

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2025

LOGISTICS THÔNG MINH



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2025



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Các chuyên gia tham gia biên soạn báo cáo

- **ThS. Trần Thanh Hải** - Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương; Chủ tịch danh dự Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam
- **CN. Nguyễn Thị Mai Linh** - Chánh Văn phòng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương
- **ThS. Nguyễn Thị Phương Hiền** - Phó Giám đốc, Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng, Bộ Xây dựng
- **TS. Ngô Anh Tuấn** - Phó Chủ tịch Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ hàng hải; Giảng viên Trường đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh
- **PGS. TS. Nguyễn Văn Hà** - Trưởng khoa Quản trị kinh doanh, Học viện Ngân hàng; Trưởng ban Đối ngoại, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam
- **PGS. TS. Nguyễn Thị Xuân Hòa** - Phó Viện trưởng Viện Công nghệ và Kinh tế số, Giảng viên cao cấp Trường Kinh tế, Đại học Bách khoa Hà Nội; Trưởng ban Nghiên cứu, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam
- **TS. Nguyễn Minh Đức** - Phó Trưởng khoa Kinh tế, kiêm Giám đốc Trung tâm Đào tạo logistics Tiểu vùng Mekong - Nhật Bản tại Việt Nam, Trường đại học Hàng hải Việt Nam; Trưởng ban Đào tạo, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam
- **TS. Hà Minh Hiếu** - Trưởng Bộ môn Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, Học viện Hàng không Việt Nam
- **TS. Hà Thị Thanh Thủy** - Giảng viên chính khoa Quản trị kinh doanh, Học viện Ngân hàng
- **CN. Lê Thanh Loan** - Trưởng Ban Hội viên Hiệp hội Logistics Hà Nội
- **CN. Nguyễn Thị Thu Trang** - Chuyên viên Phòng Thuận lợi hóa thương mại, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương

MỤC LỤC

Danh mục bảng..... 7

Danh mục hình..... 8

CHƯƠNG I. MÔI TRƯỜNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

1.1. Tình hình kinh tế thế giới và Việt Nam năm 2025 14

 1.1.1. Kinh tế thế giới 14

 1.1.2. Kinh tế Việt Nam 20

1.2. Thị trường logistics toàn cầu năm 2025 và một số mô hình quốc gia phát triển..... 29

 1.2.1. Thị trường logistics toàn cầu..... 29

 1.2.2. Một số mô hình phát triển logistics quốc gia..... 31

1.3. Chính sách Logistics 35

 1.3.1. Chính sách vĩ mô..... 35

 1.3.2. Chính sách theo ngành..... 36

CHƯƠNG II. HẠ TẦNG LOGISTICS

2.1. Hạ tầng giao thông..... 40

 2.1.1. Đường bộ..... 40

 2.1.2. Đường sắt..... 45

 2.1.3. Đường thủy nội địa..... 47

 2.1.4. Cảng biển..... 48

 2.1.5. Hàng không..... 49

2.2. Trung tâm logistics..... 50

 2.2.1. Tổng quan về đánh giá hiệu quả logistics của Việt Nam 50

 2.2.2. Trung tâm logistics tại Việt Nam hiện nay..... 53

CHƯƠNG III. DỊCH VỤ LOGISTICS

3.1. Dịch vụ vận tải..... 58

 3.1.1. Tổng quát về dịch vụ vận tải..... 58

- 3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ 62
- 3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt..... 63
- 3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển 64
- 3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa 66
- 3.1.6. Dịch vụ vận tải hàng không..... 68
- 3.1.7. Dịch vụ vận tải đa phương thức 70
- 3.2. Dịch vụ kho bãi 72
- 3.3. Dịch vụ giao nhận (Freight Forwarding) 74
- 3.4. Dịch vụ giao hàng chặng cuối (Last-mile Delivery) 76
- 3.5. Dịch vụ phụ trợ logistics..... 78
- 3.6. Doanh nghiệp dịch vụ logistics 79
 - 3.6.1. Số lượng doanh nghiệp logistics 79
 - 3.6.2. Năng lực cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp logistics..... 82
 - 3.6.3. Những thay đổi trong hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp logistics..... 83
 - 3.6.4. Xếp hạng doanh nghiệp logistics 85
- 3.7. Phát triển thị trường dịch vụ logistics 88
- 3.8. Đánh giá chung..... 90
 - 3.8.1. Những kết quả đạt được..... 90
 - 3.8.2. Những tồn tại, hạn chế..... 91

CHƯƠNG IV. LOGISTICS TRONG DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI

- 4.1. Tổng quan hoạt động logistics trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại 93
- 4.2. Thực trạng và những thách thức trong triển khai dịch vụ logistics tại doanh nghiệp 95
 - 4.2.1. Phân tích thực trạng triển khai logistics từ góc nhìn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ..... 96
 - 4.2.2. Vai trò chiến lược của logistics trong doanh nghiệp: Mức độ nhận thức và thực tiễn triển khai..... 97
 - 4.2.3. So sánh và đối chiếu các thách thức logistics từ các góc nhìn khác nhau..... 97
 - 4.2.4. Xu hướng phát triển logistics từ góc nhìn nhà cung cấp dịch vụ..... 98
- 4.3. Kết quả phân tích định lượng về hoạt động logistics tại doanh nghiệp 99

4.4. Xu hướng và thách thức đối với logistics trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại	100
4.4.1. Các xu hướng phát triển logistics trong bối cảnh mới	100
4.4.2. Những thách thức chủ yếu trong quản trị và vận hành logistics	102
4.5. Thảo luận kết quả nghiên cứu và hàm ý quản trị cho doanh nghiệp	103
4.5.1. Thảo luận kết quả khảo sát và phân tích định lượng	103
4.5.2. Đề xuất giải pháp và khuyến nghị	104
4.6. Bài học kinh nghiệm từ các quốc gia trong khu vực	109

CHƯƠNG V. HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ VỀ LOGISTICS

5.1. Phát triển nhân lực Logistics	111
5.1.1. Nhu cầu phát triển nhân lực logistics Việt Nam	111
5.1.2. Đào tạo và phát triển nhân lực logistics	114
5.2. Phổ biến và tuyên truyền về Logistics	120
5.2.1. Phổ biến và tuyên truyền về logistics trên phương tiện truyền thông	120
5.2.2. Phổ biến, tuyên truyền về logistics thông qua các tọa đàm, hội nghị, hội thảo	121
5.3. Hợp tác quốc tế	124
5.3.1. Mở rộng quan hệ với các tổ chức logistics quốc tế, đẩy mạnh hợp tác song phương	124
5.3.2. Liên doanh, liên kết, đầu tư ra nước ngoài và đầu tư trực tiếp nước ngoài	125
5.4. Các vấn đề khác	127
5.4.1. Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn trong logistics	127
5.4.2. Thống kê về logistics	130
5.4.3. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong logistics	131

CHƯƠNG VI. PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở ĐỊA PHƯƠNG

6.1. Tình hình và chính sách phát triển logistics ở cấp địa phương năm 2025	134
6.1.1. Các kết quả đạt được	134
6.1.2. Các tồn tại và thách thức	136
6.2. Liên kết vùng trong phát triển logistics Việt Nam năm 2025	137

6.2.1. Vùng Trung du và miền núi phía Bắc	137
6.2.2. Vùng Đồng bằng sông Hồng	137
6.2.3. Vùng Bắc Trung Bộ	139
6.2.4. Vùng duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên	140
6.2.5. Vùng Đông Nam Bộ.....	142
6.3. Phát triển logistics tại một số địa phương điển hình trong năm 2025	142
6.3.1. Thành phố Hải Phòng	142
6.3.2. Thành phố Hồ Chí Minh.....	146
6.3.3. Cần Thơ.....	148

CHƯƠNG VII. LOGISTICS THÔNG MINH

7.1. Khái quát chung về logistics thông minh	151
7.1.1. Tổng quan về logistics thông minh	151
7.1.2. Đặc trưng của logistics thông minh.....	153
7.2. Các công nghệ thông minh ứng dụng trong logistics	155
7.2.1. Internet vạn vật (Internet of Things - IoT).....	155
7.2.2. Trí tuệ nhân tạo (Artificial Intelligence - AI).....	156
7.2.3. Học máy (Machine learning - ML).....	157
7.2.4. Dữ liệu lớn (Big Data).....	159
7.3. Bài học kinh nghiệm phát triển logistics thông minh trên thế giới	160
7.4. Thực trạng phát triển logistics thông minh của các doanh nghiệp tại Việt Nam.....	165
7.4.1. Nghị quyết và quyết định của Nhà nước về đổi mới sáng tạo và áp dụng công nghệ thông minh được ban hành trong năm 2025.....	165
7.4.2. Tình hình áp dụng logistics thông minh tại Việt Nam	166
7.5. Đề xuất, giải pháp và khuyến nghị phát triển logistics thông minh tại Việt Nam.....	175
Phụ lục 1	126
Phụ lục 2	129
Tài liệu tham khảo	133

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1. Giá trị một số mặt hàng xuất khẩu năm 2025.....	26
Bảng 1.2. Giá trị một số mặt hàng nhập khẩu năm 2025.....	26
Bảng 1.3. Số liệu vận tải hàng hóa năm 2025 phân theo ngành vận tải.....	27
Bảng 2.1. Mật độ quốc lộ theo vùng	43
Bảng 2.2. Mật độ hiện trạng hệ thống đường tỉnh.....	44
Bảng 3.1. Tăng trưởng vận chuyển hàng hoá theo phương thức năm 2025	61
Bảng 3.2. 3 cảng lớn của Việt Nam lọt top 100 cảng container bận rộn nhất thế giới.....	66
Bảng 3.3. Hệ thống hạ tầng vận tải theo phương thức (đến 11/2025)	72
Bảng 3.4. Tình hình kho bãi Việt Nam năm 2025.....	72
Bảng 3.5. Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới, tổng số vốn, nguồn lao động trong 10 tháng đầu năm 2025.....	80
Bảng 3.6. Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi tạm ngừng kinh doanh có thời hạn và hoàn tất thủ tục giải thể 8 tháng đầu năm 2025.....	81
Bảng 3.7. Xếp hạng 10 khu vực / cảng vụ theo sản lượng hàng hoá (tấn) thông qua năm 2025..	86
Bảng 3.8. Xếp hạng sân bay theo sản lượng hàng hoá thông qua (tấn) (luỹ kế 11 tháng 2025, có % so với cùng kỳ năm 2024).....	86
Bảng 3.9. Xếp hạng nhóm vận tải đường bộ theo doanh thu BOT năm 2025.....	87
Bảng 5.1. Ba kịch bản dự báo nhu cầu nhân lực logistics Việt Nam đến năm 2030.....	112
Bảng 5.2. Các loại hình chương trình đào tạo bậc đại học về LSCM tại Việt Nam (2024)	116
Bảng 5.3. Lướt truy cập Trang thông tin Logistics Việt Nam (2020 - 2025).....	120
Bảng 7.1. So sánh hoạt động logistics giữa cách mạng công nghiệp 3.0 và 4.0	151
Bảng 7.2. Kinh nghiệm phát triển logistics thông minh tại Trung Quốc	161
Bảng 7.3. Kinh nghiệm phát triển logistics thông minh tại Hàn Quốc.....	162
Bảng 7.4. Kinh nghiệm phát triển logistics thông minh tại Đức.....	164
Bảng 7.5. Tổng hợp công nghệ logistics thông minh đã và đang dự kiến được triển khai tại Việt Nam.....	167
Bảng 7.6. Tổng hợp công ty dẫn đầu về đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực logistics áp dụng công nghệ logistics thông minh.....	168
Bảng 7.7. Một số doanh nghiệp áp dụng logistics thông minh và đưa vào vận hành năm 2025 tại Việt Nam.....	169

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1. Tăng trưởng toàn cầu giai đoạn 2021-2024, dự báo tăng trưởng năm 2025 và 2026 của các tổ chức quốc tế14

Hình 1.2. Thương mại toàn cầu vẫn tăng trưởng ổn định nhưng sẽ chậm lại trong quý III và quý IV năm 202515

Hình 1.3. Tổng hợp các biện pháp thuế quan qua lại giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc trong nửa đầu năm 202518

Hình 1.4. Vốn đầu tư nước ngoài đăng ký vào Việt Nam các năm 2021-2025 (tỷ USD) 21

Hình 1.5. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện các năm giai 2021-2025 (tỷ USD)22

Hình 1.6. Tốc độ tăng/giảm chỉ số giá tiêu dùng các tháng năm 2024 và 2025 so với cùng kỳ năm trước23

Hình 1.7. Chỉ số sản xuất công nghiệp qua các năm (%).....24

Hình 1.8. Xuất, nhập khẩu hàng hóa cả năm 202525

Hình 1.9. Thị trường xuất nhập khẩu hàng hoá chủ yếu năm 2025.....27

Hình 1.10. Thị phần thị trường Logistics, tính theo khu vực – Giai đoạn năm 2024 (%)....29

Hình 1.11. Doanh thu thị trường Logistics, tính theo người dùng cuối – Giai đoạn năm 2024 (%)30

Hình 3.1. Sản lượng và tốc độ tăng trưởng luân chuyển hàng hoá quý I các năm 2021-2025.....58

Hình 3.2. Tỷ lệ lượt hành khách.km & tốc độ tăng/giảm (%), 2021 - 202559

Hình 3.3. Cơ cấu vận chuyển hàng hoá theo phương thức vận tải năm 202560

Hình 3.4. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải65

Hình 3.5. Sân bay Long Thành trong giai đoạn hoàn thiện.....69

Hình 3.6. Hành lang Đông - Tây EWEC71

Hình 3.7. Cơ cấu loại hình kho bãi theo diện tích sử dụng năm 202573

Hình 3.8. Top doanh nghiệp đổi mới sáng tạo và kinh doanh hiệu quả 2025 ngành Logistics82

Hình 4.1. Kết quả đánh giá tầm quan trọng của logistics trong hoạt động kinh doanh.....	93
Hình 4.2. Kết quả tỷ lệ & loại hình logistics mà doanh nghiệp đang sử dụng	94
Hình 4.3. Kết quả đánh giá những khó khăn trong quá trình tự thực hiện dịch vụ logistics của doanh nghiệp.....	95
Hình 4.4. Kết quả đánh giá tầm quan trọng của logistics trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics	96
Hình 4.5. Kết quả đánh giá những khó khăn trong quá trình tự thực hiện dịch vụ logistics của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics.....	97
Hình 6.1. Tốc độ tăng trưởng GRDP của Hải Phòng giai đoạn 2014 - 2024.....	143
Hình 7.1. Đặc điểm của logistics thông minh.....	152
Hình 7.2. Top doanh nghiệp đổi mới sáng tạo và kinh doanh hiệu quả 2025 ngành Logistics	167
Hình 7.3. Phạm vi khảo sát.....	171
Hình PL1: Mô hình phân tích nhân tố khẳng định CFA	185
Hình PL2: Mô hình cấu trúc tuyến tính SEM	186



LỜI MỞ ĐẦU

Năm 2025 đánh dấu một cột mốc đặc biệt quan trọng trong lộ trình phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam, là năm kết thúc kế hoạch 5 năm 2021-2025 và mở ra kỷ nguyên mới cho sự vươn mình của dân tộc. Trong bối cảnh đó, ngành logistics - vốn được ví như “mạch máu” của nền kinh tế - đã không chỉ thể hiện vai trò là một ngành dịch vụ hỗ trợ mà còn trở thành động lực then chốt, thúc đẩy sự chuyển dịch cơ cấu và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trên bản đồ thương mại toàn cầu.

Bước sang năm 2025, kinh tế thế giới ghi nhận những diễn biến khả quan hơn dự kiến với đà tăng trưởng ổn định, hoạt động sản xuất phục hồi và thương mại quốc tế đạt mức kỷ lục. Tuy nhiên, ngành logistics toàn cầu cũng phải đối mặt với những thách thức hệ thống từ sự phân hóa quan hệ quốc tế, xu hướng tái cấu trúc chuỗi cung ứng và những tác động khốc liệt của biến đổi khí hậu.

Trong bối cảnh đầy biến động đó, ngành logistics Việt Nam năm 2025 đã chứng kiến những bước tiến vượt bậc. Với sự phục hồi mạnh mẽ của khu vực sản xuất và xuất nhập khẩu - đạt mức kim ngạch ấn tượng với các thị trường lớn như Hoa Kỳ và Trung Quốc - nhu cầu về dịch vụ logistics đã tăng trưởng mạnh mẽ. Các chỉ số kinh tế vĩ mô duy trì ổn định là minh chứng cho niềm tin sản xuất và nhu cầu lưu thông hàng hóa đang ở mức cao.

Năm 2025 cũng là năm bản lề khi Chính phủ ban hành và triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến 2050. Đây là kim chỉ nam quan trọng, tạo hành lang pháp lý thông thoáng và định hướng đầu tư trọng điểm để đưa Việt Nam trở thành trung tâm logistics của khu vực. Một trong những điểm nhấn đáng chú ý về mặt quản trị quốc gia là việc triển khai Nghị quyết của Quốc hội về sáp nhập các đơn vị hành chính, tinh gọn bộ máy, giúp nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước đối với hoạt động logistics tại các địa phương.

Về hạ tầng, năm 2025 đã hiện thực hóa mục tiêu hoàn thành 3.000km đường bộ cao tốc, cùng với việc cơ bản hoàn thành dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1, khởi công Cảng hàng không quốc tế Gia Bình, tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và sự cải thiện vượt trội trong hạ tầng đường thủy, cảng biển. Những kết nối hạ tầng đồng bộ này không chỉ giúp giảm chi phí logistics mà còn mở ra không gian phát triển mới cho các liên kết vùng tại các khu vực trọng điểm như Hải Phòng, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh.

Điểm nổi bật của Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 chính là sự tập trung vào chủ đề **Logistics thông minh**. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam đã bước ra khỏi tư duy truyền thống để ứng dụng mạnh mẽ các công nghệ mới như Internet vạn vật (IoT), trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data) và học máy (ML) vào vận hành. Không dừng lại ở đó, năm 2025 cũng đánh dấu sự chuyển dịch từ tư duy “báo cáo ESG” sang “chịu trách nhiệm chuỗi cung ứng” thực thụ, đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe từ các thị trường quốc tế như EU.

Với mong muốn cung cấp một bức tranh toàn diện, khách quan và cập nhật nhất, Bộ Công Thương phối hợp với các chuyên gia, hiệp hội và doanh nghiệp biên soạn Báo cáo Logistics Việt Nam 2025. Báo cáo được cấu trúc thành 7 Chương, đi sâu phân tích từ môi trường kinh doanh, hạ tầng, dịch vụ đến hoạt động của doanh nghiệp và những xu hướng công nghệ tương lai:

- *Chương 1 & 2: Phân tích bối cảnh kinh tế vĩ mô và những bước tiến trong hạ tầng logistics.*
- *Chương 3 & 4: Đánh giá thực trạng dịch vụ logistics và góc nhìn từ các doanh nghiệp sản xuất, thương mại.*
- *Chương 5: Tổng kết các hoạt động hỗ trợ cho phát triển logistics.*

- *Chương 6: Tình hình hoạt động, phát triển logistics tại các địa phương.*
- *Chương 7: Chuyên đề logistics thông minh - chìa khóa cho sự phát triển bền vững.*

Báo cáo là nguồn tài liệu tham khảo hữu ích cho các cơ quan quản lý nhà nước trong việc hoạch định chính sách; cho các doanh nghiệp trong việc xây dựng chiến lược kinh doanh; và cho các tổ chức nghiên cứu, đào tạo trong việc phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành.

CHƯƠNG I

MÔI TRƯỜNG KINH DOANH

DỊCH VỤ LOGISTICS



1.1. TÌNH HÌNH KINH TẾ THẾ GIỚI VÀ VIỆT NAM NĂM 2025

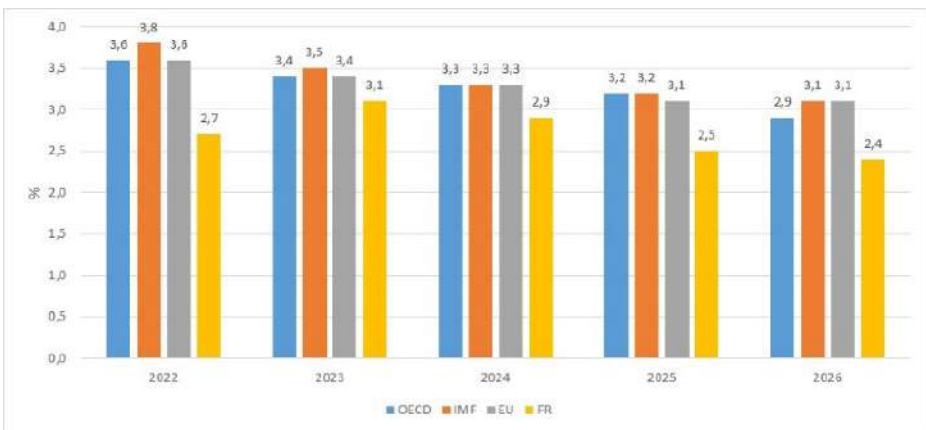
1.1.1. Kinh tế thế giới

1.1.1.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô chính

Bước sang năm 2025, kinh tế thế giới ghi nhận sự phục hồi mạnh mẽ với đà tăng trưởng ổn định, hoạt động sản xuất công nghiệp phục hồi và thương mại quốc tế đạt mức kỷ lục nhờ sự phục hồi ở các khu vực Đông Á và châu Phi. Chính sách tiền tệ ổn định cùng việc kiểm soát hiệu quả lạm phát đã tạo môi trường thuận lợi cho đầu tư và phát triển ngành logistics toàn cầu, đặc biệt với sự hỗ trợ từ các chính sách kinh tế vĩ mô. Tuy nhiên, những thách thức hệ thống vẫn tiềm ẩn rủi ro đáng kể, với các yếu tố mong manh cơ bản vẫn tồn tại. Sự phân hóa trong quan hệ quốc tế, từ tranh chấp thương mại đến xung đột khu vực, tạo ra rào cản mới cho logistics xuyên biên giới. Xu hướng tái cấu trúc chuỗi cung ứng theo hướng “nearshoring” đang thay đổi căn bản bản đồ thương mại thế giới, đồng thời các hiện tượng thời tiết cực đoan do biến đổi khí hậu đòi hỏi ngành logistics phải có chiến lược thích ứng và quản lý rủi ro hoàn toàn mới.

- Tăng trưởng kinh tế toàn cầu

Hình 1.1. Tăng trưởng toàn cầu giai đoạn 2021-2024, dự báo tăng trưởng năm 2025 và 2026 của các tổ chức quốc tế



Nguồn: Cục Thống kê, 2025

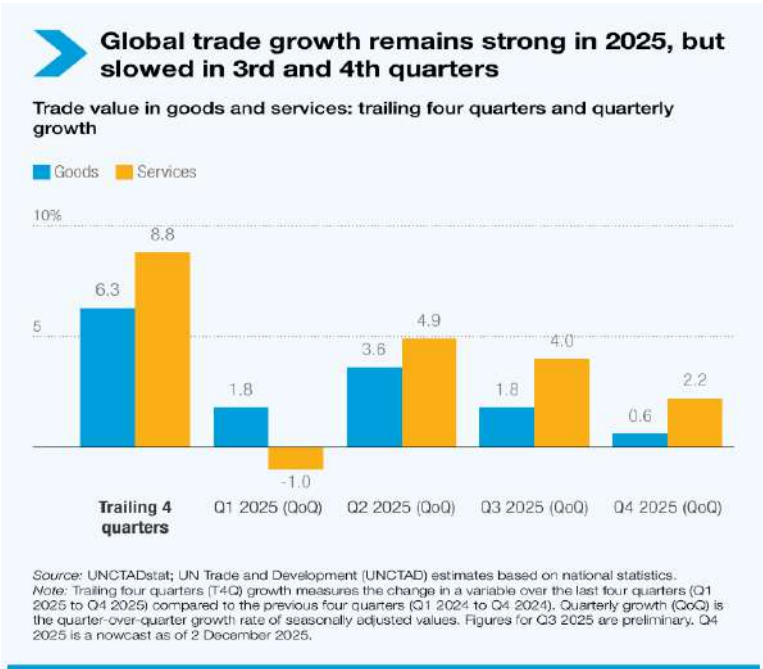
Những báo cáo kinh tế toàn cầu mới nhất của các tổ chức quốc tế đều đưa ra dự báo tăng trưởng kinh tế thế giới năm 2025 ở mức 2,5% - 3,2%. Ngoại trừ Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD) giữ nguyên mức dự báo, các tổ chức khác đều điều chỉnh tăng so với thời điểm công bố trước đó. Cụ thể, Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) và Liên minh châu Âu (EU)

cùng điều chỉnh tăng 0,2 điểm phần trăm, Fitch Ratings (FR) điều chỉnh tăng 0,1 điểm phần trăm. Theo đó, các tổ chức quốc tế đánh giá tích cực về động lực từ chính sách vĩ mô và đầu tư công nghệ mới, song vẫn nhận định tăng trưởng năm 2025 sẽ thấp hơn năm 2024, với các mức dự báo từ thấp đến cao: FR 2,5%, EU 3,1%, IMF và OECD cùng mức 3,2%.

• **Thương mại hàng hóa và dịch vụ toàn cầu**

Thương mại toàn cầu năm 2025 duy trì đà tăng trưởng ổn định, chủ yếu được hỗ trợ bởi yếu tố tạm thời và bùng nổ nhu cầu công nghệ. Theo Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD), tăng trưởng thương mại toàn cầu chậm lại trong Quý III/2025 nhưng vẫn ở mức tích cực, tăng khoảng 2,5% so với quý trước (trong đó thương mại hàng hóa tăng gần 2,0% và dịch vụ tăng 4,0%). Dự báo tổng giá trị thương mại toàn cầu năm 2025 sẽ vượt 35 nghìn tỷ USD, tăng khoảng 7,0% (tương đương 2,2 nghìn tỷ USD) so với năm 2024. Lĩnh vực dịch vụ tiếp tục đóng vai trò quan trọng, dự kiến đóng góp khoảng 750 tỷ USD vào mức tăng chung, tương đương mức tăng trưởng gần 9,0% so với năm 2024.

Hình 1.2. Thương mại toàn cầu vẫn tăng trưởng ổn định nhưng sẽ chậm lại trong quý III và quý IV năm 2025



Nguồn: UNCTAD, 2025

Đáng chú ý, bức tranh thương mại toàn cầu năm 2025 được thúc đẩy bởi ba động lực chính thay vì sự phục hồi đơn lẻ của các nền kinh tế phát triển. Thứ nhất, các doanh nghiệp

đẩy mạnh nhập khẩu trước nhằm tránh các loại thuế quan trả đũa (đặc biệt liên quan đến Hoa Kỳ). Thứ hai, thương mại hàng hóa “sử dụng AI” bùng nổ, chiếm khoảng 15,5% tổng kim ngạch thương mại hàng hóa toàn cầu và đóng góp hơn một nửa vào mức tăng trưởng của một số nền kinh tế G20 và châu Á. Thứ ba, trái ngược với các nhận định về sự sụt giảm trước đó, động lực tăng trưởng chủ yếu đến từ khu vực Đông Á và châu Phi, với thương mại Nam-Nam (giữa các nền kinh tế đang phát triển) tăng trưởng ấn tượng khoảng 8% trong 12 tháng qua.

Theo Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), chỉ số thước đo thương mại hàng hóa tháng 9/2025 đạt 101,8, vượt giá trị cơ sở với các chỉ số thành phần như vận tải hàng không (102,7), ô tô (103,0) và linh kiện điện tử (102,0) đều ở mức tích cực. WTO dự báo tăng trưởng thương mại hàng hóa năm 2025 đạt 2,4%. Tuy nhiên, tổ chức này cũng cảnh báo đà tăng trưởng sẽ chậm lại vào năm 2026 khi tác động của việc nhập khẩu trước khi áp thuế giảm dần, cùng với sự gia tăng của các trở ngại chính sách và chi phí trong nửa cuối năm 2025.

• Tình hình tài chính

Các báo cáo kinh tế toàn cầu của các tổ chức quốc tế công bố cuối năm 2025 đều thống nhất dự báo lạm phát toàn cầu tiếp tục xu hướng giảm dần nhưng với tốc độ chậm lại so với kỳ vọng ban đầu, phản ánh tác động từ các rủi ro mới nổi. Theo IMF, lạm phát toàn cầu dự kiến giảm xuống 4,2% năm 2025 và 3,7% năm 2026, từ mức cao điểm trước đó. OECD dự báo lạm phát bình quân trong khối G20 đạt 3,4% năm 2025, giảm xuống 2,8% năm 2026, cao hơn so với dự báo trước đó do leo thang rào cản thương mại và bất ổn kinh tế kéo dài. Các nước đang phát triển ở châu Á dẫn đầu xu hướng giảm lạm phát, với tỷ lệ lạm phát trung bình năm 2025 ở mức 1,6%. Lạm phát tại khu vực đồng Euro dự báo duy trì ở mức mục tiêu 2,0% trong năm 2025, nhờ giá dịch vụ và thực phẩm giảm. Nền kinh tế Trung Quốc vẫn đang trên bờ vực của chu kỳ giảm phát với lạm phát giá tiêu dùng duy trì ở mức gần bằng không do nhu cầu nội địa yếu và tình trạng dư thừa năng lực sản xuất công nghiệp. Tuy nhiên, rủi ro gia tăng từ căng thẳng thương mại leo thang, điều chỉnh thị trường tài chính và các cú sốc toàn cầu có thể tác động tiêu cực đến quá trình kiểm soát lạm phát trong thời gian tới.

1.1.1.2. Các yếu tố tác động

• Tự nhiên

Biến đổi khí hậu đang trở thành rủi ro lớn nhất cho logistics toàn cầu năm 2025, với các hiện tượng thời tiết cực đoan như bão, lũ lụt, sóng nhiệt và cháy rừng gây gián đoạn

cảng biển, giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng, dẫn đến chậm trễ giao hàng và tăng chi phí vận chuyển. Thiệt hại kinh tế toàn cầu từ các thảm họa tự nhiên liên quan đến khí hậu đã đạt 162 tỷ USD chỉ trong nửa đầu năm 2025, và dự kiến tiếp tục tăng do tần suất và cường độ sự kiện cực đoan cao hơn.

Ô nhiễm và mất đa dạng sinh học

Ô nhiễm không khí và nước làm hư hại cơ sở hạ tầng vận tải, trong khi mất đa dạng sinh học gây bất ổn kinh tế tại các quốc gia phụ thuộc xuất khẩu nông sản. Tình trạng này gián đoạn nghiêm trọng chuỗi cung ứng từ sản xuất đến vận chuyển, với ô nhiễm nhựa ảnh hưởng đến ít nhất 1.400 loài động vật hoang dã hàng năm và rủi ro liên quan đến thiên nhiên có thể dẫn đến mất 12% GDP ở một số quốc gia.

Các hiện tượng khí hậu cực đoan

Tác động khu vực rõ nét qua các trường hợp cụ thể. Hạn hán và lũ lụt tại Brazil làm giảm mực nước sông, gián đoạn vận tải thủy. Cháy rừng ở châu Âu và Bắc Mỹ phá hủy đường sá và cảng biển, gây chậm trễ container. Sóng nhiệt tại Nam Á và Đông Nam Á giảm năng suất cảng, chậm xuất khẩu nông sản. Lũ lụt Tây Âu thiệt hại giao thông nội địa, hạn hán Trung Đông ảnh hưởng vận tải dầu mỏ. Hiện tượng La Niña gián đoạn nguồn cung nguyên liệu, buộc doanh nghiệp đa dạng hóa để giảm rủi ro, và có thể làm tăng chi phí hoạt động logistics do thời tiết lạnh giá và bão tuyết.

Thiệt hại sinh thái

Mất đa dạng sinh học gây tổn thất lớn do phá rừng và thay đổi đất đai, ảnh hưởng thương mại nông sản, với các hệ sinh thái biển và ven biển bị đe dọa bởi ô nhiễm và biến đổi khí hậu. Ô nhiễm hóa chất giảm chất lượng chuỗi cung ứng biển, với rủi ro từ nước biển dâng làm tăng chi phí logistics do gián đoạn và tuyến đường dài hơn.

Khuyến nghị từ các tổ chức quốc tế

Báo cáo của IPCC và UNEP xác định phá rừng và thay đổi mục đích sử dụng đất là những nguy cơ môi trường lớn ở quy mô toàn cầu, tác động trực tiếp đến thương mại nông sản quốc tế. Đồng thời, các hệ sinh thái biển và ven biển đang bị đe dọa nghiêm trọng bởi ô nhiễm và biến đổi khí hậu. Hai tổ chức này nhấn mạnh sự cần thiết chuyển đổi xanh khẩn cấp nhằm giảm thiểu rủi ro và duy trì ổn định chuỗi cung ứng toàn cầu, trong đó đầu tư vào sức khỏe hành tinh không chỉ góp phần tăng trưởng GDP mà còn giảm thiểu tổn thất kinh tế.

• Xã hội

Căng thẳng thuế quan

Xung đột thương mại Mỹ-Trung tiếp tục diễn ra với các biện pháp thuế đối ứng, tuy nhiên đã có dấu hiệu giảm nhiệt thông qua thỏa thuận tháng 11/2025, giảm mức thuế của Mỹ áp dụng đối với hàng hóa Trung Quốc xuống còn khoảng 30% (sau đó là 20%) và Trung Quốc áp dụng đối với hàng hóa Mỹ xuống còn 10%, sau khi có đe dọa tăng mức thuế lên 100% vào tháng 10/2025. Các gián đoạn tại các cảng lớn châu Á như Singapore và các tuyến đường liên quan đã dẫn đến chi phí logistics tăng đáng kể, buộc các doanh nghiệp phải tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn diện. Chính sách thuế đối ứng được mở rộng với mức điều chỉnh từ 10-30% áp dụng cho các đối tác thương mại, đặc biệt ảnh hưởng nghiêm trọng đến các ngành dược phẩm, điện tử và bán dẫn.

Đối với Trung Quốc, chính sách thuế quan giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc trong nửa đầu năm 2025 chứng kiến một cuộc chiến thuế leo thang chưa từng có, với các biện pháp đáp trả qua lại ngày càng gay gắt.

Hình 1.3. Tổng hợp các biện pháp thuế quan qua lại giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc trong nửa đầu năm 2025

Ngày áp thuế	Biện pháp thuế của Hoa Kỳ	Biện pháp đáp trả của Trung Quốc
04/02	Áp thuế 10% lên tất cả hàng hóa Trung Quốc	- Áp thuế 15% lên than đá, LNG; 10% lên dầu thô, máy móc nông nghiệp, xe tải lớn; - Điều tra chống độc quyền Google; đưa PVH vào danh sách thực thể không đáng tin cậy; - Hạn chế xuất khẩu 05 loại khoáng sản hiếm
04/03	Tăng thuế cơ bản từ 10% lên 20% đối với tất cả hàng hóa Trung Quốc	- Áp thuế 15% lên gà, lúa mì, ngô, bông; 10% lên đậu nành, thịt lợn, thịt bò, sắn, trái cây, rau củ, sữa; - Đình chỉ nhập khẩu gỗ Hoa Kỳ; - Thu hồi giấy phép nhập khẩu đậu nành từ 3 công ty Hoa Kỳ
05/04	Thuế đối ứng 34% đối với tất cả hàng hóa Trung Quốc (trừ một số mặt hàng ngoại lệ trong Sắc lệnh Thuế đối ứng)	- Áp thuế bổ sung 34% lên tất cả hàng hóa Hoa Kỳ; - Đình chỉ đàm phán bán TikTok; - Yêu cầu giấy phép đặc biệt để xuất khẩu 06 loại đất hiếm nặng và nam châm đất hiếm
09/04	Tăng thuế đối ứng lên 84%	Thuế bổ sung tăng lên thành 84% cho tất cả hàng hóa Hoa Kỳ
11/04	Tăng thuế đối ứng lên 125%	Thuế bổ sung tăng lên thành 125% cho tất cả hàng hóa Hoa Kỳ
14/05	Giảm thuế đối ứng xuống còn 10%, áp dụng trong thời hạn 90 ngày	Thuế bổ sung 10% lên tất cả hàng hóa Hoa Kỳ trong 90 ngày

Nguồn: Tổng hợp của TTWTO-VCCI, 2025

Trong khi đó đối với Việt Nam, khởi đầu bằng thông báo thuế suất 46% vào tháng 4 dựa trên căn cứ thâm hụt thương mại, Washington sau đó quyết định tạm hoãn 90 ngày để đàm phán. Đến tháng 7/2025, Mỹ chính thức ban hành Sắc lệnh áp thuế 20% đối với nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam, có hiệu lực từ tháng 8. Động thái mới nhất là điều chỉnh miễn giảm thuế cho nông sản vào tháng 11/2025, phản ánh quá trình đàm phán và thương lượng liên tục giữa hai bên.

Xung đột địa chính trị

Xung đột địa chính trị năm 2025 đã lan rộng toàn cầu với các cuộc xung đột Nga-Ukraine, Israel-Hamas tiếp tục ảnh hưởng đến an ninh năng lượng và lương thực. Tranh chấp Biển Đông với căng thẳng giữa Philippines và Trung Quốc đã làm gia tăng nguy cơ bất ổn các tuyến vận tải châu Á. Các bất ổn ở châu Á gây thiệt hại kinh tế và gián đoạn thương mại biên giới. Bất ổn tại châu Phi từ cạnh tranh lithium và cobalt giữa Trung Quốc và phương Tây đã tạo áp lực lớn lên các tuyến vận tải Đông Phi.

• Công nghệ

Tấn công mạng nhắm vào hạ tầng năng lượng đã gây gián đoạn nghiêm trọng nguồn cung, với 42% tổ chức hạ tầng năng lượng và quan trọng của Mỹ tiếp xúc với các cuộc tấn công sử dụng AI vũ khí hóa và email lừa đảo trong năm 2025. Các quy định công nghệ mới, bao gồm hạn chế xuất khẩu công nghệ bán dẫn và trí tuệ nhân tạo, đã tạo ra rào cản thương mại mới. Việc triển khai AI và blockchain trong logistics mang lại cả cơ hội lẫn thách thức với các lỗ hổng bảo mật mới và yêu cầu đầu tư lớn vào hạ tầng. Quy định chấm dứt miễn thuế de minimis 800 USD đã dẫn đến đình chỉ dịch vụ bưu chính từ châu Âu và châu Á sang Mỹ từ tháng 8/2025, làm phức tạp hóa thương mại điện tử xuyên biên giới và dự kiến tăng hơn 20% số vụ gián đoạn chuỗi cung ứng.

1.1.1.3. Một số dự báo tăng trưởng của nền kinh tế thế giới trong năm 2026

Triển vọng kinh tế toàn cầu năm 2026 được các tổ chức quốc tế đánh giá với sự phân hóa rõ rệt, từ lạc quan thận trọng đến lo ngại về đà suy giảm, phản ánh sự phục hồi hạn chế tại các nền kinh tế mới nổi trong bối cảnh môi trường lãi suất cao và chi phí tín dụng đắt đỏ.

Theo đánh giá của Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF), tăng trưởng GDP toàn cầu dự kiến đạt khoảng 3,1% năm 2026, ghi nhận mức tăng nhẹ so với dự báo 3,0% của năm 2025. Mặc dù đưa ra triển vọng mang tính khả quan nhất trong số các tổ chức, IMF vẫn nhấn mạnh rằng

sự phục hồi diễn ra không đồng đều giữa các khu vực phát triển và mới nổi, coi đây là yếu tố rủi ro cần được theo dõi chặt chẽ.

Trái ngược với nhận định trên, Ngân hàng Thế giới (WB) và UNDESA đưa ra quan điểm thận trọng hơn. Trong báo cáo “Triển vọng kinh tế toàn cầu” xuất bản tháng 6/2025, WB dự báo tăng trưởng chỉ đạt mức khiêm tốn khoảng 2,3 - 2,7%. Tương đồng với quan điểm này, UNDESA đưa ra con số 2,5% cho năm 2026, cảnh báo về một môi trường tăng trưởng chậm chạp, chịu tác động tiêu cực từ gánh nặng nợ cao, sự suy giảm trong hoạt động đầu tư và làn sóng gia tăng các chính sách bảo hộ thương mại.

Điểm sáng hiếm hoi trong bức tranh toàn cầu thuộc về khu vực Đông Nam Á. Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) dự báo khu vực này sẽ tăng trưởng khoảng 4,5% năm 2026, cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn cầu nhờ động lực từ nhu cầu nội địa ổn định và dòng vốn FDI vào công nghệ, năng lượng và hạ tầng, dù vẫn thấp hơn mức trung bình của giai đoạn trước.

Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD), trong báo cáo công bố tháng 6/2025 dự báo tăng trưởng toàn cầu đạt khoảng 2,9%, điều chỉnh giảm 0,4% so với báo cáo tháng 12/2024. Sự điều chỉnh này phản ánh thực tế khó khăn của nền kinh tế thế giới khi phải đối mặt với các điều kiện tài chính thắt chặt kéo dài.

Nhìn chung, các tổ chức đều cảnh báo rủi ro nghiêng về chiều hướng tiêu cực do bất ổn địa chính trị kéo dài. Các điểm nóng như xung đột Nga – Ukraine, căng thẳng Mỹ – Trung và tình hình Trung Đông, kết hợp với các chính sách bảo hộ thương mại gia tăng, đang làm trầm trọng thêm nguy cơ bất ổn kinh tế trên phạm vi toàn cầu.

1.1.2. Kinh tế Việt Nam

1.1.2.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

• Tốc độ tăng trưởng bình quân GDP Việt Nam (2025)

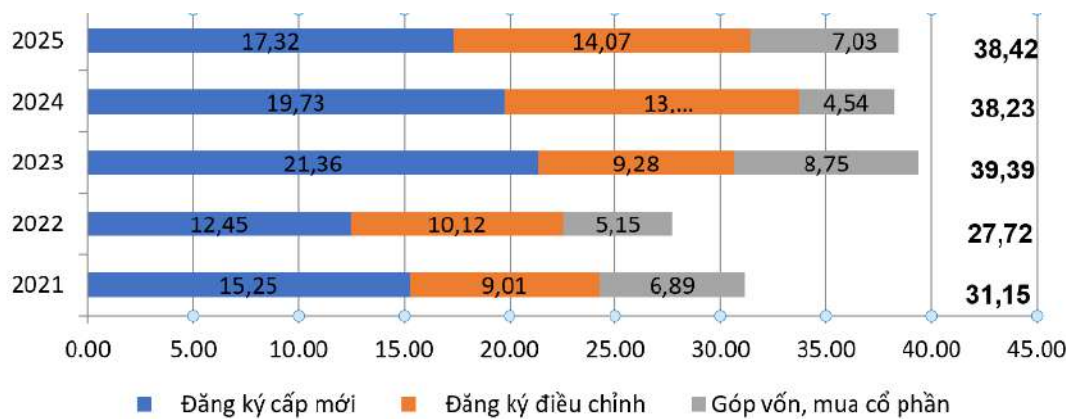
Tính chung cả năm 2025, GDP Việt Nam ghi nhận mức tăng trưởng 8,02% so với năm trước (quý IV tăng 8,46%), tiếp tục đà phục hồi tích cực nhờ vào động lực từ cả sản xuất và tiêu dùng, đưa quy mô GDP bình quân đầu người đạt 5.026 USD. Về sử dụng GDP, xuất khẩu hàng hóa và dịch vụ tăng 16,27% trong năm qua. Nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ tăng 17,12% để đáp ứng nhu cầu sản xuất và tiêu dùng. Tích lũy tài sản (đầu tư) tăng 8,68%, đóng góp tích cực vào tăng trưởng chung. Bên cạnh đó, tiêu dùng cuối cùng tăng

7,95%, đóng góp lớn vào tốc độ tăng trưởng chung của nền kinh tế, cho thấy nhu cầu nội địa tiếp tục được củng cố.

• FDI

Trong cả năm 2025, dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào Việt Nam tiếp tục ghi nhận kết quả khả quan, đặc biệt ở khía cạnh vốn thực hiện, tạo nên điểm sáng nổi bật trong bức tranh kinh tế vĩ mô. Tính đến ngày 31/12/2025, vốn giải ngân ước đạt 27,62 tỷ USD, tăng 9% so với cùng kỳ năm trước. Đây là mức thực hiện cao nhất được ghi nhận trong giai đoạn 5 năm trở lại đây (2021-2025), minh chứng rõ nét cho năng lực hấp thụ vốn của nền kinh tế cũng như cam kết triển khai dự án quyết liệt từ phía các nhà đầu tư quốc tế.

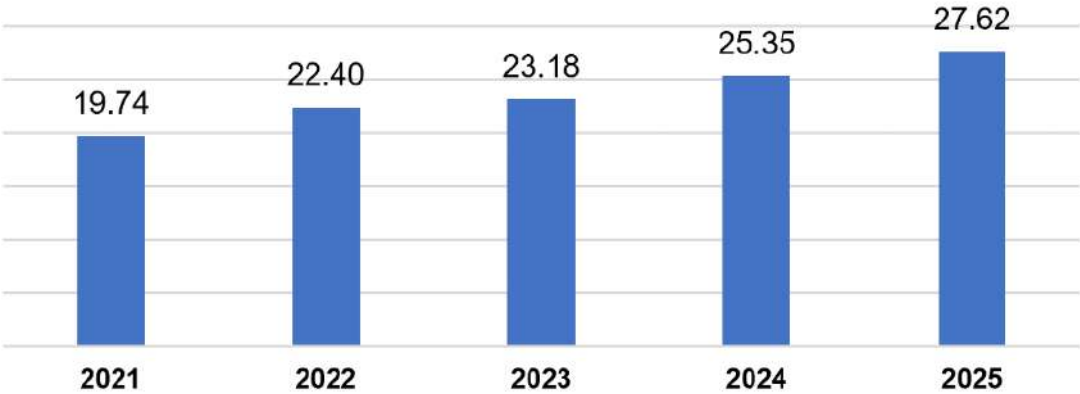
Hình 1.4. Vốn đầu tư nước ngoài đăng ký vào Việt Nam các năm 2021-2025 (tỷ USD)



Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Song hành với tốc độ giải ngân kỷ lục, tổng vốn đăng ký cũng duy trì xu hướng tích cực với giá trị đạt 38,42 tỷ USD, tăng 0,5% so với năm trước. Đáng chú ý, cơ cấu vốn cho thấy sự sôi động của thị trường M&A khi hoạt động góp vốn, mua cổ phần ghi nhận sự bứt phá mạnh mẽ với mức tăng trưởng 54,8%, đạt giá trị 7,03 tỷ USD. Bên cạnh đó, niềm tin của các nhà đầu tư hiện hữu tiếp tục được củng cố, thể hiện qua dòng vốn điều chỉnh đạt 14,07 tỷ USD (tăng 0,8%), cùng với số lượng dự án mới được cấp phép tăng 20,1% (đạt 4.054 dự án).

Hình 1.5. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện các năm giai 2021-2025 (tỷ USD)



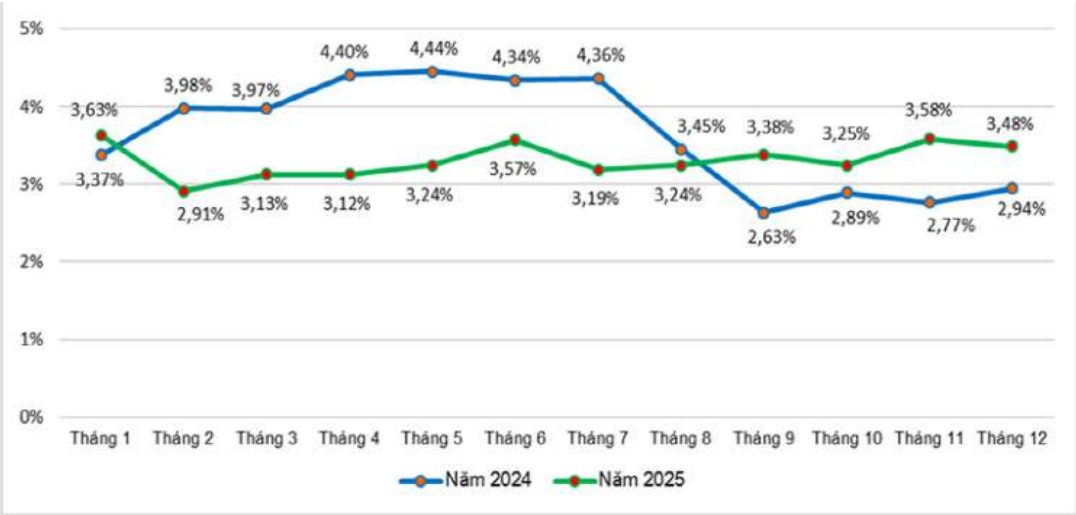
Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Về định hướng ngành nghề, dòng vốn ngoại đang tập trung mạnh mẽ vào lĩnh vực kinh tế thực. Ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tiếp tục khẳng định vị thế trụ cột với số vốn thực hiện đạt 22,88 tỷ USD, chiếm tỷ trọng áp đảo 82,8% tổng vốn giải ngân của cả nước. Việc dòng tiền lớn tiếp tục “chảy” vào sản xuất không chỉ góp phần mở rộng năng lực cung ứng quốc gia mà còn hỗ trợ tích cực cho tăng trưởng xuất khẩu. Xét về đối tác đầu tư, Singapore tiếp tục giữ vững vị trí dẫn đầu về vốn đăng ký với 4,84 tỷ USD (chiếm 27,9%), tiếp theo là Trung Quốc với 3,64 tỷ USD (chiếm 21%), khẳng định là những đối tác chiến lược hàng đầu tại Việt Nam.

• CPI

Tính chung cả năm 2025, chỉ số giá tiêu dùng (CPI) của Việt Nam tăng 3,31% so với năm trước, đạt mục tiêu Quốc hội đề ra. Mặc dù chịu áp lực lớn từ các đợt điều chỉnh giá dịch vụ công (điện, y tế, giáo dục) và biến động nguồn cung hàng hóa do thiên tai, nhưng nhờ sự điều hành linh hoạt của Chính phủ và phối hợp đồng bộ giữa chính sách tài khóa, tiền tệ, lạm phát vẫn được kiểm soát ở mức hợp lý. Diễn biến giá cả trong năm chịu tác động bởi quy luật tiêu dùng lễ Tết, giá gạo và nhiên liệu thế giới, cùng với sự tăng giá của các nhóm hàng như thực phẩm, nhà ở thuê và vật liệu xây dựng.

Hình 1.6. Tốc độ tăng/giảm chỉ số giá tiêu dùng các tháng năm 2024 và 2025 so với cùng kỳ năm trước



Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Về lạm phát cơ bản, bình quân năm 2025 tăng 3,21% so với năm trước, thấp hơn mức tăng của CPI bình quân chung (3,31%). Điều này phản ánh biến động giá chủ yếu đến từ các nhóm hàng hóa nằm ngoài danh mục tính lạm phát cơ bản như lương thực, thực phẩm, điện sinh hoạt và dịch vụ công.

Song song với rổ hàng hóa tiêu dùng, thị trường tài sản và kim loại quý ghi nhận những biến động mạnh. Chỉ số giá vàng trong nước bình quân năm 2025 tiếp tục chịu ảnh hưởng từ đà tăng của giá vàng thế giới. Trong khi đó, chỉ số giá đô la Mỹ cũng ghi nhận mức tăng, phản ánh áp lực tỷ giá trong bối cảnh thị trường tài chính quốc tế nhiều biến động.

• Sáp nhập địa giới hành chính

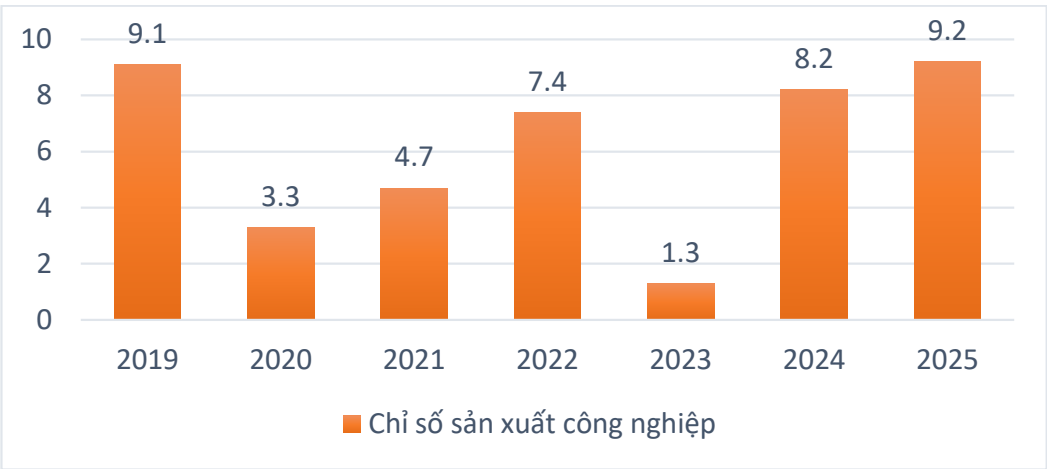
Sắp xếp lại đơn vị hành chính lãnh thổ là bước đi chiến lược nhằm tối ưu hóa bộ máy, kiến tạo hiệu lực quản trị nhà nước và mở rộng không gian phát triển kinh tế. Việc chuyển đổi sang mô hình chính quyền địa phương hai cấp (tỉnh và xã) và chấm dứt hoạt động của cấp huyện từ ngày 1/7/2025 đã giúp giảm tầng nấc trung gian, qua đó tiết kiệm nguồn lực tài chính đáng kể để tái đầu tư cho phát triển. Cụ thể, việc sắp xếp 52 tỉnh, thành phố để giảm số lượng đơn vị hành chính cấp tỉnh từ 63 xuống còn 34 (giảm 29 đơn vị), đồng thời giảm 60-70% số lượng xã trên toàn quốc theo Nghị quyết 60-NQ/TW, đã trực tiếp giải quyết tình trạng bộ máy chồng chéo, phân tán nguồn lực, giúp tập trung ngân sách vào các mục tiêu hạ tầng và an sinh xã hội.

Quá trình sáp nhập hỗ trợ mạnh mẽ cho tiến trình hiện đại hóa nền hành chính thông qua việc áp dụng các mô hình quản trị tiên tiến như “quản trị đa trung tâm” và vận hành các Trung tâm điều hành vùng số (Digital Regional Command Center). Việc xóa bỏ rào cản địa giới hành chính cứng nhắc để chuyển sang quản lý theo không gian phát triển kinh tế đã tạo điều kiện thuận lợi cho quy hoạch vùng và thu hút dòng vốn đầu tư quy mô lớn. Nhờ ứng dụng công nghệ và xây dựng “chính quyền ảo”, thời gian và chi phí tuân thủ thủ tục hành chính cho người dân và doanh nghiệp được cắt giảm tối đa, tạo động lực mới cho tăng trưởng kinh tế bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trong kỷ nguyên số.

1.1.2.2. Tình hình sản xuất và phát triển kinh tế

Trong năm 2025, bức tranh kinh tế Việt Nam ghi nhận những nỗ lực vượt bậc của khu vực sản xuất trước nhiều thách thức. Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chịu ảnh hưởng nặng nề của thiên tai, bão lũ và dịch bệnh, khiến diện tích gieo trồng lúa giảm 1,1 nghìn ha và diện tích cây hoa màu bị thu hẹp. Tuy nhiên, ngành vẫn duy trì được sự ổn định nhờ điểm sáng từ thủy sản với sản lượng ước đạt gần 9,95 triệu tấn (tăng 3,0%) và lâm nghiệp với diện tích rừng trồng mới tập trung tăng 6,4%. Đặc biệt, dù diện tích giảm, sản lượng lúa cả năm vẫn tăng 88,6 nghìn tấn nhờ năng suất được cải thiện, đảm bảo an ninh lương thực quốc gia.

Hình 1.7. Chỉ số sản xuất công nghiệp qua các năm (%)



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2025

Sản xuất công nghiệp, đặc biệt là công nghiệp chế biến, chế tạo, tiếp tục khẳng định vai trò là động lực dẫn dắt tăng trưởng chính của nền kinh tế trong năm 2025. Chỉ số sản

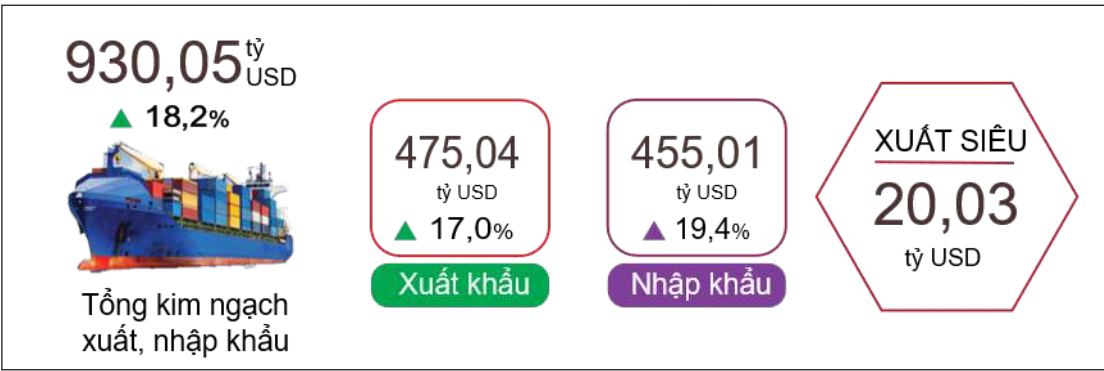
xuất toàn ngành công nghiệp (IIP) ước tăng 9,2%, trong đó ngành chế biến, chế tạo tăng trưởng ấn tượng 10,5%, đóng góp tới 8,4 điểm phần trăm vào mức tăng chung. Sự phục hồi này còn được thể hiện qua chỉ số tiêu thụ ngành chế biến, chế tạo tăng 9,9% và số lao động trong các doanh nghiệp công nghiệp tăng 2,4% so với cùng thời điểm năm trước, cho thấy đà sản xuất đang được mở rộng vững chắc.

1.1.2.3. Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa, dịch vụ

• Xuất, nhập khẩu hàng hóa

Trong cả năm 2025, hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tiếp tục thiết lập những kỷ lục mới, khẳng định vai trò là trụ cột tăng trưởng chính của nền kinh tế Việt Nam. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa đạt 930,05 tỷ USD, tăng 18,2% so với năm trước. Trong đó, xuất khẩu đạt 475,04 tỷ USD (tăng 17,0%), nhập khẩu đạt 455,01 tỷ USD (tăng 19,4%). Cán cân thương mại hàng hóa tiếp tục ghi nhận mức xuất siêu 20,03 tỷ USD, trong đó khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đóng vai trò chủ chốt với mức xuất siêu lên tới 49,46 tỷ USD.

Hình 1.8. Xuất, nhập khẩu hàng hóa cả năm 2025



Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Xuất khẩu hàng hóa duy trì đà tăng trưởng mạnh mẽ với 36 mặt hàng đạt kim ngạch trên 1 tỷ USD (chiếm 94,0% tổng kim ngạch). Nhóm hàng công nghiệp chế biến tiếp tục là động lực dẫn dắt với kim ngạch đạt 421,47 tỷ USD, chiếm 88,7% tổng kim ngạch xuất khẩu. Bên cạnh đó, nhóm nông, lâm sản và thủy sản cũng đóng góp tích cực với giá trị lần lượt là 39,46 tỷ USD và 11,29 tỷ USD, khẳng định vị thế của hàng hóa Việt Nam trên trường quốc tế.

Bảng 1.1. Giá trị một số mặt hàng xuất khẩu năm 2025

	Giá trị (Triệu USD)	Tốc độ tăng so với cùng kỳ năm trước (%)	Tỷ trọng (%)
Các mặt hàng đạt giá trị trên 10 tỷ USD			
Điện tử, máy tính và linh kiện	107.748	48,4	22,7
Máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng khác	59.047	13,2	12,4
Điện thoại các loại và linh kiện	56.710	5,2	11,9
Hàng dệt, may	39.642	7,0	8,3
Giày dép	24.204	5,8	5,1
Phương tiện vận tải và phụ tùng	17.530	15,0	3,7
Gỗ và sản phẩm gỗ	17.205	5,7	3,6
Thủy sản	11.286	12,4	2,4

Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Ở chiều ngược lại, cơ cấu nhập khẩu hàng hóa phản ánh rõ nhu cầu phục vụ sản xuất trong nước. Nhóm hàng tư liệu sản xuất đạt 426,11 tỷ USD, chiếm tỷ trọng áp đảo 93,6%, trong đó máy móc thiết bị, dụng cụ phụ tùng chiếm 52,7%. Điều này cho thấy các doanh nghiệp đang tích cực mở rộng năng lực sản xuất để đón đầu các đơn hàng mới.

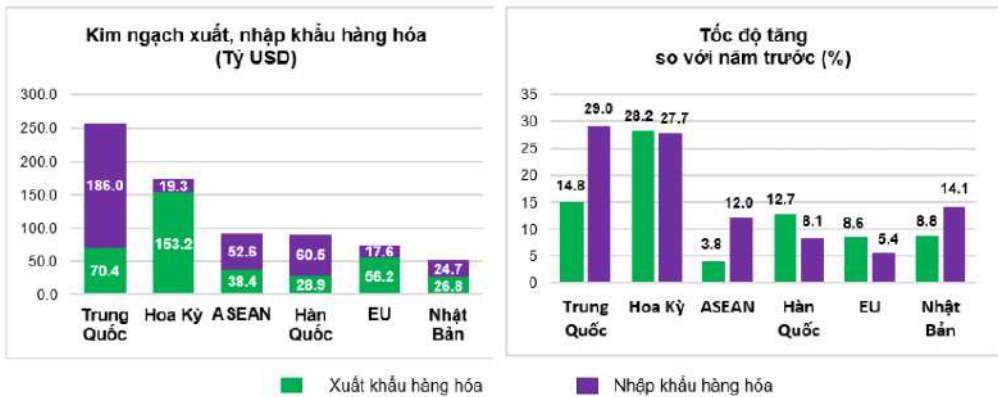
Bảng 1.2. Giá trị một số mặt hàng nhập khẩu năm 2025

	Giá trị (Triệu USD)	Tốc độ tăng/giảm so với năm trước (%)	Tỷ trọng (%)
Các mặt hàng đạt giá trị trên 10 tỷ USD			
Điện tử, máy tính và linh kiện	150.697	40,7	33,1
Máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng khác	61.027	24,8	13,4
Vải	15.199	1,9	3,3
Chất dẻo	12.532	6,3	2,8
Kim loại thường khác	11.374	18,9	2,5
Điện thoại các loại và linh kiện	11.259	8,2	2,5
Sắt thép	11.213	-10,9	2,5
Sản phẩm chất dẻo	10.870	22,8	2,4
Ô tô	10.670	25,6	2,3

Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Về thị trường, Hoa Kỳ tiếp tục là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 153,2 tỷ USD (xuất siêu 133,9 tỷ USD). Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất với kim ngạch đạt 186,0 tỷ USD (nhập siêu 115,6 tỷ USD). Bức tranh thương mại năm 2025 tiếp tục cho thấy xu hướng xuất siêu lớn sang các thị trường phát triển (Mỹ, EU) và nhập siêu từ các thị trường cung ứng nguyên liệu (Trung Quốc, ASEAN, Hàn Quốc).

Hình 1.9. Thị trường xuất nhập khẩu hàng hoá chủ yếu năm 2025



Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Hoạt động vận tải hàng hóa năm 2025 ghi nhận sự sôi động và tăng trưởng đồng bộ trên tất cả các loại hình, đóng vai trò là “huyết mạch” lưu thông vật chất phục vụ cho đà phục hồi ấn tượng của nền kinh tế. Tính chung năm 2025, tổng khối lượng vận tải hàng hóa ước đạt 3,027 tỷ, tăng 14,1% so với năm trước. Trong đó, vận tải trong nước chiếm ưu thế về khối lượng (đạt 2,977 tỷ tấn), nhưng vận tải ngoài nước lại đóng góp tỷ trọng lớn vào tổng cự ly vận chuyển với mức luân chuyển tăng trưởng ấn tượng 22,2%. Cơ cấu vận tải tiếp tục có sự chuyển dịch tích cực nhờ sự hoàn thiện của hạ tầng giao thông chiến lược:

Bảng 1.3. Số liệu vận tải hàng hóa năm 2025 phân theo ngành vận tải

	Sản lượng hàng hóa		Tốc độ tăng so với năm trước	
	Vận chuyển (Triệu tấn)	Luân chuyển (Tỷ tấn.km)	Vận chuyển (%)	Luân chuyển (%)
Tổng số	3.027,7	612,3	14,1	13,1
Đường sắt	5,5	4,1	7,1	4,9
Đường biển	148,3	321,9	12,0	16,6
Đường thủy nội địa	598,0	132,6	12,8	10,9
Đường bộ	2.275,4	144,0	14,7	8,9
Hàng không	0,5	9,7	4,4	0,6

Nguồn: Cục Thống kê, 2025

• Vận tải đường bộ tiếp tục giữ vững vị thế “xương sống” của ngành, chiếm ưu thế tuyệt đối về khối lượng với 2.275,4 triệu tấn (tăng 14,7%). Sự tăng trưởng này được thúc đẩy mạnh mẽ nhờ mạng lưới đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2 đã cơ bản nối thông, giúp rút ngắn thời gian giao hàng và tối ưu hóa luân chuyển hàng hóa ngắn và trung tuyến.

