

TÁC ĐỘNG CỦA MÔI TRƯỜNG VĨ MÔ TỚI NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

Đồng Thị Vân Hồng, Hoàng Hương Giang, Nguyễn Minh Ánh, Nguyễn Thu Nga

Trường Đại học Thủ đô Hà Nội

Tóm tắt: Logistics đã xuất hiện từ rất lâu nhưng một vài năm trở lại đây, thuật ngữ này mới trở nên phổ biến. Bài viết sẽ khái quát hoạt động logistics và lịch sử phát triển ngành logistics; liệt kê các góc độ tác động của môi trường vĩ mô tới ngành logistics; phân tích tác động của môi trường vĩ mô nhằm tìm kiếm cơ hội, phát hiện ra những thách thức đặt ra cho ngành logistics Việt Nam, làm căn cứ hoạch định và xây dựng chiến lược phù hợp cho ngành.

Từ khóa: Môi trường vĩ mô, ngành logistics Việt Nam.

Nhận bài ngày 23.5.2021; gửi phản biện, chỉnh sửa và duyệt đăng ngày 22.6.2021

Liên hệ tác giả: Đồng Thị Vân Hồng; Email: dtvhong@daihocthudo.edu.vn

1. MỞ ĐẦU

Thế giới đã và đang diễn ra những biến đổi to lớn và sâu sắc, nổi bật trong số đó là xu thế toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế đang diễn ra ngày càng mạnh mẽ. Logistics trở thành ngành có vai trò then chốt trong việc đưa sản phẩm đến tay người tiêu dùng ở bất cứ nơi nào. Hoạt động Logistics có vai trò quan trọng trong hoạt động kinh tế dịch vụ của nền kinh tế. Vì vậy, hoạt động này đã và đang được Chính Phủ rất quan tâm, chú trọng đầu tư để nâng cao hiệu quả và cạnh tranh với các quốc gia trên thế giới. Ngày 14 tháng 2 năm 2017, Thủ tướng Chính Phủ ra Quyết định về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 [1].

Nghiên cứu tác động của môi trường vĩ mô nhằm tìm kiếm cơ hội phát hiện ra những thách thức đặt ra cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nói riêng và ngành Logistics nói chung, làm căn cứ hoạch định và xây dựng chiến lược phù hợp cho ngành, góp phần phục vụ công tác quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất kinh doanh, đầu tư của các doanh nghiệp trong lĩnh vực Logistics.

2. NỘI DUNG

2.1. Khái quát về hoạt động Logistics

Logistics là một thuật ngữ có nguồn gốc Hy Lạp -logistikos. Trong kho tàng ngôn ngữ

của nhân loại, thuật ngữ Logistics mới chỉ được sử dụng trong vài thế kỷ gần đây, nhưng thực sự Logistics đã đồng hành cùng loài người từ bao đời và xuất hiện từ lâu trong lịch sử phát triển của nhân loại, kể từ khi con người biết tích trữ lương thảo, biết phân chia, trao đổi những sản phẩm làm ra thì Logistics ra đời từ đó. Logistics được phát minh và ứng dụng lần đầu tiên không phải trong hoạt động thương mại mà là trong lĩnh vực quân sự. Napoleon đã từng định nghĩa “Logistics là hoạt động để duy trì lực lượng quân đội” [2].

Ngày nay, khái niệm Logistics được nghiên cứu, mở rộng và áp dụng trong lĩnh vực kinh doanh, mau chóng phát triển và mang lại thành công cho các công ty và tập đoàn đa quốc gia lớn trên thế giới cả trong lĩnh vực sản xuất lẫn trong lĩnh vực dịch vụ. Theo các nhà khoa học: “Logistics là quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa được tổ chức và quản lý khoa học việc lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ từ điểm khởi nguồn sản xuất đến tay người tiêu dùng cuối cùng với chi phí thấp nhất nhằm đảm bảo cho quá trình sản xuất xã hội tiến hành được nhịp nhàng, liên tục và đáp ứng tốt nhất các yêu cầu của khách hàng” [2]. Hiểu đơn giản nhất, logistics là một phần của chuỗi cung ứng bao gồm tổng thể những công việc liên quan đến hàng hóa gồm cung ứng, đóng gói, vận chuyển, lưu kho, bảo quản, phân phối cho tới khi hàng được giao đến người tiêu thụ cuối cùng. Vì vậy, cần tiếp cận logistics trên cả 2 góc độ: vĩ mô và vi mô, phải coi logistics như là một khoa học và logistics như là ngành dịch vụ của nền kinh tế quốc dân.

2.2. Lịch sử phát triển ngành logistics Việt Nam

Trong lịch sử Việt Nam, hai người đầu tiên ứng dụng thành công logistics trong hoạt động quân sự chính là vua Quang Trung – Nguyễn Huệ trong cuộc hành quân thần tốc ra miền Bắc đại phá quân Thanh (1789) và sau đó là Đại tướng Võ Nguyên Giáp trong chiến dịch Điện Biên Phủ (1954) và chiến dịch giải phóng miền Nam thống nhất đất nước – Trên tuyến đường mòn Hồ Chí Minh lịch sử (1975).

