



Australian Embassy
Vietnam



BỘ LAO ĐỘNG - THƯƠNG BINH VÀ XÃ HỘI
TỔNG CỤC GIÁO DỤC NGHỀ NGHIỆP
DIRECTORATE OF VOCATIONAL EDUCATION AND TRAINING

Xu hướng và cơ hội trong ngành logistic tại Việt Nam

Thomas Harris
Harris Global Việt Nam

Hà Nội, ngày 24/10/2023

Mục lục (nếu cần)

5.	Tổng quan	13
6.	Thị trường logistics Việt Nam.....	14
	Vận tải đường bộ.....	15
	Vận tải đường sắt.....	15
	Vận tải đường thủy.....	15
7.	Phát triển bền vững.....	15
8.	Xu hướng tương lai	17

Các từ viết tắt

ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
CBTA	Đào tạo và Đánh giá dựa trên Năng lực
DFAT	Bộ Ngoại giao và Thương mại (Australia)
DVET	Tổng cục Giáo dục Nghề nghiệp (Việt Nam)
GEDSI	Bình đẳng giới, Khuyết tật và Hòa nhập Xã hội
GoV	Chính phủ Việt Nam
TPHCM	TP. Hồ Chí Minh
HRD	Phát triển Nguồn nhân lực
LIRC	Hội đồng Tư vấn Kỹ năng nghề Ngành logistics
MOLISA	Bộ Lao động – Thương binh và Xã hội (Việt Nam)
OPD	Tổ chức của Người khuyết tật
NKT	Người khuyết tật
KVNTKK	Khu vực nông thôn khó khăn
VCCI	Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam
GDNN	Giáo dục Nghề nghiệp

Tổng quan

Việt Nam đã ghi nhận mức tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ trong những năm gần đây kể cả trong bối cảnh đại dịch và có đủ điều kiện để tiếp tục tăng trưởng dựa trên kim ngạch xuất khẩu lớn, đồng thời cũng là trung tâm quan trọng hỗ trợ luồng thương mại ngày càng tăng giữa ASEAN và Trung Quốc. Việt Nam dự kiến nâng cao mức tăng trưởng 5,3% của năm 2023 trong bối cảnh nhu cầu toàn cầu suy yếu lên 6,2% vào năm 2024. Thị trường Logistics của Việt Nam đứng thứ 10 trong số 50 thị trường logistics mới nổi trên toàn cầu. Đây đều là những tín hiệu tốt cho thị trường logistics Việt Nam.



Vị trí chiến lược

Gần Trung Quốc và Đông Nam Á



Xuất nhập khẩu cùng phát triển

Xuất khẩu 371,3 tỷ USD

Nhập khẩu 358,9 tỷ USD



Một trong những nền kinh tế có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất

Trong khu vực

6,7% năm 2021

8% năm 2022

3,5% năm 2023



Tốc độ công nghiệp hóa nhanh chóng

Đặc khu kinh tế 18

Khu công nghiệp 394



Tăng gấp ba GDP và GDP bình quân đầu người

Trong một thập kỷ

GDP 366,1 tỷ USD

GDP bình quân đầu người 3.756,5 USD



Dân số đông

97,4 triệu người, 37,12% sống tại thành thị

Lực lượng lao động dồi dào

55 triệu

30% làm việc trong lĩnh vực Nông nghiệp

23% làm việc trong lĩnh vực Chế biến chế tạo

Mức lương tối thiểu tương đối thấp

199,83 USD/tháng



FDI - đóng vai trò quan trọng

Vốn đầu tư đăng ký lũy kế 439 tỷ USD đến năm 2022, trong đó các dự án chế biến chế tạo chiếm 61%



Tỷ lệ lạm phát thấp trong khu vực

3,2% năm 2022



Đất nước có sức cạnh tranh tương đối tốt

Xếp hạng #67 về Chỉ số Năng lực Cạnh tranh Toàn cầu 4.0 vào năm 2019

Xếp hạng #70 về mức độ thuận lợi kinh doanh năm 2020

Hiện nay, với sự phát triển của khoa học và công nghệ toàn cầu, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao nhận, vận tải cũng tích cực chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ cao vào công việc hàng ngày. Đây là tín hiệu rất tốt cho thị trường logistics Việt Nam. Trước tác động của Covid, mọi người đã chuyển sang thương mại điện tử, theo đó, tính cạnh tranh trên thị trường cũng được đẩy lên cao.

