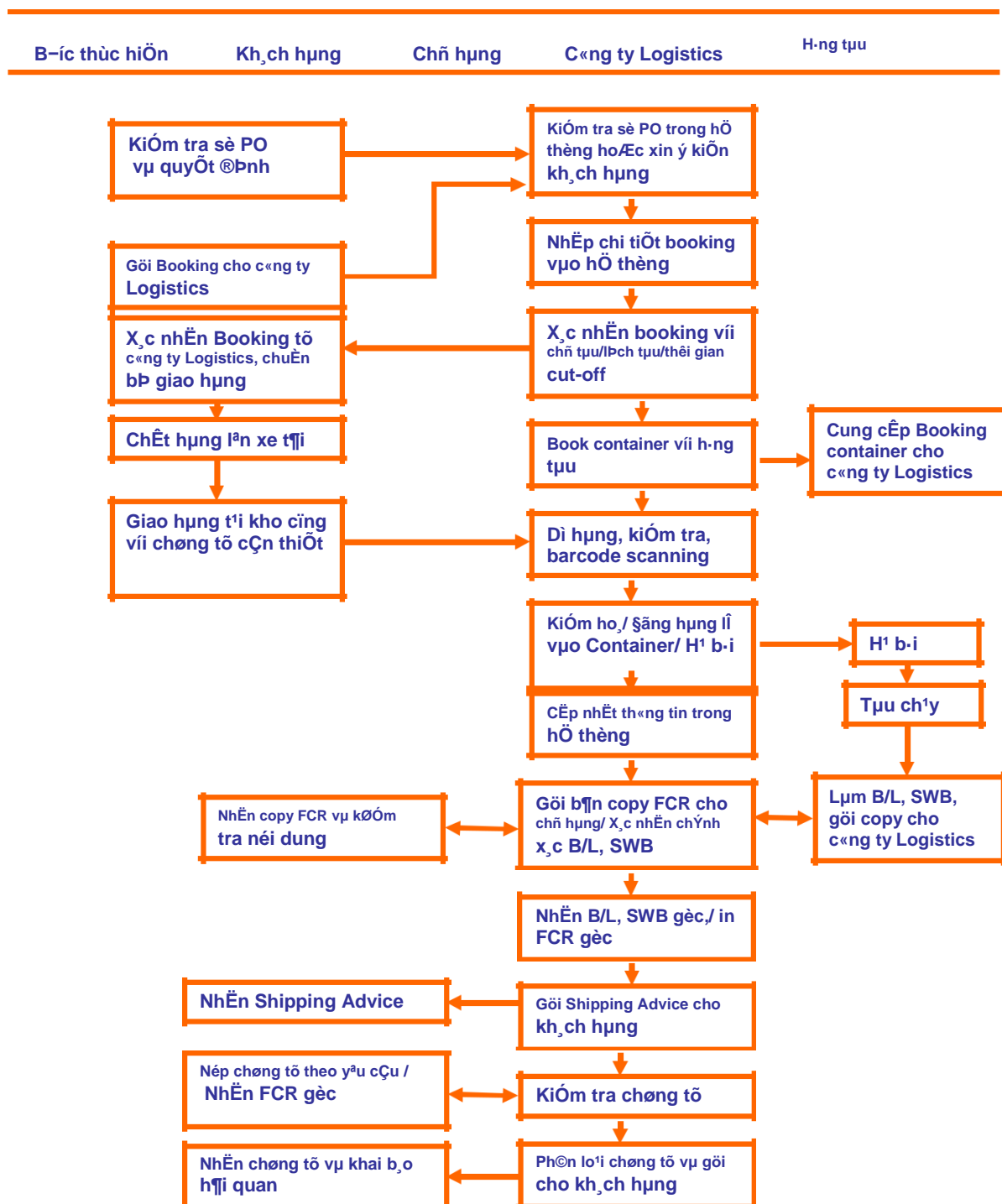
TM Công Ty Cung Cấp Dịch Vụ Logistics Chuy<sup>án</sup> Ng<sup>nh</sup>

- Công ty c<sup>ng</sup> ngh<sup>o</sup> th<sup>ng</sup> tin
- Công ty vi<sup>ón</sup> th<sup>ng</sup>
- Công ty cung cấp gi<sup>ai</sup> ph<sup>p</sup> t<sup>ai</sup> ch<sup>ý</sup>nh, b<sup>ao</sup> hi<sup>óm</sup>
- Công ty cung cấp dịch vụ gi<sup>o</sup> d<sup>oc</sup> v<sup>u</sup> –<sup>uo</sup> t<sup>o</sup>

Công ty n<sup>uy</sup> l<sup>i</sup> c<sup>ã</sup> th<sup>ó</sup> –<sup>ic</sup> chia th<sup>nh</sup> 2 lo<sup>i</sup>: Công ty cung cấp dịch vụ Logistics c<sup>ã</sup> v<sup>u</sup> kh<sup>ng</sup> c<sup>ã</sup> t<sup>ai</sup> s<sup>nn</sup>.

Công ty sẽ h<sup>u</sup> t<sup>ai</sup> s<sup>nn</sup> th<sup>uc</sup> s<sup>u</sup> c<sup>ã</sup> ri<sup>ng</sup> –<sup>ei</sup> v<sup>ên</sup> t<sup>ai</sup>, nh<sup>u</sup> kho v<sup>v</sup> v<sup>u</sup> s<sup>o</sup> đ<sup>ong</sup> chóng –<sup>ó</sup> qu<sup>nn</sup> lý t<sup>ết</sup> c<sup>ng</sup> hay mét ph<sup>ç</sup>n c<sup>o</sup> h<sup>o</sup>t –<sup>éng</sup> Logistics cho kh<sup>ch</sup> húng c<sup>ã</sup> m<sup>x</sup>nh. Công ty Logistics kh<sup>ng</sup> sẽ h<sup>u</sup> t<sup>ai</sup> s<sup>nn</sup> th<sup>x</sup> h<sup>o</sup>t –<sup>éng</sup> nh<sup>–</sup> mét ng<sup>–</sup>êi h<sup>ip</sup> nh<sup>ết</sup> c<sup>o</sup> d<sup>ịch</sup> vụ Logistics v<sup>u</sup> ph<sup>ç</sup>n l<sup>ín</sup> c<sup>o</sup> d<sup>ịch</sup> vụ l<sup>u</sup> –<sup>i</sup> th<sup>a</sup> ngo<sup>u</sup>i. H<sup>ã</sup> c<sup>ã</sup> th<sup>ó</sup> ph<sup>ai</sup> –<sup>i</sup> th<sup>a</sup> ph<sup>–</sup>ng ti<sup>ón</sup> v<sup>ên</sup> t<sup>ai</sup>, nh<sup>u</sup> kho, b<sup>ón</sup> b-i ..Vi<sup>óc</sup> th<sup>a</sup> ngo<sup>u</sup>i –<sup>o</sup> nhanh ch<sup>ng</sup> ph<sup>t</sup> tri<sup>ón</sup> trong v<sup>ui</sup> n<sup>im</sup> g<sup>ç</sup>n –<sup>cy</sup>. Ng<sup>ay</sup> n<sup>ay</sup> c<sup>ã</sup> r<sup>ết</sup> nhi<sup>ều</sup> lo<sup>i</sup> h<sup>x</sup>nh d<sup>ịch</sup> vụ Logistics nh<sup>»</sup>m –<sup>p</sup> òng y<sup>au</sup> c<sup>ç</sup>u –<sup>a</sup> d<sup>ng</sup> kh<sup>c</sup> nhau c<sup>ã</sup> c<sup>o</sup> ng<sup>nh</sup> húng kh<sup>c</sup> nhau. Kh<sup>c</sup> v<sup>ii</sup> tr<sup>–</sup>ic –<sup>cy</sup>, kh<sup>ng</sup> ch<sup>ø</sup> c<sup>o</sup> d<sup>ịch</sup> vụ Logistics c<sup>–</sup> b<sup>nn</sup> nh<sup>–</sup> v<sup>ên</sup> t<sup>ai</sup> v<sup>u</sup> kho v<sup>ên</sup> m<sup>u</sup> c<sup>o</sup> lo<sup>i</sup> d<sup>ịch</sup> vụ ph<sup>oc</sup> t<sup>p</sup> v<sup>u</sup> –<sup>a</sup> d<sup>ng</sup> kh<sup>c</sup> c<sup>òng</sup> –<sup>o</sup> xu<sup>ết</sup> hi<sup>ón</sup>. Vi<sup>óc</sup> th<sup>a</sup> ngo<sup>u</sup>i c<sup>o</sup> d<sup>ịch</sup> vụ Logistics g<sup>ai</sup> theo th<sup>ết</sup> ng<sup>÷</sup> chuy<sup>án</sup> ng<sup>nh</sup> l<sup>u</sup> Outsourcing.