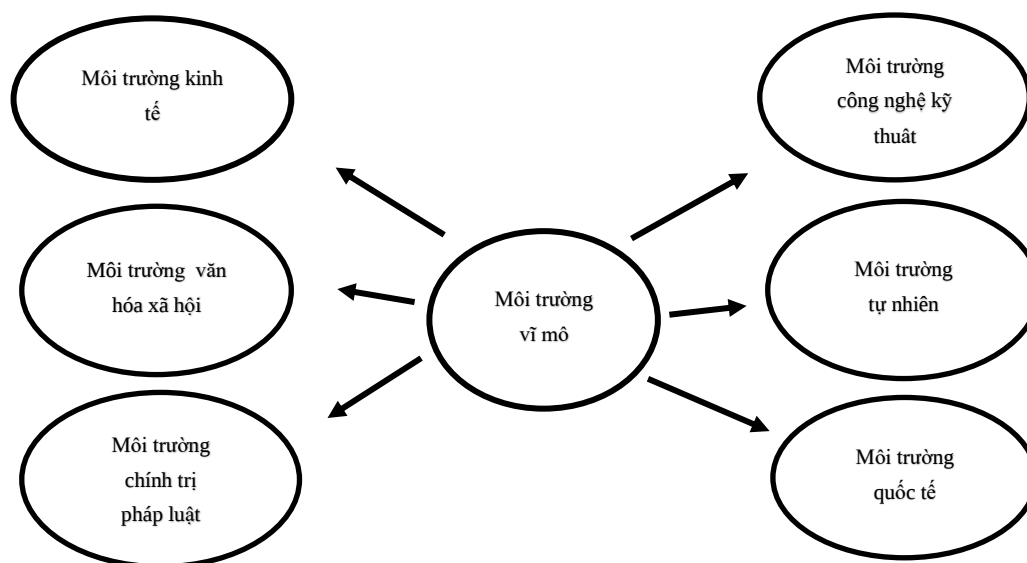
Hoạt động logistics tại Việt Nam thực sự được quan tâm và phát triển từ sau khi đất nước thống nhất, thực hiện chính sách đổi mới, mở cửa nền kinh tế. Cùng với việc tăng cường trao đổi, mua bán hàng hóa với nước ngoài, nhận thức và hiểu biết về vai trò của logistics được tăng lên.

Dịch vụ logistics Việt Nam bắt đầu phát triển từ những năm 1990 trên cơ sở của dịch vụ giao nhận vận tải, kho vận. Năm 1993, Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam được chính thức thành lập, là tiền thân của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) sau này. Theo thống kê của VLA, mặc dù quy mô thị trường dịch vụ logistics tuy nhỏ nhưng tốc độ phát triển của ngành logistics ở Việt Nam trong giai đoạn 2011-2020 đạt khoảng 14% - 16%/năm với quy mô khoảng 40 - 42 tỷ USD/năm. Ngành logistics Việt Nam được đánh giá có triển vọng phát triển. Hiện nay tại Việt Nam tham gia thị trường logistics gồm khoảng

3.000 doanh nghiệp trong nước như dịch vụ giao nhận vận tải, kho bãi, bốc dỡ, đại lý vận tải, đại lý giao nhận, dịch vụ logistics,... gồm nhiều thành phần khác nhau, chủ yếu tập trung tại khu vực TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, ngoài ra còn khoảng 25 tập đoàn giao nhận hàng đầu thế giới kinh doanh dưới nhiều hình thức [1]. Tuy nhiên, các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn manh mún, thiếu kinh nghiệm và chuyên nghiệp, phần lớn chỉ cung cấp dịch vụ cơ bản, dịch vụ các chuỗi cung ứng nhỏ, ít giá trị gia tăng hay gia công cho các công ty nước ngoài. Bên cạnh đó, tiềm lực tài chính, tổ chức mạng lưới toàn cầu, hệ thống thông tin, hệ thống nhân lực còn nhiều khuyết điểm, chưa đáp ứng yêu cầu. Mặt khác, sự liên kết giữa các doanh nghiệp, dịch vụ logistics với nhau và với doanh nghiệp đối tác với nhau còn hạn chế, chưa chặt chẽ và tin tưởng.

2.3. Tác động của môi trường vĩ mô tới ngành logistics Việt Nam

Các nhân tố môi trường vĩ mô ảnh hưởng đến hoạt động và hiệu quả đạt được của hoạt động ngành dịch vụ logistics cũng như các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics được xem xét dưới 6 góc độ: môi trường kinh tế, môi trường công nghệ kỹ thuật, môi trường văn hóa xã hội, môi trường tự nhiên, môi trường chính trị pháp luật và môi trường quốc tế (Hình 2.1).