Thị trường logistics Việt Nam

Thị trường logistics Việt Nam được dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh, tuy nhiên vẫn còn rất phân tán và chưa có sự hợp nhất, một trong những nguyên nhân khiến Việt Nam trở thành quốc gia có tỷ lệ chi phí logistics trên GDP thuộc hàng cao nhất trong khu vực, chiếm hơn 20% tổng GDP.

Các chính sách hỗ trợ và ổn định của Chính phủ Việt Nam, nhiều hiệp định thương mại được ký kết và xu hướng tích cực trong lĩnh vực chế biến chế tạo, xuất khẩu và tiêu dùng nội địa đang thúc đẩy dịch vụ logistics trong nước phát triển không ngừng. Doanh thu dịch vụ kho bãi, vận tải tăng đều qua các năm, ngoại trừ hai năm sụt giảm do dịch bệnh. Dự kiến doanh thu này sẽ sớm phục hồi về mức trước đại dịch năm 2019.

Dự báo tăng trưởng trên tất cả các phân khúc của lĩnh vực logistic nội địa và logistic theo hợp đồng được dự báo sẽ tăng trưởng với mức cao nhất là 90% trong giai đoạn từ nay đến năm 2026. Vận tải đường bộ và kho bãi, những dịch vụ lớn nhất trên thị trường, đều được dự báo sẽ đạt mức tăng trưởng 25% vào năm 2026.

Ngành logistic của Việt Nam được hưởng lợi từ các Hiệp định thương mại tự do và đà tăng trưởng của thương mại điện tử (TMĐT). Mặc dù có tiềm năng tăng trưởng lớn nhưng kết cấu hạ tầng giao thông kém và chi phí cao đang kìm hãm ngành logistics, khiến chi phí logistics còn chiếm tới 20% GDP ở Việt Nam trong khi ở các thị trường phát triển là 7-9%. Với thị trường dịch vụ vận chuyển bên thứ ba (3PL) phân tán và chi phí logistic tương đối cao, dự kiến trọng tâm sẽ chuyển sang kết nối hợp nhất và tối ưu hóa ngành logistic để đảm bảo Việt Nam có thể duy trì vị thế là trung tâm chế biến chế tạo hiệu quả về mặt chi phí.

Động lực tăng trưởng	Rào cản hiện nay
 Các hiệp định thương mại tự do như RCEP và EVFTA đang thúc đẩy tăng trưởng thương mại khu vực và toàn cầu	 Phát triển cơ sở hạ tầng và hệ thống logistic hiệu quả
 Đầu tư vào chế biến chế tạo ngày càng tăng, Việt Nam đang cải thiện vị thế trong chuỗi giá trị	 Hạn chế tiếp cận lao động lành nghề để hỗ trợ hoạt động logistics
 TMĐT tăng trưởng nhanh chóng và tiếp tục thúc đẩy tăng trưởng logistics	 Quy hoạch thiếu gắn kết xung quanh việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics
 Tầng lớp trung lưu ngày càng tăng đang thúc đẩy tiêu dùng trong nước	 Xếp hạng thấp về mức độ thuận lợi kinh doanh và chỉ số tham nhũng
 Ưu tiên ngày càng cao về chất lượng thực phẩm đang thúc đẩy nhu cầu về logistic chuỗi lạnh	 Đội phương tiện vận tải lạc hậu và nguồn cung kho bãi