- Vận tải đường thủy và đường biển khẳng định vai trò trụ cột trong lưu thông hàng hóa khối lượng lớn và đường dài. Đường thủy nội địa vận chuyển 598,0 triệu tấn (tăng 12,8%), giải quyết hiệu quả bài toán hàng rời và nông sản tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Đặc biệt, đường biển đạt 148,3 triệu tấn (tăng 12%) nhưng dẫn đầu về luân chuyển với 321,9 tỷ tấn.km (tăng 16,6%), tiếp tục là phương thức chủ đạo phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu đang bùng nổ.

- Vận tải đường sắt và hàng không duy trì đà tăng trưởng ổn định. Đường sắt đạt 5,5 triệu tấn (tăng 7,1%), trong khi hàng không dù chiếm tỷ trọng nhỏ (0,5 triệu tấn, tăng 4,4%) nhưng đóng vai trò thiết yếu cho các chuỗi cung ứng giá trị cao và giao hàng tốc độ nhanh.

Sự “vươn mình” của ngành logistics trong năm 2025 không chỉ thể hiện ở con số tăng trưởng lượng hàng, mà còn ở hiệu quả kết nối đa phương thức. Việc đường bộ và đường thủy nội địa cùng tăng trưởng mạnh (trên 12%) cho thấy sự kết hợp linh hoạt, giúp giảm tải áp lực cho hệ thống đường bộ và giảm chi phí logistics quốc gia, nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.

• Xuất nhập khẩu dịch vụ

Xuất nhập khẩu dịch vụ cả năm 2025 ghi nhận đà tăng trưởng ấn tượng, phản ánh sự phục hồi mạnh mẽ của các ngành kinh tế mũi nhọn. Kim ngạch xuất khẩu dịch vụ ước đạt 30,31 tỷ USD, tăng 18,9% so với năm trước, với động lực dẫn dắt từ hai trụ cột chính. Cụ thể, dịch vụ du lịch bứt phá với mức tăng 24,4% (đạt 15,22 tỷ USD), chiếm tới 50,2% tổng kim ngạch nhờ sức hút trở lại của thị trường khách quốc tế. Bên cạnh đó, dịch vụ vận tải cũng ghi nhận mức tăng 23,6%, đạt 8,8 tỷ USD (chiếm 29,0%).

Ở chiều ngược lại, nhập khẩu dịch vụ tăng 14,0% (ước đạt 40,54 tỷ USD), trong đó dịch vụ vận tải chiếm tỷ trọng lớn nhất 42,1% (đạt 17,1 tỷ USD, tăng 19,9%) và dịch vụ du lịch đạt 14,7 tỷ USD (tăng 15,6%). Đáng chú ý, phí dịch vụ vận tải và bảo hiểm hàng hóa nhập khẩu lên tới 14,43 tỷ USD, phục vụ trực tiếp cho hoạt động ngoại thương sôi động. Chung cuộc, cán cân thương mại dịch vụ năm 2025 ghi nhận mức nhập siêu 10,23 tỷ USD. Mặc dù vẫn thâm hụt, nhưng việc tốc độ tăng trưởng xuất khẩu cao hơn nhập khẩu là tín hiệu tích cực, cho thấy năng lực cung ứng dịch vụ của Việt Nam đang từng bước được cải thiện trong bối cảnh hội nhập.

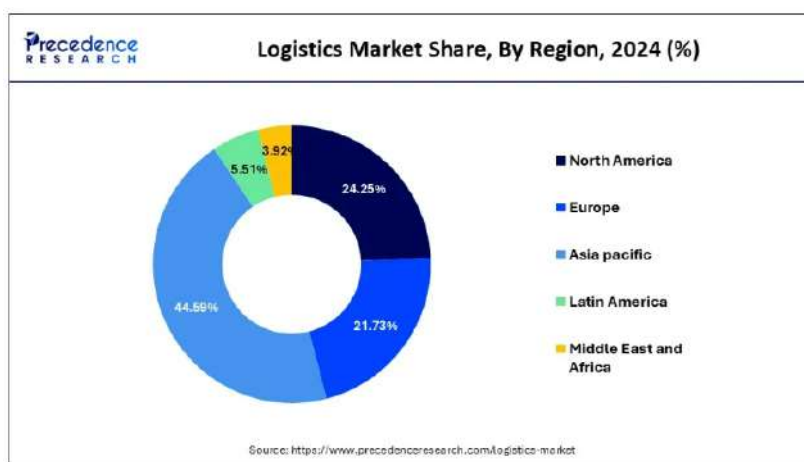
1.2. THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TOÀN CẦU NĂM 2025 VÀ MỘT SỐ MÔ HÌNH QUỐC GIA PHÁT TRIỂN

1.2.1. Thị trường logistics toàn cầu

1.2.1.1 Tổng quan tình hình logistics toàn cầu

Năm 2025, quy mô thị trường logistics toàn cầu được định giá ở mức 11,23 nghìn tỷ USD, với sự tăng trưởng mạnh mẽ được dự báo sẽ đạt 23,14 nghìn tỷ USD vào năm 2034 (CAGR 8,36%) theo Precedence Research. Xét về địa lý, châu Á - Thái Bình Dương tiếp tục khẳng định vị thế thống trị với thị phần lớn nhất đạt 44,59% (số liệu năm 2024), được thúc đẩy bởi sự bùng nổ của ngành bán lẻ và đầu tư hạ tầng mạnh mẽ tại các quốc gia như Trung Quốc và Ấn Độ. Trong khi đó, châu Âu giữ vị trí thứ hai về thị phần, và Bắc Mỹ duy trì vai trò dẫn đầu về ứng dụng công nghệ tự động hóa và xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng (nearshoring).

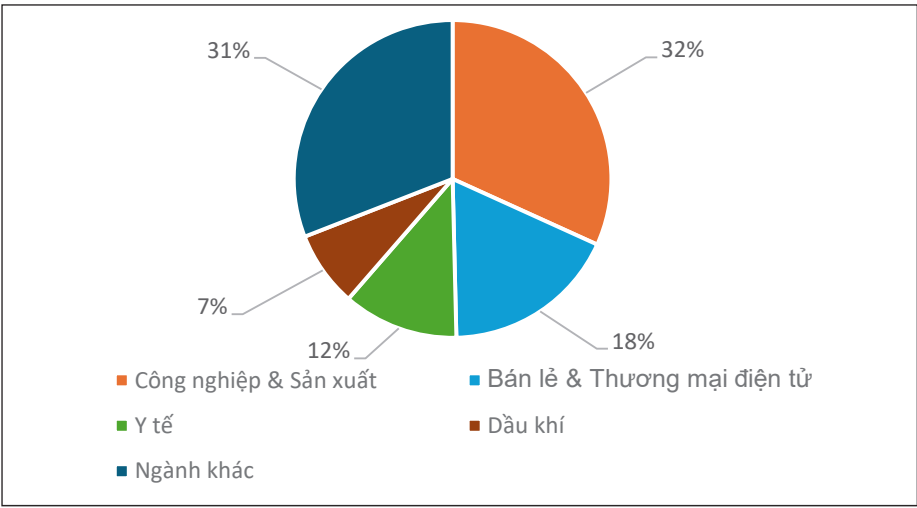
Hình 1.10. Thị phần thị trường Logistics, tính theo khu vực – Giai đoạn năm 2024 (%)



Nguồn: Precedence Research, 2025

Xét theo đối tượng sử dụng cuối cùng, phân khúc công nghiệp và sản xuất chiếm thị phần áp đảo 31,78% vào năm 2024 với doanh thu đạt 3.171,02 tỷ USD, và dự kiến sẽ tiếp tục là động lực tăng trưởng nhanh nhất trong giai đoạn 2025-2034. Đứng thứ hai là phân khúc bán lẻ và thương mại điện tử với doanh thu 1.780,80 tỷ USD, hưởng lợi trực tiếp từ xu hướng mua sắm trực tuyến. Đáng chú ý, ngành y tế ghi nhận tốc độ tăng trưởng nhanh nhất trong năm 2024 với doanh thu 1.174,50 tỷ USD nhờ nhu cầu vận chuyển dược phẩm và thiết bị y tế nghiêm ngặt, tiếp theo là ngành dầu khí (767,34 tỷ USD) và các ngành khác (3.083,05 tỷ USD).

Hình 1.11. Doanh thu thị trường Logistics, tính theo người dùng cuối – Giai đoạn năm 2024 (%)



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2025

1.2.1.2. Xu hướng chính của thị trường logistics toàn cầu

Thị trường logistics toàn cầu năm 2025 chứng kiến thiếu hụt lao động ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng, gián đoạn địa chính trị từ xung đột thương mại đến bất ổn nội bộ như biểu tình Nepal và Philippines, cùng áp lực lạm phát do giá dầu tăng. Biến đổi khí hậu làm tăng chi phí hàng hải, buộc doanh nghiệp đa dạng hóa nguồn cung và tăng cường khả năng phục hồi.

Những xu hướng phát triển này đang tạo ra cơ hội và thách thức mới cho thị trường logistics toàn cầu. Tuy nhiên, bên cạnh những tiến bộ công nghệ và chiến lược kinh doanh, ngành logistics vẫn phải đối mặt với các rủi ro cơ bản từ yếu tố con người và môi trường tự nhiên. Việc hiểu rõ những rủi ro này là điều kiện tiên quyết để các doanh nghiệp có thể tận dụng tối đa những cơ hội từ các xu hướng phát triển hiện tại.

• **Đổi mới công nghệ ứng dụng**

Các hãng tàu đang dẫn đầu phát triển kỹ thuật với tích hợp AI và tự động hóa, như hệ thống dự báo thời tiết thời gian thực giảm 15% thời gian vận chuyển, theo Maersk Trend Map 2025. Đến 2025, 70% tàu container sử dụng nhiên liệu thay thế (ammonia, methanol) để giảm 50% lượng phát thải, với các hãng như MSC và Maersk đầu tư 10 tỷ USD vào tàu tự hành.

M&A trong logistics tăng 57% nửa đầu 2025, với 31 giao dịch tập trung vào công nghệ kho bãi, như UPS mua Estafeta (Mexico) để mở rộng CEP. Đầu tư vào kho bãi tự động đạt 88 tỷ USD toàn cầu, với Amazon và Prologis đầu tư 20 tỷ USD vào robot hóa, giảm thời gian xử lý 40%. Công nghệ như AI tối ưu hóa kho đạt CAGR 15% đến 2030.

- **Logistics số hóa, AI, blockchain, dữ liệu lớn**

Số hóa logistics đạt 213 tỷ USD năm 2025, với AI giảm chi phí chuỗi cung ứng 20% qua dự báo nhu cầu, theo PwC Digital Trends 2025. Blockchain và dữ liệu lớn tăng tính minh bạch 30%, với IoT theo dõi hàng hóa thời gian thực, giảm mất mát 15%. Đến 2025, 70% doanh nghiệp sử dụng AI cho tối ưu hóa tuyến đường.

- **Logistics xanh và ESG (Môi trường - Xã hội - Quản trị)**

Thị trường logistics xanh đạt 2,06 nghìn tỷ USD năm 2030 (CAGR 8,29%), với ESG thúc đẩy giảm phát thải 50% qua nhiên liệu thay thế, theo Grand View Research. Xu hướng bao gồm xe điện và kho bãi carbon trung tính, với 45% doanh nghiệp áp dụng ESG để thu hút đầu tư. Năm 2025, quy định EU CBAM buộc giảm 20% phát thải logistics.

- **Logistics phục vụ thương mại điện tử xuyên biên giới**

Logistics TMĐT xuyên biên giới tăng 26,1% CAGR đến 2030, với CEP dẫn đầu nhờ 78 triệu người mua sắm trực tuyến năm 2025, theo Market.us. Xu hướng bao gồm AI dự báo tuyến đường giảm 20% chi phí, và robot hóa kho (45% kho toàn cầu áp dụng năm 2025). Cross-border tăng 20% chi phí vận chuyển, nhưng công nghệ giảm 15% thời gian giao hàng.

- **Xu hướng Reshoring/Nearshoring và phân mảnh chuỗi cung ứng**

Reshoring và nearshoring tăng 69% ở Mỹ năm 2025, giảm rủi ro chuỗi cung ứng 94%, theo Forbes. Phân mảnh chuỗi cung ứng tăng do thương mại căng thẳng, với 26% sản xuất quay về nội địa, giảm chi phí vận tải 20%. Năm 2025, nearshoring Mexico tăng 12% xuất khẩu sang Mỹ, nhưng phân mảnh làm tăng chi phí 10-15% toàn cầu.

1.2.2. Một số mô hình phát triển logistics quốc gia

1.2.2.1. Bangladesh

Bangladesh vận hành mô hình logistics chuyên biệt cho ngành dệt may sẵn với 85% kim ngạch xuất khẩu, nổi bật như trung tâm đầu tư trực tiếp nước ngoài may mặc toàn cầu với hệ sinh thái logistics tối ưu hóa từ nguyên liệu đến thành phẩm. Hệ thống vận tải đa

phương thức hiện tại phụ thuộc chủ yếu vào đường bộ với 80% lưu lượng hàng hóa, trong khi đường sắt chỉ chiếm 4% và tiềm năng đường thủy chưa được khai thác tối ưu.

Cảng Chattogram đóng vai trò là cửa ngõ chiến lược, xử lý 90% hoạt động xuất nhập khẩu của quốc gia. Mô hình này tận dụng lợi thế chi phí thấp kết hợp với nguồn lao động giá rẻ, đồng thời đang chuyển dịch sang định hướng hiệu quả số hóa thông qua ứng dụng IoT và blockchain để đối phó với thách thức từ nhóm nước kém phát triển (LDC) vào năm 2026.

National Logistics Policy 2024, được phê duyệt vào tháng 4/2024 và triển khai từ năm 2025, đặt nền móng cho việc xây dựng hệ thống logistics hiện đại và bền vững. Chính sách này nhằm mục tiêu hỗ trợ Bangladesh đạt tầm vóc thu nhập cao vào năm 2041, thông qua việc giảm chi phí logistics từ mức 15 - 20% xuống dưới 10% chi phí xuất khẩu.

Cơ chế quản trị bao gồm thành lập National Logistics Development Council và National Logistics Development and Coordination Committee (NLDCC) để tăng cường phối hợp liên ngành. Chính sách khuyến khích đầu tư nước ngoài 100% vào các lĩnh vực kho bãi và logistics lạnh, đồng thời ưu tiên phát triển các khu logistics đa phương thức như Bay Terminal.

Các sáng kiến công nghệ xanh được tích hợp vào ngành dệt may nhằm ứng dụng quy trình sản xuất bền vững như công nghệ nhuộm không nước, hệ thống tái chế sợi và máy móc tiết kiệm năng lượng, đồng thời tận dụng các hiệp định thương mại tự do để thúc đẩy xuất khẩu sản phẩm may mặc thân thiện môi trường và rút ngắn thời gian thông quan 20 - 30%.

Thành tựu nổi bật về cạnh tranh trong ngành may mặc (RMG) của Bangladesh thể hiện qua khả năng kỳ vọng hỗ trợ tăng trưởng xuất khẩu lên 100 tỷ USD năm 2030, tạo ra khoảng 4 triệu việc làm và đóng góp 10 - 11% GDP quốc gia. Chỉ số hiệu quả logistics (LPI) đã cải thiện từ hạng 100 lên hạng 88 vào năm 2023 nhờ cải cách hải quan và đầu tư hạ tầng chiến lược, góp phần nâng cao lợi thế cạnh tranh cho ngành RMG.

Việc mở rộng mạng lưới đường thủy và nâng cấp cảng đã góp phần giảm chi phí logistics từ 20% xuống 15% chi phí xuất khẩu, tạo điều kiện cho các ngành mới như dược phẩm và nông sản phát triển. Thị trường logistics hợp đồng dự kiến sẽ đạt 2,5 tỷ USD vào năm 2028 với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm 9,5%.

Số liệu năm 2025 cho thấy, xuất khẩu sang Mỹ tăng 21,6%, đạt 3,53 tỷ USD trong 5 tháng đầu năm, trong khi thương mại với Ấn Độ tăng 14% nhờ nâng cấp hạ tầng cảng và

đường sắt. Những kết quả này minh chứng cho hiệu quả của chiến lược logistics trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của Bangladesh sau giai đoạn LDC, đồng thời khẳng định vị thế của quốc gia này như một đối tác chuỗi cung ứng đa dạng hóa quan trọng tại khu vực Nam Á.

1.2.2.2. Indonesia

Indonesia là quốc gia quần đảo lớn nhất thế giới với hơn 17.000 đảo, trải dài trên diện tích 1,9 triệu km², tạo nên một mô hình logistics đặc thù. Hệ thống vận tải đa phương thức được triển khai nhằm kết nối các đảo lớn như Java, Sumatra, Kalimantan và Sulawesi, trong đó vận tải biển đóng vai trò nòng cốt, đảm nhận phần lớn lưu lượng hàng hóa nội địa. Cảng Tanjung Priok ở Jakarta là trung tâm logistics quan trọng nhất, xử lý phần lớn container quốc tế, trong khi cảng Patimban tại Tây Java được phát triển để giảm tải và phục vụ xuất khẩu ô tô, hàng tiêu dùng và hàng thương mại điện tử. Song song với đó, tuyến đường sắt cao tốc Jakarta - Bandung và mạng lưới đường cao tốc xuyên Java được đầu tư giúp kết nối nhanh hơn giữa các khu công nghiệp, cảng và sân bay, củng cố chuỗi cung ứng nội địa và quốc tế.

Chi phí logistics hiện chiếm khoảng 14,29% GDP, cao hơn mức trung bình khu vực ASEAN (8 - 9%), phản ánh thách thức về chi phí năng lượng, hạ tầng và quy trình thủ tục. Sáng kiến National Logistics Ecosystem (NLE) do Bộ Giao thông khởi xướng đóng vai trò trung tâm, nhằm tích hợp hệ thống quản lý cảng, hải quan, và doanh nghiệp vận tải thành một nền tảng chung. Việc triển khai NLE giúp rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí vận chuyển và tăng cường minh bạch trong chuỗi cung ứng quốc gia.

Bên cạnh hạ tầng vật lý, thương mại điện tử đang trở thành động lực mới cho sự phát triển của logistics. Indonesia hiện là thị trường thương mại điện tử lớn nhất Đông Nam Á, với giá trị ước đạt 64,8 tỷ USD năm 2024 và dự báo vượt 90 tỷ USD vào năm 2025. Các nền tảng như Shopee, Tokopedia, Lazada và Bukalapak đã thúc đẩy nhu cầu logistics giao hàng nhanh (last-mile) và kho bãi thông minh. Các công ty như J&T Express, SiCepat, Ninja Van và DHL mở rộng đầu tư vào trung tâm phân phối và công nghệ theo dõi hàng hóa theo thời gian thực. Sự phát triển của thương mại điện tử buộc ngành logistics chuyển đổi từ mô hình chi phí thấp sang mô hình số hóa, hiệu quả và bền vững hơn, với trọng tâm là tối ưu chuỗi cung ứng và giảm phát thải carbon.

Trong giai đoạn 2025 - 2029, chính phủ Indonesia định hướng phát triển logistics dựa trên ba trụ cột: cải thiện hạ tầng kết nối giữa các đảo, tăng cường ứng dụng công nghệ

số (AI, dữ liệu lớn) trong dự báo nhu cầu và quản lý chuỗi cung ứng, đồng thời thúc đẩy logistics xanh thông qua sử dụng năng lượng tái tạo và phương tiện thân thiện môi trường. Kế hoạch này nằm trong lộ trình Logistics Quốc gia 2025 - 2029 của Bộ Giao thông, hướng tới một hệ thống logistics thông minh, kết nối và bền vững, góp phần giảm chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Nhờ những cải cách về hạ tầng, số hóa và thương mại điện tử, Indonesia đang dẫn đầu định vị thế trung tâm logistics của khu vực Đông Nam Á. Với tốc độ tăng trưởng thương mại điện tử mạnh, sự phát triển của các cảng chiến lược như Patimban, cùng việc triển khai hiệu quả hệ sinh thái NLE, quốc gia này được kỳ vọng sẽ đạt được mục tiêu giảm chi phí logistics xuống 8% GDP trong thập kỷ tới, hướng tới hệ thống logistics hiệu quả, minh bạch và thân thiện môi trường hơn.

1.2.2.3. Mexico

Mexico đã phát triển một mô hình logistics tiên tiến, được công nhận rộng rãi trên thế giới, tận dụng hiệu quả vị trí địa lý chiến lược giáp biên giới Hoa Kỳ để xây dựng hệ thống vận tải đa phương thức hiện đại. Hệ thống vận hành chủ yếu thông qua đường bộ với khoảng 60 - 80% tổng khối lượng hàng hóa, được bổ trợ bởi mạng đường sắt phục vụ khoảng 10 - 15% xuất khẩu ô tô và điện tử. Cấu trúc này kết nối trực tiếp với chuỗi cung ứng Bắc Mỹ thông qua Hiệp định USMCA.

Cảng Manzanillo đóng vai trò trung tâm xử lý khoảng 40-50% container khu vực Thái Bình Dương. Trong khi đó, sân bay Mexico City hoạt động như điểm trung chuyển hàng không chính. Hạ tầng này phục vụ hiệu quả cho ngành maquiladora với kim ngạch xuất khẩu sản xuất khoảng 350 - 400 tỷ USD hàng năm. Quá trình hiện đại hóa đang diễn ra mạnh mẽ thông qua ứng dụng công nghệ số nhằm tối ưu hóa thời gian thông quan, đưa Mexico trở thành điểm đến quan trọng trong bối cảnh tái cơ cấu chuỗi cung ứng toàn cầu.

Chương trình National Highway Infrastructure Program 2025 - 2030 và Plan México thiết lập lộ trình toàn diện để xây dựng hệ sinh thái logistics tiên tiến và bền vững. Mục tiêu chính là duy trì tăng trưởng kinh tế ổn định thông qua hiện đại hóa hạ tầng và nâng cao năng suất vận hành.

Chương trình National Highway Infrastructure Program 2025 - 2030 được triển khai với ngân sách khoảng 53 tỷ pesos (khoảng 2.65 tỷ USD) cho năm 2025, bao gồm nâng cấp hạ tầng đường bộ hiện tại, xây dựng đường cao tốc mới và phát triển mạng đường sắt mở rộng. Dự án này dự kiến tạo ra cơ hội việc làm đáng kể cho nền kinh tế.

Chuyển đổi số được thúc đẩy qua hệ thống VUCEM với tích hợp trí tuệ nhân tạo, giảm thời gian xử lý biên giới. Các cơ quan phối hợp logistics điều phối các bộ ngành liên quan, ưu tiên thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài vào logistics lạnh và xanh. Plan México phát triển 10 hành lang công nghiệp, bao gồm các khu vực như Nuevo Laredo, Hermosillo và Lázaro Cárdenas với các ưu đãi thuế hấp dẫn.

Ngành logistics Mexico đã đạt hiệu suất xuất sắc với tổng xuất khẩu khoảng 617 tỷ USD năm 2024. Ngành này đóng góp khoảng 7% GDP và tạo ra việc làm đáng kể, với dự báo cải thiện chỉ số LPI (hiện tại 2.9/5 năm 2023) vào năm 2025 nhờ cải cách biên giới và đầu tư hạ tầng. Ngành hàng hải ghi nhận thành tích ấn tượng với cảng Lázaro Cárdenas tăng trưởng vượt trội, được thúc đẩy bởi khoản đầu tư mở rộng APM Terminals lên đến 165 triệu USD. Phân khúc dịch vụ chuyển phát nhanh dự báo tăng trưởng mạnh do sự phát triển của thương mại điện tử, với thị trường last-mile đạt 15.63 tỷ USD năm 2025.

Thị trường logistics tổng thể dự kiến đạt 162.2 tỷ USD vào năm 2030, củng cố vị thế Mexico như trung tâm chuỗi giá trị toàn cầu khu vực Bắc Mỹ. Những kết quả này minh chứng hiệu quả của chiến lược tích hợp và khả năng thích ứng với xu hướng tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu, định vị Mexico thuận lợi trong bối cảnh tái định vị sản xuất và đa dạng hóa thương mại.

1.3. CHÍNH SÁCH LOGISTICS

1.3.1. Chính sách vĩ mô

- **Quyết định số 2229/QĐ-TTg (09/10/2025):** Phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050, với mục tiêu tăng trưởng bình quân 12 - 15%/năm, giảm chi phí logistics xuống 12 - 15% GDP và xây dựng ít nhất 5 trung tâm logistics quốc tế. Đây là Chiến lược chính thức đầu tiên đặt nền móng toàn diện cho ngành logistics Việt Nam, nâng tầm từ một hoạt động thương mại trở thành “ngành kinh tế quan trọng”, đóng vai trò động lực then chốt thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

- **Thuế, Hải quan**

- **Nghị định số 167/2025/NĐ-CP (30/6/2025):** Sửa đổi Nghị định số 08/2015/NĐ-CP về thủ tục hải quan, có hiệu lực từ 15/8/2025. Thúc đẩy số hóa qua hệ thống VNACCS/VICIS, cắt giảm thủ tục hành chính, rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ (tối đa 5 ngày làm việc), giảm chi phí logistics và tạo thuận lợi cho xuất nhập khẩu.

- **Vận tải hàng hóa, giao thông**

- *Nghị định số 158/2024/NĐ-CP (hiệu lực từ 01/01/2025)*: Quy định về hoạt động vận tải đường bộ, bổ sung tiêu chuẩn an toàn, khí thải và khuyến khích vận tải xanh, hỗ trợ logistics hàng hóa với các ưu đãi cho phương tiện thân thiện môi trường.

- *Quyết định số 37/QĐ-BGTVT (14/01/2025)*: Công bố Danh mục văn bản quy phạm pháp luật về giao thông vận tải hết hiệu lực thi hành 06 tháng cuối năm 2024, nhằm cập nhật và làm sạch hệ thống pháp luật liên quan đến vận tải hàng hóa và logistics.

- **Các yếu tố vĩ mô khác**

- *Chỉ thị 29/CT-TTg (23/9/2025)*: Ban hành Chỉ thị thúc đẩy xuất khẩu và phát triển thị trường ngoài nước, nhằm triển khai các nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm như theo dõi, phân tích thị trường, tận dụng Hiệp định thương mại tự do, xúc tiến thương mại và đa dạng hóa thị trường, phấn đấu đạt tăng trưởng xuất khẩu năm 2025 trên 12% và góp phần thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế 8,3 - 8,5% trong năm.

1.3.2. Chính sách theo ngành

- **Đường thủy**

- *Nghị định số 12/2025/NĐ-CP (20/01/2025)*: Quy định quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa do Chính phủ ban hành, xác định nguyên tắc quản lý, tổ chức khai thác, phân cấp quản lý tài sản, và trách nhiệm của cơ quan quản lý đối với tài sản đường thủy nội địa.

- *Thông tư số 01/2025/TT-BGTVT (06/01/2025)*: Bổ sung một số nội dung của định mức kinh tế-kỹ thuật quản lý và bảo trì đường thủy nội địa ban hành kèm theo Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT, có hiệu lực từ 01/03/2025.

- *Thông tư số 18/2025/TT-BXD (30/06/2025, hiệu lực 15/08/2025)*: Bộ Xây dựng ban hành Thông tư quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa, quy định cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và phạm vi quản lý của các Cảng vụ.

- *Công điện 113/CĐ-TTg (19/07/2025)*: Thủ tướng Chính phủ ban hành Công điện về phối hợp triển khai giải pháp cải cách thủ tục hành chính, rà soát pháp luật, cập nhật quy hoạch hạ tầng đường thủy nội địa và cảng biển, thu hút đầu tư, nghiên cứu cơ chế ưu đãi

chính sách, và nâng cao hiệu quả vận tải thủy, nhằm khai thác tiềm năng vận tải thủy, giảm chi phí logistics và thúc đẩy phát triển kinh tế vùng và cả nước.

- *Quyết định số 870/QĐ-BXD (19/06/2025)*: Bộ Xây dựng ban hành Quyết định công bố thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung và bãi bỏ trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa và đăng kiểm, theo quy định về phân quyền, phân cấp, phân định thẩm quyền của chính quyền địa phương hai cấp thuộc phạm vi quản lý của Bộ, có hiệu lực thi hành từ 01/07/2025.

• Hàng không

- *Nghị quyết số 03/2025/NQ-CP (14/08/2025)*: Chính phủ ban hành Nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Gia Bình, quy định phạm vi điều chỉnh, cơ chế chính sách về đầu tư, xây dựng, lựa chọn nhà đầu tư, quy hoạch, môi trường và đất đai cho các dự án thuộc Cảng hàng không quốc tế Gia Bình; áp dụng đối với các cơ quan quản lý nhà nước và các tổ chức, cá nhân liên quan trong quá trình triển khai dự án.

- *Luật Luật Hàng không dân dụng sửa đổi (10/12/2025)*: Quốc hội thông qua Luật với 11 chương, 107 điều, có hiệu lực từ 01/07/2026, nhằm hoàn thiện khung pháp lý phát triển hàng không dân dụng, huy động tối đa nguồn lực và đa dạng hình thức đầu tư, phát triển cảng hàng không hiện đại, hỗ trợ vùng khó khăn, khuyến khích công nghiệp hàng không, khoa học - công nghệ và chuyển đổi số, đồng thời mở rộng cơ chế ưu đãi thuế, tín dụng và đất đai cho hoạt động đầu tư và phát triển hạ tầng hàng không.

• Đường sắt

- *Luật Đường sắt 2025 (số 95/2025/QH15, 27/06/2025)*: Luật quy định hoạt động đường sắt, quyền nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân và các chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển hệ thống đường sắt; trong đó nhà nước ưu tiên ngân sách, quỹ đất và nguồn lực cho phát triển hạ tầng, công nghiệp đường sắt, vận tải và đào tạo nhân lực, đồng thời thu hút vốn tư nhân và hỗ trợ ứng dụng công nghệ, chuyển đổi số trong lĩnh vực đường sắt.

- *Quyết định số 2072/QĐ-TTg (17/09/2025)*: Ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 (có hiệu lực từ 01/01/2026), nhằm nâng cao nhận thức và trách nhiệm của các cấp, các ngành trong việc tổ chức thi hành Luật, xác định nội dung công việc, tiến độ và trách nhiệm của các cơ quan có liên quan, và tăng

cường cơ chế phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong triển khai thi hành đạo luật này trên phạm vi cả nước.

• **Thương mại điện tử**

- *Luật Thương mại điện tử 2025 (Thông qua ngày 10/12/2025)*: Tập trung hoàn thiện cơ chế quản lý, xác định trách nhiệm pháp lý trong hoạt động TMĐT (bao gồm livestream bán hàng), định danh người bán bằng hệ thống VNeID, bảo vệ người tiêu dùng và quản lý trách nhiệm của nền tảng nước ngoài, tạo cơ sở pháp lý cho thương mại điện tử phát triển bền vững trên môi trường số.

- *Quyết định số 1568/QĐ-BCT (03/06/2025)*: Bộ Công Thương ban hành Kế hoạch tổng thể phát triển thương mại điện tử quốc gia giai đoạn 2026 - 2030, xác định thương mại điện tử là lĩnh vực tiên phong của kinh tế số, với mục tiêu tăng trưởng TMĐT 20-30%/năm, 70% dân số trưởng thành mua sắm trực tuyến, toàn bộ giao dịch TMĐT có hóa đơn điện tử, thanh toán không dùng tiền mặt đạt 80%, chi phí giao hàng cuối cùng tối đa 8 - 15%, thúc đẩy liên kết vùng, phát triển hạ tầng số và logistics TMĐT, đồng thời phát triển nguồn nhân lực số và TMĐT bền vững.

- *Nghị định số 117/2025/NĐ-CP (09/06/2025, hiệu lực 01/07/2025)*: Chính phủ ban hành Nghị định quy định quản lý thuế đối với hoạt động kinh doanh trên nền tảng thương mại điện tử và nền tảng số của hộ, cá nhân, bao gồm quy định trách nhiệm khấu trừ và nộp thuế giá trị gia tăng (VAT) và thuế thu nhập cá nhân (PIT) do các tổ chức quản lý sàn TMĐT và nền tảng số có chức năng thanh toán thực hiện cho các hộ/cá nhân kinh doanh, đồng thời quy định hồ sơ, kê khai, nộp thuế và hoàn thuế theo quy định của pháp luật thuế hiện hành.

CHƯƠNG II

HẠ TẦNG LOGISTICS



2.1. HẠ TẦNG GIAO THÔNG

Năm 2025 là năm tăng tốc, bứt phá, về đích, có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong việc hoàn thành thắng lợi các mục tiêu, nhiệm vụ Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng, các Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025. Trong đó, ngành xây dựng đã bám sát thực tiễn để triển khai quyết liệt, đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm nhiệm vụ, giải pháp trên các lĩnh vực để phấn đấu hoàn thành các mục tiêu phát triển hạ tầng giao thông trọng điểm năm 2025 như hoàn thành các dự án thành phần, nối thông tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông và cùng với các địa phương hoàn thành một số dự án đường bộ cao tốc để hoàn thành mục tiêu đưa vào khai thác 3.000 km đường bộ cao tốc; hoàn thành, cơ bản nối thông đường Hồ Chí Minh; hoàn thành các bến cảng thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện; cơ bản hoàn thành Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành, khởi công cảng hàng không quốc tế Gia Bình; khởi công tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

Sự phát triển của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đã đáp ứng được khối lượng vận tải tăng trưởng cao hơn, trong bối cảnh Việt Nam được đánh giá là thuộc nhóm các nước tăng trưởng cao trong khu vực và trên thế giới.

Có thể đánh giá hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia đã bước đầu đáp ứng được yêu cầu của phát triển kinh tế - xã hội, nhưng để đáp ứng yêu cầu của Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng, cần tiếp tục đầu tư đồng bộ hạ tầng giao thông hiện đại, đặc biệt ưu tiên chú trọng đầu tư phát triển hệ thống đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao, các cảng biển cửa ngõ quốc tế, các cảng hàng không quốc tế, đồng thời kết nối thuận tiện, đồng bộ hệ thống giao thông với mục tiêu giảm chi phí vận tải, dịch vụ logistics góp phần tăng tính cạnh tranh của nền kinh tế.

2.1.1. Đường bộ

2.1.1.1 Hệ thống đường cao tốc

Tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 của Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc. Thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Chính phủ đã ban hành Chương trình hành động của Chính phủ tại Nghị quyết số 50/NQ-CP ngày 20/5/2021, trong đó nhiệm vụ chủ yếu phát triển kết cấu hạ tầng: *“Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc”*.

Giai đoạn 2001 - 2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km đường bộ cao tốc. Giai đoạn 2010 - 2020 đưa vào khai thác thêm 1.074 km (gấp hơn 10 lần giai đoạn 2001 - 2010). Giai đoạn 2020 - 2025 đưa vào khai thác thêm được khoảng 2.640 km tuyến chính cao tốc (gấp gần 2,27 lần so với 20 năm đầu tư giai đoạn trước đây từ 2001 - 2020) nâng tổng số chiều dài tuyến chính đường bộ cao tốc của nước ta đến hết năm 2025 lên 3.803km.

Trong dịp 30/4/2025, đã hoàn thành đưa vào khai thác 04 dự án thành phần (DATP) (Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Bùng - Vạn Ninh và 70 km đoạn Vân Phong - Nha Trang) với tổng chiều dài 208 km thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025, 19 km dự án Bến Lức - Long Thành (VEC là chủ đầu tư), 10km DATP 3 Biên Hòa - Vũng Tàu (Thành phố Hồ Chí Minh làm cơ quan chủ quản). Dịp 19/8/2025 đã hoàn thành thêm 208 km tuyến chính DATP Vũng Áng - Bùng (55 km), Vạn Ninh - Cam Lộ (66 km), 13 km còn lại của DATP Vân Phong - Nha Trang, một số đoạn của DATP Quảng Ngãi - Hoài Nhơn, Hoài Nhơn - Quy Nhơn, Quy Nhơn - Chí Thạnh.

Đến hết năm 2025, đã hoàn thành vượt kế hoạch của Quốc hội, Chính phủ giao về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2025 với 3.348 km¹ - 3000 km đường bộ cao tốc (vượt 348 km so với mục tiêu đề ra); đây là những bước tiến lớn so với các năm trước, thể hiện kết quả của phong trào thi đua "500 ngày đêm thi đua hoàn thành 3.000 km đường bộ cao tốc" và việc huy động tổng lực nguồn lực cho cao tốc; các dự án cao tốc khác đang triển khai thi công cơ bản bám sát tiến độ đề ra. Tính riêng trong năm 2025, đã hoàn thành 1.491 km đường bộ cao tốc, đặc biệt là đã hoàn thành, thông xe toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam từ Cao Bằng đến Cà Mau.

Mặc dù kế hoạch đầu tư xây dựng hệ thống đường cao tốc là rất lớn nhưng việc triển khai các dự án gặp rất nhiều khó khăn đặc biệt về nguồn lực đầu tư và cơ chế chính sách... dẫn đến việc triển khai hoàn thành các dự án cũng như khởi động các dự án mới có khả năng không đáp ứng được tiến độ dự kiến. Trong thời gian tới, cần có cơ chế để đầu tư xây dựng hệ thống đường cao tốc tại các trục vận tải lớn đặc biệt là hoàn thiện tuyến đường cao tốc Bắc Nam phía Đông theo quy hoạch và các Vùng có mật độ thưa như Tây Bắc, Tây Nguyên, và khu vực phía Nam.

Các tuyến đường cao tốc được đầu tư xây dựng trên các trục giao thông chính để hỗ trợ mạng lưới đường quốc lộ, đường địa phương đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của từng Vùng miền.

¹ Tổng cộng khoảng 3.803km, trong đó tuyến chính cao tốc 3.348km, nút giao và đường dẫn 458km

Các tuyến đường cao tốc được đầu tư xây dựng trên các trục giao thông xương sống của khu vực, kết nối liên vùng có sức lan tỏa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của từng vùng miền và cả nước. Tuy nhiên, mạng lưới đường cao tốc nói chung còn thiếu so với yêu cầu phát triển. Chiều dài đường cao tốc còn thấp so với các nước phát triển, mật độ phân bố chưa đồng đều giữa các khu vực, một số trục có nhu cầu vận tải lớn chưa hình thành hệ thống đường cao tốc đặc biệt là trục Bắc Nam.

Tuy vậy, chiều dài đường cao tốc được đầu tư xây dựng đều phát huy được hiệu quả, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội các địa phương và khu vực. Tuy nhiên, các khu vực do hiệu quả đầu tư của các dự án; điều kiện thực tế của từng vùng (khu vực phía Bắc chủ yếu phát triển hệ thống đường bộ, khu vực miền Nam ngoài hệ thống đường bộ còn có hệ thống đường thủy đảm nhận thị phần vận tải khá lớn); chi phí đầu tư của các khu vực có sự khác biệt (khu vực phía Nam có suất đầu tư lớn do nhiều đất yếu, nhiều con sông lớn, kênh rạch chằng chịt...). Do vậy, mặc dù Chính phủ đã có sự cân đối các nguồn lực để tạo sự phát triển đồng đều cho các khu vực, nhưng vẫn có sự chênh lệch về chiều dài đường cao tốc. Theo định hướng phát triển của ngành trong thời gian tới sẽ tập trung đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc đặc biệt tập trung vào các dự án có sức lan tỏa cao tạo điều kiện để phát triển kinh tế xã hội, các khu vực chưa có đường cao tốc kết nối...

Để thúc đẩy kinh tế phát triển thì hệ thống đường cao tốc là một trong các đột phá chiến lược của ngành giao thông vận tải. Do đó, trong thời gian tới cần tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc, đặc biệt là các trục có nhu cầu vận tải cao, có tính lan tỏa, kết nối thuận lợi hệ thống cảng biển, cửa khẩu, các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp,...

2.1.1.2. Hệ thống quốc lộ

Mạng lưới quốc lộ hiện tại cũng tạo thành 02 hành lang Bắc Nam, ven biển, các tuyến hướng tâm, vành đai khu vực phía Bắc và các trục Đông Tây khu vực miền Trung và miền Nam. Ở khu vực phía Bắc các tuyến quốc lộ tạo thành hình nan quạt, còn ở khu vực miền Trung và phía Nam các quốc lộ tạo thành các trục dọc và trục ngang tạo thành dạng bàn cờ. Nhìn chung, độ bao phủ của mạng lưới khá tốt, tuy nhiên, do điều kiện địa hình có đến 39% mạng lưới quốc lộ nằm trong khu vực đồi núi và nhiều tuyến được quy hoạch là quốc lộ song chưa được nâng cấp, do vậy tiêu chuẩn thiết kế còn thấp, chưa đạt yêu cầu quy hoạch. Đối với giai đoạn năm 2021 - 2025, Bộ Xây dựng hoàn thành tổng số 59 dự án đường quốc lộ, với tổng chiều dài quốc lộ đạt 1.586,5km. Tính riêng năm 2025, hoàn thành 21 dự án với tổng chiều dài khoảng 456,4km.

Ngoài ra, do điều kiện địa hình, đặc biệt là khu vực miền núi, thường xuyên xảy ra hiện tượng sạt trượt vào mùa mưa nên ảnh hưởng lớn đến chất lượng kết nối của mạng lưới.

Hiện tại, mạng lưới đường bộ trên cả nước cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu kết nối, tuy nhiên vẫn còn nhiều điểm nghẽn, do vậy cần thiết nghiên cứu bổ sung các quốc lộ để đảm bảo sự kết nối giữa các khu vực, các trung tâm kinh tế, trung tâm hành chính...

Mật độ hệ thống quốc lộ nói chung của cả nước đã tiệm cận đến mật độ phù hợp theo khuyến cáo của JICA (tỉ lệ chiều dài hệ thống quốc lộ và cao tốc so với diện tích ở Việt Nam là 0,078 km/km²; mật độ phù hợp (gồm cao tốc và quốc lộ) là 0,08 km/km²). Tuy nhiên, có thể thấy mật độ hệ thống quốc lộ, cao tốc giữa các vùng miền có sự phân bố khác biệt, sự khác biệt này chủ yếu do điều kiện về địa hình, phân bố dân cư, nhu cầu kết nối, định hướng phát triển các loại hình vận tải... Để đáp ứng yêu cầu phát triển của cả nước chúng ta cần có các giải pháp để phát triển đồng đều kết cấu hạ tầng giữa các khu vực, đặc biệt là các tuyến có tính chất kết nối rộng, phù hợp với điều kiện khu vực và mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội.

Bảng 2.1. Mật độ quốc lộ theo vùng

Vùng	Chiều dài QL hiện trạng (km)	Diện tích (S) (km ²)	Dân số (P) (1000 người)	RD - Tỉ lệ chiều dài quốc lộ trên diện tích (QL) (L/S) (Km/Km ²)	RDI - Quan hệ giữa chiều dài quốc lộ và dân số, diện tích (QL) (L/(P*S) ^{1/2})
Trung du và miền núi phía Bắc	7.684	21.279	13.339	0,361	0,456
Đồng bằng sông Hồng	2.259	95.177	24.016	0,024	0,047
Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền Trung	8.859	95.849	20.961	0,092	0,198
Tây Nguyên	3.239	54.548	6.241	0,059	0,176
Đông Nam Bộ	905	23.551	19.239	0,038	0,043
ĐBSCL	2.808	40.922	17.548	0,069	0,105
Tổng	25.755	331.326	101.344	0,078	0,141

Nguồn: Tổng hợp Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021-2030

2.1.1.3. Hệ thống đường ven biển

Tuyến đường bộ ven biển đã được định hướng quy hoạch mạng lưới đường bộ, có tổng chiều dài khoảng 3.034km, quy mô tối thiểu đường cấp III, IV. Hướng tuyến của tuyến đường bộ ven biển được hình thành trên cơ sở kết hợp giữa các tuyến quốc lộ (khoảng 623km thuộc quy hoạch mạng lưới đường bộ) và các tuyến đường địa phương (khoảng 2.215km thuộc quy hoạch tỉnh). Tính đến nay, trên toàn quốc đã đưa vào khai thác khoảng 1.397km (bao gồm 595km đoạn trùng quốc lộ; 802km đoạn trùng với đường địa phương). Hiện, các địa phương đang thi công xây dựng khoảng 633km, đang dần hoàn

thành mục tiêu 2.838km đường bộ ven biển. Giai đoạn 2021-2025, đã hoàn thành khoảng 1.701km/1000km đường bộ ven biển (vượt 701km so với mục tiêu đề ra). Tính riêng trong năm 2025 đã hoàn thành đầu tư xây dựng khoảng 251km đường ven biển.

2.1.1.4. Hệ thống đường tỉnh

Hiện tại, hệ thống đường tỉnh trên cả nước có chiều dài khoảng 29.993km, gấp khoảng 1,18 lần so với hệ thống đường quốc gia. Cụ thể chiều dài đường tỉnh của các khu vực cụ thể như sau:

Bảng 2.2. Mật độ hiện trạng hệ thống đường tỉnh

TT	Vùng	Chiều dài đường tỉnh (km)	$L_{\text{đường tỉnh}}/L_{\text{quốc gia}}$ (km/km)
1	Trung du và miền núi phía Bắc	10.406	1,372
2	Đồng bằng sông Hồng	3.967	1,530
3	Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền Trung	6.197	0,730
4	Tây Nguyên	1.683	0,547
5	Đông Nam Bộ	2.885	2,985
6	Đồng bằng sông Cửu Long	4.856	1,831
	Tổng cộng	29.993	1,182

Nguồn: Tổng hợp Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021 - 2030

Hiện tại, hệ thống đường tỉnh trên cả nước có chiều dài khoảng 29.993km, gấp khoảng 1,18 lần so với hệ thống đường quốc gia, đây là một con số thấp. Mặc dù hệ thống đường tỉnh đã được quan tâm đầu tư xây dựng song đây là con số thấp so với khuyến cáo của JICA “Theo nghiên cứu tại VITRASS2, ở các nước phát triển, hệ thống đường tỉnh phải dài ít nhất gấp 2 lần mạng lưới đường chính”. Vì vậy, các xe nội tỉnh có xu hướng sử dụng quốc lộ, gây ra sự pha tạp trong luồng xe địa phương, phần lớn là xe máy và xe chạy suốt gồm xe ô tô con, xe tải hạng nặng trên quốc lộ, dòng xe hỗn hợp vừa không an toàn vừa giảm năng lực vận tải của tuyến đường nên cần thiết phải tập trung đầu tư xây dựng hệ thống đường tỉnh để tăng cường khả năng hỗ trợ cho hệ thống đường quốc gia.

2.2.1.5. Hệ thống đường giao thông đô thị

Cả nước có 908 đô thị, bao gồm 2 đô thị loại đặc biệt là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, 21 khu vực đô thị loại I, 39 khu vực đô thị loại II, 43 khu vực đô thị loại III, 97 khu vực đô thị loại IV và 706 khu vực đô thị loại V, tỉ lệ đô thị hóa đạt 44,9%. Chiều dài đường đô thị cả nước khoảng 21.032km, tăng 2,5 lần so với năm 2011 (tổng chiều dài

khoảng 8.492km). Các tỉnh, thành phố cũng đề ra các mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị đảm bảo theo các tiêu chuẩn, quy chuẩn, thông qua các quy hoạch giao thông vận tải.

Nhìn chung, mạng lưới đường bộ đã bao phủ khắp lãnh thổ và đóng vai trò kết nối chính cho mạng lưới GTVT giữa các vùng, miền, các cảng hàng không, cảng biển, cửa khẩu, đầu mối giao thông quan trọng, đặc biệt, hệ thống đường bộ cao tốc đã được đầu tư phát triển trong 5 năm (2020-2025) đạt tương đương trong 20 năm giai đoạn 2001 - 2020, đã mang lại hiệu quả rõ rệt về phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, mạng lưới đường cao tốc nói chung còn thiếu so với yêu cầu phát triển. Chiều dài đường cao tốc còn thấp so với các nước phát triển, mật độ phân bố chưa đồng đều giữa các khu vực. Chất lượng hạ tầng giao thông đường bộ đã được cải thiện, chất lượng vận tải đường bộ cũng được nâng cao, giảm đáng kể thời gian đi lại, đã đáp ứng kịp thời nhu cầu vận tải của nền kinh tế - xã hội, góp phần quan trọng thay đổi diện mạo của đất nước trong giai đoạn vừa qua.

2.1.2. Đường sắt

Mạng lưới đường sắt quốc gia có tổng chiều dài 3.143km và có 297 ga, trong đó 2.703km đường chính tuyến, 612km đường ga và đường nhánh, bao gồm 07 tuyến chính: Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh (1.726km), Gia Lâm - Hải Phòng (102km), Hà Nội - Đồng Đăng (167 km), Yên Viên - Lào Cai (296km), Đông Anh - Quán Triều (55km), Kép - Lưu Xá (56km, không hoạt động), Kép - Hạ Long - Cái Lân (128km) và một số tuyến nhánh, nhánh kết nối đến các đô thị, cơ sở sản xuất. Mạng lưới đường sắt kết nối 4/6 vùng kinh tế của cả nước. Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9km/1000 km². Hiện nay, có 02 tuyến kết nối được với đường sắt Trung Quốc tại Đồng Đăng (tuyến liên vận Hà Nội - Đồng Đăng) và tại Lào Cai (tuyến Hà Nội - Lào Cai), thông qua đó, kết nối với các quốc gia Trung Á và Châu Âu, nhưng kết nối còn chưa thuận lợi do khác biệt về khổ đường.

Về quy mô, chất lượng, mạng lưới đường sắt quốc gia bao gồm 3 loại khổ đường, chủ yếu là khổ đường 1.000mm (chiếm 85%), còn lại là khổ đường 1.435 mm (6%) và khổ đường lồng 1.435/1.000mm (9%). Năng lực khai thác trên hầu hết các tuyến đường sắt chính chỉ đạt khoảng 17-25 đôi tàu/ngày đêm, tốc độ khai thác tàu khách, tàu hàng trung bình 50-70km/h (lớn nhất 100km/h đối với tàu khách; 60km/h đối với tàu hàng).

Hầu hết các tuyến đường sắt đều được xây dựng từ lâu nên có tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, có nhiều hạn chế về tải trọng nên tốc độ chạy tàu thấp, làm giảm tính cạnh tranh so với các phương thức vận tải khác. Kết cấu hạ tầng đường sắt lạc hậu, xuống cấp, tồn tại nhiều khổ đường, toàn bộ là đường đơn, chưa xử lý được các nút thắt về vận tải (Hầm Hải Vân, đèo Khe Nét, Khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyên trên tuyến đường sắt Bắc - Nam); tốc độ khai thác và năng lực thông qua các tuyến thấp (chỉ trong khoảng 17-25 đôi tàu/ngày đêm; tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh đạt 18/22 đôi tàu/ngày đêm, tuyến Yên Viên - Lào Cai đạt 19/25 đôi tàu/ngày đêm, tuyến Gia Lâm - Hải Phòng đạt 13/25 đôi tàu/ngày đêm); cơ bản các tuyến chưa khai thác hết năng lực.

Kết nối đường sắt với các phương thức vận tải, đầu mối vận tải lớn và kết nối quốc tế còn nhiều hạn chế (Kết nối đường sắt đến các cảng biển lớn chưa hình thành, kết nối quốc tế với Trung Quốc còn hạn chế, chưa có kết nối với Lào, Campuchia).

Hiện nay, đã triển khai theo yêu cầu đầu tư xây dựng 06 dự án đường sắt giai đoạn 2021- 2025 gồm: cải tạo, nâng cấp đoạn Hà Nội - Vinh, đoạn Vinh - Nha Trang, đoạn Nha Trang - Sài Gòn, tuyến đường sắt khu vực đèo Khe Nét, cải tạo nâng cấp các ga trên các tuyến đường sắt phía Bắc, và nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống (cầu đường sắt Đuống). Đồng thời, triển khai thực hiện dự án cải tạo khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyên, tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh bằng nguồn vốn ODA và Dự án cầu đường sắt Cẩm Lý.

Năm 2025, ngành xây dựng đang đẩy mạnh triển khai Dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, trong đó đã tổ chức triển khai giải phóng mặt bằng đồng loạt tại địa phương có tuyến đi qua, giúp nâng cao năng lực quản lý của các địa phương, chuẩn bị tốt cho giai đoạn thi công quy mô lớn dự kiến từ năm 2026, bảo đảm tiến độ các nhiệm vụ để khởi công dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng vào cuối năm 2025, tuyến số 5 đường sắt đô thị Văn Cao - Ngọc Khánh - Láng - Hòa Lạc, thành phố Hà Nội và tuyến tàu điện đô thị đoạn 1 Phú Quốc, tỉnh An Giang và chuẩn bị đầu tư, đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, cùng các tuyến đường sắt kết nối với Trung Quốc.

Cũng trong năm 2025, khởi công dự án Cầu đường sắt Cẩm Lý trên tuyến đường sắt Kép - Hạ Long; đang triển khai thực hiện 10 dự án trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 và 2016 - 2020, dự kiến cuối năm 2025 sẽ cơ bản hoàn thành 05/10 dự án. Đã đưa vào khai thác một số tuyến đường sắt đô thị, cơ bản hoàn thành dự án cải tạo nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh đoạn Vinh - Nha Trang và Nha Trang - Sài Gòn.

2.1.3. Đường thủy nội địa

a) Luồng tuyến:

Tổng chiều dài đường thủy nội địa toàn quốc đang quản lý khai thác là 17.026 km, 7.180 km là các tuyến đường thủy nội địa quốc gia do Cục ĐTNĐ quản lý. Trong đó: miền Bắc: 3.044,4 km; miền Nam 2.968,9 km; miền Trung: 1.167,5 km. Toàn bộ các tuyến đường thủy quốc gia khu vực miền Trung, khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và một số tuyến thuộc địa bàn tỉnh Hà Nam, Hải Phòng được Bộ GTVT ủy thác cho địa phương quản lý và bảo trì.

Tuyến vận tải đường thủy nội địa: đã quy hoạch 45 tuyến chính, trong đó: miền Bắc có 17 tuyến chính; miền Trung có 10 tuyến chính và miền Nam có 18 tuyến chính.

Tuyến vận tải sông biển: đã quy hoạch 21 tuyến, trong đó: Khu vực miền Bắc có 6 tuyến; miền Trung có 4 tuyến; miền Nam có 11 tuyến và một số tuyến đi chung luồng hàng hải.

b) Cảng, bến thủy nội địa

Đến nay, hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên toàn quốc, bao gồm:

- Cảng thủy nội địa: 293 cảng. Trong đó có 218 cảng hàng hóa, 12 cảng hành khách và 63 cảng chuyên dùng (tuyến ĐTNĐ quốc gia 266 cảng, tuyến ĐTNĐ địa phương 27 cảng);

- Bến thủy nội địa: 8.199 bến. Trong đó đã cấp phép hoạt động là 6.497 bến, đạt 75% (tuyến ĐTNĐ quốc gia 3.137 bến, tuyến ĐTNĐ địa phương 3.360 bến), bến không phép là 1.702 (tuyến ĐTNĐ quốc gia 1.297 bến, tuyến ĐTNĐ địa phương 405 bến);

- Bến khách ngang sông: 2.526 bến. Trong đó, bến có phép là 2.058, đạt 81,5%.

Về quy mô chất lượng: hệ thống cảng thủy nội địa chủ yếu phục vụ bốc xếp hàng rời, hàng chuyên dùng với dây chuyền bốc xếp lạc hậu, năng suất thấp, trong khi đó các cảng thủy nội địa tổng hợp, container mới được đầu tư hiện đại, tuy nhiên hiệu quả khai thác chưa cao (lượng hàng qua cảng thấp hơn công suất thiết kế).

Nhìn chung, nước ta được thiên nhiên ưu đãi, có tới 2.360 con sông, kênh lớn nhỏ với tổng chiều dài khoảng 41.900km, mật độ bình quân 0,27km/km², có trên 100 cửa sông. Riêng ở khu vực ĐBSH và ĐBSCL mật độ là 0,2 - 0,4km/km², vào loại cao so với các nước trên thế giới. Vận tải thủy nội địa chủ yếu vẫn đảm nhận vận chuyển hầu hết các mặt hàng truyền thống có khối lượng lớn, giá trị thấp nhưng đã có được một số kết quả đột phá như:

mở tuyến vận tải ven biển làm giảm áp lực cho vận tải đường bộ trên hành lang Bắc - Nam; tham gia hiệu quả hoạt động vận chuyển container ở khu vực phía Nam.

2.1.4. Cảng biển

a) Về tuyến vận tải:

Đã thiết lập được 32 tuyến vận tải biển, trong đó 25 tuyến vận tải quốc tế và 7 tuyến vận tải nội địa, trong đó ngoài các tuyến nội Á, khu vực phía Bắc đã khai thác 2 tuyến đi Bắc Mỹ; Phía Nam đã hình thành được 16 tuyến tàu xa đi Bắc Mỹ và Châu Âu vượt trội hơn các nước khu vực Đông Nam Á (chỉ sau Malaysia và Singapore). Hệ thống cảng biển đã đáp ứng nhu cầu phát triển KTXH đất nước và đạt được các mục tiêu đề ra theo quy hoạch.

b) Luồng hàng hải:

Việt Nam hiện có 56 tuyến luồng hàng hải với 1.034,90km, trong đó có 45 luồng hàng hải công cộng do Nhà nước đầu tư, dài 994,46km và 11 luồng hàng hải chuyên dùng do doanh nghiệp đầu tư, dài 40,445km.

c) Hệ thống cảng biển:

Đến nay, hệ thống cảng biển Việt Nam bao gồm 296 bến cảng, thuộc 6 nhóm cảng biển quốc gia, với tổng chiều dài cầu cảng đạt trên 107 km, tăng gần 12% so với năm 2020; đáp ứng được lượng hàng thông qua hơn 864 triệu tấn, tăng 25% so với năm 2020. Trong các năm gần đây, hệ thống cảng biển Việt Nam đã được đầu tư phát triển, hình thành khu vực cảng nước sâu tại Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải, đón được tàu container có trọng tải lớn nhất thế giới. Năm 2025, đã hoàn thành và đưa vào khai thác thêm 04 bến cảng mới (bến số 3, 4, 5 và 6 cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng) ở khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện là một bước tiến quan trọng, khẳng định tiềm năng và sự phát triển mạnh mẽ của hệ thống cảng biển Việt Nam. Mặc dù mới được công bố đưa vào hoạt động đầu năm 2025, nhưng các bến đã đón được tàu lên tới 165.000 DWT và hàng trăm lượt tàu quốc tế đến và rời cảng, cho thấy sự đầu tư đúng hướng của hệ thống cảng biển nước sâu, đáp ứng nhu cầu thực tế của nền kinh tế phía Bắc.

Nhìn chung, đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam; tiếp nhận thành công tàu container đến 132.000 DWT tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 214.000 DWT tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu).

Hầu hết các cảng gắn liền với các trung tâm, các vùng kinh tế lớn của cả nước đã hình thành các cảng biển lớn với vai trò là đầu mối phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa và tạo động lực phát triển toàn vùng như: Quảng Ninh, Hải Phòng gắn với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, Nghi Sơn, Hà Tĩnh, Thành phố Huế, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Quy Nhơn gắn với vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Khánh Hòa, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai gắn với vùng kinh tế động lực Đông Nam Bộ, Cần Thơ, Long An, An Giang gắn với vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long.

Về quy mô chất lượng: Hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn vừa qua đã được chú trọng đầu tư với quy mô, công nghệ hiện tại vươn tầm quốc tế, đặc biệt là hệ thống cảng container (02 cảng biển lớn của Việt Nam là Hải Phòng và TP Hồ Chí Minh đều nằm trong top 50 cảng container lớn trên thế giới).

d) Các công trình phụ trợ khác:

Về hệ thống đê chắn sóng, chắn cát: Đối với các công trình bến cảng được xây dựng tiếp giáp với biển tại khu vực chịu tác động do sóng và dòng chảy thì được nghiên cứu để xây dựng đê/kè chắn sóng, chỉnh trị dòng chảy. Kinh phí xây dựng các hạng mục này rất lớn nên Nhà nước chỉ đầu tư tại một số cảng: Lạch Huyện, Nghi Sơn, Vũng Áng, Cửa Lò, Chân Mây, Tiên Sa, Dung Quất, luồng cho tàu biển lớn vào sông Hậu. Hiện tại có tổng số 12 tuyến đê, kè với chiều dài khoảng 34,1 km.

2.1.5. Hàng không

a) Hệ thống sân bay, cảng hàng không

Năm 2025, đẩy mạnh xây dựng và cơ bản hoàn thành Cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Long Thành giai đoạn 1 (đạt công suất 25 triệu HK/năm); khởi công xây dựng CHKQT Gia Bình; hoàn thành xây dựng nhà ga hành khách T3 CHKQT Tân Sơn Nhất (tăng thêm công suất 20 triệu HK/năm); mở rộng nhà ga hành khách T2 CHKQT Nội Bài (tăng thêm công suất 5 triệu HK/năm); hoàn thành nâng cấp CHK Điện Biên (đạt công suất 0,5 triệu HK/năm); hoàn thành xây dựng nhà ga hành khách T2 CHKQT Phú Bài (công suất 5 triệu HK/năm); triển khai xây dựng cảng hàng không (CHK) Quảng Trị; khởi công dự án xây dựng nhà ga hàng hóa CHKQT Cát Bi; khởi công dự án mở rộng CHK Cà Mau; chuẩn bị thu hút đầu tư xây dựng các CHK Sa Pa, Phan Thiết, Chu Lai; Cảng HKQT Phú Quốc; CHK Đồng Hới (Quảng Trị), CHK Phù Cát (Bình Định), CHK Vinh. Đến nay, các dự án, công trình được triển khai đã và đang đáp ứng mục tiêu đề ra theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

Đến nay, trên địa bàn cả nước có 22 CHK; trong đó có 9 CHK quốc tế và 13 CHK nội địa được phân chia theo khu vực gồm:

- Khu vực miền Bắc: 07 CHK bao gồm 03 CHKQT Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi; 04 CHK, sân bay nội địa gồm Thọ Xuân, Vinh, Điện Biên, Đồng Hới.

- Khu vực miền Trung: 07 CHK bao gồm 03 CHKQT Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài; 04 CHK, sân bay nội địa Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Chu Lai.

- Khu vực miền Nam: 08 CHK bao gồm 03 CHKQT Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc; 05 CHK, sân bay nội địa Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Côn Đảo, Cà Mau.

Ngoài ra, khu vực miền Bắc hiện có CHK Nà Sản đã ngừng khai thác từ năm 2004 do hạ tầng xuống cấp, nhu cầu đi lại không cao (trước đó chỉ khai thác được máy bay ATR72).

Theo tiêu chuẩn phân cấp của ICAO, hầu hết các cảng hàng không quốc tế của Việt Nam có cấp sân bay 4E (08 CHK), đường cất hạ cánh được trang bị các thiết bị hỗ trợ cất hạ cánh, riêng CHKQT Phú Bài hiện đang là sân bay cấp 4C. Các cảng hàng không nội địa của Việt Nam hiện có quy mô từ cấp 3C đến cấp 4E, được trang bị các hệ thống dẫn đường, một số được trang bị thiết bị hạ cánh bằng khí tài (ILS); phần lớn số CHK nội địa này có khả năng tiếp thu tàu bay A320/A321, còn lại một số Cảng hàng không (Điện Biên, Rạch Giá, Côn Đảo, Cà Mau) chỉ khai thác được ATR72 hoặc tương đương do hạn chế của đường cất hạ cánh.

Nhìn chung, mạng CHK được quy hoạch và phát triển trên quan điểm lấy mô hình kết cấu trục nan làm cơ sở chính với Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh là 02 điểm gom lưu lượng hành khách, hàng hóa để nối với các đường bay nội địa và quốc tế. Mạng CHK được phân bố hài hòa, hợp lý. Tất cả các CHK trong hệ thống CHK toàn quốc là CHK dùng chung (dân dụng và quân sự) nên các CHK đều có vai trò quan trọng về kinh tế và quốc phòng, ngoài việc là cửa ngõ thúc đẩy kinh tế, các CHK đều đảm bảo tốt nhiệm vụ đảm bảo an ninh quốc phòng, và sẵn sàng chiến đấu bảo vệ Tổ quốc.

2.2. TRUNG TÂM LOGISTICS

2.2.1. Tổng quan về đánh giá hiệu quả logistics của Việt Nam

Từ năm 2007 đến nay, Ngân hàng Thế giới đã công bố LPI (Logistics Performance Index) 7 lần (2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 và 2023). Trong suốt quá trình này,

Việt Nam ghi nhận xu hướng cải thiện liên tục, dù tốc độ còn chậm và chưa đồng đều giữa các trụ cột.

+ Năm 2007: Việt Nam lần đầu tham gia xếp hạng với điểm số 2,89, xếp thứ 59/150 quốc gia.

+ Năm 2010 - 2014: Điểm số dao động quanh mức 2,65 - 2,81, phản ánh giai đoạn logistics còn manh mún, hạ tầng yếu, thủ tục phức tạp.

+ Năm 2016: Việt Nam đạt 2,95 điểm, cải thiện nhẹ nhờ cải cách hải quan và đầu tư hạ tầng cảng biển.

+ Năm 2018: Đây là bước tiến quan trọng khi Việt Nam đạt 3,27 điểm, xếp hạng 39/160, cao nhất từ trước đến nay. Cải cách thủ tục hành chính, số hóa hải quan (VNACCS), và phát triển cảng Cái Mép - Thị Vải là những yếu tố then chốt.

+ Năm 2023: Việt Nam đạt 3,30 điểm - mức cao nhất trong cả giai đoạn - nhưng vị trí xếp hạng giảm xuống 43/139 do các nước khác cải thiện nhanh hơn.

Như vậy, sau 30 năm mở cửa nền kinh tế, Việt Nam đã có những bước tiến rõ rệt trong phát triển kinh tế và phản ánh nỗ lực cải thiện hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics. Tuy nhiên, vị trí xếp hạng lại không tăng tương xứng mà bị lùi thứ hạng. Điều này cho thấy sức cạnh tranh toàn cầu ngày càng gay gắt trong hoạt động logistics của các quốc gia.