## I.2 Những Bước Cơ Bản Của Quy Trình Logistics



Giữa người mua hàng và công ty Logistics sau khi một thời gian thỏa thuận và đàm phán về cung cấp, bên cung cấp dịch vụ sẽ xây dựng lên quy trình Logistics trong một thời gian dài để yêu cầu và dịch vụ của người mua hàng dựa theo các công ty Logistics đã

bên phần phụ thuộc hiện tại. Quy trình này thường có tên là quy trình Logistics hiện hành hay quy trình khai thác tiêu chuẩn (Standard Operating Procedure). Quy trình Logistics bao gồm các bước sau:

**TM Booking:** Theo hợp đồng thương mại ký kết với khách hàng về một đơn hàng cụ thể, chủ hàng sẽ gửi chi tiết số đơn hàng (Purchasing Order) theo mẫu booking quy định cho công ty Logistics bao gồm số PO, số loại hàng, số chiếc, số khối.....Những chi tiết yêu cầu này thay đổi tùy theo khách hàng, được quy định trong quy trình Logistics. Ngoài ra trong mẫu booking cần có những thông tin quan trọng khác như tên người gửi hàng, người nhận hàng, số L/C...Sau khi nhận được booking từ chủ hàng, người phụ trách khách hàng của công ty Logistics sẽ kiểm tra những chi tiết này trên hệ thống dữ liệu mà đã được khách hàng cập nhật. Ngoài ra quy trình cũng quy định thời gian chủ hàng gửi booking cho công ty Logistics, chủ hàng không thể tùy tiện gửi booking theo tình hình hàng hóa.

**TM Giao hàng:** Hàng sau khi được Booking sẽ được xuất theo hai dạng là hàng lẻ hoặc container. Đối với hàng lẻ, chủ hàng phải giao hàng trước thời gian cut-off time của công ty Logistics. Tại kho, mã số hàng hóa phải được quét mã vạch, việc quét mã vạch này được công ty Logistics thực hiện khi nhận hàng và đóng hàng vào container. Dữ liệu trên sẽ được cập nhật trên hệ thống của công ty Logistics. Một số trường hợp hàng hóa phải có thư cam kết (Letter of Guarantee) từ phía chủ hàng. Vd: Hàng nguy hiểm, hàng chất lỏng...Việc thực hiện thủ tục hải quan hàng xuất tại kho sẽ do chủ hàng thực hiện nhưng chủ yếu vẫn là các công ty Logistics làm thay cho chủ hàng, như vậy sẽ thuận tiện và nhanh chóng hơn. Khi nhận đủ hàng từ chủ hàng, công ty Logistics sẽ đóng hàng vào container theo kế hoạch đóng hàng và hạ bãi.

**TM Chứng từ:** Sau khi giao hàng vào kho của công ty Logistics hoặc hạ bãi container chủ hàng sẽ cung cấp chi tiết lô hàng cho công ty Logistics để làm vận đơn đường biển (Bill of Lading-B/L, Seaway Bill-SWB hay House Bill) chứng nhận nhận hàng (Forwarder's Cargo Receipt-FCR). Dựa trên chi tiết cung cấp kết hợp với chi tiết thực nhận trong kho, nhân viên chứng từ công ty Logistics sẽ cập nhật vào hệ thống và in ra chứng từ đã nêu cho chủ hàng. Hầu hết các công ty Logistics đảm nhận luôn công việc phân loại, kiểm tra và gửi toàn bộ chứng từ của lô hàng cho khách hàng. Như vậy khi chủ hàng lấy B/L, SWB hay FCR gốc, chủ hàng cần phải nộp chứng từ gốc cần thiết cho công ty Logistics như (commercial invoice, packing list, certificate of origin...)

Sau khi hoàn thành việc cập nhật chi tiết lô hàng vào hệ thống, công ty Logistics sẽ gửi thông báo hàng xuất cho khách hàng (Shipping Advice) bao gồm những thông tin cơ bản về lô hàng (PO, số container, ngày tàu chạy.....)

Đa số những công ty cung cấp dịch vụ Logistics tại Việt nam đều hoạt động theo nội dung của quy trình Logistics đã nêu trên. Quy trình này bao hàm những dịch vụ được cung cấp như quản lý đơn hàng, gom hàng, quản lý chứng từ, dịch vụ tại kho.....Nhưng thực ra đây mới chỉ là những khâu cơ bản nhất trong chuỗi Logistics mà các công ty Việt nam đã và đang làm được.

## II Giới Thiệu Các Tập Đoàn Logistics Thế Giới

Sở dĩ mạng lưới vận chuyển kinh tế hàng hải, các tuyến vận tải nhanh, hàng hóa được thông suốt trong nhiều ngành vận tải khác nhau và cả mạng lưới vận tải hàng không hiện đại. Những tập đoàn vận tải hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách trên thế giới. Những tập đoàn vận tải hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách trên thế giới. Những tập đoàn vận tải hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách trên thế giới.

và các tập đoàn vận tải hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách trên thế giới. Những tập đoàn vận tải hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách trên thế giới.

và các tập đoàn vận tải hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách trên thế giới. Những tập đoàn vận tải hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách trên thế giới.

Trong vãn tñi ®-êng biÓn thx cũ Maerks Logistics, Schenker Logistics, APL Logistics, Kuehne&Nagel, MOL Logistics, SDV Logistics, Yusen Global Logistics,



Thomas Nation Wide Transport (TNT) ®-íc thvnh lĒp tñi Australia n'ăm 1946

vii dÞch vÞ ban ®Çu chØ lÞ ph, t chuyÓn nhanh b-u kiÓn vÞ th- tñi TNT (United Kingdom)

hiÖn nay lÞ sù hÞp nhĒt cũa TNT EXPRESS WORLDWIDE vÞ TNT LOGISTICS vÞ ROYAL TPG POST, mét h-ng b-u ®iÓn cũa

HÞ Lan ®ang ho't ®éng tñi chÇu Çu vÞ toµn cũu. TNT hiÖn ®ang sÞ dÞng h-n 160.000 ng-êi trªn 200 n-íc toµn thÕ giíi.

TNT EXPRESS WORLDWIDE ®-íc ®, nh gi, lÞ m'ng l-ií ph, t chuyÓn nhanh b»ng ®-êng bé vÞ ®-êng hÞng

kh«ng lín nhĒt chÇu Çu. Trong khi ®ã TNT Logistics lÞ cũng ty cũng cũp dÞch vÞ Logistics lín thø hai trªn thÕ giíi.

TNT vào Việt nam năm 1995 bằng việc liên doanh với công ty Viettrans thuộc Bộ Thương Mại và ở

Việt nam nó có tên là TNT-Viettrans Express Worldwide Co Ltd.