Chi phí vẫn là một vấn đề lớn đối với hoạt động vận tải ở Việt Nam. Chi phí vận tải chiếm đến 60% chi phí logistics. Nguyên nhân là do hoạt động vận tải chủ yếu diễn ra đường bộ, đây là phương thức vận tải có giá cước cao. Trong khi đó, các phương thức vận tải rẻ hơn như đường thủy và đường sắt chưa được ưu tiên phát triển. Tuy nhiên, vận tải đường bộ vẫn là phương thức phổ biến nhất vì cơ sở hạ tầng của Việt Nam chưa đủ phát triển để sử dụng hiệu quả các phương thức vận tải khác.

Vận tải đường bộ

Sự tiện lợi và khả năng tiếp cận của giao thông đường bộ khiến phương thức này trở thành chính yếu. Hiện nay, hàng hóa được vận chuyển chủ yếu qua đường bộ (năm 2022 gần 72% khối lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ). Ngoài ra, do lợi thế về địa lý có nhiều sông ngòi, kênh rạch, đặc biệt là khu vực phía Nam nên vận tải đường thủy cũng chiếm tỷ trọng lớn trong tất cả các phương thức vận tải (22,7%). Tiếp đó là đường biển, đường sắt và đường hàng không.

Tính hiệu quả của vận tải đường bộ còn thấp, mức độ ùn tắc giao thông cao, tốc độ di chuyển thấp và thời gian chờ đợi lâu do thiếu quy hoạch và kết nối giữa các phương thức vận tải.

Tiềm năng khai thác năng lực vận tải đường bộ chưa đạt mức cao nhất do chất lượng các công trình đường bộ còn chưa đồng bộ, các công trình giao thông trọng điểm có nguy cơ chậm tiến độ.

Hầu hết xe tải ở Việt Nam là xe nhỏ được phân phối trong nước và không có nhiều lựa chọn về phương thức. Các phương thức thay thế đang tập trung vào các tuyến đường dài hơn và vận chuyển hàng hóa nặng.

Vận tải đường sắt

Kết cấu hạ tầng đường sắt của Việt Nam được đánh giá là lạc hậu với khả năng vận chuyển hàng hóa hạn chế và thời gian vận chuyển dài. Nâng cấp hệ thống đường sắt là một phần quan trọng trong kế hoạch tổng thể về logistics của chính phủ, tuy nhiên, dự kiến sẽ mất một thời gian để có thể thu được lợi ích từ quá trình này.

Vận tải đường thủy

Vận tải đường thủy được tập trung ở phía Nam và đang trở thành phương thức được ưa chuộng thay thế cho đường bộ để vận chuyển container đến các cảng và cảng cạn. Mặc dù thời gian di chuyển dài hơn nhưng khả năng chuyên chở lên đến 45 TEU mỗi chuyến khiến chi phí cho mỗi đơn vị rất hấp dẫn. Cần nâng cấp cảng sông để hỗ trợ khối lượng hàng hóa cao hơn đáng kể trong thời gian tới. Tiềm năng vận tải đường thủy chưa được khai thác tối đa. Mặc dù giá cước vận tải đường thủy thấp và có thể vận chuyển nhiều hàng hóa khối lượng lớn nhưng phương thức vận tải này ở Việt Nam vẫn chưa được đầu tư phát triển. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng cần tiếp tục phát triển thêm phương thức vận tải bằng đường hàng không và đường biển – những phương thức vận tải thiết yếu cho sự phát triển của quốc gia.

Tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ và các chính sách đối ngoại đang góp phần thúc đẩy thị trường logistics ngày càng phát triển, nhưng vẫn còn một số thách thức cần vượt qua. Ngành logistics Việt Nam còn nhiều điểm yếu như: chi phí logistics chưa được tối ưu hóa; các doanh nghiệp logistics thiếu liên kết với nhau và với các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, xuất nhập khẩu.