Theo Ngân hàng Thế giới năm 2023, Việt Nam hiện xếp hạng đứng thứ 5 trong khối các nước khu vực ASEAN, sau Singapore (1/139), Malaysia (33/139), Thái Lan (38/139) và ngang bằng Philippines (43/139). Cụ thể, Singapore đạt 4,3 điểm tiếp tục dẫn đầu toàn cầu nhờ hạ tầng hiện đại, thủ tục hải quan minh bạch, và vị trí trung chuyển chiến lược; Thái Lan và Malaysia duy trì vị trí cao nhờ chiến lược logistics quốc gia bài bản, đầu tư mạnh vào trung tâm logistics và số hóa chuỗi cung ứng; Trong khi đó, Indonesia (3,0 điểm) và Campuchia (2,4 điểm) dù có nhiều tiềm năng nhưng vẫn bị hạn chế bởi hạ tầng yếu và thủ tục hành chính phức tạp.

Xét trên phạm vi toàn cầu, Việt Nam vẫn chưa lọt vào nhóm 1/3 các nước dẫn đầu. Các quốc gia có LPI cao đều có đặc điểm chung là hạ tầng đồng bộ, chuyển đổi số thủ tục hải quan, dịch vụ logistics tích hợp, và khả năng theo dõi hàng hóa thời gian thực. Việt Nam mới chỉ mạnh ở một số trụ cột, trong khi năng lực doanh nghiệp và thời gian giao hàng vẫn là điểm nghẽn.

Sự cải thiện LPI của Việt Nam trong 18 năm qua tính từ thời điểm Việt Nam bắt đầu được xếp hạng trong Báo cáo Chỉ số Hiệu quả Logistics của Ngân hàng Thế giới đến từ ba nhóm yếu tố chính:

- Cải cách thể chế:

+ Triển khai Thông quan tự động (VNACCS) và Cơ chế một cửa quốc gia (VNSW), giảm thời gian thông quan từ 3-5 ngày xuống dưới 24 giờ;

+ Ban hành Nghị định 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics, tạo hành lang pháp lý rõ ràng;

- Đầu tư hạ tầng:

+ Phát triển cảng Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện, cao tốc Bắc-Nam, sân bay Long Thành...

+ Xây dựng 69 trung tâm logistics, trong đó nhiều trung tâm tích hợp công nghệ 4.0.

- Hội nhập kinh tế:

+ Tận dụng các FTA thế hệ mới (CPTPP, EVFTA, RCEP) để mở rộng thị trường, thúc đẩy xuất khẩu, từ đó nâng cao nhu cầu logistics chất lượng cao.

Tuy nhiên, chi phí logistics vẫn ở mức 16% - 17% GDP, cao hơn mức trung bình toàn cầu (8% - 10%), cho thấy hiệu quả sử dụng hạ tầng và dịch vụ chưa tối ưu.

Dựa vào Báo cáo Chỉ số Hiệu quả Logistics do Ngân hàng Thế giới công bố các kỳ qua cho thấy, việc cải cách logistics cần toàn diện, không chỉ tập trung vào hạ tầng và thủ tục hải quan, mà phải đồng thời nâng cao năng lực doanh nghiệp, ứng dụng công nghệ, và rút ngắn thời gian giao hàng. Liên kết vùng và tích hợp chuỗi cung ứng là chìa khóa cải thiện dịch vụ logistics. Logistics không thể phát triển rời rạc theo địa phương hay phương thức vận tải mà cần có sự liên kết và đồng bộ cho các phương thức vận tải. Chuyển đổi số và logistics xanh là xu thế không thể đảo ngược. Trong đó, các quốc gia dẫn đầu đều đã triển khai mạnh mẽ chuyển đổi số, áp dụng các công nghệ mới, hiện đại và thúc đẩy cảng thông minh, vận chuyển xanh...

Với mục tiêu vào Top 40 LPI vào năm 2025 và Top 30 vào năm 2030, Việt Nam cần chuyển từ cải cách theo điểm nghẽn sang chiến lược tích hợp - thông minh - bền vững, trong đó con người, công nghệ và thể chế là ba trụ cột cốt lõi.

2.2.2. Trung tâm logistics tại Việt Nam hiện nay

Nhu cầu bùng nổ của thị trường đã định hình rõ rệt các xu hướng phát triển kho bãi, trung tâm logistics tại Việt Nam, chuyển đổi từ mô hình truyền thống sang các cơ sở tích hợp công nghệ cao và chuyên dụng. Bốn xu hướng lớn trong phát triển các trung tâm logistics thời gian qua bao gồm: (i) Thương mại điện tử là động lực chính, yêu cầu giao hàng siêu tốc. Nhu cầu về kho vệ tinh và Trung tâm Hoàn tất Đơn hàng (Fulfillment Centers) gần khu vực dân cư tăng vọt để rút ngắn chặng cuối (Last-Mile). Các cơ sở này chuyên xử lý đơn hàng nhỏ lẻ, đóng gói và quản lý hàng trả lại. Do quỹ đất đô thị hạn chế, mô hình kho nhiều tầng đang được triển khai mạnh mẽ ở các khu vực ngoại ô; (ii) Phân khúc kho lạnh tăng trưởng mạnh nhờ yêu cầu xuất khẩu nông sản, thủy sản và ngành dược phẩm. Các kho hiện đại cần tuân thủ nghiêm ngặt tiêu chuẩn Cold Chain và các chứng nhận quốc tế (GSP) để đảm bảo chất lượng hàng hóa. Dù chi phí đầu tư cao, sự ổn định của nhu cầu và lợi thế về bảo quản đã thu hút mạnh mẽ vốn FDI có công nghệ chuyên sâu; (iii) Việc ứng dụng công nghệ là giải pháp giảm chi phí và tăng tốc độ xử lý hàng hóa. Các doanh nghiệp đang triển khai Hệ thống Quản lý Kho hàng (WMS) để số hóa và tối ưu hóa quy trình. Đầu tư vào tự động hóa, bao gồm Robot Tự hành (AMRs) và hệ thống phân loại tự động, giúp tăng năng suất và tận dụng tối đa không gian lưu trữ theo chiều cao, giải quyết bài toán nhân công và hiệu suất; (iv) Bền vững là tiêu chí bắt buộc, với xu hướng xây dựng các kho đạt chứng nhận quốc tế như LEED hoặc LOTUS. Thiết kế tập trung vào việc tiết kiệm năng lượng thông qua lắp đặt điện mặt trời mái nhà, chiếu sáng thông minh và tối ưu hóa thông gió. Kho xanh giúp giảm chi phí vận hành lâu dài và nâng cao sức cạnh tranh khi thu hút các khách thuê và đối tác toàn cầu.

Giai đoạn 2024 - 2025 tiếp tục chứng kiến sự đầu tư mạnh mẽ vào hệ thống trung tâm logistics. Nhiều dự án được đầu tư hiện đại, quy mô đã được khánh thành, đi vào sử dụng. Trong đó, nổi bật phải kể đến như:

- *Công viên Logistics Viettel (Viettel Logistics Park) tại Lạng Sơn*: Công viên Logistics Viettel khai trương ngày 11/12/2024, có diện tích 143,7 ha, với tổng vốn đầu tư gần 3.300 tỷ đồng, có khả năng xử lý 1.500 xe thông quan mỗi ngày (gấp 2 lần so với hiện tại). Đây là công viên logistics đầu tiên ở Việt Nam, có quy mô hạ tầng lớn nhất và hiện đại nhất Việt Nam. Với cơ sở hạ tầng đồng bộ, đây là trung tâm logistics đầu tiên tại Việt Nam cung cấp chuỗi dịch vụ logistics xuất nhập khẩu toàn trình từ thông quan, kiểm dịch, kiểm hóa, sang tải, lưu kho đến vận tải xuyên biên giới.

Hệ thống dữ liệu tại công viên cũng sẽ được chuẩn hoá và kết nối trực tiếp với dữ liệu hải quan Việt Nam và Trung Quốc, bảo đảm tối ưu hóa quy trình vận hành, giảm thời gian xử lý thông quan từ 4 - 5 ngày xuống dưới 24 giờ, giảm chi phí thông quan 30 - 40%, tăng hiệu quả xe container lạnh vận tải trái cây từ 2,5 chuyến/tháng lên 4 - 5 chuyến/tháng.

Công viên Logistics Viettel được xây dựng theo các tiêu chuẩn cao về công nghệ (như IoT, 5G, AI, Big Data và Digital Twins - bản sao số) và tự động hóa (như Smart Locker - khoá thông minh, máy bay không người lái drone, xe tự hành). Các công nghệ và giải pháp tự động hóa này được ứng dụng để tối ưu hoá các quy trình vận hành, từ quản lý kho bãi, đến vận chuyển hàng hóa và thông quan sẽ tối ưu hóa quy trình giao nhận, giúp doanh nghiệp tiết kiệm được 40% chi phí logistics.

Bên cạnh đó, Công viên Logistics Viettel còn được thiết kế theo tiêu chuẩn LEED của Hoa Kỳ (Leadership in Energy & Environmental Design - Tiêu chuẩn quốc tế về kiến trúc xanh), tuân thủ các nguyên tắc vận hành bền vững và hiện đại.

- *Trung tâm Logistics Quốc tế Bắc Giang*: có tổng diện tích 67 ha với tổng vốn đầu tư gần 4.200 tỷ đồng, bao gồm hệ thống kho bãi đa chức năng, đáp ứng nhu cầu lưu trữ, phân phối và vận hành trong chuỗi cung ứng hiện đại. Khu vực kho phi thuế quan được đầu tư đồng bộ, gồm: kho chế xuất, kho ngoại quan, kho CFS và địa điểm kiểm tra tập trung cho hàng chuyển phát nhanh. Các kho chuyên biệt như kho lạnh, kho thương mại điện tử và kho nông sản. được quy hoạch linh hoạt theo đặc thù ngành hàng, giúp doanh nghiệp quản lý tồn kho và vận hành logistics hiệu quả. Toàn bộ công trình được thiết kế, thi công và thẩm định theo tiêu chuẩn LEED Hoa Kỳ. Dự án sử dụng vật liệu thân thiện với môi trường, khai thác năng lượng tái tạo như điện mặt trời và hệ thống nước tuần hoàn. Với vị trí kết nối chiến lược, Trung tâm Logistics Quốc tế Bắc Giang có vai trò kết nối với các khu công nghiệp, các nhà máy sản xuất tại Bắc Giang nói riêng và các tỉnh, thành phía Bắc tới các cửa khẩu, cảng đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không và các trung tâm kinh tế lớn trong và ngoài nước nói chung, đặc biệt là kết nối Việt Nam, Trung Quốc và ASEAN.

Đặc biệt, giai đoạn 2024 - 2025 đang chứng kiến loạt thương vụ đầu tư mới quy mô hàng chục triệu USD, hứa hẹn tái định hình bản đồ logistics lạnh Việt Nam:

- *LOTTE Global Logistics (Hàn Quốc)* đã khởi công trung tâm chuỗi lạnh trị giá 34 triệu USD tại Đồng Nai (tháng 3/2025), hướng tới cung ứng dịch vụ lưu trữ, phân phối lạnh cho toàn vùng Đông Nam Bộ.

- *Daiwa House Logistics Trust (Nhật Bản)* hoàn tất thương vụ mua lại dự án Tân Đức 2 tại Long An trị giá gần 20 triệu USD, kèm hợp đồng thuê dài hạn 20 năm, thể hiện niềm tin vào tiềm năng tăng trưởng dài hạn của ngành kho lạnh Việt Nam.

- *Nichirei TBA Logistics (Nhật Bản)*, liên doanh giữa Nichirei Corporation và TBA Logistics khánh thành kho lạnh Long Hậu (Long An) vào tháng 6/2024, với 20.000 vị trí pallet, phục vụ cả thị trường xuất khẩu và phân phối nội địa.

Các dự án này không chỉ thể hiện niềm tin của nhà đầu tư quốc tế vào sức bật của kinh tế Việt Nam, mà còn cho thấy xu hướng chuyển dịch trung tâm logistics lạnh về khu vực Đông Nam Bộ, đặc biệt là Long An, Đồng Nai và Bình Dương. Khu vực này đang dần trở thành “tam giác lạnh” mới của Việt Nam nhờ lợi thế hạ tầng cảng biển, khu công nghiệp quy mô lớn và nguồn cung nông sản, thực phẩm dồi dào.

Về hệ thống cảng cạn, tại Quyết định số 287/QĐ-BXD ngày 21/3/2025, Bộ Xây dựng đã công bố Danh mục 17 cảng cạn Việt Nam.

Theo đó, 17 cảng cạn thuộc địa phận 12 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Cụ thể, 4 cảng cạn thuộc thành phố Hải Phòng gồm: Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng, Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình, Cảng cạn Hoàng Thành, Cảng cạn Nam Đình Vũ giai đoạn 1.

Tại tỉnh Bắc Ninh có 3 cảng cạn gồm: Cảng cạn Tân Cảng Quế Võ, Cảng cạn Tiên Sơn, Cảng cạn Tân Chi giai đoạn 1.

Tại tỉnh Đồng Nai có 2 cảng cạn gồm: Cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch, Cảng cạn Tân cảng Long Bình giai đoạn 1.

8 cảng còn lại gồm: Cảng cạn Đông Phố Mới tại tỉnh Lào Cai, Cảng cạn (ICD) Hải Linh tại tỉnh Phú Thọ, Cảng cạn Km3 4 Móng Cái tại tỉnh Quảng Ninh, Cảng cạn Long Biên tại Hà Nội, Cảng cạn Tân cảng Hà Nam tại tỉnh Hà Nam, Cảng cạn (ICD) Phúc Lộc - Ninh Bình tại tỉnh Ninh Bình, Cảng cạn Phú Mỹ (giai đoạn 1) tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Cảng cạn Thạnh Phước tại tỉnh Bình Dương.

Dự kiến đến năm 2030, phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua khoảng 25% - 35% nhu cầu hàng hóa vận tải container xuất nhập khẩu theo các hành lang vận tải. Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn với tổng công suất khoảng 11,6 - 15,7 triệu TEU/năm. Trong đó, miền Bắc gồm các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 4,2 - 5,5 triệu TEU/năm; miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất

khoảng 0,66 - 0,95 triệu TEU/năm; miền Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 6,8 - 9,3 triệu TEU/năm.

Hệ thống cảng cạn (ICD) tại Việt Nam có vị trí chiến lược, tập trung tại các trung tâm kinh tế lớn như TP.Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, và được kết nối tốt với các mạng lưới giao thông (đường bộ, đường sắt, đường thủy), tạo điều kiện cho vận chuyển đa phương thức hiệu quả. Chính phủ đã và đang tích cực hỗ trợ sự phát triển này thông qua các chính sách và đầu tư cơ sở hạ tầng, giúp tổng khối lượng hàng hóa qua ICD tăng đáng kể.

Nhiều ICD sở hữu cơ sở vật chất hiện đại và đồng bộ, ví dụ như ICD Long Bình với tổng diện tích 105 ha, bao gồm 22 nhà kho tiên tiến (kho ngoại quan, kho lạnh, kho CFS, kho IMO), được trang bị công nghệ quản lý kho và hệ thống an toàn tự động.

Tuy nhiên, xét về tổng thể, hệ thống ICD Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế so với các nước khác. Thách thức lớn bao gồm nhu cầu vốn đầu tư đáng kể cho việc thành lập và hạn chế của hệ thống giao thông kết nối (đường xuống cấp, ùn tắc). Ngoài ra, nhiều ICD vẫn chưa tích hợp mạnh mẽ công nghệ quản lý tiên tiến (blockchain, tự động hóa), làm giảm hiệu quả xử lý hàng hóa.

CHƯƠNG III

DỊCH VỤ LOGISTICS

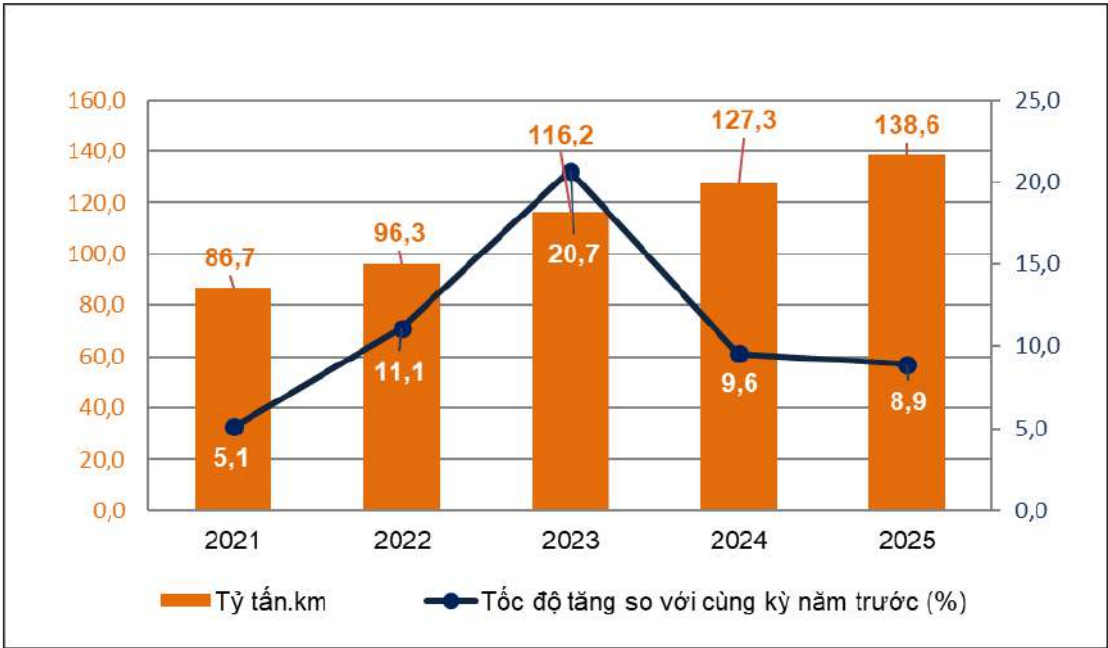


3.1. DỊCH VỤ VẬN TẢI

3.1.1. Tổng quát về dịch vụ vận tải

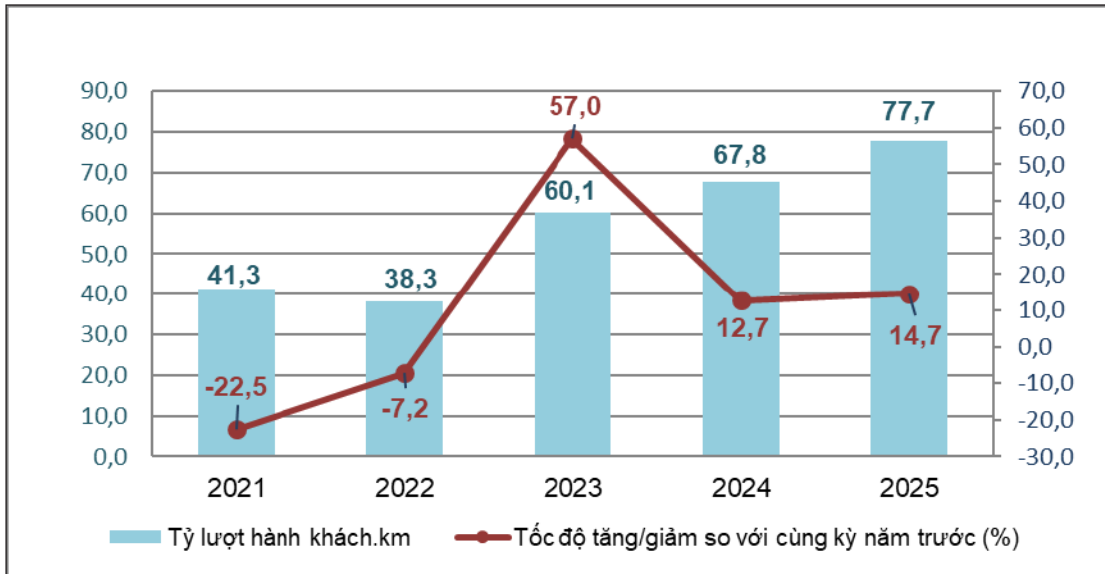
Năm 2025, hoạt động vận tải hàng hóa của Việt Nam tiếp tục duy trì đà tăng trưởng ổn định, phản ánh sự phục hồi rõ nét của nền kinh tế, đặc biệt trong lĩnh vực sản xuất công nghiệp và thương mại quốc tế. Theo số liệu của Bộ Xây dựng, khối lượng hàng hoá vận chuyển toàn ngành đạt khoảng 3.028 triệu tấn, tăng 14,1% so với năm 2024. Riêng trong tháng 12/2025, khối lượng vận chuyển hàng hoá ước đạt 272,3 triệu tấn, tăng 16,2% so với cùng kỳ năm trước. Song song đó, theo báo cáo của Bộ Xây dựng, trong 12, vận tải hàng hoá đường biển tăng 12,04 % so với cùng kỳ năm 2024, phản ánh xu hướng phục hồi tích cực của hoạt động xuất nhập khẩu và vận tải ven biển. Khối lượng luân chuyển hàng hoá toàn ngành cũng ghi nhận mức tăng trưởng đáng kể, năm 2025 đạt 612,3 tỷ tấn.km, tăng 13,1% so với năm trước.

Hình 3.1. Sản lượng và tốc độ tăng trưởng luân chuyển hàng hoá quý I các năm 2021-2025



Nguồn: Cục Thống kê (Bộ Tài chính)

Hình 3.2. Tỷ lệ lượt hành khách.km & tốc độ tăng/giảm (%), 2021 - 2025

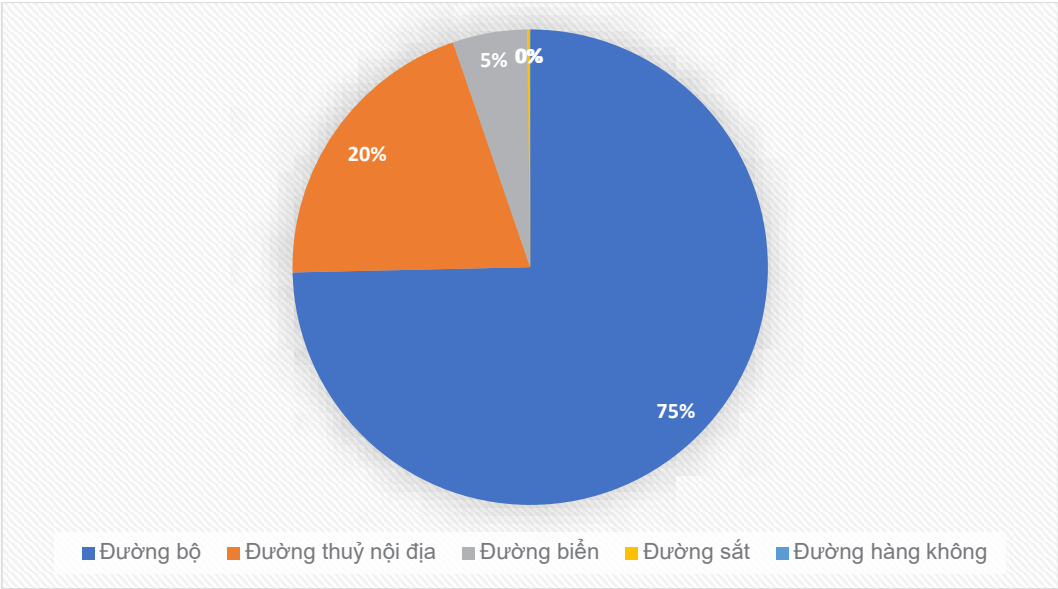


Nguồn: Cục Thống kê (Bộ Tài chính)

Hoạt động vận tải trong năm 2025 ghi nhận xu hướng tăng trưởng tích cực, nhờ sự phục hồi rõ nét của khu vực sản xuất và thương mại. Chỉ số PMI trung bình 9 tháng đầu năm duy trì trên ngưỡng 50 điểm, khoảng 50,4 điểm, cho thấy niềm tin sản xuất và nhu cầu nguyên vật liệu đầu vào đang ổn định trở lại. Bên cạnh đó, kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá năm 2025 ước đạt 920 tỷ USD, tăng khoảng 17% so với năm 2024; trong đó xuất khẩu đạt khoảng 430 tỷ USD, nhập khẩu khoảng 490 tỷ USD, với cán cân thương mại tiếp tục duy trì trạng thái cân bằng theo đánh giá của các cơ quan quản lý nhà nước. Sự tăng trưởng đồng đều giữa hai chiều xuất - nhập khẩu đã kéo theo nhu cầu vận tải quốc tế gia tăng, đặc biệt ở mảng vận tải container và hàng rời qua các cảng biển trọng điểm như Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện và Hải Phòng, góp phần duy trì năng lực thông qua hàng hóa ở mức cao trong năm 2025.

Cơ cấu phương thức vận tải năm 2025 nhìn chung ổn định so với năm 2024; khu vực vận tải nội địa tiếp tục chiếm ưu thế. Tỷ trọng vận chuyển hàng hoá theo phương thức năm 2025 gồm: đường bộ chiếm 74,7%, đường thuỷ nội địa 20,1%, đường biển 5,06%, đường sắt 0,19% và đường hàng không 0,02%, khẳng định vai trò chủ đạo của vận tải đường bộ và đường thuỷ trong hệ thống logistics quốc gia.

Hình 3.3. Cơ cấu vận chuyển hàng hoá theo phương thức vận tải năm 2025



Nguồn: Bộ Xây dựng

Năm 2025 cũng chứng kiến nhiều yếu tố chính sách và hành chính mới ảnh hưởng sâu rộng đến ngành vận tải và logistics. Thứ nhất, việc sáp nhập các đơn vị hành chính cấp tỉnh và cấp huyện theo Nghị quyết mới được Quốc hội thông qua đã tạo ra bước ngoặt lớn trong công tác tổ chức bộ máy hành chính. Theo đó, cả nước sẽ giảm từ 63 xuống còn 34 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, nhằm tinh gọn bộ máy, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và tối ưu hóa nguồn lực phát triển. Việc tái cấu trúc địa giới hành chính này đã tác động trực tiếp đến quy hoạch hạ tầng giao thông và mạng lưới trung tâm logistics địa phương, đặc biệt tại các khu vực Đồng bằng sông Hồng và Bắc Trung Bộ - nơi có nhiều tỉnh được sáp nhập. Các dự án kho bãi, ICD và cảng cạn được điều chỉnh theo quy hoạch vùng mới, giúp tối ưu hóa luồng hàng hóa và giảm trùng lặp đầu tư.

Trong giai đoạn tới, ngành vận tải Việt Nam được định hướng phát triển theo hướng hiện đại, xanh và số hóa, với trọng tâm là tăng tỷ lệ container hóa trong vận tải nội địa và xuất nhập khẩu, mở rộng mạng lưới vận tải đa phương thức kết nối các vùng kinh tế trọng điểm, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ quản lý vận tải thông minh như ITS và TMS, đồng thời thúc đẩy mô hình hợp tác công tư (PPP) trong đầu tư hạ tầng và trung tâm logistics; những chuyển dịch này góp phần giảm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và tăng sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.

BAN HÀNH CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM
THỜI KỲ 2025 - 2035, TẦM NHÌN ĐẾN 2050

Ngày 9/10/2025, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 2229/QĐ-TTg, phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến 2050. Chiến lược đặt ra các mục tiêu trọng tâm:

- Giảm tỷ lệ chi phí logistics xuống còn 12 - 15% GDP.
- Tăng tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics lên 70 - 80%.
- Tốc độ tăng trưởng ngành logistics đạt 12 - 15%/năm.
- Ít nhất 80% doanh nghiệp logistics ứng dụng chuyển đổi số.
- Xây dựng tối thiểu 5 trung tâm logistics hiện đại, đạt chuẩn quốc tế.

Tầm nhìn đến 2050: Logistics trở thành ngành dịch vụ quan trọng, có năng lực cạnh tranh toàn cầu. Vai trò của chiến lược là kim chỉ nam cho toàn ngành, định hướng chính sách, đầu tư và phát triển doanh nghiệp. Đây là định hướng chiến lược quan trọng, tạo nền tảng cho các doanh nghiệp vận tải và logistics nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy chuyển đổi số và hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Mô hình quản lý mới giúp tinh gọn bộ máy, chuyển từ quy hoạch cấp tỉnh sang quy hoạch theo vùng kinh tế, qua đó giảm trùng lặp đầu tư, tối ưu hóa luồng hàng liên vùng, và đơn giản hóa thủ tục hành chính vận tải. Ba vùng logistics trọng điểm nổi bật gồm: Đông Nam Bộ (TP. HCM - Đồng Nai - Bình Dương - Bà Rịa - Vũng Tàu) giữ vai trò trung tâm logistics quốc gia, kết nối hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải, cảng Cát Lái, và sân bay quốc tế Long Thành; Đồng bằng sông Hồng (Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh) phát triển mạnh logistics đa phương thức, kết nối theo hành lang Bắc - Nam và Đông - Tây, tận dụng hệ thống cảng biển Hải Phòng, cảng cạn Lào Cai, và mạng lưới đường sắt - cao tốc liên vùng; Đồng bằng sông Cửu Long (Cần Thơ - An Giang - Kiên Giang): đẩy mạnh vận tải container đường sông, phát triển logistics chuyên biệt cho nông sản, thủy sản, với các tuyến vận tải nội địa kết nối TP. HCM và cảng biển quốc tế.

Bảng 3.1. Tăng trưởng vận chuyển hàng hoá theo phương thức năm 2025

Phương thức	Vận chuyển năm 2025 (1.000 T)	Tăng trưởng so với năm 2024 (%)
Đường sắt	5.459,5	+7,1
Đường biển	148.307,0	+12,0
Đường sông	598.048,1	+12,8
Đường bộ	2.275.387,7	+14,7
Hàng không	463,5	+4,4

Nguồn: Bộ Xây dựng

3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ

Trong năm 2025, vận tải đường bộ tiếp tục giữ vai trò chủ lực trong lưu thông nội địa. Theo Báo cáo Vận tải tháng 12/2025 của Bộ Xây dựng, khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường bộ cộng dồn 12 tháng năm 2025 ước đạt 2.275.387,7 nghìn tấn, và cộng dồn 12 tháng so với cùng kỳ năm 2024 đạt 114,7% (tăng 14,7%). Riêng tháng 12/2025, vận chuyển hàng hoá đường bộ ước đạt 203.278,9 nghìn tấn, tương ứng 116,3% so với cùng kỳ năm trước (tăng 16,3%).

Xét trong cơ cấu vận chuyển hàng hoá toàn ngành, đường bộ chiếm khoảng 75,1% tổng khối lượng vận chuyển (2.275.387,7/3.027.665,7 nghìn tấn), phản ánh nhu cầu luân chuyển mạnh giữa các trung tâm sản xuất - tiêu dùng và vai trò “gom - phân phối” trong mạng lưới logistics đa phương thức. Đồng thời, xét theo luân chuyển hàng hoá (tấn.km), đường bộ cộng dồn 12 tháng đạt 638.494,1 triệu tấn.km và tương ứng 107,6% so với cùng kỳ (tăng 7,6%), cho thấy đặc trưng vận chuyển cự ly ngắn - trung bình.

Ở chiều hành khách, vận chuyển hành khách bằng đường bộ cộng dồn 12 tháng năm 2025 đạt 4.376.394,9 nghìn lượt, với luân chuyển đạt 241.553,2 triệu HK.km. So với cùng kỳ năm 2024, vận chuyển hành khách đường bộ cộng dồn 12 tháng đạt 104,6% (tăng 4,6%), trong khi luân chuyển đạt 104,9% (tăng 4,9%).

Sự phát triển mạnh mẽ của vận tải đường bộ năm 2025 gắn liền với tiến trình hoàn thiện mạng lưới hạ tầng giao thông quốc gia. Trong năm 2025, thêm 1.188 km cao tốc mới sẽ được hoàn thành và đưa vào sử dụng, nâng tổng chiều dài mạng lưới lên hơn 3.300 km. Đáng chú ý, việc hoàn thiện các tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã giúp rút ngắn thời gian vận chuyển trục Hà Nội - TP.HCM xuống còn khoảng 20 giờ, thay vì 30 - 35 giờ như trước đây. Nhiều tuyến cao tốc trọng điểm được triển khai như Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. HCM - Cần Thơ - Cà Mau, Vành đai 4 Hà Nội, Vành đai 3 TP. HCM, Quảng Ngãi - Hoài Nhơn và Cần Thơ - Hậu Giang - Cà Mau. Các dự án này đóng vai trò chiến lược trong việc kết nối các vùng kinh tế trọng điểm, đặc biệt sau khi một số đơn vị hành chính được sáp nhập, tạo điều kiện thuận lợi cho luồng vận chuyển hàng hóa liên vùng và tăng năng lực kết nối quốc gia.

Về cơ cấu hàng hóa, nhóm hàng nông - thủy sản, vật liệu xây dựng, hàng tiêu dùng nhanh (FMCG) và hàng thương mại điện tử chiếm tỷ trọng lớn trong lưu thông nội địa. Xu hướng gia tăng nhu cầu giao hàng xuyên vùng tại các đô thị lớn như Hà Nội, TP. HCM, Đà Nẵng và Cần Thơ đã tạo động lực tăng trưởng rõ nét cho phân khúc vận tải đường bộ đô thị và liên tỉnh.

Công nghệ tiếp tục đóng vai trò trung tâm trong hiện đại hóa ngành vận tải đường bộ. Nhiều doanh nghiệp đã ứng dụng hệ thống quản lý đội xe (fleet management system) tích hợp GPS và phân tích dữ liệu để tối ưu lộ trình, giảm tiêu hao nhiên liệu từ 5 - 10%. Giải pháp định tuyến động (dynamic routing) được sử dụng phổ biến, hỗ trợ điều phối thời gian thực trong điều kiện giao thông phức tạp. Các nền tảng e-logistics và TMS (Transport Management System) ngày càng được triển khai rộng rãi, đặc biệt trong các doanh nghiệp 3PL và 4PL, giúp kết nối hiệu quả giữa chủ hàng, lái xe và khách hàng cuối.

Chuyển đổi xanh trong vận tải đường bộ cũng được đẩy mạnh. Một số doanh nghiệp lớn tại TP. HCM, Bình Dương và Đà Nẵng đã triển khai thí điểm phương tiện điện và xe hybrid cho vận chuyển đô thị, đồng thời tham gia chương trình giảm phát thải CO₂ theo lộ trình Net Zero 2050 của Chính phủ.

Về khung pháp lý, Bộ Xây dựng tiếp tục hoàn thiện quy định quản lý vận tải hàng hóa, cập nhật chuẩn dữ liệu điện tử và triển khai thí điểm giấy phép vận tải số cho xe container và xe đầu kéo tại năm địa phương trọng điểm.

3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt

Trong năm 2025, vận tải đường sắt duy trì vai trò hỗ trợ trong hệ thống logistics quốc gia, chủ yếu phục vụ luồng hàng liên vùng/cự ly dài. Theo Báo cáo Vận tải tháng 12/2025, khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường sắt cộng dồn 12 tháng năm 2025 ước đạt 5.459,5 nghìn tấn, và cộng dồn 12 tháng so với cùng kỳ năm 2024 đạt 107,1% (tăng 7,1%). Xét trong cơ cấu vận chuyển hàng hoá toàn ngành, vận tải đường sắt chiếm khoảng 0,18% tổng khối lượng vận chuyển (5.459,5/3.027.665,7 nghìn tấn), tiếp tục ở mức thấp so với các phương thức khác. Riêng tháng 12/2025, khối lượng vận chuyển hàng hoá đường sắt ước đạt 467,2 nghìn tấn và giảm khoảng 5,9% so với cùng kỳ năm trước (chỉ số 94,1%). Tuy nhiên, vận tải đường sắt vẫn có lợi thế rõ rệt về cự ly dài, tính ổn định và an toàn trong vận chuyển container, hàng rời và hàng quá khổ, qua đó góp phần giảm áp lực cho hệ thống vận tải đường bộ trên các trục Bắc - Nam.

Ở chiều hành khách, vận chuyển hành khách bằng đường sắt cộng dồn 12 tháng năm 2025 đạt 39.888,0 nghìn lượt, với luân chuyển đạt 3.302,8 triệu HK.km. Riêng tháng 12/2025, vận chuyển hành khách đường sắt tăng mạnh so với cùng kỳ (chỉ số 166,2%), trong khi luân chuyển hành khách đạt 137,6%.

Hoạt động vận tải đường sắt trong nước cũng được thúc đẩy thông qua việc phát triển dịch vụ logistics trọn gói. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) cùng các doanh nghiệp

3PL đã mở rộng mô hình vận tải kết hợp “door-to-door”, kết nối trực tiếp giữa ga hàng và trung tâm logistics nội địa (ICD). Một số tuyến như ga Sóng Thần - ga Yên Viên và ga Giáp Bát - ga Đà Nẵng tiếp tục ghi nhận sản lượng ổn định, phục vụ hiệu quả luồng hàng Bắc - Nam.

Về chuyển đổi số, năm 2025 ghi nhận nhiều tiến triển trong quản lý và điều hành vận tải. Ngành đường sắt triển khai hệ thống quản lý vận đơn điện tử (e-waybill), ứng dụng phần mềm theo dõi hành trình tàu hàng theo thời gian thực, đồng thời chuẩn hóa dữ liệu kết nối với các cảng biển và ICD. Đây là nền tảng quan trọng cho việc tích hợp vận tải đa phương thức trong thời gian tới.

Trong những tháng cuối năm, vận tải đường sắt chịu tác động nghiêm trọng từ các đợt mưa lũ kéo dài tại khu vực Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Bộ Xây dựng đã công bố tình huống khẩn cấp đối với nhiều đoạn tuyến đường sắt Bắc - Nam, trong đó các khu gian từ Km1123+600 đến Km1139+100, Km1204+200 đến Km1219+742 và Km1337+900 đến Km1339+850 được xác định là điểm nóng sạt lở, đe dọa an toàn chạy tàu. Riêng khu vực Phú Yên - Khánh Hoà - Bình Định (cũ) ghi nhận 61 vị trí nền đường bị hư hỏng, với nhiều đoạn bị xói trôi và lệch tim ray tới 4m. Hệ quả là hơn 100 đoàn tàu khách và hàng chục đoàn tàu hàng phải dừng chạy, gây gián đoạn nghiêm trọng luồng vận chuyển Bắc - Nam và phát sinh thiệt hại kinh tế lớn cho ngành đường sắt và doanh nghiệp logistics.

3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển

Năm 2025, vận tải hàng hóa bằng đường biển tiếp tục đóng vai trò trọng tâm trong hoạt động logistics quốc tế của Việt Nam, nhờ vào sự phục hồi của thương mại toàn cầu và nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao. Theo Báo cáo Vận tải tháng 12/2025, khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường biển cộng dồn 12 tháng năm 2025 ước đạt 148.307,0 nghìn tấn, và cộng dồn 12 tháng so với cùng kỳ năm 2024 đạt 112,0% (tăng 12,0%).

Ở chiều hành khách, vận chuyển hành khách bằng đường biển cộng dồn 12 tháng năm 2025 đạt 11.267,9 nghìn lượt, với luân chuyển đạt 897,8 triệu HK.km. Quy mô này chiếm tỷ trọng nhỏ trong tổng vận tải hành khách (khoảng 0,2%), tuy nhiên vẫn có ý nghĩa đối với vận tải ven biển/kết nối đảo - bờ và một số tuyến khách chuyên dụng. Riêng tháng 12/2025, hành khách đường biển ước đạt 797,2 nghìn lượt; so với cùng kỳ năm trước tương ứng 102,8% (vận chuyển) và 111,7% (luân chuyển).

Xét trong cơ cấu vận tải toàn ngành, vận tải đường biển chiếm khoảng 4,9% tổng khối lượng vận chuyển hàng hoá, đứng sau vận tải đường bộ và đường thủy nội địa. Mặc dù tỷ trọng không lớn, vận tải biển vẫn giữ vai trò then chốt trong việc kết nối Việt Nam với

các thị trường quốc tế, đặc biệt trên các tuyến châu Á, châu Âu và Bắc Mỹ, đồng thời đảm nhiệm phần lớn khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu có giá trị lớn và cự ly vận chuyển dài.

Hoạt động vận tải biển quốc tế năm 2025 ghi nhận sự mở rộng mạng lưới tuyến tàu container kết nối trực tiếp với Mỹ, châu Âu và Đông Á. Một số hãng tàu lớn đã tăng chuyến hoặc mở thêm tuyến mới tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, giúp giảm nhu cầu trung chuyển qua các cảng khu vực như Singapore hoặc Hong Kong. Việc gia tăng các tuyến tàu trực tiếp giúp rút ngắn thời gian vận chuyển và nâng cao độ tin cậy của chuỗi cung ứng, đặc biệt đối với các tuyến xuất khẩu đi Mỹ và châu Âu.

Về hạ tầng, năm 2025 đánh dấu bước tiến trong việc mở rộng và nâng cấp các cảng nước sâu. Dự án mở rộng cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) và cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) được đẩy nhanh, cùng với việc hoàn thiện tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải. Theo quy hoạch và thông tin công bố của Bộ Xây dựng, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện có khả năng tiếp nhận tàu container cỡ lớn lên tới khoảng 200.000 DWT, tương đương tàu trên 18.000 TEU, qua đó củng cố vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu trực tiếp của Việt Nam. Ngoài ra, Bộ Xây dựng triển khai kế hoạch xây dựng các cảng cạn (ICD) kết nối trực tiếp với cảng biển tại miền Trung và miền Tây Nam Bộ, tăng khả năng gom - rút container và giảm áp lực cho vận tải đường bộ.

Hình 3.4. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải



Nguồn: Báo Người Lao Động

Ngành vận tải biển cũng chứng kiến sự chuyển dịch mạnh sang vận tải xanh. Nhiều doanh nghiệp đã đầu tư đội tàu sử dụng nhiên liệu thân thiện môi trường như LNG, đồng

thời áp dụng các tiêu chuẩn phát thải mới của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO). Một số cảng lớn như Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện triển khai thí điểm hệ thống điện bờ (shore power) cho tàu cập cảng, góp phần giảm đáng kể khí thải và tiếng ồn.

Bên cạnh đó, ứng dụng công nghệ số trong vận hành cảng và quản lý logistics đường biển tiếp tục được mở rộng. Hệ thống quản lý cảng điện tử (Port Community System - PCS) và nền tảng quản lý container trực tuyến được áp dụng tại nhiều cảng, giúp minh bạch dữ liệu, rút ngắn thời gian làm thủ tục và tối ưu năng lực khai thác.

Hoạt động vận tải biển Việt Nam trong năm 2025 cũng chịu tác động nhất định từ chính sách thuế quan của các thị trường lớn, đặc biệt là Hoa Kỳ. Giá cước vận tải container quốc tế ghi nhận biến động mạnh theo hai pha rõ rệt, gắn trực tiếp với chính sách thuế quan của Hoa Kỳ và hiện tượng “front-loading” dồn hàng sớm. Theo phân tích của SSI Research và dữ liệu từ Drewry, trong giai đoạn tháng 3 - 6/2025, giá cước container giao ngay trên các tuyến xuyên Thái Bình Dương tăng mạnh tới khoảng 73% từ đáy lên đỉnh, do doanh nghiệp đẩy nhanh xuất khẩu để tránh rủi ro thuế quan từ Mỹ. Tuy nhiên, sau khi làn sóng dồn hàng kết thúc, giá cước bắt đầu điều chỉnh giảm. Tính đến ngày 24/7/2025, chỉ số giá cước container toàn cầu (World Container Index - WCI) của Drewry giảm xuống còn khoảng 2.517 USD/FEU, giảm 57% so với cùng kỳ năm trước, riêng các tuyến chính, châu Á - Bờ Tây Hoa Kỳ giảm xuống còn 2.675 USD/FEU, châu Á - Bờ Đông Hoa Kỳ giảm còn khoảng 4.210 USD/FEU. Diễn biến này cho thấy giá cước vận tải biển năm 2025 không duy trì ở mức cao kéo dài, mà biến động mạnh theo chu kỳ chính sách và nhu cầu thị trường. Đối với dịch vụ vận tải biển Việt Nam, điều này tạo ra rủi ro lớn trong lập kế hoạch chi phí logistics, đồng thời các hãng tàu và doanh nghiệp logistics phải linh hoạt điều chỉnh giá, công suất và chiến lược tuyến dịch vụ.

Bảng 3.2. 3 cảng lớn của Việt Nam lọt top 100 cảng container bận rộn nhất thế giới

Cảng	Xếp hạng thế giới	Sản lượng (TEU 2024)	Tăng YOY (%)
TP. Hồ Chí Minh	22	9,1M	+23,8
Hải Phòng	29	7,1M	+12,8
Cái Mép	30	>7,0M	+29,2

Nguồn: Báo điện tử Chính phủ

3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa

Năm 2025, vận tải đường thủy nội địa tiếp tục giữ vai trò quan trọng đối với luồng hàng khối lượng lớn, đồng thời ghi nhận phục hồi rõ nét ở mảng hành khách. Theo Báo cáo

Vận tải tháng 12/2025, khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường sông cộng dồn 12 tháng năm 2025 ước đạt 598.048,1 nghìn tấn, và cộng dồn 12 tháng so với cùng kỳ năm 2024 đạt 112,8% (tăng 12,8%).

Ở chiều hành khách, vận chuyển hành khách bằng đường sông cộng dồn 12 tháng năm 2025 đạt 421.780,6 nghìn lượt, với mức tăng 25,1% so với cùng kỳ năm trước (chỉ số 125,1%). Luân chuyển hành khách cộng dồn 12 tháng đạt 9.672,9 triệu HK.km, tương ứng 113,1% so với cùng kỳ (tăng 13,1%).

Xét trong cơ cấu vận tải toàn ngành, vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 19,8% tổng khối lượng vận chuyển hàng hoá, đứng thứ hai sau vận tải đường bộ. Riêng tháng 12/2025, khối lượng vận chuyển hàng hoá đường sông ước đạt khoảng 56,64 triệu tấn, tăng khoảng 17,09% so với cùng kỳ năm trước. Tỷ trọng này phản ánh vai trò ngày càng rõ nét của đường thủy nội địa trong việc đảm nhận vận chuyển các mặt hàng có khối lượng lớn, giá trị thấp như nông sản, vật liệu xây dựng, than, xi măng và hàng rời.

Hoạt động vận tải container bằng đường thủy nội địa ghi nhận nhiều tiến triển tích cực. Tại miền Bắc, hai hành lang vận tải thủy chính - tuyến Hải Phòng - Bắc Ninh và tuyến Quảng Ninh - Ninh Bình - tiếp tục được khai thác ổn định, đóng vai trò kết nối các khu công nghiệp với hệ thống cảng biển cửa ngõ. Theo số liệu thống kê, sản lượng container thông qua hệ thống cảng thủy nội địa khu vực phía Bắc trong các tháng đầu năm 2025 tăng khoảng 16% so với cùng kỳ, phản ánh hiệu quả của việc tổ chức lại luồng tuyến và đầu tư phương tiện vận tải thủy chuyên dụng. Ở khu vực phía Nam, hệ thống luồng sông Tiền - sông Hậu, TP. HCM - Cần Thơ - Cà Mau được khai thác hiệu quả hơn nhờ việc nâng cấp hạ tầng và đầu tư phương tiện lớn. Riêng khu vực phía Nam (khu vực VI), sản lượng container thông qua cảng thủy nội địa trong các tháng đầu năm 2025 tăng tới 46%, mức tăng cao nhất trong các khu vực cả nước, đáp ứng tốt nhu cầu vận chuyển hàng container, nông sản và hàng xuất khẩu của Đồng bằng sông Cửu Long.

Năm 2025 cũng đánh dấu bước tiến trong phát triển hạ tầng đường thủy nội địa. Các dự án trọng điểm như kênh nối Đáy - Ninh Cơ giai đoạn 2, nâng cấp luồng Định An - Cần Thơ, và hành lang vận tải thủy số 3 (TP. HCM - Đồng Tháp) đang được triển khai, tạo điều kiện kết nối trực tiếp giữa các khu công nghiệp, cảng biển và trung tâm logistics nội địa. Đồng thời, chương trình đầu tư công trung hạn 2025 - 2030 dành tỷ trọng lớn hơn cho hạ tầng thủy, phản ánh sự điều chỉnh chính sách theo hướng cân bằng giữa các phương thức vận tải.

Về doanh nghiệp, vận tải thủy nội địa vẫn chủ yếu do các doanh nghiệp vừa và nhỏ đảm nhận, trong đó một phần hoạt động trên tuyến sông pha biển (VR-SB). Theo thống kê,

trong 4 tháng đầu năm 2025, khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng phương tiện VR-SB đạt khoảng 37 triệu tấn, tăng 15% so với cùng kỳ, cho thấy vai trò ngày càng rõ nét của loại hình vận tải ven biển trong việc kết nối các vùng kinh tế. Dù có lợi thế chi phí chỉ bằng 30 - 40% so với đường bộ, nhiều đơn vị vẫn gặp khó khăn do thiếu nguồn hàng ổn định và hạn chế trong đầu tư công nghệ, quản lý vận tải. Tuy nhiên, sự phát triển của vận tải đa phương thức - kết hợp đường thủy và đường bộ - đang mở ra cơ hội mới, đặc biệt trong chuỗi cung ứng nông sản và hàng xuất khẩu miền Tây.

Bên cạnh đó, xu hướng chuyển đổi xanh và số hóa đang lan rộng trong lĩnh vực này. Một số doanh nghiệp lớn đã thí điểm sử dụng phương tiện chạy điện và hệ thống quản lý hành trình GPS để tối ưu chi phí nhiên liệu và giảm phát thải CO₂. Bộ Xây dựng cũng đang hoàn thiện khung pháp lý cho việc khai thác dữ liệu vận tải thủy điện tử, tạo điều kiện cho giám sát và điều phối tuyến theo thời gian thực.

3.1.6. Dịch vụ vận tải hàng không

Trong năm 2025, vận tải hàng không duy trì xu hướng phục hồi, phản ánh nhu cầu vận chuyển nhanh cho nhóm hàng hoá giá trị cao và sự gia tăng nhu cầu đi lại. Theo Báo cáo Vận tải tháng 12/2025, khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không (cộng dồn 12 tháng) ước đạt 463,5 nghìn tấn, tương ứng 104,4% so với cùng kỳ năm 2024(tăng 4,4%). Đồng thời, luân chuyển hàng hoá bằng đường hàng không (cộng dồn 12 tháng) đạt 9.682,5 triệu tấn.km. Xét trong cơ cấu vận tải toàn ngành, vận tải hàng không chỉ chiếm khoảng 0,02% tổng khối lượng vận chuyển hàng hoá, phản ánh đặc thù của phương thức này chủ yếu phục vụ các mặt hàng có giá trị cao, yêu cầu thời gian giao hàng nhanh.

Ở chiều hành khách, tổng hành khách vận chuyển bằng đường hàng không (cộng dồn 12 tháng năm 2025) đạt 55.941,4 nghìn lượt, bằng 102,9% so với cùng kỳ năm 2024 (tăng 2,9%). Về luân chuyển hành khách, cộng dồn 12 tháng đạt 93.702,0 triệu HK.km, tương ứng 102,0% so với cùng kỳ.

Các sân bay trọng điểm như Nội Bài và Tân Sơn Nhất tiếp tục giữ vai trò trung tâm trong mạng lưới logistics hàng không quốc gia, trong khi Cảng hàng không quốc tế Long Thành đang trong giai đoạn hoàn thiện chưa ghi nhận sản lượng khai thác thương mại trong năm 2025.

Hình 3.5. Sân bay Long Thành trong giai đoạn hoàn thiện

Nguồn: Báo Người Lao Động

Cơ cấu hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không chủ yếu gồm hàng điện tử, linh kiện công nghệ cao, dược phẩm, thời trang và hàng thương mại điện tử xuyên biên giới. Năm 2025, xu hướng gia tăng nhu cầu vận chuyển hàng TMĐT tăng mạnh, đặc biệt trên các tuyến đi Hoa Kỳ, Hàn Quốc và Nhật Bản, được ghi nhận rõ nét trong các tháng đầu năm, góp phần củng cố vai trò của vận tải hàng không trong chuỗi cung ứng giá trị cao.

Hạ tầng logistics hàng không tiếp tục được đầu tư và nâng cấp. Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1 dự kiến hoàn thành xây dựng trong giai đoạn 2025 - 2026, với định hướng trở thành trung tâm chuyển hàng hoá hàng không của khu vực phía Nam trong trung và dài hạn. Bên cạnh đó, các trung tâm logistics hàng không tại Nội Bài, Đà Nẵng và Cần Thơ được mở rộng, tích hợp dịch vụ kho lạnh, khai quan điện tử và xử lý nhanh hàng nguy hiểm, đáp ứng yêu cầu của chuỗi cung ứng toàn cầu.

Về chính sách, Bộ Xây dựng phối hợp với Bộ Công Thương triển khai chương trình phát triển logistics hàng không giai đoạn 2025 - 2030, hướng đến giảm chi phí vận chuyển, mở rộng mạng bay hàng hóa và khuyến khích doanh nghiệp logistics trong nước đầu tư đội bay chuyên dụng. Các hãng hàng không lớn của Việt Nam như Vietnam Airlines, Vietravel Airlines và Vietjet Air Cargo đã tăng tần suất chuyến bay hàng hóa và mở thêm tuyến châu Âu - Bắc Mỹ để khai thác thị trường xuất khẩu giá trị cao.

Ngành hàng không cũng thúc đẩy mạnh mẽ chuyển đổi số, đặc biệt trong quy trình quản lý hàng hóa, xử lý dữ liệu bay và kết nối hải quan điện tử. Hệ thống quản lý hàng hóa tự động (Cargo Management System) được áp dụng tại các cảng lớn, giúp giảm thời gian giao nhận và nâng hiệu quả vận hành.

3.1.7. Dịch vụ vận tải đa phương thức

Năm 2025, hoạt động vận tải đa phương thức tại Việt Nam tiếp tục được mở rộng, thể hiện xu hướng dịch chuyển mạnh sang mô hình vận tải tích hợp và thân thiện môi trường. Theo thống kê của Bộ Xây dựng và Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), đến năm 2025, cả nước có khoảng 30 doanh nghiệp được cấp phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế (MTO), tăng nhẹ so với giai đoạn trước năm 2024. Phần lớn các doanh nghiệp này cung cấp dịch vụ kết hợp vận tải đường bộ - đường thủy nội địa, đường bộ - đường sắt và đường biển - đường bộ, tập trung tại các trung tâm logistics lớn như Hà Nội, TP. HCM, Hải Phòng và Bà Rịa - Vũng Tàu.

Ba hành lang vận tải chính tiếp tục giữ vai trò then chốt trong kết nối logistics quốc gia và khu vực

- *Hành lang Bắc - Nam*: trực xương sống nối các trung tâm kinh tế từ Lạng Sơn - Hà Nội - TP.HCM - Cà Mau, khai thác mạnh các tuyến cao tốc và đường sắt Bắc - Nam.

- *Hành lang Đông - Tây (EWEC)*: kết nối Việt Nam - Lào - Thái Lan qua các cửa khẩu Lao Bảo, Cha Lo, Cầu Treo. Theo đánh giá của Bộ Công Thương và các báo cáo logistics khu vực, lưu lượng hàng hoá trung chuyển qua hành lang EWEC giai đoạn 2024-2025 tiếp tục tăng trưởng ổn định, đặc biệt đối với hàng nông sản, khoáng sản và hàng tiêu dùng, góp phần nâng cao vai trò trung chuyển của Việt Nam trong tiểu vùng sông Mekong mở rộng.

- *Hành lang Trung Quốc - Lào - Việt Nam*: được đẩy mạnh thông qua tuyến đường sắt liên vận và hành lang thương mại biển - bộ mới (New International Land - Sea Trade Corridor). Theo thông tin từ Cổng thông tin Logistics Quốc gia, hành lang này đang được khai thác ngày càng hiệu quả trong vận chuyển container quá cảnh từ khu vực Tây Nam Trung Quốc qua Việt Nam đến các cảng Vịnh Bắc Bộ, Hải Phòng và Cái Mép - Thị Vải, góp phần gia tăng sản lượng vận tải đa phương thức quốc tế.

Hình 3.6. Hành lang Kinh tế Đông - Tây EWEK



Nguồn: ADB/GMS Economic Corridor

Bảng 3.3. Hệ thống hạ tầng vận tải theo phương thức (đến 11/2025)

PHƯƠNG THỨC	QUY MÔ HẠ TẦNG
Đường bộ	>3.300 km cao tốc
Đường sắt	3.143 km; 277 ga
Đường thủy nội địa	17.026 km luồng
Đường biển	43 luồng công cộng; 38 luồng chuyên dụng
Hàng không	22 cảng hàng không (10 quốc tế)

Nguồn: Bộ Xây dựng

Về chính sách, năm 2025 đánh dấu giai đoạn triển khai đồng bộ các cơ chế khuyến khích vận tải đa phương thức. Hoạt động kinh doanh vận tải đa phương thức hiện được điều chỉnh bởi Nghị định số 87/2009/NĐCP và Nghị định số 144/2018/NĐCP, trong đó quy định rõ điều kiện cấp phép, trách nhiệm của doanh nghiệp MTO và cơ chế bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp. Bên cạnh đó, Chính phủ đang xem xét áp dụng cơ chế ưu đãi thuế nhiên liệu và phí hạ tầng cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ kết hợp vận tải đường sắt - đường thủy, hướng tới mục tiêu giảm phát thải và chi phí logistics.

3.2. DỊCH VỤ KHO BÃI

Năm 2025, dịch vụ kho bãi tại Việt Nam tiếp tục duy trì đà tăng trưởng ổn định, đáp ứng nhu cầu mở rộng sản xuất, thương mại điện tử và xuất nhập khẩu hàng hóa. Theo tổng hợp từ Bộ Công Thương và Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), đến năm 2025, cả nước có khoảng 1.200 - 1.300 kho bãi logistics hiện đại, với tổng diện tích đạt khoảng 5,8 - 6,0 triệu mét vuông, tăng khoảng 15% so với năm 2024. Tỷ lệ lấp đầy trung bình đạt 85 - 90%, phản ánh nhu cầu lưu trữ hàng hoá cao, đặc biệt tại các vùng kinh tế trọng điểm như Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Hồng.

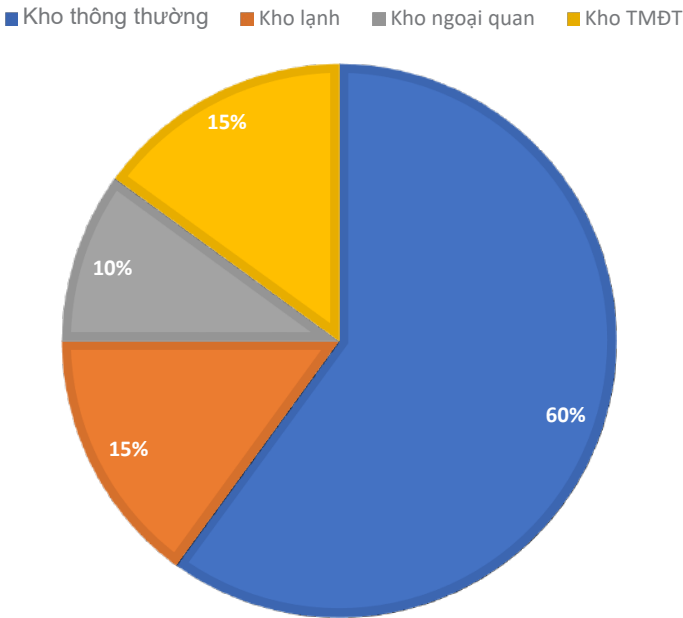
Bảng 3.4. Tình hình kho bãi Việt Nam năm 2025

CHỈ TIÊU	GIÁ TRỊ
Số lượng kho bãi	1.200-1.300 kho
Tổng diện tích	5,8-6,0 triệu m²
Tăng trưởng diện tích	~15% so với năm 2024
Tỷ lệ lấp đầy	85-90%

Nguồn số liệu: VLA

Tỷ lệ doanh nghiệp sử dụng dịch vụ thuê kho ngoài tiếp tục tăng, ước đạt khoảng 65 - 70% tổng nhu cầu lưu kho, do xu hướng doanh nghiệp sản xuất và TMĐT ưu tiên thuê ngoài thay vì đầu tư hạ tầng riêng. Về loại hình, kho hàng thông thường vẫn chiếm tỷ trọng cao nhất, khoảng 60%. Tuy nhiên, nhu cầu đối với kho chuyên dụng tăng nhanh: kho lạnh chiếm khoảng 15%, kho ngoại quan khoảng 10%, và kho phục vụ TMĐT khoảng 15% tổng diện tích khai thác.

Hình 3.7. Cơ cấu loại hình kho bãi theo diện tích sử dụng năm 2025



Nguồn: Bộ Công Thương

Xu hướng đầu tư kho bãi năm 2025 tập trung vào công nghệ thông minh và tự động hóa. Các doanh nghiệp logistics lớn như SLP Việt Nam, BW Industrial, Mapletree Logistics, Transimex và Tân Cảng Logistics đã mở rộng hệ thống kho áp dụng quản lý kho tự động (WMS), robot vận chuyển (AGV), và cảm biến IoT để giám sát hàng hóa theo thời gian thực. Theo đánh giá của Savills Việt Nam và VLA, các kho thông minh giúp giảm chi phí vận hành trung bình khoảng 15-20% và tăng hiệu suất xử lý đơn hàng lên 25-30%.

Song song, các mô hình kho xanh và tiết kiệm năng lượng được đẩy mạnh. Doanh nghiệp như DHL Supply Chain, Lazada Logistics, Shopee Xpress, và SLP Việt Nam đã triển khai hệ thống năng lượng mặt trời áp mái, đèn cảm biến tự động, vật liệu cách nhiệt sinh

thái và bao bì tái sử dụng. Một số khu kho đạt chứng nhận công trình xanh (LEED Silver/Gold), thể hiện cam kết phát triển logistics bền vững.

Sản lượng hàng hóa thông qua các trung tâm logistics trong năm 2025 ước đạt khoảng 320-350 triệu tấn, tăng 12 - 14%% so với năm 2024. Các trung tâm lớn tại Long An, Bắc Ninh, Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ đóng vai trò then chốt trong điều phối hàng hóa liên vùng, đặc biệt là chuỗi cung ứng TMĐT và hàng xuất khẩu.

Thị trường kho bãi năm 2025 tiếp tục tập trung vào các doanh nghiệp lớn chiếm thị phần chủ đạo. Top 10 doanh nghiệp kho bãi có quy mô lớn nhất (theo Vietnam Report 2025) gồm:

- 1. SLP Việt Nam
- 2. BW Industrial
- 3. Mapletree Logistics Việt Nam
- 4. Tân Cảng Logistics (SNP Logistics)
- 5. Transimex
- 6. Gemadept Logistics
- 7. DHL Supply Chain Việt Nam
- 8. Lazada Logistics
- 9. Shopee Xpress
- 10. Air Logistics Service (ALS)

Các doanh nghiệp này sở hữu mạng lưới kho tích hợp hiện đại, đa dạng loại hình dịch vụ từ kho lạnh, kho ngoại quan đến kho TMĐT, đồng thời dẫn đầu trong chuyển đổi số và áp dụng tiêu chuẩn logistics xanh.

3.3. DỊCH VỤ GIAO NHẬN (FREIGHT FORWARDING)

Năm 2025, dịch vụ giao nhận hàng hóa tại Việt Nam tiếp tục duy trì vai trò trọng yếu trong chuỗi cung ứng, đặc biệt khi thương mại quốc tế và TMĐT phát triển mạnh. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), đến năm 2025, toàn quốc hiện

có khoảng 4.000 - 4.500 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận, tăng 8 - 10% so với năm 2024. Trong đó, khối doanh nghiệp tư nhân trong nước chiếm 85%, còn lại là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI). Các doanh nghiệp tập trung chủ yếu tại Hà Nội, TP.HCM, Hải Phòng, Bình Dương và Đồng Nai - nơi có hệ thống cảng, sân bay và trung tâm logistics quy mô lớn.

Khối lượng hàng xuất nhập khẩu thông qua dịch vụ forwarding năm 2025 ước đạt khoảng 1.650-1.700 triệu tấn hàng hóa, tăng khoảng 12 - 14% so với năm 2024. Trong đó, vận tải đường biển vẫn chiếm tỷ trọng chủ đạo 75%, tiếp theo là hàng không chiếm khoảng 10%, đường bộ và đường sắt chiếm khoảng 15%. Dịch vụ giao nhận quốc tế chiếm hơn 70% tổng doanh thu ngành, phản ánh nhu cầu vận chuyển hàng hóa tăng mạnh giữa Việt Nam và các đối tác thương mại lớn như Mỹ, Trung Quốc, Hàn Quốc và các nước ASEAN.

Xu hướng phát triển nổi bật trong năm 2025 là sự chuyển dịch mạnh sang mô hình logistics tích hợp 3PL và 4PL. Theo khảo sát của VLA, tỷ lệ doanh nghiệp giao nhận cung cấp dịch vụ 3PL - 4PL tăng từ khoảng 35% năm 2024 lên gần 45% năm 2025. Các doanh nghiệp trong nước như Transimex, Gemadept, Sotrans, Bee Logistics, và Tân Cảng Logistics đã đầu tư mạnh vào hệ thống quản lý chuỗi cung ứng toàn diện, cung cấp trọn gói từ vận chuyển, lưu kho đến phân phối hàng hóa. Việc ứng dụng nền tảng số và quản lý dữ liệu tập trung giúp tăng khả năng theo dõi đơn hàng theo thời gian thực và tối ưu hóa chi phí vận hành.