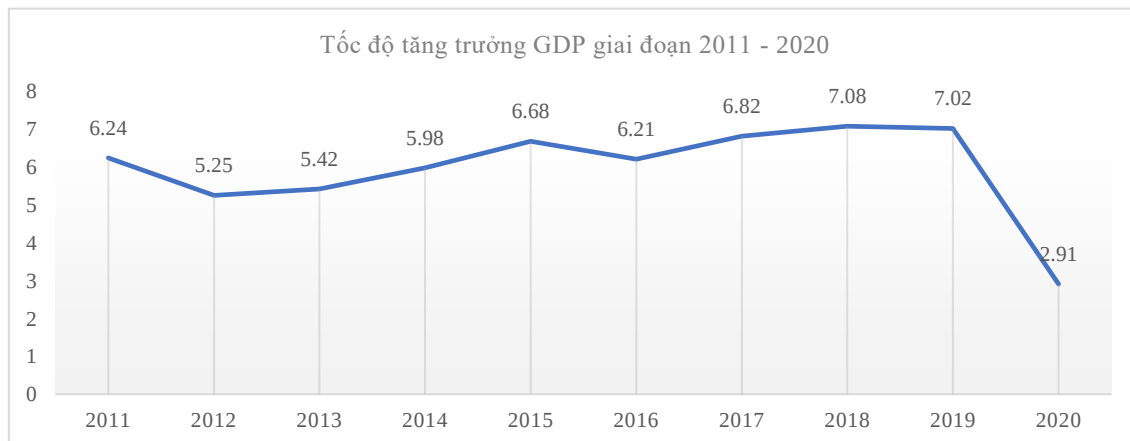


Hình 2.1. Mô hình môi trường vĩ mô

2.3.1. Môi trường kinh tế

Thực trạng nền kinh tế và xu hướng trong tương lai có ảnh hưởng đến thành công và chiến lược của một ngành, địa phương, quốc gia. Môi trường kinh tế là một tập hợp nhiều yếu tố có ảnh hưởng sâu rộng và theo những chiều hướng khác nhau đến hoạt động của các ngành, địa phương, quốc gia. Các nhân tố chính thuộc môi trường kinh tế là: Tốc độ tăng trưởng kinh tế; Lãi suất; Chính sách tiền tệ tỷ giá hối đoái; Tình trạng lạm phát; Kim ngạch

xuất nhập khẩu; Cơ sở hạ tầng giao thông. Trong khuôn khổ bài viết, chúng ta xem xét những nhân tố sau:



Hình 2.2: Tốc độ tăng trưởng GDP giai đoạn 2011 – 2020

(1) *Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GDP)*: Hình 2.2 cho thấy, nền kinh tế Việt Nam đang có những con số tăng trưởng ấn tượng, tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế giai đoạn 2011 – 2020 khá cao và ổn định, năm 2018, GDP đạt 7,08% năm, mức tăng cao nhất từ năm 2010 tới nay. GDP bình quân đầu người năm 2018 ước tính đạt 58,5 triệu đồng, tương đương 2.587 USD, tăng 198 USD so với năm 2017. Đến năm 2020, do chịu sự tác động của đại dịch Covid 19, tốc độ tăng trưởng của Việt Nam xuống còn 2,91%, tuy là mức thấp nhất trong gần một thập kỷ nhưng các cơ quan thống kê đánh giá đây là một thành công lớn bởi nền kinh tế của chúng ta thuộc vào nhóm tăng trưởng kinh tế cao nhất thế giới. Việc kinh tế tăng trưởng không chỉ là tín hiệu tốt cho các ngành sản xuất kinh doanh mà còn là một bước đệm cho các ngành dịch vụ phát triển.

(2) *Kim ngạch xuất nhập khẩu*: Theo báo cáo của Tổng cục Thống kê, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam năm 2020 ước tính đạt 543,9 tỷ USD, xuất khẩu đã duy trì mức xuất siêu kỷ lục 19,1 tỷ USD, cao nhất trong 5 năm liên tiếp xuất siêu kể từ năm 2016, cao hơn mức thặng dư năm 2019 (10,87 tỷ USD) và gấp gần 11 lần so với mức thặng dư năm 2016 (1,78 tỷ USD). Rõ ràng, cán cân thương mại hàng hóa của Việt Nam đã đạt thặng dư trong toàn bộ giai đoạn 5 năm 2016 – 2020 [7].

Như vậy, với việc liên tục xuất siêu trong những năm gần đây đã tạo nền tảng tốt cho ngành logistics trong đó bao gồm các hoạt động vận tải, kho bãi, hải quan,... phát triển, góp phần nâng cao giá trị gia tăng sản phẩm của các doanh nghiệp. Cùng với đó là việc gia nhập các tổ chức, các hiệp định thương mại khiến giới đầu tư đặt nhiều kỳ vọng vào nhóm cổ phiếu logistics. Bất chấp những khó khăn do đại dịch Covid 19 gây ra, đầu năm 2020, các mã cổ phiếu trong lĩnh vực này như VSC, GMD, DVP, DXP, SFI, HAH,... có mức tăng trưởng hàng chục phần trăm, thậm chí nhiều cổ phiếu đã vượt đỉnh lịch sử. Tuy nhiên, theo

đánh giá của WB, sự liên kết giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và doanh nghiệp dịch vụ logistics còn nhiều hạn chế, chưa chặt chẽ và tin tưởng, làm cho dịch vụ logistics của Việt Nam kém phát triển so với yêu cầu, đây cũng chính là điểm yếu các doanh nghiệp logistics cần khắc phục.