# Welivetodeliver

Federal Express khai tr--ng dÞch vÞ vĒn chuyªn nhanh vµo n'ăm 1973 tñi Mũ vÞ b¾t ®Çu ph, t triÓn sang khu vùc chÇu , -Th, i Bxnh D--ng vµo ®Çu nh÷ng n'ăm 1980. N'ăm 1989, Fedex ®-íc phĐp thùc hiÖn cũc chuyÓn bay ®iÓn 21 quèc gia chÇu , th«ng qua viÖc mua l'í Flying Tiger, mét h-ng hÞng kh«ng chuyªn vĒn chuyÓn hÞng ho, . HiÖn nay Fedex cũ ®éi ngò nhÇn viªn kho¶ng 140.000 ng-êi vÞ cũng cũp dÞch vÞ tñi 378 sÇn bay trªn toµn thÕ giíi. Fedex ®-íc xem lÞ h-ng vĒn chuyÓn tèt hÞnh lín nhĒt thÕ giíi, mçi ngÿ vĒn chuyÓn h-n 3.5 triÖu m¦n hÞng ®iÓn 220 n-íc.



Fedex hiện có 50.000 điểm giao hàng, có 671 máy bay vận tải và 41000 xe vận tải, có lợi nhuận đáng kể trên mức ngân sách.

United Parcel Service được thành lập ở Mỹ năm 1907 với hoạt động chính là truyền tin. Ngày nay UPS đã trở thành một tập đoàn với trị giá tài sản 36 tỷ USD. UPS hiện đang sử dụng 317000 người tại Mỹ và 40000 nhân công tại nước ngoài. UPS được đánh giá là công ty phát chuyển bưu kiện lớn nhất thế giới, đồng thời là nhà cung cấp hàng đầu về dịch vụ Logistic toàn cầu. UPS hiện là một thương hiệu rất nổi tiếng trên thế giới. Hàng ngày UPS quản lý dòng lưu chuyển hàng hóa, tiền vốn và thông tin đến hơn 200 nước và vùng lãnh thổ trên thế giới.



DHL thành lập vào năm 1969 tại San Francisco với dịch vụ vận chuyển tại địa phương, giấy tờ hàng hóa, các loại bưu kiện và bưu phẩm. Sau này cho phép hỗ trợ các thị trường quan trọng khi tập trung công ty, qua đó giúp mở rộng phạm vi trong công ty. DHL cũng coi là công ty vận chuyển nhanh quốc tế và bưu kiện. Bắt đầu từ 1979, DHL cũng vận chuyển bưu kiện. Năm 1988, DHL có mặt ở 170 nước trên thế giới. Ngày nay DHL đã tăng số nhân viên trên khắp thế giới lên 350.000 người, cung cấp các dịch vụ vận chuyển và phát chuyển nhanh thông qua các phân nhánh, bưu kiện, bưu phẩm, bưu kiện cùng nhà vận chuyển kho bãi, giao nhận và các giải pháp Logistics khác.

Năm 2002, DHL thuộc quyền sở hữu 100% của Deutsche Post World Net, hãng bưu kiện lớn nhất châu Âu.

Năm 2003, tập thể công ty con của Deutsche Post trong lĩnh vực phát chuyển nhanh và Logistics như Deutsche Post Euro Express và Danzas®- các sản phẩm để đi kèm những hiệu quả chung của DHL



## Shipping made easy

Streamline your shipping processes with no extra cost for real added value.

### Let our systems optimize your bookings

- Calculate transport time between two destinations for all our products using the timetable;
- Create a quotation based on general tariff rates or pre-agreed contracts with DHL Danzas Air & Ocean;
- Book air, ocean and road shipments online with all the necessary shipping labels printed out automatically and attach documents as necessary to the booking.
- Follow up your shipment using the global track and trace facility to check on its status;
- Generate reports that include shipment details and financial information.

### Consistent quality you can rely on

- Get an overview of the best transit times and routes using different modes of transport and a single source of pricing information;
- Avoid confusion with a house bill number for every shipment as well as unique shipper and consignee numbers for full referencing and trace capability;
- Take advantage of automated information input validation for increased quality;
- Carry out searches according to multiple criteria;
- Make report generation easy using drag-and-drop features and measure partner performance against agreed benchmarks.

DHL Management (Switzerland) Ltd.  
 Peter Merian-Strasse 88  
 P.O. Box  
 CH-4002 Basel  
 Phone +41 (0)61 274 74 74  
 Fax +41 (0)61 274 74 75  
 www.dhl.com

Communication 1/2004, © DHL Management (Switzerland) Ltd. Photos: Tobias Sauer/Christa Spreker



### Real-time shipment status

Fast retrieval of information

Reports formatted & delivered as required

Performance benchmarks for reference & future planning





Công ty A.P Moller-Maersk được thành lập hơn 100 năm về trước vào 1904 tại Đan Mạch. Người sáng lập là thuyền trưởng A.P Moller và con trai ông Mærsk Mc-Kinney Møller. Nguyên thủy công ty chỉ khai thác vận tải biển, nhưng hiện nay lĩnh vực kinh doanh bao gồm khai thác dầu khí, cung cấp tàu biển, dịch vụ Logistics đa dạng, hệ thống siêu thị Dans Supermarket, khai thác cầu cảng và có cả một hãng hàng không là Maersk Air, cung cấp dịch vụ hàng không tại thị trường châu Âu.

Ba doanh nghiệp chính kinh doanh dịch vụ container là Maersk Sealand, Maersk Logistics và APM Terminal.

Tập đoàn Maersk hiện có trên 60000 nhân viên toàn cầu và có văn phòng tại hơn 125 quốc gia trên thế giới. Maersk có mặt tại Việt nam năm 1991 với việc mở văn phòng đại diện của Maersk Line, sau đó đổi tên thành Maersk Sealand khi Maersk mua hãng Sealand năm 1999

Năm 1995 Maersk Logistics mở văn phòng đại diện tại thành phố Hồ Chí Minh nhằm đa dạng hoá dịch vụ tại Việt nam bao gồm: Lưu giữ hàng hoá, hoàn tất chứng từ, khai thác vận tải đường bộ và đường không. Tại Việt Nam, A.P Moller Maersk có hơn 130 nhân viên tại thành phố Hồ Chí Minh, 20 nhân viên tại Hà nội và các văn phòng đại lý tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang.



§-íc thụnĥ IĒp bĕi Gottfried Schenker c, ch nay h-n 130 n-ĥm. Lóc  C u Schenker Logistics l  công ty chuy n v  vĒn t ĥi  -Ēng b  v   -Ēng s t tr n to n ch u  u với h-n 30 n-ĥc.

Nguy nay Schenker Logistics cung cĒp c, c gi l ph, p t ch h p   i v i c  vĒn t ĥi  -Ēng bi n v   -Ēng h ng kh ng   quy m  to n c u. C, c trung tâm t ch h p Schenker Logistics tr n th  gi i t o  i u kiện vĒn chuy n h ng ho, m t c, ch hi u qu  to n c u v  k t n i c, c nh  vĒn chuy n tạo ra m t lo't c, c d ch v  tr  gi, gia t ng. C, c d ch v  chuy n nghi p của Schenker cung cĒp c, c gi l ph, p to n diện lu n  , p  ng  -ĥc nhu cầu của kh, ch h ng m t c, ch  , ng tin cĒy. Schenker c  g n 35000 nh n viên tr n to n c u v  1100 v n ph ng tr n to n th  gi i với doanh thu 8 t  Euro m i n-ĥm .

N-ĥm 1990 Schenker m  v n ph ng  i di n t i Việt nam v  l  m t trong nh ng công ty ho't ứng trong l nh vực giao nhĒn vĒn t ĥi v  Logistics s-m nhĒt. Nguy nay Schenker   ph, t tri n rĒt nhanh v  l  m t trong nh ng công ty Logistics h ng  C u t i thụnĥ ph  H  Ch y Minh. Schenker   liên doanh với Gemadept v  cung cĒp cĒp c, c lo'i d ch v  vĒn t ĥi h ng kh ng c ng nh-  -Ēng bi n.