Song song đó, các dịch vụ đại lý vận tải và môi giới logistics cũng phát triển nhanh, đặc biệt thông qua các nền tảng đặt chỗ trực tuyến (booking platform). Các hệ thống như Maersk Spot, DHL Interactive, Flexport, và nền tảng nội địa do Viettel Post Logistics, SLP và Transimex phát triển cho phép doanh nghiệp xuất nhập khẩu dễ dàng tra cứu giá, đặt chỗ, quản lý chứng từ điện tử và theo dõi lộ trình vận chuyển. Theo đánh giá của Trang thông tin điện tử tổng hợp Logistics Việt Nam, việc số hoá quy trình giao nhận giúp giảm thời gian xử lý đơn hàng từ khoảng 3 - 5 ngày xuống còn 6 - 12 giờ, đồng thời nâng cao tính minh bạch chi phí vận tải.

Ngoài ra, nhiều doanh nghiệp đã triển khai giải pháp green forwarding, kết hợp tối ưu tuyến đường, sử dụng nhiên liệu sinh học, và chuyển đổi sang e-B/L (vận đơn điện tử), nhằm giảm phát thải và phù hợp với tiêu chuẩn ESG. Các doanh nghiệp FDI như DHL, DB Schenker và Maersk Logistics dẫn đầu xu hướng này, đồng thời hợp tác với doanh nghiệp Việt Nam để phát triển chuỗi cung ứng xanh.

3.4. DỊCH VỤ GIAO HÀNG CHẶNG CUỐI (LAST-MILE DELIVERY)

Năm 2025, dịch vụ giao hàng chặng cuối tại Việt Nam tiếp tục mở rộng mạnh mẽ nhờ sự tăng trưởng của thương mại điện tử và nhu cầu tiêu dùng trực tuyến. Theo Báo cáo Chỉ số Thương mại điện tử Việt Nam 2025 của Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam (VECOM), doanh thu các sàn thương mại điện tử lớn nhất tại Việt Nam năm 2025 ước đạt khoảng 387,5 nghìn tỷ đồng, tăng 21,5% so với năm 2024. Sự tăng trưởng này kéo theo nhu cầu dịch vụ giao hàng chặng cuối gia tăng tương ứng. Theo tổng hợp từ Bộ Thông tin và Truyền thông (nay là Bộ Khoa học và Công nghệ) và các báo cáo chuyên ngành logistics, doanh thu dịch vụ giao hàng chặng cuối năm 2025 ước đạt khoảng 75 - 80 nghìn tỷ đồng, tăng khoảng 18 - 20% so với năm 2024.

Về quy mô hoạt động, sản lượng đơn hàng giao nhận trung bình mỗi ngày trên toàn quốc đạt khoảng 8-9 triệu đơn, tập trung chủ yếu tại các đô thị lớn và vùng kinh tế trọng điểm. Tỷ lệ giao hàng thành công đạt khoảng 95 - 97%, phản ánh mức độ hoàn thiện ngày càng cao của mạng lưới giao nhận và năng lực vận hành của các doanh nghiệp logistics nội địa (Nguồn: Bộ Thông tin và Truyền thông; VECOM; VnEconomy).

Các doanh nghiệp lớn như Shopee Xpress, Lazada Logistics, J&T Express, Giao Hàng Nhanh (GHN), Giao hàng Tiết Kiệm (GHTK), Viettel Post và VNPost tiếp tục dẫn đầu thị phần, đồng thời mở rộng hạ tầng kho bãi và trung tâm phân loại tự động. Đáng chú ý, trong năm 2025, nhiều đơn vị triển khai hệ thống kho phân tách theo vùng (hub & spoke) tại Hà Nội, Đà Nẵng, TP. HCM và Cần Thơ nhằm rút ngắn thời gian xử lý đơn hàng và giảm chi phí vận hành.

Bên cạnh đó, xu hướng giao hàng xanh (green delivery) ngày càng rõ nét. Các doanh nghiệp như Giao Hàng Nhanh, Lazada Logistics và Viettel Post thử nghiệm xe điện, xe đạp điện và phương tiện tiết kiệm nhiên liệu trong khu vực nội đô. Nhiều doanh nghiệp cũng tích hợp hệ thống theo dõi phát thải carbon và tối ưu tuyến giao hàng để giảm khí CO₂. Các nền tảng quản lý đơn hàng và định tuyến thông minh tiếp tục được mở rộng, giúp tối ưu hóa quy trình giao hàng và theo dõi thời gian thực.

Ở khía cạnh chính sách, năm 2025, Bộ Khoa học và Công nghệ cùng Bộ Công Thương tiếp tục triển khai Chiến lược phát triển bưu chính đến năm 2030, khuyến khích doanh nghiệp logistics ứng dụng chuyển đổi số và phát triển hạ tầng giao nhận phục vụ thương mại điện tử (Nguồn: Quyết định 654/QĐ-TTg ngày 30/5/2022 của Thủ tướng Chính phủ). Bên cạnh đó, Bộ Công Thương đang nghiên cứu, xây dựng và hoàn thiện các quy định,

hướng dẫn liên quan đến tiêu chuẩn vận hành và an toàn lao động trong giao hàng nội đô cũng được dự kiến ban hành, nhằm chuẩn hóa hoạt động giao nhận trong bối cảnh thị trường tăng trưởng nhanh. Dịch vụ giao hàng chặng cuối năm 2025 được kỳ vọng đạt mức tăng trưởng ổn định, hướng đến mục tiêu xanh hóa, số hóa và chuẩn hóa vận hành, đóng góp quan trọng vào chuỗi logistics thương mại điện tử của Việt Nam.

• Giao hàng thương mại điện tử (E-commerce Delivery)

Năm 2025, thị trường giao hàng thương mại điện tử (TMĐT) của Việt Nam tiếp tục tăng trưởng mạnh, song hành cùng tốc độ mở rộng của các sàn TMĐT lớn và xu hướng mua sắm trực tuyến xuyên biên giới. Theo Báo cáo Chỉ số Thương Mại điện tử Việt Nam năm 2025 (VECOM), TMĐT Việt Nam bước vào giai đoạn phát triển thứ tư - giai đoạn tăng trưởng nhanh và bền vững, với vai trò ngày càng quan trọng trong nền kinh tế số quốc gia. Về quy mô giao nhận, theo thống kê thị trường TMĐT của Metric, chỉ trong Quý I/2025, tổng doanh thu trên bốn sàn TMĐT lớn (Shopee, Lazada, Tiki, TikTok Shop) đạt 101,4 nghìn tỷ đồng, với sản lượng tiêu thụ 950,7 triệu sản phẩm. Khối lượng hàng hoá này tạo ra nhu cầu rất lớn đối với dịch vụ giao hàng chặng cuối và kho vận TMĐT.

Các doanh nghiệp dẫn đầu trong lĩnh vực giao hàng TMĐT gồm Shopee Xpress, Lazada Logistics, J&T Express, GHN, GHTK và Viettel Post. Thị trường giao nhận TMĐT có mức độ cạnh tranh cao, trong đó các doanh nghiệp tập trung đầu tư vào tự động hoá kho phân loại, ứng dụng công nghệ định tuyến thông minh và nâng cao chất lượng dịch vụ giao hàng.

Các sàn TMĐT lớn cũng đẩy mạnh hợp tác với các doanh nghiệp logistics 3PL và 4PL trong nước để mở rộng mạng lưới giao hàng. Hệ thống kho trung chuyển và trung tâm phân loại (fulfillment center) được đầu tư đồng bộ tại TP.HCM, Hà Nội, Đà Nẵng và các đô thị cấp hai như Cần Thơ, Hải Phòng, Biên Hòa. Nhiều dự án kho mới được xây dựng gần các tuyến cao tốc và cảng nội địa, giúp rút ngắn thời gian xử lý và giao hàng theo các chỉ tiêu SLA/KPI của từng doanh nghiệp, góp phần nâng cao trải nghiệm của khách hàng.

Xu hướng đáng chú ý trong năm 2025 là sự phát triển của giao hàng xuyên biên giới (cross-border delivery). Các doanh nghiệp logistics Việt Nam như Transimex, Bee Logistics và VNPost Global đã mở rộng dịch vụ giao hàng tới thị trường Thái Lan, Malaysia, Singapore và Trung Quốc, hỗ trợ người bán Việt Nam trên các nền tảng TMĐT quốc tế như TikTok Shop, Amazon và Alibaba. Công nghệ số tiếp tục là yếu tố then chốt trong vận hành giao hàng TMĐT. Các nền tảng quản lý đơn hàng (OMS), trí tuệ nhân tạo (AI) và dữ liệu lớn (Big

Data) được tích hợp để dự báo nhu cầu, phân bổ đơn hàng tự động và tối ưu tuyến giao. Một số doanh nghiệp đang thử nghiệm sử dụng drone và robot giao hàng trong khu vực nội đô hạn chế phương tiện, đặc biệt tại TP.HCM và Hà Nội.

Ngoài ra, các mô hình giao hàng xanh (green e-delivery) được thúc đẩy nhằm giảm phát thải trong hoạt động TMĐT. Các doanh nghiệp như Lazada Logistics, Viettel Post và GHTK mở rộng đội xe điện và xe hybrid, đồng thời triển khai chương trình logistics xanh theo hướng dẫn từ Quyết định số 882/QĐ-TTg về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021 - 2030. Sự kết hợp giữa tự động hóa, số hóa và xanh hóa đang định hình lại thị trường logistics thương mại điện tử, giúp Việt Nam trở thành một trong những thị trường giao nhận TMĐT phát triển năng động nhất khu vực Đông Nam Á.

3.5. DỊCH VỤ PHỤ TRỢ LOGISTICS

Năm 2025, nhóm dịch vụ phụ trợ logistics của Việt Nam tiếp tục phát triển, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao giá trị gia tăng và tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Các hoạt động như đóng gói, dán nhãn, kiểm đếm, hoàn tất đơn hàng, logistics tài chính và chuỗi cung ứng lạnh đều ghi nhận tăng trưởng tích cực nhờ nhu cầu từ các ngành hàng xuất khẩu, thương mại điện tử và thực phẩm.

Các dịch vụ giá trị gia tăng (Value-Added Services - VAS) như đóng gói, dán nhãn và hoàn tất đơn hàng ngày càng phổ biến, đặc biệt tại các trung tâm logistics phục vụ thương mại điện tử và xuất nhập khẩu. Các doanh nghiệp như Transimex, Gemadept, DHL Supply Chain và SLP Việt Nam đẩy mạnh tự động hóa đóng gói - phân loại, qua đó cải thiện năng suất xử lý và giảm chi phí vận hành ở cấp kho/đơn hàng.

Trong lĩnh vực logistics tài chính, các dịch vụ như bảo hiểm hàng hóa, thanh toán cước vận tải và hải quan điện tử tiếp tục được mở rộng. Cơ chế Một cửa quốc gia (NSW) là một nền tảng then chốt hỗ trợ số hóa thủ tục và chứng từ: tính đến 26/12/2024 (mốc công bố gần nhất), NSW đã kết nối 250 thủ tục hành chính của 13 bộ/ngành với hơn 76.200 doanh nghiệp. Trên nền tảng này, doanh nghiệp có thể nộp hồ sơ, nhận kết quả xử lý và phối hợp liên thông với cơ quan quản lý nhà nước theo hướng điện tử hóa, góp phần giảm thời gian và chi phí giao dịch. Bên cạnh đó, dịch vụ bảo hiểm hàng hóa quốc tế do các đơn vị như Bảo Việt, PVI và PTI cung cấp được tích hợp trực tiếp vào nền tảng logistics, hỗ trợ doanh nghiệp mua bảo hiểm, theo dõi và bồi thường trực tuyến.

Trong mảng chuỗi cung ứng lạnh (cold chain logistics), nhu cầu lưu trữ và vận chuyển hàng hóa có điều kiện đặc biệt (thực phẩm, dược phẩm, nông sản) tăng mạnh. Theo một

số nguồn nghiên cứu thị trường quốc tế, quy mô ngành cold chain logistics Việt Nam năm 2025 ước khoảng 1,32 tỷ USD (và dự báo tăng trưởng dài hạn). Các doanh nghiệp như ABA Cooltrans, Transimex, Mekong Logistics và Tân Cảng Logistics mở rộng kho lạnh, đầu tư xe tải chuyên dụng và hệ thống giám sát nhiệt độ IoT để đảm bảo tiêu chuẩn bảo quản.

Ngoài ra, các mô hình cold chain kết hợp logistics xanh đang được triển khai tại Đồng bằng sông Cửu Long và Đông Nam Bộ, ứng dụng năng lượng mặt trời cho kho lạnh và xe tải điện trong vận chuyển ngắn. Chính phủ tiếp tục hỗ trợ phát triển chuỗi logistics lạnh thông qua các chính sách ưu đãi đầu tư và tín dụng xanh, phù hợp với định hướng tăng trưởng bền vững trong Quyết định 882/QĐ-TTg.

3.6. DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS

3.6.1. Số lượng doanh nghiệp logistics

Năm 2025, số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam tiếp tục tăng, phản ánh nhu cầu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ chuỗi cung ứng ngày càng mở rộng. Theo tổng hợp từ Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và các báo cáo ngành của Bộ Công Thương, Việt Nam hiện có khoảng 34.000 - 35.000 doanh nghiệp tham gia hoạt động logistics và các dịch vụ liên quan, bao gồm vận tải, kho bãi, giao nhận và dịch vụ hỗ trợ chuỗi cung ứng. So với năm 2024, quy mô doanh nghiệp logistics tiếp tục tăng ở mức một chữ số, phù hợp với đà phục hồi của thương mại và sản xuất trong nước.

Cơ cấu doanh nghiệp logistics cho thấy doanh nghiệp quy mô vừa và nhỏ (SMEs) chiếm tỷ trọng áp đảo, khoảng 95% tổng số doanh nghiệp trong ngành, trong khi doanh nghiệp quy mô lớn chỉ chiếm khoảng 5%. Phần lớn các doanh nghiệp SMEs hoạt động ở các khâu đơn lẻ như vận tải nội địa, kho bãi quy mô nhỏ và đại lý giao nhận, trong khi nhóm doanh nghiệp lớn tập trung vào logistics tích hợp, kho bãi hiện đại và dịch vụ 3PL - 4PL.

Trong 9 tháng đầu năm 2025, số lượng doanh nghiệp logistics thành lập mới tiếp tục duy trì ở mức cao, chủ yếu là doanh nghiệp tư nhân trong nước hoạt động ở mảng vận tải và giao nhận. Ngược lại, một bộ phận doanh nghiệp logistics nhỏ ngừng hoạt động hoặc giải thể, chủ yếu do năng lực tài chính hạn chế, chi phí vận hành tăng và phụ thuộc lớn vào hợp đồng thuê ngoài ngắn hạn. Xu hướng “đào thải tự nhiên” này phản ánh quá trình sàng lọc của thị trường logistics trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt.

Xét về cơ cấu sở hữu, khu vực doanh nghiệp trong nước vẫn chiếm tỷ trọng cao nhất với khoảng 88 - 90% tổng số doanh nghiệp logistics đang hoạt động, trong khi khu vực có

vốn đầu tư nước ngoài (FDI) chiếm khoảng 8 - 10%, còn lại là các doanh nghiệp liên doanh. Mặc dù chiếm tỷ lệ nhỏ về số lượng, doanh nghiệp FDI lại nắm giữ thị phần lớn về doanh thu và công nghệ, đặc biệt trong các phân khúc kho bãi hiện đại, logistics tích hợp và giao nhận quốc tế. Hoạt động đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics tiếp tục mở rộng, đặc biệt tại các trung tâm kinh tế lớn như TP. HCM, Hà Nội, Hải Phòng và Bình Dương. Các tập đoàn logistics quốc tế đến từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore và Đức vẫn là nhóm nhà đầu tư chủ lực, tập trung vào mảng kho bãi, giao nhận và vận tải đa phương thức.

Theo số liệu tổng hợp từ Cục Thống kê, tính đến tháng 10 đầu năm 2025, có 9.343 nghìn doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới, chiếm tỷ lệ cao hơn các năm trước với 5,74% trong tổng số doanh nghiệp thành lập mới của cả nước, với tổng số vốn đăng ký là gần 92 nghìn tỷ đồng và tổng số lao động đăng ký gần 45,3 nghìn lao động. So với cùng kỳ năm trước, số lượng doanh nghiệp thành lập mới ngành vận tải kho bãi đạt 127,7 %, cao hơn số liệu chung của toàn bộ nền kinh tế (119,7%). Các doanh nghiệp thành lập mới tính đến tháng 10 năm 2025 đạt 215,7 % quy mô về vốn so với cùng kỳ năm 2024 và cũng đạt 138% quy mô về lao động. Việc tỷ lệ số lượng doanh nghiệp gần bằng tỷ lệ vốn đăng ký cho thấy quy mô vốn bình quân/doanh nghiệp vận tải - kho bãi gần bằng mức bình quân chung của cả nước. Chứng tỏ doanh nghiệp thành lập mới trong ngành vận tải - kho bãi năm 2025 có vốn nhiều hơn so với mọi năm.

Bảng 3.5. Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới, tổng số vốn, nguồn lao động trong 10 tháng đầu năm 2025

Doanh nghiệp thành lập mới	10 tháng đầu năm 2025			10 tháng đầu năm 2025 so với cùng kì năm 2024		
	Số doanh nghiệp (nghìn)	Vốn đăng ký (tỷ đồng)	Số lao động (người)	Số doanh nghiệp (%)	Vốn đăng kí (%)	Số lao động (%)
Tổng số doanh nghiệp cả nước	162,935	1,592,708	967,557	119,7	121,4	118,6
Doanh nghiệp vận tải kho bãi	9,343	91,466	45,208	127,7	215,7	138,0
Tỷ trọng của doanh nghiệp vận tải kho bãi / Tổng số doanh nghiệp cả nước %	5,73%	5,74%	4,67%			

Nguồn: Cục Thống kê, 10/2025

Theo báo cáo tương tự từ Cục Thống kê, trong 10 tháng đầu năm 2025, hơn 92,1 nghìn doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh có thời hạn, hơn 26,8 nghìn doanh nghiệp hoàn

tất thủ tục giải thể trong đó doanh nghiệp vận tải kho bãi lần lượt chiếm 5,2% và 3,8%. Ngành vận tải - kho bãi trong 10 tháng đầu năm 2025 có tỷ lệ tạm ngưng kinh doanh gần tương đồng với toàn nền kinh tế, nhưng tỷ lệ giải thể thấp hơn. Phản ánh áp lực cạnh tranh và khó khăn trong ngành luôn gia tăng, dù số lượng doanh nghiệp giải thể vẫn chưa chiếm tỷ trọng lớn.

Bảng 3.6. Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi tạm ngưng kinh doanh có thời hạn và hoàn tất thủ tục giải thể 8 tháng đầu năm 2025

	10 tháng đầu năm 2025		10 tháng đầu năm 2025 so với cùng kì năm 2024	
	Tạm ngưng kinh doanh có thời hạn	Hoàn tất thủ tục giải thể	Tạm ngưng kinh doanh có thời hạn (%)	Hoàn tất thủ tục giải thể
Tổng số doanh nghiệp cả nước	92,135	26,816	114,4	154,5
Doanh nghiệp vận tải kho bãi	4,799	1,031	112,6	158,4
Tỷ trọng của doanh nghiệp vận tải kho bãi / Tổng số doanh nghiệp cả nước % (%)	5,2%	3,8%		

Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), cơ cấu doanh nghiệp logistics cho thấy doanh nghiệp quy mô vừa và nhỏ (SME) chiếm tỷ trọng áp đảo. Khoảng 95% tổng số doanh nghiệp trong ngành, trong khi doanh nghiệp quy mô lớn chỉ chiếm khoảng 5%. Phần lớn các doanh nghiệp SMEs hoạt động ở các khâu đơn lẻ như vận tải nội địa, kho bãi quy mô nhỏ và đại lý giao nhận, trong khi nhóm doanh nghiệp lớn tập trung vào logistics tích hợp, kho bãi hiện đại và dịch vụ 3PL-4PL.

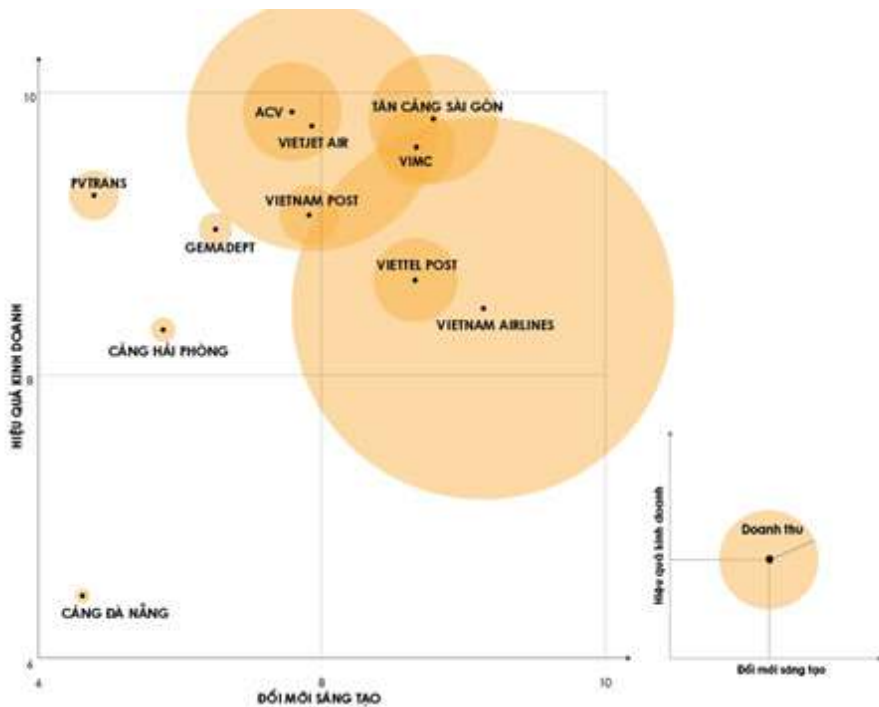
Theo Bộ Công Thương, xét về cơ cấu sở hữu, khu vực doanh nghiệp trong nước vẫn chiếm tỷ trọng cao nhất với khoảng 88 - 90% tổng số doanh nghiệp logistics đang hoạt động. Trong khi khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) chiếm khoảng 8 - 10%, còn lại là các doanh nghiệp liên doanh. Mặc dù chiếm tỷ lệ nhỏ về số lượng, doanh nghiệp FDI lại nắm giữ thị phần lớn về doanh thu và công nghệ, đặc biệt trong các phân khúc kho bãi hiện đại, logistics tích hợp và giao nhận quốc tế. Hoạt động đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics tiếp tục mở rộng, đặc biệt tại các trung tâm kinh tế lớn như TPHCM (bao gồm cả Bình Dương cũ), Hà Nội, Hải Phòng. Các tập đoàn logistics quốc tế đến từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore và Đức vẫn là nhóm nhà đầu tư chủ lực, tập trung vào mảng kho bãi, giao nhận và vận tải đa phương thức.

3.6.2. Năng lực cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp logistics

Năm 2025, năng lực cung cấp dịch vụ của các doanh nghiệp logistics Việt Nam tiếp tục được cải thiện, đặc biệt nhờ quá trình chuyển đổi số và mở rộng mô hình cung ứng tích hợp. Theo tổng hợp từ các khảo sát doanh nghiệp của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và báo cáo ngành của Bộ Công Thương, khoảng 25 - 30% doanh nghiệp logistics trong nước hiện có khả năng cung cấp dịch vụ ở cấp độ 3PL, trong khi tỷ lệ doanh nghiệp phát triển đến cấp độ 4PL vẫn còn khiêm tốn, ước khoảng 3 - 5%. Điều này cho thấy năng lực điều phối chuỗi cung ứng đang từng bước được nâng cao, song logistics tích hợp quy mô lớn vẫn chủ yếu do nhóm doanh nghiệp lớn và doanh nghiệp FDI đảm nhiệm.

Các doanh nghiệp lớn như Tân Cảng Logistics, Gemadept, Transimex, SLP Việt Nam, DHL Supply Chain và Kuehne+Nagel tiếp tục giữ vai trò dẫn dắt trong mảng logistics tích hợp. Nhóm doanh nghiệp này đã đầu tư mạnh vào hạ tầng kho bãi hiện đại, trung tâm logistics quy mô lớn và hệ thống quản lý vận hành số hóa, giúp nâng cao năng lực xử lý đơn hàng từ mức vài chục nghìn lên hàng trăm nghìn đơn mỗi ngày tại các trung tâm logistics và fulfillment lớn.

Hình 3.8. Các doanh nghiệp đổi mới sáng tạo và kinh doanh hiệu quả 2025 ngành Logistics



Nguồn: <https://vie10.vn>

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), năng lực công nghệ của doanh nghiệp logistics cũng được cải thiện rõ rệt. Tỷ lệ doanh nghiệp ứng dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS) và quản lý kho (WMS) đạt khoảng 55 - 60%, trong khi khoảng 30 - 35% doanh nghiệp đã triển khai phần mềm quản lý đơn hàng (OMS) và nền tảng kết nối khách hàng trực tuyến. Việc áp dụng các giải pháp số giúp rút ngắn thời gian xử lý đơn hàng trung bình từ 1 - 2 ngày xuống còn vài giờ, đồng thời nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện và lao động.

Về thị trường dịch vụ, doanh nghiệp Việt Nam đang tập trung mạnh vào vận tải nội địa, kho bãi, giao nhận quốc tế, logistics TMĐT và logistics lạnh. Một số doanh nghiệp bắt đầu mở rộng hoạt động ra khu vực ASEAN thông qua mạng lưới đối tác hoặc chi nhánh tại Singapore, Thái Lan và Malaysia. Các hiệp hội nghề nghiệp như VLA, FIATA và WCA đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ doanh nghiệp Việt Nam tiếp cận tiêu chuẩn quản lý quốc tế và kết nối thị trường toàn cầu.

Trong lĩnh vực nhân lực, tỷ lệ lao động có trình độ đại học trở lên trong ngành logistics ước khoảng 40 - 45%, tăng nhẹ so với năm 2024. Tuy nhiên, nguồn nhân lực có kỹ năng số, am hiểu logistics hiện đại và quản trị chuỗi cung ứng tích hợp vẫn còn thiếu, gây khó khăn cho việc triển khai các dự án logistics quy mô lớn và dịch vụ 4PL.

3.6.3. Những thay đổi trong hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp logistics

Năm 2025 đánh dấu khởi đầu một kỷ nguyên vươn mình tăng trưởng mạnh mẽ của nền kinh tế Việt Nam, với làn sóng mở rộng quy mô, tái cấu trúc và nâng cao năng lực cạnh tranh từ các doanh nghiệp trong nước. Trong bối cảnh toàn cầu nhiều biến động, theo Quyết định số 200/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, một trong những nhiệm vụ nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 là “nghiên cứu, ứng dụng các công nghệ mới, tiến bộ kỹ thuật, công nghệ hiện đại trong quản lý, vận hành, đào tạo về chuỗi cung ứng nhằm đạt chất lượng dịch vụ logistics cao hơn”. Đặc biệt, theo Nghị quyết 57-NQ/TW của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, logistics là 1 trong 7 ngành, lĩnh vực cần được ưu tiên đẩy mạnh sản xuất thông minh. Những động lực này đang tạo ra sự dịch chuyển đáng kể trong thị trường logistics, với sự xuất hiện của các mô hình kinh doanh tích hợp, vận tải đa phương thức và liên minh chiến lược, mở ra cơ hội phát triển bền vững và sâu rộng cho toàn ngành.

Trong bối cảnh xung đột thương mại Mỹ - Trung leo thang từ đầu năm 2025, các doanh nghiệp toàn cầu đã buộc phải đẩy nhanh quá trình tái cấu trúc chuỗi cung ứng nhằm

giảm thiểu rủi ro địa chính trị và chi phí sản xuất. Theo số liệu cập nhật mới nhất có tới 43% lãnh đạo doanh nghiệp tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương ưu tiên chuyển đổi chuỗi cung ứng, cao hơn mức trung bình toàn cầu là 41% và vượt trội tại Trung Quốc và Malaysia với tỷ lệ 50%. Việt Nam nổi lên như một điểm đến chiến lược trong cuộc tái cấu trúc này, khi tổng vốn đầu tư nước ngoài đăng ký vào Việt Nam tính đến tháng 8/2025 đạt 26,14 tỷ USD, tăng 27,3% so với cùng kỳ năm trước. Đồng thời, vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện tại Việt Nam trong 8 tháng đầu năm đạt 15,4 tỷ USD - mức cao nhất trong 5 năm qua. Các tập đoàn đa quốc gia như Apple, IKEA, Maersk cũng đã điều chỉnh chuỗi cung ứng theo hướng giảm phát thải và tuân thủ ESG, cho thấy xu hướng tái cấu trúc không chỉ mang tính phòng vệ mà còn hướng đến phát triển bền vững.

Đáng chú ý, năm 2025 cũng là thời điểm các doanh nghiệp logistics buộc phải chuyển từ tư duy “báo cáo ESG” sang “chịu trách nhiệm chuỗi cung ứng” theo chuẩn CSRD và CSDDD của EU, với yêu cầu thẩm tra nhà cung cấp, minh bạch dữ liệu và đo lường tác động môi trường - xã hội - quản trị. Điều này thúc đẩy các doanh nghiệp Việt Nam đầu tư vào hệ thống quản lý ESG tích hợp, không chỉ để đáp ứng quy định quốc tế mà còn để nâng cao uy tín và khả năng cạnh tranh toàn cầu. Theo báo cáo từ VLR, tỷ lệ doanh nghiệp ứng dụng AI trong phân tích dữ liệu vận tải và tối ưu tuyến đường đã tăng 38% so với năm 2024, giúp giảm thời gian giao hàng trung bình tới 12% và tiết kiệm chi phí vận hành lên đến 15%. Các hệ thống tự động hóa kho như AMR và AS/RS quay trở lại mạnh mẽ sau giai đoạn chững lại năm 2024, với tỷ suất hoàn vốn (ROI) đạt từ 18 - 22% trong các dự án triển khai quy mô vừa. Việc tích hợp IoT vào quản lý container, giám sát nhiệt độ và định vị GPS đã giúp nâng cao độ tin cậy và minh bạch trong chuỗi cung ứng, đặc biệt trong các ngành hàng nhạy cảm như thực phẩm, dược phẩm và điện tử. Chuyển đổi số không chỉ là nâng cấp công nghệ, mà còn là quá trình tái định hình tư duy vận hành, hướng đến một hệ sinh thái logistics thông minh, nơi dữ liệu, tốc độ và khả năng dự báo trở thành lợi thế cạnh tranh chiến lược.

Trong năm nay, ngành logistics Việt Nam cũng ghi nhận nhiều chuyển biến mạnh mẽ nhờ chính sách hỗ trợ từ Chính phủ và đầu tư hạ tầng đồng bộ. Nghị quyết 66.3/2025/NQ-CP của Chính phủ tháo gỡ vướng mắc về quy hoạch đất, cùng với việc giải ngân vốn đầu tư công đạt 463,2 nghìn tỷ đồng trong 8 tháng đầu năm, tăng 26,9% so với cùng kỳ. Việt Nam cũng phê duyệt đề án cơ sở dữ liệu doanh nghiệp logistics và tăng cường hợp tác quốc tế với Singapore, Hàn Quốc, các nước RCEP để mở rộng mạng lưới liên vùng. Vận tải đa phương thức phát triển rõ nét: tuyến đường sắt liên vận Trung Quốc - Lào - Việt Nam mở rộng, luồng tàu lớn tại ĐBSCL được nâng cấp, và các sân bay Long Thành, Chu Lai, Cần Thơ quy hoạch thêm khu logistics hàng không. Cước phí vận tải biển tăng 4-6% do khủng

hoảng tại kênh đào Panama (thời gian chờ tăng 30-40%) và xung đột Biển Đỏ, buộc doanh nghiệp chuyển sang chiến lược điều phối chuỗi cung ứng bằng dữ liệu và đa phương án vận chuyển. Để ứng phó, Việt Nam đầu tư mở rộng cảng Cái Mép - Thị Vải, xây dựng cảng nước sâu tại Hải Phòng và Cần Giờ, phát triển trung tâm logistics tại TP.HCM, Bình Dương, Bắc Ninh, và mở rộng VSIP tại Hải Phòng, Long An, Quảng Ngãi để tích hợp sản xuất logistics.

Sự thay đổi liên minh các hãng tàu ở năm 2025 cũng tạo cho ngành logistics toàn cầu chứng kiến sự tái cấu trúc mạnh mẽ từ các hãng tàu lớn, với những chiến lược đầu tư rõ rệt và số liệu minh chứng cụ thể. Maersk và Hapag-Lloyd chính thức thành lập liên minh Gemini Cooperation với đội tàu gồm 290 chiếc, tổng sức chở đạt 3,4 triệu TEU, trong đó Maersk đóng góp 60%. Liên minh này vận hành theo mô hình "hub-and-spoke" tương tự ngành hàng không, giúp nâng độ tin cậy lịch trình lên 90%, vượt xa mức trung bình 50% của ngành. Trong khi đó, ONE, Yang Ming và HMM tái cấu trúc từ THE Alliance để hình thành Premier Alliance, sở hữu hơn 240 tàu với sức chở 1,9 triệu TEU, phục vụ 165 tuyến tại 120 quốc gia. Premier Alliance đầu tư trực tiếp vào các cảng chiến lược như TraPac, Yusen Terminals (Los Angeles), Rotterdam World Gateway (Hà Lan), và Magenta Singapore Terminal, nhằm tăng quyền kiểm soát chuỗi cung ứng. Sự cạnh tranh giữa Gemini Cooperation và MSC hãng tàu lớn nhất thế giới với đội tàu hơn 5 triệu TEU đã tạo áp lực giảm giá cước vận tải biển, đặc biệt trên các tuyến xuyên Thái Bình Dương và Á - Âu. Việt Nam hưởng lợi từ xu hướng này, khi các tuyến vận tải ven biển như Hải Phòng - Đà Nẵng - TP.HCM - Singapore được mở rộng, kết nối với các cảng nước sâu như Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện. Việt Nam nằm gần các điểm nút chiến lược như eo biển Malacca và tuyến Đông Nam Á - Mỹ, trở thành mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt với hàng tiêu dùng nhanh, nông sản và linh kiện điện tử.

3.6.4. Xếp hạng doanh nghiệp logistics

Xếp hạng cảng theo sản lượng thông qua năm 2025 tại Việt Nam tiếp tục cho thấy sự phát triển vượt bậc của các cảng trọng điểm trên cả nước, đặc biệt tại các vùng kinh tế chiến lược như miền Nam và miền Bắc. Với sự gia tăng mạnh mẽ về sản lượng container, các cảng như Tân Cảng Cát Lái, Cái Mép và Hải Phòng đã khẳng định vị thế trung tâm logistics quốc gia, đóng vai trò then chốt trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Năm 2025 ghi nhận xu hướng phát triển tích cực nhờ vào chiến lược đầu tư bài bản, ứng dụng công nghệ số và mở rộng hạ tầng cảng biển. Những kết quả này được thể hiện rõ nét qua bảng thống kê sản lượng hàng hóa thông qua (TEU) tại các khu vực, phản ánh sự chuyển mình mạnh mẽ của ngành logistics Việt Nam trong thời kỳ hội nhập và tăng trưởng bền vững.

Bảng 3.7. Xếp hạng 10 khu vực / cảng vụ theo sản lượng hàng hoá (tấn) thông qua năm 2025

Xếp hạng	Khu vực / Cảng vụ	Sản lượng thông qua năm 2025 (tấn)	Sản lượng thông qua năm 2025 (TEU)
1	TP. HCM	356.035.893	21.837.647
2	Quảng Ninh	160.269.804	33
3	Hải Phòng	113.822.036	8.259.501
4	Cảng vụ I	92.204.554	101.073
5	Thanh Hoá	61.563.102	30.545
6	Quảng Ngãi	54.973.620	0
7	Cảng vụ II	49.576.046	11.415
8	Đồng Nai	37.390.621	2.356.335
9	Hà Tĩnh	36.902.706	1.146
10	Cảng vụ IV	36.885.856	169.954

Nguồn: Bộ Xây dựng

Theo số liệu khai thác cảng hàng không lũy kế 11 tháng năm 2025, Nội Bài và Tân Sơn Nhất tiếp tục dẫn đầu về sản lượng hàng hoá thông quan, cho thấy vai trò hạt nhân của hai đầu mối này trong logistics hàng không. Nhóm sân bay tiếp theo như Đà Nẵng, Cam Ranh, Cát Bi... phản ánh xu hướng mở rộng mạng lưới trung chuyển hàng hoá theo vùng.

**Bảng 3.8. Xếp hạng sân bay theo sản lượng hàng hoá thông qua (tấn)
(lũy kế 11 tháng 2025, có % so với cùng kỳ năm 2024)**

Xếp hạng	Sân bay	Hàng hoá thông qua 11T/2025 (tấn)	So với năm 2024 (%)
1	Nội Bài	921,136.119	+22.72
2	Tân Sơn Nhất	596,927.476	+6.37
3	Đà Nẵng	37,486.437	+85.09
4	Cam Ranh	13,695.452	+15.56
5	Cát Bi	11,137.387	-4.36
6	Cần Thơ	6,894.884	+26.88
7	Phú Quốc	5,331.325	+3.88
8	Liên Khương	4,164.858	-21.25
9	Thọ Xuân	3,321.984	+111.51
10	Vinh	2,702.584	-47.03

Nguồn: Cục Hàng không Việt Nam

Bảng xếp hạng nhóm vận tải đường bộ theo doanh thu BOT năm 2025 cho thấy, các doanh nghiệp hạ tầng lớn như VIDIFI, Đèo Cả hay Phương Thành đang giữ vai trò chủ lực trong khai thác tuyến cao tốc và quốc lộ trọng điểm. Đây là những đơn vị trực tiếp ảnh hưởng đến chi phí và năng lực vận tải hàng hóa đường bộ, tạo nền tảng cho hoạt động logistics đường bộ nhanh và an toàn hơn.

Bảng 3.9. Xếp hạng nhóm vận tải đường bộ theo doanh thu BOT năm 2025

Xếp hạng	Doanh nghiệp BOT	Dự án/ Trạm tiêu biểu	Doanh thu lũy kế năm 2025 (triệu đồng)
1	Tổng công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam (VIDIFI)	Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng	753,647
2	Công ty Cổ phần Đầu tư Hạ tầng Giao thông Đèo Cả	Xây dựng hầm Đèo Cả QL 1	361,291
3	Công ty Cổ phần Đầu tư và Xây dựng Giao thông Phương Thành	Dự án đầu tư nâng cấp tuyến đường Pháp Vân - Cầu Giẽ	281,692
4	Công ty CP Đầu tư BOT Hà Nội – Bắc Giang.	Dự án đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội - Bắc Giang theo hình thức BOT	163,872
5	Tập đoàn Đèo Cả (DeoCa Group)	Cao tốc Cam Lâm - Vĩnh Hảo	160,955

Nguồn: Cục Đường bộ Việt Nam, Báo cáo doanh thu BOT năm 2025.

Bức tranh doanh nghiệp logistics Việt Nam năm 2025 tiếp tục ghi nhận sự mở rộng và phân hóa rõ rệt giữa các nhóm doanh nghiệp theo quy mô, lĩnh vực hoạt động và năng lực cạnh tranh. Top doanh nghiệp đầu ngành tập trung vào các mảng vận tải đa phương thức, kho bãi, giao nhận quốc tế và thương mại điện tử.

Top 10 doanh nghiệp logistics Việt Nam năm 2025 được xếp hạng dựa trên các tiêu chí về doanh thu, lợi nhuận, quy mô mạng lưới và mức độ đầu tư công nghệ. Danh sách gồm các doanh nghiệp đầu ngành như Tân Cảng Sài Gòn, Gemadept, Transimex, ITL, SLP Việt Nam, DHL Supply Chain, Kuehne+Nagel Việt Nam, Bee Logistics, Viettel Post và Lazada Logistics (Nguồn: Vietnam Report 12/2025, Top 10 & 5 Công ty uy tín ngành Logistics năm 2025 công bố 11/12/2025). Nhóm 10 doanh nghiệp nêu trên là các đơn vị dẫn dắt thị trường theo quy mô hoạt động và độ phủ mạng lưới, tập trung ở các mảng vận tải đa phương thức, khai thác cảng, kho bãi và logistics tích hợp. Đây là nhóm doanh nghiệp có ảnh hưởng lớn đến tiêu chuẩn dịch vụ và năng lực cạnh tranh của ngành.

Trong lĩnh vực khai thác cảng biển và logistics cảng, các doanh nghiệp lớn như Tân Cảng Sài Gòn, Gemadept, Cái Mép - Thị Vải, Hải Phòng và Đà Nẵng tiếp tục giữ vai trò chủ

lực. Nhóm cảng lớn này chiếm khoảng 70-75% tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển cả nước. Trong đó, Tân Cảng Sài Gòn duy trì vị trí dẫn đầu về sản lượng container và doanh thu logistics tích hợp, trong khi Gemadept tiếp tục mở rộng chuỗi cảng và trung tâm logistics tại miền Trung và miền Nam, tăng cường kết nối vận tải đa phương thức.

Ở mảng giao nhận quốc tế (freight forwarding), các doanh nghiệp nổi bật gồm DHL Global Forwarding, Kuehne+Nagel, DB Schenker và Bee Logistics. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), các doanh nghiệp này chiếm tỷ trọng lớn trong vận chuyển hàng xuất nhập khẩu đi châu Âu, Bắc Mỹ và Đông Bắc Á. Nhờ lợi thế về mạng lưới toàn cầu, hệ thống quản lý vận hành hiện đại và khả năng cung cấp dịch vụ logistics tích hợp cho khách hàng FDI.

Theo Báo cáo Thương mại điện tử Việt Nam 2025 của Hiệp hội Thương mại Điện tử Việt Nam (VECOM), trong lĩnh vực e-logistics và giao hàng thương mại điện tử, năm 2025 tiếp tục ghi nhận tốc độ tăng trưởng cao. Các doanh nghiệp dẫn đầu gồm Viettel Post, Lazada Logistics, Giao hàng nhanh (GHN), Giao hàng tiết kiệm (GHTK) và Shopee Xpress. Theo Cục Thương mại Điện tử và Kinh tế số (Bộ Công Thương, 2025), nhóm doanh nghiệp này ước chiếm khoảng 75 - 85% thị phần giao hàng thương mại điện tử, với tốc độ tăng trưởng doanh thu bình quân đạt khoảng 15 - 25% so với năm 2024. Việc đầu tư mạnh vào hệ thống fulfillment tự động, trung tâm phân loại quy mô lớn và ứng dụng AI trong tối ưu tuyến giao hàng đã giúp rút ngắn thời gian giao hàng nội đô từ 24 - 48 giờ xuống còn 12-24 giờ tại các đô thị lớn.

Tổng thể, nhóm doanh nghiệp logistics hàng đầu năm 2025 cho thấy xu hướng chuyên môn hóa, tích hợp dịch vụ và đầu tư công nghệ mạnh mẽ, hướng tới mục tiêu phát triển logistics xanh và thông minh, đạt chuẩn quốc tế.

3.7. PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG DỊCH VỤ LOGISTICS

Chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn 2050 do Bộ Công Thương đề xuất đặt ra những mục tiêu cụ thể nhằm nâng cao vai trò của logistics trong nền kinh tế quốc gia. Đến năm 2030, ngành logistics dự kiến đóng góp từ 6 - 8% GDP, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ đạt 60 - 70%, chi phí logistics giảm xuống còn 16 - 18% GDP, và Việt Nam lọt vào top 45 thế giới về chỉ số LPI (Logistics Performance Index). Nhưng Việt Nam đã đạt hạng 43/139 về chỉ số LPI vào năm 2023, nghĩa là mục tiêu "lọt top 45 thế giới" đặt ra cho năm 2025 đã được hoàn thành sớm hơn dự kiến. Xa hơn, đến năm 2050, mục tiêu là nâng tỷ lệ đóng góp lên 12 - 15% GDP, tỷ lệ thuê ngoài đạt 70-90%, chi phí logistics giảm còn 10 - 12% GDP, và LPI đạt top 30 toàn cầu.

Song song đó, Chính phủ đã ban hành Quyết định 876/QĐ-TTg về chuyển đổi năng lượng xanh và giảm phát thải khí nhà kính trong giao thông vận tải, hướng tới mục tiêu NetZero vào năm 2050. Các định hướng chính bao gồm khuyến khích sử dụng năng lượng tái tạo như hydrogen và LNG, đẩy mạnh vận tải thủy và đường sắt để giảm phụ thuộc vào đường bộ, xây dựng kho bãi thông minh, phát triển thị trường tín chỉ carbon, và đặc biệt là tăng cường ứng dụng công nghệ như AI, IoT, Big Data trong quản lý chuỗi cung ứng, từng bước hình thành hệ sinh thái logistics thông minh, nơi các hoạt động vận hành, giám sát, phân tích và ra quyết định được tự động hóa và tối ưu hóa theo thời gian thực. Về thể chế, Nhà nước chú trọng hoàn thiện hành lang pháp lý, gỡ bỏ chướng ngại, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, đầu tư hạ tầng logistics kết nối đa phương thức, đào tạo nhân lực chất lượng cao, và hỗ trợ doanh nghiệp nội địa nâng cao năng lực cạnh tranh

Các xu hướng phát triển mới:

- Logistics xanh: doanh nghiệp mở rộng đầu tư kho bãi tiết kiệm năng lượng, phương tiện ít phát thải, áp dụng e-B/L và chứng từ điện tử; mục tiêu giảm cường độ phát thải trên mỗi tấn-km vận chuyển khoảng 8 - 10% so với năm 2024, phù hợp với định hướng tăng trưởng xanh và cam kết Net Zero 2050.

- Logistics thông minh: Doanh nghiệp tăng cường ứng dụng AI, IoT, Big Data và blockchain trong quản lý kho bãi, phương tiện và chuỗi cung ứng; triển khai hệ thống TMS/WMS/OMS tích hợp, theo dõi hàng hóa thời gian thực và phân tích dự báo nhu cầu.

- Logistics thương mại điện tử: mở rộng trung tâm fulfillment gần đô thị, tự động hóa phân loại, tối ưu tuyến chặng cuối bằng AI; thời gian giao nội thành mục tiêu dưới 24 giờ.

- Cross-border logistics: tăng dịch vụ kết nối ASEAN - Trung Quốc - Mỹ/EU; mở rộng mạng lưới trạm trung chuyển, ICD, dịch vụ hải quan số xuyên biên giới; thời gian thông quan trung bình giảm còn 24 - 36 giờ/ô hàng.

Chính sách hỗ trợ phát triển thị trường:

- Ưu đãi đầu tư: khuyến khích dự án kho bãi, trung tâm logistics cấp vùng, kho lạnh và trung tâm TMĐT; áp dụng tín dụng xanh, ưu đãi thuế cho thiết bị tiết kiệm năng lượng.

- Chuyển đổi số: thúc đẩy nền tảng kết nối logistics điện tử quốc gia; tiêu chuẩn hóa dữ liệu, khuyến khích e-contract, e-invoice, e-B/L; liên thông hải quan điện tử và cơ chế một cửa quốc gia/ASEAN.

- Kết nối FTZ/khu logistics tự do: thí điểm khu thương mại tự do và trung tâm trung chuyển quốc tế gần cảng nước sâu, cho phép chế độ quá cảnh - tạm nhập tái xuất linh hoạt, giảm chi phí và thời gian lưu bãi.

- Phát triển nguồn nhân lực: chương trình đào tạo nhân lực logistics số và vận hành kho thông minh; mục tiêu tỷ lệ nhân sự có kỹ năng số đạt khoảng 50 - 55% năm 2025.

Tổng thể, thị trường dịch vụ logistics năm 2025 duy trì quỹ đạo tăng trưởng với ba trụ cột: mở rộng quy mô - tăng tỷ lệ thuê ngoài chuyển đổi số gắn với mục tiêu xanh hóa. Việc hoàn thiện hạ tầng, tiêu chuẩn dữ liệu và cơ chế FTZ dự kiến tạo hiệu ứng lan tỏa, giúp giảm chi phí logistics trên GDP xuống khoảng 14 - 15% trong trung hạn, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam.

3.8. ĐÁNH GIÁ CHUNG

3.8.1. Những kết quả đạt được

Thứ nhất, nhận thức về vai trò và tiềm năng phát triển ngành dịch vụ logistics được nâng cao và lan tỏa ở tất cả các cấp từ trung ương đến địa phương. Để định hướng trong giai đoạn mới, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 9/10/2025 phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2050.

Thứ hai, logistics đã có sự phát triển nhanh, đạt được một số chỉ tiêu của Kế hoạch hành động (Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 và Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021) và trở thành ngành dịch vụ đóng góp ngày càng quan trọng đối với sự phát triển của kinh tế đất nước.

Thứ ba, từng bước hình thành và hoàn thiện khung khổ pháp lý cần thiết để điều chỉnh hoạt động dịch vụ logistics.

Thứ tư, cơ sở hạ tầng logistics đã có những bước phát triển nhất định, từng bước đáp ứng nhu cầu phát triển của các hoạt động logistics. Cơ cấu phương thức vận tải dần chuyển dịch theo hướng tích cực.

Thứ năm, số lượng các doanh nghiệp dịch vụ logistics ngày càng tăng nhanh cả về số lượng, năng lực kinh doanh và chất lượng dịch vụ cũng dần được cải thiện.

Thứ sáu, thị trường dịch vụ logistics ngày càng được mở rộng, tận dụng được lợi ích từ các hiệp định thương mại tự do đem lại trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế.

Thứ bảy, hoạt động đào tạo về lĩnh vực logistics ở các bậc học từ trung cấp, cao đẳng đến đại học, sau đại học ngày càng gia tăng cả về số lượng và chất lượng ở các cơ sở đào tạo trên cả nước theo Danh mục ngành, nghề đào tạo đã được ban hành.

Thứ tám, nhiều giải pháp công nghệ và ngày càng được ứng dụng trong các hoạt động logistics.

Thứ chín, thông tin tuyên truyền và cơ chế đối thoại giữa các cơ quan quản lý nhà nước về logistics với hiệp hội, doanh nghiệp ngày càng được tăng cường.

3.8.2. Những tồn tại, hạn chế

Thứ nhất, hệ thống khung khổ pháp lý dù đang được hoàn thiện nhưng vẫn tồn tại nhiều hạn chế, chưa có nhiều chính sách hỗ trợ cụ thể cho doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Thứ hai, hoạt động triển khai, điều phối các nhiệm vụ phát triển logistics quốc gia còn gặp nhiều khó khăn. Bộ máy chuyên trách làm công tác quản lý nhà nước về dịch vụ logistics còn thiếu, việc phân công, phân cấp quản lý còn chưa rõ ràng nên hiệu quả hoạt động còn chưa cao; cơ chế phối hợp liên ngành trong lĩnh vực logistics có lúc, có nơi còn chưa được phát huy hiệu quả và đồng bộ.

Thứ ba, cơ sở hạ tầng logistics còn chưa đồng bộ, chênh lệch phát triển giữa các vùng và thiếu tính kết nối (đặc biệt là hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông và hạ tầng công nghệ thông tin), hạn chế sự phát triển và dẫn đến chi phí logistics còn cao, giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Thứ tư, doanh nghiệp dịch vụ logistics nội địa chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ, hạn chế cả về vốn, công nghệ, nhân lực trình độ cao cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế.

Thứ năm, thị trường dịch vụ logistics hoạt động cơ bản ở thị trường nội địa, phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế của đất nước.

Thứ sáu, nguồn nhân lực còn thiếu, yếu về kỹ năng, chưa được đào tạo chuyên nghiệp về hoạt động logistics. Mặc dù thời gian gần đây hoạt động đào tạo chính quy được đẩy mạnh nhưng vẫn cần thời gian để lượng nhân lực này có thể phục vụ cho ngành.

CHƯƠNG IV

LOGISTICS TRONG DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI

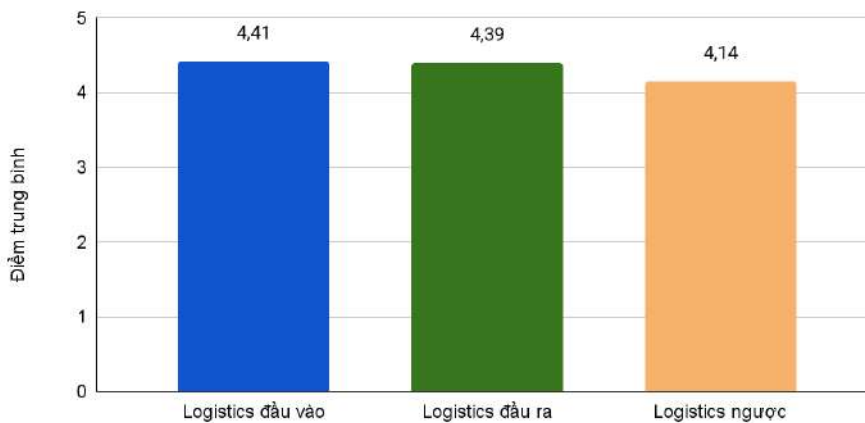


4.1. TỔNG QUAN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI

Trong bối cảnh kinh tế số và áp lực cạnh tranh ngày càng gia tăng, logistics không còn đơn thuần là hoạt động hỗ trợ mà đã trở thành yếu tố chiến lược then chốt, quyết định trực tiếp đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của mọi doanh nghiệp. Nó là mạch máu kết nối toàn bộ chuỗi giá trị - từ quản lý nguồn cung nguyên liệu đầu vào, sản xuất, cho đến phân phối sản phẩm cuối cùng đến tay người tiêu dùng và cả dịch vụ hậu mãi.

Để lượng hóa tầm quan trọng này, cuộc khảo sát được thực hiện trên 202 doanh nghiệp sản xuất, thương mại và cung ứng dịch vụ logistics tại Việt Nam, sử dụng thang đo Likert 5 mức độ (từ 1 - Không quan trọng đến 5 - Rất quan trọng), nhóm nghiên cứu thu được kết quả như sau:

Hình 4.1. Kết quả đánh giá tầm quan trọng của logistics trong hoạt động kinh doanh



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập

Kết quả khảo sát cho thấy, các doanh nghiệp tiếp tục đánh giá cao vai trò then chốt của logistics trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Cả ba khía cạnh logistics đều được xếp ở mức độ "Quan trọng" đến "Rất quan trọng" với điểm trung bình trên 4/5. Cụ thể, Logistics đầu vào được đánh giá cao nhất (4,41), phản ánh tầm quan trọng của việc đảm bảo nguồn nguyên vật liệu đầu vào được ổn định, kịp thời và có chi phí tối ưu. Tiếp theo là Logistics đầu ra (4,39), cho thấy sự chú trọng của doanh nghiệp vào khâu phân phối thành phẩm đến tay khách hàng một cách hiệu quả.

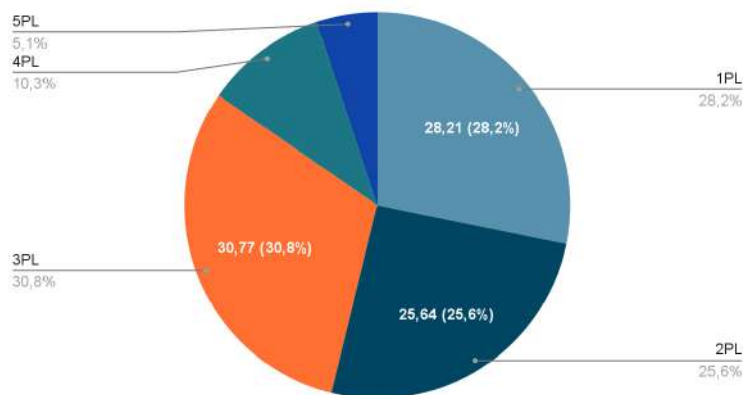
Đáng chú ý, Logistics ngược (bao gồm các hoạt động như thu hồi, tái chế, xử lý sản phẩm lỗi hoặc bao bì) tuy có điểm số thấp hơn (4,14) nhưng vẫn ở mức quan trọng. Sự

chênh lệch này có thể đến từ việc nhiều doanh nghiệp vẫn xem đây là hoạt động phát sinh chi phí hơn là một cơ hội để tạo dựng lợi thế cạnh tranh và phát triển bền vững. Tuy nhiên, việc điểm số này vượt trên ngưỡng 4 cho thấy nhận thức về tầm quan trọng của logistics ngược đang dần được cải thiện trong cộng đồng doanh nghiệp. Nhìn chung, kết quả này một lần nữa khẳng định nhận thức ngày càng cao của doanh nghiệp về việc quản lý hiệu quả toàn bộ chuỗi cung ứng, từ khâu đầu vào đến đầu ra và cả vòng đời sản phẩm.

Hệ thống logistics hiện đại hình thành từ một “hệ sinh thái” các hoạt động cốt lõi, đóng vai trò là mạch máu đảm bảo sự vận hành trơn tru của doanh nghiệp. Các trụ cột chính bao gồm: (1) Hoạch định & Dự báo (quản lý đơn hàng, dự báo nhu cầu), (2) Thực thi (quản lý kho vận, vận tải, đóng gói) và (3) Tối ưu hóa (quản lý tồn kho, xử lý hàng ngược, quản lý rủi ro và thông tin chuỗi cung ứng). Sự phối hợp nhịp nhàng của các mắt xích này chính là chìa khóa giúp doanh nghiệp xây dựng một chuỗi cung ứng linh hoạt, giảm thiểu lãng phí và tối ưu chi phí toàn diện.

Trong bối cảnh đó, xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics (outsourcing) cho các phần việc chuyên môn đang trở thành lựa chọn chiến lược của nhiều doanh nghiệp. Động lực không chỉ đến từ áp lực cắt giảm chi phí, mà còn từ nhu cầu tiếp cận công nghệ quản lý tiên tiến và mạng lưới vận chuyển tối ưu. Tuy nhiên, việc lựa chọn tự triển khai hay thuê ngoài, cũng như xác định phạm vi thuê ngoài đến đâu, cần được đánh giá dựa trên chiến lược cốt lõi, năng lực tài chính và đặc thù hoạt động của từng doanh nghiệp.

Hình 4.2. Kết quả tỷ lệ & loại hình logistics mà doanh nghiệp đang sử dụng



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập

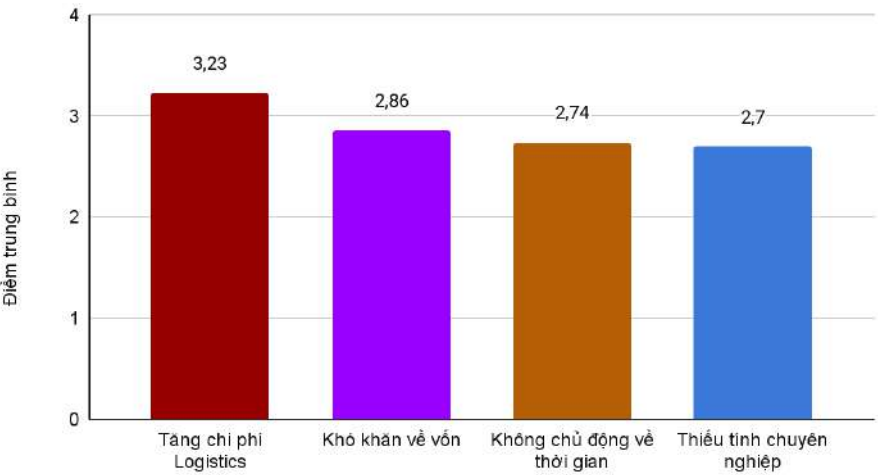
Kết quả khảo sát thực tế trên 202 doanh nghiệp sản xuất, thương mại và nhà cung cấp dịch vụ logistics tại Việt Nam dưới đây sẽ cung cấp một góc nhìn rõ nét về xu hướng này:

Kết quả khảo sát cho thấy thị trường logistics Việt Nam đang ở giai đoạn chuyển tiếp đa dạng. Mô hình 3PL (30,8%) là lựa chọn phổ biến nhất, phản ánh xu hướng thuê ngoài để tập trung vào năng lực cốt lõi. Tuy nhiên, các mô hình tự chủ 1PL (28,2%) và 2PL (25,6%) vẫn chiếm tỷ trọng cao, cho thấy nhiều doanh nghiệp vẫn ưu tiên kiểm soát trực tiếp. Trong khi đó, các mô hình quản trị tích hợp cao 4PL (10,3%) và 5PL (5,1%) có tỷ lệ áp dụng còn hạn chế, phù hợp với các doanh nghiệp có chuỗi cung ứng phức tạp và quy mô lớn. Bên cạnh đó, có sự phân bố không đồng đều giữa các mức độ sử dụng, với nhiều doanh nghiệp tập trung ở mức 0-<20% hoặc 80-<100%. Có thể đánh giá sự đa dạng trong chiến lược quản lý logistics của doanh nghiệp, tùy thuộc vào quy mô và nhu cầu cụ thể.

4.2. THỰC TRẠNG VÀ NHỮNG THÁCH THỨC TRONG TRIỂN KHAI DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP

Qua khảo sát 161 doanh nghiệp sử dụng vụ logistics tại Việt Nam, dựa trên thang đo Likert 5 mức độ tương ứng với: 1 - Không khó khăn; 2 - Ít khó khăn; 3 - Trung bình; 4 - Khó khăn; 5 - Rất khó khăn, thu được kết quả như sau:

Hình 4.3. Kết quả đánh giá những khó khăn trong quá trình tự thực hiện dịch vụ logistics của doanh nghiệp



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập

Kết quả khảo sát cho thấy, tăng chi phí Logistics (3,23/5) là thách thức lớn nhất, phản ánh áp lực từ giá nhiên liệu, chi phí thuê kho bãi và vận chuyển đang đè nặng lên doanh nghiệp. Ba khó khăn tiếp theo, tuy ở mức trung bình nhưng vẫn đáng quan

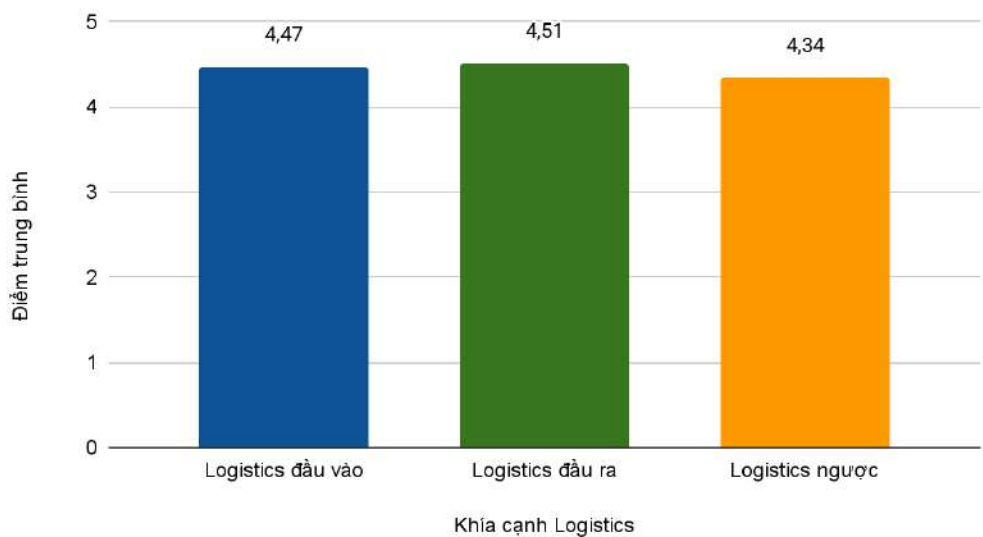
tâm, bao gồm khó khăn về vốn (2,86), không chủ động về thời gian (2,74) và thiếu tính chuyên nghiệp (2,7). Điều này cho thấy bên cạnh bài toán chi phí, các doanh nghiệp cũng đang đối mặt với những hạn chế về năng lực tài chính, khả năng lập kế hoạch và trình độ vận hành. Nhìn chung, mức độ đánh giá tập trung ở khoảng trung bình đến khó khăn, hàm ý rằng các vấn đề này tuy chưa ở mức báo động nhưng cần có những giải pháp đồng bộ để tháo gỡ.

4.2.1. Phân tích thực trạng triển khai logistics từ góc nhìn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ

Bên cạnh khảo sát 161 doanh nghiệp sử dụng dịch vụ Logistics, nhóm nghiên cứu cũng đã khảo sát 41 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics

Việc phân tích song song góc nhìn từ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ (DVC) và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ cho thấy một bức tranh toàn diện và có nhiều đánh giá thú vị trong ngành logistics Việt Nam.