(3) *Tỷ giá đổi hoái*: Tỷ giá đổi hoái là sự so sánh mối tương quan giá trị giữa hai đồng tiền với nhau. Tỷ giá đổi hoái tác động rất mạnh tới hoạt động của doanh nghiệp, đặc biệt là những doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xuất nhập khẩu bởi sức cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam sẽ được nâng cao trên trường quốc tế nếu tỷ giá hối đoái có sự thay đổi.

Trong những năm gần đây, tỷ giá VND/USD đã được điều hành theo hướng ổn định, linh hoạt với biên độ dao động dưới 2%/năm nhờ cung cầu ngoại tệ thuận lợi cũng như chính sách ưu tiên ổn định kinh tế vĩ mô của Nhà nước. Từ năm 2019, xu hướng này không chỉ sẽ tiếp tục được duy trì, mà tỷ giá có thể còn dao động trong biên độ hẹp hơn (khoảng 1%) bởi những lợi ích của một đồng tiền yếu đối với xuất khẩu và tăng trưởng của Việt Nam bị suy giảm khi quy mô xuất khẩu/GDP gia tăng và đặc biệt là khi Việt Nam vẫn còn nằm trong danh sách các nước cần theo dõi về chính sách ngoại hối của Bộ Tài chính Mỹ. [7]

Tỷ giá đổi hoái tác động rất mạnh tới hoạt động của doanh nghiệp, đặc biệt là những doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xuất nhập khẩu và logistics quốc tế bởi sức cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam sẽ được nâng cao trên trường quốc tế nếu tỷ giá hối đoái có sự thay đổi.

(4) *Cơ sở vật chất, hạ tầng giao thông*: Cơ sở vật chất logistics là tổng hợp các điều kiện cơ bản phục vụ cho sự phát triển của ngành logistics. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải là hệ thống những công trình kiến trúc và các phương tiện về tổ chức cơ sở hạ tầng mang tính nền móng cho sự phát triển của ngành giao thông vận tải và nền kinh tế bao gồm hệ thống cầu, đường cảng biển, cảng sông, nhà ga, sân bay, bến bãi và hệ thống trang thiết bị phụ trợ, thông tin tín hiệu, đèn báo, biển báo,... Hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, có tính kết nối cao sẽ tạo điều kiện thuận lợi, thúc đẩy hiệu suất hoạt động, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, giao nhận hàng hóa do các doanh nghiệp logistics cung cấp cho khách hàng.

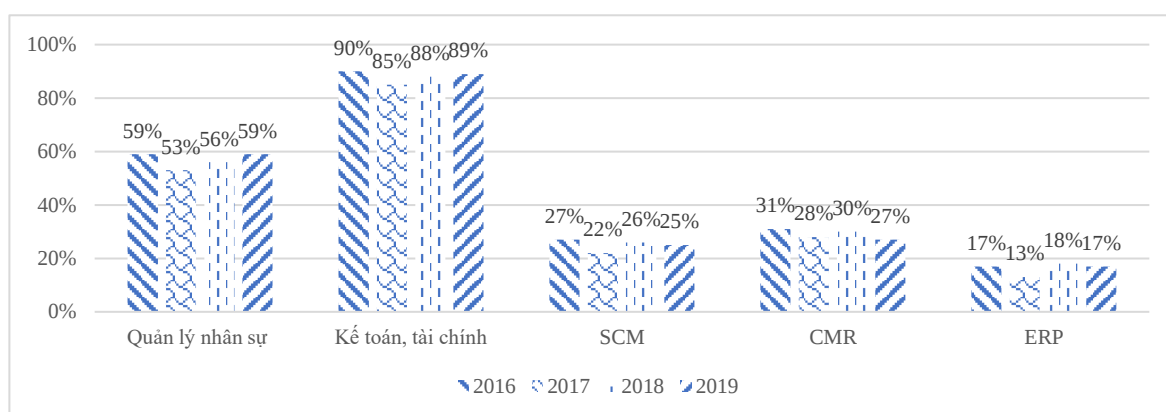
Đầu tư mỗi năm khoảng 10% GDP cho cơ sở hạ tầng [1]. Đây là mức rất cao của Việt Nam. Chính vì vậy, cơ sở hạ tầng từng bước được cải thiện. Đặc biệt đối với cơ sở giao thông đường bộ được mở rộng, nhiều tuyến đường cao tốc nối liền các tỉnh còn được mở rộng đến các xã, buôn, làng ngay ở các tỉnh miền núi. Các cụm cảng hàng không cũng được mở rộng ở nhiều tỉnh, thành trên cả nước. Tuy nhiên so với các nước trong khu vực và các nước lân cận, cơ sở hạ tầng của Việt Nam cũng cần phải cải thiện nhiều hơn nữa.