### **C c H ng T u L n Tr n Th  Gi i.**

Du i đ y l  bằng s  li u tham khảo v  10 h ng tàu container l n nh t th  gi i. C ng v i s  phát triển của n n kinh t  Việt nam, c c h ng t u n y s m mu n c ng đ  c  m t v  đ ng g p th m vào s  phát triển của n n kinh t  đ t n c. Tuy nhiên ch nh s  xu t hiện c a c c h ng t u n y đ  l m cho th  tr ng Logistics Việt nam cạnh tranh kh c li t hơn v  k  đ c lợi bao giờ c ng l  nh ng k  m nh. C c h ng t u n y đ  d nh đ c nh ng ph n b o b  t r mi ng b nh Logistics Việt nam, ch  đ  l i cho c c h ng t u trong n c m t ph n nh . N i m t cách khách quan v  c ng bằng th  c c h ng t u Việt Nam kh ng đ  l c đ  cạnh tranh với c c đ i gia tr n th  gi i.

## 10 Hãng Khai Thác Tàu Container Lớn Nhất Thế Giới.

(Số liệu tính đến hết năm 2005-Visaba Times số 79&80)

Xếp Hạng	Tên Hãng Tàu	Đội Tàu Đang Khai Thác		Đội Tàu Đang Đặt Đóng Mới	
		Chiếc	TEU	Chiếc	TEU
1	Maersk Line	570	1.592.000	150	722.000
2	MSC	264	713.000	41	306.000
3	CMA/Delmas	242	484.000	80	377.000
4	Evergreen	148	441.000	38	205.000
5	Hapag-Loyd	135	400.000	17	108.000
6	APL	102	325.000	24	83.000
7	China Shipping	116	317.000	24	166.000
8	Hanjin	82	309.000	11	75.000
9	Coscon	123	306.000	23	179.000
10	NYK	116	299.000	27	158.000

Đội Tàu thuộc Tổng công ty Hàng Hải Việt nam	Số Lượng(Chiếc)
- Công ty Vận tải Biển Việt Nam VOSCO	25
- Công ty Vận tải và thuê tàu biển Việt Nam VITRANSCHART	14
- Công ty Vận tải biển III VINASHIP	15
- Công ty Vận tải Biển Bắc NOSCO	4
- Công ty Vận tải biển VINALINES	16
- Công ty Vận tải Dầu khí Việt Nam FALCON	8
- Công ty Hàng hải Đông Đô VISERITRANS	12
- Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu SESCO	3
- Inlaco HP	4
- Inlaco SG	3
Tổng số 104 Tàu ( <a href="http://www.visabatimes.com">www.visabatimes.com</a> ) ngày 28/7/2006	

## Các “Đại Gia” hàng đầu thế giới trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ Logistics

( Nguồn: Viện nghiên cứu Logistics toàn cầu –Global Logistics Institute)

Xếp Hạng	Tên Công Ty	Quốc Gia	Lĩnh Vực Hoạt Động	Tổng Doanh Thu (Triệu USD)
1	USPS	Mỹ	Mail, Express	122.122
2	DHL	Đức	Mail, Express, Logistics Finance	76.411
3	UPS	Mỹ	Express, Logistics	48.875
4	FedEx	Mỹ	Express	43.736
5	Maersk	Đan Mạch	Shipping, Logistics	39.368
6	La Post	Pháp	Mail, Express	33.465
7	Cosco	Trung Quốc	Shipping	31.86
8	Japan Post	Nhật Bản	Mail	24.596
9	TNT	Hà Lan	Mail, Express, Logistics	22.364
10	Royal Mail	Anh	Mail, Express	22.033
11	Nippon Express	Nhật Bản	Freight Forwarding, Logistics	21.867
12	Schenker	Đức	Rail freight, Logistics	20.477
13	NYK Line	Nhật Bản	Shipping, Logistics	18.325
14	Union Pacific Corp	Mỹ	Rail freight, Logistics	17.661
15	Mitsui OSK Line	Nhật Bản	Shipping	17.092
16	Burlington Northern Santa	Mỹ	Rail freight, Logistics	16.128
17	Poste Italiane	Italia	Mail	15.157
18	Exel	Anh	Freight Forwarding, Logistics	14.204
19	Yamato Transport	Nhật Bản	Logistics	13.245
20	Kuehne& Nagel	Thụy Sĩ	Freight Forwarding, Logistics	13.091
21	Norfolk Southern Corp	Mỹ	Rail freight, Logistics	12.942
22	CSX Corp	Mỹ	Rail freight, Logistics	11.79
23	SNCF	Pháp	Rail freight, Logistics	11.316
24	Panalpina	Thụy Sĩ	Freight Forwarding, Logistics	10.832
25	China Post	Trung Quốc	Mail	10.089
26	US Freightways	Mỹ	Trucking	9.848
27	Yellow Inc Roadway	Mỹ	Trucking	9.724
28	Canada Post	Canada	Mail	9.611
29	Canadian National Railway	Canada	Rail freight, Logistics	9.482
30	APL	Singapore	Shipping Logistics	9.388

## II. Cơ Sở Hạ Tầng Ở Việt Nam

### III.1 Cảng Biển Việt Nam

Việt nam có hơn 80 cảng biển với hơn 2.2 triệu mét vuông bến bãi và một triệu mét vuông bến cảng. Các cảng chính ở Việt nam do Cục Hàng Hải quản lý và bây giờ được chuyển giao cho Tổng Công Ty Hàng Hải Việt Nam. Các cảng chính là cảng Hải Phòng, cảng Đà Nẵng và cảng Sài Gòn, nhưng đều là cảng ở cửa sông và cách biển khoảng 30 đến 90 km. Điều này rất bất lợi cho tàu lớn cập cảng. Công suất bốc dỡ hàng năm gia tăng một cách đáng kể, cứ khoảng 5 năm lại gấp đôi, từ 56 triệu tấn năm 1998 lên 114 triệu tấn năm 2003. Các cảng gần vùng kinh tế trọng điểm phía Nam chiếm gần hai phần ba tổng sản lượng cả nước.

Đội tàu cũng phát triển từ 679 chiếc với công suất 1.6 triệu DWT năm 2000 lên 928 chiếc với công suất 1.8 DWT năm 2003, tăng 12% số lượng tàu và 4% công suất tàu. Tuy công suất khai thác vẫn thấp hơn so với các cảng hiện đại trong khu vực nhưng, các cảng biển Việt nam làm ăn ngày càng hiệu quả với chi phí bến cảng, kho bãi thấp. So với chi phí kho bãi, bến cảng thì Việt nam vẫn rẻ hơn so với Trung Quốc và các cảng trong khu vực ASEAN.