Hình 4.4. Kết quả đánh giá tầm quan trọng của logistics trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập

4.2.2. Vai trò chiến lược của logistics trong doanh nghiệp: Mức độ nhận thức và thực tiễn triển khai

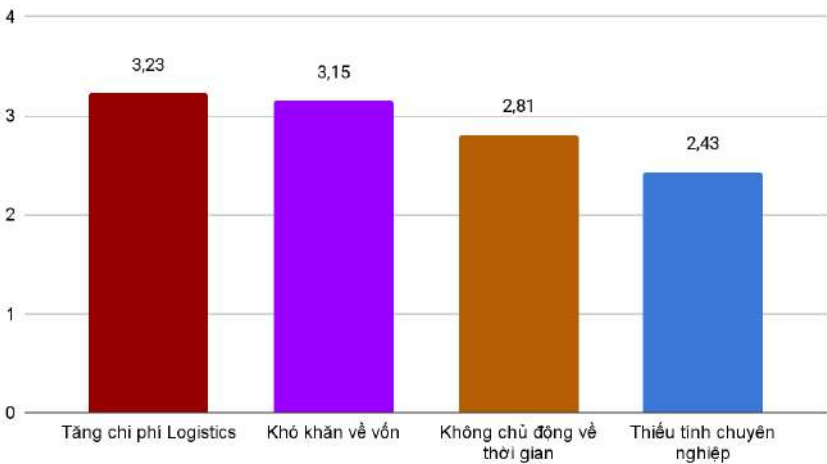
Kết quả khảo sát cho thấy:

- Logistics đầu ra được đánh giá cao nhất (4.51/5), thậm chí cao hơn mức đánh giá từ phía người sử dụng. Điều này khẳng định đây là mảng dịch vụ cốt lõi, tạo ra giá trị và doanh thu chính cho các nhà cung cấp.
- Logistics đầu vào cũng được xếp hạng rất cao (4.47/5), cho thấy các DVC nhận thức rõ tầm quan trọng của việc quản lý dòng nguyên vật liệu đầu vào cho khách hàng.
- Logistics ngược có điểm số thấp hơn (4.34/5), phản ánh thực tế đây vẫn là phân khúc chưa được khai thác triệt để và ưu tiên trong danh mục dịch vụ của nhiều công ty.

Có thể thấy, tồn tại sự trùng khớp chiến lược giữa người cung cấp và người sử dụng là cả hai bên đều coi logistics đầu ra là quan trọng nhất. Điều này tạo ra một thị trường cạnh tranh lành mạnh và tập trung vào phân khúc này.

4.2.3. So sánh và đối chiếu các thách thức logistics từ các góc nhìn khác nhau

Hình 4.5. Kết quả đánh giá những khó khăn trong quá trình tự thực hiện dịch vụ logistics của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics



Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập

Việc so sánh đối chiếu giữa hai nhóm cho thấy những khoảng cách nhận thức đáng chú ý, được minh họa trong bảng dưới đây:

Khó khăn	Góc nhìn từ DN Cung cấp dịch vụ	Góc nhìn từ DN Sử dụng dịch vụ
Tăng chi phí Logistics	Khó khăn số một (3.23/5)	Khó khăn số một (3.23/5)
Khó khăn về vốn	Rất cao (3.15/5)	Cao (2.86/5)
Không chủ động về thời gian	Trung bình (2.81/5)	Cao (2.74/5)
Thiếu tính chuyên nghiệp	Ít khó khăn nhất (2.43/5)	Ít khó khăn nhất (2.7/5)

Kết quả so sánh giữa doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics cho thấy sự khác biệt đáng kể trong nhận thức về các thách thức. Trong khi cả hai bên đều xác định tăng chi phí là vấn đề nghiêm trọng nhất (3.23 điểm), thì áp lực về vốn lại được các nhà cung cấp đánh giá cao hơn hẳn (3.15 so với 2.86). Sự chênh lệch này phản ánh gánh nặng tài chính đặc thù mà các doanh nghiệp logistics phải gánh chịu do yêu cầu đầu tư lớn vào cơ sở vật chất và công nghệ.

Đáng chú ý, khoảng cách nhận thức về tính chuyên nghiệp thể hiện rõ khi các nhà cung cấp tự đánh giá mức độ ảnh hưởng thấp (2.43), trong khi người sử dụng đánh giá cao hơn (2.7). Điều này cho thấy sự khác biệt trong kỳ vọng về tiêu chuẩn dịch vụ, và có thể các nhà cung cấp chưa thực sự thấu hiểu những đòi hỏi ngày càng cao từ phía khách hàng.

Ở khía cạnh chủ động thời gian, mức đánh giá từ người sử dụng (2.74) cao hơn nhà cung cấp (2.81) cho thấy kỳ vọng về tính linh hoạt và khả năng kiểm soát thời gian vượt quá khả năng đáp ứng thực tế.

Những khác biệt này chỉ ra ba khoảng cách quan trọng: khoảng cách vốn, khoảng cách tiêu chuẩn dịch vụ, và khoảng cách kỳ vọng thời gian. Để thu hẹp những khoảng cách này, các nhà cung cấp cần chủ động cải thiện năng lực tài chính, nâng cao tính chuyên nghiệp trong vận hành, và tăng cường khả năng kiểm soát thời gian, trong khi người sử dụng cần điều chỉnh kỳ vọng phù hợp với thực tế năng lực của thị trường.

4.2.4. Xu hướng phát triển logistics từ góc nhìn nhà cung cấp dịch vụ

Từ góc nhìn của 41 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ, có thể rút ra các xu hướng và giải pháp then chốt:

Xu hướng:

- Dịch vụ Value-Added Services (VAS) là tương lai: Với việc logistics đầu ra và đầu vào được đánh giá rất cao, các DVC cần dịch chuyển từ mô hình “vận chuyển thuần

túy” sang cung cấp các giải pháp tổng thể (dự báo, quản lý tồn kho, đóng gói,...) để gia tăng giá trị và bù đắp áp lực chi phí.

- Đầu tư công nghệ để giải bài toán vốn và hiệu quả: Áp lực vốn lớn buộc các DVC phải đầu tư thông minh vào công nghệ (TMS, nền tảng số) để tối ưu hóa hiệu suất sử dụng tài sản, giảm chi phí vận hành và nâng cao độ chủ động thời gian.
- Logistics ngược - Mảnh đất tiềm năng chưa được khai phá: Điểm số thấp hơn về tầm quan trọng cho thấy đây là cơ hội cạnh tranh cho các DVC tiên phong, khi mà xu hướng kinh tế tuần hoàn và thương mại điện tử đang làm gia tăng nhu cầu này.

4.3. KẾT QUẢ PHÂN TÍCH ĐỊNH LƯỢNG VỀ HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP

Kết quả phân tích dữ liệu (xem tại Phụ Lục) cho thấy:

Mối quan hệ của các nhân tố then chốt tác động đến hiệu quả dịch vụ logistics, được đo lường thông qua ba biến số: Thời gian, Chất lượng và Quy mô dịch vụ.

1. Nhân tố Thể chế: Tác động ngược chiều

Kết quả kiểm định chỉ ra rằng nhân tố Thể chế có tác động ngược chiều và có ý nghĩa thống kê đến cả ba chỉ số đánh giá dịch vụ logistics. Điều này hàm ý rằng môi trường pháp lý, các quy định và thủ tục hành chính hiện hành đang thực sự là một rào cản, làm gia tăng thời gian thông quan, hạn chế khả năng cải thiện chất lượng và kìm hãm việc mở rộng quy mô dịch vụ cho các doanh nghiệp sử dụng.

2. Nhân tố Môi trường Logistics: Tác động không đồng nhất

Phân tích cho thấy Môi trường Logistics chỉ có tác động thuận chiều có ý nghĩa thống kê đến biến Quy mô dịch vụ. Tuy nhiên, ảnh hưởng của nhân tố này đến Chất lượng và Thời gian dịch vụ là không đáng kể. Điều này phản ánh rằng các điều kiện về cạnh tranh, chính sách vĩ mô và môi trường kinh doanh tuy có hỗ trợ cho việc mở rộng quy mô thị trường, nhưng chưa đủ để thúc đẩy các yếu tố then chốt về mặt hiệu quả hoạt động.

3. Nhân tố Nguồn nhân lực: Động lực ảnh hưởng mạnh mẽ nhất

Đây là nhân tố được khẳng định có tác động thuận chiều mạnh mẽ và toàn diện đến cả ba khía cạnh của dịch vụ logistics. Đặc biệt, dựa trên hệ số hồi quy chuẩn hóa (Beta), Nguồn nhân lực được xác định là yếu tố có mức độ ảnh hưởng mạnh nhất đến Quy mô dịch vụ. Kết quả này nhấn mạnh vai trò nền tảng của một đội ngũ nhân lực chất lượng cao

trong việc mở rộng quy mô, đồng thời nâng cao chất lượng và rút ngắn thời gian cung cấp dịch vụ.

4. Nhân tố Trình độ công nghệ: Nền tảng hiệu suất

Tương tự Nguồn nhân lực, trình độ công nghệ thể hiện mối tương quan thuận chiều có ý nghĩa thống kê với cả ba biến phụ thuộc. Việc ứng dụng các công nghệ hiện đại (như IoT, AI, nền tảng số) góp phần trực tiếp vào việc tối ưu hóa thời gian vận hành, nâng cao độ chính xác và tin cậy của dịch vụ, từ đó tạo điều kiện mở rộng quy mô kinh doanh.

5. Nhân tố cơ sở hạ tầng: Yếu tố hỗ trợ toàn diện

Kết quả nghiên cứu khẳng định cơ sở hạ tầng có ảnh hưởng tích cực đến toàn bộ hệ thống dịch vụ logistics. Một hệ thống hạ tầng giao thông, kho bãi và ICT được đầu tư đồng bộ là điều kiện tiên quyết để đảm bảo tốc độ, chất lượng và khả năng nhân rộng dịch vụ.

6. Nhân tố năng lực động: Lợi thế cạnh tranh đặc biệt

Nhân tố này thể hiện qua khả năng thích ứng, đổi mới và học hỏi của doanh nghiệp cung ứng, cũng cho thấy tác động thuận chiều mạnh mẽ. Điều đáng chú ý là năng lực động được thể hiện rõ nét nhất ở các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics có vốn đầu tư nước ngoài (FDI), cho phép họ vượt trội trong việc cung cấp các dịch vụ chất lượng cao, nhanh chóng và đa dạng cho khách hàng.

Kết quả định lượng đã vẽ nên một bức tranh toàn diện: Trong khi các nhân tố “cứng” như hạ tầng và công nghệ tạo nền tảng, thì các nhân tố “mềm” như nguồn nhân lực và năng lực động mới chính là chìa khóa tạo ra sự khác biệt và thúc đẩy tăng trưởng. Ngược lại, Thể chế đang là điểm nghẽn quan trọng cần được tháo gỡ để toàn bộ hệ thống vận hành tối ưu.

4.4. XU HƯỚNG VÀ THÁCH THỨC ĐỐI VỚI LOGISTICS TRONG DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI

4.4.1. Các xu hướng phát triển logistics trong bối cảnh mới

(1) Chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ hiện đại trong logistics

Chuyển đổi số là xu thế tất yếu, đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa hoạt động logistics tại doanh nghiệp sản xuất và thương mại. Các công nghệ như AI, Big Data, IoT, Blockchain đang được áp dụng để cải thiện khả năng dự báo nhu cầu, quản lý vận tải, kho bãi và theo dõi đơn hàng theo thời gian thực.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam (Bộ Công Thương, 2024), khoảng 70% doanh nghiệp logistics vừa và lớn đã triển khai ít nhất một giải pháp số hóa, tăng đáng kể so với mức 55% năm 2021. Việc áp dụng công nghệ số giúp giảm trung bình 20 - 25% chi phí quản lý logistics và nâng cao độ chính xác trong dự báo nhu cầu (Bộ Công Thương, 2024).

(2) Tăng trưởng mạnh mẽ của thương mại điện tử

Thương mại điện tử tiếp tục là động lực quan trọng thúc đẩy nhu cầu logistics, đặc biệt là dịch vụ giao hàng chặng cuối (last-mile delivery). Năm 2023, quy mô thị trường thương mại điện tử B2C của Việt Nam đạt 20,5 tỷ USD, tăng 25% so với năm 2022, và dự báo đạt 30,3 tỷ USD vào năm 2025 (VECOM, 2024).

Điều này tạo ra nhu cầu khổng lồ đối với dịch vụ logistics thương mại điện tử, yêu cầu tốc độ giao hàng nhanh, chi phí thấp và khả năng xử lý đơn hàng quy mô lớn. Các doanh nghiệp sản xuất - thương mại buộc phải hợp tác chặt chẽ với các công ty logistics, hoặc tự đầu tư hạ tầng để đáp ứng nhu cầu này.

(3) Logistics xanh và phát triển bền vững

Dưới áp lực giảm phát thải carbon, doanh nghiệp logistics Việt Nam đang đẩy mạnh logistics xanh (green logistics) thông qua: sử dụng phương tiện vận tải thân thiện môi trường (xe điện, LNG), áp dụng bao bì tái chế, giảm thiểu rác thải nhựa và tối ưu hóa vận tải đa phương thức để tiết kiệm nhiên liệu.

Theo VLA (2024), 43% doanh nghiệp logistics tại Việt Nam đã áp dụng các sáng kiến giảm phát thải carbon, tăng từ mức 28% năm 2020. Đặc biệt, một số doanh nghiệp lớn đã thử nghiệm xe điện trong giao hàng đô thị và áp dụng tiêu chuẩn xanh trong hệ thống kho bãi. Xu hướng này không chỉ nhằm tuân thủ quy định trong nước mà còn để đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn môi trường từ các FTA thế hệ mới như EVFTA hay CPTPP.

(4) Xu hướng hợp tác chuỗi cung ứng và chia sẻ dữ liệu

Để nâng cao hiệu quả hoạt động, các doanh nghiệp sản xuất và thương mại ngày càng chú trọng hợp tác với đối tác trong chuỗi cung ứng. Mô hình Vendor Managed Inventory (VMI) và Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment (CPFR) đang dần được triển khai nhằm chia sẻ dữ liệu dự báo, tối ưu hóa tồn kho và giảm rủi ro gián đoạn chuỗi cung ứng.

Theo khảo sát của VLA (2024), hơn 50% doanh nghiệp lớn tại Việt Nam đã tham gia vào các chương trình hợp tác dữ liệu trong chuỗi cung ứng, giúp giảm trung bình 20 - 25% lượng tồn kho, đồng thời tăng khả năng đáp ứng nhanh trước biến động thị trường.

4.4.2. Những thách thức chủ yếu trong quản trị và vận hành logistics

(1) Chi phí logistics cao

Chi phí logistics tại Việt Nam vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong nền kinh tế, khoảng 16 - 18% GDP (World Bank, 2023), cao hơn mức trung bình thế giới (10 - 12% GDP). Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam, đặc biệt trong lĩnh vực xuất khẩu. Nguyên nhân chính là chi phí vận tải đường bộ còn cao, hạ tầng chưa đồng bộ và năng lực khai thác logistics đa phương thức còn hạn chế.

(2) Hạ tầng logistics chưa đồng bộ và thiếu trung tâm logistics hiện đại

Mặc dù Việt Nam đã đầu tư mạnh vào hệ thống cảng biển và đường cao tốc, nhưng hạ tầng logistics vẫn còn hạn chế. Các trung tâm logistics hiện đại mới đáp ứng khoảng 65% nhu cầu của thị trường (Bộ Công Thương, 2024). Tình trạng thiếu hụt kho bãi chuẩn quốc tế tại miền Trung khiến việc phân phối hàng hóa gặp khó khăn. Đây là điểm nghẽn lớn khi Việt Nam hướng tới mục tiêu trở thành trung tâm logistics khu vực.

(3) Thiếu nhân lực chất lượng cao

Nguồn nhân lực trong ngành logistics vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu về chuyên môn, đặc biệt trong ứng dụng công nghệ và quản lý chuỗi cung ứng hiện đại. Theo VLA (2024), 63% doanh nghiệp logistics tại Việt Nam gặp khó khăn trong việc tuyển dụng nhân sự chất lượng cao. Điều này dẫn đến tình trạng nhiều doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân sự từ đầu, tốn kém thời gian và chi phí.

(4) Rủi ro pháp lý và áp lực từ hội nhập quốc tế

Việc tham gia các FTA thế hệ mới (EVFTA, CPTPP, RCEP) mở ra cơ hội tiếp cận thị trường quốc tế, nhưng cũng đặt ra yêu cầu tuân thủ nghiêm ngặt về quy tắc xuất xứ, tiêu chuẩn môi trường, an toàn lao động và bảo mật dữ liệu. Đối với nhiều doanh nghiệp logistics vừa và nhỏ (SMEs), việc đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn này là một thách thức lớn, dẫn đến nguy cơ bị loại khỏi chuỗi cung ứng toàn cầu nếu không kịp thời cải thiện.

4.5. THẢO LUẬN KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ HÀM Ý QUẢN TRỊ CHO DOANH NGHIỆP

4.5.1. Thảo luận kết quả khảo sát và phân tích định lượng

Kết quả nghiên cứu định lượng đã phác họa một bức tranh toàn diện về các động lực và điểm nghẽn trong sự phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam, với những hàm ý quan trọng:

Việc nhân tố Thể chế tác động ngược chiều lên cả ba khía cạnh của dịch vụ logistics là một phát hiện then chốt. Điều này không chỉ khẳng định các nhận định định tính trước đây mà còn cung cấp bằng chứng định lượng rõ ràng. Thể chế không đơn thuần là một yếu tố “không hỗ trợ” mà đang thực sự “kìm hãm” sự phát triển. Các thủ tục hành chính phức tạp, sự thiếu đồng bộ trong quy chuẩn và sự chông chéo trong quản lý nhà nước đang trực tiếp làm tăng chi phí thời gian, giảm tính linh hoạt và hạn chế khả năng mở rộng quy mô của các doanh nghiệp.

Kết quả về nhân tố Môi trường logistics cho thấy một thực tế đáng suy ngẫm: môi trường kinh doanh hiện nay chủ yếu tạo điều kiện cho sự mở rộng quy mô thị trường (số lượng dịch vụ, sự gia nhập ngành) nhưng lại không đủ sức thúc đẩy các yếu tố chất lượng và hiệu suất cốt lõi. Điều này cảnh báo về nguy cơ một thị trường logistics “phát triển rộng nhưng không sâu”, nơi sự cạnh tranh có thể chủ yếu dựa trên giá cả thay vì giá trị gia tăng và sự khác biệt hóa về chất lượng.

Việc nguồn nhân lực có ảnh hưởng mạnh nhất đến Quy mô dịch vụ là một kết quả có ý nghĩa chiến lược. Nó chỉ ra rằng, trong giai đoạn hiện nay, bài toán mở rộng thị trường và phát triển các dịch vụ mới phụ thuộc sâu sắc vào chất lượng con người hơn là vào vốn hay công nghệ đơn thuần. Sự thiếu hụt nhân lực chất lượng cao có thể là “nút thắt cổ chai” vô hình ngăn cản các doanh nghiệp khai thác hết tiềm năng thị trường.

Ba nhân tố Công nghệ, Hạ tầng và Năng lực động tạo thành một “kiềng ba chân” vững chắc, hỗ trợ toàn diện cho sự phát triển bền vững của dịch vụ logistics. Trong đó, Năng lực động của doanh nghiệp (đặc biệt là khả năng học hỏi, đổi mới và thích ứng) đóng vai trò như một chất xúc tác, giúp biến các yếu tố đầu vào “cứng” như hạ tầng và công nghệ thành lợi thế cạnh tranh thực sự. Sự vượt trội của các doanh nghiệp FDI trong nhân tố này cho thấy một khoảng cách lớn mà các doanh nghiệp nội địa cần phải thu hẹp.

Dựa trên kết quả nghiên cứu định lượng về các nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ logistics, các giải pháp trọng tâm và khuyến nghị cho Chính phủ được đề xuất như sau:

4.5.2. Đề xuất giải pháp và khuyến nghị

4.5.2.1. Đề xuất giải pháp trọng tâm

1. Giải pháp đột phá về thể chế: Chuyển đổi số toàn diện thủ tục hành chính

- Triển khai Hệ thống Cửa khẩu Số Quốc gia (National Single Window 2.0): Tích hợp toàn bộ quy trình từ khai báo hải quan, kiểm tra chuyên ngành, đến giấy phép logistics lên một nền tảng duy nhất, cho phép xử lý tự động trên 90% thủ tục thông thường.
- Áp dụng cơ chế **Hộp Cát Pháp lý** (Regulatory Sandbox): Cho phép các doanh nghiệp được thí điểm các mô hình kinh doanh mới (ví dụ: nền tảng logistics đa phương thức, ứng dụng Blockchain trong vận đơn điện tử) trong một không gian pháp lý linh hoạt và có kiểm soát.

2. Giải pháp chiến lược về nguồn nhân lực: Nâng tầm chất lượng nguồn lực

Thành lập Học viện Logistics Quốc gia (Vietnam National Logistics Academy): Là trung tâm xuất sắc, hợp tác công-tư, cung cấp các chương trình đào tạo chuyên sâu về quản trị chuỗi cung ứng 4.0, AI và dữ liệu lớn.

- Chương trình Quốc gia về Chuẩn hóa và Chứng nhận kỹ năng nghề logistics: Khuyến khích và hỗ trợ nhân lực tham gia các chương trình đào tạo và cấp chứng chỉ nghề nghiệp theo chuẩn quốc tế, hướng tới 50% nhân sự cốt cán được chứng nhận vào năm 2030.

3. Giải pháp công nghệ cao: Xây dựng nền tảng số cho logistics

- Xây dựng nền tảng Dữ liệu Logistics Quốc gia (National Logistics Data Hub): Tập trung hóa và mở cửa các dữ liệu then chốt (lưu lượng container, tỷ lệ sử dụng phương tiện, giá cước) để doanh nghiệp tiếp cận và phân tích.
- Ứng dụng Trí tuệ nhân tạo (AI) để tối ưu hóa hệ thống:
 - AI dự báo nhu cầu và tối ưu tuyến đường: Giảm 15-20% chi phí và thời gian vận tải.
 - Hệ thống điều hành logistics thông minh (Smart Logistics OS): Kết nối dữ liệu từ cảng, kho, vận tải để quản lý và dự báo toàn chuỗi.

4. Giải pháp về hạ tầng: Phát triển kết nối đa phương thức

- Ưu tiên đầu tư vào hạ tầng logistics đa phương thức (Multi-modal): Phát triển mạnh các tuyến đường sắt kết nối cảng biển, các trung tâm logistics nội địa (ICD), giảm áp lực cho đường bộ.
- Quy hoạch và xây dựng các Trung tâm Logistics Vùng (Logistics Hub) thông minh: Ứng dụng công nghệ tự động hóa (AGV, Robot) và Internet of Things (IoT) tại các cửa ngõ kinh tế trọng điểm.

5. Giải pháp cho doanh nghiệp: Thúc đẩy năng lực động và đổi mới sáng tạo

- Thúc đẩy liên kết và sáp nhập (M&A) để hình thành Tập đoàn Logistics “Kỳ lân” Việt Nam: Tạo cơ chế ưu đãi về thuế và tín dụng để hình thành các tập đoàn đủ mạnh về quy mô và vốn.
- Thiết lập “Quỹ Đổi mới Sáng tạo Logistics” (Logistics Innovation Fund): Cung cấp vốn mạo hiểm, hỗ trợ R&D cho các doanh nghiệp, cá nhân có ý tưởng đột phá về mô hình kinh doanh và công nghệ.

Doanh nghiệp sản xuất sử dụng dịch vụ logistics

- *Chuyển đổi số trong logistics sản xuất*: Doanh nghiệp sản xuất cần đầu tư ứng dụng ERP, SCM, IoT, Big Data, AI, Blockchain để tối ưu hóa toàn bộ chuỗi cung ứng - từ dự báo nhu cầu nguyên vật liệu, lập kế hoạch vận tải, đến kiểm soát tồn kho và phân phối sản phẩm. Điều này không chỉ giúp giảm chi phí mà còn nâng cao độ chính xác, tránh gián đoạn sản xuất.
- *Thuê ngoài logistics chuyên nghiệp (3PL, 4PL)*: Thay vì tự đầu tư đội xe, kho bãi, nhiều doanh nghiệp sản xuất chọn outsourcing logistics cho các đơn vị chuyên nghiệp. Giải pháp này giúp doanh nghiệp tập trung nguồn lực cho sản xuất, đồng thời được hưởng lợi từ công nghệ và kinh nghiệm quản lý hiện đại của các nhà cung cấp dịch vụ logistics.
- *Phát triển logistics xanh trong sản xuất*: Doanh nghiệp sản xuất ngày càng chịu áp lực từ khách hàng và các hiệp định quốc tế (như EVFTA, CPTPP) về phát thải carbon. Giải pháp là ứng dụng bao bì tái chế, vận tải bằng xe điện hoặc LNG, tối ưu hóa vận tải đa phương thức để vừa tiết kiệm chi phí, vừa đạt chuẩn “xanh”.

- *Liên kết chuỗi cung ứng*: Các mô hình Vendor Managed Inventory (VMI), Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment (CPFR) nên được áp dụng để chia sẻ dữ liệu giữa doanh nghiệp sản xuất - nhà cung cấp - khách hàng. Nhờ đó, giảm tồn kho, tránh đứt gãy chuỗi cung ứng và tăng tính linh hoạt.

Doanh nghiệp thương mại sử dụng dịch vụ logistics

- *Phát triển logistics thương mại điện tử (E-logistics)*: Thương mại điện tử tăng trưởng mạnh đã đặt ra yêu cầu logistics tốc độ cao, chi phí thấp, đặc biệt là giao hàng chặng cuối (last-mile delivery). Doanh nghiệp thương mại cần hợp tác với các công ty logistics chuyên về TMĐT, sử dụng giải pháp kho gần (fulfillment center) và giao hàng đa kênh.
- *Omni-channel logistics (đa kênh phân phối)*: Doanh nghiệp thương mại cần xây dựng mô hình logistics đồng bộ giữa online - offline. Điều này giúp khách hàng có trải nghiệm liền mạch, có thể mua hàng online và nhận tại cửa hàng hoặc đổi trả dễ dàng.
- *Quản lý tồn kho thông minh*: Áp dụng AI và Big Data để dự báo nhu cầu, tối ưu tồn kho. Nhờ vậy, doanh nghiệp thương mại tránh được tình trạng đọng vốn hoặc thiếu hụt hàng hóa trong mùa cao điểm.
- *Minh bạch và nâng cao dịch vụ khách hàng*: Logistics không chỉ là vận chuyển mà còn là một phần của trải nghiệm khách hàng. Doanh nghiệp thương mại cần đầu tư hệ thống tracking online, giao hàng đúng hẹn, chính sách đổi trả nhanh để nâng cao sự hài lòng và lòng trung thành của khách hàng.

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics

- *Đầu tư hạ tầng & công nghệ hiện đại*: Các doanh nghiệp logistics cần nâng cấp kho bãi thông minh (smart warehouse), trung tâm logistics đa phương thức, hệ thống quản lý vận tải (TMS). Đây là nền tảng để nâng cao năng lực cạnh tranh.
- *Năng lực động (Dynamic Capabilities)*: Khả năng học hỏi, đổi mới và thích ứng nhanh là yếu tố quyết định để doanh nghiệp logistics có thể chuyển đổi hạ tầng và công nghệ thành lợi thế cạnh tranh thực sự.
- *Đổi mới sáng tạo - Quỹ R&D logistics*: Nhà nước khuyến nghị hình thành Quỹ Đổi mới sáng tạo Logistics để hỗ trợ doanh nghiệp nghiên cứu mô hình kinh doanh mới, phát triển dịch vụ giá trị gia tăng, thử nghiệm công nghệ mới như vận đơn điện tử, blockchain logistics.

- *Liên kết và M&A trong ngành logistics*: Khuyến khích sáp nhập, liên minh chiến lược để hình thành các tập đoàn logistics quy mô lớn, đủ sức cạnh tranh với doanh nghiệp nước ngoài.
- *Logistics xanh và chuẩn hóa quốc tế*: Doanh nghiệp logistics cần đi đầu trong việc triển khai chuẩn xanh, logistics bền vững, đáp ứng yêu cầu ngày càng khắt khe từ thị trường quốc tế.

4.5.2.2. Khuyến nghị

Để hiện thực hóa các giải pháp trên, Chính phủ cần đóng vai trò kiến tạo với các hành động cụ thể:

1. Về thể chế:

- Giao Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương và Bộ Tài chính, xây dựng và ban hành Lộ trình Chuyển đổi số Ngành Logistics Quốc gia, với các mốc và chỉ tiêu rõ ràng.
- Chỉ đạo Cục Hải quan hoàn thiện và mở rộng phạm vi kết nối Hệ thống Cửa khẩu Số, hướng tới tích hợp 100% các thủ tục liên quan đến xuất nhập khẩu.

2. Về nhân lực:

- Giao Bộ Giáo dục và Đào tạo phối hợp với Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam (VALOMA) và Hiệp Hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) xây dựng và công nhận Khung năng lực nghề nghiệp quốc gia cho ngành logistics.
- Bộ Tài chính chủ trì xem xét ưu đãi đặc biệt cho các dự án đầu tư vào đào tạo nhân lực logistics chất lượng cao.

3. Về công nghệ và hạ tầng:

- Giao Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì xây dựng Nền tảng Dữ liệu Logistics Quốc gia, đảm bảo tuân thủ Luật An ninh mạng và các quy định về chia sẻ dữ liệu.
- Bộ Xây dựng ưu tiên bố trí vốn từ ngân sách nhà nước cho các dự án hạ tầng logistics đa phương thức trọng điểm, khuyến khích đầu tư theo hình thức PPP (Hợp tác Công - Tư).

4. Hỗ trợ doanh nghiệp:

- Bộ Tài chính nghiên cứu các gói ưu đãi thuế đặc thù cho doanh nghiệp đầu tư vào R&D, chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ xanh trong logistics.
- Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành rà soát và đơn giản hóa các điều kiện kinh doanh, tạo điều kiện tối đa cho sự sáp nhập, hợp nhất lành mạnh giữa các doanh nghiệp logistics.

Khuyến nghị các Bộ, ban, ngành

- Bộ Công Thương và Bộ Tài chính
 - Cải cách thủ tục hải quan, triển khai Cửa khẩu số quốc gia 2.0 để 90%+ thủ tục được xử lý trên một nền tảng điện tử.
 - Thực hiện Regulatory Sandbox cho các mô hình logistics mới (vận đơn điện tử, blockchain).
 - Ban hành ưu đãi thuế đặc thù cho doanh nghiệp logistics đầu tư vào R&D, logistics xanh, chuyển đổi số.
- Bộ Xây dựng
 - Ưu tiên vốn ngân sách và PPP để đầu tư cảng biển, đường sắt, đường thủy, trung tâm logistics vùng.
- Bộ Khoa học và Công nghệ
 - Xây dựng Nền tảng dữ liệu logistics quốc gia, chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan, doanh nghiệp và địa phương.
- Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Nội vụ
 - Thành lập Học viện Logistics Quốc gia để đào tạo nhân lực chất lượng cao.
 - Xây dựng Khung năng lực nghề nghiệp logistics để chuẩn hóa đào tạo, cấp chứng chỉ quốc tế.
 - Chính phủ và UBND địa phương
 - Quy hoạch phát triển các trung tâm logistics cấp vùng, hành lang logistics chiến lược.
 - Khuyến khích PPP và đầu tư nước ngoài trong hạ tầng logistics.

- Đơn giản hóa điều kiện kinh doanh logistics, tạo điều kiện để doanh nghiệp trong nước sáp nhập, liên kết lành mạnh.

4.6. BÀI HỌC KINH NGHIỆM TỪ CÁC QUỐC GIA TRONG KHU VỰC

Để đẩy nhanh tiến trình phát triển logistics, Việt Nam có thể học hỏi và áp dụng có chọn lọc các mô hình thành công từ các quốc gia láng giềng, qua đó rút ngắn đáng kể thời gian và chi phí thử nghiệm.

Singapore được xem là hình mẫu toàn cầu về hiệu quả logistics khi liên tục dẫn đầu Chỉ số Hiệu suất Logistics (LPI) của Ngân hàng Thế giới với điểm số 4.2/5 (World Bank, 2023). Thành công này đến từ việc ứng dụng công nghệ số và tự động hóa toàn diện trong vận hành cảng biển. Điển hình là Cảng PSA Singapore với hệ thống cần cẩu tự hành (AGVs) và trung tâm điều hành kỹ thuật số cho phép vận hành hoàn toàn tự động. Bài học quan trọng cho Việt Nam là cần đầu tư mạnh vào tự động hóa tại các cảng trọng điểm như Cái Mép - Thị Vải, áp dụng mô hình “Cảng thông minh” để nâng cao năng suất và giảm thời gian tàu đợi.

Thái Lan thể hiện sự thành công trong việc phát triển hạ tầng logistics đa phương thức qua Dự án “Kết nối Đông Tây” (East-West Economic Corridor) - một sáng kiến kết nối cảng biển Myanmar với cảng biển Việt Nam thông qua hệ thống đường bộ và đường sắt hiện đại của Thái Lan (UNESCAP, 2022). Hành lang này đã rút ngắn đáng kể thời gian vận chuyển hàng hóa từ Ấn Độ Dương sang Biển Đông. Việt Nam có thể học tập bằng cách đẩy nhanh tiến độ các dự án kết nối cảng biển với đường sắt và đường bộ cao tốc, đồng thời phát triển các trung tâm logistics chiến lược dọc theo các hành lang kinh tế.

Malaysia đã khẳng định vị thế trong khu vực ASEAN về phát triển chuỗi cung ứng lạnh, xếp thứ 2 theo đánh giá của Global Cold Chain Alliance (2022). Trọng tâm là Cảng Klang - trung tâm logistics chính đã phát triển các khu chuyên biệt cho hàng lạnh (Cold Chain Logistics) để xuất khẩu nông sản nhiệt đới. Đây là bài học quý giá cho Việt Nam - một quốc gia có thế mạnh về nông sản và thủy sản. Việc phát triển các trung tâm logistics chuyên biệt cho hàng nông sản tại các vùng nguyên liệu trọng điểm như Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên, kết hợp ứng dụng công nghệ quản lý chuỗi lạnh tiên tiến, sẽ giúp nâng cao giá trị xuất khẩu và giảm tổn thất sau thu hoạch.

Kinh nghiệm từ các quốc gia trên cho thấy, việc kết hợp đồng bộ giữa chuyển đổi số, phát triển hạ tầng đa phương thức và chuyên môn hóa dịch vụ sẽ tạo ra bước đột phá cho ngành logistics Việt Nam.

CHƯƠNG V

HOẠT ĐỘNG HỖ TRỢ VỀ LOGISTICS



5.1. PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS

5.1.1. Nhu cầu phát triển nhân lực logistics Việt Nam

* Bối cảnh phát triển ngành Logistics Việt Nam

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng và sự tái cấu trúc mạnh mẽ của chuỗi cung ứng toàn cầu, ngành logistics Việt Nam đang nổi lên như một lĩnh vực có vai trò chiến lược trong phát triển kinh tế quốc gia. Logistics không còn được hiểu đơn thuần là hoạt động “hậu cần” hỗ trợ sản xuất – kinh doanh, mà đã trở thành trụ cột trung tâm trong việc điều phối dòng chảy hàng hóa, tối ưu chi phí, kiểm soát rủi ro thương mại và nâng cao năng lực cạnh tranh xuất khẩu của nền kinh tế.

Quy mô thị trường logistics Việt Nam hiện chiếm khoảng 4,5% – 5% GDP, với tốc độ tăng trưởng trung bình 14% – 25%/năm giai đoạn 2020 – 2025. Quá trình số hóa logistics, ứng dụng dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo và các mô hình quản trị ESG (Environmental – Social – Governance) đang làm thay đổi sâu sắc cấu trúc của chuỗi giá trị logistics, kéo theo nhu cầu nhân lực tăng nhanh cả về số lượng và chất lượng.

Đồng thời, những biến động địa chính trị toàn cầu, sự quay trở lại của chủ nghĩa bảo hộ thương mại và xu hướng đa dạng hóa chuỗi cung ứng của các tập đoàn xuyên quốc gia đang đặt logistics Việt Nam trước những thách thức mới. Ngành này không chỉ cần bảo đảm hoạt động vận chuyển, lưu kho và phân phối, mà còn phải đáp ứng chuẩn mực quốc tế về truy xuất nguồn gốc, quản lý rủi ro thương mại và phát triển bền vững.

• Biến đổi trong cấu trúc kỹ năng và nhu cầu nhân lực

Thị trường lao động logistics đang dịch chuyển nhanh chóng từ lực lượng lao động chủ yếu đảm nhiệm các vị trí vận hành truyền thống như giao nhận, kho bãi, vận tải nội địa, sang nhóm lao động có kỹ năng tích hợp và tư duy chiến lược. Cụ thể, nhân lực trong giai đoạn tới cần đáp ứng các yêu cầu sau:

Một là, có tư duy hệ thống và năng lực phân tích chuỗi giá trị: hiểu biết sâu về mối liên kết giữa sản xuất, phân phối và tiêu thụ.

Hai là, có năng lực công nghệ số: làm chủ các nền tảng quản lý vận tải (TMS), quản trị kho (WMS), hệ thống ERP (Enterprise Resource Planning) và khai thác dữ liệu lớn (Big Data).

Ba là, có hiểu biết về thương mại quốc tế, quy tắc phi thuế, nhất là về quy tắc xuất xứ, tuân thủ FTA và phòng vệ thương mại.

Bốn là, có năng lực quản trị bền vững: đáp ứng yêu cầu ESG, giảm phát thải carbon, tối ưu năng lượng trong chuỗi cung ứng.

Năm là, có kỹ năng thích ứng và làm việc trong môi trường đa quốc gia: khả năng giao tiếp, xử lý tình huống đa văn hóa, hiểu biết chuẩn mực nghề nghiệp quốc tế.

Những thay đổi này cho thấy cấu trúc kỹ năng nhân lực logistics đang dịch chuyển từ “tác nghiệp” sang “phân tích và quản trị tích hợp”, trong đó công nghệ số và năng lực đổi mới sáng tạo đóng vai trò trọng yếu.

• Dự báo nhu cầu nhân lực logistics đến năm 2030, tầm nhìn 2045

Theo mô hình dự báo dựa trên phương pháp định lượng của Iryna Viter (2020), tổng nhu cầu nhân lực logistics (Nt) của toàn ngành tại thời điểm t được xác định bằng tổng nhu cầu của hai nhóm doanh nghiệp:

(1) Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics (vận tải, kho bãi, giao nhận, logistics bên thứ ba - 3PL);

(2) Doanh nghiệp sản xuất, thương mại, xuất nhập khẩu có bộ phận logistics nội bộ.

Dựa trên số liệu khảo sát đến năm 2023, ngành logistics Việt Nam có khoảng 35.792 doanh nghiệp đang hoạt động, trong đó đa số là doanh nghiệp quy mô nhỏ, dưới 49 lao động. Trung bình mỗi doanh nghiệp sử dụng khoảng 20 nhân sự logistics. Mỗi năm có khoảng 700 doanh nghiệp logistics mới gia nhập thị trường, chủ yếu ở quy mô nhỏ, với nhu cầu trung bình 25 lao động/doanh nghiệp.

Mức tăng trưởng nhân lực bình quân của các doanh nghiệp hiện hữu dao động từ 8,5% – 12,5%, trong khi tăng năng suất lao động được định hướng đạt 7% – 7,5%/năm theo các mục tiêu quốc gia (Quyết định số 36/QĐ-TTg, 2021).

Dựa trên các giả định này, có thể mô tả ba kịch bản dự báo nhu cầu nhân lực logistics Việt Nam đến năm 2030 như sau;

Bảng 5.1. Ba kịch bản dự báo nhu cầu nhân lực logistics Việt Nam đến năm 2030

Kịch bản	Tăng trưởng ngành logistics (%)	Tăng trưởng nhân lực bình quân (%)	Thiếu hụt nhân lực đến năm 2027 (người)	Thiếu hụt nhân lực đến năm 2030 (người)
Thấp	17	8,5	894.039	1.028.257
Trung bình	22	11	899.332	1.046.261
Cao	25	12,5	902.630	1.057.930

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo Đào tạo Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam năm 2024

Như vậy, trong cả ba kịch bản, thiếu hụt nhân lực logistics của Việt Nam đến năm 2030 đều vượt 1 triệu người. Điều này cho thấy áp lực lớn đối với hệ thống đào tạo và phát triển nhân lực logistics Việt Nam trong giai đoạn tới.

Với tầm nhìn đến năm 2045, khi Việt Nam phấn đấu trở thành nền kinh tế có thu nhập cao và trung tâm logistics hàng đầu khu vực, nhu cầu nhân lực logistics dự kiến sẽ chuyển dịch sâu hơn sang nhóm chuyên gia và nhà quản trị cấp cao trong các lĩnh vực như:

Một là, phân tích dữ liệu chuỗi cung ứng và tối ưu mạng lưới (Supply Chain Data Analyst).

Hai là, quản lý chuỗi cung ứng tích hợp theo chuẩn ESG.

Ba là, chuyên viên tuân thủ thương mại và phòng vệ thương mại quốc tế.

Bốn là, quản trị logistics xuất khẩu và chứng từ FTA

Năm là, kỹ sư tự động hóa logistics, chuyên gia thiết kế mạng lưới thông minh (Smart logistics Engineer).

*** Định hướng phát triển nguồn nhân lực Logistics Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045**

Sự thiếu hụt nhân lực logistics không chỉ là vấn đề số lượng, mà còn là thách thức về chất lượng đào tạo và khả năng hội nhập quốc tế. Để đáp ứng nhu cầu nhân lực logistics Việt Nam trong thời kỳ mới, cần triển khai các nhóm giải pháp sau:

Thứ nhất, Đổi mới chương trình đào tạo, chuẩn hóa năng lực.

Các cơ sở giáo dục đại học và nghề nghiệp cần cập nhật chương trình đào tạo theo hướng liên ngành, kết hợp giữa logistics - công nghệ - kinh doanh quốc tế - phát triển bền vững; Khung năng lực cần gắn với các tiêu chuẩn quốc tế như FIATA, CILT, CSCMP, đồng thời tích hợp kỹ năng mềm, ngoại ngữ và kỹ năng phân tích dữ liệu.

Thứ hai, Tăng cường liên kết nhà trường - doanh nghiệp - hiệp hội nghề nghiệp.

Mô hình hợp tác “nhà trường - doanh nghiệp - hiệp hội nghề nghiệp” cần được đẩy mạnh nhằm đảm bảo sinh viên được trải nghiệm thực tiễn trong môi trường doanh nghiệp. Các doanh nghiệp lớn có thể đóng vai trò tham gia thiết kế chương trình, cung cấp môi trường thực tập và tham gia đánh giá mức độ đáp ứng chuẩn đầu ra của sinh viên.

Thứ ba, Ứng dụng công nghệ trong đào tạo và quản lý nhân lực logistics.

Việc triển khai nền tảng học tập số (e-learning), mô phỏng bằng công nghệ ảo (VR/AR), hệ thống phân tích dữ liệu học tập (learning analytics) sẽ giúp nâng cao hiệu quả đào tạo, rút ngắn khoảng cách giữa đào tạo tại nhà trường và yêu cầu của doanh nghiệp.

Thứ tư, Xây dựng Chính sách quốc gia về phát triển nhân lực logistics.

Nhà nước cần xây dựng Chiến lược quốc gia về phát triển nhân lực logistics đến năm 2045, gắn với Quy hoạch phát triển hạ tầng logistics, Chuyển đổi số quốc gia và các cam kết ESG.

Tóm lại, giai đoạn 2025 - 2030, tầm nhìn 2045 được xem là thời kỳ bản lề của ngành logistics Việt Nam, khi nhu cầu nguồn nhân lực logistics không chỉ tăng mạnh về quy mô mà còn biến đổi sâu sắc về cơ cấu kỹ năng. Thiếu hụt hơn một triệu lao động logistics có trình độ cao là dấu hiệu cảnh báo cần hành động sớm đối với các bên liên quan.

Trong bối cảnh cạnh tranh toàn cầu và chuyển đổi số sâu rộng, nguồn nhân lực chất lượng cao sẽ là yếu tố then chốt quyết định năng lực cạnh tranh của Việt Nam trong chuỗi giá trị toàn cầu. Phát triển hệ sinh thái “nhà trường - doanh nghiệp - hiệp hội nghề nghiệp”, hướng đến chuẩn mực quốc tế và bền vững, là chìa khóa để Việt Nam trở thành trung tâm logistics khu vực vào năm 2045.

5.1.2. Đào tạo và phát triển nhân lực logistics

Nhờ vào triển vọng nghề nghiệp rộng mở và nhu cầu nhân lực logistics ngày càng lớn, trong khoảng 5 năm gần đây, LSCM luôn thuộc топ dẫn đầu danh sách những ngành thu hút được số lượng đăng ký dự tuyển đại học nhiều nhất, chất lượng đầu vào cao nhất và tỷ lệ có việc làm sau khi tốt nghiệp cao nhất. Theo khảo sát của VietnamWorks với 5.845 phản hồi, mức lương trung bình của sinh viên mới tốt nghiệp trong ngành logistics tại Việt Nam khoảng 9 triệu đồng/tháng.

*** Hệ thống cơ sở đào tạo và chương trình đào tạo**

Về đào tạo bậc đại học, hiện cả nước có khoảng hơn 70 cơ sở đào tạo đại học có ngành, chuyên ngành đào tạo Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng (LSCM). Bên cạnh đó, nội dung đào tạo LSCM được triển khai tích hợp trong các ngành kinh tế khác như: Kinh doanh quốc tế, Kinh tế quốc tế, Quản trị kinh doanh, Thương mại điện tử, Vận tải biển. Sự gia tăng

này phần nào đáp ứng nhu cầu mở rộng, nhưng vẫn chưa thu hẹp khoảng cách về chất lượng và tính ứng dụng của đầu ra đào tạo.

Về đào tạo bậc sau đại học, tính đến năm 2024, chỉ có một số ít các đơn vị đào tạo có đào tạo bậc sau đại học ngành, chuyên ngành Logistics và/hoặc Quản lý chuỗi cung ứng như Trường đại học Ngoại thương, Đại học Kinh tế Quốc dân, Đại học FPT, Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, Trường đại học Quốc tế thuộc Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Thăng Long, Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu. Hình thức đào tạo sau đại học được triển khai đặc biệt chú trọng các kỹ năng phân tích, quản trị và công nghệ (VALOMA, 2024).

Về đào tạo ở bậc cao đẳng và trung cấp, có 54 trường cao đẳng và 11 trường trung cấp đào tạo nghề logistics với chỉ tiêu tuyển sinh tương ứng là 3.560 sinh viên cao đẳng và 2.815 học sinh trung cấp.

Về đào tạo ngắn hạn, với mục tiêu đào tạo khoảng 10.000 nhân lực logistics có tay nghề cao mỗi năm, các chương trình ngắn hạn, chứng chỉ nghề và đào tạo theo nhu cầu doanh nghiệp được đẩy mạnh, các trung tâm đào tạo logistics tại các khu vực kinh tế trọng điểm được đầu tư nâng cấp. Điểm mạnh của các chương trình đào tạo ngắn hạn là có tính thực dụng cao, đạt chuẩn quốc tế, nhiều chương trình còn được thiết kế theo yêu cầu đặt hàng riêng của doanh nghiệp. Thời gian qua, Bộ Công Thương và Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã triển khai nhiều chương trình hợp tác quốc tế, tạo ra cơ hội trao đổi học thuật và thực tập tại các quốc gia có nền logistics phát triển như Nhật Bản, Hàn Quốc, và Singapore. Các khóa đào tạo ngắn hạn chuyên sâu về quản lý chuỗi cung ứng, vận tải đa phương thức và logistics xanh thu hút sự tham gia của hàng nghìn học viên. Bên cạnh đó, chương trình đào tạo AFFA cung cấp chứng chỉ quốc tế trong ASEAN, cùng với các khóa học vừa học vừa làm cũng đã được triển khai nhằm nâng cao năng lực cho đội ngũ giảng viên và cán bộ làm việc trong lĩnh vực LSCM. Ngoài ra, Chương trình SME do Bộ Kế hoạch và Đầu tư (nay là Bộ Tài chính) tài trợ, được Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) triển khai thành công với 12 khóa học đào tạo nghiệp vụ logistics cho 240 học viên. VLI còn thực hiện các khóa đào tạo tại chỗ cho 147 học viên và tổ chức nhiều khóa học nội bộ, đáp ứng nhu cầu thực tiễn của doanh nghiệp.

Về chương trình đào tạo, theo kết quả khảo sát của VALOMA (2024), các chương trình đào tạo LSCM ở bậc đại học khá đa dạng về loại hình đào tạo: chương trình chuẩn, chương trình chất lượng cao (giảng dạy bằng tiếng Anh) và chương trình liên kết quốc tế.

Bảng 5.2. Các loại hình chương trình đào tạo bậc đại học về LSCM tại Việt Nam (2024)

Loại hình chương trình đào tạo	Tỷ lệ	Ghi chú
Chương trình chuẩn	62%	
Chương trình chất lượng cao	21%	Chương trình tiệm cận tiêu chuẩn quốc tế, giảng dạy bằng tiếng Anh, có thể có tích hợp chứng chỉ quốc tế
Chương trình liên kết quốc tế	17%	Liên kết 2+2, 3+1 với trường nước ngoài, cấp bằng nước ngoài hoặc song bằng (1 bằng trong nước, 1 bằng nước ngoài)

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo Đào tạo Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam năm 2024

Trong phân bố học phần thuộc chương trình đào tạo LSCM, số lượng các học phần thuộc khối kiến thức ngành và chuyên ngành được thiết kế dao động từ 50 - 65% tổng số học phần. Các học phần thuộc khối kiến thức ngành LSCM thường bao gồm các học phần như: Quản trị marketing toàn cầu, Giao dịch thương mại quốc tế, Pháp luật kinh doanh logistics và vận tải đa phương thức, Kinh doanh quốc tế, Đại cương về logistics và quản lý chuỗi cung ứng, Điều hành dịch vụ logistics...; các học phần thuộc khối kiến thức chuyên ngành thường bao gồm: Quản lý kho hàng, Quản lý chuỗi cung ứng. Quản trị logistics, Quản lý sản xuất, Hệ thống thông tin logistics, Thanh toán quốc tế, Nghiệp vụ hải quan, Giao nhận vận tải.

Ngoài ra, đào tạo khởi nghiệp trong logistics cũng là một lĩnh vực đang được chú trọng tại các trường đại học như Trường đại học Ngoại thương, Trường đại học Thương mại, Trường đại học Đại Nam, Học viện Chính sách và Phát triển... Sinh viên không chỉ được học lý thuyết mà còn có cơ hội thực hành và triển khai các dự án khởi nghiệp, xây dựng các kế hoạch kinh doanh logistics, và tìm kiếm cơ hội trong các thị trường mới.

Tuy nhiên, một tồn tại phổ biến hiện nay của phần lớn các chương trình đào tạo đại học LSCM là tính liên kết trong đào tạo giữa nhà trường và doanh nghiệp còn yếu, kiến thức trong nhà trường vẫn nặng về lý thuyết, phần thực hành còn chưa tương xứng. Ngoài ra, việc thiếu khung năng lực chuẩn quốc gia dẫn tới tiêu chí đầu ra không đồng nhất và khó liên thông với chứng chỉ quốc tế.

• Học liệu, cơ sở vật chất và mô phỏng

Hệ thống học liệu trong nước đã phát triển với khoảng 32 giáo trình chuyên ngành và 04 sách chuyên khảo phục vụ giảng dạy và học tập các học phần liên quan đến LSCM tại

các cơ sở đào tạo (Bộ Công Thương, 2023). Tuy nhiên, VALOMA (2024) cũng nhận diện hạn chế: nhiều tài liệu mang tính dịch liệu cao, thiếu sự thống nhất về thuật ngữ chuyên ngành, và còn thiếu các case study tại Việt Nam.

Về cơ sở vật chất và mô phỏng, một số trường hàng đầu đã đầu tư phần mềm mô phỏng, công cụ công nghệ thực tế ảo, các kho mô phỏng và phòng lab logistics, tạo điều kiện cho sinh viên không chỉ thực hành các kỹ năng cơ bản mà còn nắm bắt được những công nghệ mới, cải thiện năng lực thích nghi và hòa nhập vào môi trường làm việc hiện đại, đáp ứng được yêu cầu của các doanh nghiệp. Điển hình, một số trường đại học như Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh và trường Đại học Thương mại đã đưa vào vận hành các phòng lab logistics trang bị hệ thống nhận dạng qua tần số vô tuyến (RFID), phần mềm quản lý kho (WMS), phần mềm quản lý vận tải (TMS), và hệ thống định vị toàn cầu (GPS). Mặc dù một số trường đại học lớn đã đầu tư mạnh trong việc cải thiện cơ sở vật chất và điều kiện thực hành, tuy nhiên, việc áp dụng mô phỏng vẫn chưa phổ biến ở các trường quy mô nhỏ do rào cản chi phí và nhân lực vận hành.

• Đội ngũ giảng viên

Về số lượng, hiện chưa có số liệu thống kê chính thức về tổng số giảng viên giảng dạy ngành hoặc chuyên ngành Logistics tại các cơ sở đào tạo ở phạm vi toàn quốc. Trên thực tế, để thực hiện hoạt động giảng dạy, các trường đại học có đào tạo LSCM thường duy trì đội ngũ giảng viên với số lượng từ 10-30 giảng viên chuyên trách cho mỗi ngành học thuộc lĩnh vực logistics. Tuy nhiên, theo Bộ Giáo dục và Đào tạo, bình quân một giảng viên có thể đảm nhiệm khoảng 30 sinh viên. Dựa trên chỉ tiêu tuyển sinh năm 2024 của các trường đại học và cao đẳng có đào tạo ngành/chuyên ngành Logistics, tổng số sinh viên tuyển mới ước tính khoảng hơn 6.280. Như vậy, để đảm bảo chất lượng đào tạo tương ứng với quy mô tuyển sinh cần bổ sung khoảng 210 giảng viên chuyên ngành Logistics cho bậc đại học và cao đẳng. Điều này cho thấy, đội ngũ giảng viên giảng dạy LSCM còn thiếu về số lượng và cần phải được bổ sung để đáp ứng nhu cầu đào tạo của ngành trong thời gian tới.

Về chất lượng đội ngũ giảng viên giảng dạy LSCM đang có sự cải thiện rõ rệt trong những năm gần đây. Tại các trường đại học hàng đầu về đào tạo LSCM như Trường đại học Giao thông Vận tải, Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Ngoại thương, Đại học Kinh tế quốc dân cơ bản có đội ngũ giảng viên chuyên môn vững vàng và nhiều năm kinh nghiệm trong ngành (VALOMA, 2024). Ngoài giảng viên cơ hữu, các chương trình đào tạo còn mời các chuyên gia từ các công ty logistics và các tổ chức quốc tế về giảng dạy, chia sẻ

kinh nghiệm thực tế và các nghiên cứu ứng dụng. Bên cạnh đó, do có sự chuyển dịch ngành gần, nhiều giảng viên giảng dạy ngành Logistics và Quản lý Chuỗi cung ứng nhưng chuyên môn có xuất phát điểm từ các ngành khác như Quản trị Kinh doanh, Marketing, Công nghệ Thông tin và Luật.

Để khắc phục vấn đề này, các cơ sở đào tạo đã tổ chức các chương trình bồi dưỡng, hội thảo và các khóa học ngắn hạn nhằm trang bị cho giảng viên kiến thức chuyên sâu về logistics và nâng cao kỹ năng giảng dạy. Các hiệp hội nghề nghiệp như VALOMA, CILT cũng đã tích cực tổ chức các khóa bồi dưỡng cho giảng viên để cập nhật kiến thức mới nhất về các xu hướng và công nghệ trong ngành. Mặc dù có nhiều sự nỗ lực song trên thực tế trong ngành vẫn còn nhiều giảng viên thiếu kinh nghiệm thực tiễn trong môi trường doanh nghiệp hiện đại, và khả năng cập nhật công nghệ số hạn chế.

Như vậy, có thể thấy mặc dù việc đào tạo, phát triển nhân lực logistics tại Việt Nam được phát triển mạnh trong những năm gần đây nhưng so với nhu cầu thực tế của ngành thì vẫn chưa đáp ứng được cả về số lượng và chất lượng. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), dự báo đến năm 2030, ngành logistics Việt Nam cần bổ sung khoảng hơn 1 triệu nhân lực, trong đó có khoảng 200.000 nhân lực chất lượng cao có bằng cấp chứng chỉ chuyên môn, có kỹ năng nghiệp vụ và năng lực ngoại ngữ. Với quy mô hiện tại mới chỉ đáp ứng khoảng 10% nhu cầu. Phần lớn các doanh nghiệp phải tự đào tạo nhân viên, với 85,7% doanh nghiệp tự bồi dưỡng qua công việc thực tế. Cũng theo VLA (2025), 50% trong số hơn 36.000 doanh nghiệp logistics đang có nhu cầu tuyển dụng thêm 15% đến 20% lao động, trong khi số nhân lực được đào tạo bài bản chỉ chiếm khoảng 5-7% tổng số lao động của ngành. Điều này cho thấy thực trạng phát triển nhân lực logistics Việt Nam vẫn còn tồn tại nhiều bất cập, chưa đáp ứng nhu cầu thực tế. Một số bất cập phải kể đến là: Khoảng cách kỹ năng ứng dụng: Sinh viên thiếu kỹ năng ứng dụng công nghệ số, phân tích dữ liệu và vận hành hệ thống quản trị (TMS/WMS/ERP); Chất lượng giảng viên: còn chưa đồng đều, thiếu kinh nghiệm tại doanh nghiệp và hạn chế về cập nhật công nghệ hiện đại; Học liệu còn thiếu case study của Việt Nam; Tính liên kết yếu giữa nhà trường và doanh nghiệp, mô hình hợp tác chưa đồng bộ, chưa phổ biến việc co-design chương trình.; Thiếu khung năng lực chuẩn quốc gia dẫn tới tiêu chí đầu ra không đồng nhất và khó liên thông với chúng tôi quốc tế. Để khắc phục những hạn chế này, cần xem xét áp dụng các giải pháp sau:

Thứ nhất, Xây dựng và vận hành Khung năng lực quốc gia Logistics.

Cần nhanh chóng xây dựng 'Khung năng lực Logistics Quốc gia' tham chiếu FIATA, CILT và tiêu chuẩn ASEAN. Khung này xác định rõ năng lực đầu ra theo bậc (cao đẳng, đại

học, sau đại học), năng lực nghề (core technical), năng lực số và năng lực xanh (ESG). Nhà nước (Bộ Công Thương, Bộ GD&ĐT) phối hợp với VALOMA, VLA và doanh nghiệp để hoàn thiện khung trong vòng 18 tháng, sau đó lồng ghép vào tiêu chí kiểm định chương trình.

Thứ hai, Đổi mới chương trình đào tạo và phương pháp giảng dạy LSCM.

Chương trình cần được 'co-designed' với doanh nghiệp; tăng tỷ lệ học phần thực hành, mô phỏng và dự án thực tế (capstone project). Đề xuất mỗi chương trình đại học dành tối thiểu 30% tín chỉ cho thực hành, thực tập và kiến tập doanh nghiệp; tích hợp học phần về logistics số, phân tích dữ liệu, xuất xứ hàng hóa và quản trị ESG.

Thứ ba, Phát triển năng lực giảng viên giảng dạy LSCM.

Triển khai chương trình 'Train-the-Trainer' phối hợp với các tổ chức quốc tế (CILT, FIATA) để cập nhật kiến thức chuyên môn và phương pháp giảng dạy số. Khuyến khích cơ chế luân chuyển giảng viên giữa trường và doanh nghiệp trong các hợp đồng ngắn hạn nhằm nâng cao kinh nghiệm thực tiễn.

Thứ tư, Huy động và tối ưu nguồn lực tài chính cho đào tạo nhân lực LSCM.

Đề xuất quỹ hỗ trợ đổi mới đào tạo Logistics do Nhà nước đứng ra thành lập, kết hợp nguồn đóng góp của doanh nghiệp, hiệp hội và các dự án ODA/IFIs. Quỹ ưu tiên đầu tư cho mô phỏng, lab logistics, chương trình bồi dưỡng giảng viên và hỗ trợ học bổng cho sinh viên tài năng.

Thứ năm, Đẩy mạnh liên kết quốc tế và công nhận chứng chỉ.

Mở rộng hợp tác đào tạo bằng cách gia tăng chương trình liên kết quốc tế, trao đổi giảng viên/sinh viên và công nhận lẫn nhau các chứng chỉ nghề quốc tế (APICS, CILT, FIATA). Ở các chương trình đào tạo chất lượng cao, cần bổ sung chuẩn đầu ra đạt một chứng chỉ nghề quốc tế.

5.2. PHỔ BIẾN VÀ TUYÊN TRUYỀN VỀ LOGISTICS

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và chuyển đổi số, logistics đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ sản xuất và thương mại. Việt Nam đặt mục tiêu đến năm 2030 logistics đóng góp 8 - 10% GDP, chi phí logistics giảm xuống 12 - 15% GDP (Quyết định 200/QĐ-TTg, 2017; 221/QĐ-TTg, 2021). Để đạt được mục tiêu này, nâng cao nhận thức về logistics

thông qua công tác tuyên truyền là yếu tố then chốt. Nhận thức đúng giúp hình thành hành vi đầu tư, đổi mới và ứng dụng logistics vào sản xuất, thương mại và dịch vụ.

Theo lý thuyết Communication for Development (C4D) của UNICEF (2017), truyền thông phát triển là quá trình sử dụng thông tin và đối thoại xã hội nhằm thúc đẩy thay đổi nhận thức và hành vi bền vững. Áp dụng vào logistics, truyền thông có ba vai trò chính: Nâng cao nhận thức chính sách và vai trò của logistics; Kết nối nhà nước - doanh nghiệp - trường đại học - hiệp hội; Lan tỏa mô hình tốt và đổi mới sáng tạo trong chuỗi cung ứng.

Các nghiên cứu quốc tế (Christopher, 2020; Rodrigue, 2023) khẳng định rằng truyền thông logistics hiệu quả giúp giảm 20 - 25% chi phí giao dịch thông tin và tăng năng suất chuỗi cung ứng 15 - 30%. Ở Việt Nam, công tác tuyên truyền về logistics đang dần chuyên nghiệp hóa, đặc biệt thông qua các kênh truyền thông số.

5.2.1. Phổ biến và tuyên truyền về logistics trên phương tiện truyền thông

* Hệ thống truyền thông logistics của Nhà nước

Trang thông tin điện tử logistics Việt Nam (<https://logistics.gov.vn/>) là kênh truyền thông chính thức do Bộ Công Thương quản lý. Website cung cấp đa dạng các thông tin, gồm: dữ liệu thị trường quốc tế (ASEAN, Mỹ, EU...), thông tin pháp lý, cơ hội giao thương, và cơ sở dữ liệu doanh nghiệp logistics. Năm 2024, hệ thống được tích hợp module tài khoản người dùng, cho phép doanh nghiệp, viện nghiên cứu và cơ sở đào tạo đăng tải thông tin, tạo mạng lưới kết nối hợp tác miễn phí. Tính đến tháng 12/2025, có 10,3 triệu lượt truy cập, gấp 1,6 lần so với năm 2024.

Bảng 5.3. Lượt truy cập Trang thông tin Logistics Việt Nam (2020 - 2025)

Năm	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lượt truy cập (triệu)	1,2	2,3	2,9	3,6	6,2	10,3

Nguồn: Bộ Công Thương, 2025

• Hoạt động truyền thông của Hiệp hội

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) duy trì hệ thống truyền thông mạnh mẽ: Website chính thức và Fanpage cập nhật hàng tuần; Bản tin tiếng Anh (Newsletter) phát hành hàng tháng cho FIATA và các đối tác quốc tế; Bản tin tiếng Việt phát hành hai lần mỗi tháng, phổ biến kiến thức logistics, chính sách, và sự kiện; Các bài viết

chuyên đề được chia sẻ lại bởi hơn 50 cơ quan báo chí (Báo Công Thương, VTV, VnEconomy, Vietnam Logistics Review...).

Hiệp hội VALOMA cũng đã tiến hành đa dạng hóa các hình thức truyền thông, tiếp cận tới nhiều đối tượng với mức độ hiệu quả lớn hơn: Facebook Page/Group; Website của trường, của Hiệp hội; Video giới thiệu ngành; Livestream tư vấn tuyển sinh; Bản tin. Từ tháng 8/2022 đến tháng 12/2025, chuyên mục Bản tin VALOMA đã xuất bản khoảng trên 40 bản tin. Bản tin chia ra thành 7 tiểu mục theo thứ tự: Sự kiện nổi bật, Tin tức trong nước, Tin tức khu vực và thế giới, Hoạt động kết nối, Văn bản quản lý, Hội viên mới, Hoạt động của Hội viên. Các chủ đề chính trong các bản tin bao gồm: Các hoạt động của hội viên VALOMA, các Hội thảo chuyên đề, Cuộc thi Young Logistics Viet Nam, cập nhật các tin tức thời sự trong và ngoài nước liên quan đến Logistics, xuất nhập khẩu,...

Ngoài ra, Hiệp hội Logistics của các tỉnh, thành phố cũng đều triển khai các Website chính thức để truyền thông về hoạt động của Hiệp hội cũng như đưa tin các sự kiện nổi bật, mang tính thời sự của ngành.

5.2.2. Phổ biến, tuyên truyền về logistics thông qua các tọa đàm, hội nghị, hội thảo

*** Diễn đàn Logistics Việt Nam thường niên**

Diễn đàn Logistics Việt Nam là sự kiện thường niên do Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan tổ chức từ năm 2013 đến nay. Đây là sự kiện quan trọng hàng đầu của ngành logistics Việt Nam với mục tiêu đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics, tạo mối liên hệ gắn kết giữa logistics với các ngành sản xuất và xuất nhập khẩu, đồng thời cũng là nơi đối thoại, cập nhật thông tin về những vấn đề quan trọng, cấp thiết của dịch vụ logistics trong nước và quốc tế.

Sáng ngày 29/11/2025, Diễn đàn Logistics Việt Nam 2025 với chủ đề “Logistics Việt Nam - Vươn mình tiến vào kỷ nguyên mới” đã được tổ chức tại thành phố Đà Nẵng. Chủ đề của Diễn đàn Logistics Việt Nam 2025 thể hiện rõ ràng quyết tâm và tầm nhìn chiến lược để đưa logistics Việt Nam bứt phá, thích ứng mạnh mẽ, đóng vai trò trung tâm trong nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong giai đoạn phát triển mới.