Tóm lại: Nền kinh tế Việt Nam đang có xu hướng diễn biến tốt. Ngành logistics đang có rất nhiều thuận lợi để phát triển khi có thể dựa vào một nền kinh tế phát triển ổn định như hiện nay. Tận dụng cơ hội để đạt mục tiêu đến năm 2025, đưa tỷ trọng đóng góp của

ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20% [1].

2.3.2. Môi trường công nghệ kỹ thuật

Sự cải tiến không ngừng của công nghệ thông tin đã mang đến vô vàn cải tiến cho các lĩnh vực khác nhau, trong đó có nhóm ngành logistics.



Hình 2.3: Tình hình sử dụng các phần mềm quản lý giai đoạn 2016 – 2019

Ngày càng có nhiều doanh nghiệp sử dụng công nghệ trong việc quản lý. Nhóm tài chính kế toán được tới 89% doanh nghiệp sử dụng để hỗ trợ hoạt động công ty, tiếp đến là nhóm quản lý nhân sự khoảng 59%, các nhóm phần mềm quản lý khách hàng (CMR), quản lý chuỗi cung ứng (SCM), quản trị nguồn lực doanh nghiệp ERP thì chưa được sử dụng nhiều (Hình 2.3). Dưới sự tác động của công nghệ 4.0 như: Xu hướng robotics và tự động hóa, Công nghệ thực tế ảo (VR) và thực tế tăng cường (AR) đặc biệt là xu hướng IOT (Internet vạn vật kết nối), nó sẽ giúp liên kết các khâu trong hoạt động logistics và tự động hóa toàn bộ chuỗi cung ứng. Trong tương lai, ta sẽ có logistics thông minh, nhà máy thông minh, hệ thống vận chuyển thông minh trong kho hàng khi các máy móc tự động làm việc, tự động kết nối với nhau. Vai trò của con người lúc này chỉ là hỗ trợ và điều hành quá trình sản xuất.

Như vậy, chúng ta thấy rằng chuỗi cung ứng bao gồm các hoạt động logistics từ sản xuất, dự trữ, kho bãi đến vận chuyển, phân phối sẽ hoạt động dựa trên nền tảng cách mạng công nghiệp 4.0 mà có thể tự động hoạt động, kết nối chặt chẽ, minh bạch, hiệu quả và nhanh chóng.

2.3.3. Môi trường văn hóa xã hội

Môi trường văn hóa, xã hội thể hiện các thái độ xã hội và các giá trị văn hóa. Nó bao gồm nhân tố nhân khẩu, tốc độ tăng dân số, cơ cấu dân số, quan điểm sống, quan điểm về thẩm mỹ, các giá trị, chuẩn mực đạo đức,... Khi có sự thay đổi về các nhân tố này sẽ tạo sự thay đổi rất lớn về nhu cầu tiêu dùng sản phẩm. Việc nắm bắt các nhân tố này sẽ giúp doanh nghiệp thích ứng nhanh chóng với những yêu cầu của khách hàng, có hoạt động sản xuất hoặc marketing phù hợp.

Theo số liệu thống kê, có tới 58 triệu người dùng mạng xã hội trên thiết bị di động tính

đến đầu năm 2019, con số này tăng đến 8 triệu người dùng so với năm 2018. Người dùng Việt Nam dành trung bình tới 6 giờ 42 phút mỗi ngày để tham gia các hoạt động liên quan tới mạng Internet, 2 giờ 32 phút để dùng mạng xã hội, 2 giờ 31 phút để xem các stream hoặc các video trực tuyến và dùng 1 giờ 11 phút để nghe nhạc. Nắm được những hình vi này, các nhà bán hàng sử dụng đến Internet nhiều hơn để tiếp cận tới người tiêu dùng, đặc biệt là công cụ mạng xã hội chiếm tới 49% hình thức quảng cáo của các doanh nghiệp ”[4].

Với đặc điểm nhân khẩu học hấp dẫn, tổng dân số trên 95 triệu dân, kết cấu dân số trẻ, người trong độ tuổi lao động nhiều, có xu hướng tập trung về các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh để phát triển. Người trẻ năng động, sáng tạo, thích ứng nhanh với công nghệ mới. Đây chính là điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của ngành logistics bởi đây chính là nguồn nhân lực vàng giúp phát triển ngành. Ngoài ra, trình độ học vấn của nguồn nhân lực này ngày càng được cải thiện nên sẽ tạo nên những yếu tố gia tăng lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp khi doanh nghiệp tham gia vào thị trường quốc tế.

2.3.4. Môi trường tự nhiên

Điều kiện tự nhiên là nhân tố cần được các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics đặc biệt quan tâm. Các yếu tố điều kiện tự nhiên ảnh hưởng đến kết quả, hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp logistics có thể kể đến như: vị trí địa lý, thời tiết, khí hậu, tài nguyên,... Bên cạnh đó cũng phải kể đến ảnh hưởng của sự khan hiếm các nguyên, nhiên vật liệu, sự gia tăng của chi phí năng lượng. Việt Nam là một nước có khí hậu nóng ẩm, độ ẩm cao nên gây ra nhiều khó khăn cho công tác dự trữ, bảo quản.