Phát triển bền vững

Tính bền vững hiện đã trở thành xu hướng bắt buộc đối với các chủ đầu tư dự án công nghiệp và doanh nghiệp logistics.

NĂM NỘI DUNG CHÍNH



100%

nhà đầu tư tham gia khảo sát cho biết họ sử dụng hợp đồng thuê có yếu tố bền vững, trong đó, 36% trả công phù hợp với các mục tiêu ESG



77%

nhà đầu tư tham gia khảo sát có tiêu chí mức tối thiểu về giấy chứng nhận môi trường cho các thương vụ thu mua mới. Trong số những người trả lời đạt mục tiêu EPC, hơn 50% yêu cầu xếp hạng tối thiểu là 8.



74%

nhà đầu tư tham gia khảo sát đang sử dụng phương pháp phân tích danh mục đầu tư hiện tại và hơn một nửa yêu cầu áp dụng phân tích CRREM khi tiến hành thủ tục thẩm tra.



58%

nhà đầu tư tham gia khảo sát chủ động tìm mua tài sản có hiệu suất ESG kém để cải thiện/nâng cấp và tái định vị.

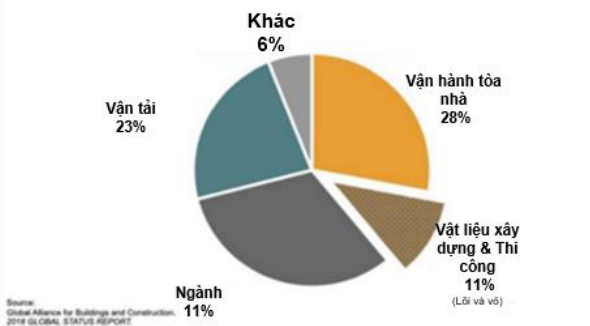


44%

nhà đầu tư tham gia khảo sát sở hữu hoặc đang xây dựng tòa nhà đạt tiêu chuẩn xếp hạng NABERS.

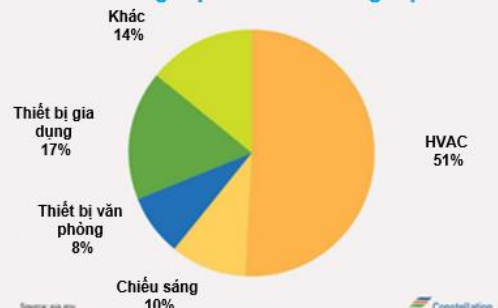
Phát thải carbon toàn cầu

Phát thải CO2 toàn cầu theo ngành



Phát thải từ các tòa nhà

Ví dụ về mức tiêu thụ năng lượng trung bình trong một tòa nhà thương mại



Phát thải ròng bằng 0 & Phát thải âm ròng

Phát thải ròng bằng 0:

- Cân bằng giữa lượng KNK phát thải và lượng KNK được hấp thụ khỏi khí quyển.
- Yêu cầu cam kết của chính phủ và doanh nghiệp dựa trên các mục tiêu có căn cứ khoa học (SBTi)

Phát thải ròng bằng 0 so với Không phát thải

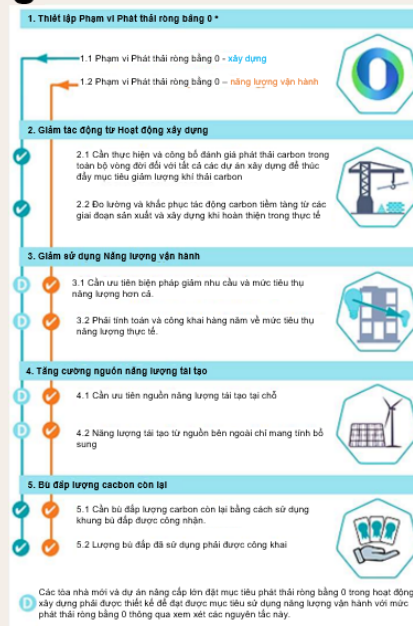
- Với phát thải ròng bằng 0, lượng khí thải tiếp tục tăng và hệ thống thu hồi, sử dụng và lưu trữ khí CO₂ (CCUS) sẽ được xây dựng để hấp thụ lượng khí thải này.
- Không phát thải là việc giảm lượng khí thải carbon thực sự tại nguồn thay vì thúc đẩy hoạt động kinh doanh như bình thường thông qua cơ chế bù trừ, trồng cây xanh và hấp thụ carbon.