Hàng năm, Diễn đàn Logistics Việt Nam thu hút đông đảo đại biểu tham dự cả hình thức trực tiếp và trực tuyến, trong đó có khoảng 500 - 600 đại biểu tham dự trực tiếp.

• Hoạt động tuyên truyền của địa phương và hiệp hội

Ở cấp độ địa phương, nhiều địa phương như Hải Phòng, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu đã tổ chức hội thảo chuyên đề logistics địa phương, gắn với quy hoạch trung tâm logistics.

Điển hình phải kể đến Hội nghị nâng cao nhận thức logistics Gia Lai do VALOMA phối hợp Sở Công Thương Gia Lai tổ chức vào ngày 23/5/2024. Hội nghị đã tập trung vào 02 chuyên đề trọng tâm: “Tổng quan logistics” và “Phát triển hành lang kinh tế và liên kết vùng”, thu hút hơn 150 cán bộ, doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia, qua đó lan tỏa kiến thức logistics đến khu vực Tây Nguyên.

• Sự kiện quốc tế

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đăng cai tổ chức Đại hội thế giới Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (gọi tắt là: Đại hội Thế giới FIATA 2025- FIATA World Congress 2025) tại Hà Nội từ ngày 6/10/2025 đến ngày 10/10/2025. Đây là sự kiện thường niên quy mô lớn, quy tụ các chuyên gia đầu ngành, nhà lãnh đạo đến từ các doanh nghiệp hàng đầu, cùng các nhân tố then chốt trong lĩnh vực logistics, vận tải và giao nhận hàng hóa. Sự kiện đem lại cơ hội quảng bá hình ảnh logistics Việt Nam ra toàn cầu.

FIATA, tổ chức phi chính phủ quốc tế với thành viên từ khoảng hơn 100 quốc gia và vùng lãnh thổ, là đại diện cho ngành giao nhận hàng hóa toàn cầu. Thành viên FIATA bao gồm 109 Hiệp hội Thành viên và hơn 5.500 Thành viên Cá nhân, đại diện cho ngành công nghiệp với hơn 40.000 công ty logistics và giao nhận hàng hóa trên toàn thế giới.

Đại hội Thế giới FIATA là diễn đàn uy tín nhất của ngành logistics thế giới, do Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) tổ chức tại các quốc gia thành viên.

Đại hội Thế giới FIATA 2025 với chủ đề Logistics Xanh & Bền vững đã thu hút hơn 1.000 đại biểu tham dự trực tiếp, từ hơn 100 quốc gia và vùng lãnh thổ, phản ánh tính chất toàn cầu của FIATA. Thành phần đại biểu tham dự đến từ Doanh nghiệp Logistics Việt Nam và nước ngoài, đại diện Chính phủ, Quốc hội, đại biểu Bộ, ban ngành địa phương, đại diện cơ quan lý Nhà nước, Hiệp hội FIATA, các Hiệp hội giao nhận vận tải khu vực và quốc tế, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, các tổ chức quốc tế, các cơ quan báo chí, truyền thông.

Chương trình nghị sự chính của FIATA World Congress 2025 bao gồm phiên toàn thể với sự tham gia của các nhà lãnh đạo cấp cao và chuyên gia toàn cầu, tập trung thảo luận về các vấn đề trọng tâm như logistics xanh, chuyển đổi số, tiêu chuẩn quốc tế mới trong quản trị chuỗi cung ứng. Ngoài ra, 7 phiên hội thảo chuyên đề đi sâu vào các chủ đề thời sự như: thương mại điện tử xuyên biên giới, tái cấu trúc thương mại toàn cầu, vận tải thủy và đường sắt bền vững, hành lang kinh tế thế hệ mới, chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo... Không gian triển lãm quốc tế gồm hơn 120 gian hàng, trưng bày các giải pháp, công nghệ tiên tiến trong logistics và vận tải xanh, góp phần lan tỏa nhận thức về phát triển bền vững và trách nhiệm môi trường.

Đại hội Thế giới FIATA 2025 xác lập 2 kỷ lục: đạt con số 1039 đại biểu tham dự đến từ hơn 100 quốc gia; đạt được số lượng các phóng viên tham dự họp báo đứng đầu tất cả các chương trình lớn của Liên đoàn". Đây chính là cơ hội truyền thông với sức lan tỏa lớn đối với ngành Logistics Việt Nam.

Nhìn chung, hoạt động phổ biến, tuyên truyền về logistics ở Việt Nam giai đoạn 2020 - 2025 đã có bước tiến đáng kể, góp phần nâng cao nhận thức xã hội và kết nối cộng đồng logistics quốc gia. Tuy nhiên, để đạt được mục tiêu chiến lược đến 2030, cần tiếp tục chuyên nghiệp hóa công tác truyền thông, hướng tới một hệ sinh thái truyền thông logistics thống nhất, hiện đại và đa chiều. Đây không chỉ là nhiệm vụ của Bộ Công Thương, mà là trách nhiệm chung của các hiệp hội, doanh nghiệp, cơ sở đào tạo và truyền thông đại chúng.

Sau đây là một số giải pháp cụ thể cần được xem xét, áp dụng:

- Thứ nhất, xây dựng "Chiến lược Truyền thông Quốc gia về Logistics 2025 - 2030", giao Bộ Công Thương làm đầu mối.
- Thứ hai, phát triển nền tảng truyền thông số thống nhất kết nối logistics.gov.vn, VLA, VALOMA, VLI và các Sở Công thương địa phương.
- Thứ ba, đưa logistics vào chương trình truyền hình - giáo dục công cộng, học hỏi mô hình Singapore và Hàn Quốc.
- Thứ tư, đánh giá định kỳ hiệu quả truyền thông Logistics quốc gia.

5.3. HỢP TÁC QUỐC TẾ

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và chuyển dịch chuỗi cung ứng, hợp tác quốc tế đóng vai trò quyết định trong sự phát triển logistics Việt Nam. Việt Nam đã trở thành thành viên tích cực của nhiều tổ chức quốc tế về logistics và chuỗi cung ứng, đồng thời thu hút đáng kể vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào hạ tầng, công nghệ và dịch vụ logistics. Xu hướng mở rộng hợp tác quốc tế được xem như một trụ cột quan trọng trong chiến lược quốc gia.

5.3.1. Mở rộng quan hệ với các tổ chức logistics quốc tế, đẩy mạnh hợp tác song phương

Trong năm 2025, Việt Nam đã tích cực mở rộng quan hệ với các tổ chức logistics quốc tế, bao gồm FIATA, WCA và AFFA. Các hiệp hội này đóng vai trò cầu nối giữa doanh nghiệp Việt Nam và cộng đồng logistics toàn cầu, giúp trao đổi thông tin, đào tạo chuyên môn và thúc đẩy chuẩn hóa dịch vụ.

- **FIATA - Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế**

FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) là tổ chức lớn nhất đại diện cho hơn 40.000 công ty giao nhận quốc tế. FIATA đóng vai trò then chốt trong việc kết nối các nhà giao nhận quốc tế, thiết lập tiêu chuẩn nghề nghiệp và thúc đẩy hội nhập kỹ thuật giữa các hội viên.

Việt Nam, thông qua Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), đã là thành viên tích cực của FIATA. Việc hợp tác với FIATA giúp Việt Nam tiếp cận mô hình quản trị tiên tiến và thúc đẩy công nhận chứng chỉ nghề nghiệp quốc tế.

Việt Nam tổ chức thành công FIATA World Congress 2025 tại Hà Nội là minh chứng cho thấy Việt Nam đã khẳng định được uy tín trong FIATA.

- **WCA - Liên minh vận tải hàng hóa toàn cầu**

WCA (World Cargo Alliance) kết nối hơn 11.000 công ty logistics độc lập tại hơn 190 quốc gia. Doanh nghiệp Việt Nam như Gemadept, Transimex, và Sotrans đã gia nhập WCA, tận dụng mạng lưới này để mở rộng dịch vụ logistics xuyên biên giới, ghi nhận sự tăng trưởng đáng kể trong hoạt động hợp tác thông qua WCA, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải đa phương thức và thương mại điện tử quốc tế. WCA tạo điều kiện cho doanh nghiệp

logistics Việt Nam ghép nối đối tác toàn cầu, chia sẻ mã đặt chỗ, và thực hiện hợp đồng xuyên biên giới với sự hỗ trợ về bảo hiểm tín dụng và rủi ro. Sự tham gia vào các mạng lưới này đặc biệt hữu ích cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SMEs) thiếu mạng lưới trực tiếp ở nước ngoài.

• AFFA - Hiệp hội Giao nhận Vận tải Đông Nam Á

AFFA (Asia Freight Forwarders Association) là tổ chức khu vực tập hợp các hiệp hội logistics Đông Nam Á, bao gồm Việt Nam, Thái Lan, Singapore, Malaysia và Philippines.

Trong năm 2025, AFFA tổ chức Diễn đàn Logistics ASEAN tại Bangkok với sự tham gia của Việt Nam, tập trung vào kết nối hạ tầng xuyên biên giới và logistics xanh. Sự tham gia tích cực của Việt Nam góp phần nâng cao năng lực phối hợp khu vực và hài hòa hóa chính sách logistics ASEAN.

• Hợp tác song phương

Ngoài các tổ chức quốc tế, Việt Nam còn tham gia nhiều chương trình hợp tác song phương như Việt Nam - Nhật Bản, Việt Nam - Hàn Quốc, Việt Nam - Trung Quốc,.... Các chương trình này tập trung vào đào tạo nhân lực, chuyển giao công nghệ chuỗi lạnh, và thúc đẩy đầu tư hạ tầng logistics bền vững. Đây là cơ hội để Việt Nam tiếp thu tri thức, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển chuỗi cung ứng giá trị cao.

5.3.2. Liên doanh, liên kết, đầu tư ra nước ngoài và đầu tư trực tiếp nước ngoài

Hình thức hợp tác kinh doanh xuyên biên giới bao gồm liên doanh, liên kết (joint ventures/strategic alliances), đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào Việt Nam, và đầu tư ra nước ngoài (OFDI) của doanh nghiệp Việt Nam. Các hình thức này có ảnh hưởng quan trọng đến năng lực hạ tầng, công nghệ và tính chuyên nghiệp của dịch vụ logistics.

Xét theo hình thức đầu tư, đa số các nhà đầu tư nước ngoài lựa chọn hình thức liên doanh (50,4% số dự án) và 100% vốn nước ngoài (48,7% số dự án) khi đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Việt Nam. Một số ít các dự án (0,9%) lựa chọn hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh và đều là các dự án được cấp phép từ năm 2010 trở về trước.

• Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Các nhà đầu tư nước ngoài chính vào logistics Việt Nam lần lượt là Nhật Bản (35%), Hàn Quốc (25%), Trung Quốc (20%) và UAE (10%).

Theo số liệu thống kê của Bộ Tài chính, tính lũy kế đến giữa năm 2024, địa phương thu hút được số dự án đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics nhiều nhất là TP. Hồ Chí Minh với trên 840 dự án, TP. Hà Nội với gần 380 dự án, TP. Hải Phòng trên 150 dự án.

Các dự án FDI tập trung vào cảng biển, kho lạnh, trung tâm logistics và công nghệ quản lý chuỗi cung ứng. Sự gia tăng FDI có xu hướng kéo theo nâng cấp hạ tầng cảng và kho bãi, tuy nhiên cần chính sách rõ ràng để tránh rủi ro tập trung và đảm bảo lợi ích chiến lược quốc gia.

• Liên doanh, liên kết

Doanh nghiệp logistics Việt Nam thường tìm kiếm liên doanh với đối tác nước ngoài để tiếp cận vốn, công nghệ quản lý kho và mạng lưới quốc tế. Các mô hình bao gồm thành lập công ty con chung quản lý kho ngoại quan, hợp tác vận tải đa phương thức, và liên kết chiến lược với nhà cung cấp dịch vụ chuỗi cung ứng toàn cầu.

Các doanh nghiệp logistics Việt Nam như Gemadept, Transimex, Sotrans và TBS Logistics đã hình thành liên doanh với đối tác nước ngoài nhằm mở rộng mạng lưới dịch vụ quốc tế. Liên kết chiến lược giữa các doanh nghiệp nội và ngoại giúp chia sẻ rủi ro, chuyển giao công nghệ, và gia tăng hiệu quả chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, thách thức phải kể đến là về năng lực quản trị, khác biệt văn hoá doanh nghiệp, vấn đề chuyển giao công nghệ không đầy đủ và tuân thủ tiêu chuẩn quốc tế.

• Đầu tư ra nước ngoài (OFDI)

Trong những năm gần đây, một số doanh nghiệp logistics lớn của Việt Nam bắt đầu mở rộng đầu tư ra nước ngoài thông qua hình thức văn phòng đại diện, chi nhánh, hoặc liên doanh trong dịch vụ vận tải và kho bãi tại các thị trường ASEAN, Trung Quốc và châu Âu.

Theo số liệu thống kê về dự án đầu tư trực tiếp ra nước ngoài trong lĩnh vực vận tải và kho bãi được cấp phép phân theo ngành kinh tế, lũy kế số dự án còn hiệu lực tính đến ngày 20/6/2024 là 1.136 dự án với tổng số vốn đăng ký là 6,365 tỷ USD, chiếm 2,5% so với tổng số vốn các dự án trong các ngành.

Mặc dù đầu tư ra nước ngoài thể hiện bước tiến quan trọng để doanh nghiệp Việt tham gia sâu hơn vào mạng lưới logistics toàn cầu song quy mô OFDI của ngành vẫn còn khiêm tốn do giới hạn vốn và kinh nghiệm quản trị quốc tế.

Nhìn chung, hoạt động đối ngoại và mô hình liên doanh/đầu tư là hai trụ cột then chốt để Việt Nam nâng cao năng lực logistics và tích hợp sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc duy trì sự tham gia có trọng điểm trong các tổ chức quốc tế, đồng thời phát triển chính sách hỗ trợ FDI & OFDI hiệu quả sẽ giúp giảm chi phí logistics, nâng cao giá trị dịch vụ và bảo đảm an ninh chuỗi cung ứng quốc gia. Để cải thiện hợp tác quốc tế về logistics, cần xem xét một số giải pháp sau:

Một là, Tăng cường năng lực thể chế: hoàn thiện khung pháp lý cho liên doanh, bảo vệ lợi ích chiến lược khi mở cửa FDI và đảm bảo chuyển giao công nghệ.

Hai là, Hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia mạng lưới quốc tế: khuyến khích liên kết thông qua các hiệp hội ngành nghề và chương trình đào tạo do FIATA/AFFA hỗ trợ.

Ba là, Khuyến khích OFDI chiến lược: hỗ trợ doanh nghiệp logistics lớn mở thị trường ASEAN, Hoa Kỳ và EU thông qua bảo lãnh tín dụng xuất khẩu và chương trình nâng cao năng lực quản trị quốc tế.

Bốn là, Thúc đẩy xanh hoá và số hoá: áp dụng tiêu chuẩn xanh cho cảng và kho, hỗ trợ chuyển đổi số cho SMEs để giảm chi phí giao dịch xuyên biên giới.

5.4. CÁC VẤN ĐỀ KHÁC

Việc xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn và hệ thống thống kê logistics là hai trụ cột quan trọng giúp ngành logistics Việt Nam phát triển theo hướng chuyên nghiệp, minh bạch và hội nhập quốc tế. Cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ ngành, hiệp hội, doanh nghiệp và giới nghiên cứu nhằm hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn quốc gia, đồng thời đẩy mạnh công tác thu thập, phân tích dữ liệu thống kê để phục vụ hoạch định chính sách và nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường toàn cầu.

5.4.1. Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn trong logistics

Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật đóng vai trò nền tảng trong việc đảm bảo chất lượng, an toàn và hiệu quả cho các hoạt động logistics. Việc tiêu chuẩn hóa giúp đồng bộ hóa quy trình, giảm thiểu rủi ro, tiết kiệm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Ở Việt Nam, hệ thống tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) về logistics đã bắt đầu được xây dựng từ năm 1979, với TCVN đầu tiên liên quan đến bao bì carton dùng trong vận chuyển

hàng hóa xuất khẩu (Báo cáo Logistics Việt Nam, 2023). Theo Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam (2023), tính đến cuối năm 2023, Việt Nam đã ban hành tổng cộng 92 tiêu chuẩn liên quan đến logistics, bao gồm 5 TCVN về dịch vụ vận tải - logistics, 22 TCVN về container, 17 TCVN về pallet và 48 TCVN về bao bì vận chuyển.

Trong năm 2025, đã có hàng chục tiêu chuẩn quốc gia liên quan đến lĩnh vực logistics được công bố.

Ngày 18/02/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 419/QĐ-BKHCN công bố tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO 14083:2025, Khí nhà kính - định lượng và báo cáo phát thải khí nhà kính phát sinh từ vận hành chuỗi vận chuyển.

Ngày 22/5/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 957/QĐ-BKHCN công bố 03 tiêu chuẩn quốc gia về phương tiện giao thông đường bộ (TCVN13058:2025, TCVN 13060:2025, TCVN 14137:2025).

Ngày 29/5/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1018/QĐ-BKHCN công bố 02 tiêu chuẩn quốc gia về pallet dùng để nâng chuyển, xếp dỡ hàng, pallet phẳng (TCVN 10173-1:2025, TCVN 10173-2:2025).

Ngày 3/6/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1119/QĐ-BKHCN công bố 06 tiêu chuẩn quốc gia, bao gồm: TCVN 14314:2025, Dịch vụ vận tải - Vận tải hành khách công cộng - Định nghĩa, mục tiêu và đo lường chất lượng dịch vụ; TCVN 14315:2025, Dịch vụ vận tải - Vận tải hành khách công cộng - Yêu cầu cơ bản và khuyến nghị cho các hệ thống đo lường chất lượng dịch vụ cung cấp; TCVN 14316:2025, Dịch vụ vận tải - Logistics đô thị - Hướng dẫn xác định hạn chế tiếp cận trung tâm thành phố; TCVN 14317:2025, Logistics - Dịch vụ bảo quản tự phục vụ - Quy định kỹ thuật; TCVN 14318:2025, Dịch vụ vận tải - Trao đổi thông tin với khách hàng về dịch vụ vận tải hành khách - Cách tiếp cận thiết kế toàn diện; TCVN 14319:2025, Dịch vụ giao hàng lạnh gián tiếp, có kiểm soát nhiệt độ - Vận chuyển đường bộ các kiện hàng có chuyển giao trung gian.

Ngày 27/6/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1490/QĐ-BKHCN công bố tiêu chuẩn quốc gia TCVN 14414:2025, Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) - Nhiên liệu tuốc - bin hàng không có chứa hydrocacbon tổng hợp - Quy định kỹ thuật.

Ngày 7/7/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1616/QĐ-BKHCN công bố 02 tiêu chuẩn quốc gia: TCVN 14464-1:2025, Hệ thống giám sát bảo đảm

an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ - Phần 1: Thiết bị giám sát - Yêu cầu kỹ thuật cơ bản; TCVN 14464-2:2025, Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ - Phần 2: Thiết bị trung tâm giám sát - Yêu cầu kỹ thuật cơ bản.

Ngày 10/7/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1678/QĐ-BKHCN công bố 03 tiêu chuẩn quốc gia: TCVN 14450-1:2025, Hệ thống truyền công suất không dây (WPT) dùng cho xe điện - Phần 1: Yêu cầu chung; TCVN 14450-2:2025, Hệ thống truyền công suất không dây (WPT) dùng cho xe điện - Phần 2: Yêu cầu cụ thể đối với truyền thông và hoạt động của hệ thống truyền công suất không dây sử dụng trường từ; TCVN 14450-3:2025, Hệ thống truyền công suất không dây (WPT) dùng cho xe điện - Phần 3: Yêu cầu cụ thể đối với hệ thống truyền công suất không dây sử dụng trường từ.

Ngày 14/7/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1730/QĐ-BKHCN công bố 08 tiêu chuẩn quốc gia: TCVN 6426:2025, Nhiên liệu phản lực tuốc - bin hàng không Jet A-1 - Quy định kỹ thuật; TCVN 14400:2025, Nhiên liệu hàng không - Phương pháp tính nhiệt trị cháy thực; TCVN 14401:2025, Nhiên liệu tuốc bin hàng không - Xác định độ bôi trơn bằng thiết bị đánh giá khả năng bôi trơn viên bi trên xy - lanh (BOCLE); TCVN 14402:2025, Nhiên liệu hàng không - Xác định tạp chất dạng hạt bằng phương pháp lọc trong phòng thí nghiệm; TCVN 14403:2025, Nhiên liệu hàng không - Xác định điểm băng (Phương pháp chuyển pha tự động); TCVN 14404:2025, Nhiên liệu tuốc - bin hàng không loại kerosin có chứa phụ gia - Xác định đặc tính tách nước bằng thiết bị tách nước xách tay; TCVN 14405:2025, Nhiên liệu tuốc bin hàng không - Xác định nồng độ phụ gia giảm trở lực đường ống; TCVN 14406:2025, Nhiên liệu tuốc - bin hàng không - Xác định đặc tính tách nước bằng thiết bị tách nước cỡ nhỏ.

Ngày 18/7/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1827/QĐ-BKHCN công bố tiêu chuẩn quốc gia TCVN 14478:2025, Kiểm định cầu đường bộ.

Ngày 18/7/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 1836/QĐ-BKHCN công bố 10 tiêu chuẩn quốc gia về phương tiện giao thông đường bộ chạy điện.

Ngày 13/8/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 2184/QĐ-BKHCN công bố tiêu chuẩn quốc gia về luồng đường thủy nội địa (TCVN 14341:2025, Luồng đường thủy nội địa - Yêu cầu thiết kế công trình chỉnh trị).

Ngày 01/10/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 2982/QĐ-BKHCN công bố 06 tiêu chuẩn quốc gia, trong đó, TCVN 14496:2025, Phòng cháy chữa

cháy - Hệ thống chữa cháy tự động bằng nước cho nhà kho có chiều cao sắp xếp hàng hoá trên giá đỡ cao trên 5,5 m đến 25 m - Yêu cầu thiết kế.

Ngày 27/10/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 3370/QĐ-BKHCN công bố 37 tiêu chuẩn quốc gia về ứng dụng đường sắt và kết cấu hạ tầng đường sắt.

Ngày 03/11/2025, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Quyết định số 3472/QĐ-BKHCN công bố 02 tiêu chuẩn quốc gia về phương tiện giao thông đường bộ (TCVN 14333-1:2025, TCVN 14333-3:2025).

Như vậy, có thể thấy hệ thống tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) về logistics ở Việt Nam đang từng bước được đồng bộ và hoàn thiện để đáp ứng các đòi hỏi của thực tiễn và theo xu hướng chung của quốc tế.

5.4.2. Thống kê về logistics

*** Hệ thống chỉ tiêu thống kê về logistics tại Việt Nam**

Thống kê logistics cung cấp cơ sở dữ liệu quan trọng để hoạch định chính sách, đánh giá hiệu quả hoạt động và dự báo xu hướng phát triển của ngành. Việc chuẩn hóa hệ thống chỉ tiêu thống kê giúp phản ánh đa chiều bức tranh logistics quốc gia và thúc đẩy quá trình quản lý dựa trên bằng chứng.

Tại Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 22/2/2021 đã giao nhiệm vụ số 58 về “*Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về dịch vụ logistics*” cho Bộ Kế hoạch và Đầu tư (nay là Bộ Tài chính), Bộ Công Thương và Bộ Giao thông Vận tải (nay là Bộ Xây dựng) chủ trì. Để thực hiện nhiệm vụ này, ngày 31/12/2021, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT quy định hệ thống các chỉ tiêu thống kê logistics.

Hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics là tập hợp danh mục các chỉ tiêu thống kê phản ánh các đặc điểm của hoạt động logistics, chi phí logistics trong nền kinh tế quốc gia và các dịch vụ logistics thực hiện trên lãnh thổ Việt Nam. Các chỉ tiêu này được chia thành 8 nhóm bao gồm: Nhóm chỉ tiêu về Kết cấu hạ tầng (có 13 chỉ tiêu mã từ 0101 đến 0113); Nhóm chỉ tiêu về Phương tiện vận tải (gồm 06 chỉ tiêu mã từ 0201 đến 0206); Nhóm chỉ tiêu về Đào tạo nguồn nhân lực (gồm 06 chỉ tiêu mã từ 0301 đến 0306); Nhóm chỉ tiêu về Doanh nghiệp và lao động (gồm 13 chỉ tiêu mã từ 0501 đến 0513); Nhóm chỉ tiêu về Ứng dụng công nghệ thông tin trong thủ tục hành chính (gồm 03 chỉ tiêu mã từ 0601 đến

0603); Nhóm chỉ tiêu về Thời gian và chi phí dịch vụ logistics (gồm 05 chỉ tiêu mã từ 0701 đến 0705); Nhóm chỉ tiêu về Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics (gồm 10 chỉ tiêu mã từ 0801 đến 0810).

Mặc dù thị trường logistics Việt Nam đang phát triển và hội nhập quốc tế mạnh mẽ, đạt nhiều thành tựu, nhưng tốc độ tăng trưởng chậm hơn so với các nước trong khu vực và thế giới, do thiếu sự đầu tư bài bản vào hệ thống thu thập, phân tích dữ liệu, và thiếu nguồn nhân lực chuyên môn cao. Những thách thức chính trong công tác thống kê logistics Việt Nam phải kể đến bao gồm: Thiếu hệ thống thu thập dữ liệu đồng bộ dẫn đến tình trạng dữ liệu bị rời rạc, phân tán; Thiếu các chỉ số thống kê chuyên sâu (Các chỉ số thống kê hiện tại chủ yếu là dữ liệu cơ bản, thiếu các phân tích chuyên sâu về hiệu quả hoạt động, chi phí, năng suất và các yếu tố tác động đến ngành); Hạn chế về hạ tầng công nghệ và phần mềm ở các doanh nghiệp vừa và nhỏ; Nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu, thiếu nguồn nhân lực có trình độ cao, được đào tạo bài bản, có khả năng sử dụng và phân tích các dữ liệu lớn, cũng như ứng dụng các công nghệ mới; Thiếu tính chuyên nghiệp trong thống kê logistics (Các hoạt động thống kê còn mang tính manh mún, thiếu sự liên kết và hợp tác chặt chẽ giữa các đơn vị, làm giảm hiệu quả tổng thể của công tác thống kê).

Để hoàn thiện công tác thống kê logistics, Việt Nam cần xem xét một số giải pháp sau:

Thứ nhất, nâng cao nhận thức của doanh nghiệp và đơn vị quản lý về tầm quan trọng của dữ liệu và thống kê trong việc đưa ra quyết định kinh doanh và phát triển chiến lược.

Thứ hai, hoàn thiện khung pháp lý liên quan đến công tác thống kê và chia sẻ dữ liệu trong ngành logistics đảm bảo tính đồng bộ, chuyên sâu, tạo hành lang pháp lý vững chắc.

Thứ ba, đầu tư cho hệ thống công nghệ thông tin, phần mềm phân tích và hạ tầng dữ liệu.

Thứ tư, đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực có trình độ cao, được đào tạo bài bản, có khả năng sử dụng và phân tích các dữ liệu lớn, cũng như ứng dụng các công nghệ mới.

5.4.3. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong logistics

Trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp lần thứ tư (CMCN 4.0), công nghệ thông tin (CNTT) và chuyển đổi số đang trở thành trụ cột cho sự phát triển bền vững của ngành logistics. Chuyển đổi số trong logistics bao gồm việc tích hợp các công nghệ số như Internet vạn vật (IoT), trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data), blockchain và điện toán đám mây (Cloud Computing) vào hoạt động logistics.

Chuyển đổi số giúp giảm chi phí logistics, nâng cao khả năng truy xuất nguồn gốc hàng hóa và tối ưu hóa năng lực vận hành. Theo khảo sát của Bộ Công Thương năm 2024, các doanh nghiệp ứng dụng công nghệ số có hiệu suất giao hàng cao hơn 25% và tiết kiệm chi phí vận hành khoảng 15 - 20% so với doanh nghiệp truyền thống.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2023, mức độ trưởng thành số của các doanh nghiệp logistics Việt Nam đang trong giai đoạn khởi đầu. Có đến 90,5% các doanh nghiệp dịch vụ logistics tham gia khảo sát đang còn ở giai đoạn số hóa, bao gồm cấp độ 1 (tin học hóa) và cấp độ 2 (kết nối). Trong đó, phần lớn các doanh nghiệp đang ở cấp độ 2 với tỷ lệ chiếm tới 73,5%. Ở cấp độ này, các doanh nghiệp đã bước qua giai đoạn đơn giản của tin học hóa và tập trung vào việc tối ưu hóa hiệu suất và tương tác trong môi trường số hóa, đã thành công trong việc kết nối các thành phần hệ thống thông tin của họ với nhau. Đáng lưu ý, có 5% doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tiến lên cấp độ 3 (trực quan hóa), 2,2% ở cấp độ 4 (minh bạch hóa), đây là các cấp độ quan trọng trong quá trình chuyển đổi số. Trực quan hóa cho phép doanh nghiệp theo dõi quá trình hoạt động kinh doanh của họ theo thời gian thực, trong khi minh bạch hóa giúp họ hiểu rõ nguyên nhân và xu hướng của các sự kiện trong công việc. Đặc biệt, có 1,9% doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tiến lên cấp độ 5 (có khả năng dự báo) và 0,4% doanh nghiệp đạt đến cấp độ cao nhất, cấp độ 6 (có khả năng thích ứng). Với cấp độ 5, doanh nghiệp có được khả năng phân tích dữ liệu và dự đoán các tình huống trong tương lai. Sự phát triển ở cấp độ này có thể giúp doanh nghiệp đưa ra quyết định chiến lược dựa trên dự báo. Đối với các doanh nghiệp ở cấp độ 6, là cấp độ cao nhất trong chuyển đổi số, doanh nghiệp có khả năng thích ứng hoàn toàn với môi trường thay đổi liên tục. Khả năng thích ứng đòi hỏi sự tự động hóa và sử dụng dữ liệu để đưa ra các quyết định nhanh chóng.

Nhìn chung, các doanh nghiệp dịch vụ logistics thực hiện chuyển đổi số đạt từ cấp độ 3 trở lên còn rất ít, chủ yếu tập trung ở nhóm doanh nghiệp quy mô lớn như Tân Cảng Sài Gòn, Gemadept, Các công ty cảng thuộc hệ thống Tổng Công ty hàng hải Việt Nam, Viettel Post, Vietnam Post hoặc các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài như DHL, Fedex... Trong khi đó, phần lớn với 90% các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở Việt Nam còn đang ở giai đoạn số hóa. Điều này cho thấy, chuyển đổi số trong ngành logistics tại Việt Nam vẫn đang ở giai đoạn đầu, chưa thực sự được chú trọng và đầu tư đúng mức. Để đạt được mức độ trưởng thành số cao, cần có chiến lược tổng thể kết hợp giữa chính sách, công nghệ và nguồn nhân lực. Bên cạnh đó, việc xây dựng hạ tầng dữ liệu logistics quốc gia và thúc đẩy liên kết vùng là yếu tố then chốt trong giai đoạn tới.

CHƯƠNG VI
**PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở
ĐỊA PHƯƠNG**



6.1. TÌNH HÌNH VÀ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở CẤP ĐỊA PHƯƠNG NĂM 2025

Nghị quyết số 60-NQ/TW ký ngày 12 tháng 04 năm 2025 của Hội nghị lần thứ 11 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII đã công bố danh sách 34 tỉnh thành sau sát nhập, trong đó, có 28 tỉnh và 6 thành phố trực thuộc Trung ương. Với việc thay đổi địa giới hành chính, các địa phương có thêm không gian phát triển, nhưng cũng đồng thời đặt ra những vấn đề mới về quy hoạch, điều chỉnh chính sách và kế hoạch hành động. Đặc biệt, trong lĩnh vực dịch vụ logistics, trước yêu cầu phát triển của nền kinh tế, việc nâng cấp cơ sở hạ tầng logistics ở địa phương, cải thiện liên kết vùng, đảm bảo hàng hóa được lưu chuyển thông suốt, hiệu quả và bền vững đóng vai trò cấp thiết.

6.1.1. Các kết quả đạt được

Trong năm 2025, kinh tế Việt Nam tiếp tục đà tăng trưởng, dự báo GDP có thể tăng trưởng từ 6,6% - 7,5%, đưa nền kinh tế Việt Nam xếp thứ 32 thế giới và thứ 4 trong khu vực ASEAN. Vốn đầu tư nước ngoài FDI trong 10 tháng đầu năm 2025 tăng 8,8% so với cùng kỳ năm trước, thể hiện niềm tin của các doanh nghiệp nước ngoài vào chính sách và môi trường kinh doanh ở Việt Nam.

Mô hình chính quyền hai cấp mới được thiết kế nhằm đơn giản hoá cơ cấu hành chính, xoá bỏ cấp huyện trung gian, đưa chính quyền đến gần hơn với người dân và cho phép chính quyền cung cấp dịch vụ công tốt hơn. Những nỗ lực bao gồm việc hoàn thiện khuôn khổ pháp lý từ Hiến pháp đến các văn bản dưới luật; xây dựng quy hoạch cán bộ, chú trọng năng lực và kinh nghiệm, đặc biệt là ở cấp xã mới thành lập; đầu tư cơ sở hạ tầng và nền tảng số để đảm bảo thủ tục hành chính thông suốt; và tăng cường công tác truyền thông để tạo sự đồng thuận rộng rãi. Qua đó, một số vùng sẽ có khả năng cạnh tranh trên quy mô khu vực. Trong đó, Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu đã được sáp nhập vào Thành phố Hồ Chí Minh. Việc sáp nhập Bình Dương dự kiến sẽ tạo ra một trung tâm công nghiệp lớn, trong khi Vũng Tàu - vốn đã là một trung tâm công nghiệp và du lịch - đang quy hoạch một khu thương mại tự do theo mô hình Đà Nẵng. Những thay đổi này nhằm mục đích hỗ trợ tái cấu trúc kinh tế quốc gia, cùng với các sáng kiến lớn về cơ sở hạ tầng, khoa học và công nghệ, chuyển đổi số, đường sắt cao tốc, năng lượng nguyên tử và phát triển trung tâm tài chính.

Các dự án cơ sở hạ tầng quan trọng, bao gồm kế hoạch hoàn thành 3.000 km đường cao tốc vào năm 2025, tuyến đường sắt vận tải hàng hóa nối Lào Cai với Hà Nội và cảng Hải

Phòng, tuyến đường cao tốc Bắc-Nam then chốt cắt giảm đáng kể thời gian vận chuyển và chi phí logistics trên toàn quốc, tạo cơ hội mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh trên quy mô lớn, tăng khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp, cùng với các tuyến đường vành đai quan trọng tại các trung tâm đô thị sầm uất như Hà Nội (Vành đai 4) và Thành phố Hồ Chí Minh (Vành đai 3). Tất cả đều được thiết kế để giải quyết tình trạng tắc nghẽn và thúc đẩy giao thông đô thị, nâng cao năng lực của hệ thống logistics.

Quyết định số 2229/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến 2050 đã đặt ra mục tiêu phát triển logistics Việt Nam bền vững, hiệu quả, chất lượng và có giá trị gia tăng cao, năng lực cạnh tranh tốt, phát huy lợi thế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị toàn cầu. Trên cơ sở này, các chính sách đặc thù về phát triển logistics đã được các địa phương triển khai như Nghị quyết số 226/2025/QH15 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Hải Phòng, Quyết định số 11142/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Khu thương mại tự do thành phố Đà Nẵng, Quyết định số 1922/QĐ-BXD về việc phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu trước đây (nay là Thành phố Hồ Chí Minh).

FIATA World Congress 2025 lần đầu tiên được tổ chức tại thành phố Hà Nội, Việt Nam với chủ đề “Logistics xanh và thích ứng nhanh” nhấn mạnh nhu cầu cấp bách về việc áp dụng các phương thức bền vững trong ngành đồng thời nâng cao năng lực ứng phó với các thách thức toàn cầu khi biến đổi khí hậu và gián đoạn chuỗi cung ứng ngày càng phổ biến. Đại hội đã tạo cơ hội cho các doanh nghiệp Việt Nam mở rộng quan hệ đối tác toàn cầu, thu hút đầu tư nước ngoài vào cơ sở hạ tầng logistics và thúc đẩy vai trò ngày càng tăng của Việt Nam như một trung tâm logistics chiến lược tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, khẳng định vị thế Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Diễn đàn Logistics Việt Nam 2025 do Bộ Công Thương phối hợp với UBND thành phố Đà Nẵng với chủ đề “Logistics Việt Nam- Vươn mình tiến vào kỷ nguyên mới” đã thể hiện rõ ràng quyết tâm và tầm nhìn chiến lược để đưa logistics Việt Nam bứt phá, thích ứng mạnh mẽ, đóng vai trò trung tâm trong nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong giai đoạn phát triển mới.

Các địa phương tiếp tục đẩy mạnh chuyển đổi số và chuyển đổi xanh. Việc ứng dụng công nghệ số, dữ liệu lớn, tự động hóa và giải pháp vận tải xanh sẽ giúp hình thành hệ thống logistics thông minh, tăng hiệu quả vận hành, rút ngắn thời gian, giảm chi phí và tối ưu giá trị gia tăng cho hàng hóa, nhất là hàng xuất khẩu.

6.1.2. Các tồn tại và thách thức

Quá trình thay đổi địa giới hành chính và chuyển sang mô hình chính quyền hai cấp cũng gặp phải những thách thức không nhỏ. Việc thiếu đồng bộ trong giải quyết công việc vẫn là một trong những thách thức lớn nhất dù mô hình hai cấp trao quyền tự chủ cho cấp phường, xã. Bên cạnh đó, quá trình sắp xếp tổ chức bộ máy và nhân sự gặp nhiều khó khăn do phải điều chuyển, tinh gọn và nâng cao năng lực cán bộ trong thời gian ngắn.

Năng lực quản lý chuyên ngành chưa đồng đều cùng với sự chồng chéo chức năng giữa các cơ quan khiến một số địa phương gặp khó khăn trong việc lập quy hoạch, phân bổ nguồn lực và giám sát hoạt động logistics, đặc biệt ở các khu vực mới sáp nhập hoặc phát triển nhanh.

Nhiều địa phương còn thiếu sự liên kết giữa các cơ sở đào tạo về logistics và doanh nghiệp, khiến nguồn nhân lực không đáp ứng đủ nhu cầu sử dụng.

Nhiều địa phương gặp khó khăn trong việc áp dụng công nghệ, hệ thống công nghệ thông tin, chuyển đổi số, phần mềm cơ sở dữ liệu để quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics.

Việc quy định thời gian lái xe trên đường theo quy định mới tại Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ có thể khiến các doanh nghiệp vận tải đường dài gặp khó khăn khi số lượng tài xế xe tải và xe khách đang thiếu, điều đó khiến cho các doanh nghiệp vận tải phát sinh thêm chi phí, tăng giá hàng hoá và ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của nền kinh tế.

Chi phí logistics của Việt Nam còn ở mức cao, chiếm khoảng 16% GDP năm 2025, cao hơn mức trung bình thế giới (11,6%) và các nước ASEAN như Singapore (8,5%), Malaysia (13%). Điều này tạo ra yêu cầu cấp thiết về việc tối ưu hoá chuỗi cung ứng và đầu tư mạnh mẽ hơn vào công nghệ, từ kho bãi thông minh đến vận tải số hoá.

Liên kết vùng, kết nối hạ tầng chưa đồng bộ, hạn chế, dễ bị tác động khi xảy ra sự cố, thiên tai, liên kết logistics giữa các vùng, các tỉnh thành, với khu vực và chuỗi giá trị toàn cầu còn yếu. Hệ thống cảng biển lớn tập trung chủ yếu ở khu vực phía Nam, tuy nhiên các vùng Tây Nguyên, Tây Bắc, Đồng bằng Sông Cửu Long chưa có các trung tâm Logistics tương xứng.

6.2. LIÊN KẾT VÙNG TRONG PHÁT TRIỂN LOGISTICS VIỆT NAM NĂM 2025

6.2.1. Vùng Trung du và miền núi phía Bắc

Theo Nghị quyết số 306/NQ-CP ngày 05/10/2025 của Chính phủ về điều chỉnh Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, vùng Trung du và miền núi phía Bắc gồm 9 tỉnh: Lạng Sơn, Cao Bằng, Thái Nguyên, Tuyên Quang, Phú Thọ, Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên, Sơn La.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Trung du và miền núi phía Bắc, Nghị quyết số 306/NQ-CP nhấn mạnh: *"Phát triển vùng theo hướng xanh, bền vững và toàn diện. Phát triển công nghiệp chế biến, chế tạo, năng lượng, ưu tiên công nghiệp cơ khí chế tạo, điện tử, công nghệ số, đẩy mạnh dịch vụ logistics trên cơ sở khai thác lợi thế các cửa khẩu quốc tế và các tuyến đường sắt kết nối quốc tế. Phát triển kinh tế cửa khẩu,"* và phấn đấu tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) bình quân đạt khoảng 9-10%/năm.

Quyết định số 1620/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 20/12/2024 ban hành kế hoạch triển khai xây dựng Lào Cai trở thành trung tâm kết nối giao thương kinh tế giữa Việt Nam và các nước ASEAN với vùng Tây Nam - Trung Quốc, biến Lào Cai, Lạng Sơn trở thành một cực tăng trưởng biên mậu quan trọng. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá thông qua các cửa khẩu của tỉnh Lạng Sơn tăng 43% năm 2025.

Về phát triển hạ tầng giao thông kết nối liên vùng, kết nối vùng với các trung tâm kinh tế lớn của khu vực đồng bằng sông Hồng, dự án cao tốc Yên Bái - Lào Cai thuộc tuyến Nội Bài - Lào Cai được xây dựng mở rộng lên 4 làn xe, đã khởi công với mục tiêu hoàn thành vào 2026 đáp ứng nhu cầu vận tải trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Dự án sẽ tạo điều kiện kết nối liên vùng, tạo động lực mạnh mẽ, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội và nâng cao đáng kể năng lực lưu thông trên hành lang xương sống của vùng kết nối về Hà Nội - Hải Phòng. Tuyến đường giao thông kết nối liên tỉnh giữa khu công nghiệp Hữu Lũng (Lạng Sơn) với cảng Mỹ An thuộc tỉnh Bắc Ninh được bổ sung để mở lối cho logistics miền núi xuống các trung tâm cảng - công nghiệp đồng bằng, qua đó cải thiện "khâu cuối" của liên kết hàng hóa xuất - nhập khẩu.

6.2.2. Vùng Đồng bằng sông Hồng

Theo Nghị quyết số 306/NQ-CP, vùng Đồng bằng sông Hồng gồm 6 tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hải Phòng, Ninh Bình, Hưng Yên, Bắc Ninh, Quảng Ninh.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Đồng bằng sông Hồng, Nghị quyết số 306/NQ-CP nhấn mạnh: *"Xây dựng vùng đồng bằng sông Hồng là động lực phát triển hàng đầu, có vai trò định hướng, dẫn dắt quá trình cơ cấu lại nền kinh tế và xác lập mô hình tăng trưởng mới của đất nước. Phát triển các khu kinh tế ven biển, khu thương mại tự do và các loại hình khu chức năng với mô hình phù hợp, có điều kiện thuận lợi về hạ tầng, cơ chế, chính sách nhằm thu hút đầu tư thúc đẩy phát triển các ngành công nghiệp và dịch vụ chất lượng cao, hiện đại."*

Chiến lược phát triển cảng biển tại Hải Phòng và Quảng Ninh là một nỗ lực đồng bộ nhằm củng cố năng lực thông quan hàng hải cho toàn bộ Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc. Mục tiêu không chỉ dừng lại ở việc mở rộng quy mô cảng, mà còn tập trung giải quyết thực trạng liên kết hành lang Đông - Tây và vai trò của các cảng biển cửa ngõ. Đặc biệt, tính kết nối liên tỉnh được kỳ vọng cải thiện đáng kể nhờ vào "đòn bẩy" Vành đai 4 - Vùng Thủ đô. Tuyến vành đai này có vai trò giảm tải cho các trục xuyên tâm và tạo điều kiện tiếp cận cảng biển nhanh chóng hơn từ các khu công nghiệp, qua đó nâng cao hiệu suất luân chuyển hàng hóa. Vành đai 4 hoạt động như một công cụ quy hoạch chiến lược, tạo ra tuyến giao thông liên hoàn bằng cách kết nối trực tiếp các cao tốc hiện hữu (Ninh Bình - Hà Nội, Hà Nội - Lạng Sơn, Nội Bài - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng) và các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ một cách liền mạch.

Dự án Vành đai 4 có vai trò định hình lại cấu trúc kinh tế khu vực bằng cách tạo động lực cho phát triển kinh tế đa cực. Tuyến đường này tác động tích cực đến sự hình thành các khu công nghiệp, đô thị vệ tinh và các trung tâm logistics mới dọc tuyến, từ đó thu hút đầu tư và thúc đẩy thương mại liên vùng. Việc kết nối chặt chẽ hơn giữa các địa phương như Hưng Yên và Bắc Ninh với Hà Nội và các tỉnh lân cận giúp mở rộng không gian Vùng Thủ đô, hình thành một "siêu vùng" kinh tế thống nhất. Đặc biệt, tuyến đường này giúp tối ưu hóa vận tải hàng hóa, nhất là hàng hóa từ các cảng biển (Hải Phòng) và khu công nghiệp lên các tỉnh phía Bắc và ngược lại, nâng cao năng lực cạnh tranh của cả vùng.

Việc phát triển hệ thống logistics tại Hưng Yên và Bắc Ninh là một chiến lược quan trọng nhằm tận dụng lợi thế vị trí chiến lược của hai tỉnh này trong tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Nằm gần các Khu công nghiệp (KCN) lớn, sân bay Nội Bài và cảng Hải Phòng, Hưng Yên và Bắc Ninh có điều kiện thuận lợi để trở thành các trung tâm logistics trọng điểm, phục vụ công nghiệp và thương mại. Nhu cầu về logistics tại khu vực này rất cao do thu hút lượng lớn vốn FDI, đặc biệt trong sản xuất hàng hóa công nghệ (điện tử) và dệt may, tạo ra nhu cầu lớn về kho bãi và vận tải. Mục tiêu tổng thể là biến nơi đây

thành các điểm trung chuyển quốc gia, góp phần giảm chi phí và tăng hiệu quả chuỗi cung ứng cho cả khu vực phía Bắc và cả nước.

Phiên đối thoại cụm Đồng bằng Sông Hồng (ĐBSH) thuộc khuôn khổ Diễn đàn Kinh tế tư nhân Việt Nam 2025 (VPSF 2025), tổ chức tại Hải Phòng, là sự kiện quan trọng nhằm thu hẹp khoảng cách giữa chính sách và thực tiễn. Phiên đối thoại tạo ra một kênh đối thoại chính sách đa chiều, nơi lắng nghe các kiến nghị từ cơ sở và nhận phản hồi kịp thời từ các cơ quan quản lý. Mục tiêu trọng tâm là tháo gỡ các điểm nghẽn của khu vực kinh tế tư nhân, từ cải cách thể chế, thủ tục hành chính đến các vấn đề cốt lõi như tiếp cận vốn, đất đai, nhân lực và công nghệ. Hoạt động này cũng nhằm thúc đẩy đổi mới sáng tạo và liên kết vùng, đặc biệt là trong lĩnh vực phát triển hạ tầng và logistics.

6.2.3. Vùng Bắc Trung Bộ

Theo Nghị quyết số 306/NQ-CP, vùng Bắc Trung Bộ gồm 5 tỉnh, thành phố: Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Thành phố Huế.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Bắc Trung Bộ, Nghị quyết số 306/NQ-CP nhấn mạnh: *“Nâng cao hiệu quả hệ thống cảng biển, các khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp; ưu tiên phát triển các khu kinh tế ven biển tập trung vào một số ngành trọng điểm phù hợp với các địa phương, tạo đột phá tăng trưởng. Xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics. Xây dựng khu vực ven biển Thanh Hóa - Nghệ An - Hà Tĩnh là trung tâm phát triển công nghiệp của vùng và cả nước, trở thành vùng động lực quốc gia.”* và phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân đạt khoảng 10 - 10,5%/năm.

Thực trạng liên kết giữa Việt Nam với các quốc gia láng giềng trong khu vực, như Thái Lan, Myanmar, Lào, và Campuchia, chủ yếu được thúc đẩy thông qua các sáng kiến như Hành lang Kinh tế Đông - Tây (EWEC), nhưng vẫn đang trong giai đoạn phát triển và đối mặt với nhiều thách thức. Việc khai thác EWEC và các cảng này không chỉ giúp giảm tải cho khu vực phía Bắc mà còn thúc đẩy thương mại, đầu tư, và du lịch giữa Việt Nam và các nước Thái Lan, Myanmar, Lào và Campuchia.

Diễn đàn “Logistics xuyên biên giới - Sức bật tăng trưởng” được tổ chức tại Huế vào ngày 22/8/2025 là sự kiện trọng điểm nhằm thúc đẩy phát triển chuỗi cung ứng và kết nối kinh tế vùng. Diễn đàn tập trung tận dụng lợi thế của khu vực miền Trung, khai thác Cửa ngõ (Huế, Đà Nẵng) và vai trò chiến lược của hành lang kinh tế Đông-Tây (EWEC). Các nội dung thảo luận xoay quanh các giải pháp về hạ tầng, chính sách, và công nghệ số hóa

trong logistics, nhằm mục tiêu đẩy mạnh thương mại quốc tế và phát triển kinh tế khu vực. Cụ thể, Diễn đàn đặt trọng tâm vào việc khai thác tối đa Cảng Chân Mây, Sân bay Phú Bài, đường sắt và đường bộ để biến khu vực này thành trung tâm logistics quan trọng, đồng thời thảo luận về cơ chế, chính sách ưu đãi đặc biệt để thu hút đầu tư vào logistics xanh, bền vững cho miền Trung - Tây Nguyên. Việc này nhằm xây dựng chuỗi cung ứng hiệu quả, giảm chi phí và tăng sức cạnh tranh cho hàng hóa xuất nhập khẩu, đặc biệt qua các cửa khẩu biên giới với Lào và Thái Lan.

6.2.4. Vùng duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên

Theo Nghị quyết số 306/NQ-CP, vùng Nam Trung Bộ và Tây Nguyên gồm 6 tỉnh, thành phố: Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Gia Lai, Đắk Lắk, Khánh Hòa, Lâm Đồng.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Nam Trung Bộ và Tây Nguyên, Nghị quyết số 306/NQ-CP nhấn mạnh: *"Phát triển hành lang kinh tế kết nối khu vực Tây Nguyên - Đông Nam Bộ, các hành lang Đông - Tây. Hình thành, phát triển các hành lang kinh tế Đông - Tây tại các tỉnh nhằm tạo trục kết nối liên thông, khai thác hiệu quả không gian phát triển mới sau sáp nhập. Xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc và nâng cấp mạng lưới giao thông nội vùng; các tuyến đường kết nối các đô thị quan trọng tại các tỉnh sau sáp nhập; các tuyến đường nối với các địa phương vùng Đông Nam Bộ, khu vực Nam Lào và Đông Bắc Campuchia. Nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt qua địa bàn Tây Nguyên."* và phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân đạt khoảng 9,5-10%/năm.

Tại khu vực Tây Nguyên, các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm được kỳ vọng sẽ tạo ra các cực logistics mới. Cụ thể, việc Quốc hội thông qua cao tốc Quy Nhơn - Pleiku nối hạt nhân Gia Lai "mới" với cửa ngõ biển Quy Nhơn, cùng với cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột và Gia Nghĩa - Chơn Thành, được xem là những "xương sống" giúp giảm chi phí vận tải liên vùng. Những trục giao thông này tạo điều kiện thuận lợi cho việc hình thành các cực công nghiệp-logistics mới xung quanh các hạt nhân kinh tế như Gia Lai, Buôn Ma Thuột. Hơn nữa, việc Gia Lai công bố dòng vốn đăng ký mới ~120.000 tỷ đồng tại hội nghị xúc tiến (tháng 8/2025) tạo ra dư địa lớn cho hạ tầng và dịch vụ logistics, củng cố vai trò của Tây Nguyên là một cực tăng trưởng mới.

Mô hình liên kết giữa biên mậu (thương mại cửa khẩu) và đường thủy nội địa là một giải pháp tối ưu hóa logistics, nhằm thúc đẩy chuỗi giá trị nông sản. Việc sử dụng hệ thống sông, kênh rạch làm "cao tốc" cho phép vận chuyển trực tiếp nông sản (như trái cây, lúa gạo, thủy sản) từ các vùng nguyên liệu ra các cảng sông nội địa gần khu vực sản xuất hoặc cửa

khẩu. Điều này giúp giảm thiểu việc bốc dỡ, hạn chế tổn thất và hư hỏng, đảm bảo nông sản tươi ngon hơn. Các cảng sông tại khu vực biên giới hoặc nội địa đóng vai trò trung chuyển và gom hàng, nơi nông sản được tập kết, sơ chế và chuyển lên tàu lớn (tàu container, sà lan) đi thẳng ra cảng biển quốc tế hoặc xuất khẩu qua biên giới. Ưu điểm nổi bật của mô hình này là khả năng giảm chi phí và tăng tốc độ vận chuyển. Vận tải thủy nội địa có chi phí rẻ hơn nhiều so với vận tải đường bộ, đặc biệt với hàng hóa cồng kềnh, số lượng lớn, đồng thời giảm tắc nghẽn và chi phí xăng dầu, cầu đường. Nông sản đến cửa khẩu nhanh hơn, đáp ứng yêu cầu nghiêm ngặt về thời gian bảo quản đối với hàng tươi sống. Mô hình này cũng góp phần thúc đẩy xuất khẩu tại chỗ, giảm khâu trung gian, tăng thu nhập cho người nông dân và xây dựng thương hiệu nông sản địa phương, tạo giá trị gia tăng bền vững. Ví dụ điển hình cho liên kết này được thể hiện rõ nét tại khu vực Tây Nguyên, nơi Trục Bờ Y (Kon Tum) - QL40B - Chu Lai được nhấn mạnh như “đòn bẩy logistics xuyên biên giới”, rút ngắn thời gian đưa hàng Lào ra biển. Song song, các địa phương và bộ, ngành thúc đẩy chuẩn hoá thủ tục - hạ tầng để giảm “độ trễ” tại cửa khẩu và nút giao cao tốc, củng cố hiệu quả của mô hình liên kết này.

Phiên đối thoại địa phương cụm Nam Trung Bộ và Tây Nguyên trong khuôn khổ Diễn đàn Kinh tế tư nhân Việt Nam 2025 (VPSF 2025) đã diễn ra vào ngày 17/8/2025 tại Pleiku, tỉnh Gia Lai. Sự kiện này được tổ chức với vai trò là kênh đối thoại chính sách trọng điểm, tạo không gian cho cộng đồng doanh nghiệp tư nhân trao đổi trực tiếp, đa chiều với các cơ quan quản lý nhà nước, nhằm gỡ “điểm nghẽn” hạ tầng - thủ tục và tăng cường kết nối doanh nghiệp logistics - sản xuất với chính quyền địa phương. Lãnh đạo tỉnh Gia Lai đã khẳng định quyết tâm đưa kinh tế tư nhân thành động lực hàng đầu cho sự phát triển của địa phương, tập trung vào năm trụ cột chính: công nghiệp chế biến - chế tạo, du lịch, nông nghiệp công nghệ cao, dịch vụ cảng - logistics, và đô thị bền vững. Mục tiêu đến năm 2030 đạt từ 50.000 đến 55.000 doanh nghiệp hoạt động. Phiên đối thoại này đóng vai trò quan trọng trong việc chuyển kiến nghị của doanh nghiệp thành các giải pháp chính sách khả thi, góp phần kiến tạo cực tăng trưởng mới và củng cố niềm tin cho cộng đồng doanh nhân.

Trong tháng 7/2025, cơ quan quản lý công bố kế hoạch nâng cấp Cảng hàng không Liên Khương (mở rộng sân đỗ, nâng cấp đường cất/hạ cánh, hạ tầng phụ trợ); ACV kiến nghị hoàn tất thủ tục để khởi công các hạng mục từ 11/2025 - bổ trợ vận tải hàng hóa giá trị cao/nhanh chóng của Tây Nguyên. Liên kết hạ tầng “trục - vành đai” giảm chi phí luân chuyển. Việc ấn định mốc thông xe từng phần Vành đai 3 vào 19/12/2025 cùng với đưa vào khai thác từng đoạn Bến Lức - Long Thành đã tạo hiệu ứng “chia tải” luồng hàng giữa

các tỉnh trong vùng, giảm phụ thuộc trực tuyến tâm và thời gian tiếp cận các cửa ngõ cảng biển/hàng không. Đây là kết quả hữu hình nhất của nỗ lực liên kết hạ tầng trong năm 2025.

6.2.5. Vùng Đông Nam Bộ

Theo Nghị quyết số 306/NQ-CP, vùng Đông Nam Bộ gồm 3 tỉnh, thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Tây Ninh

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Đông Nam Bộ, Nghị quyết số 306/NQ-CP nhấn mạnh: *“Xây dựng Đông Nam Bộ trở thành vùng phát triển năng động, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, động lực tăng trưởng lớn nhất cả nước; trung tâm khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, công nghiệp công nghệ cao, logistics và trung tâm tài chính quốc tế có tính cạnh tranh cao trong khu vực; đi đầu trong đổi mới mô hình tăng trưởng, chuyển đổi số.”* và phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân đạt 10%/năm.

Việc nâng cấp luồng Cái Mép - Thị Vải hoàn tất trong Q4/2025 cùng đà tăng sản lượng container nửa đầu năm đã nâng độ tin cậy chuỗi cung ứng vùng; năng lực tiếp nhận tàu lớn và tổ chức tuyến trực tiếp giúp mở biên độ giảm chi phí vận tải biển cho khu công nghiệp ở Đồng Nai và TP. Hồ Chí Minh.

Việc Quy hoạch Khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài vào tháng 9/2025 là một quyết định chiến lược, mở ra “cửa phía Tây” cho Vùng Đông Nam Bộ. Quy hoạch này đã chính thức xác định Mộc Bài là trung tâm logistics/cảng trung chuyển container quốc tế. Đây là định hướng then chốt nhằm thiết lập một cực tăng trưởng mới, có khả năng giảm áp lực lên các cửa ngõ truyền thống của TP. Hồ Chí Minh. Để phát huy tối đa vai trò này, Quy hoạch nhấn mạnh sự cần thiết của kết nối trực tiếp với cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, dự kiến khởi công cũng trong tháng 9/2025. Sự đồng bộ của hạ tầng giao thông này tạo ra một hành lang vận chuyển thông suốt, cho phép liên thông hàng hóa Campuchia - TP. HCM (Cái Mép - Thị Vải). Điều này củng cố cấu trúc liên kết hàng không - hàng hải - ICD đang được định hình theo mô hình hub tích hợp của toàn vùng, qua đó, nâng cao hiệu quả vận tải, giảm chi phí và tăng khả năng cạnh tranh quốc tế cho khu vực biên mậu này.

6.3. PHÁT TRIỂN LOGISTICS TẠI MỘT SỐ ĐỊA PHƯƠNG ĐIỂN HÌNH TRONG NĂM 2025

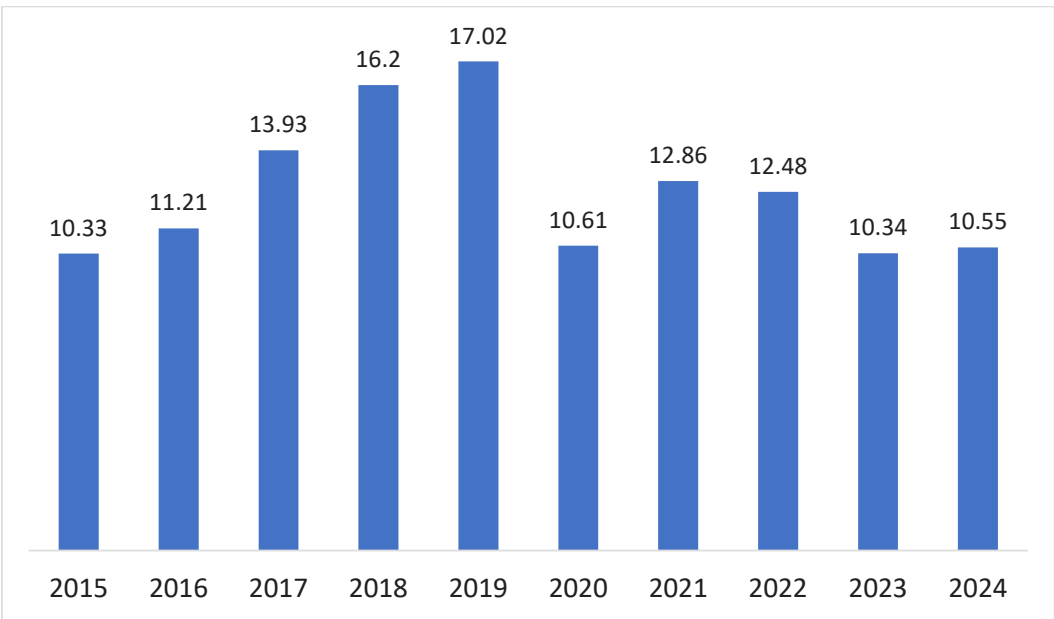
6.3.1. Thành phố Hải Phòng

Sau khi hợp nhất tới tỉnh Hải Dương, thành phố Hải Phòng mới bước vào giai đoạn phát triển với quy mô không gian rộng lớn, diện tích tự nhiên gần 3.200km², dân số hơn

4,6 triệu người. Hải Phòng được xác định là trọng điểm kinh tế biển và trung tâm dịch vụ logistics quốc gia của Việt Nam, với mục tiêu trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại vào năm 2030.

Hải Phòng là một trong những địa phương đi đầu và thu hút FDI nhiều nhất của cả nước, tạo nền tảng vững chắc cho việc phát triển ngành logistics hiện đại. Kết quả này là động lực cốt lõi thúc đẩy nhu cầu về dịch vụ cảng biển và logistics chất lượng cao của thành phố. Theo báo cáo của UBND thành phố, Hải Phòng đã duy trì tốc độ tăng trưởng GRDP hai con số liên tục trong suốt 10 năm vừa qua.

Hình 6.1. Tốc độ tăng trưởng GRDP của Hải Phòng giai đoạn 2014 - 2024



Nguồn: UBND Thành phố Hải Phòng

Hải Phòng đã duy trì tốc độ tăng trưởng GRDP hai con số liên tục trong suốt 10 năm qua, một thành tích hiếm có trên cả nước. Điều này đưa thành phố vào Top 5 địa phương có quy mô kinh tế lớn nhất cả nước vào năm 2024. Sự phát triển mạnh mẽ này là tiền đề để Hải Phòng phấn đấu hoàn thành mục tiêu trở thành một trong những Trung tâm hành chính - công nghiệp - logistics hiện đại nhất của cả nước.

Trong 4 năm gần đây (2021 - 2024), Hải Phòng liên tục nằm trong Top 5 địa phương thu hút vốn FDI cao nhất cả nước. Năm 2023, Hải Phòng thu hút đạt 3,5 tỷ USD vốn FDI, trong đó vốn đầu tư nước ngoài được thu hút có chọn lọc, tập trung vào các dự án công

nghe cao và có giá trị gia tăng lớn, đảm bảo tính bền vững cho sự phát triển công nghiệp. Hải Phòng cũng điểm đến chiến lược của nhiều tập đoàn công nghệ và sản xuất hàng đầu thế giới như LG (Hàn Quốc) với sản xuất linh kiện điện tử và sản phẩm công nghệ cao, Bridgestone (Nhật Bản) với cao su và lốp ô tô, Regina Miracle (Hong Kong) với sản phẩm thời trang, Pegatron (Đài Loan) trong lĩnh vực điện tử viễn thông,... tạo ra khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu khổng lồ cũng như đặt ra yêu cầu một hệ thống logistics có khả năng quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu và dịch vụ logistics công nghệ cao

Sau 7 năm đứng trong top 10, năm 2024 đánh dấu một bước đột phá quan trọng đối với môi trường đầu tư kinh doanh của Hải Phòng khi thành phố lần đầu tiên đứng đầu bảng xếp hạng Chỉ số Năng lực Cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) trên toàn quốc. Ngoài ra, Hải Phòng còn dẫn đầu bảng xếp hạng 03 chỉ số uy tín khác về cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh và phục vụ người dân, bao gồm Chỉ số Cải cách Hành chính (PAR Index) năm 2024 và Chỉ số hài lòng của người dân đối với sự phục vụ của cơ quan hành chính nhà nước (SIPAS) năm 2024. Việc cải thiện mạnh mẽ các chỉ số này đã trực tiếp tạo ra một môi trường kinh doanh thông thoáng, minh bạch và thân thiện hơn. Đối với ngành logistics, điều này là yếu tố then chốt giúp rút ngắn thời gian, giảm chi phí cho các thủ tục hải quan, cấp phép đầu tư, và vận hành kho bãi. Các nỗ lực này không chỉ giúp Hải Phòng thu hút nguồn vốn FDI khổng lồ và đưa thành phố vào nhóm 5 địa phương có quy mô kinh tế lớn nhất cả nước, mà còn khẳng định vị thế là Trung tâm Logistics hàng đầu thông qua việc nâng cao hiệu quả quản trị và xây dựng thương hiệu địa phương uy tín

Khu Kinh tế ven biển phía Nam là một trong bốn đột phá chiến lược quan trọng nhất của Hải Phòng trong nhiệm kỳ 2025 - 2030, được quy hoạch với quy mô đồ sộ lên tới 20.000 ha. Khu Kinh tế ven biển phía Nam không chỉ là khu vực phát triển công nghiệp đơn thuần mà được định hướng theo mô hình tổ hợp công nghiệp - đô thị - dịch vụ tích hợp, nhằm tạo ra một hệ sinh thái kinh tế hoàn chỉnh. Trọng tâm thu hút đầu tư của Khu kinh tế này là các ngành công nghiệp giá trị gia tăng cao như sản xuất chip bán dẫn, công nghiệp công nghệ cao, cơ khí chính xác, tự động hóa, cùng với logistics hiện đại.