Yếu tố vị trí địa lý có ảnh hưởng tích cực đến hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics. Việt Nam nằm ở cực Đông Nam bán đảo Đông Dương diện tích phần đất liền khoảng 331.698 km². Vùng biển của Việt Nam chiếm diện tích khoảng 1.000.000 km² với đường bờ biển dài 3.260 km. Ven biển có nhiều cảng nước sâu, hệ thống cảng biển đa dạng trải đều từ Bắc vào Nam lại nằm trên tuyến đường hàng hải quốc tế tạo điều kiện cho tàu bè nước ngoài có thể thực hiện chuyển tải hàng hóa . Phải nói rằng thiên nhiên ưu đãi cho Việt Nam một điều kiện địa lý rất lý tưởng để phát triển vận tải đường biển. Bên cạnh đó, Việt Nam còn nằm trên trục lộ đường bộ và đường sắt từ châu Âu sang Trung Quốc qua Campuchia, Lào, Thái Lan, Myanma,... Đặc biệt còn có đường bộ xuyên châu Á, tuyến đường sắt xuyên Đông Dương sẽ thúc đẩy phát triển cho ngành dịch vụ Logistics Việt Nam với các nước ASEAN. Với sự ưu đãi này không những tạo điều kiện thuận lợi cho Việt Nam phát triển buôn bán với các quốc gia, các khu vực trên thế giới mà còn có thể đưa Việt Nam trở thành nơi trung chuyển và trao đổi hàng hóa trong khu vực.

Ngoài lợi thế về đường biển, hệ thống sông ngòi Việt Nam cũng đa dạng và phong phú đặc biệt là đồng bằng Nam bộ, tạo điều kiện phát triển giao thông nội thủy. Hàng hóa được dỡ khỏi cảng biển, tiếp tục lên các phương tiện vận tải nội thủy theo các đường sông đi sâu

vào đất liền để giao hàng. Với hai vùng châu thổ (đồng bằng Bắc bộ và Nam bộ) bằng phẳng, rộng lớn được nối với nhau bởi dải đất Trung bộ đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển giao thông đường sắt và ô tô – một mắt xích không thể thiếu được trong vận tải đa phương thức.

Bên cạnh những thuận lợi, không thể không có những khó khăn và thách thức. Chính vì nằm ở khu vực có nền kinh tế trẻ năng động đã khiến cho nước ta phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt với các quốc gia cùng khu vực về tất cả các lĩnh vực, đặc biệt là lĩnh vực xuất nhập khẩu và lĩnh vực vận tải. Điều này cũng tác động không tốt đến sự phát triển của các hoạt động logistics khi mà sự chia sẻ thị trường và lợi nhuận luôn diễn ra gay gắt như hiện nay.

2.3.5. Môi trường chính trị, pháp luật

Hoạt động logistics có mang lại hiệu quả còn phụ thuộc vào môi trường chính trị, pháp lý có đầy đủ và đảm bảo sự thông thoáng hay không. Trong kinh doanh hiện đại, các yếu tố chính trị, pháp luật ngày càng có ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Nền kinh tế thị trường có sự điều tiết của Nhà nước hiện nay là nền kinh tế phổ biến trên thế giới. Các yếu tố cơ bản thuộc môi trường chính trị, pháp luật là:

- + Sự ổn định về chính trị và đường lối ngoại giao.
- + Sự cân bằng của các chính sách của Nhà nước.
- + Quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển kinh tế xã hội.
- + Hệ thống pháp luật và mức độ hoàn thiện của hệ thống pháp luật.

Sự ổn định về chính trị, sự nhất quán về quan điểm chính sách lớn luôn là sự hấp dẫn các nhà đầu tư. Trước năm 2005, luật pháp Việt Nam chưa hề có quy định về việc kinh doanh dịch vụ logistics cũng như các hình thức dịch vụ logistics. Đến năm 2005 Luật Thương Mại được Quốc hội thông qua ngày 14/6/2005 mới có quy định chi tiết về các dịch vụ logistics và điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics. Luật Thương Mại 2005 được đánh giá là bước đột phá mới trong hoạt động logistics, mở ra cánh cửa cho các doanh nghiệp bước vào kinh doanh lĩnh vực quan trọng này, đồng thời có thể tiếp cận gần hơn hoạt động logistics trên thế giới. Nghị định 140/NĐ-CP ra đời đúng vào thời điểm Việt Nam sắp sửa gia nhập WTO, nghị định này được ban hành nhằm quy định chi tiết, cụ thể Luật Thương Mại Việt Nam 2005. Với nghị định này, các hoạt động logistics ở nước ta có một hành lang pháp lý rõ ràng, thông thoáng hơn nhờ có những điều khoản sửa đổi bổ sung cho Luật Thương Mại [5].