Phát thải âm ròng

- Khi một tòa nhà hấp thụ lượng carbon nhiều hơn lượng carbon phát thải trong toàn bộ vòng đời của tòa nhà (năng lượng tiêu tốn và carbon thải ra trong quá trình vận hành).

Lĩnh vực bất động sản

- Hiệu quả năng lượng trong vận hành tòa nhà, sử dụng hiệu quả tài nguyên để giảm tác động từ sử dụng vật liệu và tăng mức độ trung hòa carbon trong hệ thống năng lượng



VN đã sẵn sàng triển khai hợp đồng thuê có yếu tố bền vững?

Ví dụ về các điều khoản trong hợp đồng thuê có yếu tố bền vững	Hạ tầng tòa nhà ở Việt Nam đã sẵn sàng chưa?
Hiệu quả năng lượng	
Mục tiêu phát thải ròng bằng 0	✓
Giá carbon	X
Hệ thống và thiết bị đảm bảo hiệu quả năng lượng	✓
Cài đặt nhiệt độ HVAC	✓
Bảo vệ nguồn nước	
Thiết bị phụ nước chảy nhỏ	X
Bố trí cảnh quan phù hợp để tiết kiệm nước	✓
Hệ thống phát hiện rò rỉ	X
Quản lý dữ liệu	
Công bố, báo cáo tình hình sử dụng năng lượng, nước	✓
Đo lường chi tiết	✓

Việc áp dụng hợp đồng thuê có yếu tố bền vững trong khu vực chậm hơn so với Mỹ và EU. Theo khảo sát nửa đầu năm 2023 ở Malaysia, chỉ 20% số người được hỏi cho biết quan tâm áp dụng hợp đồng thuê có yếu tố bền vững.

Việt Nam có tiềm năng để triển khai hợp đồng thuê có yếu tố bền vững bằng cách khai thác một số cơ sở hạ tầng hiện có để phục vụ mục tiêu sử dụng hiệu quả năng lượng, quản lý dữ liệu và mua sắm bền vững.

Ví dụ về các điều khoản trong hợp đồng thuê có yếu tố bền vững	Hạ tầng tòa nhà ở Việt Nam đã sẵn sàng chưa?
Quản lý chất thải	
Chương trình tái chế	X
Cơ sở ủ phân	X
Chiến lược giảm thiểu chất thải	X
Dự phòng chi phí cho các sáng kiến xanh	
Dự phòng chi phí chuyển tiếp cho các hạng mục đầu tư liên quan đến tính bền vững và chi phí hoạt động thường xuyên	X
Mua sắm bền vững	
Đấu thầu lựa chọn vật liệu, nhà cung cấp và nhà thầu bền vững trong quá trình hoàn thiện	✓
Giao thông bền vững	
Quy định về thẻ đi lại	X
Cơ sở sạc xe điện	X

Xu hướng tương lai

Sự tăng trưởng của ngành logistics dự kiến sẽ tiếp tục diễn ra trong thời gian tới với một số xu hướng chính dự kiến sẽ ảnh hưởng đến mức độ và hướng phát triển của ngành.