Ngày 13/10/2025, UBND thành phố Hải Phòng đã ban hành Quyết định 4068/QĐ-UBND thành lập Khu thương mại tự do với quy mô 6.292ha gắn với Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải và Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng. Khu thương mại tự do được tổ chức thành các khu chức năng bao gồm Khu sản xuất, khu cảng và hậu cần cảng, trung tâm logistics, khu thương mại - dịch vụ và các loại hình khu chức năng khác theo quy định của pháp luật.

Việc phát triển Khu kinh tế ven biển phía Nam và thiết lập Khu thương mại tự do không chỉ là chính sách đặc thù nhằm thu hút vốn FDI (mục tiêu thu hút 4-5 tỷ USD/năm FDI trong giai đoạn 2026-2030) mà còn là giải pháp chiến lược nhằm nâng tầm năng lực logistics của Hải Phòng, biến thành phố trở thành trung tâm logistics quốc tế hiện đại. Sự kết hợp giữa cảng biển nước sâu, khu công nghiệp công nghệ cao và khu thương mại tự do sẽ tạo nên một cửa ngõ giao thương đa chức năng và hiệu quả bậc nhất khu vực phía Bắc.

Hải Phòng xác định hệ thống cảng biển là trái tim của ngành logistics và là lợi thế cạnh tranh cốt lõi. Thành phố tiếp tục ưu tiên phát triển các khu bến cảng của ngõ quốc tế tại khu vực Lạch Huyện. Đây là khu cảng nước sâu hiện đại, có khả năng tiếp nhận các tàu container siêu lớn (trên 14.000 TEU), đóng vai trò là cửa ngõ giao thương quốc tế quan trọng nhất của miền Bắc, giảm thiểu sự phụ thuộc vào các cảng trung chuyển khu vực và toàn cầu, đồng thời hỗ trợ trực tiếp cho các khu công nghiệp và FDI đang phát triển mạnh mẽ. Đầu năm 2025, tại khu vực Lạch Huyện (Cát Hải, Hải Phòng), các bến cảng Container quốc tế Hateco Hải Phòng (HHIT) và TIL Cảng Hải Phòng (HTIT) đã được chính thức khai trương, bắt đầu khai thác, vận hành. Các bến cảng container mới đã góp phần nâng cao tổng công suất cảng biển của cảng của ngõ quốc tế Hải Phòng, tăng cường năng lực đón nhận các tàu container cỡ lớn với hệ thống công nghệ, trang thiết bị hiện đại, thân thiện với môi trường.

Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là yếu tố then chốt để Hải Phòng hiện thực hóa mục tiêu trở thành trung tâm logistics quốc tế. Thành phố đã ghi nhận nhiều điểm sáng trong hoạt động đào tạo, đặc biệt thông qua sự hợp tác chặt chẽ giữa các cơ sở giáo dục, doanh nghiệp và các tổ chức quốc tế. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam là cơ sở đào tạo, nghiên cứu hàng đầu của cả nước trong lĩnh vực hàng hải, logistics và kinh tế biển, giữ vai trò nòng cốt trong việc phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ chiến lược biển Việt Nam. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam đã sớm định vị vai trò tiên phong trong đào tạo nguồn nhân lực cho các lĩnh vực này thông qua việc xây dựng hệ thống chương trình đào tạo đa dạng, từ bậc đại học, thạc sĩ đến tiến sĩ. Các chương trình được thiết kế theo hướng tiếp cận chuẩn quốc tế, cập nhật kiến thức về logistics số, quản lý cảng thông minh, vận tải đa phương thức, kinh tế biển xanh và phát triển bền vững. Ngày 05/9/2025, Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Thành Long đã ký Quyết định số 1901/QĐ-TTg phê duyệt Đề án xây dựng Trường Đại học Hàng hải Việt Nam là trường trọng điểm quốc gia về đào tạo, nghiên cứu phục vụ phát triển bền vững kinh tế biển giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Đây là dấu mốc quan trọng, tạo điều kiện để nhà trường đầu tư đồng bộ về cơ sở vật chất, đội ngũ nhân lực, chương trình đào tạo và nghiên cứu khoa học, hướng tới mục tiêu đạt chuẩn khu vực và quốc tế.

Hiệp hội Logistisc Hải Phòng (HPLA) là tổ chức nghề nghiệp đại diện cho cộng đồng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, dịch vụ cảng biển, vận tải và chuỗi cung ứng trên địa bàn thành phố Hải Phòng và khu vực phía Bắc. Được thành lập trong bối cảnh Hải Phòng ngày càng khẳng định vai trò là trung tâm cảng biển và logistics lớn nhất miền Bắc, Hiệp hội giữ vị trí cầu nối quan trọng giữa doanh nghiệp - cơ quan quản lý nhà nước - các cơ sở đào tạo và nghiên cứu, góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành logistics địa phương và quốc gia. Trong năm 2025, Hiệp hội Logistics Hải Phòng và các hội viên chú trọng phát triển các hoạt động logistics xanh, thông minh, bền vững, tiêu biểu là Công ty Cổ phần vận tải container ven biển Macstar Lines với các dịch vụ vận tải thủy bằng tàu SB kết nối cảng Hải Phòng và khu vực miền Trung.

6.3.2. Thành phố Hồ Chí Minh

Năm 2025 đánh dấu một giai đoạn đặc biệt đối với sự phát triển logistics của Thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM), không chỉ bởi vai trò trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước mà còn trong bối cảnh định hướng sáp nhập, liên kết không gian phát triển với hai địa phương công nghiệp - cảng biển trọng điểm là Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu. Sự tái cấu trúc không gian kinh tế vùng này đang tạo ra những chuyển biến sâu sắc về thực trạng, hoạt động và các sự kiện logistics, hướng tới hình thành một cực tăng trưởng logistics - công nghiệp - cảng biển quy mô quốc tế ở phía Nam.

TP. HCM tiếp tục giữ vai trò “đầu mối logistics” của khu vực phía Nam và cả nước, là trung tâm tập trung các hoạt động giao nhận, kho bãi, phân phối, tài chính - thương mại và dịch vụ hỗ trợ chuỗi cung ứng. Thành phố hiện chiếm tỷ trọng lớn về số lượng doanh nghiệp logistics, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng cạn (ICD), kho trung tâm phân phối và các doanh nghiệp giao nhận quốc tế. Tuy nhiên, đến năm 2025, những hạn chế mang tính cấu trúc vẫn hiện hữu, nổi bật là tình trạng quá tải hạ tầng giao thông đô thị, chi phí logistics cao, sự phân tán không gian kho bãi và áp lực môi trường.

Năm 2025, liên kết vùng trong logistics được đẩy mạnh trên cả ba trụ cột: hạ tầng, thể chế và doanh nghiệp. TP. HCM đóng vai trò trung tâm tiêu dùng, trung tâm tài chính - thương mại và logistics đô thị; Bình Dương là trung tâm sản xuất công nghiệp, logistics công nghiệp và kho vận hiện đại; Bà Rịa - Vũng Tàu là cửa ngõ cảng biển nước sâu và logistics hàng hải quốc tế, với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải giữ vai trò then chốt. Sự liên kết này làm thay đổi căn bản cấu trúc logistics khu vực. Các luồng hàng xuất nhập khẩu được tổ chức lại theo hướng giảm trung chuyển qua khu vực nội đô TP. HCM, tăng kết nối trực tiếp từ khu công nghiệp Bình Dương tới cảng nước sâu ở Bà Rịa - Vũng Tàu thông qua đường bộ cao tốc,

đường thủy nội địa và đường sắt logistics trong tương lai. TP.HCM tập trung phát triển các trung tâm logistics hạng cao, trung tâm phân phối cho thương mại điện tử, logistics lạnh và dịch vụ logistics tích hợp có hàm lượng tri thức cao.

Trong năm 2025, TP.HCM ghi nhận sự sôi động của nhiều hoạt động logistics mang tính chuyên môn và liên kết vùng. Các doanh nghiệp logistics lớn trong và ngoài nước tiếp tục mở rộng mạng lưới văn phòng điều hành, trung tâm điều phối và dịch vụ logistics giá trị gia tăng tại TP.HCM, tận dụng lợi thế về nguồn nhân lực, tài chính và hệ sinh thái dịch vụ hỗ trợ.

Logistics phục vụ thương mại điện tử và phân phối bán lẻ hiện đại là một điểm nhấn rõ nét. Các trung tâm hoàn thiện đơn hàng, kho thông minh, kho tự động hóa cao được phát triển mạnh tại khu vực vành đai TP. HCM và kết nối sang Bình Dương. Đồng thời, logistics xanh và logistics đô thị được chú trọng hơn, với các mô hình giao hàng bằng phương tiện thân thiện môi trường, tối ưu hóa chặng cuối, góp phần giảm phát thải và ùn tắc giao thông. Hoạt động logistics đường thủy nội địa giữa TP. HCM và Bà Rịa - Vũng Tàu cũng được thúc đẩy nhằm giảm tải cho đường bộ, hạ chi phí vận chuyển container và hàng rời. Các tuyến vận tải thủy container, kết nối ICD - cảng biển - khu công nghiệp, ngày càng đóng vai trò quan trọng trong cấu trúc logistics vùng.

Năm 2025, TP.HCM tiếp tục là địa điểm tổ chức nhiều sự kiện logistics quan trọng mang tầm quốc gia và quốc tế, như Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2025 (VILOG), Triển lãm Kho vận và Tự động hóa Việt Nam 2025, Diễn đàn Logistics 2025 “Giải pháp logistics cho chuỗi cung ứng bền vững - Ổn định”. Các diễn đàn logistics, hội chợ thương mại – logistics, triển lãm về chuỗi cung ứng, kho vận, công nghệ logistics và chuyển đổi số thu hút sự tham gia đông đảo của doanh nghiệp, hiệp hội, chuyên gia và nhà hoạch định chính sách.

Các sự kiện này tập trung thảo luận những chủ đề trọng tâm như: logistics vùng TP.HCM mở rộng; liên kết logistics - cảng biển - khu công nghiệp; chuyển đổi số và ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong logistics; logistics xanh và giảm phát thải; cũng như vai trò của logistics trong nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Thông qua các diễn đàn này, TP. HCM tiếp tục khẳng định vị thế là “trung tâm tri thức và kết nối” của ngành logistics phía Nam.

6.3.3. Cần Thơ

Thành phố Cần Thơ, sau khi hợp nhất từ các phần địa giới hành chính của các tỉnh lân cận, đã khẳng định vị thế là đô thị loại I trực thuộc Trung ương và là trung tâm động lực của vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL). Thành phố giữ vai trò đầu mối giao thương quan trọng, được định hướng trở thành trung tâm dịch vụ – logistics – công nghiệp chế biến và kinh tế biển của khu vực.

Mục tiêu chiến lược đến năm 2030 là biến Cần Thơ thành Trung tâm Logistics đa phương thức quốc tế, đồng thời là trung tâm cung ứng các sản phẩm nông nghiệp chế biến sâu cho toàn vùng. Để đạt được mục tiêu này, thành phố tập trung vào ba nhóm giải pháp đột phá: phát triển hạ tầng đa phương thức, đẩy mạnh logistics giá trị gia tăng và tăng cường liên kết vùng.

Cần Thơ đang nỗ lực phát triển Cảng Cái Cui thành trung tâm logistics trọng điểm. Mục tiêu giai đoạn 1 là xây dựng trung tâm logistics gắn với cảng Cái Cui có diện tích tối thiểu 50 ha và năng lực thông qua 8 triệu tấn/năm. Một điểm sáng quan trọng là tuyến vận tải đường biển-sông nội địa (Mekong Express) nối Cảng Cái Cui với Cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) đã được khai thác từ ngày 30/5/2025, giúp rút ngắn đáng kể thời gian vận chuyển hàng hóa xuất khẩu ở ĐBSCL từ 48 giờ xuống còn 15 giờ, tiết kiệm chi phí tối ưu cho chủ hàng.

Bên cạnh đường thủy, Cần Thơ cũng chú trọng nâng cấp Cảng Hàng không (CHK) Quốc tế Cần Thơ và quy hoạch xây dựng trung tâm logistics gắn với CHK, với diện tích tối thiểu 30 ha và năng lực hàng hóa thông qua 250.000 tấn/năm (giai đoạn 1), nhằm hoàn thiện hệ thống giao thông đa phương thức.

Thành phố Cần Thơ, với vai trò là đô thị hạt nhân của Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), đang đẩy mạnh công tác đào tạo nhân lực logistics nhằm giải quyết tình trạng chi phí logistics cao (chiếm đến 30% giá thành sản phẩm) và thiếu hụt nhân lực chất lượng cao trong vùng. Các cơ sở đào tạo chủ lực của thành phố, như Trường Đại học Cần Thơ (ĐHCT) và Trường Đại học Nam Cần Thơ (DNC), đã tiên phong mở ngành Logistics và Quản lý Chuỗi cung ứng, với chương trình đào tạo chuyên sâu tập trung vào Logistics nông sản - lĩnh vực kinh tế mũi nhọn của vùng. ĐHCT, thông qua Trường Bách khoa, là đơn vị đầu tiên tại ĐBSCL tuyển sinh ngành này từ năm học 2022, nhằm đáp ứng nhu cầu nhân lực lớn, vốn được dự báo sẽ tăng trưởng mạnh mẽ.

Điểm nổi bật trong chiến lược đào tạo logistics tại Cần Thơ là sự tăng cường liên kết giữa nhà trường và doanh nghiệp để đảm bảo tính ứng dụng. Các trường đại học đã chủ động hợp tác với các tổ chức chuyên môn như Hiệp hội Phát triển Nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) và các doanh nghiệp lớn như Cảng Hậu Giang hay Viettel Post Cần Thơ, nhằm cung cấp cơ hội thực tập, nghiên cứu và tuyển dụng cho sinh viên.

Năm 2025 tiếp tục ghi nhận sự duy trì và nâng tầm của các diễn đàn logistics vùng Đồng bằng sông Cửu Long tổ chức tại Cần Thơ. Các diễn đàn này quy tụ đại diện cơ quan quản lý nhà nước, chính quyền địa phương các tỉnh ĐBSCL, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp xuất khẩu nông - thủy sản, hiệp hội ngành hàng và các cơ sở đào tạo, nghiên cứu. Nội dung thảo luận tập trung vào việc tổ chức lại chuỗi logistics nông sản vùng ĐBSCL, vai trò điều phối của Cần Thơ trong mạng lưới logistics vùng, cũng như các giải pháp kết nối hiệu quả giữa vùng sản xuất với thị trường trong nước và quốc tế. Đây được xem là sự kiện logistics có ý nghĩa lớn nhất tại Cần Thơ trong năm 2025, phản ánh rõ vai trò “trung tâm hội nghị và điều phối logistics vùng” của thành phố.

Song song với các diễn đàn mang tính chiến lược, năm 2025 tại Cần Thơ còn diễn ra nhiều hội nghị xúc tiến đầu tư trong lĩnh vực logistics và hạ tầng vận tải. Các hội nghị này tập trung giới thiệu tiềm năng và nhu cầu đầu tư vào trung tâm logistics Cần Thơ, hệ thống cảng thủy nội địa, ICD, kho lạnh và các dịch vụ logistics phục vụ nông nghiệp, thủy sản. Trong bối cảnh chi phí logistics của ĐBSCL vẫn ở mức cao so với giá trị hàng hóa, các sự kiện xúc tiến đầu tư đóng vai trò quan trọng trong việc thu hút nguồn lực xã hội, đặc biệt là khu vực doanh nghiệp tư nhân và nhà đầu tư chiến lược, tham gia phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics cho vùng.

Một điểm nhấn nổi bật khác trong năm 2025 là các hội thảo chuyên đề về logistics nông nghiệp và thủy sản bền vững được tổ chức tại Cần Thơ. Các hội thảo này tập trung vào những vấn đề mang tính “nút thắt” của logistics ĐBSCL như tổn thất sau thu hoạch, thiếu hụt hệ thống kho lạnh, chuỗi lạnh chưa đồng bộ và chi phí vận chuyển cao. Nội dung thảo luận xoay quanh phát triển chuỗi lạnh cho trái cây, thủy sản xuất khẩu, ứng dụng công nghệ bảo quản sau thu hoạch, cũng như các mô hình logistics xanh, giảm phát thải trong vận chuyển và lưu kho.

CHƯƠNG VII

LOGISTICS THÔNG MINH



7.1. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ LOGISTICS THÔNG MINH

7.1.1. Tổng quan về logistics thông minh

Logistics là quá trình lập kế hoạch, triển khai và quản lý việc vận chuyển và lưu trữ hàng hóa, dịch vụ và thông tin một cách hiệu quả từ điểm đầu đến điểm cuối của chuỗi. Quản lý logistics đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo hoạt động hiệu quả và hiệu suất của doanh nghiệp cũng như toàn chuỗi cung ứng và tác động mạnh mẽ đến các hoạt động kinh doanh và hình thành trải nghiệm của khách hàng. Nhận thức được vai trò quan trọng của logistics đối với nền kinh tế cũng như sự phát triển của công nghệ 4.0 hiện nay, việc kết hợp giữa logistics và công nghệ 4.0 đang dần trở thành xu thế tất yếu của bất kì quốc gia nào. Vì vậy, khái niệm logistics thông minh xuất hiện và trở thành hoạt động mà nhiều doanh nghiệp hướng đến để áp dụng.

Logistics thông minh là một phương thức thể hiện việc giám sát hoạt động logistics theo thời gian thực, điều khiển đa hướng, tối ưu hóa thông minh và tự động hóa thực hiện toàn bộ quy trình hoạt động logistics với sự hỗ trợ của công nghệ thông tin nhằm đạt hiệu quả tối ưu trong chuỗi hoạt động logistics. Bảng dưới đây mô tả sự khác nhau khi thực hiện các hoạt động logistics trong cuộc cách mạng công nghiệp 3.0 và 4.0.

Bảng 7.1. So sánh hoạt động logistics giữa cách mạng công nghiệp 3.0 và 4.0

Quy trình logistics	Công nghiệp 3.0	Công nghiệp 4.0
Cung ứng	Giảm chi phí và rủi ro	Nguồn cung chiến lược bền vững
Phân phối	Quản lý tổng chi phí logistics	Tối ưu hóa nguồn lực dựa trên web
Quản lý tồn kho	Tính toán dựa trên Excel	Cơ sở dữ liệu dựa trên web và quản lý dữ liệu thời gian thực
Lưu trữ	RFID và các công nghệ tương tự	Thiết bị thông minh và cơ sở lưu trữ
Vận chuyển	Tối ưu hóa tuyến đường và thời gian	Thiết bị thông minh và tối ưu tuyến đường
Quản lý đơn hàng	Liên kết đơn đặt hàng thông qua các hệ thống phần mềm	Tự động hóa các luồng thông tin và dòng chảy vật tư, hàng hóa
Nền tảng CNTT	Tập trung vào tự động hóa	Tập trung vào kết nối toàn mạng lưới

Nguồn: Ban Biên tập

Sự phát triển của logistics thông minh được chia thành 4 giai đoạn (Bo Feng và cộng sự, 2021):

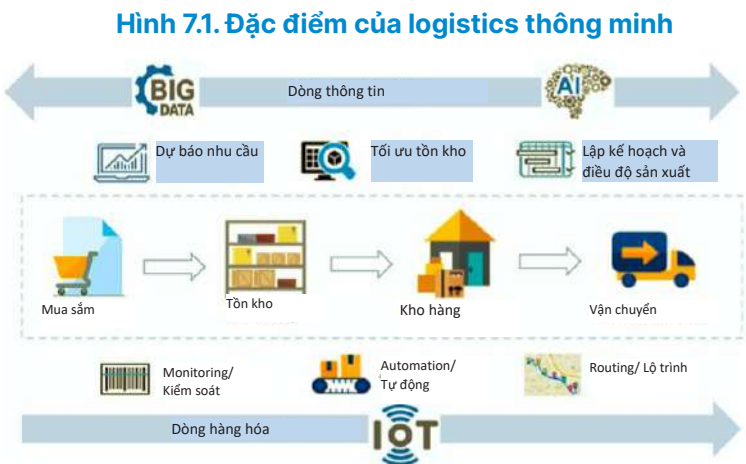
- **Giai đoạn đầu tiên:** hoạt động logistics thông minh chủ yếu tập trung vào sự tiến bộ của từng chức năng trong lĩnh vực logistics như: định tuyến vận chuyển, tối ưu hóa vị trí kho hàng, lập kế hoạch và dự báo dữ liệu theo thời gian.

- **Giai đoạn thứ hai:** hoạt động logistics chú trọng đến sự phát triển thông minh của toàn bộ quá trình logistics. Ở giai đoạn này, sự phân bổ nguồn lực giữa các chức năng, giám sát theo thời gian thực đối với từng quy trình hậu cần, quản lý linh hoạt sáng tạo kết hợp với hệ thống công nghệ thông tin thông minh được chú trọng nhằm nâng cao hiệu quả và tiết kiệm chi phí thực hiện.

- **Giai đoạn thứ ba:** các công nghệ thông minh được áp dụng với mục tiêu đạt được sự tối ưu hóa toàn diện của quy trình logistics nhằm tăng tính hiệu quả trong công tác phối hợp của các bên tham gia chuỗi cung ứng. Các quy trình mới, hệ thống quản lý và nền tảng logistics được linh hoạt điều chỉnh phù hợp với các công nghệ tiên tiến, các phương thức kinh doanh hiện đại.

- **Giai đoạn thứ tư:** tích hợp các khâu trong một chuỗi cung ứng chéo với các công nghệ thông minh và các phương thức sáng tạo. Trong giai đoạn này, việc tập trung tối ưu hóa phân bổ nguồn lực trở thành nhiệm vụ chính của quản lý logistics.

Hình 7.1 mô tả cách tích hợp giữa Internet vạn vật, dữ liệu lớn, điện toán đám mây, trí tuệ nhân tạo và các phương pháp quản lý tiên tiến góp phần thúc đẩy chia sẻ thông tin, phản hồi nhanh và tích hợp tài nguyên trong chuỗi.



Nguồn: Bo Feng và cộng sự, 2021

Logistics thông minh được hình thành như một hệ thống tích hợp và hợp tác cao thông qua sự phát triển công nghệ phối hợp. So với các mô hình truyền thống, logistics thông minh nâng cao mức độ tự động hóa và ra quyết định nhờ các hệ thống hiện đại (Zemlyak et al., 2024). Ngoài ra, ứng dụng các công nghệ hiện đại như IoT, Big Data và AI trong hệ thống logistics thông minh đã tạo ra những chuyển biến rõ rệt so với các phương pháp tiếp cận

truyền thống. Các công nghệ này không chỉ đơn thuần cải thiện hiệu quả hoạt động mà còn giúp tái cấu trúc toàn diện cách thức quản lý, điều hành và phối hợp trong chuỗi cung ứng.

7.1.2. Đặc trưng của logistics thông minh

Bốn đặc trưng nổi bật của logistics thông minh bao gồm: thông minh, linh hoạt, tích hợp và khả năng tự tổ chức. Bốn đặc điểm này là nền tảng giúp logistics thông minh nâng cao khả năng thích ứng, phối hợp và tối ưu hóa toàn diện trong chuỗi cung ứng, đồng thời đánh dấu sự chuyển đổi rõ nét so với mô hình logistics truyền thống.

(1) Thông minh: Logistics thông minh ứng dụng rộng rãi các công nghệ như AI, IoT, công nghệ thông tin và truyền thông vào toàn bộ chuỗi hoạt động logistics từ lập kế hoạch, vận chuyển đến quản lý kho bãi.

+ Công nghệ này tự động hóa, tối ưu hóa và cho phép theo dõi và giám sát các lô hàng theo thời gian thực, dự đoán và ngăn ngừa sự chậm trễ, đồng thời tối ưu hóa các tuyến đường và lịch trình giao hàng. Nó cũng cung cấp khả năng hiển thị và kiểm soát tốt hơn, cho phép các doanh nghiệp phản ứng nhanh chóng và hiệu quả với những thay đổi về cung cầu.

+ Các thuật toán học máy tiên tiến hiện nay cho phép dự báo nhu cầu, tối ưu hóa hàng tồn kho động và lập kế hoạch tuyến đường thông minh, xem xét đồng thời nhiều ràng buộc. Các hệ thống này xử lý dữ liệu thời gian thực từ nhiều nguồn khác nhau để tạo ra những thông tin chi tiết hữu ích, cân bằng các ưu tiên cạnh tranh như giảm chi phí, cải thiện mức độ dịch vụ và mục tiêu phát triển bền vững

+ Tự động hóa như robot kho hàng, xe tự hành, hệ thống phân loại tự động giúp giảm thiểu sai sót do con người, tăng tốc độ xử lý và tiết kiệm chi phí. Công nghệ ICT đảm bảo luồng thông tin liền mạch giữa các bên liên quan từ nhà cung cấp, nhà sản xuất đến nhà phân phối. Nhờ đó, logistics thông minh không chỉ nâng cao mức độ tự động hóa mà còn cải thiện khả năng xử lý các vấn đề phức tạp như gián đoạn chuỗi cung ứng, biến động nhu cầu hoặc thay đổi chính sách thương mại, từ đó tăng hiệu quả vận hành tổng thể.

(2) Tính linh hoạt: Logistics thông minh thể hiện mức độ linh hoạt vượt trội so với mô hình truyền thống nhờ vào khả năng dự báo nhu cầu chính xác hơn, tối ưu hóa kho hàng, và định tuyến vận chuyển động theo thời gian thực.

+ Nhờ vào AI, IoT và ML, logistics thông minh có thể dự báo nhu cầu và điều chỉnh tồn kho một cách hiệu quả, đồng thời tự động cập nhật lộ trình giao hàng để phản ứng nhanh với các thay đổi thị trường. Logistics thông minh giúp tăng khả năng xử lý các tình huống

bất ngờ như tắc nghẽn giao thông, thay đổi đơn hàng đột xuất, thiếu hụt nguồn cung, gián đoạn do thiên tai, sự cố kỹ thuật hay biến động địa chính trị,... Từ đó nâng cao sự hài lòng của khách hàng thông qua độ tin cậy và tính linh hoạt trong dịch vụ.

(3) Tính tích hợp: Tính tích hợp trong logistics thông minh thể hiện ở khả năng kết nối và chia sẻ dữ liệu đa chiều giữa các thành phần trong toàn bộ chuỗi cung ứng, từ nhà cung cấp nguyên liệu đầu vào, đơn vị sản xuất, công ty logistics trung gian đến nhà bán lẻ và người tiêu dùng. Sự tích hợp này được tạo điều kiện thuận lợi bởi các hệ thống thông minh kết hợp các quy trình của con người với dữ liệu thời gian thực từ các cảm biến và tác nhân trong chuỗi. Ứng dụng công nghệ IoT và ICT giúp thu thập thông tin từ hàng trăm điểm chạm khác nhau trong chuỗi, bao gồm: cảm biến nhiệt độ, thiết bị định vị GPS, hệ thống theo dõi kho bãi và dữ liệu hành vi người dùng.

+ Nhờ vào nền tảng tích hợp dữ liệu này, các tổ chức có thể quản lý tập trung, đồng thời điều phối hiệu quả các quy trình nghiệp vụ như đặt hàng, vận chuyển, theo dõi trạng thái đơn hàng và quản lý hoàn trả. Chính vì vậy không chỉ tăng tính minh bạch và khả năng truy xuất nguồn gốc mà còn giúp các mắt xích trong chuỗi cung ứng phối hợp nhịp nhàng, hạn chế rủi ro do thông tin sai lệch hoặc bị gián đoạn. Do đó, tích hợp các công nghệ đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng chuỗi cung ứng số hóa, giúp doanh nghiệp đạt được hiệu quả vận hành cao và thích ứng nhanh với thị trường toàn cầu hóa.

(4) Khả năng tự tổ chức: Khả năng tự tổ chức giúp hệ thống logistics thông minh tự vận hành một cách hiệu quả mà không phụ thuộc nhiều vào sự can thiệp thủ công.

+ Nhờ vào mạng lưới cảm biến IoT giám sát thời gian thực cùng các thuật toán ra quyết định AI/ML, hệ thống có thể tự thu thập dữ liệu, phân tích thông tin và điều chỉnh hoạt động một cách độc lập. Khi có sự cố vận chuyển như giao hàng trễ do thời tiết xấu hoặc tắc nghẽn, hệ thống logistics có thể tự động tái định tuyến lộ trình, thông báo cho các bên liên quan và điều phối phương tiện, nhân sự dự phòng mà không cần người quản lý can thiệp, đảm bảo hoạt động chuỗi cung ứng tiếp tục ổn định.

+ Khả năng tự tổ chức còn gồm việc tối ưu hóa nguồn lực như phương tiện, kho bãi và nhân sự. Hệ thống sử dụng dữ liệu hoạt động để điều chỉnh kế hoạch tự động, phân phối lại tải xe, lập thời gian vận chuyển hiệu quả và nâng cao hiệu suất hoạt động. Các nghiên cứu cho thấy rằng khả năng tự tổ chức và hợp tác giữa các đội xe có thể nâng cao hiệu suất vận hành lên đến 25% và giảm tỷ lệ di chuyển rỗng tới 16%. Hiệu quả cao hơn này góp phần giảm sử dụng tài nguyên, tiêu thụ năng lượng và lượng khí thải thông qua việc tích hợp các giải pháp bền vững (TNO, 2024).

Như vậy, Logistics thông minh (hay Logistics 4.0) là mô hình logistics hiện đại dựa trên việc ứng dụng công nghệ thông minh và tích hợp các hệ thống thông tin tiên tiến. Mục tiêu chính là tối ưu hóa toàn bộ chuỗi hoạt động logistics thông qua:

- Kết nối và giao tiếp thông minh giữa các quy trình và con người.
- Thu thập, xử lý và phân tích dữ liệu theo thời gian thực để nâng cao khả năng ra quyết định.
- Tự động hóa và tối ưu hóa các hoạt động như vận chuyển, lưu kho, phân phối và quản lý thông tin.
- Sử dụng các hệ thống thông minh nhúng trong phần mềm và cơ sở dữ liệu để tăng năng lực phân tích và vận hành.

Nhờ khả năng kết nối và tự động hóa, Logistics 4.0 giúp cải thiện hiệu quả, giảm chi phí và tăng tính linh hoạt trong quản lý chuỗi cung ứng.

7.2. CÁC CÔNG NGHỆ THÔNG MINH ỨNG DỤNG TRONG LOGISTICS

7.2.1. Internet vạn vật (Internet of Things - IoT)

Internet vạn vật (Internet of Things - IoT) là một mô hình đang phát triển nhanh chóng trong bối cảnh viễn thông không dây hiện đại, tạo ra một mạng lưới toàn cầu gồm các máy móc và thiết bị có khả năng giao tiếp và trao đổi dữ liệu với nhau thông qua Internet. Trong quản lý chuỗi cung ứng, IoT được coi là một mạng lưới các đối tượng hữu hình có kết nối kỹ thuật số, được thiết kế để ghi nhận, giám sát và tương tác cả trong một doanh nghiệp và trên toàn bộ chuỗi cung ứng của tổ chức đó. Mạng lưới này thúc đẩy chia sẻ nhanh, minh bạch, theo dõi và trao đổi thông tin, do đó giúp tăng cường việc lập kế hoạch, kiểm soát và phối hợp các hoạt động SCM.

Cấu trúc hệ thống IoT: gồm 3 lớp cho phép các hệ thống thu thập, giao tiếp, xử lý và trình bày dữ liệu một cách hiệu quả và đảm bảo khả năng truy cập và bảo mật của người dùng:

- *Lớp Cảm biến:* Thu thập dữ liệu từ các cảm biến và bộ truyền động, đo lường các thông số vật lý như nhiệt độ và độ ẩm. Các thiết bị được kết nối thông qua các giao thức có dây hoặc không dây.

- *Lớp Mạng*: Cung cấp giao tiếp giữa các thiết bị IoT và internet. Sử dụng các công nghệ như WIFI, Bluetooth, và mạng di động, các cổng và các biện pháp bảo mật như mã hóa.
- *Lớp Ứng dụng*: Tương tác với người dùng cuối, cung cấp các giao diện thân thiện với người dùng (ví dụ: ứng dụng di động, giao diện web) để điều khiển các thiết bị IoT.

7.2.2. Trí tuệ nhân tạo (Artificial Intelligence - AI)

Trí tuệ nhân tạo (AI) là một lĩnh vực khoa học rộng lớn liên quan đến việc phát triển máy tính và máy móc có khả năng suy luận, học hỏi và hành động theo cách thông thường đòi hỏi trí thông minh của con người hoặc liên quan đến dữ liệu vượt quá khả năng phân tích của con người (Shrivastava, 2024).

Trí tuệ nhân tạo được coi là một lĩnh vực của khoa học máy tính bao gồm các lĩnh vực khác như học máy và học sâu, phân tích dữ liệu, ngôn ngữ học, kỹ thuật phần mềm,... Được dựa trên việc sử dụng các thuật toán và công nghệ học máy để cung cấp cho máy móc khả năng áp dụng một số khả năng nhận thức nhất định và tự thực hiện các nhiệm vụ một cách tự chủ hoặc bán tự chủ. Cấu trúc của trí tuệ nhân tạo gồm bốn thành phần chính: đầu vào, quá trình xử lý, lưu trữ dữ liệu và đầu ra. Mỗi thành phần giữ một vai trò riêng nhưng liên kết chặt chẽ, tạo nên khả năng học hỏi, phân tích và đưa ra quyết định của hệ thống AI.

- + Giai đoạn đầu vào, AI tiếp nhận dữ liệu từ nhiều nguồn khác nhau, gồm cả dữ liệu có cấu trúc và dữ liệu phi cấu trúc. Dữ liệu có cấu trúc là thông tin đã được chuẩn hóa và tổ chức như số liệu tồn kho, doanh số bán hàng hay dữ liệu sản xuất, giúp AI dễ dàng phân tích theo thời gian thực. Ngược lại, dữ liệu phi cấu trúc không được chuẩn hóa, thường xuất phát từ mạng xã hội, thiết bị IoT hoặc các tệp văn bản, âm thanh, hình ảnh và video. Khả năng đặc biệt của AI nằm ở việc xử lý và trích xuất ý nghĩa từ khối dữ liệu phi cấu trúc khổng lồ này.
- + Giai đoạn xử lý, gồm 2 giai đoạn tiền xử lý và xử lý chính. Tiền xử lý là bước làm sạch, chuyển đổi và chọn lọc dữ liệu để đảm bảo tính sẵn sàng cho các thuật toán AI với các công nghệ tiêu biểu như xử lý ngôn ngữ tự nhiên, thị giác máy tính để nhận diện và phân tích hình ảnh. Xử lý chính tập trung vào ba dạng hành vi thông minh: giải quyết vấn đề, lý luận và học máy. Trong đó, học máy, nhất là học sâu với mạng nơ-ron nhân tạo cho phép AI tự nâng cao hiệu quả và độ chính xác thông qua việc khai thác tri thức từ lượng dữ liệu khổng lồ.

- + Giai đoạn lưu trữ dữ liệu: Kết quả của quá trình xử lý được lưu giữ trong cơ sở tri thức, AI có thể bảo tồn dữ liệu, thông tin và các mẫu tri thức để áp dụng trong các tình huống mới. Không giống cơ sở dữ liệu truyền thống chỉ lưu dữ liệu có cấu trúc, AI có thể lưu trữ cả dữ liệu phi cấu trúc, dữ liệu đã qua xử lý và các kết quả suy luận. Trong học sâu, tri thức thường tồn tại dưới dạng ngầm định trong các lớp mạng nơ-ron, khiến chúng chỉ có thể được giải thích khi xét toàn bộ cấu trúc mạng.
- + Giai đoạn 4: AI tạo ra đầu ra dưới dạng thông tin và hành động. Thông tin này có thể phục vụ con người dưới dạng văn bản, giọng nói thông qua công nghệ tạo ngôn ngữ tự nhiên hay được biểu diễn dưới dạng hình ảnh bằng các mô hình tạo ảnh từ dữ liệu mô tả. Ngoài ra, AI còn có thể trực tiếp điều khiển robot để thực hiện các nhiệm vụ trong thế giới thực, từ di chuyển, sắp xếp hàng hóa đến thao tác cơ học phức tạp. Nhờ sự phối hợp của cả bốn thành phần, AI có thể mô phỏng và mở rộng năng lực nhận thức của con người trong nhiều lĩnh vực khác nhau (Paschen et al., 2020).

Trí tuệ nhân tạo/Học máy (AI/ML) là công nghệ có tiềm năng cách mạng hóa ngành logistics. Với các ứng dụng tiêu biểu như các hệ thống quản lý kho hàng, hệ thống tự động hóa kho hay hệ thống xử lý đơn hàng thông minh, công nghệ AI/ML có thể giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics cải thiện hiệu quả hoạt động, cá nhân hóa trải nghiệm khách hàng và giảm chi phí. Các lợi ích nổi bật mà AI và ML mang lại bao gồm: theo dõi hàng hóa, tối ưu hóa lộ trình giao hàng, dự đoán thời gian giao hàng, tự động hóa các quy trình, tối ưu hóa quản lý kho, cải thiện hiệu quả hoạt động, vận chuyển và giao hàng, và robot kho hàng.

7.2.3. Học máy (Machine learning - ML)

Học máy là một nhánh chuyên biệt của trí tuệ nhân tạo, tập trung vào việc phát triển các thuật toán và mô hình cho phép hệ thống máy tính tự động học hỏi và cải thiện từ kinh nghiệm dữ liệu (Shaveta, 2023; Solanki & Jain, 2020). Bản chất của học máy là khai thác các khuôn mẫu, cấu trúc và mối quan hệ trong dữ liệu thông qua quá trình xử lý thống kê và nhận dạng mẫu, từ đó xây dựng các hệ thống có khả năng cải thiện hiệu suất dự đoán hoặc phân loại khi được cung cấp thêm dữ liệu mới (Paluszek & Thomas, 2019).

Học máy không chỉ là sự giao thoa giữa nhiều lĩnh vực như khoa học máy tính, thống kê, khoa học nhận thức và lý thuyết tối ưu hóa (Raj, 2019), mà còn là nền tảng cho các tiến bộ công nghệ trong kỷ nguyên số hiện nay. Các phương pháp trong học máy được phân loại thành ba nhóm chính: học có giám sát, học không giám sát và học tăng cường, mỗi loại phù hợp với những mục tiêu phân tích và loại hình dữ liệu khác nhau (Shaveta, 2023). Với khả năng mô hình hóa các vấn đề phức tạp, học máy đã và đang được ứng dụng rộng rãi trong

nhiều lĩnh vực như nhận diện khuôn mặt, phát hiện gian lận, phân tích hành vi người dùng, lọc thư rác, dự báo nhu cầu thị trường và chẩn đoán y khoa - những tác vụ mà các phương pháp lập trình truyền thống còn thiếu hiệu quả và chưa khả thi (Paluszek & Thomas, 2019).

Quy trình học máy thường được triển khai thông qua một chuỗi các bước có tính hệ thống, nhằm đảm bảo tính nhất quán, tái lập và hiệu quả trong việc xây dựng cũng như ứng dụng mô hình (Salehin et al., 2024).

- *Bước 1. Chuẩn bị và tiền xử lý dữ liệu:* Dữ liệu thô thường chứa nhiều, thiếu giá trị và không đồng nhất. Do đó, bước đầu tiên là làm sạch, chuẩn hóa và biến đổi dữ liệu. Quá trình này giúp đưa dữ liệu về dạng phù hợp, đồng thời giảm sai lệch trong huấn luyện.
- *Bước 2. Kỹ thuật đặc trưng:* Ở giai đoạn này, các đặc trưng quan trọng được lựa chọn, trích xuất hoặc tạo mới từ dữ liệu. Mục tiêu là xây dựng tập đặc trưng có tính phân biệt cao, giúp mô hình học hiệu quả hơn.
- *Bước 3. Tạo và lựa chọn mô hình:* Hệ thống tiến hành huấn luyện nhiều thuật toán khác nhau, đồng thời tối ưu siêu tham số. AutoML có thể tự động hóa việc thử nghiệm và lựa chọn mô hình có hiệu suất tốt nhất theo tiêu chí định trước.
- *Bước 4. Đánh giá mô hình:* Mô hình sau khi huấn luyện được kiểm định bằng tập dữ liệu độc lập. Các chỉ số như accuracy, precision, recall, F1-score hoặc ROC-AUC được sử dụng để đánh giá khả năng tổng quát hóa, tránh overfitting.
- *Bước 5. Triển khai và giám sát:* Mô hình được tích hợp vào hệ thống thực tế, thường dưới dạng API hoặc ứng dụng. Sau khi triển khai, hiệu suất của mô hình cần được theo dõi thường xuyên để phát hiện drift dữ liệu và tiến hành tái huấn luyện khi cần thiết.

Sau khi dữ liệu và đặc trưng được chuẩn bị, hệ thống chuyển sang bước tạo và lựa chọn mô hình. Ở giai đoạn này, nhiều thuật toán và cấu hình mô hình được thử nghiệm song song, kết hợp với điều chỉnh siêu tham số nhằm tìm ra mô hình có hiệu suất tối ưu. Mô hình sau đó được đánh giá dựa trên tập kiểm thử hoặc tập xác thực độc lập, thông qua các chỉ số định lượng như accuracy, precision, recall, F1-score hoặc ROC-AUC. Cuối cùng, mô hình đạt hiệu suất tốt sẽ được triển khai và giám sát trong môi trường thực tế. Việc giám sát liên tục giúp phát hiện kịp thời hiện tượng suy giảm hiệu suất khi dữ liệu mới thay đổi, từ đó kích hoạt quá trình tái huấn luyện để đảm bảo mô hình duy trì được độ tin cậy và tính ứng dụng lâu dài.

Với khả năng mô hình hóa và xử lý dữ liệu phi tuyến tính, học máy đã và đang được ứng dụng rộng rãi trong nhiều lĩnh vực: nhận diện khuôn mặt, phát hiện gian lận, phân tích hành vi người dùng, lọc thư rác, dự báo nhu cầu thị trường, chẩn đoán y khoa,... (Sharma et al., 2020). Nhiều tác vụ vốn đòi hỏi chuyên môn cao và nhiều thời gian đã được tự động hóa hoặc hỗ trợ mạnh mẽ nhờ học máy, giúp tiết kiệm chi phí và nâng cao độ chính xác. Tuy nhiên, học máy cũng tồn tại một số thách thức như yêu cầu lượng dữ liệu huấn luyện lớn và chất lượng cao, nguy cơ sai lệch do thiên kiến dữ liệu (data bias), độ phức tạp trong giải thích kết quả và chi phí tính toán đáng kể. Trong tương lai, học máy dự kiến sẽ tiếp tục phát triển mạnh mẽ với sự kết hợp của các xu hướng như AI sinh tạo, học chuyển tiếp và học liên kết, mở ra khả năng ứng dụng rộng hơn trong ra quyết định chiến lược, tự động hóa quy trình, và phân tích dự báo ở quy mô toàn cầu. Sự tiến bộ này không chỉ định hình lại cách doanh nghiệp và tổ chức vận hành, mà còn tác động sâu sắc đến nền kinh tế, thị trường lao động và đời sống xã hội, đặt ra yêu cầu cấp thiết về quản trị, đạo đức và khung pháp lý cho việc triển khai công nghệ.

7.2.4. Dữ liệu lớn (Big Data)

Dữ liệu lớn (Big Data) là một thuật ngữ dùng để chỉ các tập dữ liệu có quy mô cực kỳ lớn, cấu trúc đa dạng và tốc độ phát sinh nhanh đến mức các công cụ và phương pháp xử lý dữ liệu truyền thống không còn hiệu quả trong việc thu thập, lưu trữ, quản lý và phân tích (Yaseen & Obaid, 2020). Dữ liệu lớn được đặc trưng bởi khối lượng, tốc độ và tính đa dạng cao, đòi hỏi các công nghệ và phương pháp phân tích cụ thể để trích xuất giá trị (Mauro et al., 2016). Chính những đặc điểm này làm cho việc khai thác và phân tích dữ liệu lớn đòi hỏi các nền tảng công nghệ tiên tiến, như hệ thống phân tán, xử lý song song, điện toán đám mây và các thuật toán học máy chuyên biệt.

Dữ liệu lớn không chỉ là một hiện tượng công nghệ mà còn bao hàm nhiều khía cạnh liên ngành như thông tin học, các phương pháp phân tích dữ liệu, công nghệ lưu trữ, cũng như các tác động kinh tế - xã hội của việc ứng dụng dữ liệu trong các hoạt động thực tiễn. Nhờ tiềm năng phân tích sâu rộng, Big Data đã và đang được ứng dụng trong nhiều lĩnh vực khác nhau, bao gồm: thương mại, kỹ thuật, y tế, giáo dục, quản lý đô thị, và phòng chống tội phạm (Yaseen & Obaid, 2020) (Bihl et al., 2016).

Hiện nay, trên thị trường tồn tại nhiều hệ thống và khung phân tích dữ liệu lớn được thiết kế nhằm hỗ trợ việc xử lý, lưu trữ và khai thác thông tin ở quy mô cực lớn, phục vụ các nhu cầu phân tích chuyên sâu trong nhiều lĩnh vực. Apache Hadoop là một nền tảng mã nguồn mở tiêu biểu, cho phép xử lý phân tán các tập dữ liệu khổng lồ trên nhiều cụm máy tính, đồng thời bảo đảm khả năng mở rộng và tính tin cậy cao. Bên cạnh đó, Apache Spark

cung cấp một công cụ xử lý dữ liệu mạnh mẽ, hỗ trợ cả xử lý theo lô (batch processing), xử lý luồng (stream processing) và triển khai các tác vụ học máy, giúp tối ưu hóa hiệu suất phân tích. Đối với nhu cầu xử lý dữ liệu luồng thời gian thực, Apache Flink nổi bật với khả năng kết hợp xử lý theo lô và xử lý thời gian thực với độ trễ thấp, phù hợp với các ứng dụng yêu cầu phản hồi nhanh. Tương tự, Apache Storm là nền tảng tính toán phân tán thời gian thực mã nguồn mở, cho phép xử lý nhanh chóng dữ liệu luồng với khả năng mở rộng linh hoạt, đáp ứng tốt các hệ thống giám sát hoặc phân tích trực tuyến.

Ở khía cạnh quản trị dữ liệu, Apache Cassandra đóng vai trò là hệ quản trị cơ sở dữ liệu NoSQL phân tán, được tối ưu để quản lý khối lượng dữ liệu cực lớn trên nhiều máy chủ mà vẫn bảo đảm hiệu suất và khả năng sẵn sàng cao. Các công cụ và nền tảng này không chỉ tạo nền móng vững chắc cho việc xử lý và phân tích dữ liệu lớn, mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc triển khai các giải pháp học máy, trí tuệ nhân tạo và phân tích dự báo, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của tổ chức trong môi trường kinh tế số (Jaward & Al-Bakry, 2023).

7.3. BÀI HỌC KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN LOGISTICS THÔNG MINH TRÊN THẾ GIỚI

Hiện nay, logistics thông minh đang thay đổi cách doanh nghiệp quản lý, vận chuyển và phân phối hàng hóa. Thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào sức lao động và quy trình thủ công, các hệ thống logistics hiện nay được tích hợp công nghệ như AI, IoT, học máy và dữ liệu lớn. Nhiều quốc gia đã chủ động đầu tư vào hạ tầng và giải pháp số hóa logistics nhằm tăng năng suất, giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh. Không chỉ chính phủ, các doanh nghiệp lớn trên toàn cầu cũng đang chuyển dịch mạnh sang mô hình vận hành thông minh để đáp ứng nhu cầu giao hàng nhanh, chính xác và minh bạch hơn.

Theo báo cáo của Fact.MR (2024), thị trường logistics thông minh toàn cầu được định giá khoảng 32,35 tỷ USD vào năm 2024 và dự kiến sẽ đạt 251,26 tỷ USD vào năm 2034, tương ứng với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) ấn tượng ở mức 22,8% trong giai đoạn 2024 - 2034. Sự tăng trưởng này phản ánh tiềm năng mở rộng quy mô của ngành và là minh chứng cho xu hướng chuyển dịch chiến lược của các tập đoàn logistics và công nghệ hàng đầu thế giới sang việc đầu tư mạnh mẽ vào các giải pháp logistics thông minh. Đây là các giải pháp tận dụng công nghệ 4.0 như IoT, AI, Big Data và blockchain để tối ưu hóa quản lý chuỗi cung ứng, dự báo nhu cầu, giảm chi phí vận hành và nâng cao khả năng phản ứng trước biến động thị trường.

Trên thực tế, nhiều quốc gia và doanh nghiệp đã ứng dụng thành công các giải pháp logistics thông minh với quy mô lớn. Các mô hình kinh doanh vẫn đang thay đổi nhanh chóng và những ý tưởng mới (như GenAI) tiếp tục được khám phá với tốc độ nhanh hơn

nhiều so với ở Châu Âu hoặc Bắc Mỹ. Công nghệ, như trí tuệ nhân tạo (AI) và tối ưu hóa tiên tiến, được triển khai ở mức độ cao, nhưng những yếu tố thành công chính vẫn là mật độ dân số cao và nhu cầu giao hàng.

Kinh nghiệm tại Trung Quốc: Ngành logistics tại Trung Quốc đang chứng kiến làn sóng đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ trí tuệ nhân tạo, với quy mô hàng tỷ USD. Một minh chứng tiêu biểu là dự án Công viên Phát triển AI tại Bắc Kinh trị giá khoảng 2 tỷ USD (RTC Technology, 2025) không chỉ thúc đẩy năng lực công nghệ quốc gia mà còn đóng vai trò nền tảng cho việc triển khai logistics thông minh. Theo dự báo của International Data Corporation (IDC), quá trình số hóa sẽ đóng góp tới 51,3% GDP của Trung Quốc vào năm 2030, phản ánh xu thế các doanh nghiệp nước này đẩy mạnh chuyển đổi số trong hoạt động sản xuất - kinh doanh.

Bảng 7.2. Kinh nghiệm phát triển logistics thông minh tại Trung Quốc

Chiến lược	Nội dung chi tiết
Chiến lược chính phủ	Ưu tiên phát triển lĩnh vực kỹ thuật trung bình (thương mại điện tử), sau đó mở rộng sang AI và robot (RTC Technology, 2025).
Hạ tầng logistics	Hệ thống cảng biển lớn, nhiều cảng trong top thế giới như Thượng Hải, Thâm Quyển, Ninh Ba - Chu Sơn, cho phép xử lý khối lượng hàng hóa khổng lồ với hiệu suất cao và mạng lưới đường sắt xuyên quốc gia như tuyến vận tải Trung Quốc - châu Âu giúp rút ngắn đáng kể thời gian giao hàng so với đường biển (VnExpress)
Công nghệ ứng dụng trong logistics	IoT, AI, Big Data, Blockchain; giám sát hàng hóa realtime, kho bãi tự động, tối ưu tuyến đường bằng AI (Minh (2025))
Đầu tư AI	Dự án Công viên Phát triển AI tại Bắc Kinh trị giá 2 tỷ USD, đóng vai trò nền tảng cho logistics thông minh (RTC Technology (2025)). Đóng góp số hóa vào GDP, IDC dự báo 51,3% GDP Trung Quốc năm 2030 đến từ quá trình số hóa
Cơ chế một cửa thương mại quốc tế	Ra mắt tại FTZ Thượng Hải (2016); giảm chi phí, tăng hiệu quả quản lý, chia sẻ dữ liệu (Văn phòng Quản lý Cảng Quốc gia)
Nền tảng LOGINK	Tích hợp dữ liệu từ >5 triệu xe tải, >200 kho, nhiều cảng quốc tế; hỗ trợ B2B và B2G (IPCSA & Chính phủ Trung Quốc)
Doanh nghiệp tiêu biểu	JD.com, Cainiao (thuộc Alibaba), SF Express ứng dụng AI, robot, định vị vệ tinh, IoT (VnExpress). Hiệu quả JD Logistics mang lại doanh thu 182,8 tỷ NDT (2024); lợi nhuận 7,92 tỷ NDT nhờ nâng cấp chuỗi cung ứng. - Khu Logistics thông minh JD: Khu Côn Sơn: lợi nhuận năm 2024 tăng gấp 3 lần so với 2023 nhờ giải pháp chuỗi cung ứng tích hợp ISC bằng công nghệ, phân loại 4,5 triệu bưu kiện/ngày, 80 dây chuyền phân loại hiện đại, 10.000 robot thông minh độ chính xác 99,99% (Wang (2023))

Nguồn: Ban Biên tập

Kinh nghiệm tại Hàn Quốc:

Hàn Quốc đã đầu tư mạnh vào các ứng dụng CNTT để đẩy nhanh và đơn giản hóa quá trình vận chuyển hàng hóa ra vào quốc gia. Một số ứng dụng CNTT hỗ trợ ngành logistics và vận tải hàng hóa của Hàn Quốc được xem là hàng đầu thế giới trong các lĩnh vực như Cơ chế một cửa Hàng hải (MSW), Cơ chế một cửa Quốc gia (NSW) và Hệ thống Cộng đồng Cảng (PCS).

Bảng 7.3. Kinh nghiệm phát triển logistics thông minh tại Hàn Quốc

Chiến lược	Nội dung chi tiết
Port-MIS: Port-MIS (Cơ chế một cửa Hàng hải của Hàn Quốc): hệ thống điện tử để trao đổi dữ liệu về nhập cảng và xuất cảng tàu, cũng như các quy trình báo cáo và xin phép sử dụng cơ sở hạ tầng cảng.	Cơ chế một cửa Hàng hải do MOF sở hữu, phối hợp với 4 cơ quan cảng (gồm Busan Port Authority): điện tử hóa đăng ký/giấy phép tàu vào-ra, theo dõi bốc xếp container realtime. Lợi ích: giảm di dời và xử lý lại container, tăng dung lượng bãi, phân bổ nhân sự hợp lý, giảm thời gian quay vòng tàu, giảm thời gian chờ cồng/bãi, tiết kiệm nhiên liệu, cảnh báo vận chuyển ngược.
UNI-PASS48: Dịch vụ một cửa cho tất cả các thủ tục thông quan Hải quan Hàn Quốc (KCS)	Một cửa quốc gia của KCS: xử lý 430 triệu tờ khai/năm và 50 triệu hành khách/năm; tích hợp 39 cơ quan và kết nối 430.000 thực thể (doanh nghiệp, đại lý, hãng tàu/hàng không, kho). Rút thời gian: xuất khẩu từ >1 ngày còn 1,5 phút; nhập khẩu từ >2 ngày còn 1,5 giờ; tạo môi trường không giấy tờ; thu khoảng 1/3 tổng thu thuế quốc gia.
CS – “Cổng Chuỗi” (Blockchain-based Port Community System)	Thế hệ 3 PCS do Busan Port Authority (ra mắt 2019) dùng blockchain để nâng niềm tin và chấp nhận giữa đối tác cảng, giảm di dời/handling lại container, tăng năng suất, tăng dung lượng bãi, phân bổ nhân sự tốt, giám sát bốc xếp realtime, giảm thời gian quay vòng tàu. Hạn chế: chưa liên thông với PORT-MIS hoặc UNI-PASS.
Trade NAVI (cổng thông tin thương mại tích hợp quốc gia) Cung cấp dịch vụ cổng thông tin thương mại tích hợp ở cấp quốc gia và loại bỏ các rào cản thông tin, cung cấp thông tin đáng tin cậy và chính xác ở cấp quốc gia.	- Trade NAVI là một dịch vụ cổng thông tin thương mại tích hợp được đồng vận hành bởi Bộ Thương mại, Công nghiệp và Năng lượng Hàn Quốc và Hiệp hội Thương mại Quốc tế Hàn Quốc (KITA). - Cung cấp nhiều thông tin đa dạng liên kết với các cơ quan chính phủ và tổ chức công như Cơ quan Hải quan Hàn Quốc, Tổng Công ty Thương mại Nông sản Thủy sản Hàn Quốc, Tổng Công ty Doanh nghiệp Vừa và Nhỏ, Cơ quan Nội dung Sáng tạo Hàn Quốc, Phòng Thương mại Hàn Quốc, cùng các hiệp hội và tổ chức liên quan khác.

Nguồn: Ban Biên tập

Nghiên cứu tại cảng Busan cho thấy, hệ thống “port logistics metaverse” dựa trên AI và IoT có thể cải thiện độ chính xác đúng giờ của tàu đến 79%, đem lại lợi nhuận trực tiếp ~7,3 triệu USD/năm (Sim et al., 2024). Thị trường hiện đang chứng kiến hàng loạt xu hướng đổi mới mang tính cách mạng, nổi bật là việc đẩy mạnh ứng dụng phương tiện tự hành và

máy bay không người lái cho khâu giao hàng chặng cuối, nhằm nâng cao tốc độ và giảm chi phí vận hành. Song song đó, các trung tâm lưu trữ và phân phối ngày càng được nâng cấp thành các kho hàng thông minh, tích hợp hệ thống robot và công nghệ tự động tiên tiến. Ngoài ra, việc triển khai mạng 5G đóng vai trò quan trọng trong việc tăng cường kết nối, độ trễ thấp và khả năng truyền tải dữ liệu lớn theo thời gian thực cũng như sự xuất hiện của các nền tảng điện toán đám mây cho phép hợp tác liền mạch và chia sẻ dữ liệu xuyên suốt toàn bộ chuỗi cung ứng.

Các tập đoàn Hàn Quốc đã chứng minh tầm với rộng lớn trong các hoạt động kinh doanh của họ, với các công ty con từ những tập đoàn như Hyundai, CJ, LX và Lotte đều có sự hiện diện mạnh mẽ trong ngành logistics. Một công ty logistics hàng đầu khác ở Hàn Quốc là Geo-Young, chủ yếu cung cấp dịch vụ cho ngành y tế và dược phẩm. Người dân Hàn Quốc đã sử dụng dịch vụ giao hàng nhanh nhiều hơn trong những năm gần đây. Phần lớn dân số sống trong các căn hộ cao tầng và tập trung ở thủ đô Seoul hoặc khu vực xung quanh (khoảng 50% dân số Hàn Quốc, tức khoảng 25 triệu người, sống ở thủ đô và vùng lân cận). Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ giao hàng nhanh. Một yếu tố thúc đẩy khác là sự thành công của các công ty thương mại điện tử như Coupang.

Kinh nghiệm tại Đức:

Đức nổi bật là quốc gia đi đầu trong ứng dụng logistics thông minh, nhờ sự kết hợp giữa hạ tầng logistics hiện đại và công nghệ tiên tiến. Theo báo cáo nghiên cứu thị trường của IMARC Group (2024), ngành vận tải và logistics tại Đức được kỳ vọng sẽ tăng trưởng với tốc độ CAGR khoảng 5,70% trong giai đoạn 2024 - 2032. Tại châu Âu, thị trường logistics thông minh châu Âu kỳ vọng đạt giá trị khoảng 24,86 tỷ USD vào năm 2030. Sự tăng trưởng này bao gồm việc triển khai và ứng dụng các công nghệ logistics thông minh khác nhau như IoT, AI, phân tích dữ liệu lớn và blockchain trong nhiều lĩnh vực khác nhau. Thị trường dự kiến sẽ tăng trưởng với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) khoảng 13,44% từ năm 2024 đến năm 2030. Theo dự báo đến năm 2030 sự tăng trưởng mạnh mẽ của lĩnh vực logistics nhờ việc áp dụng ngày càng nhiều các giải pháp hậu cần thông minh trên nhiều ngành (BlueWeave Consulting, 2024)..

Chiến lược Kỹ thuật số cho Đức, ra mắt vào tháng 8 năm 2022, nhằm mục đích phủ sóng toàn quốc với kết nối cáp quang, số hóa các dịch vụ hành chính để có một nhà nước hiện đại và toàn diện, cùng với việc thúc đẩy đổi mới từ cộng đồng doanh nghiệp và nghiên cứu vì lợi ích chung của tất cả mọi người vào năm 2030.

Không chỉ mạnh về quy mô, Đức còn đi đầu trong triển khai các giải pháp logistics thông minh như hệ thống quản lý kho tự động, sử dụng robot di động trong bốc xếp hàng hóa, ứng dụng trí tuệ nhân tạo để tối ưu định tuyến và dự báo nhu cầu vận chuyển, cùng mạng lưới cảm biến IoT để giám sát tình trạng hàng hóa theo thời gian thực. Các trung tâm logistics như Hamburg, Bremen hay Frankfurt đã triển khai các nền tảng dữ liệu lớn kết hợp blockchain nhằm nâng cao tính minh bạch và hiệu quả trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Nhờ đó, Đức không chỉ duy trì lợi thế cạnh tranh trong khu vực mà còn trở thành hình mẫu toàn cầu về phát triển logistics thông minh bền vững.

Bảng 7.4. Kinh nghiệm phát triển logistics thông minh tại Đức

Công nghệ	Nội dung chi tiết
Nền tảng CNTT của các cảng biển Đức được tích hợp vào Hệ thống Cộng đồng Cảng (PCS)	Đối với các cảng của Bremen và Wilhelmshaven, đây là Nền tảng Thông tin và Theo dõi Doanh nghiệp (BIT) từ DBH và đối với cảng Hamburg, là Nền tảng Quản lý Nhập khẩu (IMP) từ Dakosy. Vào năm 2021, hai công ty phần mềm đã khởi động dự án chung với nhãn hiệu. Dakosy, PCS của Cảng Hamburg: là cảng container lớn thứ ba ở châu Âu, xử lý khoảng 7.000 tàu container và hơn 8,5 triệu TEU hàng năm. Cảng Hamburg có PCS được phát triển và vận hành bởi Dakosy từ năm 1982. Với hơn 2.000 doanh nghiệp và cơ quan kết nối, đây là một trong những nền tảng cộng đồng cảng kỹ thuật số tiên tiến nhất thế giới.
Ứng dụng IoT và AI	Điển hình như Công ty Quehenberger Logistics tại Đức triển khai giải pháp Shipment & Asset Monitoring với sensor IoT theo dõi tình trạng container (nhiệt độ, độ ẩm, va chạm) và truyền dữ liệu lên đám mây để phát hiện sự cố tức thời. Một trong những dự án thành công đầu tiên của công ty là hệ thống xử lý đơn hàng tự động dựa trên AI, giúp tăng tốc toàn bộ quy trình tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, đồng thời giảm tỷ lệ sai sót. Bằng cách ứng dụng AI, các đơn hàng được phân tích tự động, dữ liệu liên quan được trích xuất và nhập vào hệ thống mà không cần thao tác thủ công. Sau giai đoạn tối ưu ban đầu, hệ thống đã được tinh chỉnh để tích hợp liền mạch vào quy trình hiện có, qua đó tăng đáng kể mức độ chấp nhận của nhân viên.

Nguồn: Ban Biên tập

Các ví dụ về một số nền tảng CNTT hỗ trợ ngành logistics và vận tải hàng hóa ở Đức bao gồm:

- Các công ty logistics để quản lý kho bãi, vận tải và bảo trì thiết bị.
- DHL là một trong những doanh nghiệp tiêu biểu tiên phong trong việc triển khai logistics thông minh tại Đức nói riêng và toàn cầu nói chung.

Kinh nghiệm tại Hoa Kỳ: Hoa Kỳ là một trong những quốc gia có mức đầu tư lớn vào chuyển đổi số trong logistics với mức chi tiêu cho chuyển đổi số logistics ước đạt 18 tỷ USD trong năm 2024. Các tập đoàn lớn như Amazon và FedEx đang tích cực áp dụng các công nghệ

tiên tiến như robot tự động hóa, AI, học máy, IoT và blockchain để nâng cao hiệu suất vận hành, kiểm soát rủi ro và tăng cường khả năng theo dõi và minh bạch trong chuỗi cung ứng.

Amazon - một trong những tập đoàn tiên phong trong lĩnh vực logistics đã triển khai hơn 750.000 robot trong các trung tâm hoàn thiện đơn hàng trên toàn cầu, bao gồm các robot như Proteus, Sequoia và Sparrow (Khalaf, 2025). Bên cạnh đó, hệ thống robot Kiva và AGVs, kết hợp với AI và công nghệ thị giác máy tính, cho phép Amazon xử lý hàng triệu đơn hàng mỗi ngày, độ chính xác công việc của robot Amazon Kiva có thể đạt tới con số 99,99% và giảm đáng kể khả năng xảy ra lỗi của con người (Yudiansyah, DwiAyu, Keke, & Veronica, 2020). Việc tích hợp robot giúp Amazon giảm 25% chi phí hoàn thiện đơn hàng và dự kiến tiết kiệm tới 10 tỷ USD mỗi năm vào năm 2030 (Lâm, 2022). Hệ thống robot AGV và AI của Amazon cho phép xử lý hàng triệu đơn hàng mỗi ngày, với thời gian giao hàng trung bình tại nhiều khu vực giảm xuống còn 24 giờ. Ngoài ra, Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF) dự báo rằng, sản xuất thông minh, bao gồm kho thông minh, có thể đóng góp thêm 15 nghìn tỷ USD vào nền kinh tế toàn cầu vào năm 2025 (VTI, 2023).