Về mặt luật pháp điều chỉnh các hoạt động logistics tại Việt Nam hiện nay tương đối đầy đủ, ngoài quy định Dịch vụ logistics trong Luật Thương mại 2005, còn có các luật khác như Luật Hàng hải, Luật Hàng Không Dân dụng, Luật Giao thông Đường bộ, Luật Đường sắt,... các văn bản quy phạm pháp luật có tính chất định hướng như quy hoạch, chiến lược phát triển liên quan đến ngành dịch vụ logistics cho các thời kỳ 2020, tầm nhìn 2030 ngày

càng hoàn chỉnh. Tuy vậy, qua thời gian hội nhập khu vực và quốc tế một số các quy định pháp luật về logistics hiện nay đã không còn phù hợp, còn chồng chéo, thiếu cập nhật các định chế cần thiết trong lĩnh vực logistics quốc tế,... dẫn đến chưa tạo thị trường dịch vụ logistics minh bạch, cạnh tranh lành mạnh, tạo điều kiện phát triển bền vững. Tuy logistics được xem là “yếu tố then chốt” phát triển sản xuất, thúc đẩy phát triển các ngành dịch vụ khác, nhưng đến nay chưa được quản lý vào một đầu mối thống nhất, chưa có vị trí tương xứng trong bộ máy tổ chức của Bộ Giao thông Vận tải cũng như Bộ Công Thương [8]. Đây là một trong những khó khăn rất lớn làm ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics của Việt Nam.

Bên cạnh đó cơ chế quản lý hành chính, năng lực làm việc và thái độ phục vụ của các công chức quản lý cần phải thay đổi, vì đây cũng là một trong những trở lực không nhỏ làm ảnh hưởng trực tiếp đến ngành logistics Việt Nam trong quá trình hội nhập thế giới. Điều này cho thấy, việc thay đổi chính sách phù hợp với từng giai đoạn và sự cải cách nền hành chính là các điều kiện song hành thúc đẩy các hoạt động kinh tế trong đó có hoạt động logistics phát triển.

2.4. Môi trường quốc tế

Không nằm ngoài xu thế hội nhập, trong những năm vừa qua, Việt Nam đã tăng cường đàm phán, ký kết tham gia nhiều hiệp định quốc tế với kỳ vọng gia tăng cơ hội phát triển.

Khi Việt Nam gia nhập WTO (2017) và tham gia các hiệp định thương mại tự do CPTPP (2016) ; EVFTA (2019) sẽ tạo ra những cơ hội phát triển đặc biệt có ý nghĩa cho nhiều ngành và cả nền kinh tế Việt Nam, đặc biệt là các hoạt động xuất, nhập khẩu. Logistics là ngành dịch vụ mà Việt Nam có nhiều tiềm năng phát triển nhưng hiện trạng năng lực cạnh tranh trong nước còn tương đối hạn chế. Theo đánh giá của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam đi EU sẽ tăng khoảng 20% vào năm 2020, khoảng 42,7% vào năm 2025 và khoảng 44,37% vào năm 2030. Theo chiều ngược lại, mặc dù chưa có tính toán chi tiết, dự kiến tăng trưởng nhập khẩu từ EU vào Việt Nam sau EVFTA cũng sẽ gia tăng nhanh chóng, khi nhiều sản phẩm EU có thể mạnh sẽ được Việt Nam loại bỏ thuế quan ngay khi Hiệp định có hiệu lực (61% dòng thuế đối với máy móc thiết bị, 71% dòng thuế dược phẩm, 70% dòng thuế hóa chất,...) [3].

Hoạt động xuất nhập khẩu giữa hai bên càng nhộn nhịp thì thị trường đối với dịch vụ logistics càng mở rộng, đặc biệt là dịch vụ logistics quốc tế. Các cam kết về thể chế và hàng rào phi thuế quan trong EVFTA sẽ tạo ra sức ép lớn buộc Chính phủ Việt Nam phải cải cách trong nhiều lĩnh vực liên quan tới hoạt động logistics, đặc biệt là hải quan, kiểm tra chuyên ngành.

Vì vậy, EVFTA dự kiến sẽ giúp doanh nghiệp logistics tiết kiệm chi phí sản xuất, cải thiện năng lực Công nghệ, tăng cường năng lực tự thực hiện, giảm các dịch vụ thuê ngoài, tận dụng kinh nghiệm, kỹ năng quản trị nguồn vốn, mạng lưới sẵn có của đối tác khi liên

doanh với đối tác EU và cơ hội tiếp cận thị trường dịch vụ logistics các nước thành viên EU, khi EU mở cửa nhiều dịch vụ nhóm logistics cho nhà cung cấp dịch vụ Việt Nam.

Bên cạnh những cơ hội là sự cạnh tranh với các đối thủ từ EU có thể sẽ gay gắt hơn đối với các doanh nghiệp logistics của Việt Nam bởi EU vốn rất mạnh về logistics, với các công ty đa quốc gia, các đội tàu lớn hiện đại, chiếm thị phần đáng kể trên thị trường logistics thế giới. EU cũng mở cửa thị trường dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp Việt Nam. Mặc dù vậy, trên thực tế, khả năng tiếp cận thị trường EU của doanh nghiệp logistics không lớn. Sau EVFTA, với các cam kết mở cửa mạnh hơn, cạnh tranh từ các doanh nghiệp này với doanh nghiệp Việt Nam sẽ còn lớn hơn nữa.