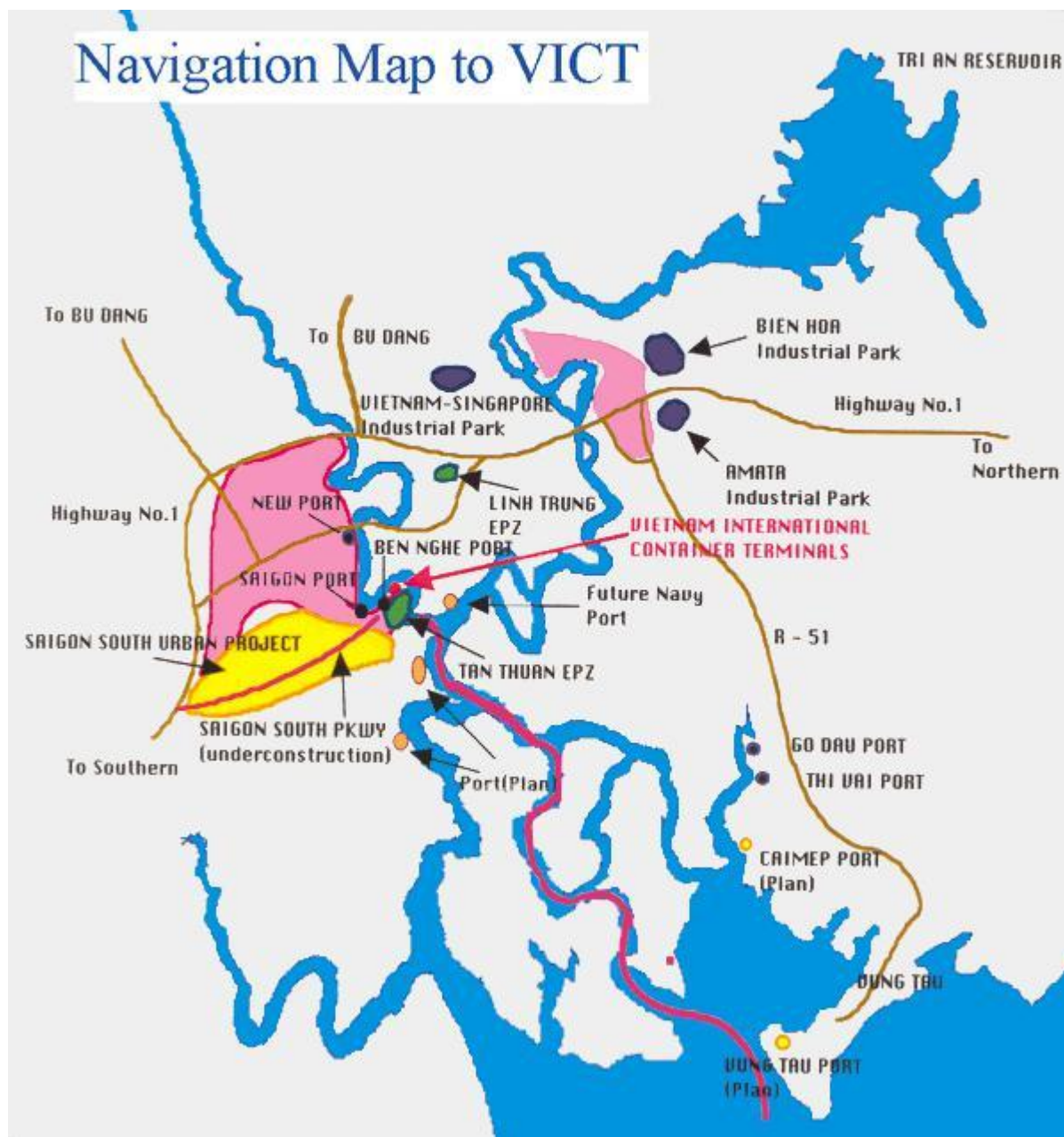
Các cảng chính ở Thành phố Hồ Chí Minh gồm có:

- Tân Cảng Sài Gòn ( SaiGon New Port), Cảng Cát Lái, Cảng Thị Vải  
Cảng Cái Mép, Cảng Khánh Hội

- Cảng VICT ( Vietnam International Container Terminal) gần khu chế xuất Tân Thuận.

Đây là cảng container lớn nhất Việt nam và có thể sánh cùng với các cảng tầm cỡ của các nước trong khu vực. Vị trí cảng rất thuận lợi cho việc chuyên chở hàng hoá từ thành phố Hồ Chí Minh đi khắp nơi trên thế giới và là nơi tiếp nhận container từ nước ngoài về. Các nhà đầu tư nước ngoài khi vào Việt nam đã rất để ý đến khu chế xuất Tân Thuận bởi vì một lý do hết sức quan trọng đó là việc vận chuyển hàng hoá thuận tiện thông qua cảng VICT.

Cảng nước sâu Phú Mỹ ở Vũng Tàu. Các cảng Chùa Vẽ và cảng Đình Vũ Hải Phòng. Ở Quảng Ninh thì có cảng nước sâu Cái Lân, Cảng Chân Mây ở Huế. Theo ước t ính, Việt nam có khoảng trên dưới 50 cảng biển lớn nhỏ.





Các doanh nghiệp thành viên của Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam:

1. Công ty Vận tải biển Việt Nam (Vosco)
2. Công ty Vận tải Dầu khí Việt Nam (Falcon)
3. Cảng Hải Phòng (Haiphongport)
4. Cảng Sài Gòn (Saigonport)
5. Cảng Đà Nẵng (Danangport)
6. Đại lý Hàng hải Việt Nam (Vosagroup)
7. Cty Hợp tác Lđông với nước ngoài phía Nam (Inlacosaigon)
8. Công ty Dịch vụ Công nghiệp Hàng hải (Inseco)
9. Công ty Liên doanh Vận tải biển Việt - Pháp (Gemartrans)
11. Cty LD Vận chuyển container VW-Waterfront Việt Nam
12. Công ty Tiếp vận Ahlers-Vina
13. Công ty CP Tin học & Công nghệ Hàng hải (Miteco)
14. Công ty CP Hàng hải Hà Nội (Marina Hanoi)
15. Công ty CP Đại lý Vận tải Safi
16. Công ty Cổ phần Container Việt Nam (Viconship)
17. Công ty CP Hàng hải Sài Gòn (SMC)

Hệ Thống Đường Thủy:

Với 41,000 km đường thủy trong đó 8000km có thể khai thác hiệu quả kinh tế. Có thể nói Việt nam là một nước có mạng lưới giao thông rất phong phú và dày đặc với mật độ cao. Mặc dù việc đầu tư phát triển hệ thống đường thủy chưa được quan tâm đúng mức nhưng đây vẫn là hệ thống vận tải hữu hiệu đối với các loại tàu thuyền cỡ nhỏ. Đặc biệt các loại hàng hoá trị giá thấp như : than đá, gạo, cát, đá và các loại vật liệu khác rất thuận tiện và hiệu quả khi vận chuyển bằng đường thủy nội bộ với khối lượng lớn. Giao thông đường thủy vẫn chiếm vị trí khá quan trọng đối với hai vùng châu thổ đó là đồng bằng Sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long.



### III.2 Các Cảng Hàng Không

Việt nam có tổng số 32 sân bay phục vụ cho mục đích dân sự, quân sự quốc phòng. Trong đó Cục Hàng Không Dân Dụng Việt Nam chịu trách nhiệm quản lý 18 sân bay với các sân bay tầm cỡ quốc tế như:

Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, sân bay quốc tế Nội Bài, sân bay quốc tế Đà Nẵng. Các sân bay trong nước có mặt ở rất nhiều địa phương như: Hải Phòng, Nghệ An, Nha Trang, Côn Đảo, Phú Quốc, Điện Biên, Huế, Quy Nhơn.

Lượng khách quốc tế năm 1998 là 2,3 triệu người và khách nội địa là 3,3 triệu người. Năm 2002, hai sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất và Nội Bài đã đạt tổng số 8 triệu khách thương mại trong đó 4,2 triệu là khách quốc tế và 3,8 triệu là khách nội địa. Lượng khách quốc tế đến Việt nam qua hai cảng hàng không ngày càng gia tăng và đã vượt mức 10 triệu tính đến năm 2007

Năm 1998 khoảng 60000 tấn hàng được vận chuyển bằng đường hàng không quốc tế đến Việt nam và 46000 tấn vận chuyển nội địa. Năm 2002, 112000 ngàn tấn hàng vận chuyển quốc tế, trong đó thư tín là 2 tấn và 78000 tấn vận chuyển nội địa. Tổng số đạt 190000 tấn. Khi nền kinh tế phát triển nhanh chóng, các mối quan hệ quốc tế ngày càng mở rộng thì nhu cầu vận tải bằng hàng không ngày càng gia tăng. Ước tính năm 2007 Việt Nam đạt khoảng 220000 tấn hàng vận tải bằng đường hàng không.

## IV. Và Giải Pháp Cho Ngành Logistics Việt Nam

### IV.1 Những Thách Thức Với Ngành Logistics Việt Nam.

Tại Việt nam thế hệ Logistics là một mạng thế hệ mới, mới mẻ, mới đi Logistics ®. phare biOn tran thõ giõi hụng trīm nīm nay . Theo tYnh to, n cho thÊy, chi tiªu hụng nīm cũa mét quèc gia cho mạng Logistics là rÊt lín. C, c n-íc ch©u Âu vµ Mũ là nh÷g n-íc cũa nhiÒu kinh nghiÖm vÒ chuçi qu¶n lý Logistics thx chi tiªu cho Logistics còng chiÖm gÇn 10% GDP, cũn c, c n-íc ®ang ph, t triÖn, nh-Trung Quèc ch¼ng h¹n, chi tiªu cho Logistics còng ®. chiÖm tii 19%.