Kinh nghiệm tại Hà Lan: cảng Rotterdam - được công nhận là một trong những cảng thông minh hàng đầu thế giới. Cảng áp dụng nền tảng IoT và Digital Twin để theo dõi dữ liệu vận hành theo thời gian thực, tự động hóa khâu xử lý container và tối ưu hóa lịch trình tàu, xe vận tải. Các cần cầu tự động và phương tiện dẫn đường tự vận hành giúp tiết kiệm chi phí và tăng hiệu quả hoạt động đáng kể.

Kinh nghiệm tại cảng Singapore: Tuas Mega-port đang được phát triển thành cảng container tự động lớn nhất thế giới. Từ năm 2022 đến tháng 2/2025, đã có 11 bến hoạt động, với hơn 1.000 xe tự hành và gần 1.000 cần cầu tự động đi vào vận hành.

7.4. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS THÔNG MINH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP TẠI VIỆT NAM

7.4.1. Nghị quyết và quyết định của Nhà nước về đổi mới sáng tạo và áp dụng công nghệ thông minh được ban hành trong năm 2025

- Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến 2050.
- Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới, sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia.

- Nghị quyết số 03/NQ-CP ngày 09/01/2025 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia.
- Quyết định số 1131/QĐ-TTg ngày 12/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục công nghệ chiến lược và sản phẩm công nghệ chiến lược.

7.4.2. Tình hình áp dụng logistics thông minh tại Việt Nam

Tại Việt Nam, logistics thông minh vẫn đang trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi số với sự đầu tư nguồn lực, ngân sách còn hạn chế. Về định hướng, Theo Quyết định 2229/QĐ-TTg, một trong các mục tiêu của Chiến lược phát triển dịch vụ logistics thời kỳ 2025-2035 là “số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics sử dụng các giải pháp chuyển đổi số đạt 80%” và thúc đẩy mạnh mẽ chuyển đổi số và chuyển đổi xanh trong toàn ngành.

Quyết định số 1131/QĐ-TTg liệt kê trong “Danh mục công nghệ chiến lược” các nhóm công nghệ bao gồm trí tuệ nhân tạo, bản sao số, điện toán đám mây, dữ liệu lớn và chip IoT - là nền tảng công nghệ thiết yếu cho logistics thông minh. Nghị quyết số 03/NQ-CP cũng yêu cầu tập trung phát triển các loại hình dịch vụ mới có tính liên ngành và giá trị gia tăng cao, đồng thời thúc đẩy hình thành một số trung tâm logistics có quy mô khu vực và quốc tế, thông qua việc xây dựng chiến lược, cơ chế và chính sách mang tính cạnh tranh vượt trội.

Ngoài ra, theo Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, logistics là một trong những ngành trọng điểm cần ưu tiên chuyển đổi để nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Theo số liệu từ Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số (Bộ Công Thương), đến hết 2024, 61% doanh nghiệp Việt Nam đã ứng dụng công nghệ số vào hoạt động logistics. Các công nghệ này đã giúp giảm chi phí logistics trung bình 23% so với phương pháp truyền thống và rút ngắn thời gian xử lý đơn hàng trung bình 35% nhờ tự động hóa.

Có thể thấy rằng, kho thông minh dựa trên AI và IoT đã trở thành một xu hướng tất yếu trong bối cảnh hội nhập và cạnh tranh quốc tế, đồng thời là một trong những trọng tâm quan trọng của quá trình chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại những khoảng trống nghiên cứu, đặc biệt liên quan đến việc củng cố nền tảng lý thuyết, hệ thống hóa các ứng dụng, phân tích lợi ích và thách thức, cũng như xác định các xu hướng phát triển trong tương lai. Do đó, nội dung này nhằm cung cấp một tổng quan học thuật về mô hình kho thông minh được thúc đẩy bởi AI và IoT, qua đó đưa ra những gợi ý và khuyến nghị cho cả nghiên cứu và ứng dụng thực tiễn trong bối cảnh Việt Nam.

Trên cơ sở đó, nghiên cứu này hướng tới việc giải quyết các câu hỏi sau:

- Công nghệ logistics thông minh như AI và IoT hiện đang được ứng dụng như thế nào trong phát triển kho thông minh trên thế giới và trong bối cảnh Việt Nam?
- Các xu hướng chủ đạo và những khoảng trống hiện hữu trong lĩnh vực kho thông minh ứng dụng AI và IoT là gì?
- Những mô hình khái niệm và khuyến nghị thực tiễn nào có thể được đề xuất nhằm hỗ trợ việc áp dụng hệ thống kho thông minh tại Việt Nam?

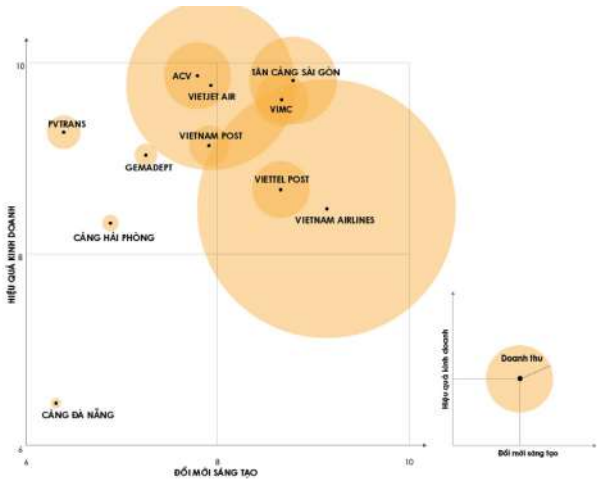
Bảng dưới đây tóm tắt những công nghệ thông minh mà một số doanh nghiệp logistics đã và đang triển khai với mục đích nâng cao hiệu quả vận hành.

Bảng 7.5. Tổng hợp công nghệ logistics thông minh đã và đang dự kiến được triển khai tại Việt Nam

Nhóm công nghệ	Ứng dụng chính
AI	E-port tích hợp trợ lý ảo AI hỗ trợ khách hàng, Dự báo tuyến đường, tối ưu lịch trình, chatbot, routing động, phân tích dữ liệu, dự đoán nhu cầu, quản lý rủi ro
Blockchain	Theo dõi hàng hóa, hợp đồng, thanh toán, chứng từ
IoT	Theo dõi realtime. Thực hiện tác nghiệp kết hợp với thanh toán online
Cloud	Nền tảng mạng lưới, tự động hóa
Digital Twin	Mô phỏng kho bãi, mạng lưới, cảng biển, container, hệ thống

Nguồn: Ban Biên tập

Hình 7.2. Top doanh nghiệp đổi mới sáng tạo và kinh doanh hiệu quả 2025 ngành Logistics



Nguồn: <https://vie10.vn>

Theo báo cáo của Viet Research và Báo Tài chính đầu tư công bố cho thấy những doanh nghiệp logistics vừa có hiệu quả kinh doanh cao và có áp dụng đổi mới sáng tạo cao nổi bật như Tân Cảng Sài Gòn, VIMC, Viettel Post, Vietnam Airlines.

Bảng 7.6. Tổng hợp công ty dẫn đầu về đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực logistics áp dụng công nghệ logistics thông minh

Tên doanh nghiệp	Công nghệ logistics thông minh	Mô tả ứng dụng	Hiệu quả dự kiến mang lại
Tân Cảng Sài Gòn	- ePort tích hợp trợ lý ảo Pi - công cụ sử dụng trí tuệ nhân tạo (AI) - TOPX, - Big Data Analytics, - IoT Autogate	- Hệ thống quản lý cảng số hóa toàn diện, phân tích dữ liệu lớn cho dự báo lưu lượng - IoT tự động cổng kiểm soát	- Tăng năng suất 25% - Giảm thời gian xử lý container 40%, - Tiết kiệm chi phí vận hành 15% - Thời gian kiểm tra phương tiện tại cổng chỉ còn 10 - 15 giây (trước đây 5 - 10 phút).
VIMC	- Hệ thống TOS (Terminal Operating System), - IoT giám sát tàu bè, - Cloud ERP - Hệ thống smartgate bao gồm 7 phân hệ: + Phân hệ 1 - Kết nối hãng tàu để truyền lệnh giao hàng, quản lý lệnh giao hàng điện tử eDO. + Phân hệ 2 - Công ty giao nhận (forwarder)/ logistics tách bill trên ePort từ vận đơn Master bill sang vận đơn House bill. + Phân hệ 3 - Công ty XNK/công ty vận tải sử dụng dịch vụ Cảng điện tử ePort, đăng ký dịch vụ, thanh lý tờ khai, thanh toán điện tử, hóa đơn điện tử. + Phân hệ 4 - Công ty vận tải quản lý, điều xe giao nhận container. + Phân hệ 5 - Ứng dụng APP trên điện thoại, lái xe dùng APP giao nhận container. + Phân hệ 6 - Giao nhận container tại cổng container thông minh smartgate. + Phân hệ 7 - Quản lý hệ thống, cấp phát tài khoản, hỗ trợ khách hàng trong quá trình triển khai.	- Quản lý cảng Hải Phòng số hóa, theo dõi realtime tàu bè qua IoT - Tích hợp ERP trên cloud - Thay đổi hoàn toàn lệnh giao hàng (Delivery Order - DO) từ lệnh giấy chuyển sang lệnh giao hàng điện tử (electronic Delivery Order - eDO). - Trao đổi dữ liệu với Hải quan điện tử: khách hàng chỉ cần nhập số tờ khai trên hệ thống Cảng điện tử ePORT, ePORT kết nối dữ liệu của Tổng cục Hải quan để thanh lý tờ khai Hải quan, chủ hàng đủ điều kiện lấy hàng về kho.	Giảm ùn tắc 30%, Nâng cao độ chính xác lịch trình 95%, - Tối ưu hóa nguồn lực. Triển khai Robot (RPA - Robotic Process Automation) cho 20 máy tính, thực hiện 80% khối lượng công việc thay thế cho 25 nhân sự của Trung tâm dịch vụ khách hàng.

Tên doanh nghiệp	Công nghệ logistics thông minh	Mô tả ứng dụng	Hiệu quả dự kiến mang lại
Viettel Post	AI chatbot Blockchain tracking Big Data routing Matrix Sorting: Hệ thống phân loại gói hàng dựa trên nhiều chiều để xử lý hiệu quả. AGV Sorting: Xe dẫn hướng tự hành (AGVs) dùng để vận chuyển và phân loại gói hàng trong cơ sở. Cross Belt Sorting: Công nghệ phân loại tốc độ cao điều hướng các mặt hàng đến nhiều điểm đích khác nhau bằng một loạt băng chuyển. Automated Weighing and Dimensioning Systems (DWS): Hệ thống cân và đo lường tự động để đo lường và phân loại chính xác các gói hàng trong quá trình phân loại.	Chatbot tự động hóa dịch vụ khách hàng Blockchain minh bạch hóa theo dõi hàng Phân tích dữ liệu lớn tối ưu tuyến đường	Tăng tốc độ giao hàng 20% Giảm khiếu nại 35% Doanh thu số hóa tăng 28%, giúp tăng 40% công suất.
Vietnam Airlines	AI Demand Forecasting Digital Twin kho hàng, IoT baggage tracking Blockchain	AI dự báo nhu cầu hàng không Mô phỏng digital twin quản lý kho IoT theo dõi hành lý realtime E-airway bill (vận đơn hàng không điện tử) tích hợp blockchain cho một số tuyến., Kế hoạch “Air Cargo Digital” nhằm thiết lập cổng thông tin chung giữa hãng bay, hải quan và đại lý vận tải.	Giảm mất mát hành lý 32% Tối ưu tải trọng 18%, Cải thiện hiệu quả hàng hóa 25% Giảm thời gian xử lý chứng từ và tăng tính minh bạch trong vận chuyển hàng hóa hàng không. Chia sẻ dữ liệu lô hàng, đặt chỗ khoang hàng và thủ tục kiểm tra an ninh.

Nguồn: Ban Biên tập

Bảng 7.7. Một số doanh nghiệp áp dụng logistics thông minh và đưa vào vận hành năm 2025 tại Việt Nam

STT	Tên đơn vị	Công nghệ áp dụng	Dự kiến hiệu quả
1	SuperPortTM (liên doanh T&T Group và Tập đoàn YCH: Kho hàng không kéo dài (OACT))	- AI trong tự động xác thực chứng từ hàng hóa nhằm tăng cường an toàn và an ninh hàng hóa - Xe dẫn đường tự động AVG - Robot chất xếp - RL - Robot di động tự hành- AMR	- Nâng cao năng suất vận hành: 35% - Giảm tỷ lệ sai sót: 50%

STT	Tên đơn vị	Công nghệ áp dụng	Dự kiến hiệu quả
2	BEST Express: Kho bãi	- DWS (Dimensioning Weighing Scanning) và WCS (Warehouse Control System), tích hợp các mô-đun trí tuệ nhân tạo để điều phối và xử lý luồng hàng hóa một cách tự động.	Phân loại đơn hàng, sản phẩm từ khâu ra đơn đến tay người dùng chỉ mất chưa đầy 48 giờ.
3	GHN: GHN AI Ops Planning & Assistant GHN AI Dynamic Routing	- Phân tích dữ liệu theo thời gian thực. - Tối ưu hóa lịch trình thông minh và liên tục của các lộ trình giao vận phức tạp.	- Tiết kiệm thời gian - Tiết kiệm chi phí - Tối ưu hóa nguồn lực gấp nhiều lần so với sức người.
4	GHTK: GHTK AI platform	- Machine Learning tối ưu tuyến đường giao hàng - Chatbot 24/7 hỗ trợ khách hàng - Camera AI kết hợp WMS quản lý kho IoT: Hệ thống camera an ninh, máy quét, cảm biến theo dõi vị trí/nhiệt độ/độ ẩm hàng hóa; kết nối >100.000 thiết bị - Big data: Số hóa địa chỉ Việt Nam cấp 4; xử lý hàng triệu đơn hàng/tỷ thao tác realtime; dự báo xu hướng đơn hàng.	- Tăng tốc độ xử lý đơn hàng, - Tự động hóa toàn trình, - Hỗ trợ mở rộng kinh doanh trên quy mô toàn quốc.

Nguồn: Ban Biên tập

Nhìn chung, mặc dù Việt Nam đã có những bước khởi đầu đáng ghi nhận với sự tham gia của một số doanh nghiệp tiên phong, tiến trình triển khai logistics thông minh vẫn ở giai đoạn sơ khai và chưa đồng đều giữa các doanh nghiệp. Tỷ lệ số hóa ở cấp độ cao còn rất thấp, trong khi các rào cản về hạ tầng công nghệ, nguồn nhân lực và vốn đầu tư vẫn hiện hữu. Để tận dụng hết tiềm năng của logistics thông minh, Việt Nam cần đẩy mạnh các chính sách hỗ trợ, đầu tư hạ tầng số, thúc đẩy hợp tác công - tư và đặc biệt là đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao, nhằm tạo nền tảng vững chắc cho quá trình chuyển đổi số toàn diện và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Tuy nhiên, thực tế mức độ ứng dụng tại doanh nghiệp Việt Nam còn có sự khác biệt lớn, tùy thuộc vào quy mô, năng lực tài chính, hạ tầng công nghệ và nhận thức của ban lãnh đạo. Trong khi một số doanh nghiệp tiên phong đã đầu tư bài bản và đạt hiệu quả rõ rệt thì không ít doanh nghiệp nhỏ và vừa vẫn gặp nhiều hạn chế trong tiếp cận và triển khai.

Chính vì vậy, việc thực hiện khảo sát thực trạng ứng dụng phần mềm quản trị và các giải pháp logistics thông minh có ý nghĩa quan trọng nhằm:

- Ghi nhận mức độ ứng dụng công nghệ trong doanh nghiệp;
- Đánh giá hiệu quả thực tế mà doanh nghiệp nhận được sau khi áp dụng;
- Xác định khó khăn, rào cản mà doanh nghiệp gặp phải trong quá trình triển khai;

- Làm rõ nhu cầu hỗ trợ từ phía cơ quan quản lý, đối tác công nghệ cũng như hiệp hội ngành nghề để tạo điều kiện thúc đẩy chuyển đổi số toàn diện trong lĩnh vực logistics.

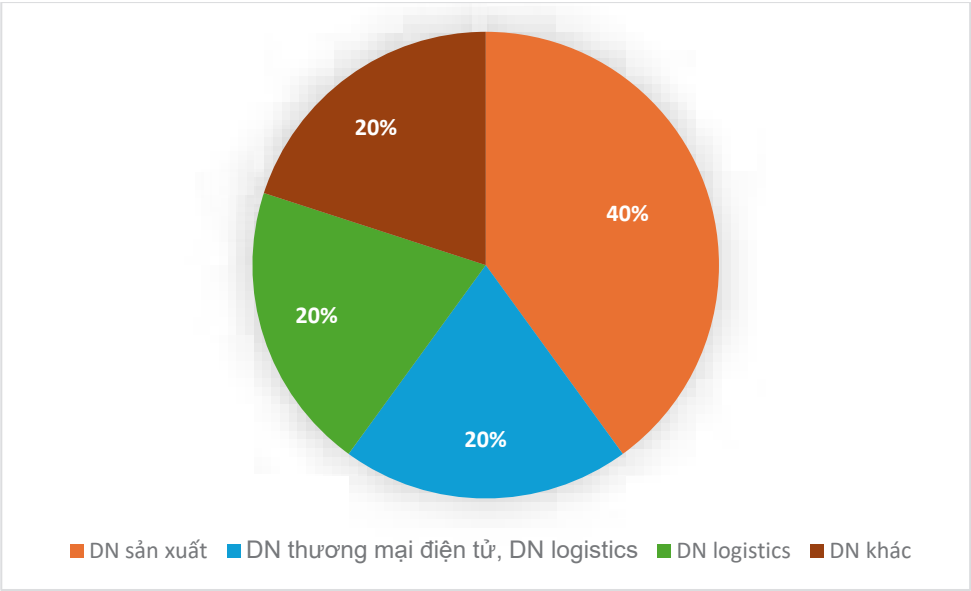
Kết quả khảo sát không chỉ giúp phản ánh một bức tranh thực tế về hiện trạng ứng dụng công nghệ trong logistics tại Việt Nam mà còn là cơ sở quan trọng cho việc hoạch định chính sách, xây dựng giải pháp hỗ trợ phù hợp và đề xuất lộ trình chuyển đổi số hiệu quả cho doanh nghiệp trong thời gian tới.

Đối tượng và phạm vi khảo sát

a) Đối tượng khảo sát

- Bao gồm các nhóm chính:
- Doanh nghiệp sản xuất
- Doanh nghiệp logistics
- Doanh nghiệp thương mại điện tử và logistics
- Doanh nghiệp khác.

Hình 7.3. Phạm vi khảo sát



Nguồn: Ban Biên tập

b) Quy mô doanh nghiệp

Mẫu khảo sát gồm 50% doanh nghiệp có quy mô nhân sự trên 200 nhân viên và 50% doanh nghiệp thuộc nhóm từ 50 - 200 nhân viên. Do đó giúp kết quả nghiên cứu có tính cân đối, phản ánh được cả góc nhìn của những doanh nghiệp quy mô lớn (với bộ máy tổ chức phức tạp, nhu cầu triển khai hệ thống quản trị đồng bộ) và góc nhìn của doanh nghiệp quy mô vừa (thường linh hoạt hơn, nhưng gặp hạn chế về nguồn lực tài chính và nhân sự khi triển khai công nghệ). Đáng chú ý, không có doanh nghiệp siêu nhỏ dưới 50 nhân viên tham gia khảo sát, chứng tỏ đối tượng quan tâm nhiều hơn đến các giải pháp logistics thông minh và phần mềm quản trị thường là các doanh nghiệp đã có quy mô nhân sự tương đối ổn định, có nhu cầu chuẩn hóa quy trình và nâng cao hiệu quả vận hành.

c) Phạm vi hoạt động logistics của doanh nghiệp

Doanh nghiệp tham gia khảo sát, có sự đa dạng về loại hình dịch vụ cung cấp:

- Dịch vụ vận tải hàng hóa
- Dịch vụ kho bãi và trung tâm logistics
- Dịch vụ đại lý, giao nhận vận tải và thủ tục hải quan/XNK
- Dịch vụ cảng biển
- Dịch vụ bưu chính, chuyển phát,...

Về mức độ vận hành trực tiếp, đa số doanh nghiệp không tự triển khai hoàn toàn mà theo mô hình "có, hoặc thuê ngoài một phần"

Hiện trạng ứng dụng công nghệ***Lộ trình chuyển đổi số***

Trong số doanh nghiệp tham gia khảo sát, 100% đều cho biết đã xây dựng hoặc đang trong quá trình xây dựng lộ trình chuyển đổi số, ứng dụng CNTT vào hoạt động logistics và quản trị. Phản ánh mức độ nhận thức cao về tầm quan trọng của công nghệ trong nâng cao hiệu quả quản lý, tối ưu chi phí và đáp ứng yêu cầu ngày càng khắt khe từ thị trường.

Tuy mức độ chi tiết và phạm vi kế hoạch có khác nhau, các doanh nghiệp lớn thường có chiến lược cụ thể, nguồn lực rõ ràng, trong khi doanh nghiệp vừa và nhỏ mới dừng ở định hướng hoặc kế hoạch sơ bộ nhưng điểm chung là tất cả đều xác định chuyển đổi số là xu

thế bắt buộc. Đây là một tín hiệu tích cực, cho thấy sự đồng thuận trong ngành về vai trò trung tâm của công nghệ trong phát triển bền vững.

Phần mềm đang được sử dụng

Kết quả khảo sát cho thấy các doanh nghiệp trong mẫu nghiên cứu đã và đang ứng dụng nhiều loại phần mềm phục vụ quản trị và vận hành, bao gồm ERP, WMS, CRM, phần mềm thương mại điện tử, TMS, E-Port và một số giải pháp khác. Tuy vậy, mức độ phổ biến giữa các loại công cụ có sự khác biệt đáng kể:

- ERP (Hoạch định nguồn lực doanh nghiệp): được áp dụng tại các doanh nghiệp sản xuất quy mô lớn như Antesco và Navico, đóng vai trò trụ cột trong quản trị nguồn lực, kế toán - tài chính và điều phối hoạt động. Đây là nhóm doanh nghiệp có nhu cầu tích hợp toàn bộ quy trình từ sản xuất đến tiêu thụ, do đó ưu tiên ERP.

- WMS (Warehouse Management System - Quản lý kho): là công cụ được sử dụng rộng rãi nhất trong khối logistics, điển hình như Hạnh Nguyên và Mekong Logistics. Việc triển khai WMS giúp nâng cao hiệu quả quản lý tồn kho, giảm thất thoát, tối ưu hóa luồng hàng hóa, và được đánh giá là phần mềm cốt lõi của doanh nghiệp logistics.

- CRM & Phần mềm quản lý TMĐT: nổi bật ở nhóm doanh nghiệp bưu chính - thương mại điện tử (Viettel An Giang, Bưu điện Kiên Giang). Các công cụ này hỗ trợ mạnh mẽ trong việc duy trì kết nối khách hàng, quản lý đơn hàng và đáp ứng tốc độ xử lý giao dịch cao. Đây cũng là nhóm doanh nghiệp có mức độ "số hóa" cao nhất nhờ nhu cầu vận hành trên nền tảng trực tuyến.

- E-Port & TMS: xuất hiện ở một số doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải. Tuy nhiên, đa phần mới ở mức thử nghiệm hoặc triển khai một phần, chủ yếu để hỗ trợ khai báo hải quan điện tử và điều phối vận tải, chứ chưa tích hợp sâu rộng vào toàn bộ quy trình vận hành.

- Chưa sử dụng phần mềm: vẫn còn doanh nghiệp chưa áp dụng bất kỳ giải pháp quản trị số nào, do hạn chế về chi phí và nhân lực IT.

Mức độ triển khai

Kết quả khảo sát cho thấy mức độ ứng dụng phần mềm tại các doanh nghiệp có sự phân hóa khá rõ ràng:

- Đã triển khai toàn diện: Chiếm 60% số doanh nghiệp khảo sát: Đây là nhóm chiếm đa số, bao gồm cả doanh nghiệp sản xuất, logistics và thương mại điện tử - bưu chính. Điểm chung của nhóm này là quy mô nhân sự trên 200 hoặc hoạt động trong lĩnh vực có tính cạnh tranh và tốc độ cao (như logistics, bưu chính), buộc họ phải đầu tư mạnh vào công nghệ để duy trì hiệu quả vận hành.

- Đang trong giai đoạn thử nghiệm: Chiếm 10% doanh nghiệp khảo sát: Doanh nghiệp mới thử nghiệm WMS, TMS và E-Port, cho thấy định hướng chuyển đổi số đã có, nhưng vẫn ở mức thăm dò để đánh giá tính phù hợp và hiệu quả. Mô hình này phản ánh xu hướng đầu tư từng bước của những doanh nghiệp sản xuất truyền thống, nhằm hạn chế rủi ro tài chính và vận hành.

- Dự định triển khai: Chiếm 10% doanh nghiệp khảo sát: Một số doanh nghiệp cho biết đang xem xét kế hoạch áp dụng trong tương lai, tuy nhiên tỷ lệ thấp và chưa có lộ trình cụ thể. Điều này cho thấy nhận thức về công nghệ đã có nhưng mức độ cam kết đầu tư chưa cao, phần lớn vì còn e ngại chi phí và thiếu nhân lực công nghệ.

- Chưa triển khai: Chiếm 20% doanh nghiệp khảo sát: Nhóm này chủ yếu là doanh nghiệp sản xuất hoặc thương mại truyền thống, quy mô trung bình, hạn chế về ngân sách cũng như nhân sự chuyên trách CNTT. Các doanh nghiệp này vẫn đang dựa nhiều vào phương pháp quản lý thủ công hoặc các công cụ văn phòng cơ bản, chưa sẵn sàng đầu tư vào hệ thống lớn.

Mặc dù đa số (60%) doanh nghiệp đã bước vào giai đoạn triển khai toàn diện, nhưng sự phân hóa vẫn khá lớn. Doanh nghiệp quy mô lớn, đặc biệt trong lĩnh vực logistics và thương mại điện tử, đi nhanh và đầu tư mạnh hơn. Trong khi đó, các doanh nghiệp vừa và nhỏ hoặc ngành nghề truyền thống lại chậm chân hơn, chủ yếu vì rào cản chi phí, nhân lực và mức độ cấp thiết khác nhau. Đây là yếu tố cần lưu ý khi xây dựng các chương trình hỗ trợ hoặc chính sách thúc đẩy chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics và sản xuất.

Khó khăn và nhu cầu hỗ trợ của doanh nghiệp

Qua khảo sát, có thể thấy các doanh nghiệp gặp phải nhiều trở ngại trong quá trình triển khai chuyển đổi số. Khó khăn phổ biến nhất là chi phí đầu tư ban đầu quá cao, khiến nhiều doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, e ngại khi đưa ra quyết định. Bên cạnh đó, thiếu nhân lực có chuyên môn trong việc vận hành, quản trị hệ thống công nghệ cũng là một rào cản lớn, dẫn đến tình trạng phụ thuộc vào bên ngoài hoặc khai thác chưa hiệu quả các phần mềm đã triển khai.

Một số doanh nghiệp phản ánh khó khăn trong việc tích hợp với hệ thống hiện tại gây ra gián đoạn hoặc phát sinh thêm chi phí trong quá trình áp dụng. Ngoài ra, có những

trường hợp doanh nghiệp chưa thấy rõ hiệu quả thực tế nên còn tâm lý dè dặt, hoặc thiếu thông tin, kiến thức để lựa chọn công nghệ phù hợp, đặc biệt là với các doanh nghiệp mới bắt đầu bước vào chuyển đổi số.

Từ những khó khăn trên, các doanh nghiệp đã nêu ra nhiều nhu cầu hỗ trợ cụ thể. Trước hết, họ mong muốn có sự tư vấn lựa chọn công nghệ sát với quy mô và đặc thù ngành nghề, tránh tình trạng đầu tư dàn trải hoặc không phù hợp. Về tài chính, nhiều ý kiến đề xuất cần có các chính sách ưu đãi vay vốn, giảm giá phần mềm hoặc hỗ trợ đầu tư để giảm bớt gánh nặng ban đầu. Song song với đó, doanh nghiệp đặc biệt nhấn mạnh nhu cầu đào tạo nguồn nhân lực về CNTT và logistics số, giúp họ chủ động hơn trong vận hành, thay vì phụ thuộc quá nhiều vào bên cung cấp.

Ngoài ra, họ cũng mong muốn được hỗ trợ triển khai và vận hành phần mềm, nhằm giảm thiểu rủi ro trong giai đoạn đầu. Một số doanh nghiệp cho rằng việc kết nối với các đối tác công nghệ trong và ngoài nước cũng rất cần thiết để tiếp cận được giải pháp hiện đại và phù hợp hơn. Đáng chú ý, nhiều ý kiến nhấn mạnh rằng quá trình chuyển đổi số chỉ thực sự hiệu quả khi có sự đồng bộ giữa chính sách - hạ tầng - công nghệ - nhân lực; nếu đầu tư riêng lẻ từng phần thì rất khó tạo ra giá trị gia tăng bền vững.

7.5. ĐỀ XUẤT, GIẢI PHÁP VÀ KHUYẾN NGHỊ PHÁT TRIỂN LOGISTICS THÔNG MINH TẠI VIỆT NAM

Chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ 4.0 hiện đang trở thành xu hướng tất yếu, ngành logistics và sản xuất tại Việt Nam đang đứng trước nhiều cơ hội cũng như thách thức. Sự phát triển mạnh mẽ của các giải pháp như IoT, AI, Big Data, Blockchain, hệ thống ERP (Enterprise Resource Planning), WMS (Warehouse Management System),... đã và đang thay đổi sâu sắc cách thức quản lý chuỗi cung ứng, vận hành kho bãi và tối ưu hóa chi phí logistics. Thị trường logistics Việt Nam có quy mô lớn, số lượng doanh nghiệp đông nhưng cũng rất phân tán với đa số là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, hoạt động trong nhiều mảng dịch vụ logistics khác nhau. Thị trường logistics Việt Nam tiềm năng tăng trưởng cao trong trung và dài hạn nhờ vào các động lực thúc đẩy chính như tốc độ tăng trưởng GDP, quy mô dân số lớn, thu hút đầu tư FDI và sự quan tâm phát triển của Chính phủ.

Mặc dù ý thức được sự cần thiết phải chuyển đổi số, đa phần các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam mới đang ở giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi số với sự đầu tư nguồn lực, ngân sách cho hoạt động chuyển đổi số còn hạn chế. Giữa các nhóm dịch vụ và loại hình doanh nghiệp đang có sự khác biệt tương đối lớn về mức độ chuyển đổi

số, ví dụ như các doanh nghiệp FDI, doanh nghiệp vừa và lớn có quy mô thị trường rộng đang có mức độ chuyển đổi số cao hơn rõ rệt so với các doanh nghiệp nội địa nhờ lợi thế về nguồn vốn và kinh nghiệm từ các nước khác; nhóm doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao hàng chặng cuối có tỷ lệ ứng dụng công nghệ thông tin cao hơn so với các doanh nghiệp vận tải do lợi thế về quy chuẩn đồng nhất của hàng hóa và áp lực buộc phải ứng dụng công nghệ;

Các khó khăn và rào cản tác động đến quá trình chuyển đổi số của ngành logistics tại Việt Nam khá đa dạng, tuy nhiên, khó khăn lớn nhất được xác định là nguồn vốn và nhân sự có năng lực triển khai các dự án chuyển đổi số. Đây là điều tương đối dễ hiểu khi đa phần các doanh nghiệp logistics của Việt Nam đều thuộc nhóm vừa và nhỏ, nguồn lực tài chính và nhân sự vẫn luôn là những điểm yếu lớn nhất trong khi hoạt động chuyển đổi số đòi hỏi một ngân sách và nguồn lực chuyên trách nằm ngoài luồng hoạt động vận hành thường ngày của doanh nghiệp.

Các bài học cho chuyển đổi số thành công

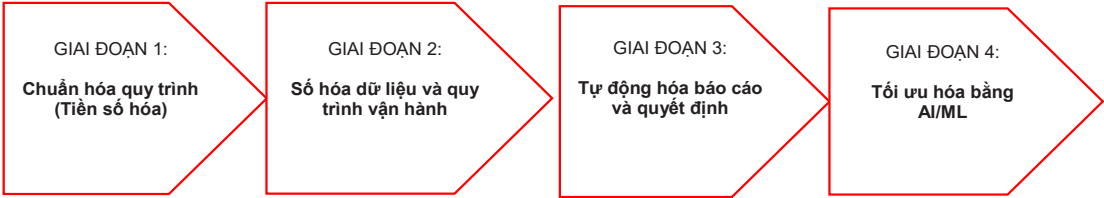
- Áp lực của thị trường là nhân tố tạo động lực cao nhất thúc đẩy hoạt động chuyển đổi số của doanh nghiệp logistics. Các doanh nghiệp hoạt động trong những lĩnh vực như giao hàng chặng cuối là ví dụ điển hình, khi các nền tảng thương mại điện tử, người tiêu dùng cuối cùng đòi hỏi ngày càng cao về mức độ ứng dụng CNTT, các doanh nghiệp buộc phải đáp ứng và đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số của mình.

- Các doanh nghiệp chuyển đổi số ở mức độ cao, có thể nhìn thấy rõ sự xuất hiện nổi bật của 2 yếu tố: vai trò của lãnh đạo và hệ thống quy trình vận hành minh bạch, rõ ràng.

- Việc đảm bảo các đối tác, khách hàng tham gia vào chuỗi dịch vụ logistics có cùng một nhận thức và tiêu chuẩn là điều rất quan trọng. Đây cũng là lý do các doanh nghiệp sản xuất có thể triển khai các hoạt động chuyển đổi số nhanh và dễ dàng hơn do là bên có quyền đàm phán, mặc cả cao hơn với các đối tác về logistics.

- Giải pháp công nghệ không nhất thiết phải chọn phương án đắt nhất, tiêu chuẩn cao nhất; việc lựa chọn được một đối tác công nghệ phù hợp, am hiểu lĩnh vực hoạt động của doanh nghiệp và sẵn sàng đồng hành cùng doanh nghiệp mới là điều quan trọng.

- Chuyển đổi số cần xác định rõ mục tiêu, chi phí đầu tư, và cần có lộ trình phù hợp. Đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ, khi muốn chuyển đổi số và áp dụng logistics thông minh, cần có lộ trình và kế hoạch thực hiện để đồng bộ hóa quá trình nhằm tăng hiệu quả của việc áp dụng logistics thông minh, bao gồm 4 giai đoạn sau:



Các khuyến nghị

Việt Nam cần có những mục tiêu đột phá để tận dụng lợi thế của nước đi sau, thừa hưởng các tiến bộ về khoa học công nghệ và bài học kinh nghiệm từ các quốc gia trên thế giới. Các mục tiêu mang tính chiến lược bao gồm:

- Phát triển lợi thế cạnh tranh cho Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu với AI, thương mại số, logistics và phát triển bền vững.
- Trở thành Top 5 Trung tâm Logistics Xanh để đầu tư dài hạn.
- Hợp tác chặt chẽ hơn với các nước trong khu vực để tận dụng lợi thế của nhau nhằm biến hai nước láng giềng ASEAN thành địa điểm đẳng cấp thế giới về logistics và thương mại điện tử.

Các đề xuất về giải pháp cụ thể của nhóm nghiên cứu với cơ quan quản lý nhà nước tập trung vào một số khía cạnh sau:

- Xây dựng chiến lược số hóa toàn diện cho ngành logistics, gắn với mục tiêu kinh tế quốc gia. Xây dựng một Chiến lược quốc gia tích hợp về Phát triển lợi thế cạnh tranh cho Việt Nam trong Chuỗi cung ứng toàn cầu với AI, Thương mại số, Logistics và Phát triển bền vững.
- Phát triển nền tảng dữ liệu logistics quốc gia để kết nối đa bên. Cung cấp các giải pháp tạo điều kiện tốt nhất cho doanh nghiệp có thể dễ dàng tiếp cận các giải pháp công nghệ, hạ tầng cơ sở dữ liệu chung toàn ngành logistics.
- Điều chỉnh khung pháp lý, quy định chính sách phù hợp với các hoạt động kinh doanh diễn ra trên môi trường số, bao gồm các quy định chính sách về thương mại, thuế, an ninh mạng.
- Hoàn thiện và phát triển cơ chế một cửa điện tử để tăng hiệu quả thông quan, hải quan, cảng biển, cảng hàng không. Phát triển hạ tầng kết nối vận tải đa phương thức để giảm thời gian giao hàng.
- Đảm bảo các tiêu chuẩn quốc tế cần thiết được áp dụng cho chuyển đổi số và Thương mại điện tử tại Việt Nam.

- Đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng AI và trung tâm nghiên cứu để hỗ trợ logistics thông minh.
- Nâng cao nhận thức cho doanh nghiệp về chuyển đổi số trên nhiều góc độ khác nhau, đặc biệt về cách làm, cách tiếp cận.
- Chuyển đổi số trong hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước về logistics, thiết lập các cổng thông tin, dữ liệu liên ngành về logistics.

Phụ lục 1**10 SỰ KIỆN LOGISTICS VIỆT NAM NĂM 2025**

Dưới đây là 10 sự kiện tiêu biểu của ngành logistics Việt Nam trong năm 2025 do Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) bình chọn.

1. Phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035

Ngày 09/10/2025, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 2229/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến 2050.

Đây là bản Chiến lược đầu tiên của ngành dịch vụ logistics, xác định logistics là ngành dịch vụ hạ tầng thiết yếu, đặt mục tiêu đưa Việt Nam trở thành trung tâm logistics hàng đầu của khu vực ASEAN và thế giới.

2. Tổ chức thành công Đại hội FIATA 2025

Việt Nam lần đầu tiên đăng cai Đại hội Thế giới của Liên đoàn Quốc tế các Hiệp hội Giao nhận (FIATA World Congress) từ ngày 06 - 10/10/2025 tại Hà Nội, thu hút hơn 1.000 đại biểu từ hơn 80 quốc gia, với chủ đề "Green & Resilient Logistics" - Logistics xanh và khả năng thích ứng cao.

Sự kiện này khẳng định vị thế Việt Nam trên bản đồ logistics toàn cầu, đồng thời thúc đẩy sự hội nhập của doanh nghiệp logistics Việt Nam với thị trường thế giới.

3. Diễn đàn Logistics Việt Nam 2025

Với chủ đề "Logistics Việt Nam - Vươn mình tiến vào kỷ nguyên mới", Diễn đàn Logistics Việt Nam 2025 được tổ chức vào ngày 28-29/11/2025 tại Đà Nẵng với sự tham dự và chủ trì của Thủ tướng Chính phủ.

Sự kiện quy tụ hàng trăm chuyên gia và doanh nghiệp, thảo luận về việc tái khởi động Hành lang Kinh tế Đông - Tây, tận dụng các lợi thế của khu thương mại tự do Đà Nẵng và cải thiện kết nối hạ tầng miền Trung.

4. Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2025

Diễn ra từ 31/7 đến 02/8/2025 tại Thành phố Hồ Chí Minh, Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2025 đạt quy mô kỷ lục với gần 480 gian hàng từ hơn 20 quốc gia.

Đây là nơi các doanh nghiệp trình diễn các giải pháp logistics thông minh, robot tự động hóa kho bãi và công nghệ chuỗi cung ứng lạnh tiên tiến. Đồng thời, các hoạt động kết nối giao thương, hội thảo chuyên đề giúp các doanh nghiệp Việt Nam có điều kiện tiếp xúc, nắm bắt nhiều hơn thực tiễn hoạt động của ngành.

5. Hoàn thành về cơ bản tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam

Năm 2025 đã hoàn thành 1.491 km đường bộ cao tốc, nâng tổng chiều dài đường cao tốc cả nước lên 3.345 km, về cơ bản thông xe toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam từ Cao Bằng đến Cà Mau.

Ngoài ra, tổng chiều dài đường bộ ven biển hiện nay đã đạt 1.701 km, tiếp tục triển khai các tuyến cao tốc trục ngang (Vinh - Thanh Thủy, Quy Nhơn - Pleiku, Tân Phú - Bảo Lộc, TPHCM - Mộc Bài, Hồng Ngự - Trà Vinh, Châu Đốc - Sóc Trăng, ...) và một số tuyến đường trọng điểm chiến lược khác.

6. Hoàn thành và đưa vào vận hành các bến 3+4, 5+6 cụm cảng Lạch Huyện

Hoàn thành đầu tư, đưa vào khai thác các bến 3+4, 5+6 của cụm cảng Lạch Huyện. Nâng năng lực hệ thống cảng biển cả nước lên khoảng 900 triệu tấn/năm.

Bên cạnh đó, một số cảng biển tiếp tục được khởi công, nâng cấp hoặc chuẩn bị đầu tư: Mỹ Thủy, Chân Mây, Liên Chiểu, Cần Giờ, Hòn Khoai, ...

7. Khánh thành và đưa vào sử dụng giai đoạn 1 sân bay Long Thành

Cảng hàng không quốc tế Long Thành khánh thành giai đoạn 1, với công suất thiết kế 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm, góp phần cải thiện đáng kể năng lực logistics hàng không và giúp đưa Việt Nam tiến đến mục tiêu trở thành điểm trung chuyển hàng hóa hàng không.

Cùng với đó, Cảng hàng không quốc tế Gia Bình được Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư với diện tích 1.900 ha và vốn đầu tư khoảng 196.378 tỉ đồng. Hoàn thành nhà ga T3 Tân Sơn Nhất và mở rộng nhà ga T2 Nội Bài.

8. Khởi công xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng

Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng có tổng chiều dài tuyến chính khoảng 390,9 km, tuyến nhánh khoảng 27,9 km, đường đơn khổ 1.435 mm, tốc độ thiết kế đối với tuyến chính là 160 km/h, vận chuyển chung hành khách và hàng hóa.

Việc khởi công tuyến đường sắt này, bắt đầu từ việc xây dựng 5 nhà ga, là bước đầu hiện thực hóa mục tiêu xây dựng tuyến đường sắt mới hiện đại, đồng bộ nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang Đông - Tây, kết nối liên vận quốc tế giữa Việt Nam và quốc tế, góp phần kéo giảm chi phí và hướng tới mục tiêu logistics xanh.

9. Các khu thương mại tự do đầu tiên được thành lập

Khu thương mại tự do Đà Nẵng được thành lập tại Quyết định số 1142/QĐ-TTg 13/06/2025 của Thủ tướng Chính phủ, có diện tích khoảng 1.881 ha, bao gồm các khu chức năng không liên kế như: khu sản xuất, khu logistics, khu thương mại - dịch vụ, và các khu công nghệ số/đổi mới sáng tạo.

Khu thương mại tự do thành phố Hải Phòng được thành lập tại Quyết định số 4068/QĐ-UBND 13/10/2025 của UBND thành phố Hải Phòng, có quy mô khoảng 6.292 ha, gần với kinh tế biển, công nghiệp nặng, logistics quốc tế.

10. Thành lập các hiệp hội logistics địa phương

Hiệp hội Logistics Đồng Nai được thành lập ngày 01/12/2025, Hiệp hội Logistics thành phố Huế được thành lập ngày 19/12/2025. Trước đó, Hiệp hội Logistics và Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh được thành lập trên cơ sở hợp nhất các hiệp hội liên quan của Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Hiệp hội Logistics thành phố Đà Nẵng đã được cho phép thành lập vào ngày 28/11/2025.

Như vậy, hiện nay, ngoài Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA), Việt Nam có các hiệp hội logistics ở địa phương bao gồm Hà Nội, Hải Phòng, Huế, Đà Nẵng, Đồng Nai, Thành phố Hồ Chí Minh.

Phụ lục 2

MÔ TẢ CHI TIẾT KHẢO SÁT TẠI CHƯƠNG IV

1. Kết quả nghiên cứu định lượng

Đối tượng khảo sát của nghiên cứu này bao gồm các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trên địa bàn cả nước. Tổng số phiếu khảo sát thu về là 217 phiếu. Sau quá trình làm sạch dữ liệu, có 202 phiếu hợp lệ được sử dụng, trong đó 161 phiếu thuộc về các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics và 41 phiếu thuộc về các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Số liệu từ 161 doanh nghiệp sử dụng dịch vụ được sử dụng cho phần phân tích định lượng dưới đây:

- Quy mô Doanh nghiệp (theo số lượng lao động): Mẫu khảo sát thể hiện sự đa dạng về quy mô, tập trung vào các doanh nghiệp vừa và lớn, những đơn vị có hoạt động logistics phức tạp và bài bản hơn.
- Nhóm doanh nghiệp lớn (trên 500 lao động) chiếm tỷ lệ cao nhất với 29,2% (47 doanh nghiệp).
- Các nhóm quy mô khác phân bố khá đồng đều, bao gồm: 10-50 lao động (24,6%), 51-100 lao động (15,9%), 101-200 lao động (16,9%), và 201-500 lao động (12,3%).
- Tỷ lệ doanh nghiệp siêu nhỏ (dưới 10 lao động) rất thấp, chỉ chiếm 1,0% (2 doanh nghiệp).
- Thời gian hoạt động: Đa số các doanh nghiệp trong mẫu là những đơn vị có kinh nghiệm lâu năm trên thị trường.
- Nhóm hoạt động trên 10 năm chiếm tỷ lệ áp đảo (52,3%).
- Nhóm hoạt động từ 5-10 năm chiếm 25,6%.
- Các doanh nghiệp non trẻ hơn (1-3 năm và 3-5 năm) chiếm tỷ lệ thấp hơn, lần lượt là 11,3% và 10,8%.

Nhìn chung, mẫu nghiên cứu với các doanh nghiệp chủ yếu bao gồm các doanh nghiệp quy mô lớn và có thâm niên, đảm bảo tính đại diện cho nhóm đối tượng trọng tâm của nghiên cứu.

2. Kết quả kiểm định độ tin cậy (Cronbach's Alpha)

Tất cả các thang đo được sử dụng trong nghiên cứu đều đạt yêu cầu để thực hiện các phân tích tiếp theo.

Biến độc lập:

- Hệ số Cronbach's Alpha của tất cả các thang đo đều lớn hơn 0,6, cho thấy độ tin cậy tốt, với các thang đo nằm trong khoảng 0,8 đến gần 1.
- Các hệ số tương quan biến - tổng đều lớn hơn 0,3, chứng tỏ các biến quan sát đều có chất lượng tốt và không cần loại bỏ biến nào.

Biến phụ thuộc:

- Tương tự, các thang đo biến phụ thuộc cũng có hệ số Cronbach's Alpha lớn hơn 0,6 và nằm trong khoảng 0,8 đến gần 1.
- Các hệ số tương quan biến - tổng đều lớn hơn 0,3, cho phép sử dụng tất cả các biến này trong phân tích.

3. Phân tích Nhân tố Khám phá (EFA)

Kết quả EFA cho thấy các thang đo đều thỏa mãn giá trị hội tụ và phân biệt, đảm bảo các yếu tố không bị thay đổi về vị trí, số lượng.

Biến độc lập:

- Hệ số KMO đạt 0,885 và kiểm định Bartlett's có Sig. = 0,000, cho thấy kết quả phân tích đáng tin cậy.
- Có 6 nhân tố được trích, giải thích được 78,416% biến thiên dữ liệu, đảm bảo khả năng đại diện cho dữ liệu khảo sát.

Biến phụ thuộc:

- Hệ số KMO đạt 0,830 và kiểm định Bartlett's có Sig. = 0,000, khẳng định độ tin cậy cao của phân tích.
- 3 nhân tố được trích, giải thích được 69,269% tổng phương sai, đáp ứng điều kiện phân tích.

4. Phân tích Nhân tố Khẳng định (CFA)

Phân tích CFA được thực hiện để đánh giá mức độ phù hợp của mô hình và xác nhận các biến quan sát được nhóm chính xác. Các chỉ số Chi-square/df (3,371), CFI (0,885), và RMSEA (0,078) đều nằm trong ngưỡng cho phép. Điều này khẳng định sự phù hợp của các nhân tố và biến trong mô hình để tiếp tục nghiên cứu.

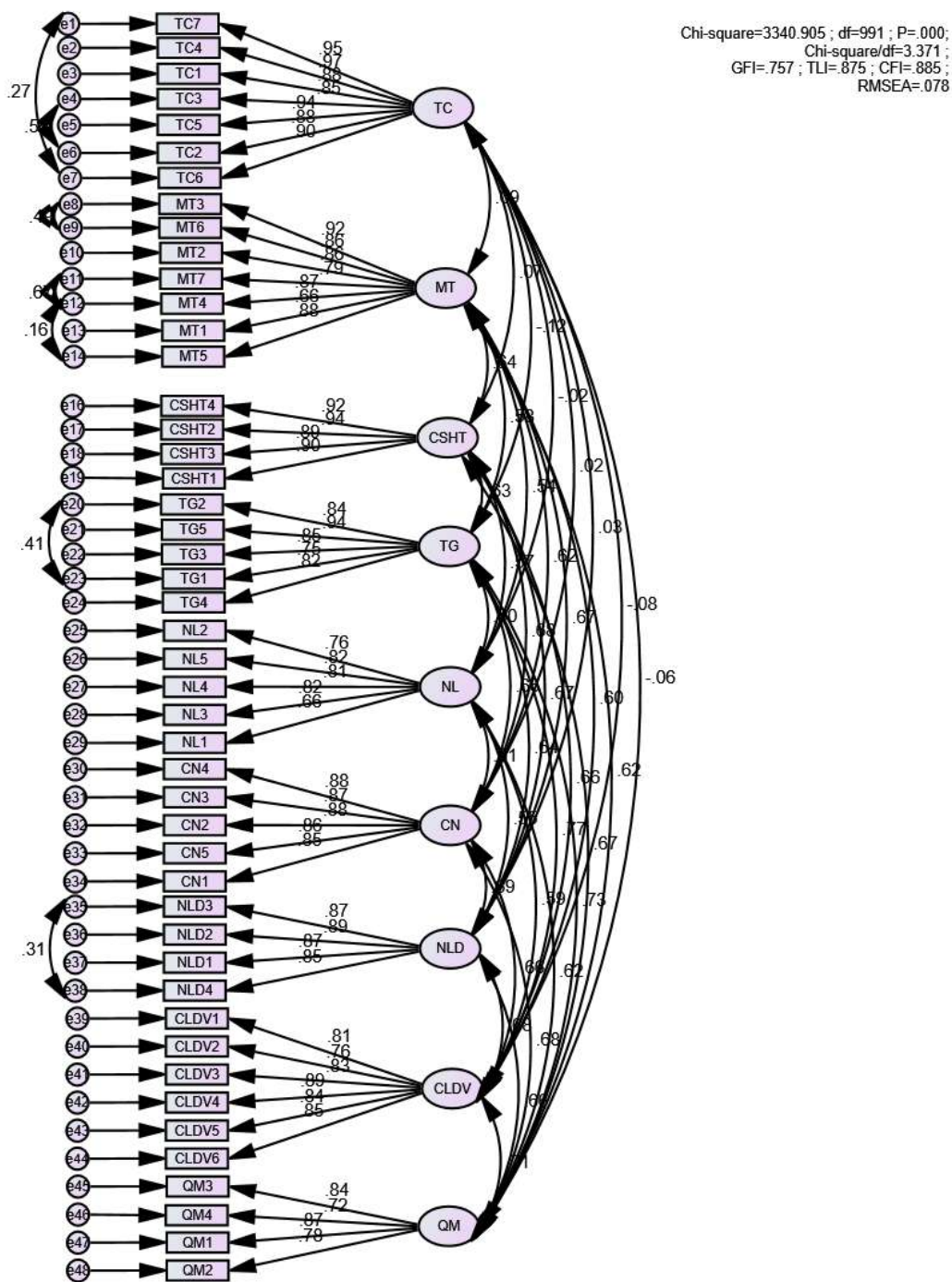
5. Phân tích Mô hình Cấu trúc Tuyến tính (SEM)

Kết quả SEM cho thấy mô hình có cấu trúc tuyến tính và phù hợp để kiểm định các giả thuyết nghiên cứu, với các chỉ số Chi-square/df (3,442), CFI (0,882), và RMSEA (0,079) đều đạt yêu cầu.

Kết quả kiểm định giả thuyết:

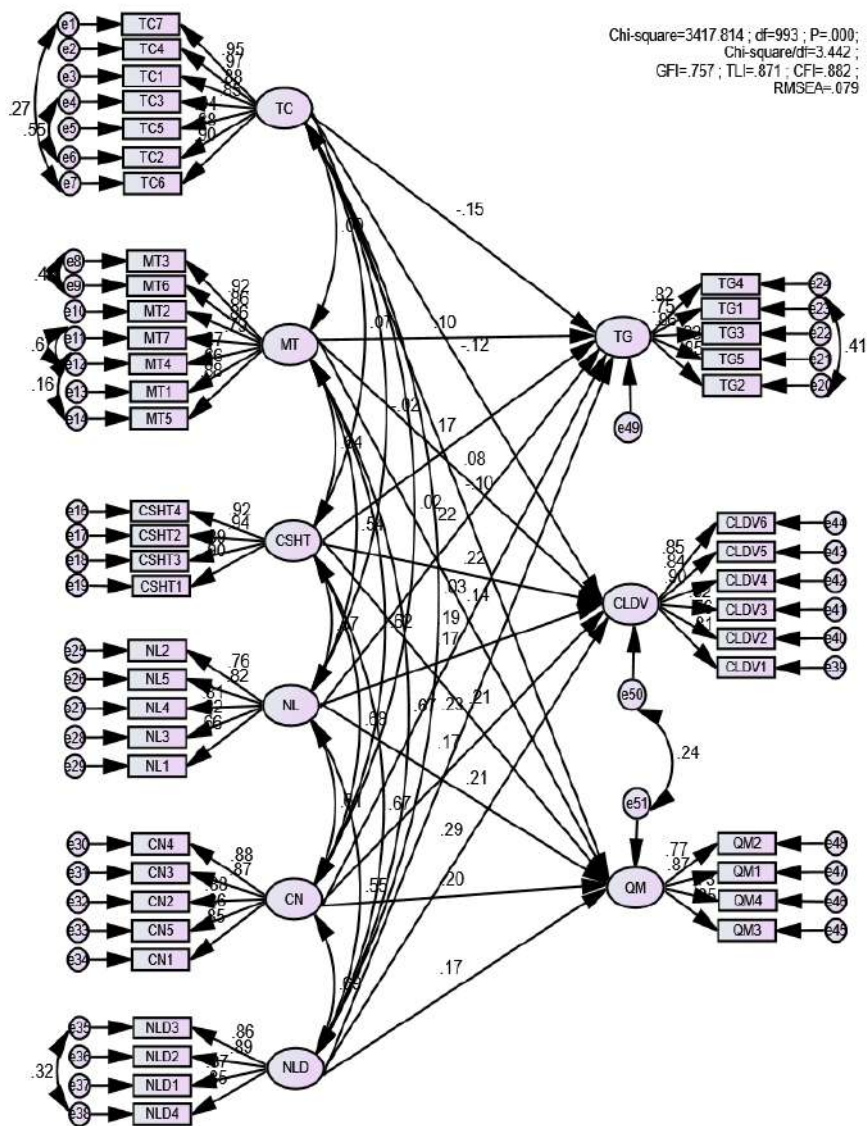
- Nhân tố **Năng lực động của các doanh nghiệp** có tác động tích cực đến sự phát triển logistics.
- Nhân tố **Thế chế** lại có tác động tiêu cực (âm) đến phát triển logistics.
- Các nhân tố như **Cơ sở hạ tầng**, **Nguồn nhân lực**, và **Trình độ công nghệ** đều có tác động tích cực đến thời gian, chất lượng và quy mô dịch vụ logistics.
- Nhân tố **Môi trường** tác động tích cực đến quy mô logistics, nhưng chưa chứng minh được tác động rõ rệt lên thời gian và chất lượng dịch vụ logistics.

Hình PL1. Mô hình phân tích nhân tố khẳng định CFA



Nguồn: Kết quả tác giả phân tích từ SPSS 20 và AMOS 24

Hình PL2. Mô hình cấu trúc tuyến tính SEM



Nguồn: Kết quả tính toán từ SPSS 20 và AMOS 20

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Asian Development Bank (2023). *Southeast Asia's Logistics Competitiveness Report 2023*. ADB Publications.
- [2]. Bộ Công Thương - Cục Xuất nhập khẩu. Báo cáo và bảng số liệu xuất nhập khẩu theo mặt hàng, thị trường và địa phương (2024 - 2025). Bao gồm số liệu tổng hợp và số liệu nội bộ phục vụ nghiên cứu.
- [3]. Bộ Công Thương, Báo cáo Logistics Việt Nam các năm 2022, 2023, 2024.
- [4]. Bộ Xây dựng. Báo cáo tình hình vận tải, hạ tầng giao thông và logistics quốc gia (2024 - 2025). Nguồn số liệu nội bộ về vận tải, tấn.km, năng lực khai thác và logistics.
- [5]. FIATA (2025). FIATA World Congress Reports.
- [6]. FIATA; CILT; APICS (tài liệu tham khảo tiêu chuẩn nghề nghiệp).
- [7]. Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA). Vietnam Logistics Report và các báo cáo ngành.
- [8]. Iryna Viter (2020). *Forecasting in Human Resource Planning: Models and Applications*. Kyiv School of Economics.
- [9]. Ngân hàng Thế giới (World Bank). Logistics Performance Index (LPI) và các báo cáo logistics khu vực.
- [10]. Quyết định số 221/QĐ-TTg. (2021). Kế hoạch cải thiện chỉ số hiệu quả logistics (LPI) đến năm 2025.

[11]. Quyết định số 36/QĐ-TTg (2021) của Thủ tướng Chính phủ: *Kế hoạch tổng thể nâng cao năng suất dựa trên nền tảng khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo giai đoạn 2021 - 2030*.

[12]. Quyết định số 36/QĐ-TTg. (2021). Kế hoạch tổng thể nâng cao năng suất dựa trên khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo giai đoạn 2021 - 2030.

[13]. Tạp chí Kinh tế Việt Nam (VnEconomy). Các bài phân tích, chuyên đề và dữ liệu tổng hợp về logistics, thương mại và chuỗi cung ứng Việt Nam.

[14]. Tổng cục Thống kê (GSO). (2025). Khối lượng luân chuyển hàng hóa (tấn.km) và tốc độ tăng trưởng.

[15]. UNCTAD. Review of Maritime Transport và các báo cáo về vận tải - logistics toàn cầu.

[16]. UNICEF. (2017). Communication for Development (C4D) Theory of Change. New York: UNICEF.

[17]. VALOMA. (2024). Báo cáo Đào tạo Logistics và Quản lý Chuỗi cung ứng Việt Nam 2024. Hiệp hội Phát triển Nhân lực Logistics Việt Nam.

[18]. Văn phòng Chính phủ. Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2050.

[19]. Vietnam E-commerce Association (VECOM). Vietnam E-commerce Index; Báo cáo Thương mại điện tử Việt Nam 2024 - 2025.

[20]. Vietnam Logistics Business Association (VLA). (2023). Annual Report on Logistics Communication Activities 2023.

[21]. Vietnam Report. Top 10 Công ty Logistics Uy tín năm 2025; Báo cáo ngành Logistics Việt Nam 2025.

[22]. VLA (2024). Annual Review on Vietnam Logistics Cooperation.

[23]. World Bank (2024). Vietnam Logistics Performance Index 2024: Enhancing Connectivity and Resilience. Washington, DC: World Bank Group.

[24]. World Bank. (2023). Vietnam Logistics Competitiveness Report 2023. Washington, DC: World Bank Group.

[25]. Bihl, T. J., Young, W. A., & Weckman, G. R. (2016). Defining, Understanding, and Addressing Big Data. *International Journal of Business*, 3, 1-32.

[26]. BlueWeave Consulting (2024), Europe Digital Logistics Market, By Product Type (Inventory & Order Management, Warehouse Management Systems, Fleet Management, Tracking & Monitoring System); By Application (Workforce Management, Labor Management, Transportation Management, Warehouse Man

[27]. Fact.MR. (2024). *Market Research Survey*. Retrieved from <https://www.factmr.com/report/smart-logistics-market>

[28]. Feng, B., & Ye, Q. (2021a). Operations management of smart logistics: A literature review and future research. In *Frontiers of Engineering Management* (Vol. 8, Issue 3, pp. 344-355). Higher Education Press Limited Company. <https://doi.org/10.1007/s42524-021-0156-2>

[29]. Jawad, W. K., & Al-Bakry, A. M. (2023). Big Data Analytics: A Survey. *Iraqi Journal for Computers & Informatics Ijci*, 49(1).

[30]. Khalaf, R. (2025). *Amazon steps up use of robotics in warehouses*. From Financial Times: <https://www.ft.com/content/31ec6a78-97cf-47a2-b229-d63c44b81073>

[31]. Lâm, B. (2022). *Amazon dùng robot cho kho hàng thế nào*. From VN Express: <https://vnexpress.net/amazon-dung-robot-cho-kho-hang-the-nao-4479874.html>

[32]. Mauro, A. De, Greco, M., & Grimaldi, M. (2016). A formal definition of Big Data based on its essential features. *Library Review*, 65, 122-135.

[33]. Paluszek, M., & Thomas, S. J. (2019). An Overview of Machine Learning. *MATLAB Machine Learning Recipes*.

[34]. Paschen, U., Pitt, C., & Kietzmann, J. (2020). Artificial intelligence: Building blocks and an innovation typology. *Business Horizons*, 63(2), 147-155. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.bushor.2019.10.004>

[35]. Raj, A. (2019). A Review on Machine Learning Algorithms. *International Journal for Research in Applied Science and Engineering Technology*, 7(6), 792-796. <https://doi.org/10.22214/ijraset.2019.6138>

[36]. RTC Technology. (2025). *Ngành Logistics Trung Quốc phát triển mạnh mẽ thế nào? Bài học từ cường quốc hàng đầu thế giới*. From RTC Technology: <https://rtc.edu.vn/nganh-logistics-trung-quoc-phat-trien-manh-me-the-nao-bai-hoc-tu-cuong-quoc-hang-dau-the-gioi/>

[37]. Salehin, I., Islam, Md. S., Saha, P., Noman, S. M., Tuni, A., Hasan, Md. M., & Baten, Md. A. (2024). AutoML: A systematic review on automated machine learning with neural architecture search. *Journal of Information and Intelligence*, 2(1), 52-81. <https://doi.org/10.1016/j.jiixd.2023.10.002>

[38]. Sharma, N., Gautam, S. K., Henry, A. A., & Kumar, A. (2020). Application of big data and machine learning. *Machine Learning and Big Data: Concepts, Algorithms, Tools and Applications*, 305-333.

[39]. Shaveta. (2023). A review on machine learning. *International Journal of Science and Research Archive*, 9(1), 281- 285. <https://doi.org/10.30574/ijrsra.2023.9.1.0410>

[40]. Shrivastava, Dr. A. (2024). Artificial Intelligence (AI): Evolution, Methodologies, and Applications. *International Journal for Research in Applied Science and Engineering Technology*, 12(4), 5501 - 5505. <https://doi.org/10.22214/ijraset.2024.61241>

[41]. Sim, S., Kim, D., Park, K., & Bae, H. (2024). Artificial Intelligence-based Smart Port Logistics Metaverse for Enhancing Productivity, Environment, and Safety in Port Logistics: A Case Study of Busan Port. *arXiv preprint arXiv:2409.10519*.

[42]. Solanki, A., & Jain, D. K. (2020). Emerging Trends and Applications in Cognitive Computing. *Recent Advances in Computer Science and Communications (Formerly: Recent Patents on Computer Science)*, 13(5), 812-817.

[43]. TNO. (2024). *Creating future-proof supply chains with self-organising logistics*. Retrieved from TNO innovation for life: <https://www.tno.nl/en/digital/smart-traffic-transport/self-organising-logistics/>

[44]. VTI. (2023). *Sản xuất thông minh 2025: Xu hướng định hình tương lai*. From VTI SOLUTIONS: <https://vti-solutions.vn/san-xuat-thong-minh-xu-huong-tuong-lai/>

[45]. Yaseen, H. K., & Obaid, A. M. (2020). Big data: Definition, architecture & applications. JOIV: International Journal on Informatics Visualization, 4(1), 45-51.

[46]. Yudiansyah, A., DwiAyu, S., Keke, Y., & Veronica, V. (2020). Can the Mobile Robot Be a Future Order-Picking Solution?: A Case Study at Amazon Fulfillment Center. *Advances in Transportation and Logistics Research*.

[47]. Zemlyak, S., Nozdreva, I., & Sivakova, S. (2024). Implementation of AI in Smart Logistics Based on Mobile Technologies. *International Journal of Interactive Mobile Technologies*, 18(17), 88 - 100.

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2025**

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, phường Nghĩa Đô, TP. Hà Nội

Điện thoại: 024 3 934 1562 **Fax:** 024 3 938 7163

Website: <https://nxbconghuong.vn>

Email: nxbct@moit.gov.vn

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc - Tổng biên tập

Trương Thu Hiền

Biên tập

Trương Hữu Thắng

Trình bày

Vũ Việt Dũng

In 800 cuốn, khổ 19x27cm tại Công ty Cổ phần Đầu tư và Hợp tác Quốc tế

Địa chỉ: Số 32 đường Hoàng Quốc Việt, phường Nghĩa Đô, TP. Hà Nội

Xác nhận đăng ký xuất bản số: 5119-2025/CXBIPH/5-380/CT

Quyết định xuất bản số: 1069/QĐ - NXBCT cấp ngày 22 tháng 12 năm 2025

Mã số ISBN: 978-632-612-956-4

In xong và nộp lưu chiểu năm 2025

BÁO CÁO **LOGISTICS VIỆT NAM** **2025**

LOGISTICS THÔNG MINH



TẢI VỀ BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM 2025



ISBN: 978-632-612-956-4



SÁCH KHÔNG BÁN