Có thể nói, hội nhập kinh tế quốc tế thực sự là một cánh cửa mới và rộng rãi hơn cho kinh tế Việt Nam tiến bước và phát triển hơn nữa. Bên cạnh những tác động tích cực không tránh khỏi những tác động tiêu cực. Ngành Logistics cần tận dụng những cơ hội, vượt qua thách thức để phát huy được những điểm mạnh, hạn chế điểm yếu để Logistics Việt Nam có khả năng trở thành một ngành kinh tế đặc lực hỗ trợ sản xuất kinh doanh.

Tóm lại, các yếu tố vĩ mô vừa có tác động tích cực lẫn tiêu cực đến ngành logistics Việt Nam. Các tác động tích cực nổi bật mà các yếu tố vĩ mô bao gồm vị trí địa lý thuận lợi; chính sách, luật pháp tập trung và hỗ trợ phát triển hoạt động logistics; nền kinh tế ổn định và tăng trưởng tốt; cơ sở hạ tầng không ngừng nâng cấp, tạo kết nối các vùng kinh tế; CNTT được ứng dụng nhiều trong hoạt động logistics; môi trường hợp tác quốc tế không ngừng mở rộng, ... tạo nền tảng thúc đẩy ngành logistics phát triển. Bên cạnh đó, các yếu tố vĩ mô cũng có một số tác động tiêu cực bao gồm chính sách, luật pháp còn chưa đồng bộ, chưa được quản lý vào một đầu mối thống nhất; Hoạt động logistics trong nền kinh tế còn chiếm phần nhỏ; doanh nghiệp còn nhỏ lẻ, manh mún, mới cung cấp được các dịch vụ cơ bản, thiếu hợp tác liên kết; Giao thông vận tải mới tập trung phát triển vào vận tải đường bộ và đường biển; Việt Nam thiếu đầu tư phát triển các ngành công nghiệp chất lượng cao như công nghiệp đóng tàu,... gây ra nhiều trở ngại, cạnh tranh trên thị trường logistics. Các doanh nghiệp logistics cần phải tìm giải pháp tận dụng các tác động tích cực và hạn chế các tác động tiêu cực do ảnh hưởng các yếu tố vĩ mô để tồn tại và phát triển trong môi trường kinh doanh.

3. KẾT LUẬN

Các hoạt động logistics tạo thành một chuỗi các dịch vụ bao gồm nhiều công đoạn và chịu sự liên quan chi phối của tất cả các tác nhân kinh tế vĩ mô lẫn vi mô. Bất kỳ một khía cạnh nào trong nước cũng như ngoài nước, từ kinh tế, chính trị đến xã hội đều có tác động ít nhiều đến sự hoạt động của logistics. Các nhân tố thuộc môi trường vĩ mô tác động tới hoạt động Logistics là: Môi trường kinh tế, môi trường văn hóa xã hội, môi trường công nghệ kỹ thuật, môi trường tự nhiên, môi trường chính trị pháp luật, môi trường kinh tế quốc tế. Phân tích các yếu tố thuộc môi trường vĩ mô để tìm kiếm cơ hội và phát hiện ra những thách thức

đặt ra cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics và ngành Logistics nhằm hình thành nền tảng để hoạch định chiến lược cho các doanh nghiệp và cho ngành logistics. Các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và ngành Logistics cần phải tận dụng những ưu thế cũng như khắc phục những hạn chế, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, nâng cao chất lượng dịch vụ Logistics để có thể tăng khả năng cạnh tranh đối với các công ty trong và ngoài nước, góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp và thúc đẩy ngành Logistics phát triển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công Thương (2020), *Báo cáo Logistics Việt Nam*, Nxb. Công Thương.
2. Đặng Đình Đào, Trần Văn Bảo, Phạm Cảnh Huy, Đặng Thị Thúy Hồng (2018), *Quản trị Logistics*, Nxb. Tài chính.
3. Hoa Sơn (2020), “Cơ hội vàng từ Hiệp định EVFTA, Việt Nam cần làm gì để tận dụng?”, *Tạp chí Tài Chính*, số tháng 2/2020.
4. Hiệp hội thương mại điện tử Việt Nam (VECOM), *Báo cáo chỉ số thương mại điện tử 2020*.
5. Quốc hội (2005), Luật Thương Mại.
6. Ngô Kim Thanh (2018), *Giáo trình quản trị chiến lược*, Nxb. Đại Học Kinh Tế Quốc Dân.
7. Tổng Cục Thống Kê (2020), *Niên giám Thống Kê*, Nxb. Thống Kê.

THE IMPACT OF MACRO ENVIRONMENT ON VIETNAM'S LOGISTICS INDUSTRY

Abstract: *Despite a long history, the term “logistics” has become popular in recent years. Logistics seem responsible for the lifeblood that helps goods to be transferred smoothly from producers to consumers. The article will introduce logistics and history of logistics, the aspects of the macro environment, analyse the impacts of the macro environment to seek opportunities and identify challenges to Vietnam's logistics industry, which are the basis for planning and developing appropriate strategies for the industry.*

Keywords: *Macro Environment, Vietnam's Logistics Industry.*