Phiji nãi th<sup>1</sup>/<sub>4</sub>ng th<sup>3</sup>/<sub>4</sub>n r»ng ẽ ViÖt nam, ngunh Logistics ch-a ®-íc coi träng t--ng xøng víi sù ph<sub>3</sub>t triÓn cña nÒn kinh tÕ. C<sub>3</sub>c doanh nghiÖp vËn tñi ViÖt nam thx chØ míi dõng l'i ẽ mét trong rÊt nhiÒu chuçi Logistics lụ hxnh thøc giao nhËn vËn tñi, cho thu<sup>a</sup> kho b-i vự vËn chuyÓn néi ®Þa. TÇm cì cña c<sub>3</sub>c c«ng ty ViÖt nam trong lÜnh vùc nựy lụ rÊt yÕu vự thiÕu chuy<sup>a</sup>n nghiÖp. Nguy<sup>a</sup>n nh©n x©u xa cña nh÷ng vËn ®Ò nựy lụ :

**TM** C<sub>3</sub>c doanh nghiÖp ViÖt nam phÇn lín lụ c<sub>3</sub>c doanh nghiÖp sinh sau ®Ê muén so víi rÊt nhiÒu c«ng ty n-íc ngoµi vèn cã lÞc sø ph<sub>3</sub>t triÓn kinh doanh tÕ rÊt l©u ®êi nh- Schenker Logistics, Maersk Logistics vv

**TM** TÇm bao phñ ho't ®éng cña c<sub>3</sub>c c«ng ty ViÖt nam chØ trong ph'ím vi néi ®Þa hoÆc mét vµi n-íc trong khu vùc, trong khi tÇm bao phñ cña c<sub>3</sub>c c«ng ty n-íc ngoµi lụ cËp ®é toµn cÇu. §©y lụ mét cñn trê rÊt lín khi c<sub>3</sub>c doanh nghiÖp cung cËp c<sub>3</sub>c dÞch vô trăn gãi cho kh<sub>3</sub>ch hụng vx ngųy nay, trong xu thÕ toµn cÇu hãa, c<sub>3</sub>c c«ng ty lín th-êng cã xu h-íng sourcing (khai th<sub>3</sub>c nguån hụng vự dÞch vô) tÕ nhiÒu quèc gia vự

**I-nh thæ tr<sup>a</sup>n thÕ giúi nh- : NIKE, Adidas, Nokia** Chóng ta cã thÓ tÝnh ®Õn vai trß cña c<sub>3</sub>c ®'i lý mự c<sub>3</sub>c c«ng ty ViÖt nam thiÕt lËp ẽ c<sub>3</sub>c quèc gia kh<sub>3</sub>c, nh-ng quan hÖ nựy rÊt lág lo vự kh«ng ®ng nhËt.

**TM** PhÇn lín c<sub>3</sub>c doanh nghiÖp ViÖt nam chØ tËp trung vµo khai th<sub>3</sub>c nh÷ng mñng nhá trong toµn bé chuçi cung øng mự chóng ta thËy phæ biÕn lụ hxnh thøc giao nhËn vËn tñi (Freight Forwarding). §©y lụ hxnh thøc kh<sub>3</sub> ®-n giñn, c<sub>3</sub>c c«ng ty giao nhËn ®ng vai trß lụ ng-êi bu«n c-íc sØ sau ®ã b<sub>3</sub>n l'i cho ng-êi mua l. Th«ng qua c<sub>3</sub>c h-ng vËn tñi biÕn, còng nh- hụng kh«ng. Hụng sau khi ®-íc gom thựnh nh÷ng container ®Çy sĩ ®-íc vËn chuyÓn ®Õn quèc gia cña ng-êi nhËn. T'i ®ã c<sub>3</sub>c ®'i lý mự

c<sub>3</sub>c c«ng ty ViÖt nam cã ®èi t<sub>3</sub>c sĩ lụm thñ tc hñl quan vự giao hụng cho ng-êi nhËn t'i kho. Nh- vËy hxnh thøc nựy chØ lụ mét phÇn nhá trong chuçi gi<sub>3</sub> trÞ gia t'ng Logistics . Trong chuçi Logistics hiÕn ®'i mự c<sub>3</sub>c c«ng ty Logistics lín ®ng cung cËp cho kh<sub>3</sub>ch hụng cña mxnh thx nã bao gồm rÊt nhiÒu dÞch vô ®a d'ng víi trÞ gi<sub>3</sub> gia t'ng cao mự chóng ta cã thÓ liÖt k<sup>a</sup>:

- DÞch vô giao tËn nhự/ Door to Door
- Gom hụng nhanh t'i kho/ Consolidation
- Docking - Quñn lý ®-n hụng/ PO Management

- Dịch vụ kho bãi gia tăng / Value Added Warehousing
- Gom hàng từ nhiều quốc gia ở các trung tâm chuyển vận - Singapore, Hong Kong, Kaoshiung-Cao Hùng / Multi-Country Consolidation.
- Dịch vụ kiểm soát chất lượng hàng hóa / QA-QI Program
- Dịch vụ container treo (dành cho hàng may mặc) / Hanger Pack Service.
- Quản lý dữ liệu vận cung cấp dữ liệu cho khách hàng / Data Management/ EDI clearing house.
- Dịch vụ quét mã in mã vạch / Barcode scanning and Label Production. -
- Dịch vụ xử lý hàng hóa chuẩn cho hoạt động Logistics
- Dịch vụ NVOCC / NVOCC Operation.
- Dịch vụ theo dõi kiểm soát hàng thông qua mạng Internet/ System Track and Trace / Web base Visibility
- Dịch vụ nhập cung cấp Logistics thông (FPL). Sự kiện dịch vụ Logistics rất mới giúp cho các hãng Logistics gia tăng dịch vụ kho bãi gia tăng cho khách hàng.

Chúng ta cần thấy rằng trong quan hệ thương mại quốc tế, phần lớn các nhu cầu xuất khẩu của Việt Nam chỉ có thể được thực hiện theo điều kiện FOB, FCA nghĩa là phải có đơn hàng qua lan can từ phía bên nhập hàng theo quy định của luật thương mại. Như vậy quy định pháp luật về vận tải biển do ngành mua hàng bên nhập hàng mua sẽ có ảnh hưởng rất lớn đến việc thực hiện điều kiện này. Với các công ty Logistics Việt Nam sẽ gặp nhiều khó khăn. Để tiếp tục khẳng định vị thế của mình với các doanh nghiệp Việt Nam như ngành vận tải hàng không và hàng biển và Logistics thì các doanh nghiệp Việt Nam cần tham gia vào quá trình thương mại. Rất mong các nhà nhập khẩu Nike thì việc ký kết hiệp định gia công với các công ty Logistics Việt Nam là một bước tiến rất quan trọng với các doanh nghiệp gia công của Việt Nam và các công ty Logistics.

Trên thực tế hai công ty đang cung cấp dịch vụ Logistics cho Nike là Maersk Logistics và APL Logistics.