 Cơ sở hạ tầng	- Những nỗ lực nâng cấp hệ thống đường bộ và cảng hiện nay sẽ hỗ trợ tăng trưởng trong thời gian tới. - Việc nâng cấp đường sắt sẽ đóng vai trò then chốt trong việc phát triển vận tải trong nước và quốc tế nhưng cần được dựa trên sự phát triển dịch vụ logistic nội địa. - Các khoản đầu tư bổ sung vào các cảng sông và cảng cạn dự kiến sẽ được thực hiện để nâng cao năng lực vận tải đa phương thức.	 Tự động hóa	- Khi chi phí logistic và lao động tăng lên, đề xuất giá trị cho tự động hóa kho bãi sẽ trở nên hấp dẫn hơn. - Nhu cầu về kho hàng cao cấp hơn để hỗ trợ tự động hóa dự kiến sẽ tăng lên. - Robotics như một dịch vụ (RAAS) cũng đang được quảng bá rộng rãi và có khả năng trở thành một lựa chọn trong tương lai gần.
 Phát triển bền vững	- Sự phụ thuộc vào vận tải đường bộ dự kiến sẽ thúc đẩy tập trung cao hơn vào xe điện trong tương lai. - Thiết kế nhà kho tiết kiệm năng lượng hơn cũng sẽ trở thành chìa khóa để giảm chi phí vận hành. - Thiết kế đội xe thông minh hơn để tối ưu hóa tải trọng và lập kế hoạch vận tải hiệu quả hơn cũng sẽ là yếu tố then chốt để giảm lượng phát thải và chi phí.	 Chuỗi lạnh	- Sự tập trung ngày càng tăng vào an toàn thực phẩm và tăng cường xuất khẩu thực phẩm đang thúc đẩy tăng trưởng trong lĩnh vực logistic chuỗi cung ứng lạnh với nhiều công ty tham gia vào phân khúc thị trường này. - Đầu tư đáng kể đã được thực hiện vào các cơ sở kho lạnh ở cả miền Bắc và miền Nam, đồng thời vận chuyển chuỗi lạnh cũng đang được chú ý nhiều hơn. - Phương thức này dự kiến tăng trưởng liên tục trong trung hạn.
 Số hóa	- Việt Nam mới đang trong giai đoạn đầu của quá trình số hóa chuỗi cung ứng, nhưng ngày càng có nhiều sự quan tâm và đầu tư vào lĩnh vực này. - Cơ hội tồn tại ở các cấp độ chuỗi cung ứng riêng biệt, và đồng thời cũng ở cấp độ vĩ mô trong các lĩnh vực như kết nối phương thức và đại lý kết nối phương thức vận tải trong số những lĩnh vực khác bao gồm quản lý cảng và giải pháp đầu cuối.	 Phát triển năng lực	- Thiếu lao động có tay nghề là một vấn đề trong lĩnh vực logistic, đặc biệt là khi hoạt động chế biến chế tạo ngày càng trở nên phức tạp hơn. - Nhiều cơ sở giáo dục đã tăng cường các lĩnh vực đào tạo này, nhưng sẽ cần phải tập trung vào việc nâng cao kỹ năng thường xuyên cho lực lượng lao động cùng với sự phát triển của ngành.

Kỳ vọng "ngay bây giờ" đang tạo áp lực lớn lên chuỗi logistic và công nghệ tự động hóa kho hàng phải thay đổi để tồn tại và cạnh tranh. Chúng ta không thể phủ nhận rằng tự động hóa kho hàng mang lại lợi ích rất lớn về năng suất, an toàn và hiệu quả.