Ngành vận tải biển Việt Nam thế nào? Nếu nhìn vào các thương mại quốc tế của Việt Nam thì chúng ta thấy rằng Việt Nam luôn nhập khẩu. Với chính sách thương mại mở cửa cho các công ty Logistics Việt Nam. Trên thực tế thì hàng nhập khẩu càng nhiều thì các công ty Việt Nam. Nếu như trước đây các công ty nhập khẩu

khÈu cña ViÖt nam chñ yÕu mua húng theo ®iÒu kiÖn CIF, CIP thx nay c,c doanh nghiÖp nhËp khÈu cña ViÖt nam ®ang chuyÓn dÇn sang hxn thøc mua FOB, ®iÒu nÿy t'o ra c- héi cho c,c doanh nghiÖp Logistics ViÖt nam khai th,c. Tuy nhiªn mét phÇn kh, lín trong miÕng b,nh nÿy vËn n»m trong tay c,c h-ng Logistics n-íc ngoµi do cã nhiÒu c«ng ty n-íc ngoµi ®Çu t- trùc tiÕp t'i ViÖt nam mÿ còng chÝnh hä lÿ ng-êi nhËp kh¼u húng nhiÒu nhËt. H-n thÕ n÷a phÇn lín c,c doanh nghiÖp ViÖt nam vËn cßn ch-a cã nhiÒu ý thøc trong viÖc ®Çu t- vµo qu¶n lý hiÖu qu¶ chuçi cung øng. §iÒu nay cho thÊy râ ẽ chç c,c doanh nghiÖp ViÖt nam hÇu hÖt kh«ng cã phßng qu¶n lý Logistics hoÆc chuçi cung øng mÿ phßng nÿy th-êng ®-íc hiÓu lÿ phßng kinh doanh xuÊt nhËp khÈu. §iÒu nÿy t'o ra vµo c¶n ®èi víi c,c doanh nghiÖp ViÖt nam trong viÖc chµo c,c dPch vô Logistics gi, trP gia t'ng.

TM Chóng ta ®ang ®èi mÆt hÖ thèng h' tÇng giao th«ng vËn t¶i cßn rÊt thiÕu vµ yÕu. §iÒu nÿy lÿm cho c,c chi phÝ Logistics cña ViÖt nam cao h-n h¼n c,c n-íc kh,c. B¶n th©n c,c c«ng ty Logistics s' tèn nhiÒu chi phÝ ®Çu t-, lÿm gi¶m lîi nhuËn cña hä còng nh- kh¶ n'ng më réng dPch vô.

TM VÒ h' tÇng th«ng tin, ®©y chÝnh lÿ ®iÓm yÕu cña c,c doanh nghiÖp ViÖt nam. MÆc ã c,c doanh nghiÖp Logistics ®- cã nhiÒu ý thøc trong viÖc ,p dông c«ng nghÖ th«ng tin vµo ho't ®éng kinh doanh cña m×nh nh-ng nh÷ng ®iÒu nÿy vËn cßn kÐm xa so víi trxnh ®é quèc tÕ. NÕu chØ xÐt vÒ khÝa c'nh x©y dùng website thx phÇn lín website cña ViÖt nam chØ ®-n thuÇn giú thiÕu vÒ m×nh, vÒ dPch vô cña m×nh mÿ thiÕu h¼n c,c tiÖn Ých mÿ kh,ch húng cÇn nh- c«ng cô Track & Trace ( Theo dâi ®-n húng, theo dâi lPch trxnh tÿ), booking, theo dâi chøng tÕ. Chóng ta nªn biÕt kh¶ n'ng nhxn thÊy vµ kiÓm so,t ®-n húng lÿ mét yÕu tè ®-íc c,c chñ húng ®,nh gia rÊt cao khi hä lùa chän nhÿ cung cËp dPch vô Logistics cho m×nh. §Ó lÿm ®-íc ®iÒu nÿy ®ßi hái ph¶i cã gi¶i ph,p ®Çu t- tæng thÓ vµ chi tiÕt, cã ®Pnh h-íng dÿi h'n. H-n thÕ n÷a viÖc ®Çu t- x©y dùng hÖ thèng IT còng gióp chÝnh c,c doanh nghiÖp hiÖu qu¶ vµ n'ng suÊt. Cò thÓ trong lÿnh vùc Logistics c,c doanh nghiÖp cÇn ®Çu t- x©y dùng hÖ thèng phÇn mÒm WMS (Warehouse Management System) ®©y lÿ hÖ thèng phÇn mÒm qu¶n lý kho gióp qu¶n lý mét c,ch hiÖu qu¶, gi¶m chi phÝ, n©ng cao n'ng suèt h-n rÊt nhiÒu.

TM Cho ®Õn nay, tÝnh liªn kÕt cña c,c doanh nghiÖp ViÖt nam cßn rÊt yÕu, c,c c«ng ty hÇu nh- ho't ®éng ®éc lËp. Trong su h-íng outsourcing, mçi doanh nghiÖp cÇn tËp trung vµo thÕ m'nh cña m×nh vµ se thuª ngoµi c,c dPch vô kh«ng ph¶i lÿ thÕ m'nh, nh-vËy thx tÝnh liªn kÕt lÿ cÇn thiÕt h-n bao giê hÖt. §- ®Õn lóc chóng ta cÇn ngâi l'i

vụ tập trung vào các lĩnh vực như: Logistics, Thương mại Quốc tế, Quản lý Chuỗi cung ứng, và các ngành công nghiệp khác. Các trường này thường có chương trình đào tạo đa ngành, giúp sinh viên có thể chuyển đổi ngành nghề dễ dàng sau khi tốt nghiệp.

**TM Vấn đề:** Thương mại Quốc tế và Logistics là hai ngành có liên quan mật thiết với nhau. Trong bối cảnh toàn cầu hóa, các doanh nghiệp cần có nhân lực am hiểu về cả hai lĩnh vực này để có thể cạnh tranh hiệu quả trên thị trường quốc tế. Việc đào tạo nhân lực chuyên môn cao trong hai ngành này là một yêu cầu cấp thiết.

**TM Nhận xét:** Các trường đại học cần chú trọng vào việc đào tạo nhân lực chuyên môn cao trong hai ngành này, đồng thời cần chú trọng vào việc rèn luyện kỹ năng mềm cho sinh viên để họ có thể đáp ứng được yêu cầu của thị trường lao động.

## IV.2 Chiến lược nào cho ngành Logistics Việt Nam

Trên cơ sở phân tích về triển vọng của ngành Logistics Việt Nam, cần có những chiến lược phù hợp để phát triển ngành này. Các chiến lược cần tập trung vào việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, thu hút đầu tư nước ngoài, và đẩy mạnh hợp tác quốc tế. Đồng thời, cần chú trọng vào việc ứng dụng công nghệ mới vào các hoạt động logistics để nâng cao hiệu quả và giảm chi phí.

**Thảo luận:** Các trường đại học cần chú trọng vào việc đào tạo nhân lực chuyên môn cao trong hai ngành này, đồng thời cần chú trọng vào việc rèn luyện kỹ năng mềm cho sinh viên để họ có thể đáp ứng được yêu cầu của thị trường lao động.

Sự thay đổi trong nhu cầu của thị trường và sự phát triển của các ngành công nghiệp khác đã tạo ra những cơ hội và thách thức cho ngành Logistics Việt Nam. Để phát triển ngành này, cần có những chiến lược phù hợp. Các trường đại học cần chú trọng vào việc đào tạo nhân lực chuyên môn cao trong hai ngành này, đồng thời cần chú trọng vào việc rèn luyện kỹ năng mềm cho sinh viên để họ có thể đáp ứng được yêu cầu của thị trường lao động.

Cùng với việc phát triển nguồn nhân lực, cần có những chiến lược thu hút đầu tư nước ngoài vào ngành Logistics Việt Nam. Các trường đại học cần chú trọng vào việc đào tạo nhân lực chuyên môn cao trong hai ngành này, đồng thời cần chú trọng vào việc rèn luyện kỹ năng mềm cho sinh viên để họ có thể đáp ứng được yêu cầu của thị trường lao động.

Công nghiệp số và vận hành số là những xu hướng tất yếu của nền kinh tế số và công nghệ số. Các doanh nghiệp cần nắm bắt cơ hội này để phát triển bền vững. Một số quốc gia đã đưa ra những chính sách hỗ trợ để thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp số. Ví dụ như Việt Nam sẽ lập một trung tâm chuyển đổi số (HUB) của Thủ Đức.

Sẽ có những cơ hội và thách thức cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Việt Nam cần huy động 1700 km chi phí để xây dựng, tổ chức và vận hành các trung tâm chuyển đổi số. Các doanh nghiệp cần chú trọng đầu tư vào nhân lực và công nghệ để nâng cao năng lực cạnh tranh. Đồng thời, cần có những chính sách hỗ trợ để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số. Ví dụ như, hiện nay các doanh nghiệp Logistics đang có những bước tiến vượt bậc.