 Điện toán đám mây	1. Hệ thống quản lý kho (WMS) trên nền tảng đám mây - có khả năng mở rộng và linh hoạt hơn nhiều so với WMS trên nền tảng web - đăng ký phần mềm dưới dạng dịch vụ (SaaS) thay vì chi trả giấy phép phần mềm. - an ninh mạng tiên tiến, khả năng xử lý nhanh và dịch vụ bảo trì 24 giờ.	 Trí tuệ nhân tạo	4. Học máy (ML) trong Hệ thống hoạch định nhân lực kho hàng - Công nghệ (AI) trong đó máy móc được tạo ra nhằm cải thiện khả năng ra quyết định và hiệu quả vận hành nhờ mang đến trải nghiệm tốt hơn. - Một ứng dụng là robot di động chọn đơn hàng, học cách xử lý các mặt hàng khác nhau để tránh làm vỡ hàng hóa. - ML có thể được sử dụng để nâng cao tính chính xác, hiệu quả cho hệ thống quy hoạch nhân lực kho hàng
 AGV	2. Robot di động - thay thế băng tải - hệ thống băng tải tự động chiếm một phần lớn không gian kho - Trang thiết bị cố định cũng gây khó khăn và tốn chi phí khi thay đổi cách bố trí kho để đáp ứng nhu cầu thay đổi. - AGV sẽ tạo ra lợi tức đầu tư (ROI) sớm hơn. Khi được triển khai, robot sẽ thích ứng nhanh và dễ dàng với bất kỳ thay đổi nào trong cách tổ chức hoạt động.	 XD tự động	5. Sắp xếp chéo tự động - chuyển hàng hóa đến đến các phương tiện xuất đi mà không cần hoặc hạn chế mức độ lưu kho và xử lý. - Cách tiếp cận này tiết kiệm thời gian, không gian kho, thậm chí có thể hiệu quả hơn nếu được tự động hóa. - thời gian và nhân lực có thể giảm hơn nữa bằng cách triển khai hệ thống quét và phân loại tự động.
 DỮ LIỆU	3. Dữ liệu lớn và phân tích - Kho "thông minh" tự động thu thập lượng dữ liệu khổng lồ - công việc được thực hiện nhanh chóng và tự động. - Hệ thống phân tích có thể phát hiện xu hướng trong dữ liệu của bạn, giúp bạn đưa ra quyết định và tiến hành cải tiến tối ưu, đảm bảo luồng hàng hóa được luân chuyển nhanh nhất có thể.	 RaaS	6. Robot di động dưới dạng dịch vụ (RaaS) - Phương pháp triển khai AGV và AMR theo hình thức đăng ký dịch vụ trên nền tảng đám mây giúp bạn không cần phải đầu tư nguồn vốn lớn để nhận lại được lợi ích. - RaaS cho phép bạn sử dụng, mà không cần mua, robot di động.

Đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng đường bộ, đường sắt, đường thủy/đường biển. Cùng với cam kết năm 2050 của Chính phủ về mức phát thải ròng bằng 0 và các mục tiêu bền vững, cần chú trọng thêm vào công nghệ và cơ sở vật chất xanh.

Quá trình số hóa chuỗi cung ứng ở Việt Nam đang ở giai đoạn đầu, nhưng lĩnh vực này đang ngày càng được chú trọng và đầu tư. Cơ hội tồn tại ở các cấp độ chuỗi cung ứng riêng biệt, và đồng thời cũng ở cấp độ vĩ mô trong các lĩnh vực như kết nối phương thức và đại lý kết nối phương thức vận tải trong số những lĩnh vực khác bao gồm quản lý cảng và giải pháp đầu cuối. Cơ hội lớn đến từ quá trình chứng minh nguồn gốc, theo dõi và truy xuất, hiệu quả chi phí và thanh toán.

Trong tương lai, ngành logistics sẽ hoàn toàn được tự động hóa, kỳ vọng "ngay bây giờ" đang tạo áp lực lớn lên chuỗi logistic và công nghệ tự động hóa kho hàng phải thay đổi để tồn tại và cạnh tranh. Chúng ta không thể phủ nhận rằng tự động hóa kho hàng mang lại lợi ích rất lớn về năng suất, an toàn, hiệu quả, và tự động hóa đang diễn ra ngay tại thời điểm này.