**Thảo luận:** Công nghiệp số và vận hành số là những xu hướng tất yếu của nền kinh tế số và công nghệ số. Ý kiến của bạn về những cơ hội và thách thức trong lĩnh vực này? Hãy nêu những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam. Cần có những chính sách gì để hỗ trợ các doanh nghiệp Logistics ở Việt Nam phát triển? Cần có những giải pháp gì để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam?

**Thảo luận:** Vận hành số và Logistics ở Việt Nam.

Các doanh nghiệp đang có những bước tiến vượt bậc trong lĩnh vực vận hành số và Logistics. Các doanh nghiệp cần chú trọng đầu tư vào nhân lực và công nghệ để nâng cao năng lực cạnh tranh. Đồng thời, cần có những chính sách hỗ trợ để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số. Ví dụ như, hiện nay chúng ta mới chỉ có những bước tiến đầu tiên trong lĩnh vực vận hành số và Logistics ở Việt Nam. Cần có những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam. Cần có những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam. Cần có những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam.

**Thảo luận:** Vận hành số và Logistics ở Việt Nam.

Chúng ta cần có những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam. Cần có những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam. Cần có những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam. Cần có những giải pháp để thu hút đầu tư và phát triển các ngành công nghiệp số ở Việt Nam.

c, c công ty Việt nam kióm số, t vụ c, c tếp 0m n-íc ngoi sĩ khã cũ c- húi lụm cũn thp tr-êng Logistics Việt nam.

Vióc thụnh lết tưng c công ty Logistics Việt Nam cũ thó b»ng c, ch s, p nhết nh÷ng c công ty giao nhén vèn tñi nhụ n-íc l'i vúi nhau hoÆc thụnh lết d-úi sù gi, m s, t cũa bé cũn quñn sau Òã cæ phçn ho, . Muèn hy vãng c, c công ty Logistics Việt nam cũ thó v--n ra thp tr-êng quèc tũ thx ÒiÒu kiỐn tr-íc tián lụ phñi v÷ng m'nh ề thp tr-êng sçn nhụ tr-íc.

Suy cho cũng thx c, c n-íc trong khu vùc § công Nam A cũng cũ tñnh tr'ng t--ng tù nh- Việt nam lụ Òó c, c tếp 0m Logistics lín trán thó giúi chiỐm phçn lín miỐng b, nh Logistics ngay trán sçn nhụ. Thém chÝ ngay trán sçn nhụ nh- Việt nam thx c, c công ty Logistics trong n-íc cũng chø Ò-íc mét phçn nhá cũa miỐng b, nh mụ th«i.

**Thø n'ím:** Xçy dùng cũ sẽ d÷ liỐu c công nghö th«ng tin phóc vô cho céng Òáng Logistics Việt nam vụ c, c doanh nghiÖp xuýt nhết khÈu..

Phñi nãi r»ng cũ sẽ d÷ liỐu hõ thèng th«ng tin cũa Việt nam nãi chung, ngụnh Logistics nãi riáng cßn nhiÒu bết cết. C, c trang web cũa c, c cũ quan chuyán ngụnh Logistics ch-a thùc sù m'nh, ch-a thùc sù hç tr'i nhiÒu cho doanh nghiÖp, d÷ liỐu th«ng tin cßn ch-a phong phó, ch-a Ò, p øng thoñ m-n nhu cçu cũa kh, ch hụng. NhiÒu khi c, c trang web ề n-íc ngoi l'i chøa Òùng nhiÒu th«ng tin vÒ Việt nam h-n h'¼n nh÷ng website trong n-íc. §Æc biỐt c, c công ty trong n-íc thx chø dõng l'i ề vióc giúi thiỐu vÒ c công ty m×nh, nh÷ng dph vô mụ m×nh cũ. Nh÷ng tiỐn Ých dụnh cho kh, ch hụng nh- hõ thèng (Track and Trace) tñm kiỐm cũ sẽ d÷ liỐu cũa l« hụng hçu nh- kh«ng doanh nghiÖp nộ lụm Ò-íc.

Phñi xçy dùng hõ thèng th«ng tin hiỐn Ò'i, cũ sẽ d÷ liỐu phñi m'nh Òó nã thết sù gióp Ých lụ cçu nòi gi÷a céng Òáng Logistics Việt nam vụ c, c doanh nghiÖp xuýt nhết khÈu.

## V. Kết Luận

Sau hai mươi năm đổi mới, nền kinh tế Việt nam đã phát triển rõ rệt, có những bước tiến bộ đáng kể. Các nhà đầu tư nước ngoài đã nhận thấy Việt nam là một điểm đến lý tưởng để đầu tư kinh doanh, sản xuất.



Việt nam có được lợi thế giá nhân công rẻ, chính trị ổn định, vị trí địa lý rất thuận lợi trong việc vận tải hàng hóa quốc tế vv.

Tuy nhiên để ngành Logistics phát triển kịp với tốc độ phát triển kinh tế thì chúng ta còn rất nhiều điều phải làm. Chính phủ cần phải xây dựng một cơ sở hạ tầng hiện đại đủ thuận tiện cho việc vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, đường sắt cũng như đường hàng không. Khi làm được điều này thì chắc chắn Việt nam sẽ còn thu hút được nhiều nhà đầu tư hơn nữa. Không phải ngẫu nhiên mà trong 10 năm trở lại đây lĩnh vực Logistics ở Việt nam lại phát triển mạnh đến như vậy. Đây là một điều tất yếu, theo quy luật cung-cầu. Khi các nhà đầu tư nước ngoài tại Việt nam xuất hàng đi thì việc đầu tiên là họ nghĩ đến một công ty Logistics có khả năng cung cấp cho họ những dịch vụ tốt nhất và các hãng tàu, các công ty Logistics Việt nam thì chưa đủ sức làm những việc này một cách bài bản. Miếng fomát Logistics ngon một lần nữa lại thuộc về các công ty nước ngoài.

Do đó dù muộn còn hơn không, nhất định Việt nam phải giải quyết cho bằng được những ưu tiên cấp thiết để phát triển ngành Logistics. Về vị trí địa lý Việt nam là một quốc gia có đầy đủ các điều kiện thuận lợi để trở thành trung tâm (HUB) vận chuyển hàng hoá của khu vực cũng như quốc tế.

Cơ sở hạ tầng của chúng ta chưa phát triển nên chi phí vận tải luôn cao hơn so với các nước trong khu vực, một lý do đơn giản là khi hàng hóa từ Việt nam xuất đi quốc tế phải qua cảng trung chuyển và sẽ bị mất thêm nhiều chi phí khác. Một khi chúng ta có hệ thống cầu cảng bến bãi hiện đại tầm cỡ trong khu vực thì chúng ta sẽ nâng cao được khả năng cạnh tranh của mình và sẽ giảm bớt được thời gian và chi phí vận chuyển, mang lại hiệu quả kinh tế cho ngành Logistics.

**Tài Liệu Tham Khảo :**

**Tạp chí Visaba Times-Hiệp Hội Đại Lý Và Môi Giới Hàng Hải Việt Nam**

**Năm 2006. (12 số)**

[www.visabatimes.com.vn](http://www.visabatimes.com.vn)

**Tạp chí Chủ Hàng Việt Nam-Vietnam Shipper. Năm 2006&2007 (12 số)**

[www.vietnamshipper.com](http://www.vietnamshipper.com)

[www.tnt.com](http://www.tnt.com)

[www.dhl.com](http://www.dhl.com)

[www.ups.com](http://www.ups.com)

[www.fedex.com](http://www.fedex.com)

[www.mol-logistics.co.jp](http://www.mol-logistics.co.jp)

[www.schenker.com](http://www.schenker.com)

[www.logisticsworld.com](http://www.logisticsworld.com)

[www.maerskline.com](http://www.maerskline.com)

[www.vietnamairlines.com](http://www.vietnamairlines.com)



Logo một số công ty giao nhận ở Việt nam:

