BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2024
KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

BỘ CÔNG THƯƠNG

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2024
KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU 7

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT 10

DANH MỤC BẢNG 12

DANH MỤC HÌNH 13

CHƯƠNG I. MÔI TRƯỜNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS 15

1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2024 16

1.1.1. Kinh tế thế giới 16

1.1.2. Kinh tế Việt Nam 23

1.2. Logistics thế giới năm 2024 và một số mô hình quốc gia phát triển 30

1.2.1. Thị trường logistics toàn cầu 30

1.2.2. Một số mô hình quốc gia phát triển logistics thành công 34

1.3. Chính sách mới về logistics 36

CHƯƠNG II. HẠ TẦNG LOGISTICS

2.1. Thực trạng phát triển hạ tầng logistics 42

2.1.1. Đường bộ 42

2.1.2. Đường sắt

2.1.3. Đường thủy nội địa 47

2.1.4. Đường biển 51

2.1.5. Đường hàng không 55

2.1.6. Hạ tầng cảng cạn, trung tâm logistics 58

2.2. Phát triển hạ tầng logistics tại một số địa phương 59

CHƯƠNG III. DỊCH VỤ LOGISTICS 63

3.1. Dịch vụ vận tải 64

3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải 64

3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ 67

3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt 68

3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển 70

3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa 72
3.1.6. Dịch vụ vận tải đường hàng không 74
3.2. Dịch vụ kho bãi 75
3.3. Dịch vụ giao nhận 77
3.4. Dịch vụ giao hàng chặng cuối 77
3.5. Dịch vụ phụ trợ 79
3.6. Doanh nghiệp dịch vụ logistics 80
3.6.1. Số lượng doanh nghiệp 80
3.6.2. Năng lực cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp 81
3.6.3. Các thương vụ mua bán và sáp nhập nổi bật 83
3.6.4. Xếp hạng doanh nghiệp dịch vụ logistics 84
3.7. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics 87

CHƯƠNG IV. LOGISTICS TẠI DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI 89
4.1. Tổng quan về logistics trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại 90
4.2. Ứng dụng logistics trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại 91
4.2.1. Ứng dụng trong doanh nghiệp sản xuất 91
4.2.2. Ứng dụng trong doanh nghiệp thương mại 94
4.3. Tình hình triển khai các giải pháp tiết kiệm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh 97
4.3.1. Giải pháp tiết kiệm chi phí logistics 97
4.3.2. Nâng cao hiệu quả sản xuất và kinh doanh thông qua logistics 98
4.4. Xu hướng và thách thức đối với hoạt động logistics tại doanh nghiệp sản xuất và thương mại 100
4.4.1. Xu hướng 100
4.4.2. Thách thức 101
4.5. Bài học kinh nghiệm và một số khuyến nghị 102
4.5.1. Bài học kinh nghiệm và những thực tiễn tốt nhất 102
4.5.2. Kết luận và khuyến nghị 102

CHƯƠNG V. CÁC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN ĐẾN LOGISTICS 105
5.1. Phát triển nhân lực logistics 106
5.1.1. Thực trạng nguồn nhân lực trong ngành logistics Việt Nam 106

5.1.2. Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực thời gian qua 106
5.1.3. Nhu cầu nhân lực logistics 108
5.2. Phổ biến, tuyên truyền về logistics 109
5.3. Hợp tác quốc tế về logistics 113
5.4. Thu hút đầu tư và đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực logistics 116
5.5. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong logistics 120
5.5.1. Hoạt động chuyển đổi số của cơ quan nhà nước 120
5.5.2. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số của doanh nghiệp logistics 122

CHƯƠNG VI. PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở ĐỊA PHƯƠNG 125
6.1. Tình hình và chính sách phát triển logistics ở địa phương năm 2024 126
6.1.1. Thuận lợi 126
6.1.2. Khó khăn, hạn chế 128
6.1.3. Xếp hạng chỉ số LCI tại một số địa phương 129
6.2. Liên kết vùng trong phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay 131
6.2.1. Vùng Đông Nam Bộ 131
6.2.2. Vùng Đồng bằng sông Cửu Long 132
6.2.3. Vùng Đồng bằng sông Hồng 133
6.2.4. Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung 133
6.2.5. Vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ 134
6.2.6. Vùng Tây Nguyên 135
6.3. Nghiên cứu phát triển logistics ở một số địa phương điển hình trong năm 2024 136
6.3.1. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu 136
6.3.2. Tỉnh Bình Dương 144
6.3.3. Tỉnh Đồng Nai 150

CHƯƠNG VII. KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO 157
7.1. Khái quát về khu thương mại tự do 158
7.1.1. Khái niệm khu thương mại tự do 158
7.1.2. Tầm quan trọng của khu thương mại tự do đối với nền kinh tế và logistics 159
7.1.3. Mô hình phân khu trong khu thương mại tự do 160
7.1.4. Các hoạt động trong khu thương mại tự do 160

7.2. Kinh nghiệm quốc tế về phát triển khu thương mại tự do 161
7.2.1. Các Tiểu vương quốc A-rập Thống nhất 161
7.2.2. Hàn Quốc 162
7.2.3. Singapore 163
7.2.4. Trung Quốc 164
7.3. Thực trạng hoạt động của khu thương mại tự do tại Việt Nam 166
7.3.1. Điều kiện hình thành khu thương mại tự do tại Việt Nam 167
7.3.2. Quy định và chính sách về khu thương mại tự do tại Việt Nam 168
7.3.3. Thực trạng phát triển các khu thương mại tự do tại Việt Nam 169
7.4. Cơ hội và thách thức trong phát triển khu thương mại tự do tại Việt Nam 175
7.4.1. Cơ hội 175
7.4.2. Thách thức 176
7.5. Giải pháp phát triển khu thương mại tự do tại Việt Nam 176

KẾT LUẬN 178
PHỤ LỤC 180
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO 181

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2024

LỜI NÓI ĐẦU

Thực hiện Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 và Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200, bắt đầu từ năm 2017, Bộ Công Thương phối hợp cùng các chuyên gia logistics xây dựng Báo cáo Logistics Việt Nam thường niên nhằm rà soát, đánh giá, cung cấp thông tin về tình hình, triển vọng logistics Việt Nam và quốc tế và các quy định chính sách liên quan... góp phần phục vụ công tác quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất, kinh doanh, đầu tư của các doanh nghiệp, công tác nghiên cứu khoa học và truyền thông trong lĩnh vực logistics.

Ngày 26/6/2024, Quốc hội thông qua Nghị quyết về tổ chức chính quyền đô thị và thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP. Đà Nẵng. Theo đó, Quốc hội đồng ý thành lập Khu thương mại tự do Đà Nẵng gắn với cảng biển Liên Chiểu, với mục tiêu thu hút đầu tư, tài chính, thương mại, du lịch và dịch vụ chất lượng cao. Cùng với đó, khu thương mại tự do cũng được đề xuất trong quy hoạch của nhiều tỉnh, thành. Với sự xuất hiện của các khu thương mại tự do, Việt Nam không chỉ tăng cường năng lực cạnh tranh trong khu vực mà còn hứa hẹn trở thành điểm đến hấp dẫn của các nhà đầu tư toàn cầu, đặc biệt trong bối cảnh các hiệp định thương mại tự do (FTA) được ký kết và thực thi ngày càng nhiều.

Bên cạnh cung cấp thông tin về tình hình phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam trong năm vừa qua, ***Báo cáo Logistics Việt Nam 2024*** với chủ đề "Khu thương mại tự do" tập trung phân tích tầm quan trọng và tiềm năng của các FTZ đối với sự phát triển của ngành logistics, đồng thời đưa ra các nhận định và khuyến nghị về chiến lược phát triển bền vững. Báo cáo cũng sẽ đánh giá các mô hình phát triển FTZ thành công trên thế giới, từ đó rút ra bài học kinh nghiệm và gợi mở các chính sách phù hợp cho Việt Nam trong thời gian tới.

Báo cáo Logistics Việt Nam 2024 được kết cấu bao gồm 07 chương. Cụ thể:

(i) Môi trường kinh doanh dịch vụ logistics;

(ii) Hạ tầng logistics;

(iii) Dịch vụ logistics;

(iv) Logistics tại doanh nghiệp sản xuất và thương mại;

(v) Các hoạt động liên quan đến logistics;

(vi) Phát triển logistics ở địa phương;

(vii) Chuyên đề: Khu thương mại tự do.

Báo cáo được xây dựng với sự tham gia của các chuyên gia đến từ các bộ, ngành, hiệp hội, các tổ chức đào tạo và nghiên cứu... trên cơ sở hệ thống thông tin và dữ liệu đáng tin cậy, cập nhật từ các nguồn thông tin chính thống và kết quả khảo sát thực tế.

Chúng tôi hy vọng Báo cáo sẽ đáp ứng được cơ bản các nhu cầu về thông tin, số liệu và định hướng của độc giả và mong nhận được các ý kiến góp ý để hoàn thiện tài liệu. Mọi vấn đề cần trao đổi, xin vui lòng liên hệ theo địa chỉ:

Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương
54 Hai Bà Trưng, Hà Nội
Email: cucxnk@moit.gov.vn
Website: www.logistics.gov.vn

DANH SÁCH THÀNH VIÊN
BAN BIÊN TẬP BÁO CÁO LOGISTICS VIỆT NAM 2024

(Kèm theo Quyết định số 336/QĐ-BCT ngày 15 tháng 02 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Công Thương)

1.	ThS. Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	(Trưởng Ban Biên tập)
2.	TS. Phạm Hoài Chung, Phó Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải, Bộ Giao thông vận tải	(Chương II)
3.	TS. Lê Quang Trung, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam	(Chương V)
4.	NCS.ThS. Cao Cẩm Linh, Trưởng ban Nghiên cứu, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam	(Chương VII)
5.	CN. Phạm Thị Lan Hương, Phó Chủ tịch kiêm Tổng Thư ký Hiệp hội Logistics Hà Nội	(Chương III)
6.	ThS. Nguyễn Hoài Chung, Chuyên gia logistics, Ban Nghiên cứu Đào tạo, Hiệp hội Logistics TP. Hồ Chí Minh	(Chương VI)
7.	PGS.TS. Nguyễn Vân Hà, Trưởng khoa Quản trị kinh doanh, Học viện Ngân hàng	(Chương IV)
8.	TS. Đinh Lê Hải Hà, Phó Viện trưởng Viện Thương mại và Kinh tế quốc tế, Trường Đại học Kinh tế quốc dân	(Chương I)
9.	ThS. Nguyễn Thanh Nhã, Tổng Giám đốc Công ty TNHH Phát triển Nguồn nhân lực Tân Cảng - STC	(Chương III)
10.	CN. Đặng Hồng Nhung, Chuyên viên, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương	(Báo cáo tổng hợp)

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

TIẾNG VIỆT

CHK	Cảng hàng không
CNTT	Công nghệ thông tin
CNXD	Công nghiệp xây dựng
DN	Doanh nghiệp
DV	Dịch vụ
ĐBSCL	Đồng bằng sông Cửu Long
GTVT	Giao thông vận tải
KCN	Khu công nghiệp
NLTS	Nông, lâm, thủy sản
TCVN	Tiêu chuẩn Việt Nam
TP.	Thành phố
UBND	Ủy ban nhân dân

TIẾNG ANH

3PL	Third-party logistics (logistics bên thứ ba)
ADB	The Asian Development Bank (Ngân hàng Phát triển châu Á)
ASEAN	The Association of Southeast Asian Nation (Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á)
CAGR	Compound Annual Growth Rate (Tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm)
CPI	Consumer Price Index (Chỉ số giá tiêu dùng)
CPTPP	The Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương)
EVFTA	EU-Vietnam Free Trade Agreement (Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU)
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations (Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế)
FTZ	Free Trade Zone (Khu thương mại tự do)
GDP	Gross National Product (Tổng sản phẩm quốc nội)
ICD	Inland Container Depot (Điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu)
IMF	International Monetary Fund (Quỹ Tiền tệ Quốc tế)
IMO	International Maritime Organization (Tổ chức Hàng hải Quốc tế)
LPI	Logistics Performance Index (Chỉ số Hiệu quả Logistics)

M&A	Mergers and acquisitions (mua bán và sáp nhập)
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Tổ chức Hợp tác Kinh tế và Phát triển)
PMI	Purchasing Managers Index (Chỉ số nhà quản trị mua hàng)
RCEP	The Regional Comprehensive Economic Partnership (Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực)
SME	Small and medium-sized enterprise (Doanh nghiệp vừa và nhỏ)
TEU	Twenty-foot equivalent unit (đơn vị vận tải tương đương một container 20 feet)
UN DESA	United Nations Department of Economic and Social Affairs (Vụ Các vấn đề Kinh tế và Xã hội, Ban Thư ký Liên hợp quốc)
UNCTAD	The United Nations Conference on Trade and Development (Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển)
VALOMA	Viet Nam Association for Logistics Manpower Development (Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam)
VLA	Viet Nam Logistics Business Association (Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam)
VLI	Vietnam Logistics Research dnd Development Institute (Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam)
WB	World Bank (Ngân hàng Thế giới)
WLP	World Logistics Passport (Hộ chiếu Logistics toàn cầu)
WTO	World Trade Organization (Tổ chức Thương mại Thế giới)

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1	Doanh nghiệp thành lập mới và giải thể 9 tháng năm 2024, phân theo một số lĩnh vực hoạt động	26
Bảng 1.2	Trị giá một số mặt hàng xuất khẩu 9 tháng năm 2024	27
Bảng 1.3	Trị giá một số mặt hàng nhập khẩu 9 tháng năm 2024	27
Bảng 1.4	Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng theo giá hiện hành	28
Bảng 1.5	Quy mô thị trường logistics theo khu vực, giai đoạn 2022 - 2030	31
Bảng 1.6	Các thương vụ M&A nổi bật trên thế giới	32
Bảng 1.7	Chỉ số Logistics Performance Index của Saudi Arabia (2007 - 2023)	34
Bảng 1.8	Chỉ số Logistics Performance Index của UAE (2007 - 2023)	35
Bảng 3.1	Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới, tổng số vốn, nguồn lao động trong 9 tháng đầu năm 2024	80
Bảng 3.2	Biến động doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi trong 9 tháng đầu năm 2024	81
Bảng 3.3	Một số thương vụ M&A trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam	84
Bảng 3.4	Xếp hạng cảng biển theo sản lượng thông qua năm 2023	84
Bảng 3.5	Xếp hạng doanh nghiệp logistics theo doanh thu năm 2023	85
Bảng 3.6	Xếp hạng thị phần doanh thu từ cung cấp dịch vụ bưu chính của các doanh nghiệp bưu chính (doanh nghiệp có doanh thu trên 1.000 tỷ đồng)	86
Bảng 3.7	Xếp hạng thị phần sản lượng bưu gửi (doanh nghiệp bưu chính có sản lượng trên 50 triệu bưu gửi)	86
Bảng 6.1	Danh sách xếp hạng chỉ số LCI tại các địa phương	130
Bảng 7.1	Một số loại hình khu tự do	159

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1	Đánh giá tăng trưởng toàn cầu năm 2023 và dự báo năm 2024 của các tổ chức quốc tế	16
Hình 1.2	Tăng trưởng thương mại hàng hóa và dịch vụ toàn cầu 2019 - quý II/2024	17
Hình 1.3	Các xu hướng thương mại từ 2022 - quý I/2024 (so với 2021)	18
Hình 1.4	Đánh giá tăng trưởng của Hoa Kỳ năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế	19
Hình 1.5	Đánh giá tăng trưởng của khu vực đồng Euro năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế	20
Hình 1.6	Đánh giá tăng trưởng của Nhật Bản năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế	20
Hình 1.7	Đánh giá tăng trưởng của Trung Quốc năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế	21
Hình 1.8	Dự báo tăng trưởng năm 2024 của các quốc gia ASEAN	22
Hình 1.9	Đánh giá tăng trưởng của Việt Nam năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024 theo các tổ chức quốc tế	24
Hình 1.10	Tốc độ tăng GDP 9 tháng so với cùng kỳ năm trước các năm 2011 - 2024 (%)	24
Hình 1.11	Chỉ số giá sản xuất, chỉ số giá nguyên liệu, nhiên liệu, vật liệu dùng cho sản xuất 6 tháng đầu năm so với cùng kỳ năm trước, các năm 2020 - 2024 (%)	25
Hình 1.12	Xuất, nhập khẩu hàng hóa 9 tháng năm 2024	26
Hình 1.13	Thị trường xuất, nhập khẩu hàng hoá chủ yếu 9 tháng năm 2024	28
Hình 1.14	Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng theo giá hiện hành 9 tháng, các năm 2020 - 2024	29
Hình 1.15	Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện 9 tháng, các năm 2020 - 2024	29
Hình 1.16	Quy mô thị trường logistics toàn cầu từ 2023 - 2033	30
Hình 1.17	Quy mô thị trường logistics châu Á Thái Bình Dương đến năm 2033	30
Hình 1.18	Tình hình thị trường vận tải hàng không từ tháng 3/2023 - tháng 3/2024	31
Hình 2.1	Sơ đồ hệ thống đường bộ toàn quốc	42
Hình 2.2	Sơ đồ hệ thống giao thông đường bộ phía Bắc, phía Nam	44
Hình 2.3	Lưu vực 9 sông lớn ở Việt Nam	47
Hình 2.4	Cơ cấu tuyến vận tải thủy chính	48
Hình 2.5	Cơ cấu kỹ thuật ĐTND	48

Hình 2.6	Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam	53
Hình 2.7	Mục tiêu phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam	55
Hình 2.8	Sản lượng hàng khách so sánh năm 2022 - 2023	56
Hình 3.1	PMI ngành sản xuất Việt Nam qua các năm	64
Hình 3.2	Khối lượng hàng hóa vận chuyển giai đoạn 2022 - 2024	65
Hình 3.3	Sản lượng và tăng trưởng của các phương thức vận tải 6 tháng đầu năm 2024	66
Hình 3.4	Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam	66
Hình 3.5	Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ giai đoạn 2022 - 2024	67
Hình 3.6	Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt giai đoạn 2022 - 2024	68
Hình 3.7	Các chỉ số về vận chuyển container và lượng container rỗng	70
Hình 3.8	Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giai đoạn 2022 - 2024	71
Hình 3.9	Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2022 - 2024	72
Hình 3.10	Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không giai đoạn 2022 - 2024	74
Hình 3.11	Nguồn cung và giá chào thuê của thị trường kho vận quý I/2024	76
Hình 3.12	Thị phần theo doanh thu phí bảo hiểm gốc quý I/2024	79
Hình 4.1	Kết quả đánh giá tầm quan trọng của logistics trong hoạt động kinh doanh	90
Hình 4.2	Kết quả tỷ lệ & loại hình logistics mà doanh nghiệp đang sử dụng	91
Hình 4.3	Kết quả đánh giá những khó khăn trong quá trình tự thực hiện dịch vụ logistics của doanh nghiệp	95
Hình 6.1	Dự án đường Long Sơn - Cái Mép	137
Hình 6.2	Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu các năm	141
Hình 6.3	Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Bình Dương qua các năm	147
Hình 6.4	Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Đồng Nai qua các năm	153
Hình 7.1	Hoạt động trong khu thương mại tự do	161
Hình 7.2	Các khu thương mại tự do của Trung Quốc giai đoạn 2013 - 2017	164
Hình 7.3	Các khu thương mại tự do Trung Quốc giai đoạn 2018 - 2020	165
Hình 7.4	Các tỉnh/thành phố đề xuất triển khai khu thương mại tư do	169
Hình 7.5	Tổng quan Quy hoạch KCN và Khu phi thuế quan Xuân Cầu - Lạch Huyện, Hải Phòng	171
Hình 7.6	Phối cảnh khu thương mại tự do của Tập đoàn Joton nghiên cứu tại huyện Tiên Lãng	172

CHƯƠNG I

MÔI TRƯỜNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

1.1. Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới năm 2024

1.1.1. Kinh tế thế giới

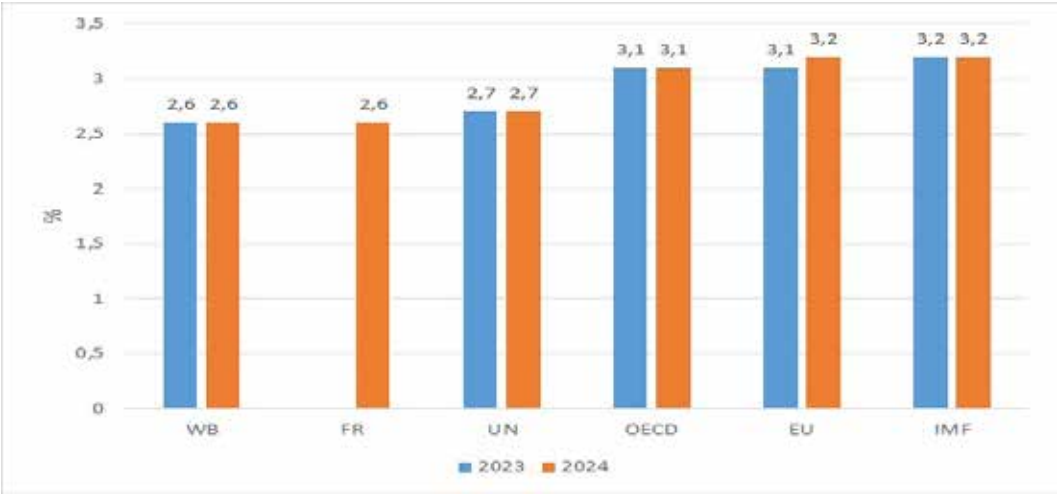
1.1.1.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

Năm 2024, kinh tế thế giới tăng trưởng có xu hướng tích cực nhờ nhu cầu hàng hóa tăng trở lại, áp lực lạm phát giảm dần, giá trung bình của hàng hóa giảm nhờ nguồn cung được cải thiện,... Tuy nhiên, thế giới vẫn phải đối mặt với nhiều rủi ro, bất ổn, tác động tiêu cực đến tăng trưởng bền vững. Cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn ngày càng gay gắt, gia tăng căng thẳng địa chính trị, xung đột quân sự leo thang ở một số quốc gia làm suy yếu hệ thống thương mại đa phương, cản trở đầu tư, gây bất ổn định cho cả sản xuất và tiêu dùng, đồng thời làm tăng biến động tài chính. Bên cạnh đó, tần suất và mức độ nghiêm trọng của thiên tai ngày càng tăng do biến đổi khí hậu, đe dọa đến an ninh lương thực, an ninh năng lượng, bất ổn xã hội...

❖ Tăng trưởng kinh tế toàn cầu

Các báo cáo kinh tế toàn cầu của các tổ chức quốc tế công bố quý III/2024 đều thống nhất dự báo tăng trưởng kinh tế thế giới quanh mức 2,6 - 2,7%, cao hơn một chút so với thời điểm công bố dự báo đầu năm 2024. Nhìn chung, Liên hợp quốc, Ngân hàng Thế giới, Quỹ Tiền tệ Quốc tế đều nhận định nền kinh tế toàn cầu đang dần ổn định sau nhiều năm chịu những cú sốc, lạm phát tại hầu hết các nền kinh tế lớn đã hạ nhiệt, tỷ lệ thất nghiệp ổn định và nguy cơ suy thoái kinh tế đã được kiểm soát. Tuy nhiên, lãi suất cao trong thời gian dài, khó khăn về nợ và rủi ro địa chính trị leo thang sẽ tiếp tục thách thức tăng trưởng bền vững của kinh tế toàn cầu (Hình 1.1).

Hình 1.1. Đánh giá tăng trưởng toàn cầu năm 2023 và dự báo năm 2024 của các tổ chức quốc tế



Nguồn: WB, FR, UN, OECD, EU và IMF

❖ Thương mại hàng hóa và dịch vụ toàn cầu

Trong báo cáo Triển vọng thương mại toàn cầu và thống kê, Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) nhận định tăng trưởng thương mại sẽ cải thiện dần trong năm 2024, bất chấp xung đột khu vực và căng thẳng địa chính trị. Khối lượng thương mại hàng hóa thế giới dự báo tăng 2,6% trong năm 2024 và 3,3% trong năm 2025, do nhu cầu giao dịch hàng hóa tăng trở lại sau khi suy giảm vào năm 2023. Giá năng lượng cao và lạm phát kéo dài đã tác động đến nhu cầu đối với hàng hóa sản xuất phục vụ thương mại, nhưng nhu cầu này sẽ phục hồi khi áp lực lạm phát giảm bớt và thu nhập thực tế của hộ gia đình được cải thiện. Ngân hàng Thế giới cũng dự báo tăng trưởng thương mại toàn cầu đạt 2,5% trong năm 2024, cải thiện đáng kể so với mức 0,2% của năm trước nhưng vẫn thấp hơn tốc độ trung bình của hai thập kỷ trước đại dịch (2000 - 2019).

Báo cáo cập nhật về thương mại toàn cầu của UNCTAD vào tháng 7/2024 cũng cho thấy tình hình thương mại toàn cầu đã dần phục hồi, nhưng chưa ổn định, với thương mại hàng hóa tăng khoảng 1% theo quý trong quý I/2024, thương mại dịch vụ tăng trưởng khoảng 1,5% theo quý (Hình 1.2). Nếu xu hướng tích cực vẫn tiếp tục, thương mại toàn cầu vào năm 2024 có thể đạt gần 32 nghìn tỷ USD.

Hình 1.2. Tăng trưởng thương mại hàng hóa và dịch vụ toàn cầu 2019 - quý II/2024

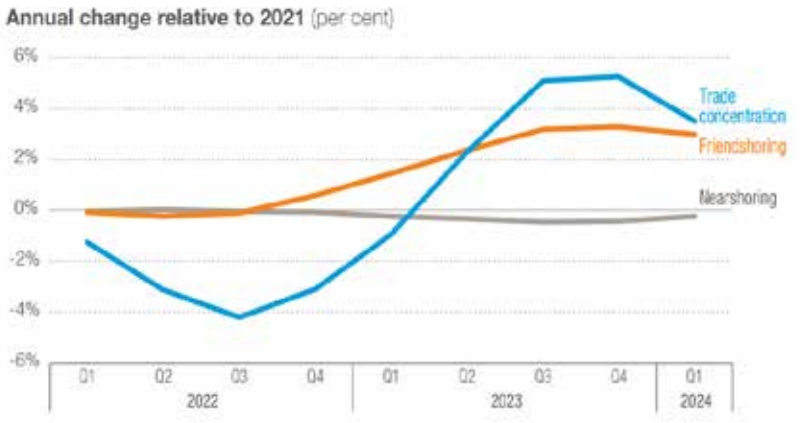
Nguồn: UNCTAD, 2024

UNCTAD cũng nhận định, những yếu tố có liên quan nhất ảnh hưởng đến thương mại toàn cầu năm 2024 gồm: (i) Tăng trưởng kinh tế tích cực, nhưng có sự chênh lệch đáng kể giữa các quốc gia và khu vực, ảnh hưởng đến các mô hình thương mại; (ii) Nhu cầu tăng đối với các sản phẩm năng lượng xanh và máy tính liên quan đến AI; nhu cầu về các sản phẩm như xe điện, tấm pin mặt trời, pin và chất bán dẫn cao cấp dự kiến sẽ tiếp tục tăng ở nhiều quốc gia; (iii) Tăng trợ cấp và các biện pháp hạn chế thương mại, do các quốc gia ưu tiên các mối quan tâm trong nước và tính cấp thiết của việc đáp ứng

các cam kết về khí hậu, có thể sẽ tác động tiêu cực đến sự tăng trưởng của thương mại quốc tế, đặc biệt là trong một số lĩnh vực chiến lược; (iv) Thương mại toàn cầu đang bị ảnh hưởng bởi phản ứng của chuỗi cung ứng đối với những thay đổi trong chính sách thương mại và căng thẳng địa chính trị; (v) Xét theo trình độ kinh tế, các nước đang phát triển thể hiện xu hướng tích cực về cả nhập khẩu và xuất khẩu, trong khi các nước phát triển có xuất khẩu tích cực, nhưng nhập khẩu khá trì trệ. Xét theo khu vực, Đông Á và châu Mỹ chứng kiến tăng trưởng thương mại tích cực, trong khi xuất khẩu có xu hướng giảm ở Nam và Tây Á. Liên bang Nga và Trung Á có xu hướng thương mại không ổn định.

Xu hướng chuyển dịch thương mại sang các nước thân thiện (friendshoring) và tập trung thương mại là xu hướng nổi bật của thương mại toàn cầu (Hình 1.3).

Hình 1.3. Các xu hướng thương mại từ 2022 - quý I/2024 (so với 2021)



Nguồn: UNCTAD, 2024

❖ Tình hình lạm phát

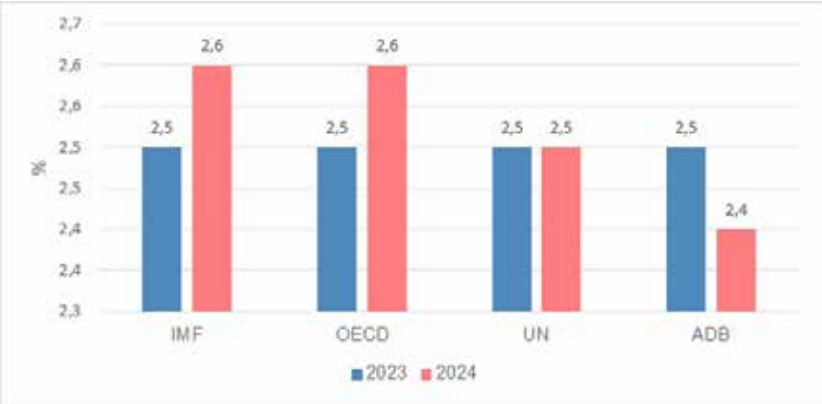
Báo cáo kinh tế của các tổ chức quốc tế đều có chung nhận định, tình tình lạm phát toàn cầu đang giảm dần nhờ thực hiện các chính sách thắt chặt tiền tệ, giá năng lượng thấp hơn và áp lực chuỗi cung ứng tiếp tục giảm. Ngân hàng Thế giới nhận định, lạm phát toàn cầu tiếp tục giảm nhưng vẫn trên mức mục tiêu ở hầu hết các nền kinh tế phát triển và ở khoảng 1/4 các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi. Ở các nền kinh tế phát triển, giảm lạm phát trong giá hàng tiêu dùng dường như đã chạm đáy, trong khi lạm phát trong dịch vụ tiêu dùng vẫn ở mức cao. Tại các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi, nhìn chung lạm phát tiếp tục giảm trong 12 tháng qua, có xu hướng gần bằng hoặc dưới mức trung bình trước đại dịch. Tuy nhiên, tiến độ này diễn ra chậm và không đồng đều ở các khu vực trên thế giới. Lạm phát ở nhiều nền kinh tế đang phát triển đã giảm nhưng vẫn cao hơn các nền kinh tế phát triển, trừ Trung Quốc đang đối mặt với lạm phát thấp trong bối cảnh nhu cầu tiêu dùng yếu. IMF cũng đồng quan điểm khi cho rằng, lạm phát toàn cầu dự báo sẽ giảm từ mức trung bình 6,8% vào năm 2023, xuống còn 5,9% vào năm 2024.

1.1.1.2. Tình hình tăng trưởng của một số nền kinh tế lớn

❖ Hoa Kỳ

Hầu hết dự báo của các tổ chức quốc tế (IMF, WB và UN) đều khá thống nhất trong nhận định về tăng trưởng kinh tế của Hoa Kỳ, đạt khoảng 2,5 - 2,6% năm 2024. Các biện pháp như nới lỏng chính sách tiền tệ, chi tiêu hộ gia đình được cải thiện và khả năng phục hồi của thị trường lao động là động lực thúc đẩy tăng trưởng của quốc gia này. Riêng Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) nhận định về tăng trưởng GDP của Hoa Kỳ ngược với xu hướng của IMF, OECD và UN, dự báo tăng trưởng kinh tế Hoa Kỳ chỉ đạt 2,4% trong năm 2024. Điều kiện thị trường lao động và tăng trưởng tiêu dùng chậm lại là những nguyên nhân chính khiến ADB hạ mức dự báo tăng trưởng năm 2024 của Hoa Kỳ (Hình 1.4).

Hình 1.4. Đánh giá tăng trưởng của Hoa Kỳ năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế



Nguồn: IMF, OECD, UN, ADB

❖ Khu vực đồng Euro

Các tổ chức quốc tế đều nhận định, tăng trưởng kinh tế của khu vực đồng Euro dự báo sẽ phục hồi từ mức tăng trưởng thấp, khoảng 0,5% năm 2023 lên mức 0,7% - 0,9% năm 2024. Lĩnh vực dịch vụ phục hồi trong những tháng đầu năm 2024 đi kèm với phục hồi thu nhập thực tế, tăng chi tiêu dùng, lạm phát giảm và tiền lương tiếp tục tăng là những nhân tố tích cực khiến các tổ chức quốc tế tiếp tục có nhận định khả quan về tăng trưởng GDP của khu vực đồng Euro trong năm 2024 (Hình 1.5).

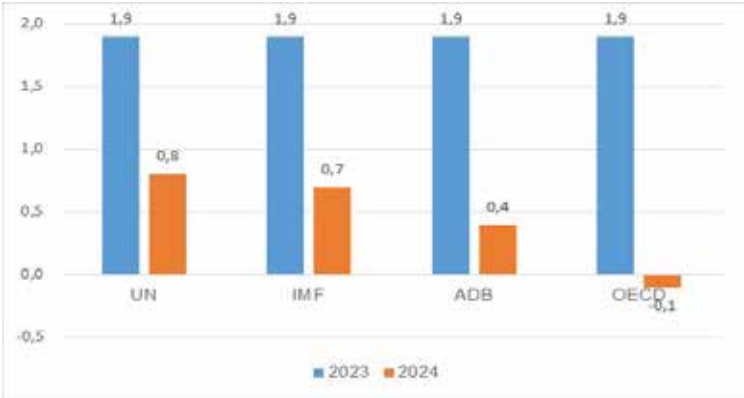
Hình 1.5. Đánh giá tăng trưởng của khu vực đồng Euro năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế

Nguồn: IMF, UN, OECD, và ADB

❖ Nhật Bản

Hầu hết các tổ chức quốc tế đều dự báo, tốc độ tăng trưởng kinh tế của Nhật Bản năm 2024 thấp hơn từ 1,0 đến 1,4 điểm phần trăm so với mức tăng trưởng năm 2023, chỉ đạt từ 0,5% - 0,9% trong năm 2024, so với mức 1,9% của năm 2023. Đặc biệt, OECD nhận định kết quả sản xuất kinh doanh của nền kinh tế Nhật Bản yếu trong quý I/2024 khiến tăng trưởng kinh tế nước này năm 2024 giảm mạnh, xuống -0,1%, điều chỉnh giảm 0,6 điểm phần trăm so với dự báo đưa ra trong tháng 5/2024. Mặc dù nền kinh tế có những dấu hiệu thoát khỏi tình trạng giảm phát khi Ngân hàng Trung ương Nhật Bản lần đầu tiên tăng lãi suất chính sách kể từ năm 2007, lợi nhuận doanh nghiệp và niềm tin kinh doanh cải thiện nhưng tiêu dùng tư nhân vẫn yếu do phục hồi niềm tin người tiêu dùng chậm trong bối cảnh tiền lương danh nghĩa tăng trưởng chậm, là nguyên nhân khiến các tổ chức quốc tế nhận định không mấy khả quan về tăng trưởng của nền kinh tế Nhật Bản.

Hình 1.6. Đánh giá tăng trưởng của Nhật Bản năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế

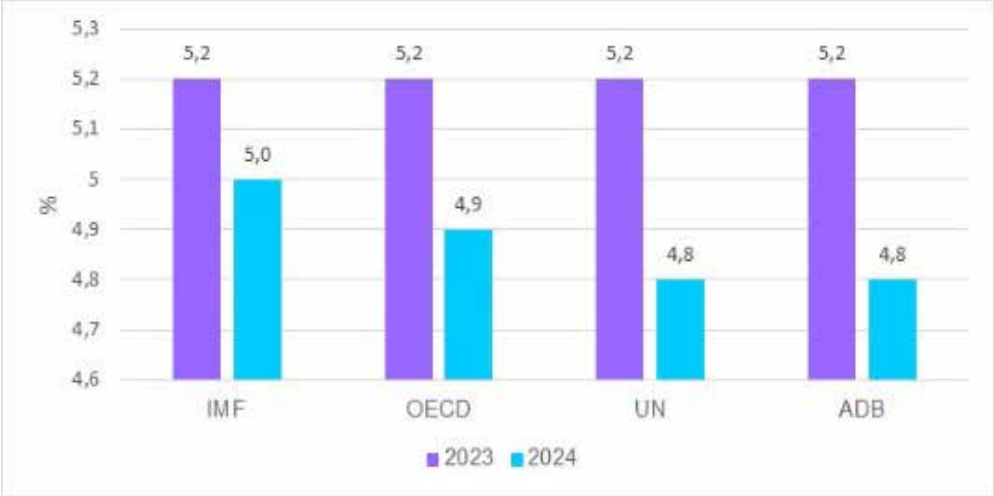


Nguồn: UN, IMF, ADB và OECD

❖ Trung Quốc

Những tháng đầu năm 2024, nền kinh tế Trung Quốc có nhiều khởi sắc do tác động tích cực của các chính sách kinh tế vĩ mô, gồm gói kích thích tài chính quy mô lớn trong năm 2024 và đầu tư vào cơ sở hạ tầng, cũng như nhu cầu bên ngoài tăng, tiêu dùng tư nhân của nền kinh tế Trung Quốc tiếp tục phục hồi khi thị trường lao động và thu nhập hộ gia đình được cải thiện. Nhu cầu trong nước và bên ngoài về công nghệ các-bon thấp, gồm xe điện, pin và năng lượng tái tạo, tiếp tục tăng mạnh. Đầu tư cơ sở hạ tầng và các dự án công cộng giúp tăng cường hoạt động xây dựng và hỗ trợ đầu tư tư nhân. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng đầu tư tổng thể của Trung Quốc vẫn ở mức thấp, đầu tư vào bất động sản sụt giảm do suy thoái bất động sản tiếp tục bước sang năm thứ ba, niềm tin của người tiêu dùng yếu, tiêu dùng trong nước ở mức thấp, với tăng trưởng doanh số bán lẻ dưới mức trung bình trước đại dịch, giá sản xuất tiếp tục giảm. Các tổ chức quốc tế cùng nhận định, tăng trưởng của Trung Quốc năm 2024 sẽ chậm lại, đạt khoảng 4,8% - 5,0%, thấp hơn mức 5,2% của năm 2023.

Hình 1.7. Đánh giá tăng trưởng của Trung Quốc năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế

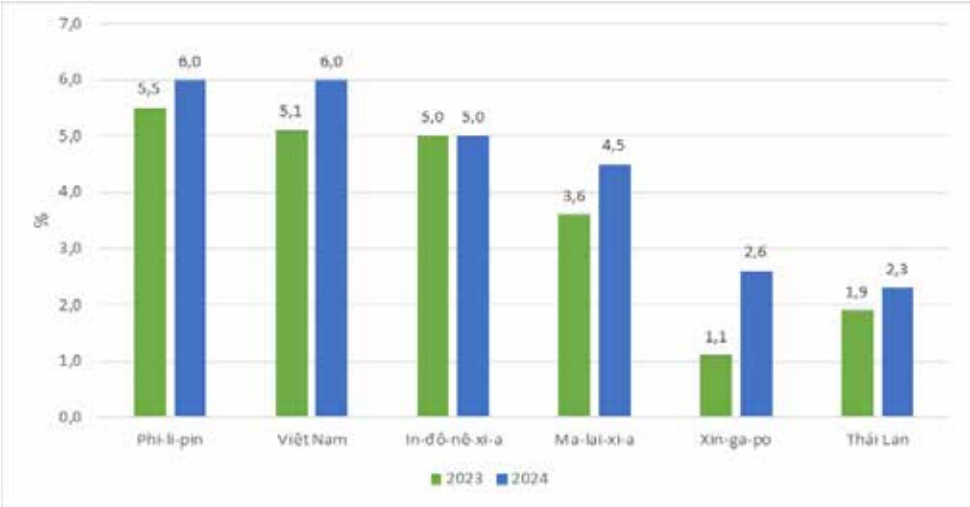


Nguồn: IMF, OECD, ADB và UN

❖ Khu vực Đông Nam Á

Theo Báo cáo Triển vọng phát triển châu Á, ADB dự báo tăng trưởng khu vực Đông Nam Á 4,5%, giảm 0,1 điểm phần trăm so với dự báo đưa ra trong tháng 7/2024. ADB nhận định, tiêu dùng mạnh mẽ, đầu tư tăng, du lịch và xuất khẩu điện tử phục hồi sẽ hỗ trợ tăng trưởng của khu vực này thời gian tới. Dự báo tăng trưởng cho từng quốc gia trong khu vực thể hiện ở Hình 1.8.

Hình 1.8. Dự báo tăng trưởng năm 2024 của các quốc gia ASEAN



Nguồn: ADB

1.1.1.3. Các tác nhân chính ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế toàn cầu

Các tác nhân chủ yếu ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế toàn cầu gồm:

Gia tăng xung đột vũ trang và rủi ro địa chính trị tiếp tục ảnh hưởng lớn đến sự phục hồi của nền kinh tế thế giới và hoạt động thương mại toàn cầu. Rủi ro liên quan đến xung đột vũ trang tăng mạnh do xung đột đang diễn ra ở Trung Đông, các cuộc tấn công vào tàu thuyền ở Biển Đỏ, tình trạng an ninh suy giảm rõ rệt ở các khu vực châu Phi cận Sahara và xung đột vẫn tiếp diễn tại Ukraine. Xung đột ở Trung Đông gia tăng có thể khiến nguồn cung dầu bị gián đoạn đáng kể và giá hàng hóa sẽ tăng đột biến, có khả năng làm suy yếu các nỗ lực đưa lạm phát trở lại mục tiêu trên toàn cầu. Cuộc chiến tranh Nga - Ukraine sẽ tiếp tục gây rủi ro cho thị trường hàng hóa cũng như an ninh khu vực. Sự kết hợp của nhiều cuộc xung đột vũ trang và tác động dây chuyền có nguy cơ làm trầm trọng thêm sự bất ổn về môi trường địa chính trị, cản trở đầu tư, làm suy giảm tâm lý của cả người tiêu dùng và doanh nghiệp, đồng thời làm tăng biến động tài chính.

Sự phân mảnh và không chắc chắn về chính sách thương mại. Việc gia tăng các hạn chế thương mại sẽ khiến triển vọng tăng trưởng toàn cầu suy giảm đáng kể, làm chuyển hướng thương mại khỏi nhà cung cấp có chi phí thấp nhất, dẫn đến sự gián đoạn đối với chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc tái cấu trúc chuỗi cung ứng rất tốn kém và có thể dẫn đến giảm phúc lợi khi các công ty dành nguồn lực để tìm kiếm, thay thế nhà cung cấp. Sự bất ổn ngày càng tăng trong chính sách thương mại và sự suy yếu hơn nữa của hệ thống thương mại đa phương có thể tác động tiêu cực đến tăng trưởng. Trong ngắn hạn, sự không chắc chắn về gia tăng chính sách thương mại có thể làm chậm hoạt động đầu tư kinh doanh ở các nền kinh tế phát triển, các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi. Về lâu dài, chuỗi cung ứng kém hiệu quả có thể làm giảm lợi nhuận trên vốn, gây trở ngại cho tăng trưởng năng suất.

Lạm phát dai dẳng và lãi suất cao hơn trong thời gian dài hơn. Lạm phát dai dẳng và lãi suất chính sách cao hơn ở Hoa Kỳ và các nền kinh tế phát triển khác sẽ tạo áp lực lên tăng trưởng toàn cầu. Cùng với chi phí đi vay tăng cao, lạm phát cao ở các nền kinh tế phát triển sẽ làm giảm thu nhập thực tế và chi tiêu của người tiêu dùng. Nhiều ngân hàng trung ương tại các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi cũng có thể trì hoãn hoặc làm chậm quá trình nới lỏng tiền tệ, một phần để ngăn chặn rủi ro lạm phát có thể xảy ra do đồng tiền mất giá. Theo đó, tăng trưởng toàn cầu chậm lại do sự kết hợp của các điều kiện tài chính thắt chặt hơn và mức tăng thu nhập thực tế yếu hơn. Ngoài ra, nhu cầu bên ngoài yếu sẽ làm giảm tăng trưởng xuất khẩu ở các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi.

Tăng trưởng ở Trung Quốc, mặc dù có nhiều cải thiện, vẫn yếu hơn dự kiến. Tăng trưởng yếu hơn ở Trung Quốc có thể có tác động lan tỏa bất lợi thông qua thị trường hàng hóa và thương mại toàn cầu, ảnh hưởng đến sự phục hồi thương mại toàn cầu, làm giảm hoạt động ở các nền kinh tế phụ thuộc vào thương mại. Mặc dù khả năng hội nhập của Trung Quốc vào thị trường tài chính toàn cầu vẫn còn hạn chế, nhưng sự suy giảm mạnh này có thể tạo ra tác động lan tỏa tài chính bất lợi. Trong bối cảnh nợ công và tư nhân ở mức cao và ngày càng tăng, tốc độ tăng trưởng chậm hơn ở Trung Quốc và những lo ngại về rủi ro tài chính gia tăng có thể khiến các cơ quan chức năng phải kiềm chế tăng trưởng tín dụng và chuyển hướng sang củng cố tài chính.

Thiên tai xảy ra thường xuyên hơn với tác động ngày càng nghiêm trọng hơn, tổn thất lớn hơn và thời gian khắc phục dài hơn. Tần suất và mức độ nghiêm trọng của thiên tai tăng lên theo thời gian và dự kiến sẽ còn tăng hơn nữa do biến đổi khí hậu, gây rủi ro đối với tăng trưởng toàn cầu. Các hiện tượng thời tiết cực đoan như El Nino và La Nila đang diễn ra có nguy cơ tác động tiêu cực đến sản lượng nông nghiệp, tạo áp lực lên giá trong thời gian tới. Những hiện tượng thời tiết này có thể trở nên cực đoan hơn và tăng tần suất trong bối cảnh phát thải khí nhà kính ngày càng tăng, gây thiệt hại về lâu dài và gia tăng lây lan dịch bệnh.

2024 là năm bầu cử của Hoa Kỳ và nhiều nền kinh tế lớn, nên có thể có những thay đổi đáng kể trong chính sách kinh tế xuất phát từ kết quả của các cuộc bầu cử, với những tác động tiêu cực đến phần còn lại của thế giới. Kết quả bầu cử có thể dẫn đến những thay đổi về chính sách, từ đó, kéo theo rủi ro tài chính có nguy cơ làm trầm trọng hơn các vấn đề vốn có như gánh nặng nợ và chủ nghĩa bảo hộ.

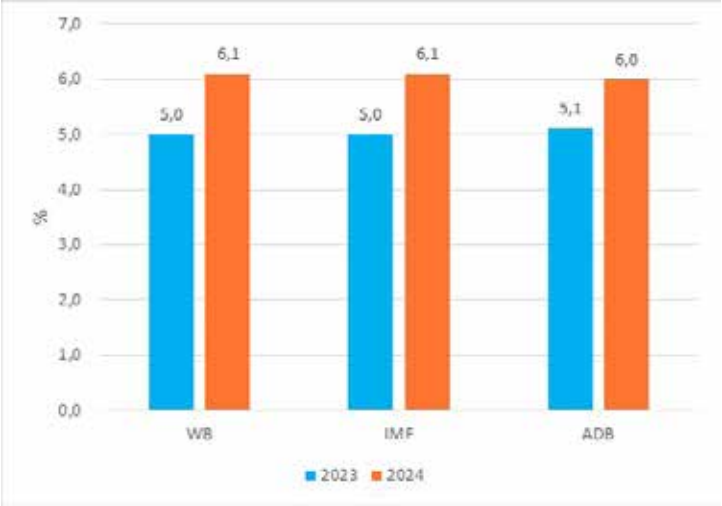
1.1.2. Kinh tế Việt Nam

1.1.2.1. Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

❖ Tốc độ tăng tổng sản phẩm trong nước

Các tổ chức quốc tế đều nhận định, tăng trưởng của Việt Nam năm 2024 cao hơn năm 2023 từ 0, 9 -1,1 điểm phần trăm (Hình 1.9), từ 6,0% - 6,1%.

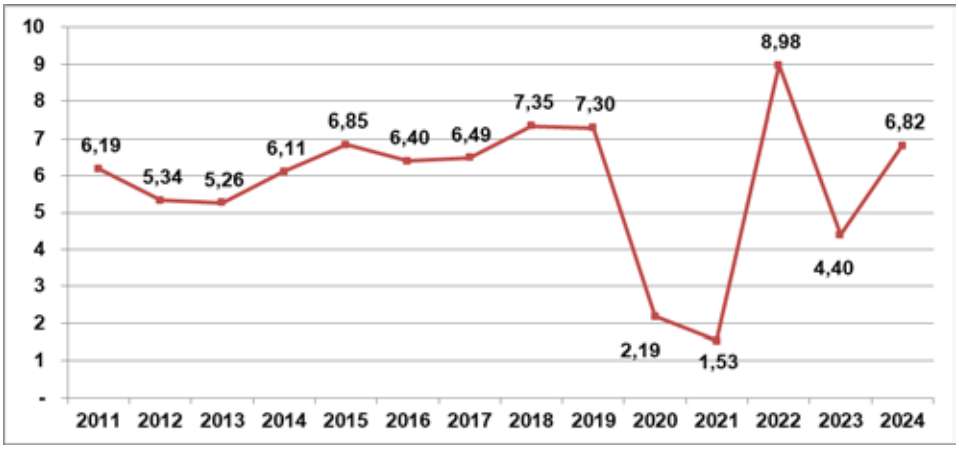
Hình 1.9. Đánh giá tăng trưởng của Việt Nam năm 2023 và dự báo tăng trưởng năm 2024, theo các tổ chức quốc tế



Nguồn: WB, IMF và ADB

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, GDP 9 tháng đầu năm 2024 ước tăng 6,82% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,20%, đóng góp 5,37% vào mức tăng tổng giá trị tăng thêm của toàn nền kinh tế; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 8,19%, đóng góp 46,22%; khu vực dịch vụ tăng 6,95%, đóng góp 48,41%. Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chịu ảnh hưởng nghiêm trọng bởi cơn bão số 3 trong tháng 9/2024 nên tăng trưởng thấp hơn cùng kỳ các năm trước. Công nghiệp chế biến, chế tạo là điểm sáng của nền kinh tế với tốc độ tăng 11,41%, là mức tăng cao nhất của cùng kỳ các năm trong 6 năm gần đây.

Hình 1.10. Tốc độ tăng GDP 9 tháng so với cùng kỳ năm trước, các năm 2011-2024 (%)



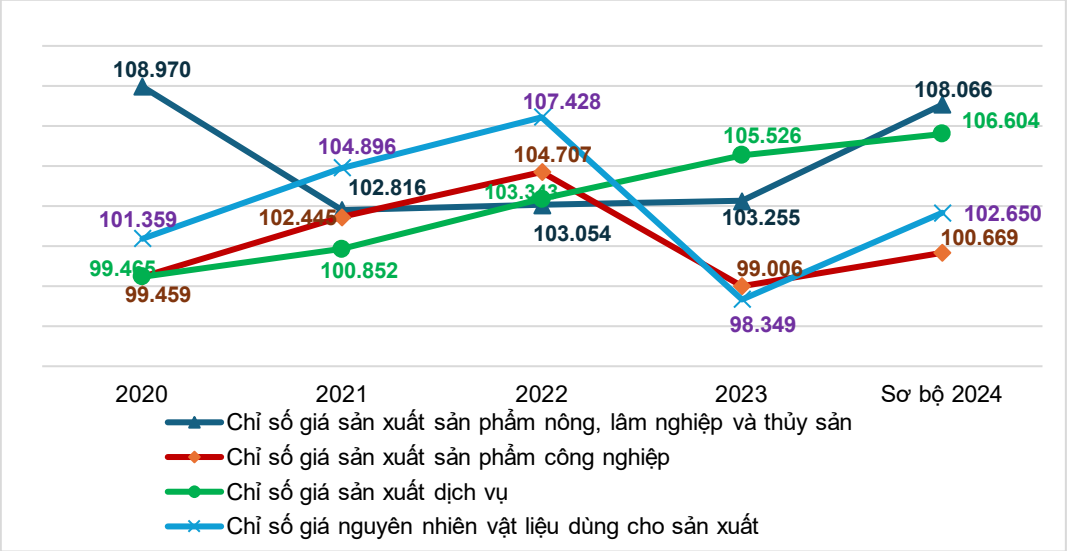
Nguồn: Tổng cục Thống kê

❖ Chỉ số giá

Số liệu của Tổng cục Thống kê cho thấy, CPI bình quân 9 tháng năm 2024 tăng 3,88% so với bình quân cùng kỳ năm 2023, với các nhóm hàng tăng giá gồm ăn uống và dịch vụ ăn uống; nhà ở, điện nước, chất đốt và vật liệu xây dựng; giáo dục; thuốc và dịch vụ y tế; giao thông. Riêng tháng 9 năm 2024, chỉ số giá tiêu dùng tăng 0,29% so với tháng trước, do giá lương thực, thực phẩm tăng cao tại các tỉnh, thành phố bị ảnh hưởng trực tiếp bởi bão và hoàn lưu bão; một số địa phương thực hiện tăng học phí theo lộ trình của Nghị định số 97/2023/NĐ-CP và giá thuê nhà ở tăng.

Trong 9 tháng đầu năm 2024, thị trường hàng hóa toàn cầu chịu tác động bởi diễn biến phức tạp của tình hình chính trị, kinh tế, xã hội thế giới. Ở trong nước, chỉ số giá sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản, công nghiệp, dịch vụ, nguyên nhiên vật liệu quý III và 9 tháng năm 2024 có xu hướng tăng so với cùng kỳ năm trước, trong khi chỉ số giá xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa giảm theo thị trường thế giới.

Hình 1.11. Chỉ số giá sản xuất, chỉ số giá nguyên liệu, nhiên liệu, vật liệu dùng cho sản xuất 6 tháng đầu năm so với cùng kỳ năm trước, các năm 2020 - 2024 (%)



Nguồn: Tổng cục Thống kê

1.1.2.2. Tình hình sản xuất

Báo cáo của Tổng cục Thống kê cho thấy, sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản trong tháng 9 năm 2024 bị ảnh hưởng nặng nề bởi cơn bão số 3 và mưa lớn kéo dài, gây thiệt hại lớn về trồng trọt, chăn nuôi và nuôi trồng thủy sản của nhiều tỉnh phía Bắc. Tuy vậy, sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản quý III và 9 tháng năm 2024 của cả nước vẫn duy trì tăng trưởng, đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước và phục vụ xuất khẩu. Trong khi đó, sản xuất công nghiệp tăng trưởng tích cực hơn quý trước với giá trị tăng thêm ngành công nghiệp đạt 8,34% so với cùng kỳ năm trước, trong đó, công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 9,76%.

Về tình hình doanh nghiệp, tính chung 9 tháng năm 2024, cả nước có gần 121,9 nghìn doanh nghiệp đăng ký thành lập mới với tổng số vốn đăng ký là hơn 1.158,5 nghìn tỷ đồng và tổng số lao động đăng ký hơn 735,0 nghìn lao động, tăng 3,4% về số doanh nghiệp, tăng 3,4% về vốn đăng ký và giảm 3,4% về số lao động so với cùng kỳ năm trước. Có hơn 61,1 nghìn doanh nghiệp quay trở lại hoạt động (tăng 25,0% so với cùng kỳ năm 2023), nâng tổng số doanh nghiệp thành lập mới và quay trở lại hoạt động trong 9 tháng năm 2024 lên hơn 183,0 nghìn doanh nghiệp, tăng 9,7% so với cùng kỳ năm 2023. Bình quân một tháng có hơn 20,3 nghìn doanh nghiệp thành lập mới và quay trở lại hoạt động.

Bảng 1.1. Doanh nghiệp thành lập mới và giải thể 9 tháng đầu năm 2024, phân theo một số lĩnh vực hoạt động

	Số lượng doanh nghiệp (Doanh nghiệp)		Tốc độ tăng/giảm so với cùng kỳ năm trước (%)	
	Thành lập mới	Giải thể	Thành lập mới	Giải thể
Bán buôn, bán lẻ, sửa chữa ô tô, xe máy	49.961	6.167	10,3	27,4
Công nghiệp chế biến chế tạo	14.757	1.626	5,1	16,1
Xây dựng	12.126	1.099	-3,8	15,4
Kinh doanh bất động sản	3.446	907	1,4	-3,1
Vận tải kho bãi	6.503	575	13,5	17,3
Dịch vụ lưu trú và ăn uống	4.542	701	-10,9	4,2
Sản xuất phân phối, điện, nước, gas	896	186	11,0	-17,7

Nguồn: Tổng cục Thống kê

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

❖ Xuất, nhập khẩu hàng hóa

Tính chung 9 tháng năm 2024, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 578,47 tỷ USD, tăng 16,3% so với cùng kỳ năm trước, trong đó, xuất khẩu tăng 15,4%; nhập khẩu tăng 17,3%. Cán cân thương mại hàng hóa xuất siêu 20,79 tỷ USD.

Hình 1.12. Xuất, nhập khẩu hàng hóa 9 tháng đầu năm 2024

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Xuất khẩu: Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa tháng 9 năm 2024 sơ bộ đạt 34,05 tỷ USD, giảm 9,9% so với tháng trước. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 9,39 tỷ USD, giảm 14,4%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 24,66 tỷ USD, giảm 8,1%. Có 30 mặt hàng đạt kim ngạch xuất khẩu trên 1 tỷ USD, chiếm 92,3% tổng kim ngạch xuất khẩu (có 7 mặt hàng xuất khẩu trên 10 tỷ USD, chiếm 66,4%). Về cơ cấu nhóm hàng xuất khẩu 9 tháng năm 2024, hàng công nghiệp chế biến chiếm tỷ trọng lớn nhất, sơ bộ đạt 263,47 tỷ USD, chiếm 87,9% tổng giá trị hàng xuất khẩu.

Bảng 1.2. Trị giá một số mặt hàng xuất khẩu 9 tháng đầu năm 2024

	Giá trị *(triệu USD)*	**Tốc độ tăng so với cùng kỳ năm trước** *(%)*
Các mặt hàng đạt giá trị trên 10 tỷ USD		
Điện tử, máy tính và linh kiện	52.757	27,4
Điện thoại và linh kiện	41.895	7,2
Máy móc thiết bị, dụng cụ PT khác	37.794	22,1
Dệt, may	27.348	8,9
Giày dép	16.538	12,5
Gỗ và sản phẩm gỗ	11.686	21,5
Phương tiện vận tải và phụ tùng	11.054	3,8

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Nhập khẩu: 9 tháng năm 2024, kim ngạch nhập khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 278,84 tỷ USD, tăng 17,3% so với cùng kỳ năm trước, trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 100,85 tỷ USD, tăng 18,8%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đạt 177,99 tỷ USD, tăng 16,5%. Có 40 mặt hàng nhập khẩu đạt giá trị trên 1 tỷ USD, chiếm 91,5% tổng kim ngạch nhập khẩu (có 3 mặt hàng nhập khẩu trên 10 tỷ USD, chiếm 45%). Về cơ cấu nhóm hàng nhập khẩu 9 tháng năm 2024, nhóm hàng tư liệu sản xuất sơ bộ đạt 261,5 tỷ USD, chiếm 93,8%, trong đó, nhóm hàng máy móc thiết bị, dụng cụ phụ tùng chiếm 47,3%; nhóm hàng nguyên, nhiên, vật liệu chiếm 46,5%.

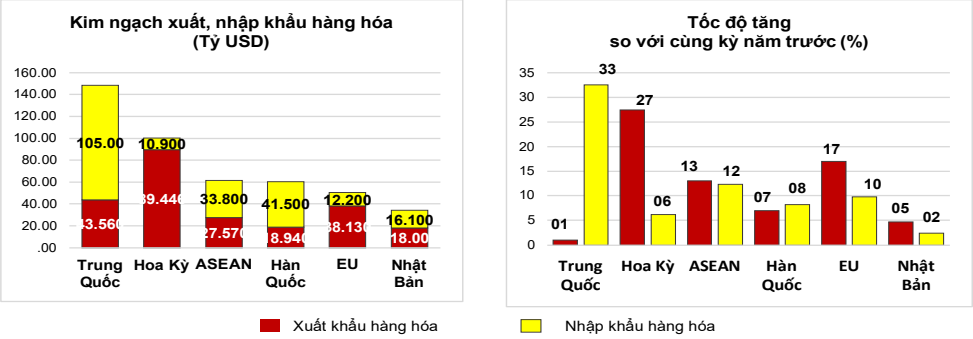
Bảng 1.3. Giá trị một số mặt hàng nhập khẩu 9 tháng năm 2024

	Giá trị *(Triệu USD)*	**Tốc độ tăng so với cùng kỳ năm trước** *(%)*
Các mặt hàng đạt giá trị trên 10 tỷ USD		
Điện tử, máy tính và LK	79.116	25,8
Máy móc thiết bị, DC PT khác	35.419	16,6
Vải	10.949	14,3

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Về thị trường xuất, nhập khẩu hàng hóa 9 tháng năm 2024, Hoa Kỳ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam, kim ngạch ước đạt 89,4 tỷ USD. Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam, kim ngạch ước đạt 105 tỷ USD.

Hình 1.13. Thị trường xuất, nhập khẩu hàng hoá chủ yếu 9 tháng năm 2024



Nguồn: Tổng cục Thống kê.

❖ Xuất, nhập khẩu dịch vụ

Tính chung 9 tháng năm 2024, kim ngạch xuất khẩu dịch vụ ước đạt 17,4 tỷ USD, tăng 18,8% so với cùng kỳ năm 2023, trong đó, dịch vụ du lịch đạt 8,8 tỷ USD (chiếm 50,6% tổng kim ngạch), tăng 33,4% so với cùng kỳ năm trước; dịch vụ vận tải đạt 4,9 tỷ USD (chiếm 28,1%), tăng 7,9%. Kim ngạch nhập khẩu dịch vụ 9 tháng năm 2024 ước đạt 26,6 tỷ USD (trong đó, đã tính trong phí dịch vụ vận tải và bảo hiểm của hàng hóa nhập khẩu là 8,8 tỷ USD), tăng 26,8% so với cùng kỳ năm trước, trong đó, dịch vụ vận tải đạt 10,7 tỷ USD (chiếm 40,2% tổng kim ngạch), tăng 17,7%; dịch vụ du lịch đạt 9,3 tỷ USD (chiếm 34,7%), tăng 68%. Nhập siêu dịch vụ 9 tháng năm 2024 là 9,2 tỷ USD.

1.1.2.4. Tình hình hoạt động dịch vụ

❖ Bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng

Tính chung 9 tháng năm 2024, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng đạt 1.591,0 nghìn tỷ đồng, tăng 8,8% so với cùng kỳ năm trước, trong đó, doanh thu dịch vụ lưu trú, ăn uống tăng 13,6% và doanh thu du lịch lữ hành tăng 16,7%.

Bảng 1.4. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng theo giá hiện hành

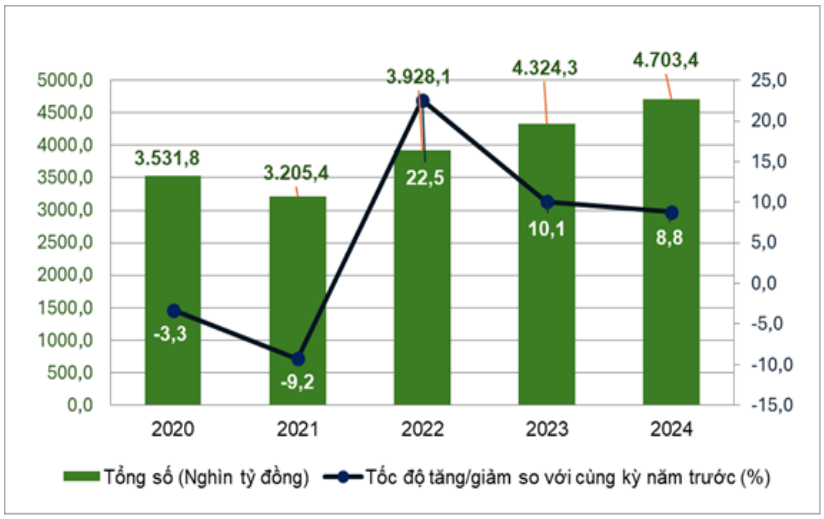
ĐVT: Nghìn tỷ đồng

	Ước tính tháng 9 năm 2024	Ước tính quý III năm 2024	Ước tính 9 tháng năm 2024	Tốc độ tăng so với cùng kỳ năm trước (%)		
				Tháng 9 năm 2024	Quý III năm 2024	9 tháng năm 2024
Tổng số	**535,8**	**1.591,0**	**4.703,4**	**7,6**	**8,4**	**8,8**
Bán lẻ hàng hóa	411,3	1.219,7	3.630,2	7,7	8,0	7,9
Dịch vụ lưu trú, ăn uống	61,7	186,0	543,0	7,9	10,3	13,6
Du lịch lữ hành	5,1	16,0	45,6	1,9	11,0	16,7
Dịch vụ khác	57,7	169,3	484,6	7,4	9,3	9,2

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Tính chung 9 tháng năm 2024, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng theo giá hiện hành ước đạt 4.703,4 nghìn tỷ đồng, tăng 8,8% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2023 tăng 10,1%), nếu loại trừ yếu tố giá tăng 5,8% (cùng kỳ năm 2023 tăng 7,6%).

Hình 1.14. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng theo giá hiện hành 9 tháng, các năm 2020 - 2024

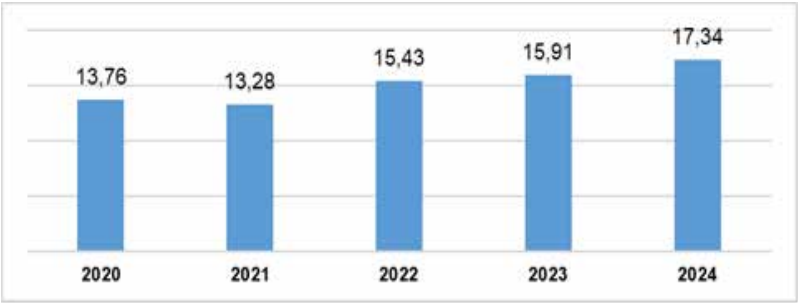


Nguồn: Tổng cục Thống kê.

1.1.2.5. Tình hình đầu tư

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện tại Việt Nam 9 tháng năm 2024 ước đạt 17,34 tỷ USD, tăng 8,9% so với cùng kỳ năm trước, trong đó, các dự án đầu tư vào các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo đạt 13,96 tỷ USD, chiếm 80,5% tổng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện; hoạt động kinh doanh bất động sản đạt 1,43 tỷ USD, chiếm 8,3%.

Hình 1.15. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện 9 tháng, các năm 2020 - 2024 (tỷ USD)



Nguồn: Tổng cục Thống kê.

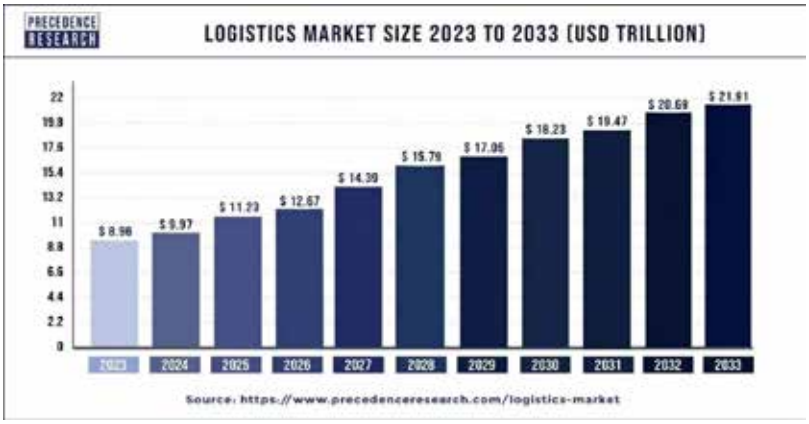
1.2. Logistics thế giới năm 2024 và một số mô hình quốc gia phát triển

1.2.1. Thị trường logistics toàn cầu

1.2.1.1. Quy mô thị trường

Theo Precedence Research, năm 2023 quy mô thị trường logistics toàn cầu trị giá 8,96 nghìn tỷ USD và dự kiến đạt khoảng 21,91 nghìn tỷ USD 10 năm sau (2033) với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (Compound Annual Growth Rate - CAGR) rất cao, khoảng 9,35% giai đoạn 2024 đến 2033.

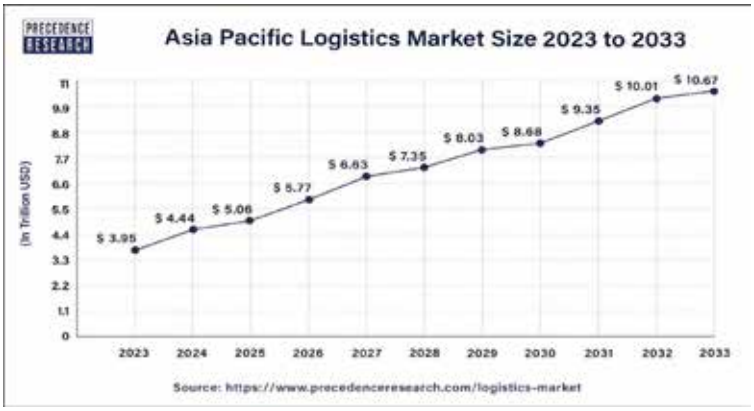
Hình 1.16. Quy mô thị trường logistics toàn cầu từ 2023 - 2033 (nghìn tỷ USD)



Nguồn: Precedence research

Xét theo khu vực thị trường, khu vực châu Á - Thái Bình Dương vẫn là khu vực thị trường có quy mô lớn nhất và phát triển năng động nhất, do quy mô mạng lưới thương mại và hoạt động giao thương sôi động ở khu vực này, với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm khoảng 11%. Các quốc gia trong top 10 thị trường logistics mới nổi (theo bảng xếp hạng của Agility, 2023) với quy mô thị trường logistics lớn như Trung Quốc, Ấn Độ đều thuộc khu vực này.

Hình 1.17. Quy mô thị trường logistics châu Á Thái Bình Dương đến năm 2033



Nguồn: Precedence research

Khu vực Bắc Mỹ và châu Âu, mặc dù các động lực về nhu cầu còn yếu, chưa thực sự phục hồi sau đại dịch Covid-19, vẫn giữ mức độ tăng trưởng ổn định khoảng 10%/năm, do những ưu thế về chất lượng hạ tầng và mức độ kết nối tốt giữa các phương thức vận tải.

Bảng 1.5. Quy mô thị trường logistics theo khu vực, giai đoạn 2022 - 2030

ĐVT: Tỷ USD

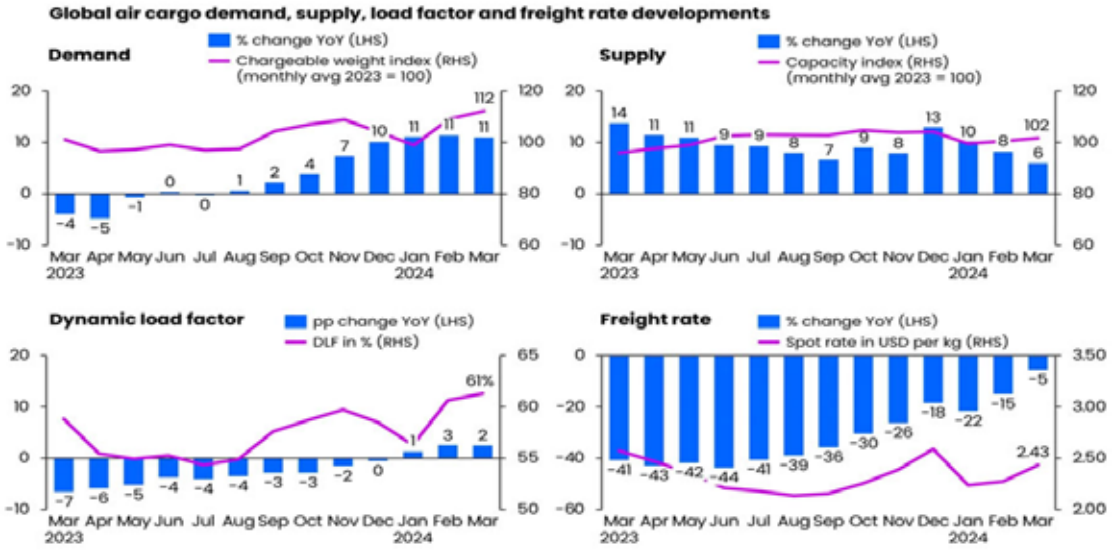
Khu vực	2022	2023	2027	2030
châu Á - Thái Bình Dương	3480,70	3952,34	6633,62	8684,20
châu Âu	1748,34	1955,51	3090,40	3860,00
Châu Mỹ La tinh	455,05	502,60	755,35	907,13
Trung Đông và châu Phi	327,32	359,22	526,35	619,72
Bắc Mỹ	1971,87	2193,79	3393,21	4167,76

Nguồn: Precedence Research

Báo cáo của Precedence Research nhận định, các động lực tăng trưởng chính của thị trường logistics toàn cầu năm 2024 tiếp tục là sự phát triển của thương mại điện tử, cũng như những cải thiện về hạ tầng và khả năng kết nối tốc độ cao. Các động lực và xu hướng khác của thị trường bao gồm: xu hướng chuyển đổi số và tự động hóa, sự gia tăng của nhu cầu vận tải thủy và thị trường logistics hợp đồng.

Xét theo phương thức vận tải, theo dữ liệu thị trường hàng tuần mới nhất từ Xeneta, nhu cầu thị trường hàng không toàn cầu tăng 11% trong ba tháng liên tục (so với năm ngoái), nhờ vào sự bùng nổ của thương mại điện tử và những ảnh hưởng của xung đột tại khu vực Biển Đỏ đối với dịch vụ vận tải đường biển.

Hình 1.18. Tình hình thị trường vận tải hàng không từ tháng 3/2023 - tháng 3/2024



Nguồn: Xeneta

1.2.1.2. Các xu hướng chủ yếu của thị trường logistics toàn cầu

Thứ nhất, sự phát triển của trí tuệ nhân tạo (AI) và thương mại điện tử. Sự tăng trưởng vượt bậc của thương mại điện tử toàn cầu, vốn là một trong những động lực lớn nhất của thị trường logistics lại càng cộng hưởng lớn hơn khi các giải pháp logistics sử dụng AI. AI cho phép các nền tảng thương mại điện tử phân tích quy mô dữ liệu lớn, tối ưu chiến lược giá và tăng cường sự trải nghiệm và sự trung thành của khách hàng. Theo Báo cáo thị trường dữ liệu 2024 của Gitnux, AI dự kiến đạt mức 12,87 nghìn tỷ USD trong thị trường logistics.

Thứ hai, phát triển logistics xanh và bền vững. Đây là một trong những xu thế nổi bật trong thời gian tới của ngành logistics, thông qua sử dụng các loại nhiên liệu thay thế, phương tiện vận chuyển điện và các chương trình cắt giảm khí thải carbon.

Thứ ba, các chiến lược reshore và nearshore vẫn tiếp tục định hình chuỗi cung ứng toàn cầu. Theo đó, chuỗi cung ứng toàn cầu sẽ ít manh mún và phân tán về mặt địa lý. Xu hướng này có thể xảy ra đối với các ngành công nghệ cao, liên quan nhiều đến chuỗi cung ứng như máy móc, điện tử và công nghiệp ôtô.

Thứ tư, năm 2024 các nhà cung cấp sẽ phải đối mặt với tình trạng khan hiến hàng hóa, nhất là các mặt hàng nông sản thiết yếu, do một số thách thức đang hội tụ, bao gồm giá các yếu tố đầu vào tăng cao, lo ngại về lợi nhuận của nhà nông, chủ nghĩa bảo hộ gia tăng và các hiện tượng thời tiết cực đoan.

1.2.1.3. Các thương vụ mua bán và sáp nhập nổi bật trên thế giới

Những năm gần đây, thị trường logistics thế giới thể hiện rõ xu hướng sáp nhập và mua lại của các tập đoàn toàn cầu (Bảng 1.6).

Bảng 1.6. Các thương vụ M&A nổi bật trên thế giới

Năm	Công ty mua lại	Công ty được mua lại	Lĩnh vực kinh doanh chính của công ty bị mua lại	Mục tiêu của thương vụ
2019	DSV	Panalpina	Logistics toàn cầu, đa dạng hóa dịch vụ	Mở rộng quy mô, tăng cường vị thế toàn cầu
2021	DSV	Agility GIL	Logistics tích hợp toàn cầu, đặc biệt tại Trung Đông và châu Á	Củng cố vị thế dẫn đầu, mở rộng thị phần
2021	Maersk	LF Logistics	Vận tải hàng tiêu dùng, đặc biệt tại châu Á - Thái Bình Dương	Mở rộng mạng lưới logistics tại châu Á, tăng cường dịch vụ vận tải hàng tiêu dùng, đặc biệt tại các thị trường mới nổi.
2021	Maersk	HUUB	Giải pháp công nghệ cho kho hàng B2C, đặc biệt trong ngành thời trang	Nâng cao năng lực công nghệ, tối ưu hóa hoạt động kho hàng, đặc biệt trong lĩnh vực thương mại điện tử.

Năm	Công ty mua lại	Công ty được mua lại	Lĩnh vực kinh doanh chính của công ty bị mua lại	Mục tiêu của thương vụ
2021	Maersk	B2C Europe	Dịch vụ giao hàng bưu kiện	Mở rộng mạng lưới giao hàng bưu kiện tại châu Âu, tăng cường khả năng cung cấp dịch vụ giao hàng cuối cùng.
2022	MSC	Bolloré Africa Logistics	Vận tải, logistics và khai thác cảng tại châu Phi, Ấn Độ, Haiti và Timor-Leste	Mở rộng mạng lưới tại châu Phi, tăng cường chuỗi cung ứng, kết nối châu Phi với phần còn lại của thế giới.
2023	CVC Capital Partners Fund VIII	Scan Global Logistics	Vận tải và logistics toàn cầu	Tăng trưởng doanh thu, mở rộng thị trường toàn cầu
2024	CMA CGM	Bolloré Logistics	Vận tải và logistics hàng đầu tại Pháp	Phát triển logistics và ngành kinh doanh vận tải hàng hải
2024	Hapag-Lloyd	ATL Haulage Contractors Limited	Vận tải đường bộ, dịch vụ đa phương thức tại Vương quốc Anh	Phát triển ngành dịch vụ đa phương thức
2024	Nippon Express Holding (NX Group)	Cargo Partner	Logistics tại Trung và Đông Âu	Mở rộng mạng lưới toàn cầu, nâng cao dịch vụ logistics tại châu Âu và châu Á

Nguồn: Ban Biên tập tổng hợp

Bên cạnh các thương vụ M&A giữa các tập đoàn logistics nhằm mở rộng thị trường, còn xuất hiện xu hướng các hãng tàu mua lại các tập đoàn logistics để thực hiện chiến lược mở rộng hoạt động sang thị trường logistics, như: Maersk đã có những khoản đầu tư dọc theo chuỗi cung ứng nhiều hơn khi mua lại LF Logistics, HUUB hay B2C Europe..., những thương vụ giúp Maersk mở rộng khả năng cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực logistics cho thương mại điện tử hay giao hàng chặng cuối; hướng đến trở thành một nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp với khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói cho khách hàng. Các hãng tàu khác cũng không nằm ngoài "cuộc chơi" khi MSC chi 6,3 tỉ USD mua lại Bolloré Africa Logistics để mở rộng phạm vi hoạt động tại châu Phi; tập đoàn CMA CGM đã hoàn tất thương vụ mua lại Bolloré Logistics từ tập đoàn vận tải Bolloré Group. Giao dịch này là một bước tiến quan trọng trong chiến lược phát triển logistics của Tập đoàn CMA CGM với mục tiêu cung cấp cho khách hàng dịch vụ toàn diện và mở rộng kinh doanh sang các lĩnh vực mới. Có thể thấy rằng, các hãng tàu đều có động thái để lấn sân sang mảng dịch vụ logistics bằng cách mua lại các tập đoàn logistics lớn, cùng với lợi thế về đội tàu sẵn có, bức tranh logistics sẽ phát triển theo chiều hướng cung cấp dịch vụ logistics trọn gói cho khách hàng.

1.2.2. Một số mô hình quốc gia phát triển logistics thành công

1.2.2.1. Saudi Arabia

Saudi Arabia không chỉ được biết đến là cường quốc dầu mỏ hàng đầu thế giới. mà còn là quốc gia hiện đại, không ngừng sáng tạo, đẩy mạnh chuyển đổi và đa dạng hóa mô hình kinh tế với điểm nhấn là một loạt siêu dự án đầy tham vọng. Những năm gần đây, với những chính sách đột phá về logistics và tạo thuận lợi thương mại, quốc gia này đã đạt được những thành tựu đáng kể về chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI), và xếp thứ 6 trên bảng xếp hạng các thị trường logistics mới nổi (Agility Emerging Markets Logistics) 2024.

Bảng 1.7. Chỉ số Logistics Performance Index của Saudi Arabia (2007 - 2023)

Năm	LPI	Chỉ số hải quan	Chỉ số hạ tầng	Chỉ số vận tải quốc tế	Chỉ số NL logistics	Chỉ số truy xuất	Chỉ số thời gian
2007	3,02	2,72	2,95	2,93	2,88	3,02	3,65
2010	3,22	2,91	3,27	2,8	3,33	3,32	3,78
2012	3,18	2,79	3,22	3,1	2,99	3,21	3,76
2014	3,15	2,86	3,34	2,93	3,11	3,15	3,55
2016	3,16	2,69	3,24	3,23	3	3,25	3,53
2018	3,01	2,66	3,11	2,99	2,86	3,17	3,3
2023	3,4	3	3,6	3,3	3,3	3,5	3,6

Nguồn: Báo cáo LPI của Ngân hàng Thế giới (2007 - 2023)

Quy mô thị trường logistics của Saudi Arabia ước đạt 25,33 tỷ USD vào năm 2024 và dự kiến sẽ đạt 32,88 tỷ USD vào năm 2029, tăng trưởng với tốc độ CAGR là 5,36% . Trong khuôn khổ tầm nhìn 2030, nước này đã cho ra đời chiến lược logistics quốc gia với tên gọi Saudi Arabian Logistics (SAL) với mục tiêu thúc đẩy chuyển đổi kinh tế của đất nước bằng cách trở thành trung tâm logistics và vận tải toàn cầu, quản lý hàng hóa đẳng cấp thế giới cả đường hàng không, đường bộ và đường biển, thông suốt nối liền 3 châu lục: châu Á, châu Âu và châu Phi.

Cuối năm 2023, Saudi Arabia công bố kế hoạch xây dựng 59 trung tâm logistics nhằm biến vương quốc Trung Đông này trở thành một trong những đầu mối logistics toàn cầu. Kế hoạch trên nhằm mục đích phát triển cơ sở hạ tầng trong lĩnh vực logistics, đa dạng hóa nền kinh tế địa phương và nâng cao vị thế của quốc gia này thành điểm đến đầu tư hàng đầu trong khu vực. 59 trung tâm logistics với tổng diện tích hơn 100km^2, trong đó, 12 trung tâm ở Riyadh, 12 trung tâm ở Mecca, 17 trung tâm ở miền Đông và 18 trung tâm ở các khu vực khác của Saudi Arabia, dự kiến hoàn thành vào năm 2030, sẽ cho phép các ngành công nghiệp địa phương xuất khẩu với hiệu quả cao và hỗ trợ thương mại điện tử bằng cách tạo điều kiện liên kết nhanh chóng giữa các trung tâm logistics và trung tâm phân phối trên khắp đất nước.

Đồng thời, Saudi Arabia cũng công bố kế hoạch xây dựng 4 đặc khu kinh tế được đặt tại các TP. Riyadh, Jazan, King Abdullah và thị trấn Ras al-Khair. Đây là một phần trong cam kết của Chính phủ Saudi Arabia nhằm củng cố vị thế quốc gia này như một điểm đến của đầu tư toàn cầu. Các đặc khu kinh tế cũng được kỳ vọng sẽ tạo hiệu ứng đáng kể đối với hoạt động kinh doanh của nước này, có thể tạo ra hàng chục nghìn việc làm và đóng góp hàng tỷ USD vào GDP của quốc gia giàu có này.

1.2.2.2. Các tiểu vương quốc A Rập Thống nhất (United Arab Emirrates - UAE)

Từ khi Ngân hàng Thế giới công bố LPI, UAE luôn nằm trong số các quốc gia có thứ hạng cao với điểm số ổn định. Quốc gia này cũng đứng thứ 3 trong bảng xếp hạng Agility Emerging Markets Logistics 2024.

Bảng 1.8. Chỉ số Logistics Performance Index của UAE (2007 - 2023)

Năm	LPI	Chỉ số Hải quan	Chỉ số hạ tầng	Chỉ số vận tải quốc tế	Chỉ số NL logistics	Chỉ số Truy xuất	Chỉ số Thời gian
2007	3,73	3,52	3,8	3,68	3,67	3,61	4,12
2010	3,63	3,49	3,81	3,48	3,53	3,58	3,94
2012	3,78	3,61	3,84	3,59	3,74	3,81	4,1
2014	3,54	3,42	3,7	3,2	3,5	3,57	3,92
2016	3,94	3,84	4,07	3,89	3,82	3,91	4,13
2018	3,96	3,63	4,02	3,85	3,92	3,96	4,38
2023	4	3,7	4,1	3,8	4	4,1	4,2

Nguồn: Báo cáo LPI của Ngân hàng Thế giới (2007 - 2023)

Các Tiểu vương quốc A Rập Thống nhất từ lâu đã là ngã tư của thương mại toàn cầu, với vị trí chiến lược đóng vai trò là cầu nối giữa Đông và Tây. Lĩnh vực logistics, một thành phần quan trọng trong cấu trúc kinh tế của quốc gia này, phải đối mặt với nhiều thách thức trong những năm gần đây. Từ sự gia tăng của thương mại điện tử sau đại dịch COVID-19 đến các vấn đề dai dẳng như tắc nghẽn giao thông và biến động giá nhiên liệu, logistics ở trong tình trạng thay đổi liên tục. Tuy nhiên, giữa những thách thức này là ngọn hải đăng của sự tiến bộ: các biện pháp can thiệp chiến lược của chính phủ UAE nhằm định hướng ngành này hướng tới một tương lai thịnh vượng.

Đại dịch COVID-19 đã đánh dấu bước ngoặt cho ngành logistics của UAE, thúc đẩy sự thay đổi mạnh mẽ sang mua sắm trực tuyến. Sự chuyển đổi này không chỉ làm nổi bật vai trò ngày càng tăng của thương mại điện tử trong nền kinh tế, mà còn nhấn mạnh khả năng phục hồi của ngành logistics, được hỗ trợ bởi viện trợ tài chính mạnh mẽ của chính phủ. Khi ngành này phục hồi, việc tập trung vào logistics dược phẩm, số hóa và các ưu đãi cho doanh nghiệp logistics trong các khu vực tự do thương mại như DAFZA và JAFZA cho thấy cam kết của chính phủ trong việc thúc đẩy tăng trưởng và đổi mới. Bất chấp sự bùng nổ của thương mại điện tử, thị trường logistics của UAE phải đối mặt với những trở ngại đáng kể, gồm các mối quan ngại về môi trường do phụ thuộc quá nhiều vào vận tải đường bộ,

tắc nghẽn giao thông và tác động của biến động giá nhiên liệu. Nhận ra những thách thức này, UAE đã đặt ra các mục tiêu đầy tham vọng nhằm giảm sự phụ thuộc vào vận tải đường bộ, như thông qua việc phát triển mạng lưới đường sắt Etihad, mở rộng cảng đến việc áp dụng các công nghệ tiên tiến như AI và blockchain, UAE đang đặt nền tảng cho một lĩnh vực logistics hiệu quả hơn, bền vững hơn và tiên tiến hơn về mặt công nghệ. Các chương trình như Dubai Future Accelerators và Hub71 của Abu Dhabi được thiết kế để hỗ trợ các công ty khởi nghiệp công nghệ, bao gồm cả những công ty trong lĩnh vực logistics. Những sáng kiến như vậy đang thúc đẩy văn hóa đổi mới và hỗ trợ việc áp dụng các công nghệ mới trong logistics. Các biện pháp này không chỉ nhằm mục đích nâng cao hiệu quả hoạt động, mà còn định vị UAE là một trung tâm logistics toàn cầu hàng đầu.

Phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển và sân bay, cùng với việc áp dụng các công nghệ tiên tiến, tạo ra nhiều cơ hội phát triển. Hơn nữa, sự mở rộng nhanh chóng của thương mại nhanh, kết hợp với những cải thiện trong khả năng quản lý hàng hóa của UAE, mang lại triển vọng đầy hứa hẹn. Bằng cách giải quyết những thách thức hiện tại và đầu tư vào cơ sở hạ tầng và đổi mới công nghệ, UAE không chỉ nâng cao năng lực logistics mà còn thiết lập chuẩn mực toàn cầu về sự xuất sắc trong ngành. Sự hợp tác liên tục giữa chính phủ và các bên liên quan trong ngành là chìa khóa để khai thác toàn bộ tiềm năng của ngành logistics UAE, đảm bảo khả năng phục hồi và thịnh vượng của ngành trong những năm tới.

Chính phủ UAE đã thực hiện một loạt cải cách để thuận lợi hóa các hoạt động logistics, bao gồm đơn giản hóa thủ tục hải quan, áp dụng các thông lệ quốc tế tốt nhất trong tạo thuận lợi thương mại và cung cấp các ưu đãi cho các công ty logistics. Sáng kiến "Hộ chiếu logistics thế giới" (WLP) là một trong 9 sáng kiến thuộc Chiến lược "Con đường Tơ lụa Dubai" được UAE triển khai từ năm 2019, với tham vọng đưa Dubai trở thành nơi liên kết thương mại chiến lược của thế giới. Đến nay, đã có 29 quốc gia đăng ký tham gia mạng lưới WLP.

1.3. Chính sách mới về logistics

Từ tháng 10 năm 2023 đến tháng 9 năm 2024, các cơ quan chức năng đã ban hành nhiều chính sách mới về logistics, có thể kể đến:

- *Cảng biển và giá dịch vụ tại cảng biển*

Quyết định số 442/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 22/5/2024 sửa đổi, bổ sung Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (ban hành theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021). Theo đó, các nội dung chính được điều chỉnh gồm: Về năng lực: Giảm một chút ở lượng hàng hóa thông qua cảng biển nói chung, nhưng tăng ở lượng hàng container và lượng hành khách; Về kết cấu hạ tầng: Bổ sung ưu tiên phát triển "khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ"; Về phân loại cảng biển: Bổ sung cảng biển TPHCM quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt (gắn với việc phát triển cảng Cần Giờ), cùng với các cảng biển đã quy hoạch là Thanh Hóa, Đà Nẵng, Khánh Hòa. Nội dung còn lại là điều chỉnh một số chỉ tiêu về lượng hàng hóa và hành khách thông qua ở mỗi nhóm cảng biển, từ số 1 đến số 5.

Thông tư số 12/2024/TT-BGTVT ngày 15/5/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam có hiệu lực từ ngày 1/7/2024, quy định cụ thể cách tính giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo cho tàu thuyền, thay thế Thông tư số 39/2023 của Bộ GTVT ban hành biểu khung giá dịch hoa tiêu và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam. Cụ thể, căn cứ quy định pháp luật hiện hành về quản lý giá dịch vụ tại cảng biển, chất lượng dịch vụ và tình hình thị trường, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển quyết định mức giá cụ thể thuộc khung giá đối với dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo theo quyết định của Bộ trưởng Bộ GTVT. Khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo thuộc khu vực hàng hải được phân cho từng đối tượng tàu thuyền, hàng hóa, hành khách hoạt động vận tải nội địa và tàu thuyền, hàng hoá, hành khách hoạt động vận tải quốc tế. Quy định này cũng nêu rõ, tàu thuyền neo, buộc tại nhiều vị trí trong khu nước, vùng nước thuộc khu vực hàng hải của một cảng biển thì giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo được tính bằng tổng thời gian thực tế neo, buộc tại từng vị trí.

- Đường sắt

Bộ Công Thương vừa ban hành Quyết định số 889/QĐ-BCT về Chương trình hành động của ngành Công Thương thực hiện Nghị quyết số 178/NQ-CP ngày 31 tháng 10 năm 2023 của Chính phủ về Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Logistics các ngành nghề, lĩnh vực

Công điện số 13/CĐ-TTg ngày 06/02/2024 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường kết nối logistics, thúc đẩy tiêu thụ, xuất khẩu nông lâm thủy sản. Theo đó, Thủ tướng chỉ đạo các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch, cơ cấu sản xuất nông lâm thuỷ sản tại địa phương gắn với phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics nông sản; phối hợp với Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn rà soát, bổ sung các trung tâm dịch vụ logistics nông sản trình cấp có thẩm quyền phê duyệt; xây dựng cơ chế, chính sách theo thẩm quyền, khuyến khích thu hút doanh nghiệp, tổ chức và cá nhân có năng lực tham gia đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành các trung tâm dịch vụ logistics nông sản trên địa bàn;...

- Chính sách về vận tải hàng hóa

Chính phủ ban hành Nghị định số 34/2024/NĐ-CP ngày 31/3/2024 quy định Danh mục hàng hóa nguy hiểm, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và phương tiện thủy nội địa. Nghị định gồm 6 chương, 35 điều quy định Danh mục hàng hóa nguy hiểm, việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên đường thủy nội địa. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc áp dụng những quy chế, biện pháp đặc biệt đối với việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trong trường hợp: hàng hóa phục vụ cho yêu cầu cấp bách phòng, chống dịch

bệnh, thiên tai, địch họa; hàng hóa quá cảnh của các nước, tổ chức quốc tế không ký kết điều ước quốc tế liên quan tới Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia riêng về bến xe hàng (quy chuẩn 114), có hiệu lực từ ngày 1/7/2024. Theo đó, các hạng mục công trình cơ bản của bến xe hàng được chia làm hai nhóm, gồm các công trình bắt buộc và các công trình dịch vụ thương mại. Bến xe hàng được phân làm 6 loại theo số thứ tự từ 1 đến 6, được xếp dựa theo các tiêu chí như: Tổng diện tích (tối thiểu); Trang thiết bị bốc, xếp bằng cơ giới; Văn phòng làm việc và các công trình phụ trợ (tối thiểu); Diện tích khu vệ sinh; Diện tích dành cho cây xanh, thảm cỏ; Đường xe ra, vào bến; Mặt sân bến; Hệ thống cung cấp thông tin; Hệ thống thoát nước; Hệ thống cứu hoả.

- Chính sách logistics xanh/bền vững

Ngày 29/5/2024, Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 14/2024/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu, và ban hành kèm theo Thông tư này Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu; Mã số đăng ký: QCVN 26:2024/BGTVT. Một trong những điểm đáng chú ý tại quy chuẩn mới là những quy định cụ thể liên quan tới thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu. Đây là những quy chuẩn được bổ sung để đáp ứng những quy định mới của ngành hàng hải thế giới liên quan tới việc giảm cường độ carbon trong vận tải biển Quốc tế, hướng tới "các mức độ tham vọng" được đặt ra trong chiến lược ban đầu của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu. Các yêu cầu áp dụng cho tất cả các tàu có tổng dung tích từ 400GT trở lên hoạt động tuyến quốc tế. Các tiêu chuẩn mới được bổ sung chủ yếu về hiệu quả năng lượng đối với các tàu, với những tiêu chuẩn để đo lường các yếu tố trong giảm phát thải như: chỉ số cường độ carbon (CII) và chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng đối với các tàu hiện có (EEXI). Trong đó, EEXI đạt được phải tính toán phù hợp với quy định và hướng dẫn của IMO. Riêng đối với chỉ thị cường độ carbon khai thác hàng năm đạt được (CII khai thác hàng năm đạt được), sau khi kết thúc năm 2023 và sau khi kết thúc mỗi năm tiếp theo, tàu có tổng dung tích từ 5.000GT trở lên phải tính CII khai thác hàng năm đạt được trong 12 tháng. CII khai thác hàng năm đạt được phải được lập thành tài liệu và phải được đăng kiểm kiểm tra, để xác định xếp hạng cường độ carbon khai thác ở các hạng A, B, C, D hoặc E, tương ứng là các mức độ xuất sắc, tốt, trung bình và kém.

- Chính sách thương mại biên giới

Chính phủ ban hành Nghị định số 122/2024/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 14/2018/NĐ-CP ngày 23/01/2018 của Chính phủ quy định chi tiết về hoạt động thương mại biên giới, có hiệu lực từ ngày 01/12/2024. Theo đó, vẫn quy định 3 phương thức thanh toán là: thanh toán qua ngân hàng; thanh toán bù trừ giữa hàng hoá, dịch vụ xuất khẩu với hàng hoá, dịch vụ nhập khẩu (phần chênh lệch thanh toán qua ngân hàng); và thanh toán bằng tiền mặt. Tuy nhiên, theo quy định mới thì phương thức thanh toán bằng tiền mặt chỉ được áp dụng đối với hoạt động mua bán, trao đổi hàng hóa của cư dân biên giới. Đồng thời, Nghị định số 122/2024/NĐ-CP bổ sung Điều 4a quy định

về tiêu chuẩn hàng hóa trong hoạt động thương mại biên giới, theo đó, hàng hóa trong hoạt động mua bán, trao đổi hàng hóa qua biên giới của thương nhân, cư dân biên giới phải đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn, chất lượng, quy định về truy xuất nguồn gốc và các điều kiện khác theo quy định pháp luật của nước nhập khẩu. Nghị định này cũng sửa đổi điều kiện về chủ thể hoạt động mua bán tại chợ biên giới, quy định về xuất nhập cảnh người và phương tiện của Việt Nam.

- Quy định về logistics hàng không

Chính phủ ban hành Nghị định số 20/2024/NĐ-CP của Chính phủ sửa đổi, bổ sung quy định về việc cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện kỹ thuật đối với thiết bị, phương tiện chuyên ngành hàng không được sản xuất, lắp ráp, cải tiến tại Việt Nam, trong đó, quy định trường hợp các thiết bị, phương tiện hoạt động tại cảng hàng không, sân bay trong phạm vi quản lý của 01 cảng vụ hàng không, cảng vụ hàng không cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện kỹ thuật cho các thiết bị, phương tiện chuyên ngành hàng không được sản xuất, lắp ráp, cải tiến tại Việt Nam.

Đồng thời, Nghị định số 20/2024/NĐ-CP cũng sửa đổi, bổ sung khoản 3, khoản 6 Điều 67 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP quy định về các dịch vụ hàng không cung cấp tại cảng hàng không, sân bay; trong đó, quy định về khai thác nhà ga hàng hóa hàng không, khai thác kho hàng hóa hàng không và các dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất.

CHƯƠNG II:
HẠ TẦNG LOGISTICS

2.1. Thực trạng phát triển hạ tầng logistics[1]

2.1.1. Đường bộ

Tổng chiều dài mạng lưới đường bộ khoảng 595.125km gồm cả đường giao thông nông thôn, trong đó đường bộ quốc gia gồm cả quốc lộ và cao tốc là 26.484km,[2] chiếm 4,4% tổng chiều dài đường bộ toàn quốc. Thị phần vận tải đường bộ vẫn chiếm đa số khoảng 90% - 93% đối với hành khách và 61% - 64% đối với hàng hóa.

Hình 2.1. Sơ đồ hệ thống đường bộ toàn quốc

Kết quả triển khai phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

(1) Đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ năm 2023 - 2024 có nhiều điểm nổi bật với nhiều đoạn tuyến được đẩy nhanh tiến độ đầu tư và đưa vào khai thác để tăng cường kết nối vùng, miền, giảm thời gian đi lại, góp phần giảm chi phí logistics. Cụ thể: Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có chiều dài 2.063km từ cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) đến Cà Mau qua 32 địa phương, có vai trò hết sức quan trọng đối với sự phát triển KT-XH và bảo đảm QP-AN của đất nước. Giai đoạn 2017 - 2020, ngành GTVT trong đã triển khai 11 dự án thành phần với tổng chiều dài 654km; giai đoạn 2021 - 2025, tiếp tục triển khai 12 dự án thành phần với tổng chiều dài 729km. Trong năm 2024 đã khánh thành 20km còn lại của Dự án thành phần Diễn Châu - Bãi Vọt, nâng tổng sốkm đường cao tốc trên Bắc - Nam đưa vào khai thác lên 633,5km. Năm 2025, hoàn thành 12 dự án thành phần thuộc cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2021 - 2025 và một số đoạn khác để thông xe toàn tuyến.

[1] Hạ tầng logistics gồm 02 thành phần chính: Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng thông tin truyền thông. *(i) Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải:* là một hệ thống bao gồm hệ thống vật chất kỹ thuật, các loại công trình kiến trúc và phương tiện sử dụng cho ngành giao thông vận tải như: mạng lưới đường bộ cao tốc, quốc lộ, đường địa phương, đường chuyên dùng và các cơ sở hạ tầng liên quan như: cảng cạn, nhà ga, sân bay, cảng biển... ; *(ii) Cơ sở hạ tầng thông tin truyền thông:* là tất cả các hệ thống thông tin dùng để quản lý các hoạt động của hàng hóa như nhập dữ liệu, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi. Báo cáo này tập trung vào phân tích, đánh giá phát triển hạ tầng logistics gắn với cơ sở hạ tầng ngành giao thông vận tải, kho bãi, cảng cạn... và theo 05 lĩnh vực: đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, hàng hải và hàng không.

[2] Số liệu thống kê tính đến tháng 6/2024, cao tốc với tổng chiều dài trên 2.063km

(2) Việc hoàn thành, đưa vào khai thác các tuyến cao tốc năm 2023 - 2024 có tác động thúc đẩy vận tải hàng hóa, hành khách, kết nối vùng miền nhanh chóng, góp phần giảm chi phí logistics, thúc đẩy phát triển KT - XH, tăng thu hút đầu tư, thúc đẩy du lịch đối với các tỉnh có dự án và nâng tổng chiều dài đường bộ cao tốc đưa vào khai thác trên toàn quốc đến thời điểm tháng 5/2024 trên 2.000km.

(3) Năm 2024, Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 được thông qua, có hiệu lực thi hành từ ngày 1/1/2025, gồm 06 Chương với 86 điều, quy định về hoạt động đường bộ và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ với nhiều điểm mới như bổ sung thêm Chương Đường bộ cao tốc; cho phép thu phí đối với các tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác.

(4) C*ông tác lập các quy hoạch lĩnh vực đường bộ*

** Điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050:* Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021. Tuy nhiên, ngành GTVT đang lập điều chỉnh Quy hoạch để điều chỉnh, cập nhật theo Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Quốc hội phê chuẩn tại Nghị quyết số 81/2023/QH15; việc điều chỉnh này phù hợp với Nghị quyết số 61/2022/QH15 cho phép tại điều 2, khoản c: "....nếu có mâu thuẫn giữa quy hoạch thấp hơn với quy hoạch cao hơn, thì quy hoạch thấp hơn phải điều chỉnh theo quy hoạch cao hơn...." . Nội dung Quy hoạch điều chỉnh: cập nhật lại mục tiêu vận tải hàng hóa và hành khách đối với lĩnh vực đường bộ, cập nhật, điều chỉnh lại một số tuyến đường bộ về quy mô, cấp đường và lộ trình đầu tư được điều chỉnh theo; cơ bản các nội dung khác vẫn giữ nguyên theo Quyết định 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021.

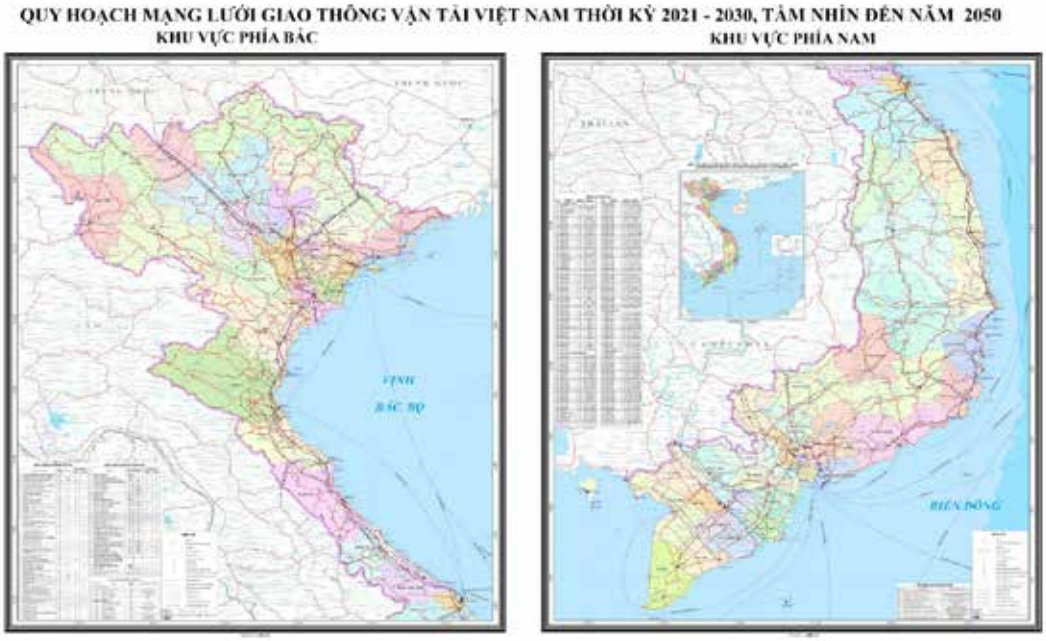
** Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050:* Bộ GTVT giao Cục Đường bộ Việt Nam chủ trì lập quy hoạch (đây là Quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành đang được triển khai lập) nhằm cụ thể hóa các nội dung của Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam đề ra. Sản phẩm của quy hoạch chi tiết sẽ được thể hiện cụ thể, đầy đủ các nội dung để phục vụ cho các bước chuẩn bị đầu tư và là cơ sở pháp lý quan trọng để các tỉnh/thành phố trên toàn quốc cắm mốc chỉ giới, giữ quỹ đất nhằm giảm chi phí giải phóng mặt bằng sau này, đẩy nhanh tiến độ bàn giao mặt bằng.

(5) Một số nội dung mới trong *điều* chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam (bao gồm 02 tuyến cao tốc mới)[3]:

- Điểm mới 1 là: Kéo dài cao tốc Bắc - Nam phía Đông tới Đất Mũi và bổ sung tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum. Theo đó, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông sau khi bổ sung thêm đoạn Cà Mau - Đất Mũi dài 90km, 4 làn xe, đầu tư trước năm 2030 sẽ dài 2.153km, quy mô 4 - 10 làn xe (quy hoạch cũ 2.063km). Hệ thống đường cao tốc cả nước sẽ có 42 tuyến (tăng thêm 1 tuyến Quảng Ngãi - Kon Tum), tổng chiều dài cao tốc quy hoạch đến năm 2050 khoảng 9.234km (quy hoạch cũ 9.014km).

[3] Trên cơ sở cập nhật Quy hoạch tổng thể quốc gia, các chỉ tiêu tăng trưởng GDP quốc gia, trong quy hoạch điều chỉnh mạng lưới đường bộ định hướng trong báo cáo Dự thảo điều chỉnh Quy hoạch đường bộ

Hình 2.2. Sơ đồ hệ thống giao thông đường bộ phía Bắc, phía Nam



Điểm mới 2: Điều chỉnh nâng số làn xe của 04 tuyến cao tốc: Cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Pháp Vân - Phú Thứ (Hà Nam) điều chỉnh quy mô từ 8 làn xe thành 10 - 12 làn xe; đoạn Bến Lức (Long An) - Trung Lương (Tiền Giang) từ 6 làn xe thành 10 - 12 làn xe; đoạn Cần Thơ - Cà Mau từ 4 làn xe thành 6 làn xe và cao tốc Nội Bài - Bắc Ninh - Hạ Long điều chỉnh quy mô từ 4 lên 6 làn xe.

(6) *Đánh giá chung về lĩnh vực đường bộ*

- Được sự quan tâm, chỉ đạo quyết liệt của Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ; sự phối hợp chặt chẽ của các ban, bộ, ngành, và địa phương, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã có sự phát triển vượt bậc. Năm 2023, Chỉ số chất lượng cơ sở hạ tầng Việt Nam (chủ yếu là cơ sở hạ tầng giao thông) đã được nâng lên thứ 52/185 quốc gia, tăng 14 bậc so với 2019.

- Tuy nhiên, vẫn cần tiếp tục giải quyết các "nút thắt" hạ tầng giao thông kết nối đến cảng biển, cảng thủy nội địa để đảm bảo tính đồng bộ như: Kết nối lên cao tốc chưa có hoặc chưa đáp ứng yêu cầu (hiện mới có kết nối từ cảng Đà Nẵng lên cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi thông qua hệ thống đường chuyên dùng, đường đô thị và quốc lộ; cảng biển có kết nối đường bộ thông qua hệ thống đường đô thị, khả năng khai thác hạn chế *(xe vận tải hàng hóa lớn phải lưu thông theo giờ theo tổ chức giao thông đô thị)*, như bến Tiên Sa (Đà Nẵng); kết nối đường bộ đến bến cảng biển còn hạn chế như: bến Dung Quất II, bến Nhơn Hội, Quy Nhơn, bến Mỹ Thủy (Quảng Trị)....

- Kinh phí duy tu, bảo trì hệ thống đường bộ đã được đầu tư mới đáp ứng được khoảng 40% - 45%, do đó, còn thiếu và chưa đáp ứng nhu cầu.

- Vẫn còn tình trạng ùn tắc tắc giao thông trên một số tuyến quốc lộ như: QL51, QL1, QL5.... làm giảm năng lực lưu thông và tăng chi phí logistics.

- Trên hệ thống quốc lộ vẫn còn nhiều cầu yếu, tĩnh không thấp cần được thay thế, cải tạo, nâng cấp như: QL34, QL70B, QL4H, QL37.... để đảm bảo khai thác đồng bộ cả đường bộ, đường thủy nội địa.

2.1.2. *Đường sắt*

Năm 2023 - 2024, là năm có nhiều dấu ấn tích cực trong lĩnh vực đường sắt với sự quan tâm đặc biệt và định hướng chỉ đạo sát sao từ Bộ Chính trị, Quốc hội, Chính phủ. Bộ GTVT tiếp tục thực hiện Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng và Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị[4]. Nghị quyết số 178/NQ-CP của Chính phủ[5] đặt mục tiêu *"Phát triển GTVT đường sắt hiện đại, đồng bộ nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội nhanh, bền vững, đáp ứng mục tiêu đến năm 2045 nước ta là nước phát triển có thu nhập cao. Vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trên hành lang kinh tế Bắc-Nam, các hành lang vận tải chính Đông - Tây và vận tải hành khách tại các đô thị lớn".* trong đó, yêu cầu đến năm 2025, phấn đấu hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam trước năm 2045.

Về thị phần vận chuyển, đường sắt chiếm tỷ lệ rất nhỏ so với toàn ngành GTVT, chưa được đầu tư mạnh và kết nối đến các cảng biển, cửa khẩu còn thiếu và chưa đáp ứng nhu cầu; thị phần đảm nhận vận tải thấp, khoảng 0,2% - 0,5% đối với hành khách và 0,3% - 0,8% đối với hàng hóa.

(1) Quy hoạch, chính sách và Đề án phát triển đường sắt

Năm 2024, đường sắt Việt Nam được giao nhiều nhiệm vụ quan trọng như: sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt 2017; phối hợp với các cơ quan hoàn thiện các đề án lớn, phức tạp và hết sức cần thiết gồm: *(1)* Đề án quản lý, sử dụng và khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; *(2)* Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; *(3)* Đề án nguồn nhân lực đường sắt Việt Nam; *(4)* Đề án phát triển công nghiệp đường sắt Việt Nam.

Đồng thời, năm 2024 sẽ hoàn thành điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt và 04 quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành đường sắt; tiếp tục hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kĩ thuật, định mức lĩnh vực đường sắt; thúc đẩy đàm phán để ký Hiệp định vận tải đường sắt thay thế cho hiệp định đường sắt biên giới ký từ năm 1992; đàm phán phương án nối ray giữa ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc).

[4] Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

[5] Nghị quyết số 178/NQ-CP của Chính phủ về Chương trình hành động triển khai Kết luận số 49 của Bộ Chính trị.

(2) Về hạ tầng các nhà ga hàng hóa liên vận quốc tế:

Ảnh: Lễ ra mắt Đoàn tàu liên vận quốc tế tại ga Sóng Thần (Bình Dương)

- Điểm sáng của giai đoạn 2023 - 2024 là Bộ Giao thông vận tải quyết định ga Kép là ga liên vận quốc tế mới vào tháng 2/2023, góp phần nâng cao sản lượng vận tải hàng hóa liên vận quốc tế khu công nghiệp Bắc Giang và các tỉnh phía Bắc, đồng thời giảm quá tải cho ga Hữu Nghị (Lạng Sơn) và ga Yên Viên (Hà Nội). Năm 2024, tiếp tục công nhận ga Cao Xá (Hải Dương) là ga liên vận quốc tế do ga có vị trí nằm gần các khu công nghiệp lớn của tỉnh Hải Dương như Đại An, Cẩm Điền, Phúc Điền, Tân Trường, Kenmark... rất thuận lợi phát triển giao thông đa phương thức, gồm giao thông đường bộ (Quốc lộ 5, Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng...), đường sông (cảng Tiên Kiều trên sông Thái Bình) và đường sắt. Nâng tổng số ga liên vận quốc tế trên toàn quốc lên 09 ga liên vận quốc tế hàng hóa gồm: Lào Cai, Yên Viên (Hà Nội), Hải Phòng, Đồng Đăng (Lạng Sơn), Giáp Bát (Hà Nội), Đà Nẵng, Sóng Thần (Bình Dương) và 02 ga Kép (Bắc Giang), Cao Xá (Hải Dương), qua đó tính kết nối của hạ tầng đường sắt được cải thiện, bước đầu đã liên kết phát triển dịch vụ logistics trong vận tải hàng hóa; duy trì được ưu thế vận chuyển mặt hàng truyền thống (quặng, apatit, xăng dầu,...) và các tuyến liên vận quốc tế đi Trung Quốc, châu Âu.

(3) Kết cấu hạ tầng tuyến đường sắt

Đã thực hiện cải tạo, nâng cấp một số điểm xung yếu của 02 tuyến đường sắt hiện có (tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội - Lào Cai) so với mục tiêu cải tạo, nâng cấp 07 tuyến. Hoàn thành xây dựng đưa vào khai thác đoạn 5,67km của tuyến Yên Viên - Hạ Long - Cái Lân so với mục tiêu toàn tuyến dài 41km, còn 35,33km đang thực hiện dở dang.

(4) Vốn đầu tư đường sắt

Vốn cho đường sắt chiếm khoảng 3% - 4% tổng số vốn đầu tư cho toàn ngành GTVT, chưa đáp ứng nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng đề ra trong quy hoạch. Hầu như chưa huy động được vốn ngoài ngân sách cho kết cấu hạ tầng. Nguồn vốn bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt hàng năm chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu.

(5) Đánh giá chung về lĩnh vực đường sắt

- Những năm gần đây Đảng, Nhà nước ta đã dành nhiều sự quan tâm hơn cho phát triển đường sắt, ngành đường sắt cũng có nhiều đổi mới trong tư duy, cách làm và đem lại hiệu quả rõ rệt như: nâng

cao chất lượng dịch vụ vận chuyển khách đường sắt, thu hút người dân sử dụng dịch vụ, doanh thu, sản lượng tăng trưởng rõ rệt; tổ chức công bố các ga liên vận quốc tế để tăng sản lượng vận chuyển đường sắt; rà soát lại cơ chế chính sách để kịp thời chỉnh sửa, cập nhật.

- Đầu tư cho đường sắt cần nguồn lực rất lớn vì tính đồng bộ hóa đối với đường sắt là rất cao, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị.

- Đường sắt là lĩnh vực khó thu hút vốn đầu tư do lợi ích được xác định thông qua tính lan tỏa đến sự phát triển kinh tế xã hội, tạo thuận lợi cho người dân, trong khi các nhà đầu tư quan tâm đến khả năng hoàn vốn, lợi ích cho doanh nghiệp.

- Nguồn lực tài chính cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đường sắt còn hạn chế (3% - 4% tổng đầu tư toàn ngành).

- Nguồn nhân lực chất lượng cao ngành đường sắt còn thiếu, yếu so với nhu cầu phát triển trong tương lai theo định hướng quy hoạch.

- Công nghiệp đường sắt nước ta còn lạc hậu, chậm đổi mới so với các nước trong khu vực cũng như trên thế giới.

2.1.3. Đường thủy nội địa

Việt Nam có 2.360 sông dài từ 10km trở lên, trong đó có 106 sông chính và 2.254 phụ lưu, có 112 cửa sông ra biển (trung bình 30km chiều dài bờ biển có 1 cửa sông). Tuy nhiên, các dòng chảy sông ngòi phân bố không đều. Mật độ sông kênh bình quân cả nước là 0,27km/km^2; khu vực Đồng bằng sông Hồng và Đồng bằng sông Cửu Long có mật độ tương ứng là 0,2 - 0,4km/km^2. Các hệ thống sông có lưu vực với diện tích trên 10.000km^2 gồm: Bằng Giang - Kỳ Cùng, Hồng - Thái Bình, Mã, Cả, Vu Gia - Thu Bồn, Ba, Srêpôk (lưu vực sông Mê Kông), Sê San, Đồng Nai và sông Mê Kông; Lưu vực với diện tích từ 2.500 - 10.000km^2 gồm Thạch Hãn, Gianh, Hương, Trà Khúc, Côn và các lưu vực sông vùng Đông Nam Bộ.

Hình 2.3: Lưu vực 9 sông lớn ở Việt Nam

(1) Chiều dài tuyến và các hành lang vận tải

Theo số liệu của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, đến tháng 6/2024, cả nước hiện có 7.189km đường thủy nội địa quốc gia do Cục quản lý. Trong đó: miền Bắc có 3.049km; miền Nam có 2.972km; miền Trung có 1.168km).

Tổng chiều dài đường thủy nội địa toàn quốc đang quản lý khai thác là 17.026km (chiếm 41,2% tổng chiều dài sông, kênh cả nước). Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 về Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 đã xác định:

+ Quy hoạch 09 tuyến hành lang vận tải, trong đó có 01 tuyến hành lang vận tải thủy ven biển Quảng Ninh đến Kiên Giang dọc theo chiều dài nước ta, đảm nhận vận tải chủ yếu là hàng hóa ven biển[6].

+ Quy hoạch 55 tuyến vận tải thủy chính (trong đó miền Bắc có 18 tuyến, miền Trung có 11 tuyến và miền Nam có 26 tuyến).

(2) Về cấp kỹ thuật

Theo phân cấp kỹ thuật, đường thủy nội địa được chia thành 06 cấp, trong đó: 451km đường thủy nội địa cấp đặc biệt, 717km đường thủy nội địa cấp I, 882km cấp II, 3.769km cấp III, 1.156km cấp IV và 208km cấp V.

Hình 2.4. Cơ cấu tuyến vận tải thủy chính

Hình 2.5. Cơ cấu kỹ thuật ĐTND

Đối với hệ thống âu tàu, hiện cả nước có 02 âu tàu gồm âu Rạch Chanh và âu Đáy - Ninh Cơ (âu Nghĩa Hưng).

(3) Đường thủy nội địa địa phương

Theo số liệu tổng hợp từ các địa phương, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý 19.554km đường thủy nội địa địa phương, trong đó, 18.252km đã được phân cấp kỹ thuật đường thủy nội địa (miền Bắc là 1.454km, miền Trung 1.890km và miền Nam là 14.908km). Cụ thể: 302km đường thủy nội địa cấp I, 187km đường thủy nội địa cấp II, 561km đường thủy nội địa cấp III, 2.872km đường thủy nội địa cấp IV, 4.987km đường thủy nội địa cấp V, 9.343km đường thủy nội địa cấp VI và 1.304km đường thủy nội địa được công bố nhưng chưa áp cấp kỹ thuật đường thủy nội địa hoặc được quy hoạch nhưng chưa được công bố đưa vào quản lý, khai thác (gồm: miền Bắc là 634km, miền Trung là 105km, miền Nam là 565km).

[6] Tuyến ven biển từ Quảng Ninh đến Quảng Bình gồm các tỉnh: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh và Quảng Bình (theo quyết định số 2495/QĐ-BGTVT ngày 30/06/2014). Đoạn Quảng Bình - Bình Thuận có chiều dài bờ biển 858km đi qua các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận (theo quyết định số 3733/QĐ-BGTVT ngày 03/10/2014). Đoạn Bình Thuận - Kiên Giang có chiều dài bờ biển 700km đi qua các tỉnh Bình Thuận, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP. HCM, Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau và Kiên Giang (theo Quyết định số 3365/QĐ-BGTVT ngày 05/09/2014)

(4) Hiện trạng cảng, bến thủy nội địa

Cả nước có 310 cảng (trong đó: 202 cảng hàng hóa, 11 cảng hành khách, 97 cảng chuyên dùng); 6.274 bến thủy nội địa (tuyến đường thủy nội địa quốc gia 274 cảng, tuyến đường thủy nội địa địa phương 36 cảng).

Cảng thủy nội địa Long Bình (Tp Hồ Chí Minh)

Cảng thủy nội địa thuộc ICD Tân cảng Quế Võ (Bắc Ninh)

Dự án Trung tâm logistics, cảng thủy nội địa Ninh Giang (Hải Dương)

Nhìn chung, hệ thống cảng, bến thủy nội địa được đầu tư, xây dựng trải đều trên phạm vi cả nước, đặc biệt là tại các vị trí gần cửa sông, cửa biển, là đầu mối quan trọng trong việc kết nối vận tải đường bộ, đường thuỷ nội địa và hàng hải. Hệ thống cơ sở hạ tầng tại cảng, bến thuỷ nội địa cũng dần được hiện đại, kiên cố hoá, quy mô cảng, bến ngày càng được nâng cao, trong đó có 18 cảng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải ≥ 3000 tấn và 20 cảng có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài.

Hệ thống cảng, bến thủy nội địa: Đa phần các cảng có quy mô nhỏ, chất lượng đầu tư thấp, chủ yếu bốc xếp hàng rời, hàng bao, sản lượng hàng hóa thông qua cảng thấp. Tổ chức khai thác cảng thiếu chuyên nghiệp; thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng còn lạc hậu, thiếu trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện). Các cảng đầu mối, cảng tiếp nhận phương tiện thuỷ nước ngoài còn hạn chế về số lượng, chưa phát huy được vai trò đầu mối trung chuyển hàng hóa (chỉ có 20/310 cảng, chiếm 6%). Cảng chuyên dùng được đầu tư khá hoàn chỉnh. Các bến thuỷ nội địa số lượng vẫn còn quá nhiều, quy mô nhỏ lẻ, nằm rải rác trên các tuyến sông.

(5) Hoạt động vận tải thủy nội địa

Tính đến 30/6/2023, tổng số phương tiện đã đăng ký là 258.580 phương tiện với tổng trọng tải là 22.722.471 tấn, 594.453 ghế, 18.908.569 mã lực. Những năm gần đây, tỷ trọng các tàu lớn hơn và chuyên dùng đang có xu hướng gia tăng, khoảng 70% phương tiện là phương tiện chở hàng khô, trọng tải trung bình của phương tiện chở hàng khô là hơn 100 tấn, trọng tải trung bình phương tiện container là hơn 1.600 tấn và trọng tải trung bình phương tiện VR-SB[7] là gần 2.300 tấn.

Ngoài ra, theo báo cáo của các sở giao thông vận tải, hiện 32/63 tỉnh thành phố có phương tiện mang cấp VR-SB, với tổng số lượng 2.844 phương tiện VR-SB đã đăng ký tại các Sở GTVT, tổng công suất 2.102.379CV, tổng trọng tải 3.303.616 tấn, 32.145 ghế hành khách.

[7] Tàu pha sông biển cấp VR-SB được phép hoạt động cách bờ không vượt quá 12 hải lý và phải tuân thủ theo Quy tắc phòng ngừa va chạm trên biển (COLREG 72)

Thị phần vận tải đường thủy nội địa chỉ đứng sau vận tải đường bộ, chiếm khoảng 17% về vận chuyển và 19% về luân chuyển hàng hóa của toàn ngành giao thông vận tải. Năm 2023 sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa đạt 431,42 triệu tấn, tăng 18,5% so với 2022; luân chuyển 96,89 tỷ tấn,km, tăng 14,9% so với 2022. Vận chuyển hành khách đạt 289 triệu lượt khách, tăng 20,8% so với 2022; luân chuyển 6,23 tỷ lượt khách,km, tăng 22,1%.

Một số hình ảnh phương tiện thủy nội địa

Đối với vùng Đồng bằng sông Hồng, Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long, với lợi thế vận tải thủy nên thị phần luân chuyển hàng hóa các vùng này của đường thủy nội địa chiếm tỷ lệ khá cao, lần lượt là 45%, 47,5% và 79,7%.

Vận tải container: Trong khi khu vực phía Nam với điều kiện tự nhiên thuận lợi cho phát triển hàng container bằng phương tiện thủy nội địa (chi phí 01 container vận tải đường thủy chỉ bằng khoảng 30% so với vận chuyển bằng đường bộ) nên phát triển rất mạnh. Tuy nhiên, tại khu vực phía Bắc do điều kiện tự nhiên không thuận lợi nên vận tải container đường thủy chưa phát triển[8], hiện chỉ có chưa đến 2% lượng container thông qua cảng biển Hải Phòng được vận chuyển bằng đường thủy nội địa.

(6) Phương tiện vận tải đường thủy nội địa

Tính đến ngày 31/7/2023, số phương tiện đã vào đăng kiểm lần đầu là 289.875 phương tiện, trong đó:

Phương tiện loại lớn: có trọng tải từ 200 tấn trở lên, tổng công suất máy chính từ 135 mã lực trở lên, sức chở từ 50 người trở lên có 43.210 phương tiện; Phương tiện loại nhỏ: có trọng tải dưới 200 tấn, tổng công suất máy chính dưới 135 mã lực, sức chở dưới 50 người có 246.665 phương tiện;

Phương tiện vận tải sông pha biển (VR-SB): Những năm gần đây, vận tải hàng hoá bằng phương tiện VR-SB trên các tuyến vận tải đường thủy nội địa ven biển đã và đang phát huy hiệu quả tích cực trong việc tăng thị phần vận tải đường thủy, vận tải ven biển và giảm áp lực cho vận tải đường bộ. Số lượng phương tiện mang cấp VR-SB và sản lượng vận tải ven biển không ngừng gia tăng, từ khoảng 500 phương tiện năm 2014 đã tăng lên 2.844 phương tiện năm 2023 với tổng trọng tải trên 3,3 triệu tấn, sức chở hơn 32 nghìn hành khách; sản lượng vận tải tăng từ khoảng 6 triệu tấn năm 2014 lên trên 76 triệu tấn năm 2023.

[8] Do chưa thuận tiện nên trên một số tuyến, chi phí 01 container vận tải đường thủy tương đương 80% nếu vận chuyển bằng đường bộ, làm giảm tính cạnh tranh.

(7) Đánh giá tiềm năng, vai trò của kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa

Việt Nam nằm trong nhóm nước có mật độ sông kênh cao nhất trên thế giới. Với điều kiện tự nhiên thuận lợi, đường thủy nội địa đóng vai trò quan trọng trong vận tải hàng hóa, vận chuyển hầu hết vật liệu xây dựng, nguyên liệu cho than, điện, xi măng và hàng siêu trường siêu trọng với chi phí thấp và ít ô nhiễm môi trường. Tỷ lệ luân chuyển hàng hóa của đường thủy nội địa trong toàn ngành giao thông ở vùng Đồng bằng sông Hồng là 45%, vùng Đông Nam Bộ là 47,5%, đặc biệt tại đồng bằng sông Cửu Long chiếm tới gần 79,8%.

Tuy nhiên, đường thủy nội địa mới chủ yếu đảm nhận vận chuyển các mặt hàng giá trị thấp, chưa tham gia sâu vào chuỗi vận tải container ngay trên các tuyến vận tải chính được đánh giá có nhiều tiềm năng lợi thế như tuyến vận tải Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội - Việt Trì kết nối với cảng biển khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh; tuyến vận tải kết nối khu vực Đồng bằng sông Cửu Long với cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa hiện vẫn chủ yếu khai thác dựa trên điều kiện tự nhiên, số lượng cảng, bến nhiều nhưng hầu hết quy mô nhỏ, thiết bị xếp dỡ lạc hậu; đầu tư cho luồng tuyến còn chậm so với quy hoạch, đầu tư chưa hoàn chỉnh, chưa đồng bộ nên vẫn còn những nút thắt, điểm nghẽn vận tải trên các tuyến vận tải chính. Thủ tục hành chính về đầu tư phát triển, vận tải đường thủy nội địa vẫn còn nhiều khó khăn, gây chậm chễ. Bên cạnh đó, kho gom hàng thiếu, phương tiện chở hàng rời chưa đồng bộ, việc nạo vét luồng, một số tuyến đường thủy chưa đồng bộ giữa cầu và luồng, tĩnh không cầu chưa đảm bảo dẫn đến hạn chế tàu lớn lưu thông. Việc nâng tĩnh không cầu đường sắt rất khó khăn, tốn kém.

Các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa nói chung và vận tải sông pha biển chủ yếu vẫn là doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia tuyến vận tải ven biển. Dù bước đầu đã đầu tư phương tiện lớn, nhưng không có thị trường nguồn hàng ổn định nên doanh nghiệp vẫn còn gặp nhiều khó khăn.

Tiềm năng, cơ hội phát triển đường thủy nội địa còn rất lớn, tuy nhiên, sẽ phụ thuộc quan trọng vào tỷ trọng đầu tư cơ sở hạ tầng: Theo nghiên cứu của WB, trong giai đoạn 2011 - 2015, lĩnh vực đường thủy nội địa chỉ chiếm từ 2% - 3% tổng vốn đầu tư toàn ngành. Giai đoạn 2016 - 2020, tỷ lệ này giảm xuống còn 1,2%. Mức độ đầu tư như vậy không đủ để mở rộng năng lực vận tải và duy tu bảo dưỡng của hệ thống. "Nếu giảm tỷ trọng đầu tư cho hạ tầng đường bộ 2 - 3% thì việc này sẽ không gây tác động nhiều đến hiệu quả vận tải. Nhưng nếu tăng đầu tư thêm cho vận tải đường thủy ở mức 2 - 3% thì sẽ tác động tăng trưởng vận tải đường thủy nội địa rất mạnh, mang lại lợi ích kinh tế rất lớn cho quốc gia, bởi chi phí trung bình/tấn-km của vận tải đường bộ cao gấp 5 lần so với vận tải bằng đường thủy nội địa".

2.1.4. Đường biển

(1) Hiện trạng về cơ sở hạ tầng hàng hải

Theo số liệu thống kê năm 2022 của Lloyd's List, Việt Nam có 03 cảng biển nằm trong nhóm 50 cảng biển có sản lượng container thông qua lớn nhất thế giới, là cảng biển TP. Hồ Chí Minh xếp thứ 22;

cảng biển Hải Phòng xếp thứ 28; cảng biển Cái Mép - Thị Vải xếp thứ 32[9], chất lượng cơ sở hạ tầng cảng biển của Việt Nam tiếp tục được quan tâm đầu tư; đặc biệt là phát triển cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ đang là những điểm nổi bật của bức tranh phát triển cảng biển nước ta.

Cảng TP. HCM xếp thứ 22 | Cảng Hải Phòng xếp thứ 28 | Cảng CMTV xếp thứ 32

(2) Tuyến vận tải và khả năng tiếp nhận tàu

Đối với tuyến vận tải chuyên tuyến container: Các tuyến đi thẳng châu Âu, châu Mỹ: có 27 tuyến tại cảng Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải (tăng từ 8 tuyến (năm 2013) lên 23 tuyến (năm 2023). Các tuyến nội Á: có trên 100 tuyến tập trung nhiều ở cụm cảng số 1 (Hải Phòng, Quảng Ninh), và nhóm cảng biển số 4 (TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu), ngoài ra, tại một số cảng biển khu vực miền Trung (Đà Nẵng, Quy Nhơn).

Việt Nam đứng thứ 3 Asean về sản lượng hàng thông qua và tuyến lớn nhất (sau Malaysia và Singapore). Khả năng tiếp nhận tàu: hiện nay cảng biển Việt Nam đã tiếp nhận được tàu container đến 132.000DWT tại Lạch Huyện, 214.000DWT tại Cái Mép - thuộc loại lớn nhất thế giới. Các bến chuyên dùng tiếp nhận tàu đến 200.000DWT, hàng lỏng đến 150.000DWT, dầu thô đến 320.000DWT (tại bến phao cảng Nghi Sơn).

Về cơ bản, quy mô và chất lượng hệ thống cảng biển Việt Nam đã đạt được các mục tiêu theo quy hoạch.

[9] Theo Lloyd's List 2022

(3) Hiện trạng về cơ sở hạ tầng hàng hải

Hình ảnh cơ sở đóng tàu đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển

Cả nước có 82 cơ sở đóng tàu đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển. Trong đó: 21 cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu >10.000DWT; 02 cơ sở sửa chữa tàu >80.000DWT; 02 cơ sở phá dỡ tàu biển được Bộ GTVT cấp phép đưa vào hoạt động, mới đây là Công ty Cổ phần Nosco Shipyard (Quảng Ninh). Gần đây, nhiều doanh nghiệp quốc tế có tên tuổi trên thế giới gồm trên 100 tên tuổi trong ngành đóng tàu từ nhiều quốc gia như: Việt Nam, Mỹ, Anh, Singapore, Thái Lan, Đức, Malaysia, Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc... tìm kiếm cơ hội đầu tư, làm "nóng" trở lại ngành đóng tàu biển đầy tiềm năng tại Việt Nam.

Hình 2.6. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam

Nguồn: Báo cáo tại Hội nghị đối thoại doanh nghiệp hàng hải và đường thủy nội địa, tháng 3/2024

Hiện, 90% hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển. Theo số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam từ năm 2015 - 2019: sản lượng hàng hoá tăng trưởng trung bình đạt 13%/năm. năm 2020 đến 2022, do ảnh hưởng của dịch bệnh, lạm phát, chiến tranh nên tốc độ tăng trưởng chậm (2 - 4%/năm), cảng biển Việt Nam vẫn duy trì tốc độ tăng trưởng dương trong nhiều năm vừa qua.

(4) Hãng tàu nước ngoài hoạt động tại Việt Nam

EVERGREEN

MSC

HAPAG-Lloyd

MAERSK LINE

CMA CGM

COSCO

Hiện, trên thị trường vận tải biển Việt Nam có sự tham gia của trên 40 hãng tàu nước ngoài, đảm nhận trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của nước ta, có thể kể đến các hãng tên tuổi như: EVERGREEN, MSC, HAPAG-Lloyd, MAERSK LINE, CMA CGM, COSCO,... Xu thế hoạt động vận tải hàng hoá trên thế giới ngày càng tập trung vào các hãng tàu lớn.

(5) Quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam đến năm 2030 và đến năm 2050:

Năm 2024, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam tại Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024

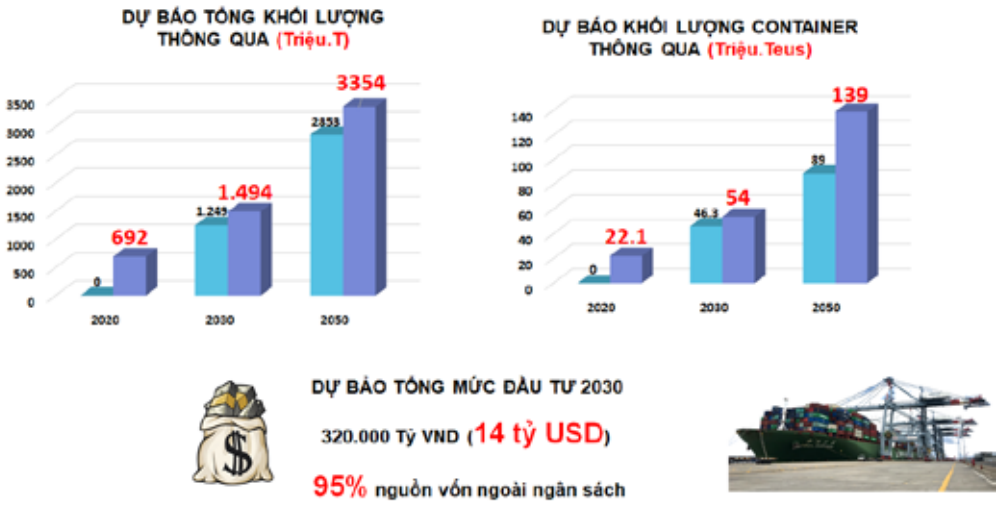
Mục tiêu đến năm 2030:

- Về năng lực: đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa, giao thương giữa các vùng, miền trong cả nước và hàng trung chuyển, quá cảnh cho các nước trong khu vực, cũng như nhu cầu vận tải hành khách nội địa và quốc tế. Hệ thống cảng biển đáp ứng thông qua lượng hàng hóa từ 1.249 đến 1.494 triệu tấn (trong đó, hàng container từ 46,3 đến 54,3 triệuTEU, chưa bao gồm hàng trung chuyển quốc tế); hành khách từ 17,4 đến 18,8 triệu lượt khách.

- Về kết cấu hạ tầng: ưu tiên phát triển các khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng), Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), xây dựng khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ (cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ - TP. Hồ Chí Minh). Nghiên cứu cơ chế chính sách phù hợp, phát triển từng bước cảng trung chuyển quốc tế tại Vân Phong (Khánh Hòa) để khai thác tiềm năng về điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý. Quy hoạch định hướng phát triển bến cảng Trần Đề (Sóc Trăng) phục vụ Đồng bằng sông Cửu Long để có thể triển khai đầu tư khi có đủ điều kiện; các cảng biển quy mô lớn phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng; các bến cảng khách quốc tế gắn với các vùng động lực phát triển du lịch; các bến cảng quy mô lớn phục vụ các khu kinh tế, khu công

nghiệp; các bến cảng tại các huyện đảo phục vụ phát triển kinh tế - xã hội gắn với quốc phòng - an ninh và chủ quyền biển đảo.".

Hình 2.7. Mục tiêu phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam



Nguồn: Báo cáo điều chỉnh quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam, tháng 5/2024

2.1.5. Đường hàng không

Năm 2023 và đầu năm 2024, trong bối cảnh những khó khăn, thách thức, diễn biến khó lường của tình hình quốc tế và trong nước, lĩnh vực hàng không đã đạt được những kết quả rất đáng tự hào. Tổng thị trường vận tải hàng không năm 2023 ước đạt 74 triệu khách, bằng 93,6% so với thời điểm 2019 (trước dịch COVID-19). Mạng đường bay quốc tế được phục hồi và từng bước mở rộng; mạng đường bay nội địa được duy trì và phát triển; an ninh, an toàn hàng không cơ bản được đảm bảo... là những "điểm sáng" của ngành hàng không. Theo quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống CHK, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, đến năm 2030 quy hoạch 30 CHK, đến năm 2050 quy hoạch 33 CHK bao gồm 14 CHK quốc tế và 19 CHK nội địa. Cũng theo quy hoạch, ưu tiên bố trí các trung tâm logistics làm đầu mối tập kết hàng hóa tại các CHK có nhu cầu vận tải lớn, góp phần giảm chi phí logistic, tăng sức cạnh tranh của nền kinh tế. Hiện, Bộ GTVT đang triển khai đề án Định hướng giải pháp để huy động nguồn vốn xã hội đầu tư kết cấu hạ tầng cảng hàng không nhằm khai thác tối đa nguồn lực thúc đẩy ngành hàng không phát triển đáp ứng nhu cầu phát triển KT-XH của địa phương, vùng và đất nước.

(1) Mạng lưới cảng hàng không toàn quốc

Hiện, cả nước có 22 CHK đang khai thác với tổng diện tích khoảng 11.859ha[10]; trong đó có 9 CHK quốc tế và 13 CHK quốc nội được phân chia theo 3 khu vực Bắc, Trung, Nam: Khu vực miền Bắc có 7

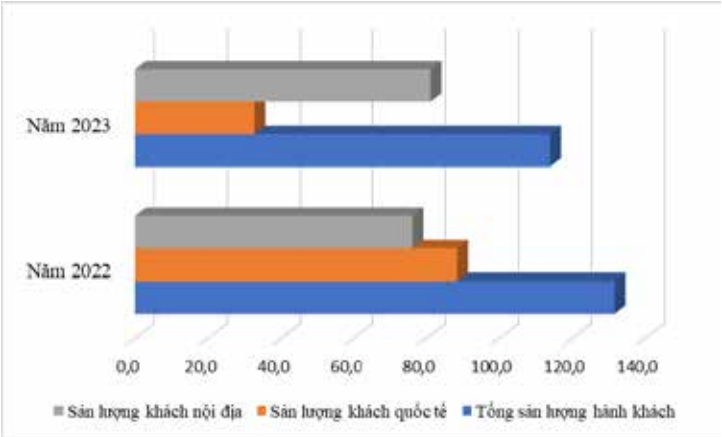
[10] Số liệu của Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV),

CHK là Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Thọ Xuân, Vinh, Điện Biên và Đồng Hới; Khu vực miền Trung có 7 CHK là Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Chu Lai; Khu vực miền Nam có 8 CHK là Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Côn Đảo, Cà Mau.

(2) Sản lượng vận tải

Tổng sản lượng hành khách thông qua các CHK năm 2023 ước đạt 113,9 triệu khách, tăng 15,5% so với cùng kỳ năm 2022; trong đó, sản lượng khách quốc tế đạt 32,7 triệu khách, tăng 170,6% so với cùng kỳ năm 2022; khách nội địa đạt 81,2 triệu khách, giảm 6,1% so với năm 2022.

Hình 2.8. So sánh sản lượng hàng khách năm 2022 - 2023



Theo số liệu của Cục Hàng không VIệt Nam và các hãng hàng không Việt Nam, nhu cầu vận chuyển hành khách hàng không năm 2024 được dự báo khoảng 80,3 triệu khách (tăng 7,1% về hành khách so với năm 2023). Trong đó, hành khách nội địa là 38,5 triệu khách (giảm 10,5% so với năm 2023), hành khách quốc tế là 41,8 triệu khách (tăng 30,6% so với năm 2023).

Hiện, có 63 hãng hàng không nước ngoài và 05 hãng hàng không Việt Nam khai thác thị trường quốc tế với 169 đường bay quốc tế thường lệ và thuê chuyến kết nối 28 quốc gia, vùng lãnh thổ Bắc Mỹ, châu Âu, Trung Đông, châu Á và châu Phi đến các điểm của Việt Nam là Hà Nội, Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh, Cam Ranh, Phú Quốc, Đà Lạt.

(3) Đội tàu bay:

Tháng 9/2023, nhà sản xuất động cơ Pratt&Whitney (PW) đã thông báo về việc Pratt&Whitney phải thực hiện việc triệu hồi động cơ PW1100 (ước tính có thể ảnh hưởng đến 600 - 700 động cơ PW1100 đang khai thác trên các đội bay hoạt động trên toàn thế giới) để thực hiện việc kiểm tra và sửa chữa chuyên sâu nhằm khắc phục lỗi sản xuất. Tại Việt Nam, các động cơ này đang được sử dụng trên một số tàu bay A321NEO do Vietnam Airlines và VietJet Air khai thác. Việc triệu hồi động cơ làm cho các tàu bay trên phải dừng khai thác trong năm 2024 và năm 2025 (thời điểm dừng tàu bay bắt đầu từ tháng 01/2024). Bên cạnh đó, Bamboo Airways cũng dừng khai thác đội tàu bay Embraer E190 (03 chiếc) và dừng khai thác các đường bay sử dụng loại tàu bay này (Hà Nội - Huế/Đồng Hới/Côn Đảo và TP. Hồ Chí Minh - Đồng Hới/Côn Đảo) để thực hiện tái cơ cấu, cắt giảm chi phí, tăng hiệu quả sản xuất kinh doanh, ổn định hoạt động khai thác, tiến tới cân đối được thu chi và mở rộng, tăng trưởng trở lại. Đối với đường bay thẳng Hà Nội - Côn Đảo dừng khai thác từ ngày 01/4/2024. Dự báo tình hình trên

Hình ảnh máy bay các hãng hàng không Việt Nam

sẽ tác động trực tiếp đến năng lực vận tải, quy mô đội tàu bay cung ứng trên các đường bay nội địa, quốc tế của nước ta trong năm 2024, 2025.

(4) Tình hình đầu tư

Nhu cầu vốn đầu tư phát triển hệ thống CHK đến năm 2030 khoảng trên 400.000 tỷ đồng, trong đó ,50% Tổng Công ty CHK (ACV) có thể đáp ứng được, còn lại phải huy động theo các hình thức xã hội hóa từ các nguồn vốn hợp pháp khác. Điểm nổi bật của lĩnh vực hàng không năm 2023 và gần nửa đầu năm 2024 là sự phục hồi mạnh mẽ sản lượng hành khách sau 02 năm bị tác động bởi đại dịch Covid-19; với sự vào cuộc quyết liệt của Chính phủ, Bộ GTVT và các bộ, ngành, địa phương, việc triển khai đầu tư CHK quốc tế Long Thành đang diễn ra quyết liệt, bám sát tiến độ; khởi công Dự án mở rộng Nhà ga hành khách T2 CHK quốc tế Nội Bài với tổng mức đầu tư gần 5.000 tỷ đồng; và tiếp tục nghiên cứu mở rộng các sân bay gồm Thành Sơn (Ninh Thuận), Cà Mau, Chu Lai (Quảng Nam)... bằng nguồn vốn xã hội hóa.

(5) Một số nội dung chính của quy hoạch

Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống CHK, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, năm 2030, quy hoạch 28 CHK bao gồm 14 CHK quốc tế, 14 CHK nội địa. Định hướng đến năm 2050, quy hoạch 29 CHK, gồm 14 CHK quốc tế và 15 CHK nội địa.

Theo quy hoạch, sẽ bố trí các trung tâm logistics làm đầu mối tập kết hàng hóa tại các CHK có nhu cầu vận tải lớn hơn 250.000 tấn/năm. Các trung tâm logistics đảm bảo các điều kiện về kho vận và kết nối các loại hình giao thông thích hợp để vận tải hàng hóa. Quy hoạch trung tâm logistics tại các CHK gồm: Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Chu Lai, Vân Đồn, Cần Thơ và một số CHK khác, khi có nhu cầu vận tải hàng hóa đạt tiêu chí nêu trên. Hình thành trung tâm logistics hàng hóa lớn, trung chuyển quốc tế tại CHK quốc tế Chu Lai.

2.1.6. Hạ tầng cảng cạn, trung tâm logistics

Điểm nổi bật năm 2023 về lĩnh vực cảng cạn, trung tâm logistics:

(1) Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 979/QĐ-TTg.

(2) Năm 2023, theo bảng xếp hạng Emerging Markets Index mới nhất của nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hậu cần kho vận Agility, Việt Nam đã lọt vào top 10 trong số 50 thị trường logistics mới nổi trên thế giới.

(3) Khánh thành và đưa vào khai thác cảng cạn Phú Mỹ, là cảng cạn đầu tiên được đầu tư xây dựng tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và là cảng cạn thứ 3 khu vực phía Nam. Cảng cạn Phú Mỹ ký kết thỏa thuận hợp tác mở bãi chứa (depot) container rỗng với hãng tàu MSC; thành lập liên doanh với Medlog, là nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp trọn gói tại 70 quốc gia trên thế giới; hợp tác với Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn trong việc trung chuyển hàng hóa giữa KCN chuyên sâu Phú Mỹ 3 với các cảng biển, ICD và depot trong khu vực.

Năm 2023, Việt Nam xếp thứ 52/185 nền kinh tế thế giới về chỉ số cơ sở hạ tầng chất lượng (QI), tăng 2 bậc so với năm 2020 và cho thấy thành quả đột phá trong việc cải thiện chỉ số quan trọng này.

Năm 2024 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 320/QĐ-BGTVT ngày 28/3/2024 về Danh mục cảng cạn Việt Nam[11] gồm 14 cảng cạn, trong đó: 10 cảng cạn khu vực miền Bắc (cảng cạn km3+4 Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh, cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng, cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình, cảng cạn Hoàng Thành, cảng cạn Nam Đình Vũ (giai đoạn 1), cảng cạn (ICD) Hải Linh, cảng cạn Tân Cảng Quế Võ, cảng cạn Long Biên, cảng cạn Tân cảng Hà Nam, cảng cạn (ICD) Phúc Lộc - Ninh Bình) và 4 cảng cạn khu vực miền Nam (cảng cạn Phú Mỹ (giai đoạn 1); cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch; cảng cạn Tân cảng Long Bình (giai đoạn 1); cảng cạn Thạnh Phước).

Hiện có 45/63, chiếm 71,4% tổng số các tỉnh thành đã ban hành Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics; 47/63, chiếm 74,6% các tỉnh thành đã có báo cáo tình hình triển khai hoạt động logistics năm 2023, đây là những con số nổi bật liên quan đến logisitics.

[11] Thực hiện quy hoạch tại Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Thủ tướng chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

2.2. Phát triển hạ tầng logistics tại một số địa phương

❖ Hà Nội

TP. Hà Nội đã ban hành Kế hoạch số 01/KH-UBND ngày 2/1/2024 về Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn Thành phố năm 2024. Cụ thể:

- Về phát triển hạ tầng dịch vụ logistics:

+ Đẩy nhanh triển khai thực hiện các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng dịch vụ logistics, phấn đấu khởi công xây dựng 02 cảng cạn ICD (tại xã Cổ Bi, huyện Gia Lâm và xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức) trong năm 2024;

+ Xác định vị trí, ranh giới, diện tích cụ thể 02 trung tâm logistics (tại các huyện Phú Xuyên, Sóc Sơn), hoàn thành thủ tục đầu tư 01 cảng container quốc tế (tại xã Cổ Bi, xã Đặng Xá, huyện Gia Lâm)...;

+ Tiếp tục đẩy mạnh kêu gọi, xúc tiến đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics theo Quy hoạch được phê duyệt. Thực hiện rà soát, đánh giá đầu tư đối với 09 dự án phát triển hạ tầng dịch vụ logistics để nhà đầu tư nghiên cứu lập, đề xuất dự án[12].

- Rà soát các quy hoạch trên địa bàn Thành phố để phục vụ công tác Quy hoạch Thủ đô thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065.

- Triển khai hiệu quả Chương trình chuyển đổi số và Kế hoạch ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của các cơ quan nhà nước, phát triển chính quyền số và bảo đảm an toàn thông tin mạng TP. Hà Nội giai đoạn 2021 - 2025. Chú trọng đầu tư hạ tầng CNTT, xây dựng mạng lưới CNTT thông suốt, toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan... tới các doanh nghiệp logistics và chủ hàng.

- Định hướng phát triển hạ tầng dịch vụ logistics theo nguyên tắc dành quỹ đất; phát huy tối đa tiềm năng, nguồn lực để xây dựng và khai thác hiệu quả hạ tầng logistics. Tiếp tục nghiên cứu, xây dựng các trung tâm logistics có quy mô phù hợp trên các tuyến đường vành đai, kết nối các đầu mối gom hàng, các kho tập kết, phân phối hàng tại các khu vực tập trung sản xuất, khu công nghiệp.

- Phát triển hệ thống giao thông thông minh, chuyển đổi các hạ tầng logistics (như cảng thủy nội địa, hàng không, đường sắt, kho vận...); phát triển các nền tảng kết nối giữa các chủ hàng, các nhà giao vận và khách hàng.

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành trung ương nghiên cứu cơ chế kết hợp các nguồn vốn, chú trọng huy động nguồn xã hội hóa để đẩy mạnh đầu tư các công trình cảng, sân bay, đường sắt, đường thủy, đường bộ, các cảng thông quan nội địa, kho bãi, ... theo quy hoạch, kế hoạch.

[12] Theo Đề án Quản lý và phát triển hoạt động logistics trên địa bàn Thành phố đến năm 2025.

- Tạo điều kiện tổ chức các chương trình, hội nghị kết nối các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics nhỏ và vừa với các công ty, chuyên gia phần mềm CNTT để được hướng dẫn, đào tạo, tư vấn, hỗ trợ tiếp cận và đầu tư trang bị, nâng cấp các ứng dụng CNTT phục vụ quản lý thông tin và chuyển giao dữ liệu, sản xuất và đặt hàng, giao hàng, khai báo hải quan, phần mềm dịch vụ logisctics (RFID, Barcode, e-logistics) theo các tiêu chuẩn quốc tế.

❖ Tp Hồ Chí Minh

Thành phố đã ban hành Kế hoạch số 1476/KH-UBND ngày 6/5/2022 về Kế hoạch tổng thể phát triển ngành logistics trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030. Cụ thể như sau:

+ Năm 2024, giao Ban Quản lý Khu Công nghệ cao khởi công xây dựng hệ thống cảng cạn - trung tâm logistics Khu Công nghệ cao.

+ Đối với 07 trung tâm logistics còn lại, giao cho các địa phương trong năm 2024 -2025 lập quy hoạch các phân khu: Trung tâm logistics Cát Lái, Trung tâm logistics Long Bình, Trung tâm logistics Linh Trung (TP. Thủ Đức); Trung tâm logistics Củ Chi (huyện Củ Chi); Trung tâm logistics Hiệp Phước (huyện Nhà Bè); Trung tâm logistics Tân Kiên, (huyện Bình Chánh); Trung tâm logistics Hiệp Phước (huyện Nhà Bè).

+ Nhóm nhiệm vụ về ứng dụng công nghệ thông tin để chuyển đổi số ngành logistics gồm thiết lập bản đồ số logistics (GIS - Geographic Information System) để có cơ sở dữ liệu chính thức, phục vụ cho công tác thống kê, tra cứu, hoạch định, tìm kiếm và tối ưu hóa mạng lưới logistics.

+ Tổ chức đào tạo chuyển đổi số ngành logistics; cung cấp giải pháp chuyển đổi số; xây dựng, triển khai kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực ngành logistics trên địa bàn cho doanh nghiệp vừa và nhỏ.

❖ Hải Phòng

Thành phố Hải Phòng đã ban hành một số nghị quyết, kế hoạch triển khai phát triển ngành logistics một cách mạnh mẽ, trong đó nổi bật là Kế hoạch 238/KH-UBND thực hiện Nghị quyết số 02-NQ/TU ngày 2/8/2021 của Ban Thường vụ Thành ủy về phát triển các hoạt động dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics đến năm 2025, 2030 và tầm nhìn đến năm 2045 và các quyết định liên quan[13], theo đó: *phấn đấu đến năm 2025, Hải Phòng trở thành trọng điểm kinh tế biển của cả nước, trung tâm dịch vụ logistics quốc gia, với hàng hóa thông qua cảng ước đạt 300 triệu tấn, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2019 - 2025 đạt 15,1%/năm*. Đồng thời, theo Quyết định số 323/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung Tp. Hải Phòng đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050, Hải Phòng

[13] Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/2/2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

sẽ trở thành thành phố có trình độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu châu Á và thế giới... với các mục tiêu cụ thể:

+ Hình thành hệ thống trung tâm logistics quy mô khoảng 2.200 - 2.500ha, gồm trung tâm logistics quốc tế và cấp vùng ở khu vực Đình Vũ - Cát Hải; các trung tâm logistics cấp thành phố, trung tâm logistics chuyên dụng, trung tâm logistics hỗ trợ gắn với các đầu mối khu vực sản xuất công nghiệp, cảng sông, cảng biển và các trung tâm, đầu mối vận tải khác. Đến năm 2030, trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại bằng cả đường biển, đường hàng không, đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao.

❖ Đà Nẵng

Thành phố đã ban hành Quyết định số 1971/QD-UBND ngày 25/9/2023 về việc thành lập Ban Chỉ đạo phát triển ngành logistics thành phố Đà Nẵng làm cơ sở đột phá trong phát triển dịch vụ logistics mang tầm dài hạn, chiến lược. Để đạt mục tiêu đề ra, UBND TP. Đà Nẵng cũng đã công bố danh mục kêu gọi đầu tư 10 trung tâm logistics, gồm 01 trung tâm cấp vùng, 08 trung tâm cấp tỉnh và 01 trung tâm chuyên dụng hàng không.

+ Trung tâm logistics Cảng Liên Chiểu được quy hoạch là trung tâm logistics cấp vùng, hạng I, có quy mô 30 - 35ha vào năm 2030 và đến năm 2050 nâng lên 65 - 70ha, là trung tâm logistics cảng biển với các dịch vụ cảng biển, bãi container, kho ngoại quan, kho CFS...

+ Trung tâm logistics CHK quốc tế Đà Nẵng được quy hoạch là trung tâm logistics chuyên dụng hàng không với quy mô đến năm 2030 là 4 - 5ha, mở rộng nâng cấp lên 8 - 10ha năm 2050. Đây sẽ là trung tâm logistics chuyên dụng phục vụ dịch vụ logistics hàng không.

+ Với 08 trung tâm logistics cấp tỉnh còn lại gồm: Ga hàng hóa Kim Liên, Khu công nghệ cao Đà Nẵng, trung tâm logistics và kho bãi khác (trên các đường tránh của tuyến cao tốc, tại các khu, cụm công nghiệp) cùng 05 trung tâm logistics ở 05 địa phương Hoà Nhơn, Hoà Phước, Hoà Phú, Hoà Ninh, Hoà Hiệp Bắc sẽ hình thành khi có nhu cầu.

❖ Cần Thơ

Hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư trong quá trình lập thủ tục đầu tư, ủng hộ và vận dụng các cơ chế, chính sách theo quy định pháp luật (về quy hoạch xây dựng, đất đai; giải phóng mặt bằng; ưu đãi đầu tư; phát triển thương mại. dịch vụ gắn với trung tâm logistics) để thu hút nhà đầu tư tham gia xây dựng và quản lý khai thác các trung tâm logistics gắn với cảng Cái Cui và CHK quốc tế Cần Thơ.

Nâng cấp CHK quốc tế Cần Thơ và cảng biển Cái Cui theo quy hoạch, đáp ứng yêu cầu phát triển vận tải hàng hóa liên vùng và quốc tế; xây dựng đồng bộ, hoàn chỉnh hạ tầng giao thông kết nối vùng và liên vùng qua địa bàn thành phố, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa cho cả vùng ĐBSCL thông qua trung tâm logistics, kết nối trực tiếp đến cảng biển, cảng hàng không, các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố.

+ Xây dựng trung tâm logistics gắn với cảng Cái Cui có diện tích tối thiểu 50ha, năng lực hàng hóa thông qua 8 triệu tấn/năm (giai đoạn 1); Xây dựng hoàn chỉnh trung tâm logistics gắn với cảng Cái Cui theo quy hoạch Trung tâm logistics hạng II với tổng diện tích 242,2ha, năng lực hàng hóa thông qua 25 triệu tấn/năm (giai đoạn 2).

+ Xây dựng trung tâm logistics gắn với CHK quốc tế Cần Thơ có diện tích tối thiểu 30ha, năng lực hàng hóa thông qua 250.000 tấn/năm (giai đoạn 1); Xây dựng hoàn chỉnh trung tâm logistics gắn với CHK quốc tế Cần Thơ có diện tích tối thiểu 100ha, năng lực hàng hóa thông qua 1,0 triệu tấn/năm (giai đoạn 2).

CHƯƠNG III:

DỊCH VỤ LOGISTICS

3.1. Dịch vụ vận tải

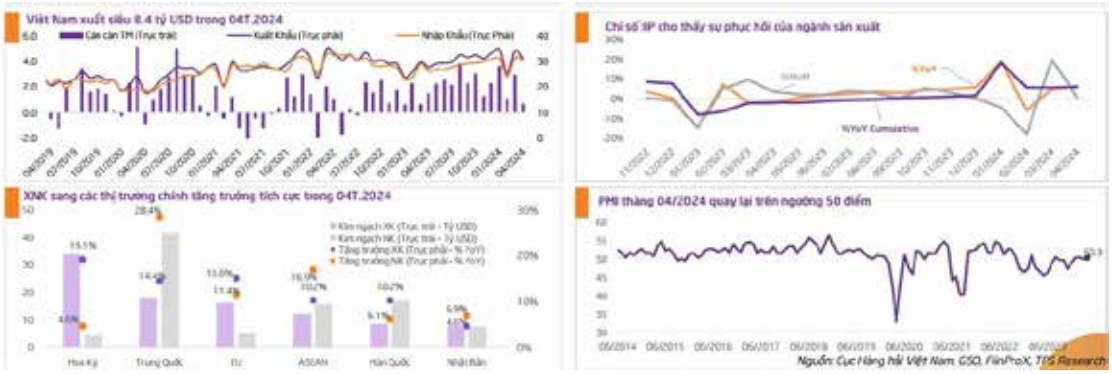
3.1.1. Khái quát chung về dịch vụ vận tải

Tiếp nối đà phục hồi từ những tháng cuối năm 2023, dịch vụ vận tải hàng hóa năm 2024 ghi nhận những tín hiệu tích cực. Các yếu tố chính thúc đẩy sản lượng vận tải hàng hóa như kim ngạch xuất nhập khẩu và sản lượng sản xuất đều ghi nhận sự tăng trưởng so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 9 tháng đầu năm 2024, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu ước đạt 578,5 tỷ USD, tăng 16,3% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt 299,6 tỷ USD, tăng 15,4%; kim ngạch nhập khẩu đạt 278,84 tỷ USD, tăng 17,3%.

Ở góc độ sản xuất, chỉ số Nhà quản trị mua hàng - Purchasing Managers' Index™ (PMI®) ngành sản xuất Việt Nam theo số liệu của S&P Global đạt 52,4 điểm trong tháng 8, giảm so với mức 54,7 điểm trong tháng 7 nhưng vẫn cho thấy mức cải thiện mạnh mẽ của các điều kiện kinh doanh vào thời điểm giữa quý 3. Báo cáo của S&P Global cũng chỉ ra, tháng 6 năm 2024 đã ghi nhận số lượng đơn đặt hàng tăng mạnh nhất kể từ tháng 3/2011 và sau đó, vẫn tiếp tục duy trì tăng trưởng. Điều này không chỉ thể hiện "sức khỏe" ngành sản xuất cải thiện tháng thứ ba liên tiếp, mà còn cho thấy các điều kiện kinh doanh đã mạnh lên đáng kể. Trên thực tế, mức cải thiện các điều kiện hoạt động là một trong hai khía cạnh tăng mạnh nhất kể từ tháng 11/2018, tương đương với các mức được ghi nhận trong tháng 4/2021 và tháng 5/2022.

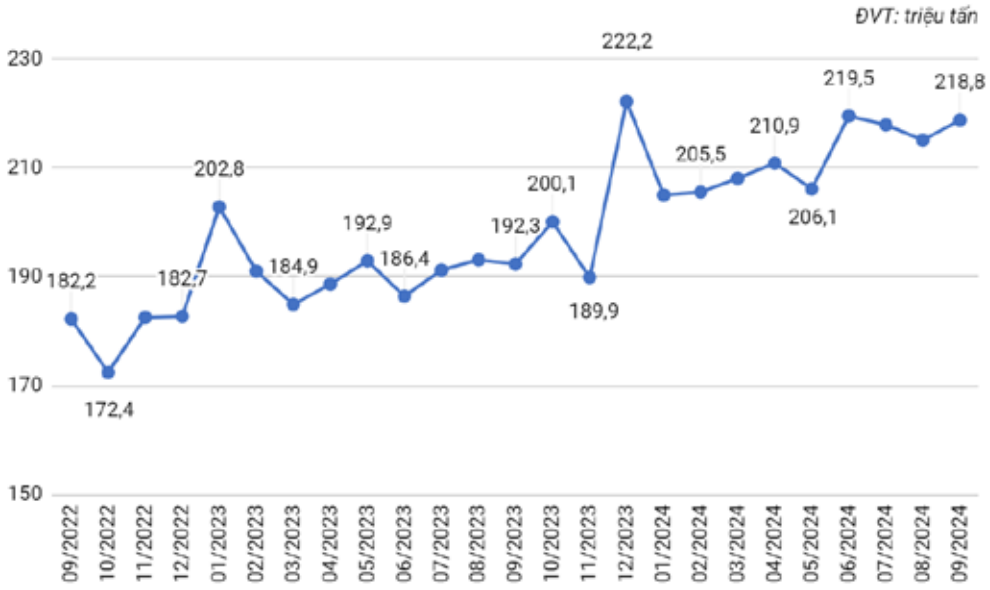
Hình 3.1. PMI ngành sản xuất Việt Nam qua các năm



Nguồn: S&P Global PMI

Dưới tác động tích cực của hoạt động xuất nhập khẩu và sản xuất trong nước, dịch vụ vận tải hàng hóa đã có sự tăng trưởng sản lượng đáng kể so với cùng kỳ năm 2023. Theo Báo cáo tình hình kinh tế xã hội 9 tháng đầu năm 2024 của Tổng cục Thống kê, tính chung trong 9 tháng đầu năm 2024, vận tải hàng hóa ước đạt 1.917,9 triệu tấn hàng hóa vận chuyển, tăng 13,7% so với cùng kỳ năm trước, và luân chuyển đạt 393,35 tỷ tấn/km, tăng 10,5% so với 9 tháng đầu năm 2023.

Hình 3.2. Khối lượng hàng hóa vận chuyển giai đoạn 2022 - 2024



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Xét về phân nhóm thị trường nội địa và nước ngoài, vận tải trong nước ước đạt 1.883,4 triệu tấn vận chuyển, tăng 13,9% và 238,8 tỷ tấn/km luân chuyển, tăng 6,6%; vận tải ngoài nước ước đạt 34,5 triệu tấn vận chuyển, tăng 4,3% và 154,6 tỷ tấn/km luân chuyển, tăng 17,2%. Trong khi sản lượng hàng hóa vận chuyển trong nước vẫn giữ được mức tăng trưởng tốt so với cùng kỳ năm trước, hàng hóa vận chuyển ngoài nước cũng ghi nhận mức tăng trưởng tương đối khả quan nhờ tác động tích cực của tình hình xuất nhập khẩu. Xét theo cơ cấu trong nước và ngoài nước, hiện vận chuyển hàng hóa trong nước vẫn chiếm tỷ trọng chính với 98,2%, vận tải ngoài nước chỉ chiếm một phần rất nhỏ với chưa đầy 2%.

Xét theo ngành vận tải, về cơ bản ở tất cả các lĩnh vực đều ghi nhận sự tăng trưởng tích cực so với cùng kỳ năm trước. Cụ thể, vận tải hàng không có mức tăng mạnh nhất với 40,9% hàng hóa vận chuyển và 20,6% luân chuyển so với cùng kỳ năm trước. Đối với hàng hóa vận chuyển, vận tải đường biển đạt mức tăng trưởng 16,1%, đường bộ tăng 14,7%, đường thủy nội địa tăng trưởng 9,4%, và đường sắt tăng 5,9%.

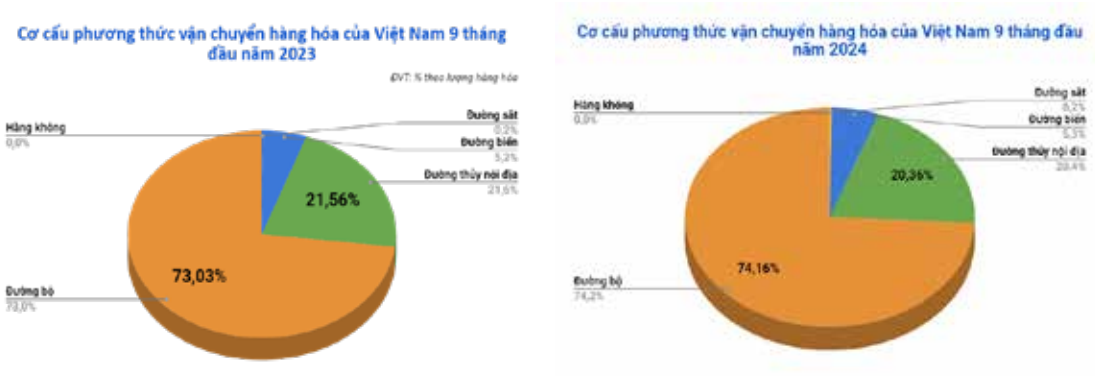
Hình 3.3. Sản lượng và tăng trưởng của các phương thức vận tải 6 tháng đầu năm 2024

Nguồn: Số liệu của Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và đầu tư

Bản quyền hình ảnh thuộc Văn phòng Chính phủ

Xét về tỷ trọng, trong 9 tháng đầu năm 2024, tỷ trọng các phương thức vận tải không có gì khác biệt so với tỷ trọng cùng kỳ năm trước. Vận tải đường bộ vẫn là phương thức vận tải phổ biến nhất với 74,16% sản lượng hàng hóa vận chuyển trong 9 tháng đầu năm 2024. Ở vị trí thứ hai là vận tải đường thủy nội địa với 20,36% tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển. Vận tải đường biển chiếm 5% tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển, trong khi, tỷ trọng của vận tải đường sắt và đường hàng không vẫn duy trì ở mức rất thấp, với 0,2% và 0,01%.

Hình 3.4. Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Với những nỗ lực của Bộ Giao thông vận tải trong việc tăng cường năng lực của các phương thức vận tải đường thủy nội địa, đường sắt, đặc biệt là các dự án hạ tầng giao thông đường sắt, đường thủy

trọng điểm, hi vọng trong tương lai sẽ có sự thay đổi về tỷ trọng vận chuyển của các phương thức vận tải, nâng dần vị thế của các phương thức vận tải thân thiện với môi trường.

3.1.2. Dịch vụ vận tải đường bộ

Tính chung 9 tháng đầu năm 2024, sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường bộ đạt 1422,3 triệu tấn, tăng 13,0% so với cùng kỳ năm 2023.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông Vận tải, việc đẩy mạnh tiến độ, hoàn thành và đưa vào khai thác các dự án, công trình giao thông vận tải từ cuối năm 2023 đến nửa đầu năm 2024 đã phát huy hiệu quả, giúp thúc đẩy hoạt động vận tải, giảm chi phí cho doanh nghiệp. Điển hình như việc đưa vào sử dụng hơn 450km đường bộ cao tốc và xem xét đánh giá, triển khai nâng tốc độ 08 tuyến cao tốc phân kỳ đầu tư đủ điều kiện với vận tốc 90km/giờ đã giúp tiết giảm thời gian đi lại nhiều giờ giữa các vùng, miền, giúp giảm chi phí vận tải, thúc đẩy giao thương hàng hóa.

Năm 2024 cũng ghi nhận những cải thiện trong công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải đường bộ. Các vấn đề vướng mắc của công tác đăng kiểm trong năm 2023 đã được giải quyết triệt để trong năm 2024, hoạt động đăng kiểm phương tiện vận tải đường bộ đã đi vào ổn định. Tháng 3 năm 2024, Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 05/2024/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, trong đó, những thay đổi đáng kể liên quan đến việc siết chặt các quy định về việc thi và cấp giấy phép lái xe cũng như quy định chặt chẽ hơn với việc báo cáo, truyền dữ liệu của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường bộ. Việc ban hành Thông tư số 05/2024/TT-BGTVT ảnh hưởng tích cực đối với việc tăng cường an toàn vận tải đường bộ.

Hình 3.5. Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ giai đoạn 2022 - 2024

ĐVT: Triệu tấn

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Các nỗ lực giảm phát thải cũng là một trong những điểm nhấn đáng chú ý của mảng vận tải đường bộ năm 2024. Tại một số nước châu Á, các công ty logistics dẫn đầu thị trường đã thử nghiệm đưa xe tải sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường vào hoạt động vận tải và có những kết quả khả quan. Ví dụ như tại Trung Quốc, JD Logistics - một trong những công ty dịch vụ chuỗi cung ứng tích hợp lớn nhất ở Trung Quốc xét về tổng doanh thu, đã áp dụng xe tải hạng nặng chạy bằng hydro trên quy mô lớn từ đầu năm 2024 và dự kiến sẽ giảm được gần 1.000 tấn lượng khí thải carbon hàng năm. Tại Thái Lan, Tập đoàn Maersk cũng đã triển khai dự án sử dụng xe tải điện trong hoạt động vận tải đường bộ trong năm 2024. Việc triển khai thành công ở các thị trường lân cận sẽ tạo tiền đề để các công ty logistics toàn cầu tiếp tục triển khai các dự án sử dụng xe tải điện/hydro tại thị trường Việt Nam và trở thành các đơn vị tiên phong thúc đẩy tiến trình xanh hóa của thị trường vận tải bộ Việt Nam.

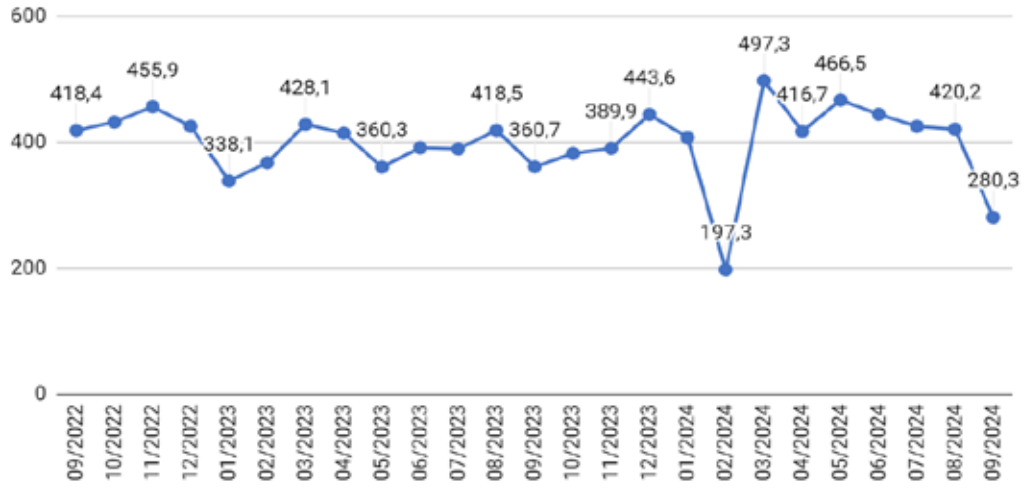
Từ góc độ thị trường, mảng vận tải đường bộ xuyên biên giới là lĩnh vực được đặc biệt quan tâm trong năm 2024, sau khoảng thời gian trầm lắng do tác động của dịch COVID-19 và tình hình suy thoái năm 2023. Ngay từ những tháng đầu năm 2024, các đoàn công tác của Trung Quốc, Thái Lan đã có những hoạt động thăm, làm việc với các Hiệp hội vận tải, Hiệp hội logistics của Việt Nam để thúc đẩy hoạt động vận tải đường bộ xuyên biên giới trên tuyến hành lang kinh tế kết nối Trung Quốc - Việt Nam - Lào - Thái Lan - Myanmar. Đây là tín hiệu tích cực cho các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực này, mở ra thêm nhiều cơ hội hợp tác kinh doanh và tăng cường năng lực.

3.1.3. Dịch vụ vận tải đường sắt

Tính chung 9 tháng đầu năm 2024, tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt đạt 3,61 triệu tấn, tăng 5,9% so với cùng kỳ năm trước.

Hình 3.6. Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt giai đoạn 2022 - 2024

ĐVT: nghìn tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Đây là kết quả tăng trưởng sản lượng tương đối khả quan của vận tải đường sắt, nhờ vào các giải pháp tổng thể nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, đa dạng hóa các tuyến vận tải. Việc nâng cấp, công bố thêm hai ga Sóng Thần và Cao Xá thành ga liên vận quốc tế, khai thác thêm các sản phẩm vận tải liên vận quốc tế giữa Việt Nam và Trung Quốc, quá cảnh qua Trung Quốc đi đến nước thứ ba như Nga, châu Âu, Mông Cổ và các nước Trung Á đã góp phần tích cực thúc đẩy tăng trưởng sản lượng vận chuyển hàng nông sản xuất khẩu từ Việt Nam đi các thị trường tiềm năng.

Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam khai trương đoàn tàu liên vận quốc tế đầu tiên từ ga Cao Xá vào đầu tháng 5/2024

(Nguồn: Baodautu.vn)

Với quyết tâm thay đổi yếu tố căn cơ của ngành đường sắt - Tổng Công ty đường sắt Việt Nam, ngày 26/6/2024, Thủ tướng Chính phủ đã ký ban hành Quyết định số 562 phê duyệt Đề án cơ cấu lại Tổng Công ty Đường sắt VN giai đoạn đến hết năm 2025. Theo Đề án tái cơ cấu này, hai công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn sẽ được hợp nhất thành một công ty vận tải đường sắt. Đại hội cổ đông của hai công ty đã thông qua nội dung liên quan đến hợp nhất công ty và hội đồng quản trị hai công ty đã có quyết định thông qua nội dung và ký kết hợp đồng hợp nhất. Dự kiến đây sẽ là thay đổi đáng kể với ngành đường sắt, và khi đề án tái cơ cấu hoàn thành, các công tác đầu tư nâng cao năng lực, cải thiện chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt sẽ có nhiều thuận lợi trong triển khai, mang lại hiệu quả tích cực.

Tuyến vận chuyển bằng đường sắt kết nối Việt Nam - Liên bang Nga với thời gian vận chuyển 30 - 35 ngày

Nguồn: Trustana Logistics

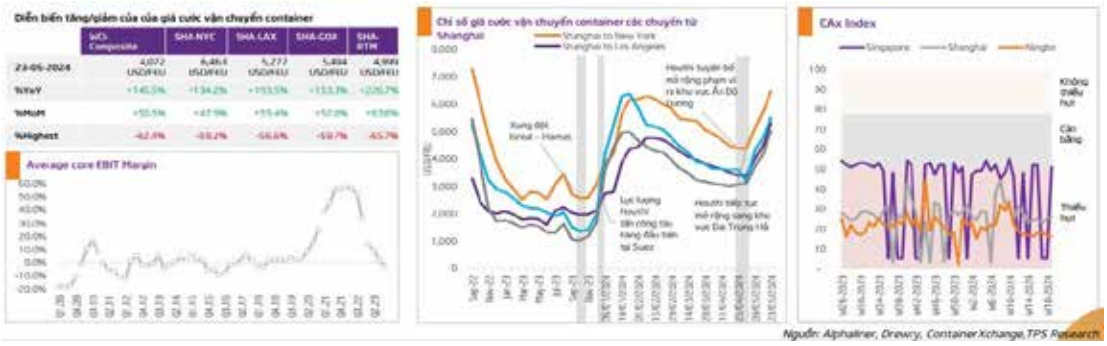
Ngày 18/9/2024, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 999/QĐ-TTg thành lập Tổ công tác triển khai các dự án đầu tư các tuyến đường sắt kết nối với Trung Quốc (tổng vốn đầu tư 10 - 11 tỷ USD) và với Lào (khoảng 6,3 tỷ USD).

Tổ công tác có nhiệm vụ nghiên cứu, tư vấn, khuyến nghị, đề xuất phương hướng, giải pháp, cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc, huy động nguồn lực, đẩy nhanh tiến độ, tổ chức thực hiện thành công các tuyến đường sắt kết nối với Trung Quốc và Lào (ưu tiên đầu tư tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, phấn đấu khởi công trong năm 2025).

3.1.4. Dịch vụ vận tải đường biển

Dịch vụ vận tải đường biển là mảng có nhiều yếu tố đột biến trong năm 2024. Sau giai đoạn trầm lắng của năm 2023, ngay từ đầu năm 2024, hai tuyến huyết mạch của hàng hải quốc tế đều bị tắc nghẽn nghiêm trọng do tác động từ căng thẳng ở Biển Đỏ và vấn đề thiếu nước ở kênh đào Panama. Thêm vào đó là nhu cầu tăng cao từ Trung Quốc, khiến cho thị trường vận tải biển quốc tế gần như quay về tình trạng biến động tăng giá cước phi mã như trong giai đoạn bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19. Kể từ đầu 2024, chỉ số giá cước container toàn cầu đảo chiều mạnh mẽ, từ mức 1661 USD/FEU trong tháng 12/2023 lên 3964 USD/FEU trong tháng 1/2024. Đến tháng 6/2024, giá cước vẫn neo cao, tăng 50,5% so với tháng 4/2024 và tăng 145,5% so với cuối 2023.

Hình 3.7. Các chỉ số về vận chuyển container và lượng container rỗng



Hưởng lợi từ diễn biến tích cực của vận tải biển quốc tế, sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển trong nước cũng có sự tăng trưởng tốt trong năm 2024. Tính chung 9 tháng đầu năm 2024, sản lượng vận tải đường biển đạt mức 101,1 triệu tấn, tăng 16,1% so với cùng kỳ năm trước. Trong 9 tháng đầu năm 2024, tổng khối lượng hàng hoá thông qua cảng biển ước đạt hơn 640 triệu tấn, tăng 14% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, hàng xuất khẩu đạt hơn 150 triệu tấn, tăng 14%; hàng nhập khẩu gần 200 triệu tấn, tăng 21% và hàng nội địa đạt gần 290 triệu tấn, tăng 10%.

Hình 3.8. Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giai đoạn 2022 - 2024

ĐVT: Triệu tấn

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Chiều 11/5, tại Hải Phòng, Công ty TNHH MTV Đóng tàu Nam Triệu đã tổ chức an toàn và thành công lễ hạ thủy tàu hàng rời 65.000DWT. Đây là tàu hàng rời lớn nhất được đóng mới tại Việt Nam tính đến thời điểm hiện tại. Đây là con tàu số 1 trong lô hai tàu 65.000DWT của Công ty Công nghiệp tàu thủy Đông Bắc đặt hàng, mang tên "Trường Minh Dream 01", thuộc dự án đóng tàu có trọng tải lớn nhất từ trước tới nay do chính các kỹ sư và công nhân Việt Nam thực hiện, được Đăng kiểm NK - Nhật Bản giám sát.

Lễ hạ thủy tàu hàng rời 65.000DWT

Nguồn: VNeconomy

Năm 2024 cũng chứng kiến nhiều sự dịch chuyển, đảo tuyến, định tuyến của hoạt động hàng hải quốc tế do các yếu tố ngoại cảng tác động. Trong bối cảnh đó, một số tuyến vận chuyển container quốc tế mới kết nối Việt Nam với các nước đã được các hãng tàu triển khai. Từ tháng 7/2024, MSC triển khai tuyến vận tải đường biển mới, Britannia, nhằm tăng cường kết nối cảng thông qua hành lang từ Trung Quốc và Việt Nam đến châu Âu, cung cấp khả năng tiếp cận cảng biển tại Bà Rịa - Vũng Tàu (Việt Nam) và thiết lập kết nối trực tiếp đến Liverpool (Vương quốc Anh) và các cơ sở của MSC tại Rotterdam, Antwerp và Hamburg, cũng như với các điểm đến ở Scandinavia và khu vực Baltic.

Việc mở rộng này sẽ tăng cường phạm vi phủ sóng dịch vụ của hãng từ Trung Quốc và Việt Nam đến Vương quốc Anh và lục địa Tây Bắc. Trong năm 2024, hãng tàu ONE cũng đã triển khai thêm 2 tuyến mới: Tuyến Trung Quốc - Việt Nam - Thái Lan (viết tắt là CVT) có vòng xoay cảng như sau: Busan (Hàn Quốc) - Thượng Hải (Trung Quốc) - Ninh Ba (Trung Quốc) - Cát Lái (Việt Nam) - Laem Chabang (Thái Lan) và tuyến Cát Lái (Việt Nam) - Nhật Bản - Đài Loan (viết tắt là JTC).

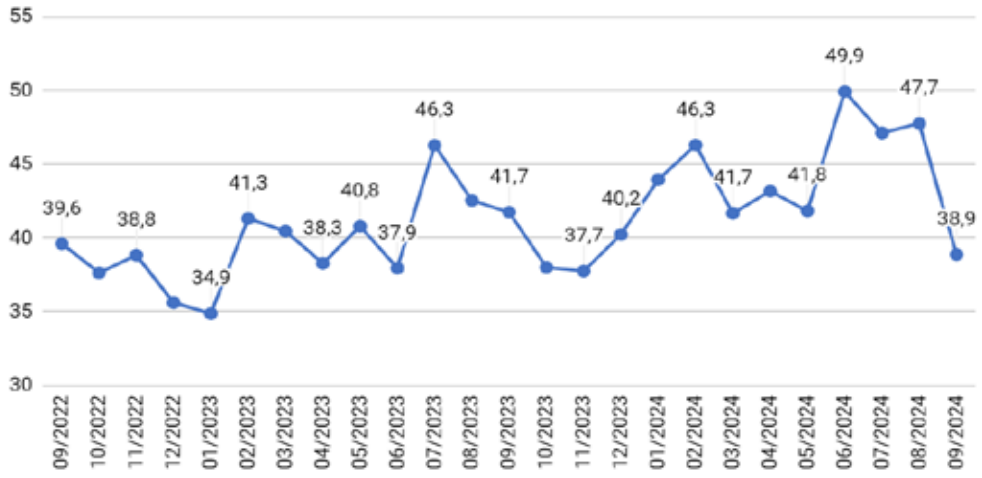
Với thị trường vận tải biển nội địa, năm 2024 đánh dấu sự phát triển vượt bậc về năng lực của đội tàu biển Việt Nam. Trong nửa đầu năm 2024, công ty vận tải biển bằng tàu container lớn nhất của Việt Nam, Hải An đã bổ sung thêm 2 tàu kích cỡ 1800TEU. Sự kiện nổi bật của mảng vận tải biển trong năm 2024 chính là việc con tàu hàng rời lớn nhất được đóng mới tại Việt Nam hạ thủy thành công, đánh dấu bước tiến về năng lực sản xuất tàu biển kích cỡ lớn của Việt Nam.

3.1.5. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa

Theo số liệu tại Báo cáo tình hình kinh tế xã hội 9 tháng đầu năm 2024 của Tổng cục Thống kê, sản lượng hàng hóa vận tải bằng đường thủy nội địa đạt 309,5 triệu tấn, tăng 9,4% so với cùng kỳ năm trước.

Hình 3.9. Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa giai đoạn 2022 - 2024

ĐVT: Triệu tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Trong năm 2024, các tuyến vận tải container bằng đường thủy nội địa tại miền Bắc có nhiều diễn biến tích cực. Trên hành lang vận tải thủy số 1 (tuyến Hải Phòng - Bắc Ninh), các sà lan chở container đến 128TEU hoạt động thông suốt trên toàn tuyến với sản lượng trung bình đạt 35 chuyến/tuần, gấp hơn 10 lần so với năm 2018 là năm đầu mở tuyến. Với hành lang vận tải thủy số 2 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình), hoạt động vận tải container đường thủy được triển khai từ đầu năm 2024, đến nay đạt 4 chuyến/tuần, cỡ sà lan 36TEU.

Toàn cảnh công trình kênh nối Đáy - Ninh Cơ

Nguồn: Tienphong.vn

Hoạt động vận tải thủy nội địa cũng ghi nhận một bước tiến lớn trong nửa cuối năm 2023 và 2024 với việc cụm công trình kênh nối sông Đáy với sông Ninh Cơ thuộc Dự án Phát triển giao thông vận tải khu vực Đồng bằng Bắc Bộ, nằm trên địa bàn huyện Nghĩa Hưng, tỉnh Nam Định có trị giá 100 triệu USD (tương đương 2.300 tỷ đồng) đã được đưa vào sử dụng. Kênh có thiết kế luồng đường thủy nội địa dài 1,18km; điểm khởi đầu tạikm8+300 sông Ninh Cơ (xã Nghĩa Lạc, huyện Nghĩa Hưng, tỉnh Nam Định), điểm kết thúc tạikm35+450 sông Đáy (xã Nghĩa Sơn, huyện Nghĩa Hưng, tỉnh Nam Định). Công trình chính của dự án là âu tàu dài 179m, rộng 17m và sâu 11m. Đây là âu tàu lớn nhất được xây dựng tại Việt Nam, giúp cho tàu 2.000 tấn đầy tải và 3.000 tấn giảm tải có thể đi sâu vào đất liền đến cụm cảng Ninh Bình, Ninh Phúc, kết nối tuyến vận tải ven biển phía Bắc với các cảng thủy trên sông Đáy, khu vực Nam Định, Ninh Bình qua cửa biển Lạch Giang, giúp giảm chi phí vận tải, giảm gánh nặng cho đường bộ, giảm ô nhiễm môi trường.

> Dự án Phát triển các hành lang đường thuỷ và logistics khu vực phía Nam với tổng mức đầu tư hơn 3.900 tỷ đồng được đầu tư bằng nguồn vốn vay WB là dự án trọng điểm về vận tải đường thủy được khởi công trong năm 2024. Dự án sẽ cải tạo đồng bộ các tuyến sông, kênh qua 8 tỉnh, thành phố nhằm phát huy thế mạnh vận tải thủy khu vực này...

Một số dự án nâng cao năng lực vận tải đường thủy cũng đang được triển khai trong năm 2024 như cải thiện điểm nghẽn tĩnh không cầu Đuống. Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, hiện điểm nghẽn tĩnh không cầu Đuống trên hành lang này đang được nâng cấp lên 7m. Sau khi hoàn thành dự án, phương tiện đến 98TEU có thể hoạt động thông suốt trên tuyến Hải Phòng - Việt Trì dài gần 200km. Bên cạnh đó, nhằm tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho vận tải container đường thủy giữa Hải Phòng - Ninh Bình, Bộ Giao thông vận tải cũng đang xem xét việc cho phép phương tiện VR-SI được chạy tuyến từ cửa Văn Úc - cảng Lạch Huyện thay thế tuyến vận tải truyền thống qua các sông, kênh nội

thành Hải Phòng hiện bị hạn chế tĩnh không cầu, vừa rút ngắn được quãng đường khoảng 30km, vừa tăng được khối lượng vận chuyển.

3.1.6. Dịch vụ vận tải đường hàng không

Trên bình diện toàn cầu, những biến động của thị trường vận tải hàng hóa bằng đường hàng không trong năm 2024 đang có chiều hướng tương tự giai đoạn dịch Covid-19, với sự tăng trưởng đáng kể về sản lượng và giá cước. Sự bất ổn ở các tuyến vận tải đường biển khiến nhiều doanh nghiệp có nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuyên lục địa đã chuyển sang sử dụng dịch vụ vận chuyển bằng máy bay, dẫn tới giá cước vận tải này tăng mạnh. Những doanh nghiệp như Apple, các nhà bán lẻ của Trung Quốc như Temu, Shein hay các công ty bán dẫn lựa chọn vận tải hàng không là phương án thay thế hàng đầu để chuyển hàng hóa, trong bối cảnh các cảng biển rơi vào tình trạng tắc nghiễn trầm trọng.

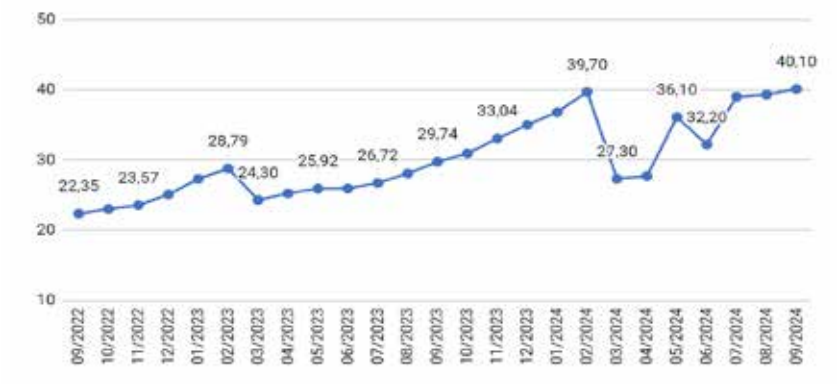
> Theo Xenata, một nền tảng hàng đầu về giá cước vận tải biển và hàng không, chi phí trung bình để vận chuyển 1kg hàng hóa bằng máy bay từ Trung Quốc sang Bắc Mỹ trong tháng 5 tăng 43% so với cùng kỳ năm trước, lên 4,88 USD.

Tại thị trường nội địa, trong khi dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường hàng không vẫn đang tiếp tục trên đà phục hồi sau giai đoạn trầm lắng do ảnh hưởng của đại dịch, vận tải hàng hóa bằng đường hàng không có sự tăng trưởng sản lượng ấn tượng. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, trong 9 tháng đầu năm 2024, dịch vụ vận chuyển bằng đường hàng không có mức tăng ấn tượng nhất trong tất cả các phương thức vận tải, đạt 0,326 triệu tấn hàng hóa vận chuyển, tăng 40,9% so với cùng kỳ năm trước.

Với mục tiêu thúc đẩy dịch vụ vận tải hàng không, Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu các hãng hàng không điều chỉnh, nâng số chỗ tại một số cảng hàng không trong giờ cao điểm; triển khai nhiều giải pháp tạo điều kiện thuận lợi cho các hãng hàng không mở mới, tăng cường các đường bay thẳng giữa Việt Nam và các quốc gia, vùng lãnh thổ, đặc biệt là việc khai thác trở lại các đường bay quốc tế tới các điểm du lịch và trung tâm kinh tế lớn.

Hình 3.10. Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không giai đoạn 2022 - 2024

ĐVT: Nghìn tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

3.2. Dịch vụ kho bãi

Xu thế đầu tư vào lĩnh vực kho bãi của năm 2023 tiếp tục được duy trì và củng cố trong năm 2024 với hàng loạt dự án mới đưa vào khai thác hoặc bắt đầu khởi công. Điểm đáng chú ý là sự tham gia ngày càng đông của các nhà đầu tư nước ngoài với những dự án có quy mô lớn.

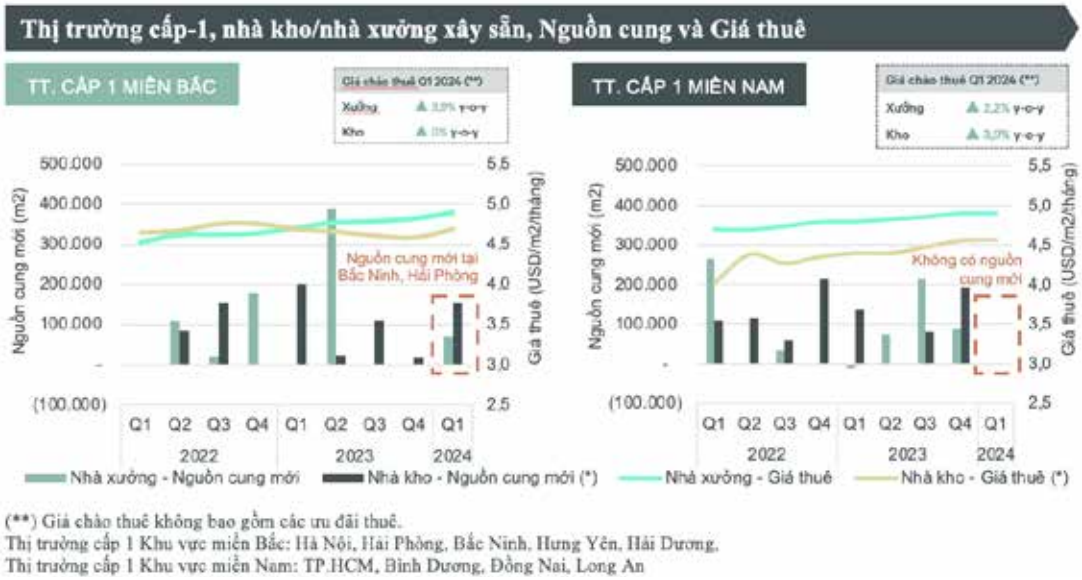
Mặc dù con số thống kê về tổng quy mô thị trường kho vận Việt Nam có sự sai khác giữa các đơn vị nghiên cứu thị trường, cơ bản dung lượng thị trường có thể ước tính ở mức khoảng 4 triệu m^2 sàn. tính đến hết năm 2023. Tốc độ tăng trưởng hàng năm của thị trường kho vận giai đoạn 2020 - 2023 là 23%. Hoạt động tích cực nhất trên thị trường là các nhà đầu tư ngoại như Mapletree, SLP, JD Property, BW Industrial. Riêng top 3 là Mapletree, BW Industrial và SLP đã chiếm 46% thị phần tính theo diện tích, đạt tổng cộng gần 1,79 triệu m^2 sàn. Mapletree mở rộng mạnh mẽ với các trung tâm logistics lớn tại các tỉnh Bắc Ninh, Hưng Yên và Bình Dương, mỗi nơi có 12 - 24 nhà kho. Trong khi, BW Industrial nổi lên với 22 nhà kho mới tại miền Bắc và miền Nam trong giai đoạn 2020 - 2022.

Bên cạnh doanh nghiệp nước ngoài, năm 2024 thị trường cũng ghi nhận xu thế một số nhà phát triển khu công nghiệp tích cực tham gia vào thị trường nhà xưởng và kho xây sẵn. Ví dụ, trung tuần tháng 4/2024, KCN Việt Nam khởi công dự án nhà xưởng và nhà kho xây sẵn tại khu công nghiệp Thuận Thành III (Bắc Ninh). Với quy mô 14ha, dự án đầu tiên của KCN Việt Nam tại tỉnh này dự kiến cung cấp cho thị trường hơn 90.000m^2 diện tích sàn kho, xưởng cho thuê.

Theo báo cáo của FiinGroup, dự kiến có 25 dự án kho vận sẽ triển khai từ nay đến 2027 với tổng diện tích cho thuê thêm là 1,87 triệu m^2. Tốc độ tăng trưởng hàng năm của diện tích kho vận hiện đại dự báo duy trì ở mức 7% trong giai đoạn này.

Xét về khu vực địa lý, năm 2024 có sự thay đổi về các dự án mới gia nhập thị trường, khi đa phần các dự án được khởi công mới đều tập trung tại miền Bắc ở các địa phương trọng điểm như Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương. Với việc nguồn cung mới tiếp tục ra mắt, tỷ lệ lấp đầy trung bình tại thị trường cấp 1 miền Bắc đạt 70% đối với nhà kho xây sẵn, giảm 6 điểm phần trăm so với quý trước và 87% với nhà xưởng xây sẵn, không thay đổi so với quý trước. Về mặt bằng giá thuê, giá thuê kho xưởng xây sẵn tại thị trường cấp 1 trung bình đạt ngưỡng 4,7 và 4,9 USD/m^2/tháng. Mức giá thuê kho duy trì ổn định theo năm, trong khi giá thuê xưởng tăng 3,9% theo năm khi tỷ lệ lấp đầy vẫn duy trì ở ngưỡng cao. Về mặt nhu cầu, các diễn biến tích cực của thị trường đến từ việc một số nhà sản xuất ở lĩnh vực công nghệ cao như sản xuất vật liệu bán dẫn, công nghệ động cơ tiếp tục mở rộng tại Việt Nam thông qua việc thuê xưởng sản xuất như VDL (Hà Lan), Tecnotion (Hà Lan).

Hình 3.11. Nguồn cung và giá chào thuê của Thị trường kho vận quý I/2024



(**) Giá chào thuê không bao gồm các ưu đãi thuê.
Thị trường cấp 1 Khu vực miền Bắc: Hà Nội, Hải Phòng, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương.
Thị trường cấp 1 Khu vực miền Nam: TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai, Long An

Nguồn: BP. Nghiên cứu, CBRE Việt Nam, Q1/2024

Sau giai đoạn tăng trưởng mạnh mẽ, thị trường kho xưởng miền Nam không có nguồn cung mới trong Q1/2024, các dự án mới vẫn đang trong quá trình xây dựng và hoàn thiện. Tuy nhiên, việc không có nguồn cung mới đã có tác động tích cực đến hoạt động của các kho xưởng xây sẵn đang hoạt động, tỷ lệ lấp đầy của kho xưởng xây sẵn tăng 2 điểm phần trăm so với quý trước, tỷ lệ lấp đầy đạt 57% đối với nhà kho và 87% đối với nhà xưởng. Về giá thuê trung bình, giá thuê kho xưởng xây sẵn tại thị trường miền Nam vẫn giữ mức ổn định so với quý trước, lần lượt đạt 4,6 và 4,9 USD/m^2/tháng, với mức độ tăng trưởng 2,2% so với cùng kỳ năm ngoái đối với nhà kho và 3,9% đối với nhà xưởng. Tương tự như thị trường miền Bắc, nhu cầu về kho xưởng xây sẵn miền Nam đến từ các nhà sản xuất ở lĩnh vực công nghệ cao, năng lượng tái tạo, bên cạnh sự mở rộng của các công ty thuộc lĩnh vực thương mại điện tử như JiaWei (Đài Loan - Trung Quốc), Shopee (Singapore).

Thị trường kho vận năm 2024 cũng ghi dấu ấn rõ nét hơn của xu thế đầu tư kho đa tầng và kho thông minh. Tháng 6/2024, BW và ESR Group đã khởi công 2 dự án nhà kho 2 tầng với tổng diện tích lên đến 270.000m^2 tại Bắc Ninh. Dự án đầu tiên nằm ở KCN Nam Sơn Hạp Lĩnh với diện tích 112.000m^2 dự án thứ 2 nằm tại KCN Yên Phong với tổng diện tích 162.000m^2. Hai dự án này dự kiến sẽ hoàn thiện và đưa vào khai thác từ quý 3/2025.

Lễ khởi công dự án nhà kho 2 tầng Nam Sơn Hạp Lĩnh tháng 6/2024

3.3. Dịch vụ giao nhận

Với những diễn biến phức tạp của mảng vận tải biển quốc tế, dịch vụ giao nhận trong năm 2024 của Việt Nam cũng gặp khá nhiều thách thức. Theo chia sẻ từ các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này, 2024 là năm chuyển từ bối cảnh "cước thấp - không có khách" sang "cước cao - không có chỗ" với những thay đổi liên tục từ lịch trình, dịch vụ của các hãng tàu quốc tế, đặc biệt ở những tuyến đi qua khu vực Biển Đỏ. Bối cảnh năm 2024 đòi hỏi các doanh nghiệp vận tải giao nhận phải linh hoạt thích ứng để có thể tồn tại, và đặt nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ trước áp lực rất lớn để có thể duy trì hoạt động.

Dưới góc độ thủ tục hải quan, năm 2024 ghi nhận sự thay đổi đáng kể trong hoạt động hải quan với việc Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 412/QĐ-TTg ngày 14/5/2024 phê duyệt Phương án cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ Tài chính giai đoạn 2024 - 2025, trong đó có lĩnh vực hải quan. Theo quyết định này, một số thủ tục hành chính và cơ chế báo cáo giữa doanh nghiệp và cơ quan hải quan được đơn giản hóa, hỗ trợ rất nhiều cho cả các doanh nghiệp chủ hàng cũng như doanh nghiệp giao nhận.

3.4. Dịch vụ giao hàng chặng cuối

Theo thống kê của nền tảng số liệu thương mại điện tử Metric, trong quý II/2024 ước tính doanh thu trên 5 sàn thương mại điện tử bán lẻ trực tuyến lớn nhất Việt Nam gồm: Shopee, Lazada, Tiki, Sendo, Tiktokshop đạt khoảng 85.000 tỷ đồng, tăng 78% so với cùng kỳ năm 2024. Con số này vượt xa dự báo doanh thu thị trường thương mại điện tử Việt Nam năm 2024 sẽ chỉ tăng khoảng 35% so với năm 2023.

Theo Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số, thời gian qua, các chính sách phát triển kinh tế số và thương mại điện tử tại Việt Nam đã tạo ra nhiều thuận lợi cho doanh nghiệp, bao gồm việc hoàn thiện

khung pháp lý, hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp, khuyến khích đầu tư, phát triển hạ tầng số, bảo vệ dữ liệu và an ninh mạng, thúc đẩy thương mại điện tử xuyên biên giới, tăng cường nghiên cứu và phát triển công nghệ mới.

Trên cơ sở đó, dịch vụ giao hàng chặng cuối tiếp tục bùng nổ tại Việt Nam trong năm 2024 với các xu thế nổi bật. Xu thế nổi trội có thể nhận thấy là việc các sàn thương mại điện tử lớn tăng cường đầu tư cho các công ty dịch vụ giao hàng chặng cuối của chính mình, đồng thời vươn dần ra phục vụ thị trường bên ngoài. Ví dụ điển hình là trường hợp Shoppee Express với sự thay đổi về nhận diện thương hiệu và kỳ vọng mở rộng thị trường, khách hàng.

Xu thế chuyển đổi số cũng tiếp tục duy trì với sự đầu tư vào các công nghệ ngày càng tiên tiến, vượt trội của các doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Ngay từ đầu năm 2024, Tổng Công ty Cổ phần Bưu chính Viettel (Viettel Post) khai trương Tổ hợp công nghệ chia chọn thông minh đầu tiên của Việt Nam có mức tự động hóa cao nhất Việt Nam, sử dụng robot tự hành chia chọn hàng hoá (robot AGV), hệ thống chia hàng lớn (Wheel Sorter Matrix) và hệ thống chia chọn dạng băng tải (Cross-belt Sorter).

Robot trong Tổ hợp chia chọn thông minh của Viettel Post

Nguồn: Viettelpost.com.vn

Trong năm 2024, xu thế thương mại điện tử xuyên biên giới cũng trở nên mạnh mẽ hơn. Với việc phát triển của dịch vụ giao hàng chặng cuối kết nối trực tiếp từ Trung Quốc, việc đặt mua hàng hóa trực tiếp trên các sàn thương mại điện tử của Trung Quốc cũng trở nên dễ dàng với chi phí thấp hơn rất nhiều trước kia. Đây cũng là yếu tố thúc đẩy một làn sóng mới các doanh nghiệp chuyển phát nước ngoài đẩy mạnh đầu tư vào thị trường Việt Nam, đồng thời, cũng đặt ra bài toán cần giải cho các doanh nghiệp Việt Nam khi muốn giữ vị thế trên "sân nhà".

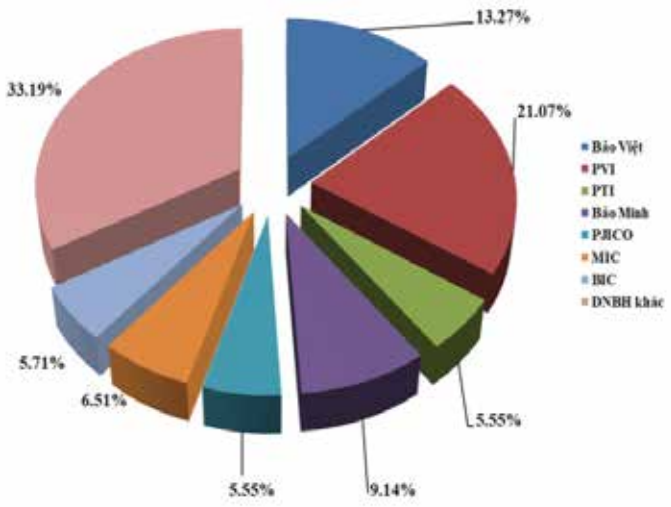
3.5. Dịch vụ phụ trợ

Khái niệm dịch vụ phụ trợ cho hoạt động logistics được đề cập đến từ Báo cáo logistics năm 2023 với một số dịch vụ chính như bảo hiểm, giám định, tư vấn... Sự phát triển của các dịch vụ phụ trợ ở vai trò nhân tố củng cố chất lượng dịch vụ cũng chính là thước đo mức độ phát triển, trưởng thành của ngành logistics.

Trong năm 2024, các dịch vụ phụ trợ cho ngành logistics ở Việt Nam trở nên sôi động với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp ở nhiều khía cạnh, điều này thể hiện sự quan tâm của nền kinh tế với hoạt động logistics.

Một trong những dịch vụ phụ trợ có diễn biến tích cực trong năm 2024 là dịch vụ về chứng nhận hệ thống quản lý chất lượng, đây là hệ quả của xu thế chuyển đổi xanh cũng như sức ép về giảm phát thải mà các doanh nghiệp logistics đang phải đối mặt. Các đơn vị cung cấp dịch vụ này trên thị trường Việt Nam rất đa dạng, từ các đơn vị trong nước như Công ty Cổ phần Chứng nhận và kiểm định VinaControl, Tổ chức Quacert Việt Nam, Trung tâm Kỹ thuật Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (QUATEST)... và các tổ chức quốc tế như Tổ chức BSI, TUV, ACS Registrars... Một dịch vụ chứng nhận chuyên biệt cho ngành logistics đang được nhiều doanh nghiệp quan tâm là chứng nhận về hoạt động vận tải xanh, do tổ chức Green Freight Asia cấp.

Hình 3.12. Thị phần theo doanh thu phí bảo hiểm gốc quý I/2024



Nguồn: Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm, Bộ Tài chính

Trong số các dịch vụ phụ trợ, dịch vụ bảo hiểm phi nhân thọ đóng vai trò quan trọng, là yêu cầu không thể thiếu đối với hoạt động kinh doanh logistics với các loại hình bảo hiểm bắt buộc như bảo hiểm xe cơ giới, bảo hiểm trách nhiệm dân sự phương tiện, bảo hiểm cháy nổ bắt buộc và mọi rủi ro tài sản, bảo hiểm trách nhiệm chủ tàu, bảo hiểm thân vỏ với tàu biển. Ngoài ra, với yêu cầu ngày càng cao của khách hàng, thị trường logistics đang dần hướng đến các loại bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp

như bảo hiểm trách nhiệm vận chuyển tổng hợp, bảo hiểm người coi kho... Các tên tuổi lớn cung cấp dịch vụ bảo hiểm phi nhân thọ đều là doanh nghiệp của Việt Nam.

Dịch vụ tư vấn và triển khai về chuyển đổi số cho ngành logistics cũng là một trong những dịch vụ có sự phát triển mạnh mẽ trong năm qua. Cùng với xu thế chuyên nghiệp hóa hoạt động logistics, các doanh nghiệp đang dần quan tâm hơn đến việc đưa các ứng dụng công nghệ vào hoạt động của mình. Thị trường ngày càng có nhiều đơn vị mới tham gia vào lĩnh vực này, các tên tuổi lớn trong ngành công nghệ thông tin như FPT, Bravo cũng bắt đầu xây dựng các gói giải pháp chuyên biệt cho ngành logistics. Sự đa dạng trong các nhà cung cấp dịch vụ giúp các doanh nghiệp logistics có thêm nhiều lựa chọn với mức chi phí hợp lý, từ đó, gián tiếp thúc đẩy sự phát triển của thị trường logistics Việt Nam.

3.6. Doanh nghiệp dịch vụ logistics

3.6.1. Số lượng doanh nghiệp

Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, tính chung 9 tháng đầu năm 2024, cả nước có gần 6,5 nghìn doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics đăng ký thành lập mới (chiếm 5,33% tổng số doanh nghiệp thành lập mới của cả nước) với tổng số vốn đăng ký là 36,55 nghìn tỷ đồng và tổng số lao động đăng ký gần 28,9 nghìn lao động, tăng 13,5% về số doanh nghiệp, tăng 18,3% về số lao động, nhưng lại giảm 11,3% về vốn đăng ký so với cùng kỳ năm 2023.

Trong đó, số doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi thành lập mới có 6.503 doanh nghiệp, tăng 13.5% so với cùng kỳ năm 2023.

Bảng 3.1. Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới, tổng số vốn, nguồn lao động trong 9 tháng đầu năm 2024

Doanh nghiệp thành lập mới	9 tháng đầu năm 2024			9 tháng đầu năm 2024 so với cùng kỳ năm 2023 (%)		
	Số DN	Vốn đăng ký (tỷ đồng)	Số lao động (người)	Số DN	Vốn	Số lao động
Tổng số DN cả nước	121.898	1.158.536	735.097	103,4	103,4	96,6
DN vận tải kho bãi	6.503	36.551	28.898	113,5	88,7	118,3
Tỷ trọng của DN vận tải kho bãi/ Tổng số DN cả nước (%)	5,33	3,15	3,93			

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Tương tự, trong 9 tháng đầu năm 2024, hơn 86,9 nghìn doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh có thời hạn, tăng 14,7% so với cùng kỳ năm trước; trong đó, 4.519 doanh nghiệp vận tải kho bãi phải tạm ngừng hoạt động, tăng 10,2%.

Gần 13,0 nghìn doanh nghiệp hoàn tất làm thủ tục giải thể, trong đó, doanh nghiệp vận tải kho bãi có 490 doanh nghiệp, chiếm 3,79% tổng số doanh nghiệp giải thể cả nước.

Bảng 3.2. Biến động doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi trong 9 tháng đầu năm 2024

	9 tháng đầu năm 2024		9 tháng đầu năm 2024 so với cùng kỳ năm 2023 (%)	
	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 DN cả nước	86.904	15.366	114,7	118,9
DN vận tải, kho bãi	4.519	575	110,2	117,3
Tỷ trọng của DN vận tải kho bãi/Tổng số DN cả nước (%)	5.2	3.74		

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Nhìn chung, bên cạnh một số công ty logistics có sự tăng trưởng ổn định và ấn tượng thì các doanh nghiệp logistics nhỏ và vừa ghi nhận sự sụt giảm trong kết quả kinh doanh, thua lỗ và thậm chí, rút khỏi thị trường.

3.6.2. Năng lực cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp

Năm 2023, theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới, Chỉ số hiệu quả logistics (LPI) của Việt Nam ở vị trí 43/139 nền kinh tế được xếp hạng, cải thiện đáng kể so với vị trí 53 vào năm 2010. Trong khu vực ASEAN, Việt Nam thuộc top 5 khi cùng thứ hạng với Philippines và đứng sau Singapore, Malaysia, Thái Lan. Nếu xét trong các thị trường mới nổi thì Việt Nam thuộc nhóm 10/50 thị trường logistics mới nổi trên thế giới, theo bảng xếp hạng về chỉ số thị trường mới nổi của Nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hậu cần kho vận Agility. Trong số đó, chỉ tiêu về cơ hội logistics quốc tế, Việt Nam xếp hạng 4 thế giới và được đánh giá là quốc gia có tiềm năng phát triển logistics hàng đầu khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, ngành logistics trên phạm vi cả nước vẫn còn nhiều hạn chế, chưa thực sự tương xứng với điều kiện và tiềm năng phát triển.

Với mục tiêu trở thành một điểm đến cung cấp nhiều dịch vụ cho đối tác và khách hàng (one-stop-service), tăng cường tính cạnh tranh, các doanh nghiệp trong ngành đang không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường vận tải đa phương thức, tăng cường liên minh, liên kết giữa các hãng vận tải, cung cấp dịch vụ logistics tích hợp.

❖ Tăng cường vận tải đa phương thức

Hoạt động vận tải biển trong nước chịu ảnh hưởng rất nhiều từ tình hình vận tải biển trên thế giới làm cho giá cước tăng cao và thay đổi hàng tuần, khiến nhiều doanh nghiệp gặp khó khăn. Chỉ trong vòng hai tháng, từ tháng 4 đến tháng 6/2024, cước vận tải biển từ các cảng ở TP. Hồ Chí Minh đi Mỹ,

châu Âu đã tăng tới 300%, từ 2.950 USD lên 7.350 USD đối với mỗi container loại 40 feet. Việc biến động giá cước nhanh chóng như trên do tác động của các yếu tố như xung đột Nga - Ukraine, tình hình căng thẳng tại Biển Đỏ, hay tình trạng khô hạn kéo dài tại kênh đào Panama. Từ những khó khăn trên, các doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp logistics đã phải hướng đến mục tiêu tối ưu hóa vận tải đa phương thức, thay vì một phương thức như trước đây.

Một trong những ví dụ điển hình trên thế giới là việc kết hợp vận chuyển bằng đường sắt Panama do ảnh hưởng khô hạn từ kênh đào Panama. Tình hình căng thẳng trên Biển Đỏ cũng đã khiến các doanh nghiệp phải kết hợp vận chuyển giữa đường biển - đường hàng không. Kuehne & Nagel đã cung cấp thêm giải pháp đưa hàng hóa của khách hàng đến Dubai bằng đường biển và sau đó, vận chuyển bằng hàng không đến các nước châu Âu. Hay một trường hợp khác là nông sản thu hoạch ở Kenya đến Dubai bằng đường biển sau đó được đưa đến Rotterdam thông qua đường hàng không.

Tình hình vận tải đường sắt tại Việt Nam cũng có nhiều khởi sắc. Tuyến liên vận quốc tế Á - Âu được ví như một mỏ vàng đang được khai phá, giúp đưa hàng hóa nước ta đến các thị trường rộng lớn. Các đoàn tàu liên vận quá cảnh Trung Quốc có thể đi đến Nga, châu Âu, Kazakhstan, Mông Cổ. Tuy nhiên, hiện tuyến liên vận quốc tế bằng đường sắt Á - Âu, quá cảnh Trung Quốc đi Kazakhstan, đi Nga chỉ mới chạy một chuyến/tuần vì mới được đưa vào khai thác vào đầu năm nay và hàng hóa cũng đang dịch chuyển dần từ các loại hình vận tải khác sang đường sắt. Trong tương lai, số tuyến có thể được tăng lên nếu nhu cầu tăng. Các mặt hàng được xuất sang Trung Quốc bằng đường sắt chủ yếu là nông - thủy sản từ các tỉnh Bình Thuận, Long An, Tiền Giang; các mặt hàng khác như hàng điện tử, dệt may, da giày là nguồn hàng được xuất đi các nơi khác. Tháng 8/2024, Trung Quốc và Việt Nam cũng đã ký các văn kiện liên quan đến việc tăng cường hợp tác phát triển giữa hai quốc gia trong đó đáng chú ý là công thư về nghiên cứu tính khả thi dự án viện trợ kỹ thuật lập quy hoạch hai tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lạng Sơn - Hà Nội và Móng Cái - Hạ Long - Hà Nội giữa Bộ Giao thông vận tải Việt Nam và Tổng cục Hợp tác phát triển quốc gia Trung Quốc.

Nắm bắt được nhu cầu thị trường, Tổng Công ty Cổ phần Bưu chính Viettel (Viettel Post) đang có kế hoạch khai thác 12 đoàn tàu đường sắt nội địa vận chuyển Bắc - Nam và liên vận Việt - Trung, bên cạnh đó sẽ cung cấp các dịch vụ vận tải, thông quan, vận chuyển container lạnh trong năm nay. Viettel Post cũng đã có phương án triển khai 9 tuyến vận tải xuyên biên giới đường bộ giữa các nước ASEAN với Trung Quốc. Doanh nghiệp này cũng ký thỏa thuận hợp tác để xây dựng 2 trung tâm logistics tại TP. Nam Ninh và TP. Bằng Tường của Trung Quốc nhằm quảng bá thương hiệu và cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức Việt Nam - Trung Quốc.

❖ Tăng cường liên minh, liên kết giữa các hãng tàu hay các cảng biển lớn

Vào quý I/2023, liên minh 2M của hai hãng tàu container lớn nhất thế giới là MSC và Maersk thông báo sẽ chính thức tan rã vào tháng 1/2025. Tại Việt Nam, các tàu thuộc khai thác hoặc sở hữu của hai hãng tàu này đều tham gia vận chuyển hàng hóa đi châu Âu và châu Mỹ. Tình hình xuất nhập khẩu Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào các hãng tàu ngoại trong bối cảnh đội tàu của Việt Nam còn

thiếu và yếu, do đó, việc tan rã liên minh hãng tàu có tuổi đời 10 năm này sẽ khiến vận tải biển Việt Nam chịu tác động không ít.

Cùng thời điểm đó, Maersk và Hapag-Lloyd cũng tuyên bố sẽ thành lập liên minh mới là Gemini có hiệu lực từ tháng 2/2025. Với liên minh mới này, Hapag-Lloyd sẽ rút khỏi liên minh THE với ba thành viên còn lại (ONE-HMM-YML), sớm hơn hai năm so với hiệu lực chính thức (2027).

Ngoài liên minh giữa các hãng tàu, các cảng biển tại Việt Nam cũng đã và đang có những bước tiến trong việc hợp tác cùng phát triển. Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải (TCTT) và cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) tiên phong trong việc mở cổng kết nối bến chung của hai cảng tạo thành cầu cảng dài 1.200m, có thể đón cùng lúc 3 tàu lớn, giúp tăng 30 - 40% công suất của cả hai cảng.

❖ Các hãng tàu đầu tư vào dịch vụ logistics

Nhằm tăng năng lực cạnh tranh, thu hút nhiều khách hàng hơn, các hãng vận tải biển lớn không chỉ cung cấp dịch vụ vận tải mà còn đầu tư vào nhiều lĩnh vực liên quan như kho vận, cảng biển...

MSC hiện là hãng tàu container lớn nhất thế giới với năng lực vận chuyển lên đến khoảng 22.5 triệuTEUs/năm. Ngoài lĩnh vực kinh doanh chính là khai thác, vận chuyển hàng hóa đường biển, MSC còn có nhiều công ty con trong các lĩnh vực khác nhau như: xây dựng, phát triển cảng, kho vận, vận tải hàng không, cảng và dịch vụ logistics trên nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam. Điển hình tập đoàn MSC/TIL cùng Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP (VIMC) và Cảng Sài Gòn đề xuất dự án đầu tư cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ.

Maersk đã hợp tác với Tập đoàn Hateco của Việt Nam để phát triển hai cầu cảng nước sâu tại cảng Lạch Huyện, Hải Phòng. Tháng 7/2024, Maersk Việt Nam đã tổ chức khai trương Trung tâm Phân phối Skechers tại KCN VSIPII, Bình Dương. Với trung tâm phân phối mới này, một lần nữa Maersk khẳng định việc ứng dụng công nghệ tự động hóa trong vận hành kho hàng và phát triển bền vững.

3.6.3. Các thương vụ mua bán và sáp nhập nổi bật

M&A đang trở thành xu hướng quan trọng trong ngành logistics Việt Nam, góp phần thúc đẩy sự phát triển mạnh mẽ của ngành và nâng cao vị thế của các doanh nghiệp logistics Việt Nam trên thị trường quốc tế. Việc sáp nhập các doanh nghiệp có thể giúp tiết kiệm chi phí, tối ưu hóa hoạt động và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực. Các thương vụ M&A với sự tham gia của các nhà đầu tư nước ngoài góp phần thu hút nguồn vốn đầu tư cho ngành logistics Việt Nam, thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Bảng 3.3. Một số thương vụ M&A trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam

Năm	Bên mua	Hoạt động M&A	Đối tác	Mục tiêu
2017	Germadept	Mua thêm cổ phần	Cảng Nam Đình Vũ	Tăng cường hiện diện tại Hải Phòng, nâng cao năng lực xử lý hàng hóa
2018	Germadept	Bán cổ phần	CMA CGM	Huy động vốn, hợp tác chiến lược phát triển Cảng Gemalink
2023	Germadept	Bán toàn bộ cổ phần	Công ty TNHH MTV Đầu tư và Phát triển Cảng Đình Vũ (DVP)	Tập trung nguồn lực vào các dự án có tiềm năng tăng trưởng cao hơn
2023	PSA Cargo Solutions Vietnam Investments Pte Ltd	Không trực tiếp M&A nhưng có liên quan	Sotrans	PSA mua cổ phần Sotrans, mở rộng mạng lưới logistics tại Việt Nam

Nguồn: Ban Biên tập tổng hợp

3.6.4. Xếp hạng doanh nghiệp dịch vụ logistics

3.6.4.1. Xếp hạng cảng theo sản lượng thông qua năm 2023

Xếp hạng cảng theo sản lượng thông qua năm 2023 tại Việt Nam thể hiện sự phát triển mạnh mẽ của các cảng lớn trong cả nước, đặc biệt là ở các vùng kinh tế trọng điểm như miền Nam và miền Bắc. Nhìn chung, các cảng tại Việt Nam đã và đang tiếp tục khẳng định vai trò quan trọng trong nền kinh tế, với xu hướng phát triển tích cực nhờ vào sự đầu tư và chiến lược phát triển hợp lý, được thể hiện cụ thể thông qua bảng số liệu về sản lượng hàng hóa thông qua (TEU) tại các khu vực.

Bảng 3.4. Xếp hạng cảng biển theo sản lượng thông qua năm 2023

Xếp hạng	Khu vực / Bến Cảng	Sản lượng thông qua (TEU)
1	Cảng Tân Cảng Cát Lái	5,332,128
2	Cảng Quốc tế Tân Cảng - Cái Mép (TCIT)+ Cảng container Tân Cảng - Cái Mép (TCCT)	1,885,942
3	Cảng Gemalink	1,634,952
4	Cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng	1,272,859
5	Cảng Hải Phòng	1,267,222
6	Cảng Nam Đình Vũ	897,224
7	Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải (TCTT)	820,938
8	Cảng Đà Nẵng	675,257
9	Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT)	644,273
10	Cảng Đồng Nai	570,215

Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam

3.6.4.2. Xếp hạng doanh nghiệp logistics theo doanh thu 2023

Các doanh nghiệp hậu cần lớn tại Việt Nam đều có tốc độ tăng trưởng tốt, đặc biệt là trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ và tăng trưởng của thương mại điện tử. Viettel Post dẫn đầu thị trường logistics Việt Nam năm 2023 nhờ mạng lưới rộng rãi, đa dạng hóa dịch vụ, ứng dụng công nghệ hiện đại và các quan hệ chiến lược.

Tiêu chí xếp hạng dựa trên số liệu (doanh thu) được công bố đối với các doanh nghiệp niêm yết trên sàn chứng khoán và có cung cấp dịch vụ logistics, không bao gồm các doanh nghiệp cung cấp cơ sở hạ tầng cảng, kho bãi.

Bảng 3.5. Xếp hạng doanh nghiệp logistics theo doanh thu năm 2023*

Xếp hạng	Tên doanh nghiệp	Doanh thu thuần (đơn vị: vnđ)
1	Viettel Post	19,587,521,805,154
2	Công ty Cổ phần Vinafreight	1,122,951,793,674
3	Công ty Cổ phần đại lý vận tải Safi	1,017,527,242,605
4	Gemadept mảng logistics	937,000,000,000
5	VNT Logistics	879,526,958,129
6	Công ty Cổ phần Logistics VINALINK	729,154,403,208
7	Transimex Logistics	248,428,898,783

** Doanh nghiệp niêm yết trên sàn chứng khoán và có cung cấp dịch vụ logistics, không bao gồm các doanh nghiệp cung cấp cơ sở hạ tầng cảng, kho bãi*

Nguồn: Báo cáo tài chính Vietstockfinance

3.6.4.3. Xếp hạng doanh nghiệp theo thị phần doanh thu từ cung cấp dịch vụ bưu chính của các doanh nghiệp bưu chính (DN có doanh thu trên 1.000 tỷ đồng)

Ngành bưu chính Việt Nam tiếp tục phát triển mạnh, với tốc độ tăng trưởng cao qua từng năm. Các công ty logistics tư nhân ghi nhận tốc độ tăng trưởng đáng ngạc nhiên, thể hiện sự linh hoạt và khả năng đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường. Cụ thể:

Bảng 3.6. Xếp hạng thị phần doanh thu từ cung cấp dịch vụ bưu chính của các doanh nghiệp bưu chính (doanh nghiệp có doanh thu trên 1.000 tỷ đồng)

STT	Tên doanh nghiệp	Thị phần (%)
1	Công ty Cổ phần Giao hàng Tiết kiệm	15,9%
2	Tổng Công ty Bưu điện Việt Nam	14,9%
3	Tổng Công ty Cổ phần Bưu chính Viettel	8,8%
4	Công ty TNHH SPX Express	8,7%
5	Công ty TNHH MTV Chuyển phát nhanh Thuận Phong	7,8%
6	Công ty TNHH Chuyển phát nhanh DHL-VNPT	6,5%
7	Công ty TNHH Giao hàng Flexspeed	6,1%
8	Công ty Cổ phần Dịch vụ Giao hàng nhanh	4,3%
9	Tổng Công ty Chuyển phát nhanh Bưu điện - Công ty Cổ phần	3,7%
10	Công ty Cổ phần UPS Việt Nam	3,7%
11	Công ty TNHH Nin Sing Logistics	2,3%
12	Công ty Cổ phần Đầu tư Thương mại Phát triển Nhất Tín	2,0%
13	Công ty TNHH Best Express (Việt Nam)	2,0%
14	Công ty Cổ phần Dịch vụ Tức thời	2,0%

Nguồn: Sách Bưu chính thường niên 2023, Bộ Thông tin và Truyền thông

3.6.4.4. Xếp hạng doanh nghiệp theo thị phần sản lượng bưu gửi (các doanh nghiệp bưu chính có sản lượng trên 50 triệu bưu gửi)

Bảng 3.7. Xếp hạng thị phần sản lượng bưu gửi (doanh nghiệp bưu chính có sản lượng trên 50 triệu bưu gửi)

STT	Tên doanh nghiệp	Thị phần (%)
1	Công ty TNHH SPX Express	17,4%
2	Công ty Cổ phần Giao hàng Tiết kiệm	15,8%
3	Tổng Công ty Bưu điện Việt Nam	12,8%
4	Công ty TNHH MTV Chuyển phát nhanh Thuận Phong	10,3%
5	Tổng Công ty Chuyển phát nhanh Bưu điện - Công ty Cổ phần	7,7%
6	Tổng Công ty Cổ phần Bưu chính Viettel	7,1%
7	Công ty TNHH Giao hàng Flexspeed	6,7%
8	Công ty Cổ phần Dịch vụ Giao hàng nhanh	5,9%
9	Công ty TNHH Nin Sing Logistics	3,6%
10	Công ty TNHH Best Express (Việt Nam)	3,3%

Nguồn: Sách Bưu chính thường niên 2023, Bộ Thông tin và Truyền thông

3.7. Phát triển thị trường cho dịch vụ logistics

Năm 2024, bên cạnh tập trung vào thị trường trọng điểm, hoạt động xúc tiến thương mại còn chú trọng vào khai thác các thị trường mới ở Trung Đông, châu Phi, Nam Mỹ... Các hoạt động xúc tiến xuất khẩu thực hiện trong nước cũng ngày càng khẳng định tính hiệu quả như VILOG, Vietnam Expo 2024, VIATT 2024, Viet Nam International Sourcing 2024...

Vào tháng 08/2024, tại Trung tâm Triển lãm và Hội nghị Sài Gòn (SECC) đã diễn ra Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2024 (VILOG 2024) thu hút 406 gian hàng của hơn ba trăm doanh nghiệp đến từ 20 quốc gia và vùng lãnh thổ. Với chủ đề là các xu hướng công nghệ tiên tiến và giải pháp sáng tạo giúp nâng cao hiệu quả, tối ưu hóa chi phí và giảm thiểu tác động đến môi trường, các doanh nghiệp tham gia có thể tăng cường hiểu biết sâu sắc về thúc đẩy các chiến lược khả thi, phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững của ngành.

Bên cạnh đó, vào tháng 05/2024, Triển lãm Kho vận và Tự động hóa Việt Nam 2024 (Vietnam Warehousing Automation Show 2024 (VWAS) và Co-Ref Vietnam 2024; viết tắt: VWAS & CO-REF 2024) đánh dấu cơ hội cho các doanh nghiệp logistics mở rộng phạm vị thị trường hoạt động. Sự kiện quy tụ các công ty hàng đầu và các chuyên gia trong lĩnh vực thiết bị kho bãi và lưu trữ lạnh, kiểm soát nhiệt độ, lưu trữ, phân phối, giải pháp chuỗi cung ứng. Tại triển lãm, có hơn 20 chủ đề hội thảo thu hút hơn 50 doanh nghiệp tham gia với hơn 40 gian hàng được diễn ra, gồm các chủ đề đang thịnh hành và các tiến bộ công nghệ trong sản xuất công nghiệp; các hoạt động tạo điều kiện kết nối thương mại trực tuyến.

Song song đó, vấn đề cước vận tải biển tăng cao, đặc biệt đối với các tuyến từ châu Á đi Mỹ và EU gặp tình trạng tắc nghẽn. Trong tháng 05,06/2024, lượng hàng xuất khẩu tại Trung Quốc tăng vọt dẫn tới tình trạng thiếu chỗ, mất cân bằng container giữa các cảng biển châu Á. Bộ Công Thương đã đẩy nhanh tiến độ và nỗ lực để kết thúc sớm đàm phán Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện (CEPA) giữa Việt Nam và UAE. Năm 2024, Bộ Giao thông vận tải, khởi công và hoàn thành nhiều dự án trọng điểm về hạ tầng giao thông nhằm thúc đẩy, hoàn thiện hạ tầng thương mại nhằm phục vụ cho việc lưu thông, đặc biệt là lưu thông hàng hoá.

CHƯƠNG IV:

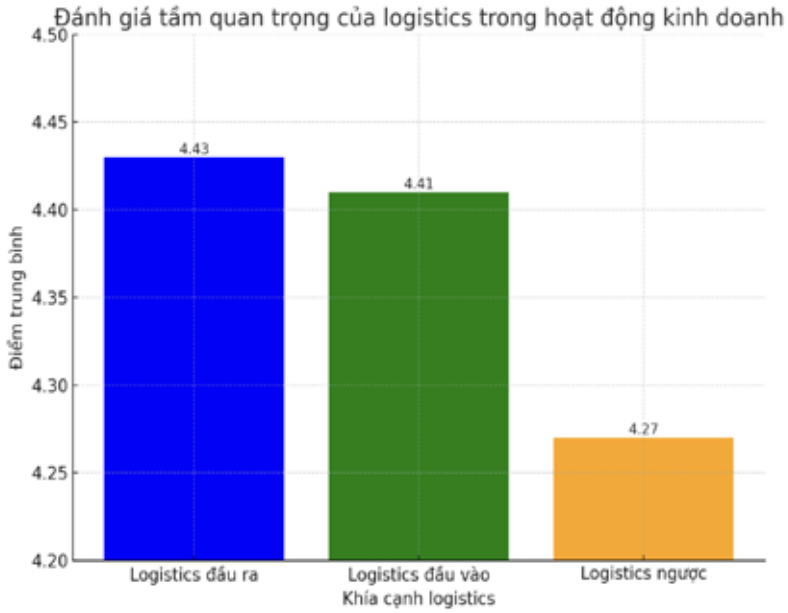
LOGISTICS TRONG DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI

4.1. Tổng quan về logistics trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại

Logistics trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại là quá trình quản lý hiệu quả dòng chảy và lưu trữ của hàng hóa, dịch vụ và thông tin liên quan từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ, nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng và tối ưu hóa chi phí hoạt động.

Logistics đóng vai trò then chốt trong tối ưu hóa hoạt động của doanh nghiệp sản xuất và thương mại. Qua khảo sát 241 doanh nghiệp sử dụng và doanh nghiệp cung dịch vụ logistics tại Việt Nam, dựa trên thang đo Likert 5 mức độ tương ứng với: 1- Không quan trọng; 2- Ít quan trọng; 3- Trung bình; 4- Quan trọng; 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 Báo cáo

Kết quả khảo sát cho thấy, các doanh nghiệp đánh giá cao vai trò của logistics trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Cả ba khía cạnh logistics đều được xem là rất quan trọng, với điểm trung bình trên 4/5. Logistics đầu ra được đánh giá cao nhất (4,43), tiếp theo là logistics đầu vào (4,41), và cuối cùng là logistics ngược (4,27). Đáng chú ý, rất ít doanh nghiệp cho rằng logistics không quan trọng hoặc ít quan trọng. Phần lớn đánh giá logistics là quan trọng hoặc rất quan trọng, đặc biệt là đối với logistics đầu vào và đầu ra. Kết quả này phản ánh nhận thức ngày càng cao của doanh nghiệp về tầm quan trọng của quản lý chuỗi cung ứng hiệu quả.

Các hoạt động logistics chính trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại bao gồm một loạt quy trình và chức năng quan trọng, đóng vai trò then chốt trong việc đảm bảo hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Các hoạt động này bao gồm quản lý đơn hàng; quản lý kho hàng; quản lý vận tải, quản lý chuỗi

cung ứng; dự báo nhu cầu và quản lý tồn kho; xử lý đơn hàng trả lại; đóng gói và xử lý vật liệu; quản lý thông tin logistics và quản lý rủi ro trong chuỗi cung ứng,... Tất cả các hoạt động này cùng phối hợp để tạo nên một hệ thống logistics hiệu quả, góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp sản xuất và thương mại.

Xu hướng hiện nay cho thấy, ngày càng nhiều doanh nghiệp chuyển sang sử dụng dịch vụ logistics chuyên nghiệp do áp lực cạnh tranh và nhu cầu tối ưu hóa chi phí. Tuy nhiên, quyết định này cần được cân nhắc kỹ lưỡng dựa trên phân tích chi tiết về lợi ích và rủi ro đối với từng doanh nghiệp cụ thể.

Qua khảo sát 241 doanh nghiệp sử dụng và cung cấp dịch vụ logistics tại Việt Nam, chúng tôi thu được kết quả như sau:

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

Nguồn: Khảo sát của Ban Biên tập Báo cáo

Kết quả khảo sát cho thấy xu hướng đa dạng trong việc sử dụng các loại hình dịch vụ logistics của doanh nghiệp. 3PL (thuê ngoài dịch vụ logistics) chiếm tỷ lệ cao nhất với 27,4%, cho thấy sự ưa chuộng đối với mô hình này. Tiếp theo là 4PL với 20,9%, trong khi 2PL, 1PL và 5PL có tỷ lệ thấp hơn, dao động khoảng 17%. Đáng chú ý, 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%. Điều này phản ánh sự đa dạng trong chiến lược quản lý logistics của doanh nghiệp, tùy thuộc vào quy mô và nhu cầu cụ thể.

4.2. Ứng dụng logistics trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại

4.2.1. Ứng dụng trong doanh nghiệp sản xuất

❖ Quản lý chuỗi cung ứng trong sản xuất

Quản lý chuỗi cung ứng đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa quy trình sản xuất và giảm chi phí cho doanh nghiệp. Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp sản xuất đang tích cực áp dụng các giải pháp quản lý chuỗi cung ứng hiện đại.

Đoàn khảo sát thăm và làm việc với ICD Tân cảng Long Bình
(một trong những kho nổi tiếng từ trước 1975, nay vẫn được giữ lại hoạt động)

Theo báo cáo của Bộ Công Thương năm 2023, khoảng 63% doanh nghiệp sản xuất vừa và lớn tại Việt Nam đã áp dụng các phần mềm quản lý chuỗi cung ứng. Con số này tăng 15% so với năm 2020, cho thấy xu hướng tích cực trong việc số hóa quản lý chuỗi cung ứng.

❖ Tối ưu hóa quy trình sản xuất

Các doanh nghiệp sản xuất Việt Nam ngày càng chú trọng việc tối ưu hóa quy trình sản xuất thông qua ứng dụng công nghệ và tự động hóa.

Theo khảo sát của Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) công bố tháng 3/2024, 52% doanh nghiệp sản xuất đã áp dụng các giải pháp tự động hóa trong sản xuất, tăng từ mức 38% của năm 2021. Điều này cho thấy xu hướng tích cực trong việc nâng cao hiệu quả sản xuất thông qua công nghệ.

Ứng dụng công nghệ thông tin trong sản xuất
tại Công ty Thuận Tiến

❖ Quản lý kho hàng và tồn kho

Quản lý kho hàng và tồn kho hiệu quả là một thách thức lớn đối với nhiều doanh nghiệp sản xuất tại Việt Nam. Tuy nhiên, việc áp dụng các giải pháp công nghệ đang giúp cải thiện tình hình.

Theo báo cáo của Hiệp hội VLA năm 2023, 57% doanh nghiệp sản xuất đã áp dụng hệ thống quản lý kho hàng tự động (WMS), tăng từ mức 42% của năm 2020. Điều này giúp giảm thời gian xử lý đơn hàng trung bình xuống còn 2,5 giờ, so với 4,2 giờ của năm 2020.

❖ Vận chuyển nội bộ và phân phối sản phẩm

Vận chuyển nội bộ và phân phối sản phẩm là khâu quan trọng trong chuỗi logistics của doanh nghiệp sản xuất. Tại Việt Nam, lĩnh vực này đang có những cải thiện đáng kể.

Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, năm 2023, tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển nội địa đạt 1,98 tỷ tấn, tăng 7,2% so với năm 2022. Trong đó, vận tải đường bộ chiếm 77,3%, đường thủy nội địa chiếm 18,5%, còn lại là đường sắt và đường hàng không.

Về phân phối sản phẩm, theo báo cáo của Bộ Công Thương năm 2023, 68% doanh nghiệp sản xuất vừa và lớn đã áp dụng các giải pháp quản lý vận tải thông minh (TMS), giúp tối ưu hóa lộ trình và giảm chi phí vận chuyển trung bình 12% so với năm trước.

Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức trong lĩnh vực này. Theo VLA, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn ở mức cao, chiếm khoảng 16,8% GDP năm 2023, cao hơn so với mức trung bình 10 - 11% của các nước phát triển.

Công ty Vinamilk là ví dụ điển hình về ứng dụng logistics hiệu quả trong ngành sản xuất tại Việt Nam. Theo báo cáo thường niên của Vinamilk năm 2023:

Công ty đã triển khai hệ thống quản lý kho tự động (AS/RS) tại Nhà máy Mega ở Bình Dương, giúp tăng năng suất xử lý hàng hóa lên 30% và giảm 20% chi phí vận hành kho.

Ứng dụng công nghệ IoT trong quản lý chuỗi lạnh, giúp giảm 15% tỷ lệ hư hỏng sản phẩm trong quá trình vận chuyển.

Triển khai hệ thống TMS (Transportation Management System) giúp tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển, giảm 12% chi phí nhiên liệu.

Kết quả, Vinamilk đã giảm được 18% tổng chi phí logistics so với năm 2020, đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng với tỷ lệ giao hàng đúng hẹn đạt 98%.

Nguồn: Báo Hà Nội mới

4.2.2. Ứng dụng trong doanh nghiệp thương mại

❖ Quản lý đơn hàng và dự báo nhu cầu

Quản lý đơn hàng và dự báo nhu cầu là yếu tố then chốt trong hoạt động của doanh nghiệp thương mại. Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp đang áp dụng công nghệ để nâng cao hiệu quả trong lĩnh vực này.

Theo báo cáo của Bộ Công Thương năm 2023, 72% doanh nghiệp thương mại vừa và lớn tại Việt Nam đã áp dụng phần mềm quản lý đơn hàng tự động, tăng 18% so với năm 2020. Điều này giúp giảm thời gian xử lý đơn hàng trung bình xuống còn 1,5 giờ, so với 3,2 giờ của năm 2020.

Về dự báo nhu cầu, theo khảo sát của Hiệp hội Thương mại Điện tử Việt Nam (VECOM) công bố tháng 2/2024, 58% doanh nghiệp thương mại đã sử dụng các công cụ phân tích dữ liệu lớn và trí tuệ nhân tạo để dự báo nhu cầu, tăng từ mức 41% của năm 2021.

❖ Tối ưu hóa mạng lưới phân phối

Việc tối ưu hóa mạng lưới phân phối đang được các doanh nghiệp thương mại Việt Nam chú trọng nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và giảm chi phí.

Theo báo cáo của Hiệp hội VLA năm 2023, 63% doanh nghiệp thương mại đã áp dụng các giải pháp tối ưu hóa mạng lưới phân phối dựa trên công nghệ, tăng từ mức 49% của năm 2020. Điều này giúp giảm chi phí vận chuyển trung bình 15% và thời gian giao hàng trung bình giảm 22% so với năm 2020.

❖ Quản lý kho hàng và trung tâm phân phối

Quản lý kho hàng và trung tâm phân phối hiệu quả là yếu tố quan trọng trong chuỗi cung ứng của doanh nghiệp thương mại. Tại Việt Nam, lĩnh vực này đang có những bước tiến đáng kể.

Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, tính đến cuối năm 2023, tổng diện tích kho hàng và trung tâm phân phối tại Việt Nam đạt khoảng 3,7 triệu m2, tăng 12% so với năm 2022. Trong đó, kho hàng hiện đại chiếm 68%, tăng từ mức 59% của năm 2022.

Về ứng dụng công nghệ, theo báo cáo của VLA năm 2023, 71% doanh nghiệp thương mại vừa và lớn đã áp dụng hệ thống quản lý kho hàng tự động (WMS), tăng từ mức 56% của năm 2020. Điều này giúp tăng hiệu suất sử dụng kho bãi lên 23% so với năm 2020.

❖ Vận chuyển và giao nhận hàng hóa

Vận chuyển và giao nhận hàng hóa là khâu quan trọng trong hoạt động của doanh nghiệp thương mại. Tại Việt Nam, lĩnh vực này đang có sự phát triển mạnh mẽ, đặc biệt là trong bối cảnh bùng nổ thương mại điện tử.

Theo báo cáo của Bộ Công Thương, tổng giá trị thương mại điện tử B2C tại Việt Nam năm 2023 đạt 20,5 tỷ USD, tăng 25% so với năm 2022. Điều này tạo ra nhu cầu lớn về vận chuyển và giao nhận hàng hóa.

Về số lượng đơn hàng, theo thống kê của Hiệp hội Thương mại Điện tử Việt Nam (VECOM), năm 2023 có khoảng 2,1 tỷ đơn hàng được vận chuyển qua các nền tảng thương mại điện tử, tăng 32% so với năm 2022.

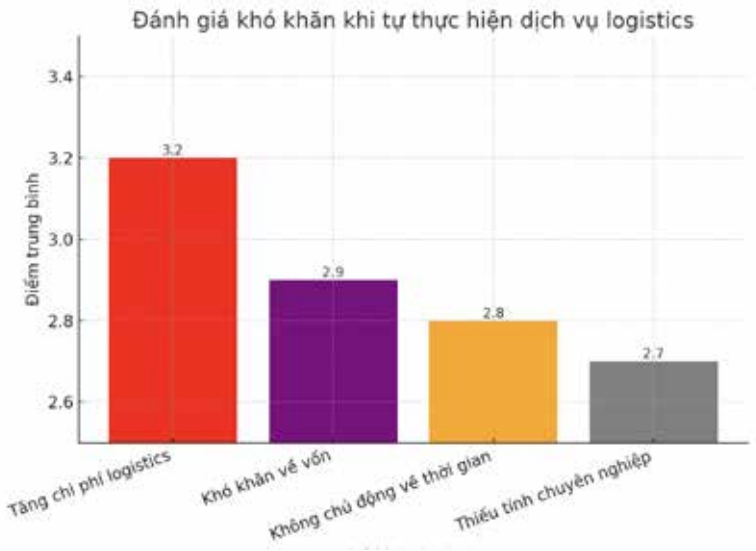
Về ứng dụng công nghệ trong vận chuyển và giao nhận, theo khảo sát của VLA năm 2023:

- 78% doanh nghiệp thương mại vừa và lớn đã áp dụng hệ thống theo dõi đơn hàng thời gian thực.
- 62% sử dụng các giải pháp tối ưu hóa lộ trình vận chuyển dựa trên AI.
- 45% đã thử nghiệm sử dụng drone hoặc robot trong giao hàng nội đô.

Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức trong lĩnh vực này. Theo VLA, chi phí logistics trong thương mại điện tử tại Việt Nam vẫn ở mức cao, chiếm khoảng 20 - 25% giá bán sản phẩm, cao hơn so với mức 15 - 20% của các nước trong khu vực.

Qua khảo sát 241 sử dụng và doanh nghiệp cung dịch 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 Báo cáo

Khảo sát về khó khăn khi tự thực hiện dịch vụ logistics cho thấy, doanh nghiệp gặp nhiều thách thức ở mức độ trung bình. Vấn đề tăng chi phí logistics được đánh giá là khó khăn nhất, với điểm trung bình 3,2/5. Tiếp theo là khó khăn về vốn (2,9/5) và không chủ động về thời gian (2,8/5). Thiếu tính chuyên nghiệp được xem là ít khó khăn nhất (2,7/5). Đáng chú ý, phần lớn doanh nghiệp đánh giá các khó khăn ở mức trung bình, cho thấy họ đang đối mặt với thách thức nhưng không quá nghiêm trọng. Kết quả này gợi ý rằng, doanh nghiệp cần cân nhắc giữa tự thực hiện và thuê ngoài dịch vụ logistics để tối ưu hóa hiệu quả.

Tiki, một trong những công ty thương mại điện tử hàng đầu Việt Nam, là ví dụ nổi bật về ứng dụng logistics hiệu quả. Theo báo cáo của Hiệp hội Thương mại Điện tử Việt Nam (VECOM) năm 2023:

- Tiki đã triển khai hệ thống fulfillment tự động tại trung tâm phân phối ở TP. HCM, giúp giảm thời gian xử lý đơn hàng từ 4 giờ xuống còn 2 giờ.
- Ứng dụng AI trong dự báo nhu cầu và phân bổ hàng hóa, giúp tăng độ chính xác dự báo lên 85% và giảm 25% hàng tồn kho.
- Triển khai chương trình giao hàng nhanh TikiNOW, với 85% đơn hàng tại TP. HCM và Hà Nội được giao trong vòng 2 giờ.

Kết quả, Tiki đã tăng 30% số lượng đơn hàng xử lý mỗi ngày, đồng thời giảm 22% chi phí logistics trên mỗi đơn hàng so với năm 2020.

Nguồn: Học viện TIKI

4.3. Tình hình triển khai các giải pháp tiết kiệm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh

4.3.1. Giải pháp tiết kiệm chi phí logistics

❖ Tối ưu hóa quy trình logistics

Tối ưu hóa quy trình logistics là một trong những giải pháp quan trọng để giảm chi phí cho doanh nghiệp. Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp đang tích cực áp dụng các phương pháp tối ưu hóa.

Theo báo cáo của Hiệp hội VLA năm 2023:

- 68% doanh nghiệp vừa và lớn đã áp dụng phương pháp Lean Logistics để giảm lãng phí trong quy trình.
- 55% doanh nghiệp đã thực hiện tái cấu trúc mạng lưới phân phối.

Các doanh nghiệp áp dụng Lean Logistics đã giảm được trung bình 18% chi phí logistics so với năm trước.

❖ Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý logistics

Ứng dụng công nghệ thông tin đang giúp các doanh nghiệp Việt Nam tối ưu hóa quản lý logistics và giảm chi phí đáng kể.

Theo khảo sát của Bộ Khoa học và Công nghệ công bố tháng 3/2024:

- 73% doanh nghiệp logistics vừa và lớn đã áp dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS), tăng từ 58% năm 2021.
- 65% sử dụng hệ thống quản lý kho hàng (WMS), tăng từ 52% năm 2021.

Các doanh nghiệp áp dụng TMS và WMS đã giảm được trung bình 22% chi phí quản lý logistics.

❖ Outsourcing các hoạt động logistics không cốt lõi

Outsourcing là xu hướng ngày càng phổ biến, giúp doanh nghiệp Việt Nam tối ưu chi phí logistics.

Theo báo cáo của Tổng cục Thống kê năm 2023:

- 62% doanh nghiệp sản xuất và thương mại đã outsource ít nhất một hoạt động logistics, tăng từ 53% năm 2020.
- Vận tải là hoạt động được outsource nhiều nhất (78%), tiếp theo là kho bãi (56%) và quản lý đơn hàng (42%).
- Các doanh nghiệp áp dụng outsourcing đã tiết kiệm được trung bình 15 - 20% chi phí logistics so với tự thực hiện.

❖ **Hợp tác với các đối tác trong chuỗi cung ứng**

Hợp tác chặt chẽ với các đối tác trong chuỗi cung ứng đang giúp nhiều doanh nghiệp Việt Nam tối ưu hóa chi phí logistics.

Theo báo cáo của VLA năm 2023:

- 58% doanh nghiệp vừa và lớn đã tham gia vào các chương trình hợp tác chuỗi cung ứng, tăng từ 45% năm 2020.
- 52% doanh nghiệp đã áp dụng mô hình Vendor Managed Inventory (VMI) với nhà cung cấp.
- 47% doanh nghiệp đã tham gia vào các chương trình chia sẻ thông tin dự báo nhu cầu với đối tác.

Kết quả từ các chương trình hợp tác này:

- Giảm trung bình 25% tồn kho trong toàn chuỗi cung ứng.
- Cải thiện 18% độ chính xác trong dự báo nhu cầu.
- Giảm 12% chi phí vận chuyển nhờ tối ưu hóa lô hàng.

Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức trong việc áp dụng các giải pháp tiết kiệm chi phí logistics tại Việt Nam. Theo VLA, những rào cản chính bao gồm:

- Thiếu nguồn nhân lực có kỹ năng trong quản lý chuỗi cung ứng hiện đại (65% doanh nghiệp gặp khó khăn).
- Hạ tầng công nghệ thông tin chưa đồng bộ (58% doanh nghiệp gặp khó khăn).
- Thiếu vốn đầu tư cho các dự án cải tiến logistics (52% doanh nghiệp gặp khó khăn).

4.3.2. Nâng cao hiệu quả sản xuất và kinh doanh thông qua logistics

❖ **Cải thiện thời gian chu kỳ đơn hàng**

Việc cải thiện thời gian chu kỳ đơn hàng đang được nhiều doanh nghiệp Việt Nam chú trọng nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh.

Theo báo cáo của Hiệp hội VLA năm 2023:

- Thời gian chu kỳ đơn hàng trung bình trong ngành sản xuất giảm từ 12 ngày (2020) xuống còn 8,5 ngày (2023).
- Trong lĩnh vực thương mại điện tử, thời gian giao hàng trung bình giảm từ 3,2 ngày (2020) xuống còn 1,8 ngày (2023).
- 65% doanh nghiệp vừa và lớn đã áp dụng các giải pháp tự động hóa trong xử lý đơn hàng, giúp giảm 30% thời gian xử lý.

❖ **Nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng**

Chất lượng dịch vụ khách hàng là yếu tố quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả kinh doanh. Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp đang tích cực cải thiện lĩnh vực này thông qua các giải pháp logistics.

Theo khảo sát của Bộ Công Thương công bố tháng 2/2024:

- Tỷ lệ đơn hàng được giao đúng hẹn tăng từ 85% (2020) lên 93% (2023).
- Tỷ lệ khiếu nại của khách hàng liên quan đến logistics giảm từ 8% (2020) xuống 4,5% (2023).
- 72% doanh nghiệp đã triển khai hệ thống theo dõi đơn hàng thời gian thực cho khách hàng.

❖ Tăng cường khả năng đáp ứng nhu cầu thị trường

Khả năng đáp ứng nhanh chóng nhu cầu thị trường là yếu tố quyết định sự thành công của doanh nghiệp. Nhiều công ty Việt Nam đang cải thiện lĩnh vực này thông qua các giải pháp logistics tiên tiến.

Theo báo cáo của Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) công bố tháng 3/2024:

- 58% doanh nghiệp vừa và lớn đã áp dụng mô hình sản xuất linh hoạt (Agile Manufacturing).
- Thời gian đưa sản phẩm mới ra thị trường giảm trung bình 35% so với năm 2020.
- 63% doanh nghiệp đã triển khai các giải pháp dự báo nhu cầu dựa trên AI, giúp tăng độ chính xác dự báo lên 22% so với các phương pháp truyền thống.

❖ Tối ưu hóa việc sử dụng tài sản và nguồn lực

Việc tối ưu hóa sử dụng tài sản và nguồn lực là chìa khóa để nâng cao hiệu quả sản xuất và kinh doanh. Các doanh nghiệp Việt Nam đang có những bước tiến đáng kể trong lĩnh vực này.

Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê năm 2023:

- Hiệu suất sử dụng máy móc thiết bị trong ngành sản xuất tăng từ 72% (2020) lên 81% (2023).
- Tỷ lệ sử dụng công suất kho bãi tăng từ 68% (2020) lên 79% (2023).

Theo báo cáo của VLA năm 2023:

- 67% doanh nghiệp logistics vừa và lớn đã áp dụng các giải pháp tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển, giúp giảm 18% quãng đường di chuyển và 15% chi phí nhiên liệu.
- 55% doanh nghiệp đã triển khai hệ thống quản lý năng suất lao động, giúp tăng hiệu suất nhân viên trung bình 23%.

Đoàn khảo sát thăm và làm việc với Lazada Logistics (doanh nghiệp ứng dụng logistics xanh)

Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức trong việc nâng cao hiệu quả sản xuất và kinh doanh thông qua logistics tại Việt Nam. Theo CIEM, những rào cản chính bao gồm:

- Thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực quản lý chuỗi cung ứng (62% doanh nghiệp gặp khó khăn).
- Hạ tầng logistics chưa đồng bộ, đặc biệt là ở các tỉnh, thành phố vùng sâu, vùng xa (57% doanh nghiệp gặp khó khăn).
- Chi phí đầu tư cho công nghệ và giải pháp logistics hiện đại còn cao (53% doanh nghiệp gặp khó khăn).

4.4. Xu hướng và thách thức đối với hoạt động logistics tại doanh nghiệp sản xuất và thương mại

4.4.1. Xu hướng

❖ Xu hướng logistics xanh và bền vững

Logistics xanh và bền vững đang trở thành xu hướng quan trọng tại Việt Nam, đặc biệt khi Việt Nam đã cam kết giảm phát thải ròng về 0 vào năm 2050.

Theo báo cáo của Bộ Tài nguyên và Môi trường công bố tháng 1/2024:

- 53% doanh nghiệp logistics vừa và lớn đã áp dụng các giải pháp tiết kiệm năng lượng trong vận tải và kho bãi.
- 38% doanh nghiệp đã đầu tư vào phương tiện vận tải sử dụng năng lượng sạch (điện, khí tự nhiên).
- Lượng phát thải CO2 từ hoạt động logistics giảm 12% so với năm 2020.

Theo khảo sát của Hiệp hội VLA năm 2023:

- 65% khách hàng doanh nghiệp ưu tiên lựa chọn các nhà cung cấp dịch vụ logistics có chứng nhận môi trường.
- 47% doanh nghiệp logistics đã áp dụng các tiêu chuẩn ISO 14001 về quản lý môi trường.

❖ Ứng dụng công nghệ 4.0 trong quản lý logistics

Công nghệ 4.0 được áp dụng ngày càng rộng rãi trong quản lý logistics tại Việt Nam, giúp nâng cao hiệu quả và giảm chi phí.

Theo báo cáo của Bộ Khoa học và Công nghệ công bố tháng 3/2024:

- 68% doanh nghiệp logistics vừa và lớn đã ứng dụng IoT trong quản lý kho và vận tải.
- 52% đã triển khai các giải pháp Big Data và AI trong dự báo nhu cầu và tối ưu hóa tuyến đường.
- 35% đã thử nghiệm công nghệ Blockchain trong truy xuất nguồn gốc và quản lý chuỗi cung ứng.

Theo VLA:

- Các doanh nghiệp áp dụng công nghệ 4.0 đã giảm được trung bình 23% chi phí logistics so với phương pháp truyền thống.
- Thời gian xử lý đơn hàng giảm trung bình 35% nhờ tự động hóa.

4.4.2. Thách thức

❖ Thách thức về quản lý rủi ro trong chuỗi cung ứng

Quản lý rủi ro trong chuỗi cung ứng là một thách thức lớn đối với các doanh nghiệp Việt Nam, đặc biệt sau đại dịch COVID-19.

Theo báo cáo của Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) công bố tháng 2/2024:

- 72% doanh nghiệp sản xuất và thương mại gặp gián đoạn chuỗi cung ứng trong 2 năm qua.
- 58% doanh nghiệp đã xây dựng kế hoạch quản lý rủi ro chuỗi cung ứng.
- 45% doanh nghiệp đã đa dạng hóa nguồn cung và mạng lưới phân phối để giảm thiểu rủi ro.

Theo VLA:

- 63% doanh nghiệp logistics đã triển khai các giải pháp công nghệ để nâng cao khả năng dự báo và ứng phó với rủi ro.
- 52% doanh nghiệp đã tham gia vào các chương trình chia sẻ thông tin rủi ro trong chuỗi cung ứng.

❖ Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics

Nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực logistics đang là một thách thức lớn đối với Việt Nam.

Theo số liệu từ Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội công bố tháng 12/2023:

- Nhu cầu nhân lực ngành logistics tăng trung bình 15% mỗi năm.
- Chỉ có 35% lao động trong ngành logistics được đào tạo chuyên môn.
- 65% doanh nghiệp logistics gặp khó khăn trong tuyển dụng nhân sự có kỹ năng phù hợp.

Theo báo cáo của VLA năm 2023:

- 58% doanh nghiệp logistics đã triển khai các chương trình đào tạo nội bộ.
- 42% doanh nghiệp có chương trình hợp tác với các trường đại học để đào tạo nhân lực.
- Số lượng sinh viên tốt nghiệp ngành logistics tăng 25% so với năm 2020, nhưng vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu thị trường.

Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức trong việc phát triển nguồn nhân lực logistics tại Việt Nam. Theo CIEM:

- Chương trình đào tạo tại các trường đại học chưa theo kịp sự phát triển của công nghệ và xu hướng ngành.

- Thiếu giảng viên có kinh nghiệm thực tế trong lĩnh vực logistics.
- Khoảng cách giữa đào tạo lý thuyết và yêu cầu thực tế của doanh nghiệp còn lớn.

4.5. Bài học kinh nghiệm và một số khuyến nghị

4.5.1. Bài học kinh nghiệm và những thực tiễn tốt nhất

Từ các ví dụ trên và nghiên cứu của Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) công bố tháng 3/2024, có thể rút ra một số bài học kinh nghiệm và thực tiễn tốt nhất trong ứng dụng logistics tại Việt Nam:

- Đầu tư vào công nghệ: 78% doanh nghiệp thành công trong cải thiện hiệu quả logistics đã đầu tư đáng kể vào công nghệ như IoT, AI, và tự động hóa. Sự thành công của các doanh nghiệp hàng đầu cho thấy, việc tích hợp công nghệ không chỉ là xu hướng mà đã trở thành yếu tố sống còn. Tuy nhiên, điều quan trọng là áp dụng công nghệ phải phù hợp với quy mô và đặc thù của từng doanh nghiệp.
- Tối ưu hóa quy trình: 82% doanh nghiệp đã thực hiện tái cấu trúc quy trình logistics, giúp giảm trung bình 25% thời gian xử lý đơn hàng.
- Phát triển nguồn nhân lực: 73% doanh nghiệp có chương trình đào tạo nội bộ về logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Các ví dụ thành công đều nhấn mạnh tầm quan trọng của việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực. Điều này không chỉ bao gồm kỹ năng kỹ thuật, mà còn cả tư duy đổi mới và khả năng thích ứng với sự thay đổi.
- Hợp tác chiến lược: 65% doanh nghiệp đã xây dựng quan hệ đối tác chiến lược với các nhà cung cấp dịch vụ logistics, giúp tăng tính linh hoạt và giảm chi phí.
- Quản lý dữ liệu: 70% doanh nghiệp đã xây dựng hệ thống quản lý dữ liệu tập trung, giúp nâng cao khả năng ra quyết định và dự báo. Khả năng thu thập, phân tích và ứng dụng dữ liệu lớn đã trở thành yếu tố then chốt trong việc tối ưu hóa quyết định logistics. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải xây dựng chiến lược quản lý dữ liệu toàn diện.

Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức trong việc áp dụng các thực tiễn tốt nhất này. Theo CIEM:

- 58% doanh nghiệp vừa và nhỏ gặp khó khăn trong việc đầu tư vào công nghệ do hạn chế về vốn.
- 62% doanh nghiệp thiếu nhân sự có kỹ năng cần thiết để triển khai các giải pháp logistics tiên tiến.
- 55% doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc tích hợp các hệ thống công nghệ mới với hệ thống cũ.

4.5.2. Kết luận và khuyến nghị

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, logistics đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp sản xuất và thương mại tại Việt Nam. Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 của Bộ Công Thương, chi phí logistics ở Việt Nam hiện chiếm khoảng 16,5% GDP, giảm nhẹ so với năm trước nhưng vẫn cao hơn mức trung bình của thế giới (11,6%). Điều

này cho thấy tiềm năng lớn trong việc tối ưu hóa hoạt động logistics để cắt giảm chi phí và nâng cao hiệu quả kinh doanh.

Để tận dụng tối đa lợi ích từ logistics, doanh nghiệp sản xuất và thương mại cần tập trung vào các giải pháp sau:

- Đẩy mạnh đầu tư công nghệ: Theo số liệu từ Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số, 61% doanh nghiệp Việt Nam đã áp dụng công nghệ số trong hoạt động logistics. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều dư địa để phát triển. Doanh nghiệp cần chú trọng ứng dụng các công nghệ tiên tiến như AI, IoT và Blockchain trong quản lý chuỗi cung ứng để tăng cường khả năng dự báo, tối ưu hóa lộ trình vận chuyển và nâng cao tính minh bạch trong toàn bộ quy trình.
- Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao: Theo Hiệp hội VLA, hiện chỉ có khoảng 24% nhân lực logistics được đào tạo chuyên ngành. Điều này đặt ra yêu cầu cấp thiết về đầu tư vào đào tạo và phát triển kỹ năng cho đội ngũ nhân viên. Doanh nghiệp cần xây dựng chiến lược đào tạo bài bản, kết hợp giữa đào tạo nội bộ và hợp tác với các cơ sở giáo dục chuyên ngành.
- Tối ưu hóa quy trình nội bộ: Áp dụng các phương pháp quản lý hiện đại như Lean Logistics và Just-in-Time không chỉ giúp giảm lãng phí, mà còn nâng cao hiệu quả hoạt động tổng thể. Doanh nghiệp cần thường xuyên rà soát và cải tiến quy trình, loại bỏ các hoạt động không tạo ra giá trị.
- Xây dựng mối quan hệ đối tác chiến lược: Hợp tác chặt chẽ với các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp sẽ giúp doanh nghiệp tận dụng được chuyên môn và mạng lưới rộng lớn của họ, từ đó tối ưu hóa chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ.

CHƯƠNG V:

CÁC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN ĐẾN LOGISTICS

5.1. Phát triển nhân lực logistics

5.1.1. Thực trạng nguồn nhân lực trong ngành logistics Việt Nam

Theo Hiệp hội VLA, hiện có hơn 30.000 doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ logistics, 70% trong số đó đặt trụ sở tại Thành phố Hồ Chí Minh. 89% là doanh nghiệp có 100% vốn trong nước, số còn lại là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Ước tính, tổng số lao động hoạt động trong ngành logistics đạt xấp xỉ 1,2 triệu người. Ngành logistics của Việt Nam hiện vẫn đang đối mặt với nhiều thách thức, đặc biệt là về vấn đề nguồn nhân lực.

Cũng theo kết quả khảo sát của VLA, 50% số doanh nghiệp logistics có nhu cầu tuyển dụng thêm 15 - 20% nhân viên. Trong khi, số lao động được đào tạo bài bản về dịch vụ logistics chỉ chiếm khoảng 5 - 7% số lao động hiện đang làm việc trong lĩnh vực này. Nguồn nhân lực hiện không đáp ứng được yêu cầu của ngành dịch vụ logistics, đặc biệt thiếu cả số lượng và chất lượng nguồn nhân lực chất lượng cao.

Bảng 5.1. Nhu cầu và trình độ nhân lực trong ngành logistics tại Việt Nam (2023)

Tiêu chí	Tỷ lệ (%)
Doanh nghiệp có nhu cầu tuyển dụng thêm 15-20%	50%
Lao động được đào tạo bài bản về logistics	5-7%
Nhân lực thông thạo tiếng Anh	4%
Doanh nghiệp đào tạo lại nhân viên	30%
Doanh nghiệp hài lòng với trình độ nhân viên	6,7%

Nguồn: Viện Nghiên cứu phát triển TP. Hồ Chí Minh, 2023

Thị trường dịch vụ logistics Việt Nam phát triển gần đây, với nguồn nhân lực trẻ, năng động, sẵn sàng đối mặt thách thức. Việt Nam có dân số trẻ, là lợi thế lớn cho ngành logistics nếu đào tạo bài bản. Cách mạng công nghiệp 4.0 đang bùng nổ, giúp logistics và quản lý chuỗi cung ứng kết nối các khâu trong và giữa doanh nghiệp. Dù là ngành xương sống, nhưng nguồn lao động logistics chưa đáp ứng nhu cầu phát triển của thị trường và công nghệ.

5.1.2. Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực thời gian qua

Những năm qua, phát triển nhân lực logistics tiếp tục là một trong những ưu tiên hàng đầu nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu quả hoạt động logistics tại Việt Nam. Bên cạnh chương trình đào tạo chính quy ở bậc đại học và cao đẳng, các chương trình đào tạo chuyên sâu và các khóa học ngắn hạn được triển khai rộng rãi. Nhiều trường đại học và cơ sở đào tạo nghề hợp tác với các doanh nghiệp logistics để xây dựng các chương trình học gắn liền với thực tiễn, giúp sinh viên và người lao động có cơ hội tiếp cận với những công nghệ và quy trình mới nhất trong ngành. Nhiều trường đại

học xây dựng chuyên khoa đào tạo về logistics và quản trị chuỗi cung ứng, tổ chức một cách qui mô, chuẩn mực dưới nhiều hình thức như khoa, bộ môn chuyên ngành hay viện đào tạo như Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Trường Đại học Ngoại thương, Trường Đại học Giao thông vận tải, Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, Trường Đại học Thương mại, Trường Đại học Hàng hải, Trường Đại học Thăng Long,...

Hiện, tại Việt Nam có khoảng 50 cơ sở đào tạo có đào tạo ngành/lĩnh vực nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Các trung tâm đào tạo logistics tại các khu vực kinh tế trọng điểm được đầu tư nâng cấp, với mục tiêu đào tạo khoảng 10.000 nhân lực logistics có tay nghề cao mỗi năm. Những chương trình đào tạo không chỉ tập trung vào kiến thức lý thuyết mà còn chú trọng đến thực hành, giúp học viên có kỹ năng thực tiễn để đáp ứng nhu cầu của thị trường. Ngoài ra, Bộ Công Thương và Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam (VALOMA) triển khai nhiều chương trình hợp tác quốc tế, mang đến 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.

VLA/VLI và hội viên VILAS (vilas.edu.vn) đã triển khai thành công hai chương trình đào tạo do FIATA ủy quyền là FIATA Diploma in Freight Forwarding (FD) và FIATA Higher Diploma in Supply Chain Management (FHD), được công nhận trên toàn cầu. Trong 3 năm qua, hơn 1.000 học viên đã hoàn thành các khóa học này. Ngoài ra, VLA/VLI còn mở rộng hợp tác với các trường đại học để tăng cường chương trình đào tạo FIATA FHD.

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, giúp hội viên áp dụng kiến thức thực tiễn vào công việc hàng ngày. Các lớp học chuyên đề, hội thảo và các buổi trao đổi như "Coffee talk" tập trung vào kiến thức quản lý và kỹ thuật, nhằm đáp ứng nhu cầu thực tế của hội viên.

Chương trình SME do Bộ Kế hoạch và Đầu tư tài trợ cũng được VLA/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. Năm 2022, có 15 lớp học với hơn 300 học viên, và năm 2023 là 97 học viên trong các khóa ngắn hạn và 132 học viên cho các khóa học theo nhu cầu nội bộ của doanh nghiệp.

VLA/VLI cũng đã thử nghiệm Tiêu chuẩn kỹ năng nghề (OS/OSS) cho vị trí hàng nguy hiểm, giúp xác định các kỹ năng cần thiết cho công việc logistics, hỗ trợ quá trình đào tạo và tuyển dụng.

Năm 2023 - 2024 chứng kiến bước tiến đáng kể trong đào tạo ngành logistics tại Việt Nam. Sự hội nhập sâu rộng của Việt Nam vào nền kinh tế toàn cầu và sự bùng nổ của thương mại điện tử đã thúc đẩy nhu cầu về các chuyên gia logistics có trình độ cao. Để đáp ứng yêu cầu này, các trường đại học đã tích cực đổi mới chương trình đào tạo. Sinh viên không chỉ được trang bị kiến thức lý thuyết

vững chắc, mà còn được rèn luyện kỹ năng thực hành thông qua các dự án thực tế và cơ hội thực tập tại các doanh nghiệp hàng đầu như VinFast, Thế Giới Di Động.

Đặc biệt, sự tích hợp sâu rộng của công nghệ thông tin, như việc ứng dụng các phần mềm quản lý kho và các công cụ phân tích dữ liệu, đã giúp sinh viên làm quen với môi trường làm việc hiện đại. Bên cạnh đó, việc đa dạng hóa chương trình đào tạo với các chương trình liên kết quốc tế và chuyên sâu cũng mở ra nhiều cơ hội cho sinh viên. Có thể kể đến, sinh viên Đại học Ngoại thương có cơ hội học tập liên kết cùng Đại học Curtin (Úc) thông qua Chương trình Cử nhân Thương mại chuyên ngành Logistics & Quản lý chuỗi cung ứng, sinh viên Trường Đại học Kinh tế Quốc dân đạt được những thành tích đáng kể tại Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam (2023). Nhờ những nỗ lực này, ngành logistics Việt Nam đang ngày càng thu hút được nhiều tài năng trẻ và đóng góp tích cực vào sự phát triển của nền kinh tế.

5.1.3. Nhu cầu nhân lực logistics

Nhu cầu phát triển nguồn nhân lực trong ngành logistics tại Việt Nam đang trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết. Với tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh chóng và vị trí chiến lược trong khu vực Đông Nam Á, Việt Nam đang trở thành một trung tâm logistics quan trọng. Tuy nhiên, để tận dụng hết tiềm năng này, việc phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là điều không thể thiếu.

Theo Bộ Công Thương, ngành logistics Việt Nam hiện đang đối mặt với một khoảng trống lớn về nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn. Nhu cầu về nhân lực trong ngành này dự kiến sẽ tăng mạnh, từ khoảng 1,2 triệu người hiện tại lên tới 2,5 triệu người vào năm 2030 (Bộ Công Thương, 2024). Tuy nhiên, chỉ có khoảng 5 - 7% lực lượng lao động trong ngành logistics được đào tạo bài bản, dẫn đến tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng về nhân lực có trình độ.

Một yếu tố quan trọng khác là sự phát triển của thương mại điện tử. Theo số liệu của Statista, thị trường thương mại điện tử Việt Nam đã đạt mức 13,1 tỷ USD vào năm 2022 và dự kiến sẽ tăng lên 35 tỷ USD vào năm 2025. Điều này tạo ra nhu cầu lớn về các dịch vụ logistics như kho vận, giao nhận và vận chuyển hàng hóa. Các công ty logistics cần có nhân lực đủ năng lực để quản lý và vận hành các hệ thống này một cách hiệu quả.

Bên cạnh đó, cách mạng công nghiệp 4.0 và sự phát triển của công nghệ số đã tạo ra những yêu cầu mới về kỹ năng và kiến thức cho lực lượng lao động trong ngành logistics. Các công nghệ như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT) và blockchain đang được ứng dụng rộng rãi để tối ưu hóa quy trình logistics, từ quản lý kho hàng đến vận chuyển và giao nhận. Do đó, nhân lực trong ngành cần được đào tạo về các công nghệ mới này để đáp ứng yêu cầu của thị trường.

Theo nghiên cứu của Savills (2024), các công ty logistics tại Việt Nam đang tìm kiếm những nhân sự có khả năng sử dụng các phần mềm quản lý logistics hiện đại như Hệ thống quản lý kho hàng (WMS)

và Hệ thống quản lý vận tải (TMS). Việc thiếu hụt nhân lực có kỹ năng công nghệ thông tin khiến nhiều công ty phải đầu tư vào việc đào tạo lại nhân viên hoặc thuê chuyên gia từ nước ngoài.

Nhu cầu về nhân lực cũng tăng cao trong các lĩnh vực chuyên môn hóa của logistics, chẳng hạn như logistics xanh và bền vững. Các doanh nghiệp ngày càng chú trọng đến việc giảm thiểu tác động môi trường thông qua việc sử dụng các phương tiện vận tải thân thiện với môi trường và tối ưu hóa quy trình logistics để giảm thiểu khí thải carbon. Điều này đòi hỏi nhân lực có kiến thức và kỹ năng trong lĩnh vực logistics xanh.

Khảo sát của Viện Nghiên cứu phát triển TP. Hồ Chí Minh cho thấy, 53,3% doanh nghiệp logistics thiếu nhân viên có trình độ và kiến thức về logistics, và chỉ 6,7% doanh nghiệp hài lòng với trình độ chuyên môn của nhân viên (Viện Nghiên cứu phát triển TP. Hồ Chí Minh, 2023). Điều này phản ánh nhu cầu cấp thiết về việc nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực trong ngành.

Chương trình đào tạo logistics cần cải thiện và mở rộng để đáp ứng nhu cầu ngành. Các trường đại học và cơ sở đào tạo nghề nên hợp tác với doanh nghiệp để xây dựng chương trình thực tiễn, giúp sinh viên tiếp cận công nghệ và quy trình mới. Khuyến khích học tập suốt đời và đào tạo lại nhân viên cũng quan trọng.

Chính phủ cần có chính sách hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực logistics như học bổng, hỗ trợ tài chính và khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào đào tạo. Việc tạo điều kiện thực tập và liên kết với doanh nghiệp trong quá trình đào tạo cũng giúp sinh viên tích lũy kinh nghiệm, đáp ứng tốt hơn yêu cầu ngành. Một giải pháp quan trọng khác là tăng cường phối hợp giữa các bộ, ngành liên quan đến logistics như Bộ Giao thông vận tải, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Công Thương, và các trường đại học để phát triển chương trình đào tạo logistics phù hợp với nhu cầu thị trường.

5.2. Phổ biến, tuyên truyền về logistics

❖ Website logistics Việt Nam của Bộ Công Thương

Trang Thông tin Điện tử Logistics (https://logistics.gov.vn/) do Bộ Công Thương quản lý ngày càng khẳng định vị thế là nguồn tin tức và dữ liệu uy tín cho ngành logistics Việt Nam. Thu hút đông đảo độc giả, đặc biệt là các nhà nghiên cứu, doanh nghiệp và sinh viên theo học ngành logistics và các ngành liên quan, trang web đã ghi nhận 4.740.647 người truy cập tính đến tháng 7/2024.

Nội dung trang web được cập nhật liên tục, đa dạng và phong phú, đáp ứng nhu cầu tìm kiếm thông tin của mọi đối tượng. Các chuyên mục nổi bật gồm những cập nhật hàng tháng về các thị trường logistics trọng điểm như Trung Quốc, Hoa Kỳ, châu Âu, ASEAN, Nhật Bản, Hàn Quốc, Úc và New Zealand, cung cấp cho doanh nghiệp và nhà đầu tư cái nhìn toàn diện về xu hướng thị trường, cơ hội và thách thức trong ngành. Ngoài ra còn cung cấp đầy đủ thông tin về các quy định, chính sách

logistics mới nhất của Việt Nam và quốc tế, giúp doanh nghiệp cập nhật và tuân thủ đúng quy định pháp luật.

Trang tin cũng cung cấp tài khoản truy cập cho doanh nghiệp, cơ sở nghiên cứu và đào tạo, cho phép tra cứu thông tin về thị trường, doanh nghiệp, vận tải, kho bãi và các dịch vụ logistics khác. Đặc biệt là thực hiện hỗ trợ doanh nghiệp, hiệp hội và viện nghiên cứu quảng bá, chia sẻ cơ hội giao thương miễn phí, góp phần kết nối doanh nghiệp và thúc đẩy phát triển ngành logistics.

❖ Diễn đàn Logistics Việt Nam thường niên

Diễn đàn Logistics Việt Nam là sự kiện thường niên do Bộ Công Thương tổ chức từ năm 2013 nhằm đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics, tạo mối liên hệ gắn kết logistics với sản xuất và xuất nhập khẩu, đồng thời cũng là nơi đối thoại, cập nhật thông tin về các vấn đề cấp thiết của dịch vụ logistics tại Việt Nam và thế giới.

Tiếp nối sự thành công và uy tín, Diễn đàn Logistics Việt Nam 2023 với chủ đề "Logistics và chuyển đổi số cho Đồng bằng sông Cửu Long" tổ chức vào tháng 12 tại Cần Thơ. Diễn đàn nhận được sự quan tâm và đánh giá cao của lãnh đạo Chính phủ, các bộ, ngành, địa phương và doanh nghiệp trong việc nâng cao nhận thức về vai trò của logistics ứng dụng trong nông nghiệp và chuyển đổi số trong ngành logistics cũng như thúc đẩy doanh nghiệp logistics ứng dụng công nghệ tiến bộ, hiện đại trong việc vận hành chuỗi cung ứng.

❖ Các hoạt động tuyên truyền, phổ biến của Hiệp hội VLA

Website và Fanpage của Hiệp hội luôn cập nhật thông tin mới hàng tuần, bao gồm các bài viết theo chuyên đề. Hiệp hội cũng xuất bản bản tin Newsletter bằng tiếng Anh hàng tháng, được gửi đến Liên đoàn Giao nhận Vận tải Thế giới (FIATA), giúp chia sẻ tin tức về hoạt động logistics của Việt Nam với cộng đồng quốc tế.

Ngoài ra, bản tin bằng tiếng Việt được Hiệp hội phát hành hai lần mỗi tháng, cung cấp thông tin về lĩnh vực logistics trong nước và quốc tế. Các hoạt động truyền thông và phổ biến tin tức trong lĩnh vực logistics cũng được triển khai rộng rãi trên nhiều phương tiện truyền thông như truyền hình, báo chí, và các kênh truyền thông khác.

Năm 2025, Hiệp hội VLA đã thành công giành quyền đăng cai tổ chức sự kiện FIATA WORLD CONGRESS (FWC 2025) - sự kiện lớn nhất và quan trọng nhất về giao nhận vận tải, logistics trên toàn thế giới được tổ chức thường niên tại quốc gia thành viên của FIATA, sẽ được tổ chức tại Thủ đô Hà Nội, Việt Nam. Đây là cơ hội để doanh nghiệp logistics và xuất khẩu của Việt Nam có cơ hội gặp gỡ, trao đổi, hợp tác với hàng nghìn doanh nghiệp logistics hàng đầu thế giới. Sự kiện này không chỉ giúp khẳng định vị thế của ngành logistics Việt Nam, mà còn quảng bá hình ảnh đất nước trên trường quốc tế.

Đồng thời, còn mở ra cơ hội tăng cường xuất nhập khẩu, nâng cao sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp, và đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế của Việt Nam.

Để chuẩn bị cho công tác tổ chức FWC 2025, đoàn lãnh đạo cấp cao của FIATA cùng Lãnh đạo các Nhóm Công tác, lãnh đạo VLA dự kiến có cuộc gặp gỡ lần 2 với lãnh đạo Chính phủ, Bộ Công Thương Việt Nam và Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI). Nhân dịp này, VLA phối hợp cùng Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp tổ chức "Tọa đàm Phát triển mạng lưới cung ứng xanh, thích ứng nhanh và Lễ công bố FIATA World Congress 2025". Sự kiện là tiền đề, bệ phóng chính thức cho việc truyền thông quảng bá rộng rãi về FWC 2025 bên cạnh những nỗ lực bền bỉ của VLA kéo dài suốt từ năm 2017.

❖ Các hội nghị, hội thảo tiêu biểu

Ngày 05/4/2024, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) tổ chức Hội nghị với Sở Công Thương các tỉnh, thành phố về công tác quản lý nhà nước đối với lĩnh vực dịch vụ logistics nhằm trao đổi, phổ biến nội dung về công tác quản lý nhà nước đối với lĩnh vực dịch vụ logistics được quy định tại Nghị định số 96/2022/NĐ-CP ngày 29/11/2022 của Chính phủ và Quyết định số 2641/QĐ-BCT ngày 02/12/2022 của Bộ trưởng Bộ Công Thương; định hướng, đề xuất về công tác điều phối, hợp tác với các địa phương để phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn, đồng thời phổ biến các hình thức hỗ trợ của Bộ Công Thương trong việc phát triển thị trường, kết nối doanh nghiệp.

Ngày 16/5/2024, tại Hà Nội, Bộ Công Thương tổ chức Hội thảo "Ứng dụng công nghệ để phát triển ngành logistics và thương mại điện tử hiện đại, bền vững" và Lễ công bố Báo cáo xuất nhập khẩu Việt Nam năm 2023. Tham dự Hội thảo có gần 300 đại biểu từ các bộ, ngành trung ương, các hiệp hội, hội ngành hàng sản xuất, thương mại, logistics, thương mại điện tử, một số doanh nghiệp lớn trong từng ngành hàng và các cơ quan thông tấn báo chí. Tại Hội thảo đã diễn ra Phiên thảo luận với chủ đề Chiến lược đầu tư bền vững và xu hướng M&A trong ngành logistics và thương mại điện tử. Đại diện cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội, hội ngành hàng và doanh nghiệp cùng các chuyên gia đối thoại, thảo luận, chia sẻ về: giải pháp phát triển bền vững ngành logistics và thương mại điện tử; xu hướng phát triển logistics và thương mại điện tử xanh; xu hướng M&A trong ngành và thực trạng nhân lực ngành logistics và thương mại điện tử.

Ngày 20/5/2024, tại Hà Nội, Bộ Công Thương tổ chức cuộc họp lấy ý kiến đối với Dự thảo Tờ trình, Dự thảo Quyết định phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2045. Triển khai từ tháng 3/2023 với Quyết định số 549/QĐ-BCT của Bộ trưởng Bộ Công Thương về việc thành lập Ban Chỉ đạo và Ban Soạn thảo xây dựng Đề án Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045, Bộ Công Thương đã chỉ đạo các thành viên Nhóm nghiên cứu, Ban soạn thảo xây dựng Chiến lược tập trung tổng hợp thông tin, số liệu, kết hợp nghiên cứu, rà soát thực trạng phát triển dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay để xây dựng dự thảo Chiến lược.

Ngày 23/05/2024, tại Thành phố Pleiku, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) phối hợp cùng Sở Công Thương tỉnh Gia Lai tổ chức Hội nghị nâng cao nhận thức về dịch vụ logistics và phát triển hành lang kinh tế, liên kết vùng. Tại Hội nghị, VALOMA đã tập huấn cho các cán bộ làm công tác quản lý, các doanh nghiệp, hợp tác xã trên địa bàn tỉnh hai chuyên đề: "Chuyên đề 1: Tổng quan về logistics" và "Chuyên đề 2: Phát triển hành lang kinh tế và liên kết vùng". Hội nghị nhằm nâng cao nhận thức và kiến thức về logistics cho cán bộ quản lý, doanh nghiệp, và hợp tác xã trong tỉnh. Đồng thời, tạo liên kết vùng và hợp tác giữa các cơ sở sản xuất, kinh doanh với đơn vị cung cấp dịch vụ logistics, thu hút đầu tư và khuyến khích doanh nghiệp tham gia vào dịch vụ này.

Ngày 26/5, Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu (BVU) tổ chức hội thảo quốc tế "Đào tạo nhân lực phát triển logistics và hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải ngang tầm quốc tế", thu hút hơn 600 đại biểu trong nước và quốc tế tham dự trực tiếp và trực tuyến. Hội thảo bàn về tiềm năng, cơ hội và thách thức của cảng Cái Mép - Thị Vải - một trong hai cảng quốc tế lớn nhất Việt Nam, đồng thời nhấn mạnh tầm quan trọng của việc đào tạo nhân lực chất lượng cao cho ngành logistics.

Diễn đàn Logistics Vùng lần thứ V - năm 2024 với chủ đề "Chuyển đổi số - động lực mới thúc đẩy tăng trưởng Vùng Đồng bằng sông Hồng- Hải Phòng 2024" do Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và UBND TP Hải Phòng chỉ đạo; Sở Công Thương, Tạp chí *Diễn đàn Doanh nghiệp*, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA) đồng tổ chức ngày 28/05 tại Hải Phòng. Tại đây, các chuyên gia đã phân tích các cơ chế, chính sách hiện hành nhằm tạo thuận lợi và thúc đẩy thực thi chuyển đổi số ngành logistics tạo động lực tăng trưởng mới; đồng thời đề xuất giải pháp thúc đẩy chuyển đổi số ngành logistics theo hướng liên kết vùng, tận dụng lợi thế, cơ hội phát triển xứng tầm với tiềm năng...

Ngày 26/6/2024, tại Hải Phòng, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) phối hợp Cơ quan Phát triển Quốc tế Úc tổ chức Hội thảo "Công bố Báo cáo Dự báo kỹ năng ngành Cảng tại Việt Nam, giai đoạn 2024 - 2028". Tại Hội thảo, các chuyên gia hàng đầu chia sẻ về xu hướng ngành, nhu cầu lao động, kỹ năng và thách thức của lực lượng lao động trong lĩnh vực cảng tại Việt Nam giai đoạn 2024 - 2028. Dự báo này giúp Hải Phòng phát triển nguồn nhân lực và xây dựng cơ chế khuyến khích doanh nghiệp và các trường, viện nghiên cứu tham gia vào kế hoạch của thành phố.

Từ ngày 1 - 3/8/2024, Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2024 (VILOG 2024) với chủ đề "Logistics xanh - Nền tảng phát triển bền vững" được tổ chức tại Thành phố Hồ Chí Minh hướng đến giải pháp cho một trong những thách thức cấp bách nhất hiện nay - logistics bền vững. Chuỗi hội thảo và tọa đàm chuyên ngành là một phần quan trọng không thể thiếu của triển lãm VILOG 2024, mang đến cơ hội tìm hiểu sâu hơn về ngành công nghiệp logistics không ngừng đổi mới và phát triển. bao gồm hội thảo đổi mới với chủ đề "Hải quan Việt Nam chuyển đổi số, thúc đẩy phát triển logistics và thuận lợi hóa thương mại" thực hiện bởi Báo Hải quan và Ban Hải quan của Hiệp hội VLA, hội thảo về "Logistics hàng không bền vững" do VLA tổ chức và hội thảo "Đào tạo kỹ năng xanh cho nhân lực ngành logistics - gắn kết với ESG" do Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam (VLI) tổ chức.

Dưới sự bảo trợ của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Hội nghị Logistics Việt Nam lần thứ 2 - năm 2024, do Báo *Đầu tư* tổ chức, khai mạc vào ngày 31/10 tại khách sạn JW Marriott Saigon. Với chủ đề "Chuyển đổi để bứt phá", Hội nghị tập trung bàn luận chuyên sâu về các vấn đề cấp thiết của ngành, bao gồm hiện đại hóa hạ tầng logistics, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng, thúc đẩy chuyển đổi số và phát triển các mô hình kinh doanh logistics tiên tiến qua hai phiên thảo luận. Phiên thảo luận đầu tiên đi sâu vào chủ đề "Đối diện những thách thức mới", tiếp theo là phiên hai với chủ đề "Chuyển đổi để bứt phá". Bên cạnh chương trình Hội nghị, Ban Tổ chức còn bố trí không gian cho các hoạt động trưng bày công nghệ, giới thiệu dịch vụ và giải pháp logistics mới, tạo cơ hội kết nối đầu tư và gặp gỡ các doanh nghiệp nhằm chia sẻ thông tin và tìm kiếm đối tác. Đặc biệt, lần đầu tiên trong khuôn khổ Hội nghị Logistics Việt Nam, Báo *Đầu tư* phối hợp cùng Đồng Tâm Group tổ chức chương trình tham quan Cảng quốc tế Long An (LAIP) và các mô hình nhà kho/nhà xưởng, dành cho các khách hàng tiềm năng.

5.3. Hợp tác quốc tế về logistics

Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics cũng đạt được nhiều kết quả tích cực trong năm 2024. Việt Nam đã tham gia nhiều hoạt động đối ngoại liên quan đến logistics như WCA, FIATA, AFFA, và thiết lập nhiều liên doanh, liên kết đầu tư ra nước ngoài. Những hoạt động này không chỉ giúp nâng cao trình độ chuyên môn và công nghệ cho ngành logistics trong nước, mà còn mở ra nhiều cơ hội kinh doanh mới cho các doanh nghiệp Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Nhằm thúc đẩy mối quan hệ "Đối tác chiến lược toàn diện vì hòa bình và thịnh vượng ở châu Á và trên thế giới" giữa Việt Nam và Nhật Bản, chiều ngày 14/3/2024, Bộ Giao thông vận tải phối hợp Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản (MLIT) tổ chức Hội thảo về logistics giữa Việt Nam và Nhật Bản. Hội thảo nhằm chia sẻ thông tin về thực trạng và kỹ thuật chuỗi cung ứng lạnh, thúc đẩy tăng cường hợp tác về logistics giữa hai nước Việt Nam - Nhật Bản. Đồng thời, tạo diễn đàn để các doanh nghiệp, Hiệp hội và các chuyên gia trong lĩnh vực logistics giữa hai nước trao đổi, giao lưu học hỏi kinh nghiệm trong phát triển dịch vụ logistics, đặc biệt là trong phát triển chuỗi cung ứng lạnh.

Ngày 19/3/2024, đoàn công tác của Cục Hàng không Việt Nam tham dự Hội thảo Logistics tại Hà Nội do Chính phủ Hà Lan và Đại sứ quán Hà Lan tổ chức. Sự kiện có sự tham gia của các cơ quan quản lý và doanh nghiệp hàng không từ Việt Nam và Hà Lan. Hơn 30 năm kể từ khi hai nước ký Hiệp định Vận chuyển hàng không, nhiều chương trình hợp tác đã được triển khai, mở ra tiềm năng lớn trong lĩnh vực hàng không dân dụng giữa hai quốc gia.

Chiều 18/5/2024, Hiệp hội Vận tải Ôtô Việt Nam (VATA) phối hợp với Hiệp hội Vận tải Container Thâm Quyến (SCTA) tổ chức hội thảo "Cơ hội kinh doanh và tiềm năng hợp tác" và chương trình giao lưu giữa các doanh nghiệp hội viên hai hiệp hội. Hơn 70 đại diện từ 40 doanh nghiệp Việt Nam và Trung Quốc tham gia, cùng trao đổi, đề xuất sáng kiến, ký biên bản ghi nhớ để thúc đẩy hợp tác trong logistics. Đây là cơ hội tốt để các doanh nghiệp mở rộng quan hệ, phát triển cộng đồng vận tải bền vững.

Chiều 23/5/2024, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) phối hợp đối tác Hàn Quốc tổ chức hội thảo Kết nối kinh doanh doanh nghiệp logistics Việt Nam và Hàn Quốc. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics hai nước đã tìm ra các giải pháp để tối ưu hóa hoạt động logistics, giúp tiết kiệm chi phí và thời gian; duy trì ổn định chuỗi cung ứng, nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa và doanh nghiệp mỗi nước. Tại sự kiện, các đại biểu đã trao đổi, đánh giá hiện trạng, khó khăn, vướng mắc, xu hướng mới và cùng tìm ra các giải pháp hợp tác phát triển dịch vụ logistics thành một ngành đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu của mỗi nước.

Ngày 31/5/2024, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) tổ chức Hội nghị kết nối cơ hội kinh doanh Việt Nam - Trung Quốc nhằm thúc đẩy hợp tác kinh tế, thương mại giữa các doanh nghiệp hai nước. Tại Hội nghị, đại diện Hiệp hội và doanh nghiệp Trung Quốc cho biết, cơ hội hợp tác kinh doanh, đầu tư giữa doanh nghiệp Việt Nam và Trung Quốc đang dần trở nên phong phú, mở rộng trong các lĩnh vực nông nghiệp, thiết bị điện tử, vật liệu xây dựng, năng lượng, khu công nghiệp, cao su... Hội nghị cũng chứng kiến lễ ký kết MOU giữa Hiệp hội Nhà thầu xây dựng Việt Nam, Hiệp hội VLA và đại diện TP. Bạc Châu, Tuyên Thành.

Ngày 6/6/2024, tại TP. Antwerp của Bỉ, Liên minh Bỉ - Việt (BVA) phối hợp với Công ty Ahlers Logistics tổ chức hội thảo với chủ đề "Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng". Hội thảo thu hút đông đảo sự tham gia của các doanh nghiệp, tổ chức Việt Nam và Bỉ. Hội thảo cung cấp cho người tham gia những hiểu biết và thông tin có giá trị về thực trạng ngành logistics Việt Nam, tập trung bàn các biện pháp đưa những thách thức trong ngành đóng vai trò như chất xúc tác cho sự đổi mới, biến chúng thành cơ hội cho các doanh nghiệp kinh doanh tại Việt Nam.

Ngày 09/07/2024 Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tiếp Chủ tịch Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận vận tải Quốc tế (FIATA) Turgut Erkeskin tại Việt Nam. Thủ tướng nhấn mạnh vai trò quan trọng của ngành logistics trong phát triển kinh tế, với tốc độ tăng trưởng hàng năm từ 14 - 16%, đóng góp vào kim ngạch xuất nhập khẩu gần 700 tỷ USD năm 2023. Chính phủ Việt Nam đang xây dựng Chiến lược phát triển dịch vụ logistics đến năm 2045 và mong FIATA hỗ trợ về chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, phát triển đội tàu biển và các hành lang kinh tế. Thủ tướng cũng cho biết, Việt Nam đang xem xét thành lập cơ quan chỉ đạo về logistics, đề nghị FIATA hỗ trợ phát triển nhân lực và mở rộng các chương trình đào tạo. Ông Turgut Erkeskin đánh giá cao chiến lược của Việt Nam, tin tưởng vào tiềm năng của Việt Nam trở thành trung tâm logistics khu vực và mong Việt Nam hỗ trợ tổ chức thành công Đại hội thế giới FIATA năm 2025 tại Hà Nội.

Ngày 29/8, tại Hà Nội, với sự chứng kiến của Bí thư Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây (Trung Quốc) và lãnh đạo Bộ Công Thương, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước đã diễn ra lễ ký kết thỏa thuận khung Hợp tác chiến lược giữa Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Tập đoàn Cảng vụ quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây. Đây là sự kiện đánh dấu bước tiến quan trọng trong mối quan hệ hợp tác giữa hai doanh nghiệp lớn của Việt Nam và Trung Quốc, với mục tiêu tăng cường sự hợp tác và thúc

đẩy tăng trưởng kinh doanh song phương. Thỏa thuận hợp tác giữa VIMC và Tập đoàn Cảng vụ quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây tập trung vào việc phát triển toàn diện các hoạt động logistics và cảng biển, bao gồm mở rộng mạng lưới thương mại thông qua Hành lang Thương mại Đường biển - Đường bộ quốc tế mới (New International Land - Sea Trade Corridor), nâng cao hiệu quả vận tải container, phát triển logistics chuỗi lạnh, thúc đẩy du lịch biển và đầu tư vào các dự án cảng xanh, cảng thông minh, nhằm tạo ra một hệ sinh thái logistics hiện đại, hiệu quả và bền vững, phục vụ nhu cầu giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc.

Ảnh: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Tập đoàn Cảng vụ quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây ký kết thoả thuận khung Hợp tác chiến lược

Ngày 30/8, Bí thư Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây (Trung Quốc) thăm và làm việc tại Chi nhánh Cảng Tân Vũ (Cảng Hải Phòng). Cùng hãng tàu SITC; Cảng Đình Vũ và Tập đoàn Cảng Vịnh Bắc Bộ khai trương trung tâm phân phối hàng hóa Đình Vũ, mắt xích quan trong trong hợp tác logistics giữa 2 quốc gia. Dự án nằm trên Hành lang Thương mại Đường biển - Đường bộ quốc tế mới, tuyến đường thương mại và logistics có trung tâm hoạt động tập trung tại Trùng Khánh. Tuyến đường cho hành lang này là đường sắt từ Trùng Khánh đến các cảng ở vịnh Bắc Bộ tại Quảng Tây như cảng Khâm Châu. Sau đó, hàng hóa được vận chuyển từ vịnh Bắc Bộ đến các cảng khác trên toàn thế giới và ngược lại; là một phần trong sáng kiến - vành đai, con đường - (BRI) của Trung Quốc.

Chiều 28/10, tại Dubai, Thủ tướng Phạm Minh Chính tham dự tọa đàm doanh nghiệp Việt Nam - UAE do Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Đại sứ quán Việt Nam tại UAE, Bộ Đầu tư UAE và Phòng Thương mại Dubai phối hợp tổ chức. Tại đây, các đại biểu đã thảo luận về môi trường đầu tư và cơ hội hợp tác giữa hai nước. Theo số liệu từ Bộ Công Thương, kim ngạch thương mại Việt Nam - UAE đạt 8,8 tỷ USD trong năm 2023 và hơn 6 tỷ USD trong 9 tháng đầu năm 2024. Sau tọa đàm, Thủ tướng cùng các đại biểu chứng kiến lễ ký kết 10 văn kiện hợp tác giữa doanh nghiệp hai nước.

Ảnh: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Tập đoàn DP World thỏa thuận hợp tác phát triển cảng Cần Thơ, khai thác tuyến vận tải thủy nội địa và phát triển hệ thống logistics

5.4. Thu hút đầu tư và đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực logistics

❖ Thu hút đầu tư nước ngoài vào Việt Nam trong lĩnh vực logistics

Với vị trí địa lý thuận lợi và tốc độ tăng trưởng ổn định, thị trường logistics Việt Nam đang trở thành lĩnh vực đầu tư hấp dẫn, thu hút các nhiều nhà đầu tư nước ngoài. Theo số liệu thống kê của Bộ Kế hoạch và Đầu tư trong giai đoạn 2013 - 2023, xu hướng đầu tư trực tiếp nước ngoài vào lĩnh vực logistics ngày càng tăng. Số lượng dự án đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics tại Việt Nam tăng mạnh, đặc biệt là giai đoạn 2020 - 2022 với 203 dự án, tăng gấp 1,5 - 2,0 lần số dự án thu hút được của những giai đoạn trước. Trong số 48 quốc gia và vùng lãnh thổ đã có dự án đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Việt Nam từ năm 1991 đến nay, số dự án đến từ các nhà đầu tư Hàn Quốc chiếm tỷ trọng lớn nhất với 20% tổng số dự án; tiếp sau đó là các nhà đầu tư Singapore 19,5%; Hồng Kông 13,5%; Nhật Bản 12,5%, Trung Quốc 7,6%; Hoa Kỳ 7,0%,... Việc đầu tư không dừng lại ở việc dịch chuyển dòng vốn quốc tế vào Việt Nam, mà đi cùng với đó là việc chuyển giao công nghệ cũng như trang thiết bị, máy móc nhằm phục vụ cho các hoạt động logistics.

Các hình thức đầu tư có thể kể đến là thành lập doanh nghiệp hoặc trụ sở, chi nhánh công ty nước ngoài tại Việt Nam; hay các thương vụ mua bán sáp nhập xảy ra với số lượng và quy mô ngày càng lớn. Cụ thể, nếu 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. Cũng theo số liệu thống kê của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 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...

Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) đóng vai trò quan trọng trong sự tăng trưởng này, với việc các tập đoàn toàn cầu ngày càng chọn Việt Nam làm điểm đến cho hoạt động kinh doanh của họ. Các công ty hàng đầu từ Mỹ, Trung Quốc, châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan và Singapore đã đầu tư mạnh vào Việt Nam, bị thu hút bởi nguồn lao động trẻ và dồi dào, chi phí cạnh tranh và môi trường kinh doanh thuận lợi. Việt Nam hiện là nơi thu hút đầu tư lớn trong các lĩnh vực công nghệ, sản xuất ôtô và điện tử, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và củng cố vị thế của quốc gia này trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Sự mở cửa của Việt Nam đối với thương mại quốc tế là nền tảng cho thành công kinh tế. Việt Nam đã ký kết 17 hiệp định thương mại tự do (FTA), bao gồm các hiệp định quan trọng như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU (EVFTA). Những hiệp định này mang lại cho Việt Nam cơ hội tiếp cận chưa từng có với các thị trường lớn nhất thế giới, đồng thời định vị Việt Nam như một nhân tố quan trọng trong thương mại toàn cầu.

Ngoài ra, Việt Nam đang đàm phán hai hiệp định thương mại khác, thể hiện cam kết mở rộng hợp tác kinh tế và củng cố quan hệ thương mại. Kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam năm 2024 dự kiến đạt trên 800 tỷ USD, là một dấu hiệu rõ ràng về hoạt động thương mại sôi động và tăng trưởng nhanh chóng của đất nước. Khi tiếp tục mở rộng mạng lưới thương mại, Việt Nam đang củng cố vai trò là trung tâm kinh doanh và logistics quốc tế quan trọng trong khu vực. Trong năm 2024; một số dự án logistics đã và đang có kế hoạch đầu tư vào Việt Nam, nổi bật có thể kể đến:

Từ năm 2023 Lineage Logistics, nhà cung cấp giải pháp chuỗi cung ứng lạnh quốc tế có trụ sở tại Hoa Kỳ, đã công bố việc mở rộng hoạt động tại Việt Nam thông qua liên doanh với nhà điều hành kho lạnh SK có trụ sở tại Hà Nội. Hai kho lạnh của SK Logistics, với tổng diện tích gần 400.000 feet vuông, thể hiện sự gia tăng mạnh mẽ sức chứa ở miền Bắc Việt Nam cho Lineage sẽ hoàn thành toàn bộ vào năm 2024. Các cơ sở này cung cấp dịch vụ lưu trữ, phân phối, dán tem, cân, phân loại và đóng gói cho các khách hàng quan trọng trong khu vực.

Tháng 7/2023, Yokorei - công ty kho lạnh Nhật Bản, nhận giấy chứng nhận đầu tư kho lạnh trị giá 52 triệu USD tại huyện Bến Lức, Long An. Nhà máy có diện tích 4,5ha đang được xây dựng trong năm 2024, dự kiến chạy thử vào quý 3 năm 2024 và bắt đầu hoạt động vào tháng 3 năm 2025. Yokorei cung cấp các giải pháp kho lạnh bảo quản nông sản, thủy sản, thực phẩm và các mặt hàng khác.

DHL, nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế hàng đầu thế giới, đã công bố mở rộng đầu tư vào Việt Nam từ cuối năm 2023. DHL đang triển khai xây dựng thêm các trung tâm phân phối hiện đại

ở các khu vực phía Nam như Bình Dương và Đồng Nai, khánh thành Trung tâm khai thác cửa khẩu mới tại Hà Nội vào Quý I/2024 với vốn đầu tư 11,7 triệu USD và tổng diện tích sử dụng 4.500 m^2.

Trong năm 2024, Dự án Cainiao Dong Nai Smart Logistics Park là công trình kho vận thông minh, được đầu tư và phát triển bởi Cainiao Network (thành viên tập đoàn Alibaba). Dự án sở hữu vị trí vô cùng đắc địa cho hoạt động vận tải, thuận lợi tiếp cận sân bay quốc tế Long Thành, cao tốc Long Thành - Dầu Giây - Liên Khương cũng như cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải, khi hoàn thành, dự án sẽ hỗ trợ nhu cầu của các doanh nghiệp trong bối cảnh chuỗi cung ứng bị gián đoạn và nhu cầu kho vận thông minh ngày càng cao.

FedEx Express - công ty con của FedEx Corp - là tập đoàn vận tải chuyển phát nhanh lớn nhất thế giới. Hoạt động vận chuyển của công ty phần lớn là bằng đường hàng không. Chiều 6/6/2024, tại trụ sở Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tiếp Chủ tịch, Giám đốc điều hành Tập đoàn FedEx Express (Hoa Kỳ). Ông cho biết, FedEx Express mong muốn mở rộng đầu tư hoạt động tại Việt Nam; trước mắt, mong muốn duy trì hoạt động kho vận tại Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Thủ tướng cam kết sẽ tạo mọi điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp, trong đó có doanh nghiệp Hoa Kỳ, như Tập đoàn Fedex đầu tư, kinh doanh lâu dài, ổn định và hiệu quả ngày càng cao tại Việt Nam.

Tương tự, giữa tháng 8 vừa qua, Alibaba.com ra mắt dịch vụ logistics trực tuyến cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa tại Việt Nam. Theo đó, Alibaba.com hợp tác với các công ty giao hàng nhanh quốc tế hàng đầu như UPS và DHL, với mục tiêu hỗ trợ xuất khẩu hàng hóa Việt Nam đến hơn 200 quốc gia và vùng lãnh thổ trên toàn thế giới. Thông qua các đối tác chuyển phát nhanh quốc tế, Alibaba.com sẽ đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn và đúng lịch trình, đồng thời cung cấp các công cụ theo dõi đơn hàng chi tiết, dịch vụ tư vấn hải quan và các giải pháp bảo hiểm hàng hóa toàn diện. Những tính năng này giúp các doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro và nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Công ty giao nhận hàng hóa Flexport (trụ sở tại Hoa Kỳ) cũng có kế hoạch mở rộng tại Việt Nam, bao gồm phát triển sản phẩm đường biển và hàng không, tích hợp dịch vụ hậu cần trong nước cho các thương hiệu toàn cầu và giới thiệu sản phẩm giúp khách hàng quản lý chuỗi cung ứng linh hoạt theo thời gian thực. Chủ tịch Flexport cho biết, nhiều khách hàng lâu năm của Flexport đã đẩy mạnh đầu tư vào Việt Nam thông qua việc tăng cường tìm nguồn cung ứng từ các nhà cung cấp Việt Nam, thiết lập sự hiện diện tại Việt Nam cho các hoạt động logistics và chuỗi cung ứng. Công ty đang nắm bắt các xu hướng toàn cầu để đa dạng hóa chuỗi cung ứng, tận dụng các xu hướng vĩ mô tích cực tại Việt Nam, nhằm định vị công ty và phục vụ khách hàng tốt hơn.

Chiều 23/9, tại trụ sở Chính phủ, Thủ tướng Phạm Minh Chính tiếp Chủ tịch Tập đoàn A.P.Moller Holding (APM Holding) kiêm Chủ tịch Maersk - thành viên của APM Holding. Thủ tướng hoan nghênh,

khuyến khích kế hoạch mở rộng đầu tư của Tập đoàn tại Việt Nam trong việc phát triển hệ thống cảng biển xanh, thông minh, dịch vụ logistics, vận tải biển xanh... Về phần Chủ tịch APM Holding, ông cho biết tập đoàn nhìn thấy nhiều tiềm năng, cơ hội lớn tại Việt Nam và mong muốn đóng góp nhiều hơn nữa cho sự phát triển của Việt Nam; bày tỏ mong muốn tìm hiểu các cơ hội đầu tư để xây dựng các cảng biển container nước sâu lớn, hiện đại, cũng như các dự án logistics chiến lược tại Việt Nam.

Trong khuôn khổ Tuần lễ Cấp cao Đại hội đồng Liên hợp quốc tại New York, ông Jake Siewert từ Quỹ đầu tư Warburg Pincus đã gặp Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm, thảo luận về chiến lược đầu tư vào Việt Nam, tập trung vào năng lượng, du lịch, và hợp tác đầu tư. Warburg Pincus, cùng với đối tác Becamex, đã phát triển BW - nền tảng bất động sản công nghiệp hàng đầu Việt Nam. Công ty Cổ phần Phát triển Công nghiệp BW là nền tảng bất động sản công nghiệp và hậu cần với hơn 9 triệu mét vuông đất công nghiệp và hơn 50 dự án tại 12 tỉnh. Tận dụng làn sóng đầu tư và nhu cầu tăng trưởng của sản xuất nội địa và thương mại điện tử, BW tập trung phát triển hạ tầng hiện đại, đa tầng và đạt tiêu chuẩn quốc tế cho các nhà sản xuất muốn mở rộng nhanh chóng tại Việt Nam. Liên doanh giữa Warburg Pincus và Becamex từ năm 2018, BW hiện dẫn đầu thị trường bất động sản công nghiệp cho thuê và dự kiến đạt gần 1 triệu mét vuông sàn xây dựng trong năm 2024, tạo ra lợi thế cạnh tranh rất lớn từ xu hướng đa dạng hóa chuỗi cung ứng và tăng trưởng FDI.

Năm 2024, Công ty CP T&Y SuperPort Vĩnh Phúc (Liên doanh giữa Tập đoàn T&T Group và Tập đoàn YCH (Singapore) tiếp tục đầu tư phát triển mạnh vào công nghệ AI cho dự án siêu cảng ICD Vĩnh Phúc - Việt Nam SuperPort™. Việt Nam SuperPort™ - là một trong những trung tâm hậu cần lớn nhất miền Bắc trong mạng lưới logistics thông minh ASEAN. Đây là cảng logistics đa phương thức, có diện tích 83ha, tổng vốn đầu tư 200 triệu USD, được đặt tại "thủ phủ" công nghiệp Bình Xuyên, Vĩnh Phúc. Dự án đã được triển khai từ năm 2018.

Ngày 3/10, tại Geneva (Thụy Sỹ), trong khuôn khổ chương trình công tác tại châu Âu, đoàn đại biểu của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp (CMSC) do Phó Chủ tịch Nguyễn Ngọc Cảnh dẫn đầu đã có buổi làm việc với ông Diego Aponte - Tổng Giám đốc Tập đoàn MSC, hãng vận tải biển lớn nhất thế giới. Tại cuộc gặp, hai bên thảo luận sâu rộng về các cơ hội hợp tác tiềm năng, tập trung vào lĩnh vực cảng biển và logistics bao gồm MSC tiếp tục tham gia vào dự án Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng); mở rộng hợp tác đầu tư vào chuỗi dịch vụ logistics tại Việt Nam trên cơ sở kết nối các tuyến Feeders và nội Á cùng Công ty Vận tải biển container VIMC (VIMC Lines); thiết lập tuyến du lịch tàu biển 5 sao đến Việt Nam, cũng như phát triển hệ thống vận tải thủy nội địa; tăng cường hợp tác phát triển các trung tâm logistics thông minh trên toàn lãnh thổ Việt Nam. Với kinh nghiệm và công nghệ tiên tiến của MSC trong lĩnh vực vận tải và logistics, Việt Nam có thể tận dụng được các nguồn lực quốc tế để cải thiện hạ tầng logistics nội địa, đồng thời thúc đẩy quá trình chuyển đổi số trong lĩnh vực này.

❖ **Đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực logistics**

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.

- Dự án Trung tâm Logistics Việt Nam tại châu Âu - Vietnam House & Vietnam Spirit

Dự án thu hút sự quan tâm và tham gia nhiệt tình từ các hãng tàu, các công ty logistics, các hiệp hội và các chủ hàng. Theo đó, VIMC sẽ phối hợp với Tập đoàn Logistics Herfurth (Vương quốc Bỉ) và Công ty Aries (Hy Lạp) trong việc phát triển các trung tâm Logistics (Vietnam House) với những ưu đãi đặc thù về thuế, phí, phụ phí và xúc tiến thương mại với mục đích gom và đưa hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam (đặc biệt là nhóm hàng nông sản, thực phẩm chế biến, hàng công nghiệp tiêu dùng) sang châu Âu qua Vietnam House, rồi từ đó phân phối đi các nước EU khác như Pháp, Đức, Hà Lan, Anh, ... Trong tháng 8/2024, Vietnam Spirit (Hy Lạp) đã nhập khẩu 2 container hàng đầu tiên, gồm bánh đậu xanh, bánh pía, cafe, phở và mì ăn liền Miliket vào thị trường Hy Lạp. Đây là một lợi thế rất lớn giúp cho các nhà xuất khẩu hàng hóa /các nhà sản xuất Việt Nam có cơ hội đẩy mạnh hàng xuất khẩu vào khu vực châu Âu nhờ tăng sức cạnh tranh do hàng hóa được hưởng những ưu đãi về chính sách cũng như thuận lợi trong giao dịch, tiết kiệm chi phí.

- Các dự án của Công ty Bee Logistics

Ra đời từ năm 2004, Bee Logistics đã trải qua hành trình phát triển ấn tượng. Với mạng lưới rộng khắp, bao gồm 35 văn phòng trong nước và các văn phòng đại diện tại nhiều quốc gia. Để củng cố vị thế trên thị trường quốc tế, trong năm 2024 Bee Logistics có kế hoạch triển khai mở rộng quy mô sang các thị trường mới nổi tiềm năng. Cụ thể, sẽ đầu tư 200.000 USD vào mỗi văn phòng tại Indonesia và Philippines trong giai đoạn đầu. Đồng thời, tăng cường nguồn lực tại các thị trường trọng điểm như Mỹ (lên 2 triệu USD) và Singapore (lên 8 triệu USD). Tại thị trường Đức, Công ty sẽ thực hiện đầu tư bằng việc mua lại một công ty hiện hữu và thành lập một công ty mới, với tổng mức đầu tư dự kiến khoảng 1 triệu USD.

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

5.5.1. Hoạt động chuyển đổi số của cơ quan nhà nước

Hoạt động chuyển đổi số của Việt Nam đang diễn ra mạnh mẽ, với mục tiêu xây dựng nền kinh tế số và xã hội số, tăng cường hiệu quả quản lý và cung cấp dịch vụ công. Dưới sự lãnh đạo của Chính phủ, Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030, đã được phê duyệt và triển khai trên toàn quốc. Các cơ quan nhà nước đang tập trung vào các nhiệm vụ chính như phát triển hạ tầng số, xây dựng chính phủ điện tử, ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý hành chính công, và thúc đẩy dịch vụ công trực tuyến.

Một số thành tựu nổi bật bao gồm việc ứng dụng Hệ thống quản lý văn bản điện tử, Cổng dịch vụ công quốc gia, và hệ thống Cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư. Các lĩnh vực trọng điểm như giáo dục, y tế, tài chính, và giao thông cũng đang được đẩy mạnh ứng dụng công nghệ để cải tiến các quy trình và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Những tiến bộ này không chỉ giúp tăng cường tính minh bạch, giảm thiểu thủ tục hành chính phức tạp, mà còn góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp và người dân trong việc tiếp cận các dịch vụ công.

Các chỉ tiêu cụ thể ưu tiên để thực hiện chủ đề chuyển đổi số năm 2024 "Phát triển kinh tế số với 04 trụ cột công nghiệp công nghệ thông tin, số hóa các ngành kinh tế, quản trị số, dữ liệu số - Động lực quan trọng cho phát triển kinh tế - xã hội nhanh và bền vững" bao gồm:

- Thúc đẩy phát triển 48.000 doanh nghiệp công nghệ số hoạt động tại địa phương.

- 60% doanh nghiệp tại các khu công nghiệp, khu chế xuất ứng dụng các nền tảng số trong quản trị, sản xuất để thay đổi quy trình sản xuất, kinh doanh, tăng năng suất, hiệu quả hoạt động, giảm phát thải.

- 40% người dân trưởng thành có sử dụng dịch vụ công trực tuyến.

- Hoàn thành triển khai 53 dịch vụ công thiết yếu. Cụ thể: 25 dịch vụ công theo Đề án 06/CP (Quyết định số 06/QĐ-TTg ngày 06/01/2022) và 28 dịch vụ công thiết yếu theo Quyết định số 422/QĐ-TTg ngày 04/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ.

- 100% hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính của các bộ, ngành, địa phương kết nối với hệ thống giám sát, đo lường mức độ cung cấp và sử dụng dịch vụ (Hệ thống EMC)

- 100% hệ thống thông tin báo cáo của các bộ, ngành, địa phương kết nối với hệ thống thông tin báo cáo Chính phủ, Trung tâm thông tin, chỉ đạo điều hành của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

- 100% các thôn, bản đang lõm sóng và đã có điện lưới quốc gia được phủ sóng băng rộng di động.

- 100% bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương sử dụng Nền tảng hỗ trợ quản lý bảo đảm an toàn thông tin theo cấp độ.

Nhân kỷ niệm 79 năm Quốc khánh nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2/9/1945 - 2/9/2024), Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm có bài viết: "Chuyển đổi số - Động lực quan trọng phát triển lực lượng sản xuất, hoàn thiện quan hệ sản xuất đưa đất nước bước vào kỷ nguyên mới". Cuộc cách mạng chuyển đổi số được nhấn mạnh là nền tảng quan trọng để tái cấu trúc quan hệ sản xuất phù hợp với sự tiến bộ của lực lượng sản xuất, trong đó công nghệ số như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT), dữ liệu lớn, và điện toán đám mây đóng vai trò thiết yếu. Đặc biệt, cơ sở hạ tầng số được đầu tư mạnh mẽ, tạo điều kiện cho nền kinh tế số phát triển, với mục tiêu đến năm 2030, Việt Nam sẽ nằm trong nhóm 50 quốc gia hàng đầu về chính phủ điện tử và kinh tế số.

5.5.2. Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số của doanh nghiệp logistics

Thời gian gần đây, sự bùng nổ về thương mại điện tử và e-Logistics đã thúc đẩy ngành logistics Việt Nam cải thiện chất lượng dịch vụ ngày càng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn. Tuy nhiên, mặc dù là một ngành nhiều tiềm năng nhưng thực tế, phần lớn các doanh nghiệp logistics của Việt Nam có quy mô nhỏ, hạn chế về vốn và công nghệ cũng như năng lực hoạt động ở thị trường quốc tế. Sự cạnh tranh khốc liệt trên thị trường dịch vụ logistics cũng đang diễn ra mạnh mẽ, cộng thêm dịch bệnh Covid-19 đã khiến chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy và đảo lộn. Do vậy, công cuộc chuyển đổi số để nâng cao hiệu suất, cải thiện chất lượng, đồng thời đảm bảo hiệu quả của chuỗi cung ứng nói riêng và ngành logistics nói chung là một xu thế tất yếu.

Trong lĩnh vực dịch vụ logistics, chuyển đổi số là việc áp dụng công nghệ số để cải tiến quy trình, mô hình và hoạt động logistics, với mục tiêu nâng cao hiệu suất, tính linh hoạt và khả năng phản ứng của chuỗi cung ứng. Quá trình này có thể diễn ra ở nhiều cấp độ, từ việc triển khai các giải pháp công nghệ đơn lẻ hoặc toàn diện, cho đến việc xây dựng các mô hình logistics mới hoàn toàn dựa trên công nghệ số, nhằm tạo ra giá trị, cơ hội và nguồn thu nhập mới.

Bên cạnh đó, quá trình chuyển đổi số được Đảng và Nhà nước ta ban hành nhằm thúc đẩy phát triển lĩnh vực logistics và chuyển đổi số trong logistics ở Việt Nam.

Chiều ngày 28/5/2024, Diễn đàn Logistics Vùng lần thứ V: Chuyển đổi số - Động lực thúc đẩy tăng trưởng vùng Đồng bằng sông Hồng - Hải Phòng 2024 đã được VCCI và UBND TP Hải Phòng, Hiệp hội VLA và các đơn vị liên quan phối hợp tổ chức. Diễn đàn cung cấp các đánh giá độc lập và toàn diện về định hướng phát triển logistics của vùng Đồng bằng sông Hồng, đặc biệt là TP Hải Phòng. Đồng thời, đề cập và phân tích các cơ chế, chính sách hiện hành nhằm tạo điều kiện thuận lợi và thúc đẩy chuyển đổi số trong ngành logistics. Bên cạnh đó, diễn đàn đề xuất các giải pháp để thúc đẩy chuyển đổi số ngành logistics theo hướng liên kết vùng, khai thác tối đa lợi thế và cơ hội phát triển phù hợp với tiềm năng hiện có.

Quá trình chuyển đổi số trong ngành có nhiều kết quả tích cực nhưng nhìn chung còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển; trình độ nguồn nhân lực và nguồn vốn đầu tư còn nhiều hạn chế; cơ sở hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông vẫn chưa được đầu tư tương xứng, đồng bộ với nhu cầu phát triển thực tiễn; cơ chế phối hợp liên ngành trong lĩnh vực logistics có lúc, có nơi còn chưa phát được huy hiệu lực, hiệu quả.

Khảo sát tại Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 cho thấy, 90,5% doanh nghiệp dịch vụ logistics tham gia khảo sát đang còn ở giai đoạn số hóa, bao gồm cấp độ 1 là tin học hóa và cấp độ 2 là kết nối. Trong đó, phần lớn các doanh nghiệp đang ở cấp độ 2 với tỷ lệ chiếm tới 73,5%.

Chỉ có 5% doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tiến lên cấp độ 3 là trực quan hóa, 2,2% ở cấp độ 4 là minh bạch hóa. Đặc biệt, chỉ có 1,9% doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tiến lên cấp độ 5 là có khả năng dự báo và con số rất "khiêm tốn" 0,4% doanh nghiệp đạt đến cấp độ cao nhất, cấp độ 6 là có khả năng thích ứng.

Nghiên cứu của Trường Đại học Harvard chứng minh rằng, chuyển đổi kỹ thuật số không chỉ mang lại thách thức cho các nhà quản lý mà còn mang đến các cơ hội lớn cho doanh nghiệp hoạt động tốt hơn so với các doanh nghiệp chưa áp dụng chuyển đổi số.

Chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics sẽ giúp các doanh nghiệp tiếp cận và triển khai nền tảng hậu cần thông minh sử dụng trí tuệ nhân tạo và thuật toán học máy (Zeneta, Freightos, Tradelens, NSWs); đồng thời có thể tối ưu hóa việc lập kế hoạch lộ trình, dự đoán mô hình nhu cầu, tự động hóa hoạt động của kho hàng và điều chỉnh linh hoạt mức tồn kho dựa trên biến động của nhu cầu.

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp có thể cách mạng hóa toàn bộ chuỗi cung ứng bằng cách nâng cao hiệu quả, giảm chi phí và mang lại trải nghiệm vượt trội cho khách hàng.

Trí tuệ nhân tạo (AI) và công nghệ xe không người lái sẽ đóng vai trò quan trọng trong cách vận hành logistics trong tương lai. Một số nhà cung cấp dịch vụ hậu cần đã sử dụng AI để theo dõi các đơn hàng tốt hơn và dự đoán các vấn đề liên quan đến vận tải trong chuỗi cung ứng. Các phương tiện tự lái, chẳng hạn như xe nâng không người lái, xe tải giao hàng và máy bay không người lái, có thể sẽ được sử dụng phổ biến hơn trong các nhà kho, đường cao tốc...

Hiện nay, nhu cầu về sử dụng công nghệ AI trong hoạt động logistics hiện đại đang ngày một gia tăng trên toàn cầu. Ngày càng nhiều doanh nghiệp logistics tận dụng các công cụ và hệ thống hỗ trợ AI để tối ưu hóa các khía cạnh khác nhau trong hoạt động của doanh nghiệp một cách hiệu quả, đáp ứng tốt hơn nhu cầu luôn thay đổi của khách hàng.

Để thực hiện chuyển đổi số, Việt Nam cần một hệ thống hạ tầng số hoàn thiện và các giải pháp công nghệ đáp ứng nhu cầu thị trường, đặc biệt là trong logistics. Hiện, Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ hạ tầng viễn thông băng rộng, bao gồm cáp quang và mạng di động 4G, 5G, cùng hạ tầng kết nối IoT trên toàn quốc. Với kế hoạch nghiên cứu, phát triển và thương mại hóa thiết bị 5G vào năm 2023, hạ tầng viễn thông sẽ tạo nền tảng cho những bước đột phá công nghệ.

Ngoài viễn thông, thị trường công nghệ Việt Nam cũng ghi nhận sự phát triển nhanh chóng, với số lượng doanh nghiệp, doanh thu, và chất lượng các giải pháp công nghệ "made in Vietnam" tăng trưởng mạnh mẽ.

Các giải pháp công nghệ trên thị trường ngày càng phong phú, với xu hướng chuyển từ sử dụng sản phẩm của các công ty nước ngoài sang giải pháp từ doanh nghiệp Việt Nam, nhờ chi phí hợp lý và sự linh hoạt, phù hợp với nhu cầu trong nước. Dù chưa có thống kê chính thức, hiện nay, các nhà cung cấp giải pháp phần mềm chủ yếu tập trung vào các mảng như tài chính kế toán, bán hàng, quản trị doanh nghiệp và chăm sóc khách hàng, trong khi phần mềm dành cho các ngành nghề đặc thù vẫn chưa được phát triển mạnh.

CHƯƠNG VI:

PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở ĐỊA PHƯƠNG

6.1. Tình hình và chính sách phát triển logistics ở địa phương năm 2024

Kể từ khi ban hành Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, nhiều tỉnh thành trên cả nước đã lập kế hoạch cụ thể để triển khai quyết định này nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics tại địa phương.

Tính đến tháng 4/2024, đã có 45 tỉnh thành ban hành Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics; 47 tỉnh thành có báo cáo tình hình triển khai hoạt động logistics năm 2023; 9 tỉnh thành đã tổ chức Hội nghị xúc tiến đầu tư, phát triển dịch vụ logistics của tỉnh; 5 tỉnh thành đã tổ chức tập huấn kiến thức logistics cho cán bộ địa phương.

Ngoài xây dựng chính sách, nhiều địa phương đã năng động, tổ chức các hội thảo, hội nghị để xúc tiến và thu hút đầu tư trong logistics trong thời gian qua. Một số hoạt động phát triển logistics nổi bật được đã được tổ chức tại nhiều địa phương như: Hội nghị phát triển dịch vụ logistics tỉnh Quảng Ninh (ngày 04/03/2023); Hội nghị triển khai các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai (ngày 24/10/2023); Hội nghị phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai (ngày 11/11/2023); Hội nghị xúc tiến đầu tư và phát triển dịch vụ logistics tỉnh Phú Thọ năm 2024 (ngày 26/03/2024); Hội nghị tập huấn, bồi dưỡng kiến thức về logistics tại tỉnh Ninh Bình (ngày 15/7/2024); v.v...

Trong năm 2024, nhiều địa phương đã có sự chủ động trong triển khai hoạt động phát triển logistics, nhưng mức độ quan tâm và hiểu biết về logistics còn khác nhau. Nhìn chung, các địa phương trong cả nước đã đạt được những kết quả tích cực nhất định trong triển khai thực hiện nhiệm vụ theo Quyết định số 200/QĐ-TTg và Quyết định số 221/QĐ-TTg. Tuy nhiên, bên cạnh những thuận lợi, vẫn còn nhiều khó khăn và hạn chế trong phát triển logistics tại các địa phương trong cả nước.

6.1.1. Thuận lợi

- Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ cùng các bộ, ngành, địa phương quan tâm chỉ đạo, hỗ trợ, đẩy mạnh việc thực hiện đồng bộ các giải pháp nhằm tối ưu hóa chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo lập môi trường thuận lợi cho ngành dịch vụ logistics phát triển. Nhiều chính sách hỗ trợ được đưa ra để triển khai Quyết định số 200/QĐ-TTg và Quyết định số 221/QĐ-TTg nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

- Chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn trong công tác quản lý nhà nước về dịch vụ logistics đã được xác định rõ thông qua Nghị định số 96/2022/NĐ-CP của Chính phủ và Thông tư số 15/2023/TT-BCT của Bộ Công Thương.

- Sự hiểu biết, đồng hành, phối hợp của các cơ quan, sở, ban, ngành trong lĩnh vực logistics tại nhiều địa phương được cải thiện. Hầu hết các địa phương đã ban hành Kế hoạch triển khai Quyết định số 221/QĐ-TTg và nhiều địa phương đã nghiêm túc cập nhật báo cáo kết quả thực hiện.

- Nhiều địa phương thể hiện sự quyết tâm đến phát triển dịch vụ logistics thông qua việc lồng ghép nội dung quy hoạch về dịch vụ logistics vào Quy hoạch tỉnh đã được Chính phủ phê duyệt; ban hành các kế hoạch phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn; tổ chức các hoạt động xúc tiến đầu tư phát triển dịch vụ logistics địa phương, v.v...

- Kinh tế Việt Nam dự báo tăng trưởng mạnh, GDP có thể tăng trưởng 6 - 6,5% trong năm 2024, thúc đẩy sản xuất và tiêu dùng, trực tiếp tác động đến nhu cầu và thị trường logistics phát triển ở các địa phương.

- Dòng vốn FDI tiếp tục đổ vào Việt Nam trong năm 2024, tạo cơ hội phát triển cho ngành logistics. sáu tháng đầu năm 2024, dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện tại Việt Nam ước đạt 10,84 tỷ USD, tăng 8,2% so với cùng kỳ năm trước. Đây là số vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện cao nhất của 6 tháng đầu năm trong 5 năm qua.

- Hội nhập quốc tế sâu rộng với các hiệp định thương mại tự do (FTA) như RCEP, CPTPP, EVFTA tiếp tục phát huy hiệu quả và tăng cường kết nối với chuỗi cung ứng toàn cầu.

- Cơ sở hạ tầng được cải thiện với nhiều dự án, công trình giao thông trọng điểm hoàn thành và đưa vào sử dụng; phát triển nhiều trung tâm logistics tại các vùng kinh tế trọng điểm. Năm 2024, cả nước dành 657.000 tỷ VNĐ cho đầu tư công, chủ yếu là đầu tư hạ tầng giao thông và phấn đấu đạt tỷ lệ giải ngân ít nhất 95%. Cùng với hiệu quả thúc đẩy động lực tăng trưởng, việc tập trung giải ngân đầu tư công, với các dự án giao thông được đưa vào khai thác sẽ góp phần giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp, giảm giá thành đầu vào, tăng sức cạnh tranh của sản phẩm, doanh nghiệp và nền kinh tế; tạo không gian phát triển mới, nhất là phát triển công nghiệp, các khu đô thị, dịch vụ, v.v...

- Ngay sau khi bão số 3 (bão Yagi) đổ bộ vào khu vực miền Bắc vào đầu tháng 9/2024, Chính phủ đã nhanh chóng triển khai một loạt các biện pháp hỗ trợ nhằm giúp người dân khắc phục thiệt hại và khôi phục sản xuất. Đồng thời, các doanh nghiệp cũng chủ động vượt qua khó khăn, ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh. Dựa trên kết quả hoạt động kinh tế quý III và 9 tháng năm 2024, Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, dự báo khả năng đạt mục tiêu tăng trưởng kinh tế cả năm 2024 theo Nghị quyết Chính phủ từ 6,5 - 7% vẫn khả thi.

- Theo bảng xếp hạng Agility 2023, Việt Nam lọt nhóm 10 thị trường logistics mới nổi trên thế giới, đứng thứ tư Đông Nam Á (sau Malaysia, Indonesia và Thái Lan). Báo cáo của Ngân hàng Thế giới công bố năm 2023 cho thấy, Việt Nam đứng vị trí thứ 43 trong bảng xếp hạng chỉ số hiệu quả logistics (Logistics Performance Index - LPI), điểm LPI tăng lên mức 3,3 điểm so với mức 3,27 điểm năm 2018;

và thuộc Top 5 ASEAN sau Singapore, Malaysia, Thái Lan và cùng vị trí với Philippines. Điểm LPI 2023 cho thấy hiệu quả hoạt động của ngành dịch vụ logistics của Việt Nam đang dần được cải thiện, với sự nỗ lực đóng góp chung của các địa phương trong cả nước.

6.1.2. Khó khăn, hạn chế

- Mức độ quan tâm, hiểu biết về logistics còn khác nhau, đặc biệt ở cấp lãnh đạo cao nhất ở các địa phương. Nhiều địa phương vẫn còn vướng trong việc thực hiện công tác quản lý nhà nước đối với lĩnh vực logistics như: chưa biết bắt đầu từ đâu, chưa biết phải làm cái gì, chưa biết làm như thế nào, chưa biết phối hợp với ai, chưa biết kinh phí từ đâu, v.v...

- Cơ chế, chính sách, thủ tục hành chính vẫn còn những bất bật, cần được cải cách hơn nữa để thúc đẩy phát triển logistics ở địa phương; đặc biệt, cần nghiên cứu xem xét sửa đổi, cập nhật những quy định liên quan đến đầu tư phát triển logistics cho linh hoạt và phù hợp hơn. Ví dụ, quy định phân hạng về quy mô quy hoạch logistics; những cơ chế đặc thù đối với đất đai thực hiện các dự án hạ tầng trung tâm logistics có thể áp dụng như với các dự án phát triển hạ tầng khu công nghiệp, khu kinh tế; v.v...

- Nhiều địa phương gặp khó khăn, vướng mắc về vấn đề liên quan đến quỹ đất dành cho phát triển hạ tầng logistics.

- Nhiều địa phương bị hạn chế trong công tác huy động nguồn vốn từ các thành phần kinh tế, huy động các nguồn lực xã hội để đầu tư hạ tầng giao thông, hạ tầng logistics tại địa bàn vẫn chủ yếu phụ thuộc nhiều vào vốn ngân sách nhà nước. Điều này dẫn đến, nhiều địa phương thiếu kinh phí cho việc đầu tư xây dựng, cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông, hạ tầng logistics, nâng cấp hoàn thiện hệ thống quốc lộ, các tuyến đường tỉnh, đường huyện, đặc biệt ở khu vực biên giới, vùng sâu, vùng xa.

- Công tác giải phóng mặt bằng cho các dự án, công trình liên quan đến phát triển logistics tại nhiều địa phương còn chậm, ảnh hưởng tiến độ thi công hoàn thành dự án và làm phát sinh chi phí.

- Hoạt động vận tải đa phương thức ở nhiều địa phương chưa phát triển, chủ yếu là vận tải đường bộ. Ví dụ, tại tỉnh Lạng Sơn, xuất nhập khẩu hàng hóa tập trung tại cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị và cửa khẩu phụ Tân Thanh, chưa phát huy được lợi thế của tuyến đường sắt liên vận quốc tế.

- Nguồn nhân lực hoạt động trong lĩnh vực logistics tại nhiều địa phương còn thiếu và chất lượng còn thấp, chưa đồng đều, đặc biệt là nguồn nhân lực có chất lượng cao, đã qua đào tạo bài bản và có kinh nghiệm thực tiễn còn rất thiếu.

- Giữa các địa phương, các vùng chưa đẩy mạnh liên kết, phối hợp với nhau để cùng thu hút đầu tư, phát triển dịch vụ logistics liên địa phương, liên vùng dựa trên các đặc điểm và thế mạnh của từng địa phương, từng vùng để cùng tạo thành các chuỗi logistics tối ưu và hiệu quả.

- Đa số doanh nghiệp logistics ở các địa phương có quy mô nhỏ, manh mún, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp, phần lớn chỉ cung cấp dịch vụ cơ bản, cạnh tranh về giá là chủ yếu; còn yếu về tài chính, nhân sự, tổ chức mạng lưới, hệ thống thông tin, tính liên kết, v.v...

- Phần lớn doanh nghiệp logistics ở các địa phương còn hạn chế trong việc ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số, đặc biệt là ứng dụng thương mại điện tử để phát triển hoạt động kinh doanh. Nhiều doanh nghiệp logistics chưa có tầm nhìn, mục tiêu và chiến lược chuyển đổi số; tâm lý còn e ngại thay đổi, thiếu tinh thần đổi mới sáng tạo; chưa khai thác được tiềm năng của ứng dụng công nghệ thông tin để tăng khả năng cạnh tranh và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

- Đa số các doanh nghiệp logistics trong nước chưa chủ động nghiên cứu, đầu tư, chuyển đổi mô hình sản xuất kinh doanh theo hướng "xanh hóa", nâng cao khả năng cạnh tranh, bảo đảm phát triển bền vững.

- Tính liên kết giữa các hiệp hội doanh nghiệp logistics và các hiệp hội ngành hàng, giữa doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh... còn rời rạc, chưa hiệu quả.

- Cơn bão Yagi đổ bộ vào miền Bắc đầu tháng 9/2024 gây ra những thiệt hại nghiêm trọng về người và tài sản, đặc biệt là tại các tỉnh phía Bắc. Bão mang theo mưa lớn, lũ lụt và sạt lở đất, tác động tiêu cực đến nhiều lĩnh vực như nông nghiệp, công nghiệp, giao thông, du lịch và đời sống của người dân. Theo ước tính của Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tổng thiệt hại kinh tế do bão Yagi gây ra vượt 80.000 tỷ đồng, phần lớn tập trung ở khu vực miền Bắc. Lĩnh vực giao thông vận tải chịu ảnh hưởng nặng nề, với nhiều tuyến đường bị ngập, sạt lở gây tắc nghẽn, làm gián đoạn hoạt động vận tải hàng hóa và đi lại của người dân. Các hoạt động logistics cũng đối mặt với nhiều thách thức trong việc duy trì chuỗi cung ứng và vận chuyển hàng hóa.

- Trong năm 2024, do đồng thời bị ảnh hưởng bởi các yếu tố như bất ổn địa chính trị ở Biển Đỏ, kẹt cảng nghiêm trọng ở các cảng châu Á, đình công ở nhiều cảng trên thế giới, nhu cầu vận chuyển tăng cao, v.v... khiến cho thiếu chỗ, thiếu container rỗng và dẫn đến giá cước vận chuyển container quốc tế từ châu Á đi châu Âu và Bắc Mỹ tăng cao đột biến. Điều này làm tăng cao chi phí logistics và ảnh hưởng lớn đến hoạt động xuất khẩu của các doanh nghiệp Việt Nam, đặc biệt là các ngành hàng xuất khẩu chủ lực như dệt may, da giày, đồ gỗ, thuỷ sản... xuất khẩu sang các thị trường Liên minh châu Âu, Canada và Mỹ.

6.1.3. Xếp hạng chỉ số LCI tại một số địa phương

Nhằm thực hiện nhiệm vụ số 60 "Xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics" theo Quyết định số 221/QĐ-TTg, Hiệp hội VLA đã thực hiện Báo cáo Chỉ số năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh (LCI) trong thời gian hơn 1 năm (từ 11/8/2022 đến tháng 11/2023), với sự tham gia của các đơn vị nghiên cứu gồm Viện Nghiên cứu và Phát triển

Logistics Việt Nam (VLI) và Dream Incubator (DI). Kết quả xếp hạng chỉ số LCI tại các địa phương được khảo sát đánh giá như sau:

Bảng 6.1. Danh sách xếp hạng chỉ số LCI tại các địa phương

TT	Khu vực	Tỉnh/Thành phố	Thứ hạng LCI	Ghi chú
1	Đông Nam Bộ	Thành phố Hồ Chí Minh	1	
2	Đồng bằng sông Hồng	Hải Phòng	2	
3	Đông Nam Bộ	Bình Dương	3	
4	Đông Nam Bộ	Bà Rịa - Vũng Tàu	4	
5	Đồng bằng sông Hồng	Hà Nội	4	
6	Đông Nam Bộ	Đồng Nai	6	
7	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Đà Nẵng	7	
8	Đồng bằng sông Hồng	Bắc Ninh	8	
9	Đồng bằng sông Cửu Long	Long An	9	
10	Đồng bằng sông Cửu Long	Cần Thơ	9	
11	Trung du và Miền núi phía Bắc	Bắc Giang	11	
12	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Bình Định	12	
13	Tây Nguyên	Lâm Đồng	13	
14	Tây Nguyên	Đắk Lắk	14	
15	Trung du và Miền núi phía Bắc	Điện Biên	14	
16	Tây Nguyên	Gia Lai	16	
17	Đồng bằng sông Cửu Long	Kiên Giang	16	
18	Trung du và Miền núi phía Bắc	Phú Thọ	16	
19	Đồng bằng sông Cửu Long	Tiền Giang	19	
20	Đồng bằng sông Cửu Long	An Giang	20	
21	Trung du và Miền núi phía Bắc	Tuyên Quang	21	
22	Trung du và Miền núi phía Bắc	Lạng Sơn	N/A	Không xếp hạng
23	Trung du và Miền núi phía Bắc	Thái Nguyên	N/A	Không xếp hạng
24	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Nghệ An	N/A	Không xếp hạng
25	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	Thanh Hóa	N/A	Không xếp hạng
26	Đồng bằng sông Hồng	Thái Bình	N/A	Không xếp hạng

Nguồn: Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam (VLI), Báo cáo Chỉ số năng lực cạnh tranh logistics (LCI) cấp tỉnh của Việt Nam Năm 2022, tháng 11/2023

Trong báo cáo LCI này, có 5 địa phương, gồm Lạng Sơn, Thái Nguyên, Nghệ An, Thanh Hóa và Thái Bình, không có xếp hạng do chưa thu thập được đủ số lượng phiếu khảo sát từ các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics (LSP). Bên cạnh đó, một số tỉnh thành có tiềm năng phát triển logistics nhưng

chưa được đưa vào danh sách đánh giá lần này. Trong lần đánh giá tiếp theo, các tỉnh thành có tiềm năng logistics khác, sẽ được xem xét bổ sung vào danh sách các khu vực cần đánh giá chỉ số LCI.

6.2. Liên kết vùng trong phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay

Theo Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Việt Nam được tổ chức thành 06 vùng kinh tế - xã hội để phát triển đất nước gồm: vùng Đồng bằng Sông Hồng, vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ, vùng Đông Nam Bộ, vùng ĐBSCL và Sùng Tây Nguyên; với mô hình tổ chức, cơ chế điều phối vùng để thực hiện liên kết nội vùng và thúc đẩy liên kết giữa các vùng, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực.

Về phát triển hạ tầng giao thông kết nối, mục tiêu phát triển đến năm 2030, Việt Nam hình thành cơ bản bộ khung kết cấu hạ tầng quốc gia, bao gồm các trục giao thông đường bộ Bắc - Nam (đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, một số đoạn của đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Tây, đường ven biển), các trục giao thông Đông - Tây quan trọng, phấn đấu có khoảng 5.000km đường bộ cao tốc; các cảng biển cửa ngõ có chức năng trung chuyển quốc tế, các cảng hàng không quốc tế lớn, các tuyến đường sắt kết nối với các cảng biển lớn, đường sắt đô thị; phấn đấu xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao trên tuyến Bắc - Nam; giảm thiểu chi phí logistics.

6.2.1. Vùng Đông Nam Bộ

Theo Nghị quyết số 81/2023/QH15, vùng Đông Nam Bộ, gồm 6 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương: TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước và Tây Ninh.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng tại Đông Nam Bộ, Nghị quyết 81/2023/QH15 nêu rõ: "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", phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân của vùng đạt khoảng 8 - 8,5%/năm. "Tạo động lực liên kết, lan toả thúc đẩy hợp tác và phát triển qua hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Tây Nguyên - Đông Nam Bộ. Phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - TP. Hồ Chí Minh - cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế xuyên Á. Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc kết nối TP. Hồ Chí Minh với các địa phương trong và ngoài vùng, đường vành đai 3, vành đai 4 TP. Hồ Chí Minh. Xây dựng các tuyến đường sắt kết nối trung tâm đô thị đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế cửa ngõ. Xây dựng, đưa vào vận hành, khai thác Cảng hàng không quốc tế Long Thành."

Trong Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04/05/2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, vùng Đông Nam bộ được quy hoạch với 6 hành lang kinh tế, đóng vai trò liên kết vùng trong phát triển logistics. Cụ thể như sau:

1) Hành lang kinh tế Bắc - Nam trên địa bàn vùng Đông Nam Bộ (từ Đồng Nai đến TP. Hồ Chí Minh)

2) Hành lang kinh tế Mộc Bài - TP. Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu

3) Vành đai công nghiệp, đô thị, dịch vụ, logistics dọc theo vành đai 3, vành đai 4 TP. Hồ Chí Minh

4) Hành lang kinh tế theo quốc lộ 13 từ TP. Hồ Chí Minh - Bình Dương - Bình Phước

5) Hành lang kinh tế Tây Nguyên - Đông Nam Bộ

6) Hành lang kinh tế Tây Ninh - Bình Dương

6.2.2. Vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Theo Nghị quyết số 81/2023/QH15, vùng ĐBSCL gồm 13 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương: Cần Thơ, Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Vĩnh Long, An Giang, Đồng Tháp, Kiên Giang, Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu và Cà Mau.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng tại ĐBSCL, nghị quyết 81/2023/QH15 nêu rõ: "Trên hành lang kinh tế Bắc - Nam tập trung phát triển đoạn Cần Thơ - Long An là hành lang kinh tế - đô thị - công nghiệp động lực của vùng. Hình thành, phát triển một số hành lang kinh tế Đông - Tây. Tăng cường đầu tư hạ tầng kết nối vùng với TP. Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ; đầu tư hệ thống đường ven biển qua các tỉnh; phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, cảng biển, hạ tầng logistics; nâng cấp các luồng chính, bao gồm luồng hàng hải cho tàu biển trọng tải lớn"; phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân của vùng đạt khoảng 6,5 - 7%/năm.

Theo Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/02/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, vùng ĐBSCL được quy hoạch với 4 hành lang kinh tế, đóng vai trò liên kết vùng trong phát triển logistics. Cụ thể như sau:

1) Hành lang kinh tế đô thị - công nghiệp từ Cần Thơ đến Long An: dọc các tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Mỹ An (Đồng Tháp) - Đức Hòa (Long An), tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đoạn Cần Thơ - Bến Lức (Long An) và khu vực dọc hành lang vận tải thủy nội địa TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ; tăng cường liên kết phát triển kinh tế - xã hội giữa vùng ĐBSCL với TP. Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam bộ.

2) Hành lang dọc sông Tiền - sông Hậu: Định hướng dài hạn trở thành vùng đô thị chiến lược đối trọng với vùng TP. Hồ Chí Minh, với tiềm năng lớn và kết nối, giao thương quốc tế về đường thủy nội địa và hàng hải.

3) Hành lang kinh tế ven biển qua các tỉnh ven biển từ Long An, Cà Mau đến Kiên Giang

4) Hành lang biên giới từ Long An đến Kiên Giang

6.2.3. Vùng Đồng bằng sông Hồng

Theo Nghị quyết số 81/2023/QH15, vùng Đồng bằng sông Hồng có 11 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương gồm: Hà Nội, Hải Phòng, Hải Dương, Hưng Yên, Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình và Quảng Ninh.

Về định hướng phát triển và liên kết vùng tại Đồng bằng sông Hồng, Nghị quyết số 81/2023/QH15 nêu rõ: "Phát triển các hành lang kinh tế nội vùng và liên vùng, kết nối với vùng trung du và Miền núi phía Bắc, hành lang kinh tế Bắc - Nam trên địa bàn vùng; phát triển vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ (Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình). Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc kết nối Hà Nội với các địa phương trong và ngoài vùng, tuyến đường bộ ven biển, đường vành đai 4, vành đai 5 vùng Thủ đô Hà Nội. Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt mới từ Hà Nội kết nối các cảng biển, cửa khẩu quốc tế lớn; cảng hàng không thứ 2 cho vùng Thủ đô"; và phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân của vùng đạt khoảng 9%/năm.

Theo Quyết định số 368/QĐ-TTg ngày 04/05/2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, vùng Đồng bằng sông Hồng được quy hoạch với 5 hành lang kinh tế, đóng vai trò liên kết vùng trong phát triển logistics. Cụ thể:

1) Hành lang kinh tế Bắc - Nam trên địa bàn vùng (Bắc Ninh - Hà Nội - Hà Nam - Ninh Bình)

2) Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

3) Hành lang kinh tế Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Cao Bằng

4) Hành lang kinh tế ven biển Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình

5) Từng bước hình thành hành lang kinh tế Điện Biên - Sơn La - Hòa Bình - Hà Nội

6.2.4. Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung

Theo Nghị quyết số 81/2023/QH15, vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung có 14 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, gồm: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hoà, Ninh Thuận và Bình Thuận.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng tại Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, Nghị quyết số 81/2023/QH15 nêu rõ: "Xây dựng mạng lưới giao thông đồng bộ, hiện đại, gắn với hình thành hành lang kinh tế Bắc - Nam qua địa bàn vùng và các hành lang Đông - Tây kết nối các cửa khẩu quốc tế, các đô thị và cảng biển lớn. Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc kết nối với vùng Tây Nguyên" và phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP của vùng bình quân đạt khoảng 7 - 7,5%/năm.

Theo Quyết định số 376/QĐ-TTg ngày 04/05/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung được quy hoạch với 2 nhóm hành lang kinh tế, đóng vai trò liên kết vùng trong phát triển logistics. Cụ thể như sau:

1) Nhóm hành lang kinh tế Bắc - Nam: Phát triển hành lang kinh tế Bắc - Nam phía Đông (đoạn từ Thanh Hóa đến Bình Thuận) trên cơ sở đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, quốc lộ 1A, đường sắt Bắc - Nam và đường sắt tốc độ cao trong tương lai; Phát triển hành lang kinh tế Bắc - Nam phía Tây (đoạn từ Thanh Hóa đến Quảng Ngãi) nhằm thúc đẩy phát triển, liên kết vùng, gắn với tăng cường quốc phòng, an ninh.

2) Nhóm hành lang kinh tế Đông - Tây: Phát triển hành lang kinh tế Cầu Treo - Vũng Áng kết nối các địa phương của nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào với cảng biển tại Hà Tĩnh, Quảng Bình, Bắc Trung Bộ; Phát triển hành lang kinh tế Lao Bảo - Đông Hà - Đà Nẵng gắn với hành lang kinh tế Đông - Tây thuộc tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS) nhằm kết nối các địa phương phía Nam nước Cộng hòa Liên bang Myanmar, miền Trung của Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào với cảng biển của miền Trung Việt Nam; Phát triển hành lang kinh tế Bờ Y - Pleiku - Quy Nhơn, là cửa ngõ ra biển của khu vực Tam giác phát triển Campuchia - Lào - Việt Nam, kết nối các tỉnh Bắc Tây Nguyên với các tỉnh khu vực Nam Trung Bộ và cảng biển, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng Tây Nguyên và Nam Trung Bộ; Nghiên cứu xây dựng hành lang kinh tế Bờ Y - Quảng Nam - Đà Nẵng; hành lang kinh tế Buôn Ma Thuột - Khánh Hòa; hành lang kinh tế kết nối khu vực Nam Tây Nguyên (Đắk Nông, Lâm Đồng) với khu vực Duyên hải Nam Trung Bộ (Ninh Thuận, Bình Thuận).

6.2.5. Vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ

Theo Nghị quyết số 81/2023/QH15, vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ bao gồm 14 tỉnh: Hà Giang, Cao Bằng, Lạng Sơn, Bắc Giang, Phú Thọ, Thái Nguyên, Bắc Kạn, Tuyên Quang, Lào Cai, Yên Bái, Lai Châu, Sơn La, Điện Biên và Hoà Bình.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ, Nghị quyết 81/2023/QH15 nêu rõ: "Hình thành và phát triển các hành lang kinh tế nội vùng, liên vùng, kết nối vùng với các trung tâm kinh tế lớn của vùng Đồng bằng sông Hồng; tập trung xây dựng vành đai công nghiệp Bắc Giang - Thái Nguyên - Vĩnh Phúc - Phú Thọ trở thành động lực thúc đẩy tăng trưởng cả vùng. Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc, các tuyến đường bộ nối các địa phương với đường cao tốc, các đường vành đai biên giới, các tuyến quốc lộ quan trọng kết nối các địa phương trong vùng; nghiên cứu đầu tư và nâng cấp một số cảng hàng không trong vùng; xây dựng các tuyến đường sắt từ Lào Cai, Lạng Sơn về Hà Nội, Hải Phòng," và phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP của vùng bình quân đạt khoảng 8 - 9%/năm.

Theo Quyết định số 369/QĐ-TTg ngày 04/05/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050, vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ được quy hoạch với 5 hành lang kinh tế, đóng vai trò liên kết vùng trong phát triển logistics. Cụ thể như sau:

1) Hành lang kinh tế Lào Cai - Yên Bái - Phú Thọ - Hà Nội: kết nối tiểu vùng trung tâm với Thủ đô Hà Nội, các cảng cửa ngõ, vùng Đồng bằng sông Hồng, với TP. Côn Minh và vùng Tây Nam Trung Quốc.

2) Hành lang kinh tế Lạng Sơn - Bắc Giang - Hà Nội: kết nối tiểu vùng Đông Bắc với Thủ đô Hà Nội, các cảng cửa ngõ, vùng Đồng bằng sông Hồng, với TP. Nam Ninh vùng Đông Nam Trung Quốc; từng bước hình thành trung tâm thương mại, trung chuyển liên vùng và quốc tế, gắn với xây dựng tuyến đường sắt liên vận quốc tế Hà Nội - Đồng Đăng.

3) Hành lang kinh tế Điện Biên - Sơn La - Hòa Bình - Hà Nội: gắn với tiểu vùng Tây Bắc, kết nối với Lào và các nước ASEAN; liên kết các đô thị và các trung tâm du lịch tiểu vùng Tây Bắc với vùng Đồng bằng sông Hồng và tiểu vùng Bắc Trung Bộ, thúc đẩy phát triển ở các khu vực khó khăn và đặc biệt khó khăn thuộc tiểu vùng Tây Bắc.

4) Hành lang kinh tế Hà Giang - Tuyên Quang - Phú Thọ - Hà Nội: kết nối tiểu vùng trung tâm với Thủ đô Hà Nội, các cảng cửa ngõ, vùng Đồng bằng sông Hồng và khu vực Tây Nam Trung Quốc. Kết nối các trung tâm du lịch của vùng và quốc gia, thúc đẩy phát triển ở các khu vực khó khăn và đặc biệt khó khăn thuộc tiểu vùng trung tâm.

5) Hành lang kinh tế Cao Bằng - Bắc Kạn - Thái Nguyên - Hà Nội: kết nối tiểu vùng Đông Bắc với Thủ đô Hà Nội, các cảng cửa ngõ, vùng Đồng bằng sông Hồng, với TP. Trùng Khánh và khu vực Đông Nam Trung Quốc.

6.2.6. Vùng Tây Nguyên

Theo Nghị quyết số 81/2023/QH15, vùng Tây Nguyên gồm 5 tỉnh: Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Lâm Đồng.

Về định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Tây Nguyên, Nghị quyết số 81/2023/QH15 nêu rõ: "Phát triển hành lang kinh tế kết nối Tây Nguyên - Đông Nam Bộ, các hành lang Đông - Tây kết nối Tây Nguyên với khu vực Duyên hải Nam Trung Bộ; xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc và nâng cấp mạng lưới giao thông nội vùng, 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 của vùng đạt khoảng 7 - 7,5%/năm.

Theo Quyết định số 377/QĐ-TTg ngày 04/05/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng Tây Nguyên thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, vùng Tây Nguyên được quy hoạch

với 5 hành lang kinh tế kết nối Tây Nguyên - Đông Nam Bộ và khu vực Nam Trung Bộ, Trung Trung Bộ, đóng vai trò liên kết vùng trong phát triển logistics. Cụ thể như sau:

1) Hành lang kinh tế theo tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây (Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước - Bình Dương) và đường Hồ Chí Minh: nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế, liên kết vùng, gắn với tăng cường quốc phòng, an ninh; kết nối các vùng nguyên liệu cây công nghiệp, công nghiệp chế biến, liên kết phát triển du lịch "con đường xanh Tây Nguyên", tăng cường tác động lan tỏa của các đô thị trung tâm thuộc vùng.

2) Hành lang kinh tế Đông - Tây (hành lang kinh tế Bờ Y - Pleiku - Quy Nhơn): là cửa ngõ ra biển của khu vực Tam giác phát triển Campuchia - Lào - Việt Nam, kết hợp với đoạn Lệ Thanh - Pleiku kết nối các tỉnh Bắc Tây Nguyên với các tỉnh khu vực Nam Trung Bộ và cảng biển; hình thành hành lang công nghiệp, đô thị, du lịch, vận tải liên quốc gia; nghiên cứu xây dựng hành lang Bờ Y - Quảng Nam - Đà Nẵng trong tương lai.

3) Hành lang kinh tế Buôn Ma Thuột - Khánh Hòa: nhằm thúc đẩy phát triển công nghiệp, đô thị, thương mại - du lịch, nông nghiệp, dịch vụ logistics tạo sức lan tỏa của TP. Buôn Ma Thuột - đô thị trung tâm của vùng Tây Nguyên.

4) Hành lang Dầu Giây - Liên Khương - Nha Trang: thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Lâm Đồng; phát triển các đô thị trung tâm tăng trưởng cấp vùng và tiểu vùng, các trung tâm chuyên ngành dịch vụ, công nghiệp, du lịch, dịch vụ vận tải, liên kết nội vùng và liên vùng.

5) Hành lang Bu Prăng - Gia Nghĩa - Bảo Lộc - Bình Thuận - Ninh Thuận: thúc đẩy phát triển công nghiệp, đô thị, dịch vụ thương mại - du lịch, nông nghiệp, kết nối khu vực Nam Tây Nguyên (tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng) với khu vực Duyên hải Nam Trung Bộ (tỉnh Ninh Thuận và tỉnh Bình Thuận); tạo điều kiện thuận lợi để vận chuyển hàng hóa, quặng bauxit, xuất khẩu nông sản của các tỉnh Tây Nguyên qua cảng biển.

6.3. Nghiên cứu phát triển logistics ở một số địa phương điển hình trong năm 2024

6.3.1. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

6.3.1.1. Đặc điểm địa lý tự nhiên và hạ tầng logistics

Nằm ở vùng Đông Nam Bộ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có vị trí địa lý: phía Bắc giáp tỉnh Đồng Nai; phía Tây giáp TP. Hồ Chí Minh; phía Đông giáp tỉnh Bình Thuận; phía Nam giáp Biển Đông. Vị trí này mang lại cho Bà Rịa - Vũng Tàu nhiều lợi thế chiến lược quan trọng. Là cửa ngõ ra Biển Đông của khu vực Đông Nam Bộ, tỉnh có điều kiện thuận lợi cho giao thương quốc tế và phát triển các ngành kinh tế biển như khai thác dầu khí, cảng biển, vận tải biển, và du lịch biển.

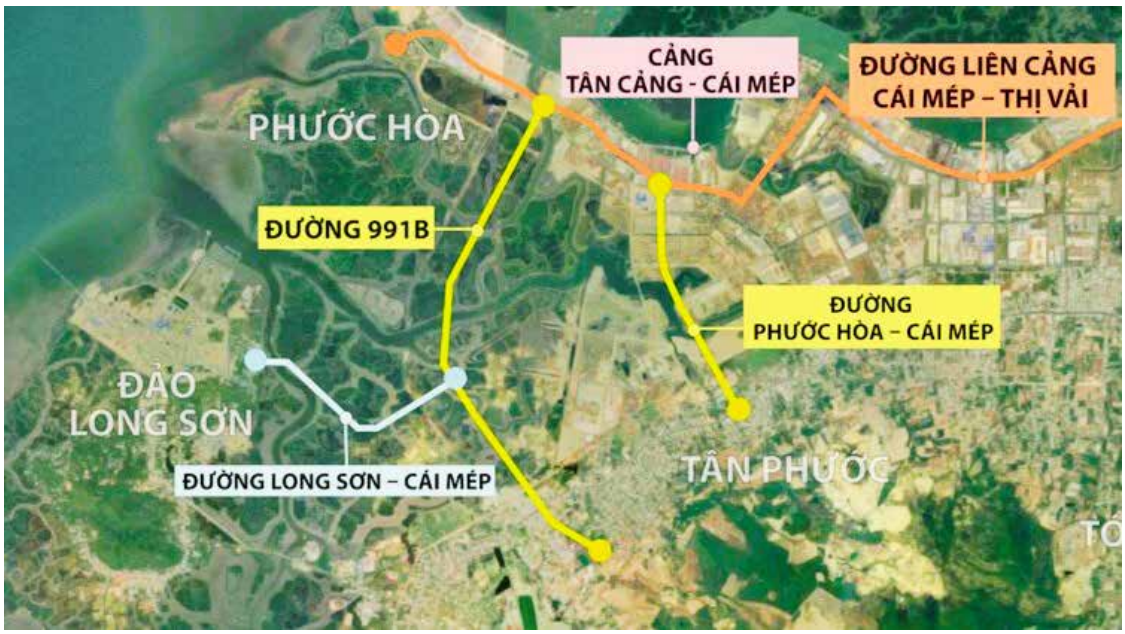
Bà Rịa - Vũng Tàu, với vị trí địa lý chiến lược và hệ thống cảng biển nước sâu Cái Mép - Thị Vải, đang đẩy mạnh đầu tư phát triển hạ tầng logistics, tạo động lực mạnh mẽ cho hoạt động xuất nhập khẩu và giao thương hàng hóa.

Hạ tầng giao thông đường bộ của Bà Rịa - Vũng Tàu khá phát triển, đang được đầu tư mạnh mẽ, tập trung vào các tuyến đường cao tốc, quốc lộ và đường tỉnh, nhằm nâng cao năng lực kết nối và đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng.

Các dự án đường cao tốc trọng điểm như cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu và đường Vành đai 4 TP. Hồ Chí Minh đang được triển khai tích cực. Dự kiến, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu sẽ hoàn thành sớm hơn so với kế hoạch, trong khi đoạn qua Bà Rịa - Vũng Tàu đang được đẩy nhanh tiến độ thi công. Đường Vành đai 4, khi hoàn thành, sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối Bà Rịa - Vũng Tàu với các tỉnh lân cận, góp phần giảm tải cho các tuyến đường hiện hữu.

Bên cạnh đó, các tuyến quốc lộ quan trọng như Quốc lộ 51, 51C, 55 và 56 cũng đang được nâng cấp và mở rộng để tăng cường khả năng lưu thông và kết nối với các cảng biển, khu công nghiệp. Các tuyến tránh đô thị như tuyến tránh Quốc lộ 51 qua TP. Bà Rịa và tuyến tránh Quốc lộ 55 qua thị trấn Phước Bửu và thị trấn Đất Đỏ cũng đang được triển khai để giảm ùn tắc giao thông, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa.

Hình 6.1. Dự án đường Long Sơn - Cái Mép



Nguồn: Baodauthau.vn

Các tuyến đường tỉnh cũng không nằm ngoài kế hoạch phát triển. Đường Phước Hòa - Cái Mép (ĐT.991B) đã hoàn thành và thông xe, tạo kết nối quan trọng giữa Quốc lộ 51 với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Đường 991B đang được triển khai xây lắp và dự kiến sẽ sớm đưa vào sử dụng. Cầu Phước An, khởi công vào tháng 6/2023, sẽ giúp kết nối Bà Rịa - Vũng Tàu với Đồng Nai và tăng cường giao thương giữa miền Đông và miền Tây. Đường Long Sơn - Cái Mép cũng đang được thi công, mặc dù gói thầu số 38 đang gặp vướng mắc về mặt bằng.

Ngoài ra, tỉnh còn quy hoạch và nâng cấp nhiều tuyến đường tỉnh khác như ĐT.992, ĐT.993, ĐT.994, ĐT.995... để tạo thành một mạng lưới giao thông thông suốt, đồng bộ và hiện đại, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

Hạ tầng giao thông đường thủy/cảng biển: Hệ thống đường thủy nội địa tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có chiều dài hơn 120km với 53 cảng, bến, 16 khu neo đậu và một số bến khách ngang sông, là một lợi thế lớn của tỉnh. Hạ tầng cảng biển tại Bà Rịa - Vũng Tàu đã có những bước phát triển vượt bậc trong thời gian qua. Cụ thể, tỉnh hiện có 69 bến cảng được quy hoạch, trong đó 50 dự án (53 bến cảng) đang hoạt động với tổng chiều dài bến cảng 19,4km; tổng công suất gần 180 triệu tấn/năm). Trong đó, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải là trọng tâm phát triển của tỉnh, hiện có 24 dự án đã đi vào hoạt động, tổng công suất thiết kế đạt 129 triệu tấn/năm. Cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải là cảng container lớn nhất Việt Nam, và đứng thứ 19 thế giới. Cảng này đã thu hút nhiều hãng tàu lớn và chiếm 90% lượng hàng xuất nhập khẩu của tỉnh. Đặc biệt, đây là cảng duy nhất tại tỉnh xếp dỡ hàng container bằng tàu biển, với công suất khai thác đạt 56% công suất thiết kế vào năm 2023. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải chiếm hơn 16% tổng lượng hàng hóa xếp dỡ qua cảng biển toàn quốc và 35% lượng hàng container cả nước, 50% lượng hàng container khu vực phía Nam. Năm 2022, đã thông qua 106,7 triệu tấn hàng hóa, trong đó riêng container là 8,34 triệuTEU.

Cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải nằm trong ưu tiên phát triển hệ thống logistics cấp quốc gia, thúc đẩy phát triển vận tải, kinh tế của 6 tỉnh/thành phố vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục phát triển đồng bộ hệ thống logistics cấp quốc gia, quốc tế gắn với cảng biển, cảng hàng không, đặc biệt là kết nối sân bay quốc tế Long Thành, cảng nước sâu khu vực Cái Mép - Thị Vải, phát triển khu thương mại tự do (Free Trade Zone) gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ, bao gồm hệ sinh thái công nghiệp - dịch vụ hoàn chỉnh. Việc hình thành Khu thương mại tự do Cái Mép Hạ gắn với hành lang công nghiệp - đô thị Đông Tây (dài gần 300km) từ Mộc Bài (Tây Ninh) xuống Cái Mép Hạ phía Nam sẽ tạo ra lợi thế so sánh vượt trội của Việt Nam với các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á và thế giới nói chung. Đây sẽ tiếp tục là động lực tăng trưởng mới cho kinh tế khu vực tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và toàn vùng Đông Nam Bộ.

Bên cạnh đó, cảng cạn Phú Mỹ tại khu công nghiệp chuyên sâu Phú Mỹ 3 cũng đã đi vào hoạt động. Đây là cảng cạn đầu tiên tại tỉnh, với tổng vốn đầu tư gần 3.000 tỷ đồng, đánh dấu bước tiến quan trọng trong việc nâng cao năng lực logistics của tỉnh.

Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có điều kiện thuận lợi và tiềm năng lớn trong phát triển cảng biển, tuy nhiên, các cảng biển trên địa bàn tỉnh có sự phân mảnh lớn nên cầu tàu ngắn và nhỏ, làm giảm hiệu quả của cảng; hoạt động của các kho bãi cũng còn manh mún, quy mô nhỏ lẻ, công nghệ lạc hậu; vẫn chưa có các khu phi thuế quan, các trung tâm logistics tương xứng.

Tỉnh đang tiếp tục đầu tư mở rộng các cảng hiện hữu và xây dựng các cảng mới, đồng thời nạo vét và duy trì độ sâu luồng sông, đảm bảo cho tàu thuyền ra vào cảng an toàn và thuận tiện.

Hạ tầng giao thông đường sắt: Tuyến đường sắt Bắc - Nam đi qua địa bàn tỉnh nhưng chưa được khai thác hiệu quả cho vận tải hàng hóa. Tuy nhiên, dự án tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu đang được đề xuất xây dựng, hứa hẹn kết nối với hệ thống đường sắt quốc gia và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hóa bằng đường sắt.

Hệ thống kho bãi và trung tâm logistics cũng đang được chú trọng phát triển. Bà Rịa - Vũng Tàu đã có hệ thống kho bãi đa dạng, đáp ứng nhu cầu lưu trữ hàng hóa của các doanh nghiệp. Đồng thời, tỉnh đang xây dựng các trung tâm logistics hiện đại, tích hợp nhiều dịch vụ như kho bãi, vận tải, làm thủ tục hải quan, đóng gói và phân phối, nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và giảm chi phí cho doanh nghiệp.

6.3.1.2. Định hướng, chính sách, quy định tác động đến logistics

Theo Quyết định số 1629/QĐ-TTg ngày 16/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021 - 2023, tầm nhìn đến năm 2050, định hướng phát triển ngành dịch vụ hàng hải và logistics của tỉnh được nêu rõ như sau:

"Khai thác vai trò hệ thống cảng đặc biệt quốc gia, tiếp tục phát triển, hiện đại hóa Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn, có tầm cỡ khu vực châu Á và quốc tế; gắn với hành lang kinh tế Mộc Bài - TP. Hồ Chí Minh - Biên Hoà - Vũng Tàu và hành lang kinh tế xuyên Á, là cửa ngõ ra biển chủ yếu của khu vực Đông Nam Bộ.

Hình thành khu thương mại tự do gắn với hệ thống cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ, hình thành hệ sinh thái công nghiệp - dịch vụ hoàn chỉnh. Quy hoạch bố trí quỹ đất để thu hút các tập đoàn công nghiệp lớn, chuyển các chuỗi cung ứng toàn cầu về khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu.

Phát triển hạ tầng logistics gắn với hạ tầng thương mại đồng bộ và hạ tầng công nghệ thông tin đủ điều kiện ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và kết nối công nghệ cao. Xây dựng trung tâm logistics Cái Mép Hạ đạt tầm quốc gia và quốc tế, đảm nhận chức năng phân phối hàng hóa của khu vực; liên kết chặt chẽ giữa hệ thống cảng biển quốc gia loại đặc biệt với Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Phát triển các trung tâm logistics cấp vùng, cấp tỉnh tại địa bàn thành phố mới Phú Mỹ và huyện Châu Đức, liên kết chặt chẽ với các khu công nghiệp - dịch vụ - đô thị để hình thành các tổ hợp quy mô lớn

về công nghiệp - dịch vụ - đô thị, tạo nền tảng vững chắc để thành phố mới Phú Mỹ trở thành đô thị cảng đồng bộ, hiện đại."

Thời gian qua, tỉnh Bà Rịa - Vũng tàu đã ban hành và thực hiện nhiều chính sách để thúc đẩy phát triển logistics tại địa phương. Cụ thể:

- Quyết định số 2143/QĐ-UBND ngày 02/8/2017 phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2025;

- Quyết định số 2316/QĐ-UBND ngày 13/08/2021 và Quyết định số 1452/QĐ-UBND ngày 20/6/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2025;

- Quyết định số 674/QĐ-UBND ngày 12/3/2018 của UBND tỉnh ban hành Kế hoạch hành động thực hiện Nghị quyết số 08-NQ/TU ngày 28/7/2017 của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh về phát triển cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2020, định hướng đến năm 2025;

- Quyết định số 1486/QĐ-UBND ngày 04/6/2021 ban hành Kế hoạch của UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu triển khai, thực hiện nhiệm vụ: phát triển nhanh, hiệu quả hệ thống cảng biển Cái Mép- Thị Vải; thúc đẩy sớm hình thành Trung tâm logistics Cái Mép Hạ và hệ thống cảng cạn/kho bãi/ICD vệ tinh thực hiện hoạt động gom, thông quan và xử lý hàng hóa hỗ trợ cho khu cảng Cái Mép - Thị Vải; sớm hình thành trung tâm kiểm tra chuyên ngành tập trung với trang thiết bị đầy đủ để kịp thời thông quan hàng hóa; thúc đẩy tiến độ đầu tư các dự án giao thông kết nối khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải; đẩy nhanh đầu tư hạ tầng logistics, ưu tiên hình thành Trung tâm logistics Cái Mép Hạ để thúc đẩy dịch vụ cảng biển trong khu vực; triển khai dự án Trung tâm logistics Cái Mép Hạ là Trung tâm logistics hạng I thuộc vùng Đông Nam bộ; nghiên cứu trung tâm phân phối hàng hóa kết nối sân bay quốc tế Long Thành và cảng biển Cái Mép - Thị Vải nhằm kết hợp vận tải đa phương thức; Nghiên cứu thành lập khu thương mại tự do tại khu vực Cái Mép Hạ để các tập đoàn chuyển các chuỗi cung ứng toàn cầu về khu vực này, tận dụng lợi thế cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải; chính sách thu hút hãng tàu, chủ hàng, các nhà cung cấp dịch vụ đại lý môi giới, bảo hiểm, dịch vụ tài chính ngân hàng.

6.3.1.3. Thị trường dịch vụ logistics

Thị trường dịch vụ logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu đang phát triển mạnh mẽ, đặc biệt là sự gia tăng số lượng các doanh nghiệp vừa và nhỏ, phản ánh tiềm năng phát triển của địa phương. Tuy nhiên, phần lớn các doanh nghiệp này có quy mô hạn chế, chưa có sự hiện diện rõ rệt của các thương hiệu lớn đóng vai trò dẫn dắt thị trường.

Các doanh nghiệp chủ yếu cung cấp các dịch vụ cơ bản như vận tải đường bộ, kho bãi và thủ tục hải quan. Một số tên tuổi lớn như Tân Cảng - Cái Mép, Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) và Gemadept đã

mạnh dạn đầu tư vào cơ sở hạ tầng và mở rộng quy mô hoạt động, cung cấp các dịch vụ chuyên nghiệp và đa dạng hơn, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ logistics tại địa phương.

Cơ cấu dịch vụ logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn chủ yếu tập trung vào vận tải đường bộ và đường biển, các dịch vụ giá trị gia tăng như đóng gói, dán nhãn, phân phối và tư vấn chuỗi cung ứng vẫn còn nhiều tiềm năng để khai thác. Một số doanh nghiệp tiên phong đã nhận thấy xu hướng này và bắt đầu triển khai các dịch vụ logistics trọn gói, nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của thị trường.

Mức độ ứng dụng công nghệ trong ngành logistics của tỉnh vẫn chưa tương xứng với tiềm năng. Một số doanh nghiệp lớn đã đi trước trong việc đầu tư vào các hệ thống như quản lý kho hàng (WMS), định vị GPS và phần mềm quản lý vận tải (TMS), giúp tối ưu hóa hiệu quả hoạt động và giảm thiểu chi phí.

Hình 6.2. Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu qua các năm

ĐVT: Nghìn tấn

Nguồn: Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2024

Với vị trí địa lý chiến lược, gần cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải, cùng với hệ thống hạ tầng giao thông được phát triển đồng bộ và các chính sách hỗ trợ hấp dẫn từ chính quyền địa phương, Bà Rịa - Vũng Tàu có đầy đủ điều kiện để trở thành trung tâm logistics hàng đầu. Nhu cầu ngày càng tăng về dịch vụ logistics từ các khu công nghiệp lớn trong khu vực cũng là động lực quan trọng thúc đẩy sự phát triển của ngành.

Hình 6.2 cho thấy tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã trải qua một xu hướng tăng trưởng tích cực từ năm 2018 đến năm 2022, với sự phục hồi rõ rệt sau thời gian suy giảm nhẹ do ảnh hưởng bởi đại dịch. Trong năm 2022 (ước tính sơ bộ), khối lượng hàng hóa vận chuyển tăng mạnh lên 10.736 nghìn tấn, tăng 17,8% so với năm 2021, đánh dấu sự phục hồi ấn tượng và đạt mức cao nhất trong giai đoạn này.

Sự phục hồi mạnh mẽ của tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu trong giai đoạn 2021 - 2022, phản ánh sự thích ứng của ngành logistics trong bối cảnh phục hồi kinh tế sau đại dịch.

Bà Rịa - Vũng Tàu đã tận dụng tốt các lợi thế về vị trí địa lý và cơ sở hạ tầng, đặc biệt là hệ thống cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải, để thu hút lượng lớn hàng hóa xuất nhập khẩu. Sự gia tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển cũng là một minh chứng cho nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics tại địa phương đang ngày càng tăng, đặc biệt là từ các khu công nghiệp và doanh nghiệp sản xuất. Điều này cũng cho thấy tiềm năng to lớn của tỉnh trong việc trở thành một trung tâm logistics hàng đầu khu vực.

6.3.1.4. Nguồn hàng và chuỗi cung ứng

Bà Rịa - Vũng Tàu, với lợi thế về cảng biển và vị trí địa lý chiến lược, sở hữu nguồn hàng đa dạng và chuỗi cung ứng quan trọng, đóng góp đáng kể vào nền kinh tế Việt Nam.

Nguồn hàng tại Bà Rịa - Vũng Tàu đa dạng và phong phú, phản ánh sự phát triển mạnh mẽ của cả lĩnh vực công nghiệp và nông nghiệp. Trong lĩnh vực công nghiệp, tỉnh nổi bật với các ngành dầu khí, hóa dầu, thép và điện. Bên cạnh đó, nông nghiệp cũng đóng góp đáng kể vào nguồn hàng với các sản phẩm chủ lực như xoài, nhãn, mít, thanh long, tiêu, cà phê và cao su. Đặc biệt, với đường bờ biển dài, Bà Rịa - Vũng Tàu còn sở hữu nguồn hải sản dồi dào, bao gồm cả hải sản đánh bắt và nuôi trồng.

Chuỗi cung ứng tại Bà Rịa - Vũng Tàu được tổ chức chặt chẽ và chuyên nghiệp, bao gồm chuỗi cung ứng công nghiệp và chuỗi cung ứng nông sản, thủy sản. Đối với chuỗi cung ứng công nghiệp, quy trình bao gồm khai thác và sản xuất nguyên liệu tại các mỏ dầu khí, nhà máy lọc dầu và khu công nghiệp, sau đó lưu kho tại các kho bãi, cảng biển và vận chuyển bằng đường bộ, đường biển đến các thị trường trong và ngoài nước. Chuỗi cung ứng nông sản và thủy sản cũng trải qua các giai đoạn thu hoạch, đánh bắt, chế biến, bảo quản và vận chuyển đến các chợ đầu mối, siêu thị, nhà hàng, khách sạn trong và ngoài tỉnh.

6.3.1.5. Những khó khăn và hạn chế

Những năm gần đây, Bà Rịa - Vũng Tàu đạt mức tăng trưởng khá tốt và thực hiện các giải pháp, chương trình hành động phát triển cảng biển và dịch vụ logistics của tỉnh. Tuy nhiên, tỉnh vẫn tồn tại một số khó khăn, hạn chế như sau:

Vấn đề luồng hàng: Phần lớn hàng hóa được sản xuất tại địa bàn tỉnh sau đó phải vận chuyển về các cảng khu vực TP. Hồ Chí Minh để làm thủ tục thông quan và xuất khẩu, dẫn đến tình trạng quá tải hệ thống hạ tầng giao thông. Ngoài ra, đa số container hàng nhập khẩu qua cảng Bà Rịa - Vũng Tàu sử dụng sà lan đường thủy nội địa để về TP. Hồ Chí Minh và các khu vực lân cận để thông quan, làm hạn chế nguồn thu ngân sách của tỉnh. Các lý do là: 1) thói quen và mạng lưới đã được thiết lập; 2) hạ tầng và dịch vụ hỗ trợ; 3) quy định và thủ tục; 4) yếu tố chi phí; 5) các vấn đề khác như doanh nghiệp thiếu thông tin hoặc tâm lý e ngại.

Kết nối giao thông: Sự kết nối giữa các loại hình vận tải chưa được đồng bộ và hiệu quả. Hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt kết nối vùng còn thiếu (Cầu Phước An, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường Vành đai 4, đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu). Một số tuyến đường nội vùng vẫn còn đang thi công như 991B, Phước Hòa - Cái Mép.

Hạ tầng logistics: Thiếu các trung tâm logistics hiện đại. Tỉnh chưa có các trung tâm logistics quy mô lớn, hiện đại, cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics tích hợp. Dịch vụ hậu cần cảng, logistics khu vực Cái Mép - Thị Vải chưa đáp ứng được nhu cầu kết nối của doanh nghiệp như: thiếu hệ thống các kho bãi container rỗng, kho tổng hợp hàng container; thiếu dịch vụ soi chiếu hải quan, dịch vụ kiểm tra chuyên ngành tại chỗ, dịch vụ đại lý của các hãng tàu và các dịch vụ hậu cần cảng liên quan khác; luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải chưa được nạo vét kịp thời; chưa có tuyến đường sắt kết nối đến cảng Cái Mép - Thị Vải.

Nguồn vốn: Thiếu nguồn vốn đầu tư. Việc chậm triển khai hạ tầng giao thông kết nối là do thiếu nguồn vốn đầu tư, đặc biệt là nguồn vốn đầu tư từ trung ương.

Doanh nghiệp logistics: Nhiều doanh nghiệp logistics, đặc biệt là dịch vụ cảng thủy nội địa kết hợp kho bãi logistics, ICD đã được cấp giấy chứng nhận đầu tư nhưng chậm triển khai đưa vào hoạt động theo tiến độ, khiến các kế hoạch phát triển ngành chưa đáp ứng kỳ vọng.

Nhân lực: Thiếu nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Công tác phát triển nguồn nhân lực logistics của tỉnh còn nhiều khó khăn, hạn chế.

6.3.1.6. Giải pháp và đề xuất, khuyến nghị

Về luồng hàng: 1) Tiếp tục hoàn thiện hạ tầng và dịch vụ: Đầu tư xây dựng thêm kho bãi, nâng cấp dịch vụ logistics, đơn giản hóa thủ tục hành chính; 2) Tăng cường quảng bá, xúc tiến thương mại: Giới thiệu các ưu đãi, lợi thế của cảng Cái Mép - Thị Vải đến các doanh nghiệp; 3) Hỗ trợ doanh nghiệp chuyển đổi: Hướng dẫn, hỗ trợ doanh nghiệp trong việc chuyển đổi sang sử dụng cảng Cái Mép - Thị Vải; 4) Có chính sách hấp dẫn để kêu gọi các hãng tàu đưa tàu vào khai thác thường xuyên tại cảng Cái Mép - Thị Vải, bao gồm cả các tàu đi tuyến ngắn nội Á.

Về kết nối giao thông: 1) Đẩy nhanh tiến độ các dự án trọng điểm: Ưu tiên hoàn thiện các tuyến đường huyết mạch như cầu Phước An, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; 2) Nâng cấp hệ thống đường nội vùng: Đảm bảo các tuyến đường như 991B, Phước Hòa - Cái Mép được hoàn thành sớm; 3) Phát triển giao thông đa phương thức: Tăng cường kết nối giữa đường bộ, đường sắt, đường thủy để giảm tải cho đường bộ.

Về hạ tầng logistics: 1) Xây dựng trung tâm logistics hiện đại: Kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics quy mô lớn, cung cấp đầy đủ dịch vụ; 2) Nâng cấp dịch vụ hậu cần cảng: Bổ sung kho

bãi container, dịch vụ soi chiếu, kiểm tra chuyên ngành, đại lý hãng tàu...; 3) Ưu tiên xây dựng tuyến đường sắt kết nối cảng: Đề xuất dự án đường sắt kết nối cảng Cái Mép - Thị Vải với hệ thống đường sắt quốc gia; 3) Đảm bảo luồng lạch thông suốt: Thường xuyên nạo vét luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải.

Về nguồn vốn: 1) Kêu gọi đầu tư: Tạo môi trường đầu tư hấp dẫn để thu hút vốn từ các thành phần kinh tế trong và ngoài nước; 2) Xây dựng cơ chế hợp tác công tư (PPP): Chia sẻ rủi ro và lợi ích giữa nhà nước và tư nhân trong đầu tư hạ tầng.

Về doanh nghiệp logistics: 1) Tăng cường giám sát, hỗ trợ: Đôn đốc tiến độ các dự án, hỗ trợ doanh nghiệp tháo gỡ khó khăn; 2) Xây dựng chính sách ưu đãi: Khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực logistics.

Về nhân lực: 1) Phối hợp với Hiệp hội Phát triển Nguồn nhân lực Việt nam (VALOMA), các trường đại học, cao đẳng: Xây dựng chương trình đào tạo nhân lực logistics chất lượng cao, nhằm đáp ứng nhu cầu nhân lực cho địa phương; 2) Tổ chức các khóa đào tạo ngắn hạn: Nâng cao trình độ cho nhân lực hiện có bằng các khóa đào tạo chuyên môn ngắn hạn, mang tính ứng dụng thực tiễn cao. Đa dạng hóa các hình thức đào tạo khác nhau, đáp ứng nhu cầu của học viên; 3) Tăng cường phổ biến ngành logistics qua các phương tiện thông tin đại chúng.

Bà Rịa - Vũng Tàu đang hướng tới mục tiêu trở thành trung tâm logistics hàng đầu của khu vực và cả nước. Với việc khai thác hiệu quả cơ hội và giải quyết các thách thức, tỉnh hoàn toàn có thể đạt được mục tiêu này trong tương lai gần.

6.3.2. Tỉnh Bình Dương

6.3.2.1. Đặc điểm địa lý tự nhiên và hạ tầng logistics

Bình Dương nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, có vị trí thuận lợi tiếp giáp với TP. Hồ Chí Minh, tỉnh Đồng Nai, Tây Ninh, và Bình Phước, tạo điều kiện kết nối với các cảng biển, cảng sông, và nhà ga sân bay trong khu vực. Nhờ vào lợi thế về địa lý và cơ sở hạ tầng phát triển, ngành dịch vụ logistics tại Bình Dương đã phát triển nhanh chóng và mạnh mẽ, giúp giảm chi phí, nâng cao giá trị và tính cạnh tranh cho hàng hóa lưu thông trong nước và xuất nhập khẩu, đóng góp quan trọng vào sự phát triển nhanh và bền vững của nền kinh tế tỉnh.

Hạ tầng giao thông đường bộ: Vận tải hàng hóa đường bộ chiếm hơn 90% tổng khối lượng vận chuyển tại Bình Dương, đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội. Vì vậy, tỉnh đã ưu tiên bố trí vốn để nâng cấp, hoàn thiện các dự án giao thông trọng điểm. Đã hoàn thành và đưa vào sử dụng các tuyến đường như Tân Vạn - Mỹ phước - Bàu Bàng, cầu và đường nối vào cầu Thới An trên tuyến Vành đai 3 kết nối ĐT 748, đường Mười Muộn - Tân Thành; khởi công các tuyến đường: Thủ Biên - Đất Cuốc, ĐT 743 từ Miếu Ông Cù đến nút giao Sóng Thần, đường Mỹ Phước - Bàu Bàng, đường Bắc Tân Uyên -

Phú Giáo - Bàu Bàng. Đẩy nhanh tiến độ lập dự án Cải tạo hạ tầng giao thông công cộng tại Bình Dương; nâng cấp, mở rộng các đường Quốc lộ 13, ĐT 743, ĐT 747, ĐT 746; tuyến đường nối Đất Cuốc - Thới Hòa (trùng tuyến Vành đai 4). Hoàn thành đưa vào sử dụng cầu bắc qua sông Đồng Nai (cầu Bạch Đằng 2) vào tháng 9/2024.

Hạ tầng giao thông đường thủy: Hạ tầng giao thông vận tải đường thủy tại Bình Dương được đẩy mạnh phát triển. Thực hiện theo Quy hoạch chi tiết hệ thống bến thủy nội địa đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, Bình Dương đã phối hợp với các đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải để nhanh chóng triển khai các dự án như xử lý đá ngầm trên sông Đồng Nai, nâng cao độ thông thuyền cầu Ghềnh mới, triển khai dự án cầu đường sắt Bình Lợi và cải tạo luồng sông Sài Gòn. Những dự án này giúp hàng hóa từ các khu công nghiệp phía Bắc tỉnh vận chuyển thông suốt đến cảng đầu mối, giảm chi phí và giảm tải cho đường bộ. Hiện, Bình Dương có 4 cảng hàng hóa và 3 cảng chuyên dùng đang hoạt động. Trong giai đoạn 2021 - 2025, tỉnh sẽ tiếp tục xây dựng 10 cảng hàng hóa và 7 cảng chuyên dùng nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hơn 20 triệu tấn hàng hóa vào năm 2025.

Hạ tầng giao thông đường sắt: Tuyến đường sắt Bắc - Nam đoạn đi qua địa bàn tỉnh Bình Dương dài 8,6km, nằm trên địa bàn TP. Dĩ An và hiện có 02 nhà ga là ga Sóng Thần và ga Dĩ An, công suất vận chuyển và xếp dỡ trên 1 triệu tấn hàng hóa mỗi năm. Để phát triển hệ thống vận tải đường sắt trong giai đoạn 2021 - 2025, UBND tỉnh đang đề xuất Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải xây dựng một số tuyến đường sắt như sau: Tuyến đường sắt kết nối các khu công nghiệp tỉnh Bình Dương đến cụm cảng Thị Vải - Cái Mép; kéo dài tuyến Metro số 1 TP. Hồ Chí Minh đến tỉnh Bình Dương và tỉnh Đồng Nai.

Kho ngoại quan, kho hàng hóa: Hiện nay, trên địa bàn tỉnh đã phát triển mạnh mẽ hệ thống kho ngoại quan và kho hàng hóa, bao gồm 21 kho ngoại quan, 4 kho CFS với diện tích tổng cộng trên 37ha kho và 18,3ha bãi, cùng với 34 đại lý hải quan đang hoạt động chủ yếu tại các khu công nghiệp và các cảng sông, ICD hiện hữu. Hệ thống kho ngoại quan và kho CFS được bố trí hợp lý, đảm bảo cung cấp kịp thời nguyên liệu nhập khẩu cho các nhà sản xuất và đáp ứng yêu cầu của các nhà xuất khẩu. Các kho này được trang bị hệ thống quản lý hiện đại theo chuẩn quốc tế. Hệ thống kho ngoại quan, kho CFS và dịch vụ hải quan về cơ bản đủ khả năng đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp về xuất nhập khẩu hàng hóa từ nay đến năm 2025. Bên cạnh đó, còn có các kho nhỏ lẻ nằm ngoài các khu công nghiệp do các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong và ngoài nước đầu tư để cho thuê lại, chủ yếu phục vụ các mặt hàng vật liệu xây dựng, hàng tiêu dùng và nguyên vật liệu với diện tích nhỏ (từ 2.000 đến 3.000m^2). Những kho này cung cấp các dịch vụ bổ sung như vận tải, bốc dỡ hàng hóa và giao nhận hàng hóa trên địa bàn các huyện, thị xã, thành phố.

6.3.2.2. Định hướng, chính sách, quy định và thủ tục tác động đến logistics

Định hướng phát triển dịch vụ logistics đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2045 của tỉnh Bình Dương là: trở thành trung tâm vệ tinh, là nơi tập kết hàng, tập trung các dịch vụ logistics phục vụ các hoạt

động sản xuất hàng hóa tại các khu, cụm công nghiệp trong khu vực; phát triển hệ thống logistics trên quan điểm coi dịch vụ logistics là một trong những ngành kinh tế quan trọng mũi nhọn của tỉnh, góp phần chuyển dịch tỷ trọng dịch vụ trong cơ cấu kinh tế đúng định hướng đến năm 2025 chiếm 28%, tốc độ tăng trưởng giá trị gia tăng ngành dịch vụ bình quân hàng năm khoảng 11%; thúc đẩy doanh nghiệp dịch vụ logistics đổi mới, sáng tạo, cung ứng chuỗi dịch vụ logistics ở mức độ 3 (3PL), 4 (4PL); Hướng đến mức độ 5 (5PL) logistics điện tử trên cơ sở phát triển thương mại điện tử trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp.

Hiện nay, tỉnh Bình Dương đang đẩy mạnh hoàn thiện chính sách, pháp luật, cải cách thủ tục hành chính để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Các sở, ban, ngành và các cơ quan, đơn vị có liên quan đã tham mưu UBND tỉnh ban hành các quy hoạch, kế hoạch, đề án tạo điều kiện thuận lợi và định hướng phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Bình Dương. Cụ thể:

- Quyết định số 1152/QĐ-UBND ngày 8/5/2017 phê duyệt Kế hoạch triển khai dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2025;

- Quyết định số 1733/QĐ-UBND ngày 28/6/2018 phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

Ngoài ra, tỉnh đã tiến hành cải cách thủ tục hành chính trong nhiều lĩnh vực, trong đó: Hải quan Bình Dương hiện là một trong những đơn vị đầu tiên triển khai hiệu quả trong toàn ngành hệ thống thông quan điện tử tập trung, cơ chế một cửa quốc gia VNACCS/VCIS; thực hiện chữ ký số cho các doanh nghiệp làm thủ tục hải quan trên địa bàn tỉnh; triển khai 37 dịch vụ công trực tuyến mức độ 3, 4 (6 dịch vụ công mức độ 4 và 31 dịch vụ công mức độ; triển khai máy soi container di động tại các Chi cục có hàng hóa container nhằm tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc khai báo hải quan và thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu. Qua đó, đã tạo ra hành lang pháp lý đơn giản, hiệu quả và minh bạch, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics hoạt động hiệu quả, tiết kiệm được thời gian và chi phí, góp phần thu hút được nguồn hàng hóa xuất nhập khẩu từ các địa phương khác.

6.3.2.3. Thị trường dịch vụ logistics

Bình Dương hiện là một trong những trung tâm công nghiệp lớn của Việt Nam, thu hút nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư. Điều này đã tạo ra nhu cầu lớn về dịch vụ logistics, dẫn đến sự phát triển mạnh mẽ của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này. Một số doanh nghiệp logistics nổi bật tại Bình Dương hiện nay như: DHL Supply Chain, Kuehne + Nagel, DB Schenker, Gemadept Logistics, Transimex, Indo Trans Logistics (ITL Corp)... Ngoài các doanh nghiệp lớn kể trên, Bình Dương còn có rất nhiều doanh nghiệp logistics nhỏ và vừa hoạt động trong các lĩnh vực vận tải, kho bãi, giao nhận, v.v... Sự đa dạng về quy mô và loại hình dịch vụ của các doanh nghiệp logistics tại Bình Dương đã đáp ứng tốt nhu cầu của các doanh nghiệp sản xuất và xuất khẩu trong tỉnh.

Dịch vụ logistics tại Bình Dương hiện nay rất đa dạng, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của doanh nghiệp trong và ngoài nước. Các dịch vụ này bao gồm vận tải, kho bãi và dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

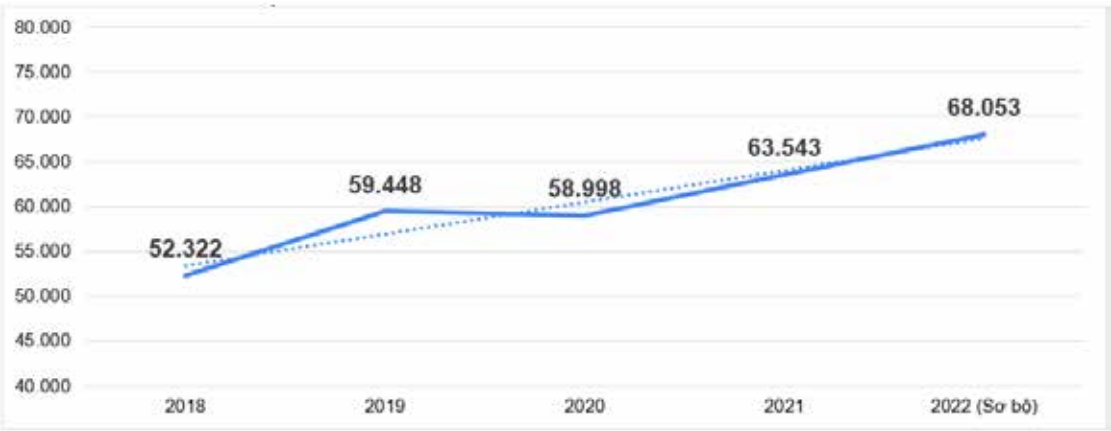
Về vận tải, vận tải đường bộ phổ biến nhất, bao gồm cả nội địa và quốc tế với nhiều loại hình xe, trọng tải và tuyến đường. Vận tải đường biển cũng thuận lợi nhờ gần các cảng lớn như Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải, phục vụ vận chuyển container, hàng rời và hàng siêu trường, siêu trọng. Dịch vụ vận tải đường hàng không đang phát triển mạnh, đảm bảo vận chuyển nhanh chóng và an toàn đến các thị trường quốc tế. Vận tải đa phương thức kết hợp giữa đường bộ, đường biển và đường hàng không giúp tối ưu hóa thời gian và chi phí vận chuyển.

Về kho bãi, có các loại kho thường, kho lạnh, kho ngoại quan và trung tâm phân phối, đáp ứng nhu cầu lưu trữ hàng hóa ngắn hạn và dài hạn, đặc biệt là hàng hóa yêu cầu nhiệt độ bảo quản đặc biệt như thực phẩm và dược phẩm.

Các dịch vụ giá trị gia tăng bao gồm: đóng gói và dán nhãn hàng hóa, kiểm đếm và phân loại hàng hóa, hỗ trợ thủ tục hải quan, cung cấp bảo hiểm hàng hóa và tư vấn chuỗi cung ứng.

Hình 6.3. Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Bình Dương qua các năm

ĐVT: Nghìn tấn



Nguồn: Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2024

Hình 6.3 cho thấy xu hướng tăng trưởng mạnh mẽ khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Bình Dương trong giai đoạn từ năm 2018 đến 2022. Từ năm 2021, khối lượng hàng hóa phục hồi mạnh, đạt 63.543 nghìn tấn, và tiếp tục tăng trong năm 2022 (ước tính sơ bộ) lên đến 68.053 nghìn tấn, tăng 7,1% so với năm 2021.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển tăng trưởng ổn định qua các năm cho thấy nhu cầu ngày càng lớn về dịch vụ logistics trong tỉnh, từ các dịch vụ vận tải, kho bãi cho đến các dịch vụ giá trị gia tăng. Đồng thời, sự phục hồi mạnh mẽ từ năm 2021 trở đi là dấu hiệu cho thấy sự linh hoạt và khả năng thích

ứng của ngành logistics trước những thách thức toàn cầu như đại dịch, đồng thời cho thấy triển vọng phát triển đầy tiềm năng của thị trường dịch vụ logistics tại Bình Dương trong thời gian tới.

6.3.2.4. Nguồn hàng và chuỗi cung ứng

Bình Dương, với vị thế là trung tâm công nghiệp lớn của Việt Nam, sở hữu nguồn hàng đa dạng và chuỗi cung ứng phức tạp, đóng góp quan trọng vào sự phát triển kinh tế của cả nước.

Nguồn hàng tại Bình Dương phong phú và đa dạng, phản ánh sự phát triển vượt bậc của ngành công nghiệp. Hiện toàn tỉnh hiện có 31 KCN với tổng diện tích 12.721ha, trong đó 29 KCN đã đi vào hoạt động với tổng diện tích 11.021ha, tỷ lệ lấp kín đạt trên 80%. Các KCN thu hút 2.965 dự án, bao gồm 2.309 dự án FDI với tổng vốn đầu tư đăng ký hơn 24,3 tỷ USD và 656 dự án đầu tư trong nước với tổng vốn đầu tư đăng ký gần 76.608 tỷ đồng (Bộ Xây dựng, 2021). Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Bình Dương hiện đã vươn lên đứng vị trí thứ 3 cả nước. Chỉ tính riêng năm 2023, kim ngạch xuất nhập khẩu của thủ phủ công nghiệp Bình Dương là hơn 56,5 tỷ USD và 3 tháng đầu năm 2024 là 13,4 tỷ USD.

Các sản phẩm công nghiệp chủ lực của tỉnh bao gồm điện tử - công nghệ, may mặc - da giày, thực phẩm - đồ uống, vật liệu xây dựng, gỗ và cơ khí. Bên cạnh đó, mặc dù không phải là thế mạnh, Bình Dương vẫn có nguồn cung ứng nông sản nhất định như cây ăn quả, rau củ và các sản phẩm chăn nuôi.

Chuỗi cung ứng tại Bình Dương hoạt động phức tạp, bao gồm chuỗi cung ứng công nghiệp và chuỗi cung ứng nông sản. Trong chuỗi cung ứng công nghiệp, các doanh nghiệp thu mua nguyên vật liệu từ trong và ngoài nước, đưa vào sản xuất tại các nhà máy, khu công nghiệp, sau đó lưu trữ sản phẩm hoàn thiện trong các kho bãi, trung tâm phân phối hiện đại. Sản phẩm sau đó được vận chuyển bằng đường bộ, đường thủy (qua cảng Cát Lái) đến các thị trường trong và ngoài nước. Chuỗi cung ứng nông sản cũng diễn ra tương tự, từ sản xuất, thu mua, chế biến (nếu có) đến vận chuyển và phân phối đến các chợ đầu mối, siêu thị, nhà hàng hoặc các tỉnh thành khác.

6.3.2.5. Những khó khăn và hạn chế

Mặc dù đã đạt được nhiều kết quả tích cực, ngành dịch vụ logistics của tỉnh Bình Dương vẫn còn một số hạn chế như sau:

- Số lượng đơn vị cung cấp dịch vụ logistics chất lượng cao còn ít, thiếu các trung tâm hỗ trợ công nghiệp và đô thị. Nhiều doanh nghiệp chỉ tự thực hiện logistics hoặc cung cấp dịch vụ logistics 2PL; số lượng cung cấp dịch vụ 3PL, 4PL, 5PL còn hạn chế. Sự phối hợp và hỗ trợ giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics và doanh nghiệp chủ hàng còn yếu.

- Doanh nghiệp logistics phân bố không đồng đều, tập trung chủ yếu ở Thủ Dầu Một, Dĩ An, Thuận An. Một số kho, bãi nằm xa cảng thủy nội địa hoặc cảng sông, không thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa xuất khẩu.

- Vận tải hàng hóa chủ yếu tập trung vào đường bộ, thiếu vận tải đa phương thức kết hợp với đường thủy, đường sắt, dẫn đến áp lực lớn cho giao thông đường bộ và tình trạng kẹt xe.

- Kết cấu hạ tầng dù được đầu tư lớn nhưng có dấu hiệu quá tải, chưa theo kịp nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và liên kết vùng. Các dự án giao thông trọng điểm kết nối vùng do trung ương đầu tư còn hạn chế và chậm triển khai, nhất là hạ tầng giao thông, đường bộ, đường sắt (đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành; đường Vành đai 3, 4 TP. Hồ Chí Minh; tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh). Các dự án phát triển cảng thủy hàng hóa trên sông Sài Gòn và sông Đồng Nai kết nối với tuyến đường vành Đai 3, Vành đai 4 triển khai chậm so với tiến độ.

- Chi phí lưu kho cao do số lượng kho lạnh, kho chuyên dùng hạn chế, chưa đáp ứng nhu cầu hàng hóa đặc thù. Thiếu trung tâm phân phối nguyên phụ liệu và trung tâm nông sản.

- Nguồn nhân lực logistics được đào tạo chuyên sâu còn ít, đa số là nhân sự kiêm nhiệm, chất lượng chưa cao. Cần có nguồn nhân lực có kinh nghiệm, kiến thức chuyên môn và am hiểu luật pháp trong nước và quốc tế.

- Thiếu cơ sở pháp lý và văn bản quy phạm pháp luật trong quản lý nhà nước về kinh doanh dịch vụ logistics, gây khó khăn cho thực hiện.

6.3.2.6. Giải pháp và đề xuất, khuyến nghị

- Rà soát, điều chỉnh quy hoạch xây dựng, phân khu và các quy hoạch ngành, địa phương liên quan để phù hợp với kế hoạch phát triển logistics, tích hợp dịch vụ logistics vào chiến lược phát triển ngành, đảm bảo cơ sở hạ tầng và cơ cấu sản xuất phù hợp mục tiêu kinh tế - xã hội.

- Rà soát phân công, phân cấp quản lý hoạt động logistics trên địa bàn, đảm bảo rõ ràng, hiệu quả, tránh chồng chéo, ảnh hưởng đến đầu tư, sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

- Xây dựng chính sách hỗ trợ đầu tư và phát triển nguồn nhân lực logistics phù hợp với tình hình kinh tế - xã hội của tỉnh.

- Xác định và bố trí quỹ đất cho phát triển trung tâm logistics cấp tỉnh và khu vực trên địa bàn.

- Đẩy mạnh chuyển đổi số, cải cách hành chính và ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, giải quyết thủ tục hành chính nhanh chóng ở các lĩnh vực: đất đai, đầu tư, xây dựng, thương mại, hải quan, thuế, ngân hàng, bảo hiểm, giao thông vận tải. Xây dựng cơ sở dữ liệu logistics và hệ thống thông tin tích hợp, chia sẻ giữa các cơ quan chức năng.

- Phổ biến kịp thời chính sách, kế hoạch, quy hoạch phát triển logistics của Chính phủ, các bộ ngành và địa phương cho cán bộ quản lý, doanh nghiệp và người dân.

- Quản lý, kiểm tra, kiểm soát thị trường và hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trong xuất nhập khẩu, vận chuyển, phân phối, dự trữ hàng hóa, hướng dẫn doanh nghiệp hoàn thiện quy trình, điều kiện kinh doanh và xử lý nghiêm các vi phạm theo quy định pháp luật.

Bình Dương đang tập trung phát triển hệ sinh thái logistics hướng tới chuỗi cung ứng toàn cầu, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia vào thị trường logistics đầy tiềm năng này. Với những nỗ lực này, Bình Dương có tiềm năng trở thành một trung tâm logistics quan trọng, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế của tỉnh và khu vực.

6.3.3. Tỉnh Đồng Nai

6.3.3.1. Đặc điểm địa lý tự nhiên và hạ tầng logistics

Tỉnh Đồng Nai, một trong những trung tâm kinh tế trọng điểm phía Nam Việt Nam, có vị trí chiến lược nằm ở cửa ngõ phía Đông Bắc của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, tiếp giáp với TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước và Lâm Đồng. Vị trí này tạo điều kiện thuận lợi cho Đồng Nai trong việc kết nối với các cảng biển, cảng sông và sân bay quốc tế, góp phần thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển của ngành dịch vụ logistics.

Hạ tầng giao thông và logistics tại Đồng Nai đang được chú trọng đầu tư và phát triển, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh và xuất nhập khẩu hàng hóa.

Hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh nổi bật với mạng lưới đường bộ rộng lớn và tương đối hoàn thiện, bao gồm các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ, đường huyện và đường xã. Các tuyến đường quan trọng như Quốc lộ 1A, Quốc lộ 20 và Quốc lộ 51 đóng vai trò kết nối Đồng Nai với các khu vực kinh tế trọng điểm khác. Cao tốc TP. HCM - Long Thành - Dầu Giây đã rút ngắn đáng kể thời gian di chuyển giữa TP. HCM và Đồng Nai, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế. Bên cạnh đó, đường 319 nối dài và nút giao với đường cao tốc TP. HCM - Long Thành-Dầu Giây đã hoàn thành đưa vào sử dụng giúp kết nối trực tiếp đường cao tốc TP. HCM - Long Thành-Dầu Giây với tuyến đường 319, rút ngắn hành trình từ TP. HCM đi Đồng Nai, Bà Rịa- Vũng Tàu, đồng thời chia sẻ lưu lượng cho quốc lộ 51 đang bị quá tải. Ngoài ra, các tuyến đường tỉnh như ĐT 769, ĐT 768, ĐT 767... kết nối các khu công nghiệp, khu dân cư và các điểm du lịch trong tỉnh. Đồng Nai cũng đang triển khai nhiều dự án nâng cấp, mở rộng các tuyến đường hiện hữu và xây dựng các tuyến đường mới, đặc biệt là các tuyến kết nối với các khu công nghiệp, cảng biển và sân bay Long Thành, như mở rộng Quốc lộ 51, xây dựng đường Vành đai 3 TP. HCM đoạn qua Đồng Nai và nâng cấp các tuyến đường tỉnh. Đặc biệt, dự án cao tốc Dầu Giây - Liên Khương và Biên Hòa - Vũng Tàu đang là hai dự án trọng điểm quốc gia, đang được Chính phủ và các bộ ngành tích cực thúc đẩy triển khai, dự án này nhằm nâng cao khả năng kết nối với các khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam.

Hạ tầng giao thông đường thủy của Đồng Nai cũng không kém phần quan trọng. Sông Đồng Nai là tuyến đường thủy huyết mạch, kết nối Đồng Nai với TP. HCM và các tỉnh miền Tây. Cảng Đồng Nai, cảng sông lớn nhất tỉnh, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, phục vụ vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế. Ngoài ra, dự án cảng Phước An được xem là dự án trọng điểm, đang được triển khai xây dựng tuyến đường kết nối vào cảng, với các bước đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư đã được tiến hành. Cảng này sẽ góp phần quan trọng trong việc xuất nhập khẩu hàng hóa, nâng cao năng lực logistics của tỉnh. Bên cạnh đó, Đồng Nai cũng sở hữu 8 cảng cạn (ICD) kết nối với các cảng biển lớn tại TP. HCM và Vũng Tàu, tạo thành một mạng lưới giao thông đa phương thức hiệu quả. Hiện nay, tỉnh Đồng Nai cũng đang đầu tư nâng cấp các cảng hiện hữu, xây dựng các cảng mới và nạo vét luồng sông để tăng khả năng lưu thông tàu thuyền.

Hạ tầng giao thông đường sắt, tuyến đường sắt Bắc - Nam đi qua địa phận Đồng Nai nhưng chưa được khai thác hiệu quả cho vận tải hàng hóa. Tuy nhiên, dự án tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (đang trong giai đoạn quy hoạch) được kỳ vọng sẽ thúc đẩy vận tải hàng hóa bằng đường sắt, đồng thời giảm tải áp lực giao thông đường bộ.

Hạ tầng giao thông hàng không: Sân bay Long Thành, dự án trọng điểm quốc gia, đang trong giai đoạn triển khai xây dựng. Dự kiến hoàn thành giai đoạn 1 vào năm 2025, sân bay Long Thành sẽ trở thành một trung tâm vận tải hàng không quan trọng, tăng cường khả năng kết nối quốc tế cho Đồng Nai và khu vực.

Hạ tầng kho bãi/ trung tâm logistics: Đồng Nai sở hữu hệ thống kho bãi đa dạng với quy mô lớn, bao gồm các kho ngoại quan, kho CFS, kho lạnh, kho thường... đáp ứng nhu cầu lưu trữ hàng hóa của các doanh nghiệp. Về phát triển trung tâm logistics hiện đại, tích hợp nhiều dịch vụ như kho bãi, vận tải, làm thủ tục hải quan, đóng gói và phân phối, nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và giảm chi phí cho doanh nghiệp. Tỉnh đã quy hoạch xây dựng một trung tâm logistics cấp vùng tại khu vực huyện Trảng Bom (Tổng kho miền Đông). Ngoài ra, nhiều trung tâm logistics chuyên dụng cũng được quy hoạch và triển khai theo từng giai đoạn, bao gồm ICD Tân Cảng Nhơn Trạch, ICD Tân Cảng Long Bình, ICD Công ty CP Dịch vụ cảng Đồng Nai (giai đoạn 2017 - 2020), ICD cảng Phước An, ICD Thái Bình Shoes Tân Vạn (giai đoạn 2021 - 2025), ICD cảng HKQT Long Thành (giai đoạn 2025 - 2030) và các trung tâm logistics khác tại Tổng kho miền Đông - Trảng Bom (sau năm 2030).

6.3.3.2. Định hướng, chính sách, quy định và thủ tục tác động đến logistics

Theo Quyết định số 4538/QĐ-UBND ngày 29/12/2016 của UBND tỉnh Đồng Nai phê duyệt quy hoạch phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Đồng Nai đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030, định hướng: "Quy hoạch, xây dựng mới hệ thống trung tâm logistics theo hướng đồng bộ, chuyên nghiệp và hiện đại, làm nền tảng, hạt nhân phát triển hệ thống dịch vụ logistics trên toàn tỉnh và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; gắn kết hợp lý với quy hoạch phát triển thương mại, công

nghiệp, giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không, quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch phát triển hệ thống hạ tầng kinh tế - xã hội khác trên địa bàn tỉnh và Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam."

Theo Quyết định số 586/QĐ-TTg ngày 03/07/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tỉnh Đồng Nai thời kỳ 2021 - 2023, tầm nhìn đến năm 2050, định hướng phát triển ngành dịch vụ logistics của tỉnh được nhấn mạnh: "Phát triển dịch vụ logistics trở thành ngành kinh tế quan trọng của tỉnh"; và "Phát triển hệ thống vận tải đa phương thức cùng các dịch vụ logistics, lấy nền tảng là các trung tâm logistics hiện đại cấp vùng và cấp tỉnh".

Hiện, Đồng Nai chưa ban hành chính sách đặc thù về hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, việc thực hiện các chính sách liên quan đến logistics của tỉnh chủ yếu gồm:

- Các thủ tục hành chính về hải quan được thực hiện tại Cục Hải quan tỉnh Đồng Nai (các thủ tục hành chính được thực hiện bằng các dịch vụ công trực tuyến cấp độ 3, 4).

- Hàng năm, tỉnh đều xây dựng kế hoạch, giải pháp tăng cường cải thiện chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI), trong đó đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong cải cách hành chính và công tác tuyên truyền hỗ trợ doanh nghiệp.

6.3.3.3. Thị trường dịch vụ logistics

Ngành dịch vụ logistics tại Đồng Nai đang chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ về số lượng doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, phản ánh tiềm năng to lớn của khu vực.

Về dịch vụ, đa số doanh nghiệp tập trung vào các dịch vụ cơ bản như vận tải đường bộ, kho bãi và thủ tục hải quan. Trong khi đó, một số doanh nghiệp lớn trong nước và các chi nhánh của tập đoàn nước ngoài đã khẳng định vị thế trên thị trường với việc đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng và mở rộng quy mô, cung cấp các dịch vụ đa dạng và chuyên nghiệp hơn, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ logistics tại địa phương.

Cơ cấu dịch vụ logistics tại Đồng Nai vẫn nghiêng về các dịch vụ vận tải đường bộ và đường biển, trong khi các dịch vụ giá trị gia tăng như đóng gói, dán nhãn, phân phối và tư vấn chuỗi cung ứng còn nhiều dư địa phát triển. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp đã nhận thấy tiềm năng này và bắt đầu cung cấp dịch vụ logistics trọn gói, đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của khách hàng.

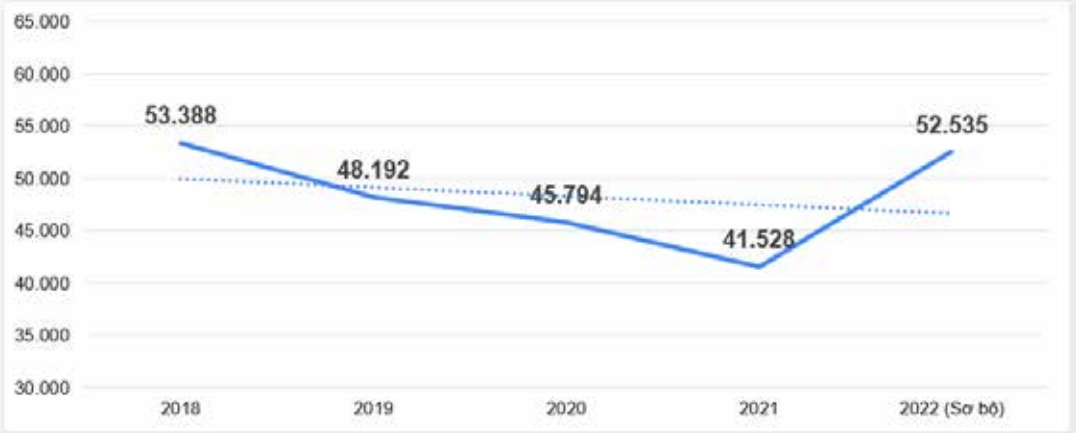
Mức độ ứng dụng công nghệ trong ngành logistics tại Đồng Nai đang dần được cải thiện. Một số doanh nghiệp lớn đã tiên phong đầu tư vào hệ thống quản lý kho hàng (WMS), hệ thống định vị GPS và phần mềm quản lý vận tải (TMS), giúp tối ưu hóa hoạt động và giảm chi phí.

Đồng Nai sở hữu nhiều lợi thế để phát triển ngành logistics, bao gồm vị trí địa lý chiến lược gần các cảng biển lớn như Cát Lái, Cái Mép - Thị Vải, hạ tầng giao thông được đầu tư bài bản, đặc biệt là sự

xuất hiện của sân bay quốc tế Long Thành trong tương lai, cùng với chính sách hỗ trợ hấp dẫn từ chính quyền địa phương và nhu cầu dịch vụ logistics ngày càng tăng cao từ các khu công nghiệp lớn.

Hình 6.4. Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Đồng Nai qua các năm

(Đvt: Nghìn tấn)



Nguồn: Ban Biên tập dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê, 2024

Hình 6.4 cho thấy xu hướng biến động của tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển tại tỉnh Đồng Nai trong giai đoạn từ năm 2018 đến 2022. Trong năm 2022 (ước tính sơ bộ), khối lượng hàng hóa vận chuyển đã phục hồi mạnh mẽ, đạt 52.535 nghìn tấn, tăng gần 26% so với năm trước và gần bằng mức của năm 2018. Mặc dù có sự sụt giảm rõ rệt về khối lượng hàng hóa vận chuyển trong các năm từ 2019 đến 2021, do nhiều nguyên nhân khách quan, đặc biệt bị ảnh hưởng bởi đại dịch, nhưng năm 2022 đã chứng kiến sự phục hồi rất tích cực.

Sự phục hồi mạnh mẽ khối lượng hàng hóa vận chuyển tại Đồng Nai cho thấy tiềm năng lớn của tỉnh trong lĩnh vực logistics, đặc biệt là khi cơ sở hạ tầng đang ngày càng được nâng cấp và hoàn thiện. Sự phát triển của các khu công nghiệp và sự chuẩn bị cho sự ra đời của sân bay quốc tế Long Thành sẽ tạo ra động lực mạnh mẽ cho thị trường dịch vụ logistics tỉnh Đồng Nai trong tương lai.

6.3.3.4. Nguồn hàng và chuỗi cung ứng

Đồng Nai, một trung tâm công nghiệp lớn của Việt Nam, đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế nhờ vào nguồn hàng đa dạng và chuỗi cung ứng phức tạp.

Nguồn hàng tại Đồng Nai phản ánh rõ nét sự phát triển mạnh mẽ của các ngành công nghiệp chủ lực. Ngành điện tử - công nghệ cung cấp linh kiện, thiết bị điện tử, máy tính và điện thoại di động. Ngành may mặc - da giày sản xuất quần áo, giày dép, túi xách và các phụ kiện thời trang khác. Ngành thực phẩm - đồ uống chế biến thực phẩm, sản xuất đồ uống, bánh kẹo và thực phẩm đóng hộp. Các vật liệu

xây dựng như xi măng, gạch, ngói và sắt thép cũng được sản xuất tại đây. Ngoài ra, Đồng Nai còn có thế mạnh về sản xuất sản phẩm gỗ, đồ gỗ nội thất, ngoại thất, đồ gỗ mỹ nghệ và các sản phẩm cơ khí phục vụ công nghiệp.

Mặc dù không phải là thế mạnh chính, Đồng Nai vẫn có nguồn cung ứng nông sản đáng kể, chủ yếu là cây ăn quả như chôm chôm, sầu riêng, xoài, mít, rau củ các loại và các sản phẩm chăn nuôi gia súc, gia cầm. Đặc biệt, tỉnh còn có nhiều làng nghề truyền thống, tạo ra các sản phẩm thủ công mỹ nghệ, gốm sứ và mây tre đan độc đáo.

Chuỗi cung ứng tại Đồng Nai bao gồm chuỗi cung ứng công nghiệp, nông sản và sản phẩm làng nghề. Cụ thể:

- *Chuỗi cung ứng công nghiệp:* Bắt đầu từ việc thu mua nguyên vật liệu trong và ngoài nước, sau đó đưa vào sản xuất tại các nhà máy, khu công nghiệp. Sản phẩm hoàn thiện được lưu trữ trong các kho bãi, trung tâm phân phối hiện đại, rồi vận chuyển bằng đường bộ, đường thủy và đường hàng không đến các thị trường trong và ngoài nước. Cuối cùng, sản phẩm được phân phối đến các đại lý, cửa hàng bán lẻ hoặc trực tiếp đến tay người tiêu dùng.

- *Chuỗi cung ứng nông sản:* Nông sản được trồng trọt và chăn nuôi tại các trang trại, hộ gia đình, sau đó được thương lái và doanh nghiệp thu mua. Một số nông sản được sơ chế, chế biến tại các cơ sở nhỏ lẻ trước khi vận chuyển đến các chợ đầu mối, siêu thị, nhà hàng hoặc các tỉnh thành khác.

- *Chuỗi cung ứng sản phẩm làng nghề:* Sản phẩm được sản xuất thủ công tại các làng nghề và được bán trực tiếp tại làng nghề, thông qua các kênh thương mại điện tử hoặc các cửa hàng lưu niệm.

Sự đa dạng về nguồn hàng và chuỗi cung ứng phức tạp tại Đồng Nai đòi hỏi một hệ thống logistics hiệu quả và linh hoạt để đảm bảo việc vận chuyển và phân phối hàng hóa diễn ra thông suốt, đáp ứng nhu cầu của thị trường trong và ngoài nước. Đây cũng là cơ hội và thách thức lớn đối với các doanh nghiệp logistics hoạt động tại Đồng Nai, đòi hỏi họ phải không ngừng nâng cao năng lực cạnh tranh, đầu tư vào công nghệ và đa dạng hóa dịch vụ để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường.

6.3.3.5. Những khó khăn và hạn chế

Mặc dù có tiềm năng phát triển lớn, ngành logistíc tại Đồng Nai vẫn đang đối mặt với một số khó khăn và hạn chế đáng kể. Cụ thể:

- Cơ sở hạ tầng logistics vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu ngày càng tăng. Mặc dù đã có những đầu tư đáng kể, nhưng hệ thống kho bãi lớn vẫn còn thiếu, chủ yếu là các kho bãi nhỏ lẻ, manh mún, gây khó khăn trong việc lưu trữ và quản lý hàng hóa.

- Năng lực của các doanh nghiệp logistics, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa, còn yếu về cả tài chính lẫn kinh nghiệm. Điều này khiến họ chưa mạnh dạn đầu tư phát triển dịch vụ logistics, dẫn đến sự thiếu hụt về chất lượng và đa dạng dịch vụ.

- Tỉnh Đồng Nai chưa ban hành chính sách đặc thù để hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics. Việc thiếu chính sách ưu đãi, hỗ trợ về tài chính, đất đai và thủ tục hành chính đã cản trở sự phát triển của ngành.

- Nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực logistics còn thiếu hụt. Tỉnh đang thiếu những chuyên gia có trình độ chuyên môn và kỹ năng quản lý logistics hiện đại, gây khó khăn trong việc vận hành và phát triển các dịch vụ logistics.

- Việc thực hiện các chính sách liên quan đến logistics còn chậm và chưa hiệu quả. Việc rà soát, điều chỉnh quy hoạch gắn với phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics cũng còn chậm trễ, không theo kịp với tốc độ phát triển của ngành.

- Việc triển khai các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm còn chậm so với kế hoạch, ảnh hưởng đến việc kết nối và vận chuyển hàng hóa, gây khó khăn cho hoạt động logistics.

6.3.3.6. Giải pháp và đề xuất, khuyến nghị

Để giải quyết những khó khăn và hạn chế trong phát triển logistics tại Đồng Nai, một số giải pháp và đề xuất cần được xem xét và triển khai một cách đồng bộ và hiệu quả.

- *Nâng cấp và mở rộng cơ sở hạ tầng logistics:* Điều này bao gồm việc xây dựng các trung tâm logistics trọng điểm, hiện đại và quy mô lớn tại các khu vực chiến lược, tích hợp đầy đủ các dịch vụ cần thiết. Đồng thời, phát triển hệ thống kho bãi thông minh bằng cách ứng dụng công nghệ thông tin, tự động hóa và trí tuệ nhân tạo vào quản lý, nhằm tối ưu hóa không gian lưu trữ, giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả quản lý hàng hóa. Bên cạnh đó, việc hoàn thiện hạ tầng giao thông, đặc biệt là các tuyến đường kết nối với cảng biển, sân bay và khu công nghiệp, cũng như cải thiện kết nối giữa các phương thức vận tải là rất cần thiết.

- *Nâng cao năng lực của doanh nghiệp logistics:* Điều này có thể đạt được thông qua việc thành lập quỹ hỗ trợ phát triển logistics, cung cấp các gói vay ưu đãi và hỗ trợ lãi suất cho các doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ, nâng cấp hạ tầng và mở rộng quy mô hoạt động. Đồng thời, việc tổ chức các khóa đào tạo, hội thảo chuyên đề về quản lý logistics hiện đại và cung cấp dịch vụ tư vấn, hỗ trợ doanh nghiệp áp dụng các giải pháp công nghệ mới cũng sẽ giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp.

- *Hoàn thiện khung pháp lý và chính sách hỗ trợ:* Điều này bao gồm việc ban hành các chính sách ưu đãi, hỗ trợ đặc thù cho ngành logistics về thuế, đất đai, tín dụng và thủ tục hành chính, cũng như đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động logistics. Việc tăng cường quản lý nhà nước về logistics, đảm bảo tính minh bạch, công bằng và hiệu quả cũng là một yếu tố quan trọng.

- *Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao:* Điều này đòi hỏi sự đầu tư vào đào tạo thông qua việc hợp tác với các trường đại học, cao đẳng và trung tâm đào tạo nghề để xây dựng các chương trình đào tạo

chuyên sâu về logistics. Đồng thời, thu hút nhân tài bằng cách xây dựng môi trường làm việc hấp dẫn và khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ trong lĩnh vực logistics.

- *Đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án hạ tầng giao thông:* Tập trung nguồn lực, ưu tiên bố trí nguồn lực cho các dự án trọng điểm, chủ động tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc và ứng dụng công nghệ mới vào quản lý dự án.

- *Tăng cường hợp tác công tư (PPP):* Khuyến khích đầu tư tư nhân vào các dự án hạ tầng logistics và xây dựng cơ chế hợp tác hiệu quả, đảm bảo quyền lợi của cả hai bên.

CHƯƠNG VII:

KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

7.1. Khái quát về khu thương mại tự do

7.1.1. Khái niệm Khu thương mại tự do

Khu thương mại tự do (Free Trade Zone - FTZ) là một loại của Khu tự do, thường hay bị nhầm lẫn với các phân loại khác. Theo nhà kinh tế học Herbert G. Grubel, Khu thương mại tự do là một khu đất khép kín, được chỉ định đặc biệt trong một quốc gia, nơi hàng hóa có thể được nhập khẩu, lưu trữ, sử dụng trong sản xuất, trưng bày, lắp ráp, phân loại và bán mà không phải chịu các hạn chế về hạn ngạch, thuế quan, thuế tiêu thụ đặc biệt, kiểm soát ngoại hối cũng như quy định nhằm bảo vệ người tiêu dùng như khi ở bên ngoài khu vực này. Các khu vực này thường được tách biệt với phần còn lại của quốc gia bằng các rào chắn vật lý như hàng rào.

Trong FTZ, các luật liên quan đến bảo vệ môi trường, an toàn lao động và điều kiện làm việc vẫn được áp dụng, lợi nhuận cũng như tiền lương kiếm được trong khu vực này vẫn phải chịu thuế theo quy định. Hàng hóa có thể được xuất khẩu từ FTZ một cách tự do, nhưng khi được đưa vào lãnh thổ nội địa của chính quốc gia có FTZ, chúng sẽ phải tuân theo các hạn ngạch nhập khẩu, thuế quan và thuế tiêu thụ đặc biệt như thông thường.

Các FTZ thường được thành lập xung quanh các cảng biển, sân bay lớn và địa điểm cửa ngõ quốc gia nơi có nhiều lợi thế về thương mại. Theo dữ liệu thống kê của ITC và OECD, hiện, trên thế giới có hơn 800 khu vực thương mại tự do (FTA) và hơn 3500 khu thương mại tự do (FTZ) nằm trên hơn 130 khu vực và lãnh thổ khắp thế giới.

❖ ***Phân biệt Khu thương mại tự do với các loại Khu tự do khác***

Theo một số chuyên gia tại Liên hợp quốc, *Khu tự do* là một khu đất khép kín, là lãnh địa riêng nhằm phát triển các hoạt động công nghiệp chuyên môn hóa dành riêng để sản xuất phục vụ xuất khẩu, tách khỏi chế độ thương mại và thuế quan của một nước, được áp dụng chế độ thương mại tự do. Các khu tự do, theo đó, có các tên gọi:

- Khu vực thương mại tự do hay khu mậu dịch tự do (Free Trade Area - FTA)
- Khu thương mại tự do hay vùng thương mại tự do (Free Trade Zone - FTZ)
- Khu chế xuất, khu chế biến hàng xuất khẩu (Export Processing Zone - EPZ)
- Khu xuất khẩu tự do (Free Export Zone - FEZ)
- Đặc khu kinh tế (Special Economic Zone - SEZ)

Bảng 7.1. Một số loại hình khu tự do

Loại hình	Đặc điểm	Mục tiêu
FTA	Khu vực trong lãnh thổ nhiều quốc gia, cùng thỏa thuận Hiệp định thương mại, nhằm giảm rào cản thương mại	Tạo thị trường chung, tăng cường thương mại giữa các quốc gia thành viên
FTZ	Khu vực miễn thuế quan trong lãnh thổ một quốc gia	Khuyến khích thương mại, thu hút đầu tư
EPZ	Khu vực sản xuất hàng xuất khẩu với ưu đãi thuế trong lãnh thổ một quốc gia	Thúc đẩy xuất khẩu, thu hút đầu tư nước ngoài vào ngành công nghiệp chế biến
FEZ	Khu vực tập trung vào xuất khẩu và dịch vụ logistics	Hỗ trợ xuất khẩu với ưu đãi và miễn thuế cho hàng hóa xuất khẩu
SEZ	Khu có quy định kinh tế đặc biệt và đa dạng hoạt động trong một quốc gia	Phát triển kinh tế khu vực, thu hút đầu tư

Nguồn: Tổng hợp của Ban Biên tập Báo cáo

7.1.2. Tầm quan trọng của khu thương mại tự do đối với nền kinh tế và logistics

- Đối với nền kinh tế

Khu thương mại tự do (FTZ) đóng vai trò quan trọng trong tạo động lực phát triển kinh tế của cả nước.

- *Thúc đẩy thương mại quốc tế:* Các FTZ được thiết lập nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc nhập khẩu và xuất khẩu hàng hóa mà không phải chịu thuế ngay lập tức, giúp doanh nghiệp giảm chi phí và tăng cường khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế.
- *Thu hút đầu tư nước ngoài:* FTZ là một trong những công cụ mạnh mẽ để thu hút đầu tư nước ngoài, nhờ vào các chính sách ưu đãi, cơ sở hạ tầng hiện đại và môi trường kinh doanh thuận lợi mà nó mang lại.
- *Đóng góp vào GDP:* Sự phát triển của FTZ có đóng góp quan trọng vào GDP của quốc gia, thông qua việc thúc đẩy sản xuất làm tăng sản lượng kinh tế, tạo việc làm và tăng cường thương mại.

- Đối với ngành logistics

- *Giảm chi phí logistics:* Doanh nghiệp được hưởng các ưu đãi về thuế, phí (chi phí lưu kho và lưu giữ hàng hóa), thủ tục hải quan đơn giản, thời gian thông quan nhanh chóng, giúp giảm chi phí logistics.
- *Nâng cao hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng:* FTZ cho phép tích hợp các hoạt động như lưu trữ, phân phối, và sản xuất tại một địa điểm duy nhất, từ đó nâng cao hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng.
- *Phát triển hạ tầng logistics:* FTZ thường đi kèm với việc phát triển cơ sở hạ tầng hiện đại như cảng biển, sân bay và hệ thống giao thông cùng với ứng dụng nhiều công nghệ hiện đại, giúp nâng cao hiệu suất các hoạt động logistics.

7.1.3. Mô hình phân khu trong khu thương mại tự do

Mô hình phân khu trong FTZ là cách thức tổ chức, sắp xếp các khu vực chức năng khác nhau trong phạm vi FTZ nhằm tối ưu hóa hiệu quả hoạt động, đáp ứng nhu cầu đa dạng của nhà đầu tư và doanh nghiệp. Việc phân khu FTZ thường dựa trên các tiêu chí sau:

- *Ngành nghề kinh tế:* Phân chia khu vực dành cho các ngành công nghiệp, dịch vụ, logistics, thương mại...
- *Loại hình đầu tư:* Phân chia khu vực dành cho đầu tư trong nước, đầu tư nước ngoài, đầu tư công nghệ cao...
- *Quy mô doanh nghiệp:* Phân chia khu vực dành cho doanh nghiệp lớn, doanh nghiệp vừa và nhỏ, doanh nghiệp khởi nghiệp...
- *Mức độ ô nhiễm:* Phân chia khu vực cho các hoạt động sản xuất ít ô nhiễm, nhiều ô nhiễm, không ô nhiễm...
- *Cơ sở hạ tầng:* Phân chia khu vực dành cho kho bãi, cảng biển, sân bay, khu dân cư, khu vui chơi giải trí...

Có ba mô hình phân khu chính thường được áp dụng trong FTZ:

(i) Mô hình phân khu theo ngành: Tập trung phát triển các ngành kinh tế chủ lực của FTZ, tạo điều kiện thu hút đầu tư chuyên môn cao, phát triển công nghệ và nâng cao năng lực cạnh tranh. Ví dụ điển hình là FTZ Jebel Ali (UAE) tập trung phát triển ngành logistics hay FTZ Thượng Hải (Trung Quốc) tập trung phát triển ngành tài chính, ngân hàng.

(ii) Mô hình phân khu theo chức năng: Chia FTZ thành các khu vực chức năng riêng biệt như khu sản xuất, khu logistics, khu thương mại, khu tài chính, khu dân cư... Mô hình này đáp ứng nhu cầu đa dạng của nhà đầu tư và doanh nghiệp, cung cấp các dịch vụ hỗ trợ thiết yếu cho hoạt động sản xuất, kinh doanh và nâng cao chất lượng cuộc sống cho người lao động và cư dân trong FTZ. Ví dụ như FTZ Busan (Hàn Quốc) được chia thành 5 khu vực chức năng.

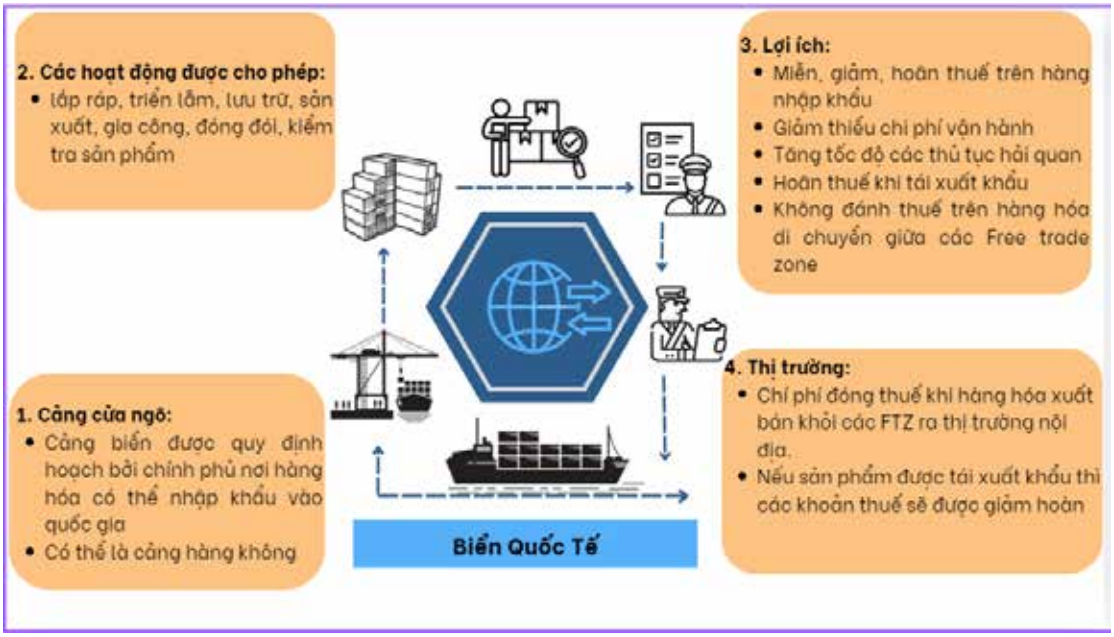
(iii) Mô hình phân khu hỗn hợp: Kết hợp các ưu điểm của hai mô hình phân khu theo ngành và chức năng, tạo điều kiện cho sự phát triển bền vững và hài hòa của FTZ. Mô hình này kết hợp phát triển các ngành công nghiệp chủ lực, dịch vụ hỗ trợ và khu dân cư, nâng cao hiệu quả sử dụng diện tích đất và cơ sở hạ tầng. Ví dụ như FTZ Pudong (Trung Quốc) kết hợp phát triển các ngành công nghiệp công nghệ cao, dịch vụ tài chính và khu thương mại quốc tế hay FTZ Dubai (UAE) kết hợp phát triển khu công nghiệp tự do, khu thương mại miễn thuế và khu du lịch sinh thái.

7.1.4. Các hoạt động trong khu thương mại tự do

Tùy vào định hướng phát triển, chính sách ưu đãi và điều kiện cụ thể của từng khu vực, các hoạt động trong FTZ diễn ra sôi nổi và đa dạng.

- *Hoạt động thương mại:* xuất khẩu, nhập khẩu, dịch vụ logistics (vận tải, khai báo hải quan, bảo hiểm hàng hóa...),...
- *Hoạt động sản xuất:* gia công, lắp ráp, sản xuất công nghệ cao, sản xuất hàng hóa xuất khẩu,...
- *Hoạt động dịch vụ:* tài chính, ngân hàng, đào tạo, nghiên cứu, pháp lý, y tế, viễn thông,...
- Hoạt động đầu tư: đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), đầu tư trong nước,...
- *Hoạt động khác:* thương mại điện tử, trung chuyển hàng hóa,...

Hình 7.1. Hoạt động trong khu thương mại tự do



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo tổng hợp

7.2. Kinh nghiệm quốc tế về phát triển khu thương mại tự do

7.2.1. Các Tiểu vương quốc A-rập Thống nhất

Với vị trí địa lý giao thương thuận lợi, nằm ở ngã ba giao thoa giữa châu Âu, châu Á và châu Phi, Các Tiểu vương quốc A-rập Thống nhất (UAE) là một trong những quốc gia nổi tiếng với rất nhiều FTZ phi thuế quan và có cơ sở hạ tầng, giao thông, vận tải, logistics... tốt nhất khu vực Trung Đông, châu Phi cũng như trên thế giới. Trong đó, mô hình FTZ thành công nhất phải kể đến FTZ Jebel Ali (JAFZA). Được thành lập năm 1985, nằm giữa cảng Jebel Ali (cảng container lớn thứ 6 thế giới) và sân bay quốc tế Al Maktoum, JAFZA rộng 57km^2 này có 8.600 doanh nghiệp từ 140 nước đến đặt trụ sở hoạt động. Trong số 350 công ty logistics hoạt động ở Jebel Ali, có đến 14 công ty thuộc nhóm 20 doanh nghiệp logistics hàng đầu thế giới. Theo website chính chức của JAFZA, giá trị hàng hóa luân chuyển qua FTZ này năm 2023 lên tới 168 tỷ USD.

Về thể chế: Các khu tự do của UAE đều do Chính phủ xây dựng và sở hữu. Ở cấp bộ, Bộ Tài chính và Bộ Công nghiệp có trách nhiệm xây dựng và triển khai các quy hoạch phát triển công nghiệp. Các khu tự do được thành lập trên cơ sở thực hiện các luật do các tiểu vương quốc thông qua. Các tập đoàn chính phủ có quyền sở hữu hợp pháp các khu tự do. Đối với các khu gắn với cảng hoặc sân bay, nhà đầu tư kết cấu hạ tầng khu thường là Cảng vụ.

Về ưu đãi: Thành công của FTZ Jebel Ali có thể được lý giải bởi hệ thống chính sách ưu đãi cạnh tranh nhất thế giới, với mức thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp, thu nhập cá nhân, hải quan tại các FTZ là 0%; không hạn ngạch; không có kiểm soát về ngoại hối; 100% vốn và lợi nhuận được chuyển về nước mà không phải nộp bất cứ khoản thuế hay lệ phí nào; giảm thiểu các thủ tục rườm rà và nạn quan liêu; không hạn chế việc thuê lao động nước ngoài; giá thuê đất hợp lý và có gia hạn thuê trong thời gian dài; giảm 30% chi phí cho các công ty công nghệ.

Về hạ tầng: FTZ Jebel Ali sở hữu hạ tầng hiện đại, đồng bộ, đáp ứng tối đa nhu cầu hoạt động của doanh nghiệp. Vị trí thuận lợi gần cảng biển và sân bay quốc tế, giúp kết nối thông suốt với thị trường quốc tế. Các khu với mô hình lấy tri thức làm nền tảng như Thành phố Truyền thông Dubai được trang bị hệ thống hạ tầng thông tin tiên tiến, đáp ứng nhu cầu cụ thể của từng nhà đầu tư.

7.2.2. Hàn Quốc

Hàn Quốc là nền kinh tế lớn thứ 4 ở châu Á và thứ 10 thế giới theo GDP danh nghĩa. Đây là quốc gia nổi tiếng được nhiều người biết đến bởi tốc độ phát triển kinh tế thần kỳ, từ một trong những nước nghèo nhất thế giới trở thành nước phát triển có thu nhập cao chỉ qua vài thế hệ. Trong đó, FTZ đóng vai trò quan trọng như động lực thúc đẩy tăng trưởng và nâng cao năng lực cạnh tranh. Hàn Quốc hiện có có 8 khu kinh tế tự do, 6 khu được thành lập ở khu vực ven biển và 2 khu được thành lập trong đất liền. Mục đích thành lập các khu kinh tế tự do nhằm phát triển các khu này thành đầu mối của thế giới về các lĩnh vực chủ đạo gồm: kinh doanh dịch vụ, du lịch và giải trí, dịch vụ logistics hàng không, cảng biển, y tế, giáo dục, công nghệ sinh học, công nghiệp công nghệ cao, công nghệ mới, năng lượng tái tạo để thu hút các tập đoàn đa quốc gia trên thế giới.

Về ngành, nghề trọng tâm phát triển: Để tận dụng lợi thế của từng khu kinh tế tự do và tránh cạnh tranh lẫn nhau, Chính phủ Hàn Quốc xác định các lĩnh vực ưu tiên phát triển của từng khu kinh tế tự do. Cụ thể như: khu kinh tế tự do Incheon tập trung phát triển dịch vụ logistics, kinh doanh dịch vụ, du lịch và giải trí, công nghệ cao; khu Busan-Jinhae: vận tải biển, công nghiệp có hàm lượng kỹ thuật cao, du lịch và dịch vụ gắn với biển; khu Gwangyang: vận tải biển, sản phẩm thép và hóa chất, du lịch và dịch vụ; khu Yellow Sea: công nghệ cao, công nghệ sinh học và vận tải biển; khu Saemangeum-Gunsan: công nghệ cao, công nghệ mới, tái tạo, du lịch và dịch vụ cho khách Trung Quốc; khu Daegu-Gyeongbuk: giáo dục, y tế, công nghiệp thời trang, công nghệ thông tin; khu Donghae: công nghiệp vật liệu, dịch vụ logistics, du lịch; khu Chungbuk: dược phẩm sinh học, công nghệ thông tin, công nghệ cao tập trung vào công nghệ năng lượng mặt trời.

Về cơ chế, chính sách ưu đãi nổi bật:

Chính sách về hỗ trợ ngân sách nhà nước cho phát triển hạ tầng các khu kinh tế tự do: ngân sách trung ương hỗ trợ một phần vốn đầu tư hạ tầng cơ bản của các khu kinh tế tùy thuộc vào từng dự án và thời kỳ (50% hoặc có thể lên tới 100%), phần còn lại sẽ do ngân sách của địa phương thực hiện hoặc lựa chọn và thỏa thuận với doanh nghiệp đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng. Các lĩnh vực đầu tư có công nghệ cao, giáo dục, bệnh viện được Chính phủ Hàn Quốc ưu tiên hỗ trợ đầu tư.

Cơ chế quản lý: Ủy ban Phát triển khu kinh tế tự do trực thuộc Thủ tướng Chính phủ do Bộ trưởng Bộ Công Thương và Năng lượng làm Trưởng Ủy ban. Thành viên của Ủy ban gồm lãnh đạo nhiều bộ, ngành và các chuyên gia kinh tế. Ủy ban xây dựng quy hoạch, chính sách, kế hoạch phát triển các khu kinh tế tự do, quyết định những vấn đề lớn ngoài thẩm quyền của chính quyền tỉnh. Ban quản lý khu kinh tế tự do được thành lập tại các địa phương có quyền chủ động xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển, quyết định cấp phép đầu tư, xây dựng khu kinh tế. Chỉ những dự án lớn đầu tư vào khu kinh tế trong những ngành quan trọng, có tính định hướng cho toàn ngành mới cần xin ý kiến Ủy ban Phát triển khu kinh tế tự do

7.2.3. Singapore

Singapore khẳng định vị thế là một trung tâm logistics hàng đầu thế giới nhờ vào tầm nhìn chiến lược và các chính sách ưu đãi hấp dẫn. Với vị trí địa lý đắc địa tại giao điểm của các tuyến thương mại quốc tế, Singapore đã tận dụng tối đa lợi thế này để phát triển hệ thống cảng biển hiện đại và các khu thương mại tự do. Hiện, Singapore đang là cảng biển đứng thứ hai khu vực châu Á - Thái Bình Dương, được xếp là Trung tâm logistics châu Á với hơn 5.000 công ty, tập đoàn đa quốc gia tham gia hoạt động logistics.

Thành công vượt bậc của Singapore trong việc phát triển các FTZ đến từ tầm nhìn phát triển FTZ từ sớm của Singapore, với việc ban hành Luật về Khu thương mại tự do ngay từ năm 1966, tức chỉ một năm sau khi tách ra độc lập từ Malaysia. Năm 1969, FTZ đầu tiên được thành lập tại Singapore, kể từ đó đến nay, đã có 9 FTZ được thành lập, trải đều khắp các khu vực trên cả nước. Các FTZ được thành lập gắn với việc phát triển cảng biển không chỉ để tập trung các hoạt động xuất nhập khẩu, mà còn là động lực thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào các ngành công nghiệp chế biến, sản xuất. Các doanh nghiệp hoạt động trong các FTZ được hưởng nhiều ưu đãi đặc biệt, như miễn giảm thuế, tự do chuyển vốn, tạo điều kiện thuận lợi cho việc kinh doanh.

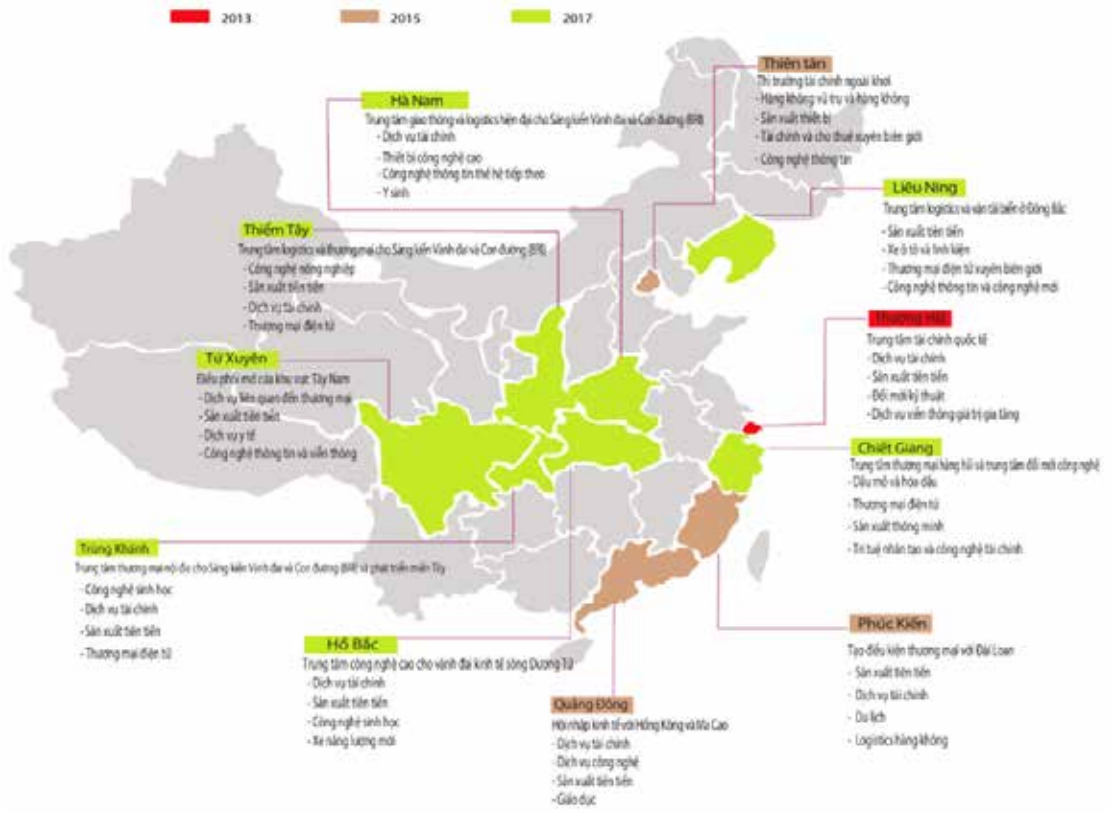
Một trong những điểm nổi bật trong chính sách phát triển FTZ của Singapore là ưu đãi về thuế GST (Goods and Services Tax). Theo nguyên tắc chung, tất cả hàng hóa (trừ một số mặt hàng được miễn thuế theo quy định) khi nhập khẩu vào Singapore đều phải chịu thuế hàng hóa dịch vụ ở mức phổ biến là 7%. Tuy nhiên, khi hàng hóa được nhập khẩu và lưu trữ trong FTZ, doanh nghiệp còn được hưởng ưu đãi tạm hoãn thuế GST. Doanh nghiệp sẽ không phải nộp khoản thuế này nếu thực hiện việc tái xuất khẩu hàng hóa ra khỏi FTZ và chỉ phải nộp thuế nếu hàng hóa đó rời khỏi FTZ và nhập vào lãnh thổ hải quan để tiêu thụ.

Bên cạnh đó, các chính sách ưu đãi liên quan đến đầu tư, phát triển FTZ, đặc biệt là ưu đãi về thuế được Chính phủ Singapore tập trung cho các doanh nghiệp logistics phát triển mạnh, có quy mô lớn, đang kinh doanh hiệu quả, có cam kết làm ăn lâu dài và định hướng mở rộng tại Singapore. Việc ban hành và thực thi chính sách ưu đãi thuế này, mặc dù trái với quy tắc thông thường, là dành các chính sách hỗ trợ ưu tiên cho các doanh nghiệp nhỏ và yếu, nhưng lại cho thấy tầm nhìn của chính phủ trong định hướng phát triển dài hạn của Singapore.

7.2.4. Trung Quốc

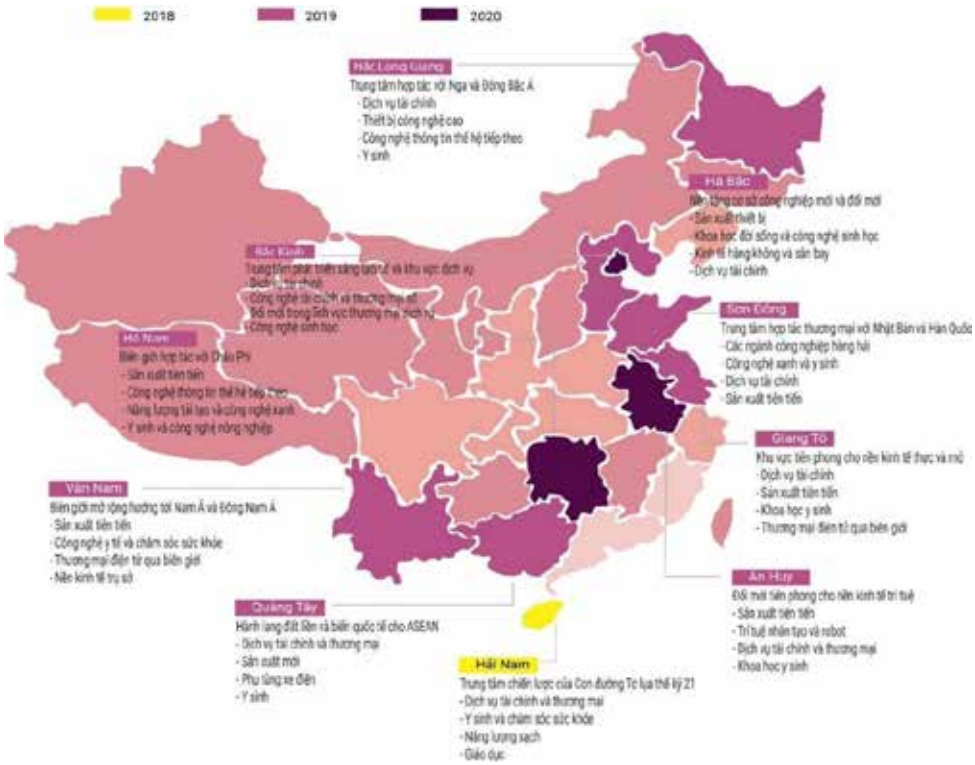
Theo Ngân hàng Thế giới, Trung Quốc là nền kinh tế lớn thứ 2 trên thế giới (chỉ sau Hoa Kỳ) và lớn nhất trong RCEP với tổng GDP năm 2022 đạt 16.325 tỷ USD. Để đạt được thành tựu này, không thể không kể đến đóng góp từ các FTZ được cho là thành công nhất thế giới. Kể từ sau khi thành lập FTZ thí điểm đầu tiên tại Thượng Hải (09/2013) đến nay, Trung Quốc đã triển khai 6 đợt mở mới và nâng cấp các FTZ với những yêu cầu, nhiệm vụ càng cao hơn và toàn diện hơn. Tính đến đầu năm 2023, Trung Quốc có tổng cộng 20 FTZ và 01 cảng thương mại tự do, phân bố trên 21 tỉnh/thành từ khu vực Duyên hải Hoa Đông, Hoa Nam đến vùng Đông Bắc, miền Trung, miền Tây, khu vực biên giới Tây Nam của Trung Quốc.

Hình 7.2. Các khu thương mại tự do của Trung Quốc giai đoạn 2013 - 2017



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo tổng hợp

Hình 7.3. Các khu thương mại tự do Trung Quốc giai đoạn 2018 - 2020



Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo tổng hợp

Theo Bộ Thương mại Trung Quốc, năm 2021, thương mại của 21 FTZ đạt 6,8 nghìn tỷ NDT (976 tỷ USD) chiếm 17,3% tổng kim ngạch thương mại của Trung Quốc; khoảng 18,5% dòng vốn FDI của Trung Quốc (khoảng 213 tỷ NDT, tương đương với 30 tỷ USD) là thuộc 21 FTZs Trung Quốc.

Thành lập từ năm 2013 với mục đích hướng đến việc mở cửa thị trường và cải cách - thiết lập một môi trường kinh doanh lành mạnh cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước, FTZ Thượng Hải - nơi thử nghiệm các chính sách tài chính của Trung Quốc trước khi được áp dụng rộng rãi, được đánh giá hoàn thành tốt nhất các nhiệm vụ được giao trong tổng số 21 FTZs trên toàn quốc. FTZ Thượng Hải đã đóng góp 124 trong tổng số 260 thành quả cải cách thể chế trên cả nước. Hơn 300 biện pháp sáng tạo do FTZ Thượng Hải thực hiện liên quan đến đầu tư, thương mại, tài chính và cải thiện quản trị đã được nhân rộng trong các lĩnh vực khác.

Bên cạnh vị trí địa lý thuận lợi, FTZ Thượng Hải (SFTZ) thực hiện nhiều chính sách cải cách như thúc đẩy tự do đầu tư, thúc đẩy tự do thương mại, nâng cao mức độ mở cửa tài chính, tiền tệ, chuyển đổi chức năng quản lý của chính phủ...

(i) Thúc đẩy tự do đầu tư. Mở cửa ngành dịch vụ, bao gồm dịch vụ tài chính, bảo hiểm, vận tải biển, thương mại, dịch vụ chuyên ngành, dịch vụ văn hóa, giáo dục, xã hội...; thực hiện quản lý đầu tư thông

qua ban hành "Danh mục hạn chế đầu tư" và được điều chỉnh giảm dần các hạng mục ngành nghề hạn chế theo từng năm. FTZ Thượng Hải đã ban hành 7 phiên bản danh mục ngành nghề hạn chế đầu tư, đến năm 2021 chỉ còn 27 ngành nghề hạn chế áp dụng cho tất cả FTZ tại Trung Quốc. Quy trình đăng ký đầu tư được đơn giản hóa, thủ tục minh bạch. Doanh nghiệp được hỗ trợ trong việc xin cấp phép kinh doanh và các giấy tờ cần thiết. SFTZ cũng khuyến khích đầu tư ra nước ngoài của các doanh nghiệp trong khu vực.

(ii) Thúc đẩy tự do thương mại: Không ngừng cải thiện thủ tục xuất nhập khẩu, kiểm dịch và kiểm nghiệm hàng hóa. Doanh nghiệp được hỗ trợ nâng cao chất lượng và giá trị hàng hóa xuất khẩu. Trung tâm thương mại - logistic - thanh toán hiện đại và hiệu quả được xây dựng. SFTZ phát triển thương mại điện tử qua biên giới và nâng cao năng lực cung cấp dịch vụ vận tải biển quốc tế.

(iii) Nâng cao mức độ mở cửa tài chính, tiền tệ: Tạo điều kiện thuận lợi cho lưu thông vốn và thanh toán qua biên giới. Việc sử dụng đồng NDT trong các giao dịch thanh toán quốc tế được khuyến khích. Thể chế quản lý về tài chính, tiền tệ được cải cách theo hướng tự do hóa và hội nhập quốc tế. Thị trường và dịch vụ tài chính được mở rộng cho các nhà đầu tư nước ngoài.

(iv) Chuyển đổi chức năng quản lý của chính phủ: Nâng cao năng lực quản lý và thực thi pháp luật. Mô hình quản lý được chuyển đổi từ "phê duyệt trước" sang "quản lý sau" để giảm thiểu thủ tục hành chính. Hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu thống nhất được xây dựng phục vụ công tác quản lý. Các cơ quan chức năng phối hợp chặt chẽ trong việc quản lý SFTZ. Cơ chế bảo vệ quyền lợi nhà đầu tư được hoàn thiện và hệ thống giải quyết tranh chấp hiệu quả được xây dựng.

Cùng với những cải cách trên, SFTZ còn đưa ra nhiều chính sách ưu đãi dành cho doanh nghiệp hoạt động trong FTZ, bao gồm giảm thuế thu nhập doanh nghiệp còn 15%, miễn thuế xuất nhập khẩu cho máy móc, thiết bị, và hàng hóa do DN sản xuất và DN sản xuất dịch vụ nhập khẩu trong khu; tự do trong việc quản lý tiền tệ và hoạt động tài chính quốc tế; không có thời hạn lưu kho đối với hàng hóa gửi ngoại quan tại khu; giảm bớt các quy định bắt buộc khi thành lập công ty trong SFTZ...

7.3. Thực trạng hoạt động của khu thương mại tự do tại Việt Nam

Khu thương mại tự do (FTZ) là mô hình đã quen thuộc trên thế giới, tuy nhiên, loại hình này vẫn còn mới mẻ tại Việt Nam. Cụ thể, đến thời điểm hiện nay Việt Nam chưa có FTZ nào được hình thành. Hệ thống pháp luật của của Việt Nam chưa có quy định về trình tự, thủ tục, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định thành lập, mô hình quản lý, cơ chế hoạt động, phân cấp quản lý trong FTZ.

Thời gian qua, Việt Nam đã từng bước tiếp cận mô hình này thông qua việc phát triển những loại hình khu có quy mô nhỏ hơn như: khu chế xuất, khu phi thuế quan trong khu kinh tế, các kho ngoại quan, cửa hàng miễn thuế... Theo thống kê của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tính đến hết năm 2023, Việt Nam có 414 khu công nghiệp, trong đó có 4 khu chế xuất.

7.3.1. Điều kiện hình thành khu thương mại tự do tại Việt Nam

7.3.1.1. Điều kiện tự nhiên

Việt Nam có vị trí địa lý đặc biệt thuận lợi cho việc phát triển các khu thương mại tự do. Nằm ở trung tâm của khu vực Đông Nam Á, với đường bờ biển dài 3.260km, Việt Nam là cầu nối quan trọng giữa các quốc gia trong khu vực và thế giới. Thêm vào đó, vị trí gần các tuyến đường hàng hải quốc tế giúp Việt Nam thuận lợi trong việc giao thương và vận chuyển hàng hóa.

Về hạ tầng giao thông và logistics, Việt Nam đã đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng giao thông trong những năm qua. Theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg, hệ thống cảng biển Việt Nam gồm 5 nhóm, phân bố dọc theo chiều dài lãnh thổ Việt Nam với tổng cộng 286 bến cảng vào năm 2023. Các cảng biển lớn như cảng Hải Phòng, cảng Cái Mép - Thị Vải, và cảng Đà Nẵng đóng vai trò then chốt trong việc xuất nhập khẩu hàng hóa. Hệ thống đường bộ và đường sắt cũng được nâng cấp và mở rộng, kết nối các khu vực kinh tế quan trọng với các FTZ. Các sân bay quốc tế như Tân Sơn Nhất, Nội Bài và Đà Nẵng cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không hiệu quả, tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại quốc tế. Theo số liệu của Bộ Giao thông Vận tải, đến năm 2022, Việt Nam có 22 sân bay, trong đó có 10 cảng hàng không quốc tế và 12 sân bay nội địa. Tháng 11/2021, Bộ Giao thông Vận tải đã trình Chính phủ quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, đến 2030 cả nước có 28 sân bay, tổng công suất thiết kế 278 triệu hành khách một năm.

7.3.1.2. Bối cảnh kinh tế và chính trị

Kinh tế Việt Nam có những bước phát triển đáng kể trong những năm qua, với tốc độ tăng trưởng GDP ổn định. Theo Tổng cục Thống kê, GDP của Việt Nam đã đạt 430 tỷ USD vào năm 2023, tăng 5,05% so với năm trước, lạm phát 3,25%, chưa phải đánh đổi giữa tăng trưởng và lạm phát như nhiều quốc gia khác. Sang đến năm 2024, CEBR dự báo, quy mô nền kinh tế Việt Nam dự kiến ở vị trí 33 trên bảng xếp hạng WELT, tăng 1 bậc so với báo cáo năm 2023, với quy mô GDP theo giá hiện hành đạt 462 tỷ USD. Thêm vào đó, sự gia tăng của tầng lớp trung lưu và nhu cầu tiêu dùng nội địa tạo ra một thị trường tiềm năng cho các doanh nghiệp hoạt động trong FTZ. Đến năm 2023, thu nhập bình quân đầu người tại Việt Nam đạt khoảng 4.300 USD.

Việt Nam đã ký kết nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA) và hiệp định đối tác kinh tế với các quốc gia và khu vực trên thế giới. Các hiệp định này tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển FTZ bằng cách mở rộng thị trường xuất khẩu, giảm thuế quan và tạo ra các cơ hội hợp tác đầu tư. Đến nay, Việt Nam đã ký kết 17 FTA, bao gồm các hiệp định quan trọng như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU (EVFTA).

7.3.2. Quy định và chính sách về khu thương mại tự do tại Việt Nam

7.3.2.1. Hiện trạng pháp lý về FTZ

Cho đến thời điểm hiện nay, Việt Nam chưa có FTZ nào được hình thành. Hệ thống pháp luật của Việt Nam chưa có quy định về trình tự, thủ tục, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định thành lập, mô hình quản lý, cơ chế hoạt động, phân cấp quản lý trong FTZ. Hiện, các quy định pháp luật liên quan chủ yếu tập trung vào các khu kinh tế (FEZ) và khu chế xuất (EPZ), nhưng không đề cập chi tiết đến các FTZ.

7.3.2.2. Các quy định và chính sách hiện có

(i) Khu kinh tế và khu chế xuất

Mặc dù Việt Nam chưa có FTZ chính thức, một số khu vực như các FEZ và EPZ đã hoạt động với một số chức năng tương tự FTZ. Các quy định pháp lý liên quan đến FEZ và EPZ bao gồm Luật Đầu tư, quy định về ưu đãi đầu tư, thủ tục đầu tư và cơ chế hoạt động trong FEZ và EPZ; Luật Hải quan, quy định về thủ tục hải quan, kiểm tra và giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu trong các khu vực này; và Luật Thuế Thu nhập doanh nghiệp, cung cấp các ưu đãi về thuế cho doanh nghiệp hoạt động trong FEZ và EPZ. Ngoài ra, còn một số bộ luật điều chỉnh liên quan như Luật Đất đai, Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu...

Ngay từ năm 2008, Chính phủ đã ra nghị định số 29/2008/NĐ-CP quy định về thành lập, hoạt động, chính sách và quản lý nhà nước đối với khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế, khu kinh tế cửa khẩu. Theo sau đó là các quy định điều chỉnh được ban hành nhằm củng cố hệ thống pháp lý trong hoạt động của FEZ và EPZ. Gần đây nhất là Nghị định số 35/2022/NĐ-CP quy định về phương hướng xây dựng, phương án phát triển hệ thống khu công nghiệp, khu kinh tế; đầu tư hạ tầng, thành lập, hoạt động, chính sách phát triển và quản lý nhà nước đối với khu công nghiệp, khu kinh tế.

(ii) Chính sách ưu đãi đầu tư

Để thu hút đầu tư vào các FEZ và EPZ, Chính phủ Việt Nam đã đưa ra nhiều chính sách ưu đãi, bao gồm ưu đãi về thuế như miễn, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp cho các dự án đầu tư vào FEZ và EPZ (hưởng thuế suất 17% trong thời hạn 10 năm); miễn thuế nhập khẩu đối với hàng hóa nhập vào từ nước ngoài để sản xuất, kinh doanh trong các khu vực này; và miễn thuế giá trị gia tăng đối với hàng hóa, dịch vụ tiêu thụ trong FEZ và EPZ. Chính phủ cũng có chính sách ưu đãi về đất đai, như miễn, giảm tiền thuê đất, thuê mặt nước cho các dự án đầu tư vào FEZ và EPZ, và cung cấp đất sạch, đã được giải phóng mặt bằng cho các nhà đầu tư.

(iii) Quản lý và phát triển hạ tầng

Chính phủ đầu tư mạnh mẽ vào phát triển hạ tầng tại các FEZ và EPZ để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của doanh nghiệp. Hệ thống giao thông kết nối FEZ và EPZ với các cảng biển, sân bay và khu vực kinh tế trọng điểm được phát triển mạnh mẽ. Ngoài ra, cơ sở hạ tầng như điện, nước, viễn thông, xử lý chất thải và các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp cũng được đầu tư đồng bộ.

7.3.2.3. Hướng đi tương lai

Để phát triển FTZ tại Việt Nam, cần có các bước đi cụ thể. Trước hết, cần hoàn thiện khung pháp lý, xây dựng và ban hành các quy định pháp lý cụ thể về trình tự, thủ tục, thẩm quyền quyết định đầu tư, thành lập, quản lý và cơ chế hoạt động của FTZ. Thứ hai, cần tăng cường tuyên truyền, phổ biến về FTZ để nâng cao nhận thức của các cơ quan quản lý, doanh nghiệp và cộng đồng về lợi ích và cơ hội từ FTZ. Thứ ba, Việt Nam cần tham khảo và học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia đã thành công trong việc phát triển FTZ như Hoa Kỳ, Hàn Quốc, UAE (Dubai), Trung Quốc, Brazil, Singapore và Panama. Cùng với đó, triển khai các dự án thí điểm FTZ tại một số địa phương có tiềm năng để đánh giá hiệu quả và rút kinh nghiệm trước khi mở rộng ra toàn quốc cũng là một giải pháp quan trọng. Cuối cùng, cần mở rộng hợp tác quốc tế, ký kết các hiệp định thương mại tự do và hiệp định đối tác kinh tế để tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển FTZ.

7.3.3. Thực trạng phát triển các khu thương mại tự do tại Việt Nam

Hình 7.4. Các tỉnh/thành phố đề xuất triển khai khu thương mại tự do

Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo tổng hợp

7.3.3.1. Đà Nẵng

Đà Nẵng là một trong năm thành phố trực thuộc trung ương của Việt Nam, nằm tại vùng Duyên hải Nam Trung Bộ. Đây là thành phố trung tâm và lớn nhất khu vực miền Trung, đóng vai trò là hạt nhân quan trọng của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. TP. Đà Nẵng hiện là đô thị loại 1, là thành phố trung tâm cấp vùng và cấp quốc gia.

Mới đây, trong Nghị quyết số 136/2024/QH15 về tổ chức chính quyền đô thị và thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP. Đà Nẵng, Quốc hội đã đồng ý thông qua việc thí điểm thành lập Khu thương mại tự do Đà Nẵng gắn với cảng biển Liên Chiểu để thực hiện thí điểm các cơ chế, chính sách nhằm mục tiêu thu hút đầu tư, tài chính, thương mại, du lịch và dịch vụ chất lượng cao.

Khu thương mại tự do Đà Nẵng là khu chức năng, có ranh giới địa lý xác định, do Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập; bao gồm khu sản xuất, trung tâm logistics, khu thương mại - dịch vụ và các loại hình khu chức năng khác theo quy định của pháp luật.

Về các chính sách ưu đãi đầu tư

Đa phần các quy định, chính sách áp dụng trong FTZ Đà Nẵng được xây dựng như các chính sách dành cho khu kinh tế, bao gồm: thời hạn hoạt động của dự án đầu tư, ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp (10% trong 15 năm), miễn giảm tiền thuê đất, thuế xuất nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, thuế tiêu thụ đặc biệt như khu phi thuế quan trong khu kinh tế.

Về cơ chế quản lý

Ban quản lý Khu công nghệ cao và Khu công nghiệp Đà Nẵng thực hiện chức năng quản lý nhà nước về Khu thương mại tự do Đà Nẵng, có thẩm quyền thực hiện quản lý theo cơ chế "một cửa, tại chỗ", trên các lĩnh vực. Cụ thể, Ban quản lý Khu công nghệ cao và các khu công nghiệp Đà Nẵng cấp, điều chỉnh, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký đầu tư, quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư, thẩm định, phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng, phê duyệt thiết kế và báo cáo nghiên cứu khả thi, cấp phép xây dựng, kiểm tra nghiệm thu các dự án đầu tư xây dựng, thẩm định và phê duyệt kết quả báo cáo đánh giá tác động môi trường, cấp các loại giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa. Ngoài ra, Chính phủ và các bộ, ngành có trách nhiệm giám sát việc phân cấp, ủy quyền cho Ban quản lý, chỉ đạo, hướng dẫn, thanh tra, kiểm tra các nội dung thuộc chức năng quản lý nhà nước, giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình tổ chức thi hành và theo dõi việc thi hành pháp luật.

7.3.3.2. Hải Phòng

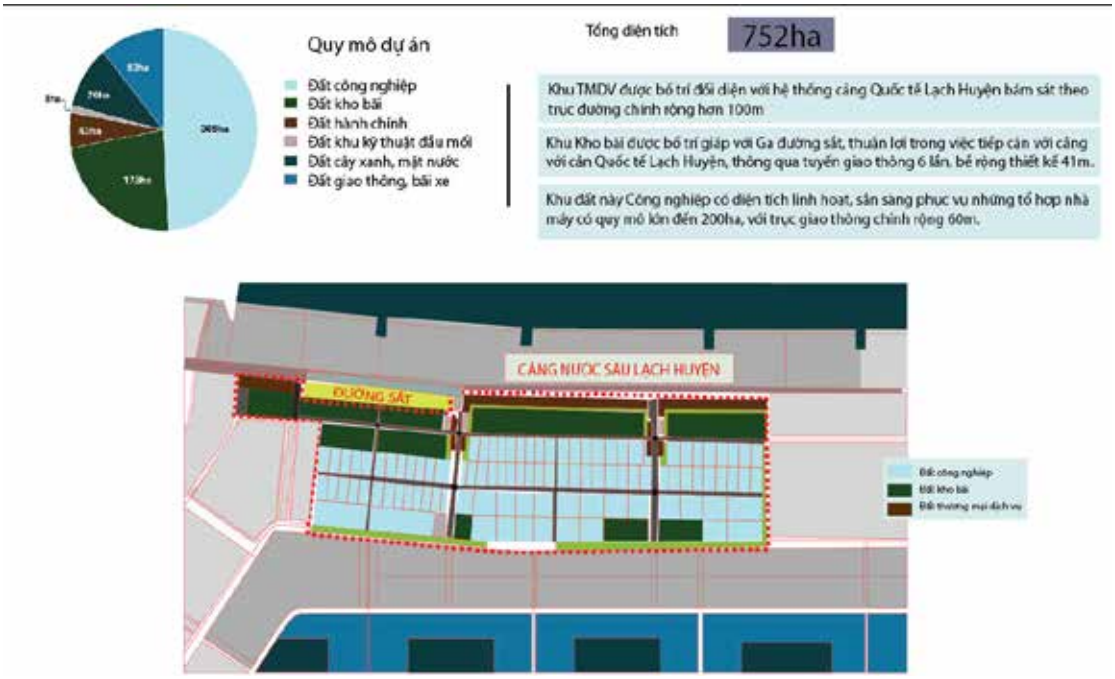
Hải Phòng là một trong những thành phố cảng lớn nhất và quan trọng nhất của Việt Nam. Với hệ thống cảng biển lớn, bao gồm cảng Hải Phòng và cảng Lạch Huyện, cảng nước sâu cho phép tàu container lớn nhất thế giới cập cảng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa. Hệ thống giao thông kết nối, bao gồm đường bộ, đường sắt và đường hàng không cũng được nâng cấp và mở rộng. Là một trung tâm kinh tế lớn của khu vực phía Bắc, với nhiều khu công nghiệp và khu chế xuất như Khu Công nghiệp Đình Vũ - Cát Hải và Khu Công nghiệp Tràng Duệ, Hải Phòng đã thu

hút nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước, đặc biệt là các doanh nghiệp trong lĩnh vực sản xuất và logistics. Theo thống kê, tính đến ngày 30/11/2023, Hải Phòng có 904 dự án đầu tư nước ngoài với tổng số vốn đầu tư đạt gần 30 tỷ USD. Trong đó, trong các khu công nghiệp, khu kinh tế có 520 dự án với tổng số vốn đạt 25,98 tỷ USD.

Nhận ra tiềm năng vượt trội của Hải Phòng, Chính phủ đã phê duyệt 2 bản Quy hoạch Hải Phòng: KCN và Khu phi thuế quan Xuân Cầu và Khu thương mại tự do trong Khu kinh tế ven biển phía Nam thành phố lần lượt vào năm 2021 và 2024.

Có vị trí quy hoạch tại đảo Cát Hải thuộc Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, nằm tiếp giáp với các KCN trọng điểm của thành phố, Khu phi thuế quan Xuân Cầu được định hướng là một khu công nghiệp và dịch vụ hậu cần cảng, phục vụ trực tiếp cho cảng nước sâu quốc tế Lạch Huyện, tập trung thu hút dự án đầu tư ở các lĩnh vực công nghiệp sạch, công nghiệp điện tử tiêu dùng, công nghiệp phụ trợ, sản xuất hàng xuất khẩu, dịch vụ logistic, xây dựng kho bãi, kho ngoại quan và kho bảo thuế và các dự án khác phù hợp với khu vực phi thuế quan. Dự án dự kiến được triển khai gồm 03 giai đoạn, lần lượt vào các năm 2025, 2030 và 2033.

Hình 7.5. Tổng quan Quy hoạch KCN và Khu phi thuế quan Xuân Cầu - Lạch Huyện, Hải Phòng



Nguồn: Kland.vn (2021)

Về hạ tầng: Với hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại và đồng bộ, Khu phi thuế quan Xuân Cầu tạo ra một môi trường đầu tư hấp dẫn, cạnh tranh với các khu công nghiệp khác trong khu vực. Hệ thống giao thông thuận tiện, kết nối với cảng biển quốc tế Lạch Huyện, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu. Hệ thống điện, nước ổn định, đảm bảo cung cấp đủ năng lượng cho sản xuất.

Bên cạnh đó, các tiện ích công cộng được đầu tư đồng bộ, tạo môi trường sống và làm việc chất lượng cao cho người lao động.

Về chính sách ưu đãi: Khu phi thuế quan Xuân Cầu mang đến nhiều ưu đãi hấp dẫn cho nhà đầu tư, bao gồm miễn giảm thuế thu nhập doanh nghiệp trong 15 năm đầu, miễn thuế xuất nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng cho nhiều loại hàng hóa. Bên cạnh đó, doanh nghiệp còn được hỗ trợ tối đa trong việc hoàn thiện thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi để kinh doanh.

Việc thành lập Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng, diện tích hơn 20.000ha, gắn với xây dựng khu thương mại tự do, khu phi thuế quan nhằm vận dụng những cơ chế, chính sách, kinh nghiệm, cách làm hay ở trong nước và quốc tế về thương mại tự do, áp dụng tại Hải Phòng. Hợp tác cùng Tập đoàn Joton vào năm 2023, khu thương mại tự do Joton với diện tích khoảng 1.000ha tại huyện Tiên Lãng kỳ vọng sẽ trở thành một động lực mới cho phát triển kinh tế - xã hội của Hải Phòng và khu vực, góp phần thu hút đầu tư trong và ngoài nước, tạo việc làm cho người dân địa phương. Các ngành công nghiệp, dịch vụ chính được hoạt động trong khu thương mại tự do như: sản xuất dược phẩm, hóa chất; sản xuất, lắp ráp ôtô, đồ điện tử công nghiệp; hàng tiêu dùng điện, điện tử; chế biến nông sản chất lượng cao để xuất khẩu; lọc hóa dầu, thương mại điện tử...

Hình 7.6. Phối cảnh Khu thương mại tự do của Tập đoàn Joton nghiên cứu tại huyện Tiên Lãng

Nguồn: jotongroup.vn (2024)

7.3.3.3. Bà Rịa - Vũng Tàu

Bà Rịa - Vũng Tàu nổi lên như một trung tâm kinh tế năng động tại khu vực miền Nam Việt Nam, được mệnh danh là "thủ phủ" công nghiệp và cảng biển. Nơi đây sở hữu hệ thống cảng biển nước sâu tiên tiến, trong đó cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đóng vai trò chủ chốt, khẳng định vị thế là một trong những cụm cảng biển lớn nhất Việt Nam với tổng công suất lên đến hơn 18 triệuTEU/năm.

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải bao gồm các cảng lớn như SP-PSA, Cái Mép, Hiệp Phước, cung cấp dịch vụ xếp dỡ, kho bãi và logistics hiện đại, thu hút đông đảo hãng tàu và doanh nghiệp trong nước và quốc tế. Việc phát triển cụm cảng này đã gặt hái nhiều thành tựu quan trọng, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và tăng cường kết nối vận tải đa phương thức cho Việt Nam.

Bên cạnh vai trò là trung tâm cảng biển, Bà Rịa - Vũng Tàu còn khẳng định vị thế là một trung tâm công nghiệp lớn, sở hữu nhiều khu công nghiệp và khu chế xuất hiện đại. Nổi bật là Khu công nghiệp Phú Mỹ và Khu công nghiệp Mỹ Xuân, thu hút nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước, đặc biệt tập trung vào các lĩnh vực dầu khí, hóa chất và logistics.

Với tiềm năng to lớn, Bà Rịa - Vũng Tàu đang hướng đến mục tiêu phát triển khu thương mại tự do gắn liền với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, định hướng phát triển theo Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 7/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã định hướng "Hình thành Khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ". Để hiện thực hóa mục tiêu này, tỉnh tập trung vào ba trụ cột chính:

- *Hoàn thiện hạ tầng và kết nối:* Nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không để kết nối thông suốt với các khu vực trong và ngoài nước.
- *Xây dựng chính sách và cơ chế quản lý hiện đại:* Tạo môi trường đầu tư thông thoáng, cởi mở, thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước.
- *Thu hút đầu tư nước ngoài và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao:* Tăng cường quảng bá tiềm năng, thu hút các nhà đầu tư quốc tế, đồng thời chú trọng đào tạo nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn cao, đáp ứng nhu cầu phát triển của Khu Thương mại Tự do.

7.3.3.4. Tiềm năng hình thành FTZ tại các khu vực khác

Bên cạnh những khu vực trọng điểm về hàng hải như Đà Nẵng, Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu đã được Chính phủ phê duyệt Quy hoạch thí điểm thành lập khu thương mại tự do, các khu vực khác như Lạng Sơn - nơi có cửa khẩu đường bộ lớn nhất nước, hay Đồng Nai với sân bay Long Thành cũng nên được cân nhắc thành lập khu thương mại tự do.

Về vị trí địa lý, ***Lạng Sơn*** là một tỉnh biên giới nằm ở phía Bắc Việt Nam, giáp Trung Quốc, với cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị là cửa khẩu đường bộ lớn nhất nước. Đây là đầu mối giao thương quan trọng trong tuyến đường sắt và đường bộ kết nối Việt Nam với Trung Quốc và các nước ASEAN, tạo điều kiện thuận lợi cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa. Trong 4 tháng đầu năm 2024, tổng kim ngạch XNK

tất cả các loại hình qua địa bàn đạt 18.377,9 triệu USD, riêng tại Hải quan tỉnh đạt 1.455,2 triệu USD, tăng 36,33% so với cùng kỳ (vov.vn, 2024).

Với vị trí cửa khẩu quốc tế, Lạng Sơn có lợi thế lớn trong việc thu hút thương mại biên giới và xuất nhập khẩu hàng hóa. Việc hình thành FTZ sẽ thúc đẩy hoạt động logistics, trung chuyển hàng hóa và phát triển kinh tế biên giới. Hạ tầng cửa khẩu được đầu tư mạnh về các máy soi chiếu, kết hợp với một số đối tác lớn về phần mềm, camera để quản lý, đặt vấn đề tự động hóa theo hướng trí tuệ nhân tạo. Hệ thống giao thông tại Lạng Sơn đã được đầu tư và nâng cấp, bao gồm các tuyến đường bộ cao tốc như dự án Chi Lăng - Hữu Nghị và các tuyến đường sắt, giúp kết nối nhanh chóng với các vùng kinh tế trọng điểm khác của Việt Nam. Bên cạnh đó, chính sách ưu đãi về thuế, đất đai và thủ tục hải quan sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương.

Tỉnh **Đồng Nai** nằm ở Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là cửa ngõ phía Đông của TP. Hồ Chí Minh - đô thị lớn nhất cả nước, nối Nam Trung Bộ, Nam Tây Nguyên với toàn bộ vùng Đông Nam Bộ. Với sân bay quốc tế Long Thành sắp đi vào hoạt động, Đồng Nai sẽ trở thành trung tâm giao thông quan trọng của cả nước.

Ảnh: Ban Biên tập Báo cáo Logistics làm việc với lãnh đạo và các hiệp hội, doanh nghiệp trong yếu tại tỉnh Bình Dương

Dự kiến đưa vào hoạt động năm 2026, sân bay Long Thành sẽ là cầu nối quan trọng cho các hoạt động thương mại quốc tế, tạo điều kiện thuận lợi cho xuất nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ. Đồng Nai có hệ thống giao thông phát triển. Cụ thể, tỉnh đang đầu tư xây dựng mới và nâng cấp mở rộng 4 dự án giao thông (tổng mức đầu tư 4 dự án là 22.600 tỉ đồng) nhằm kết nối sân bay Long Thành tới các KCN và khu vực cảng biển lân cận. Cùng với KCN công nghệ cao trên địa bàn, Đồng Nai có tiềm năng hình thành khu thương mại tự do phát triển các ngành công nghiệp hiện đại, công nghệ cao, đặc biệt là các ngành công nghiệp hỗ trợ. Bên cạnh đó, tỉnh cũng có thể phát triển các dịch vụ logistics, kho bãi, và du lịch.

Tỉnh **Bình Dương**, cũng đang lên kế hoạch thí điểm xây dựng hai khu thương mại tự do tại TP. Dĩ An và huyện Bàu Bàng. Với việc hình thành 02 khu thương mại tự do, Bình Dương kỳ vọng sẽ thúc đẩy mạnh mẽ quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng mới từ dựa vào công nghiệp truyền thống sang mô hình công nghiệp hiện đại và kinh tế số, sau khi công bố quy hoạch của tỉnh giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Các khu thương mại tự do sẽ được thiết kế với mục tiêu phát triển thành các trung tâm kết nối giao thương khu vực và quốc tế, không chỉ mang lại cơ hội, hỗ trợ cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong tỉnh, mà còn mở hướng đi mới cho các ngành công nghiệp chế biến, công nghiệp phụ trợ và dịch vụ tài chính, logistics tại Bình Dương. Các doanh nghiệp trong địa bàn sẽ có cơ hội tiếp cận công nghệ mới, nguồn vốn đầu tư nước ngoài và các thị trường quốc tế thông qua các chính sách ưu đãi và cơ chế thương mại tự do. Đặc biệt, kỳ vọng 02 khu thương mại tự do sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho ngành công nghiệp phụ trợ phát triển mạnh mẽ hơn, đây cũng là lĩnh vực mà Bình Dương đang tập trung chiến lược để giảm sự phụ thuộc vào nguồn nguyên liệu nhập khẩu, và tăng cường năng lực sản xuất nội địa.

Chính vì vậy, các cơ quan chủ chốt như Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Công Thương và các đơn vị liên quan đề xuất lập Tổ chủ đạo cấp cao với sự tham gia của lãnh đạo tỉnh để hoàn thiện phương án, đề xuất cơ chế chính sách thí điểm thành lập khu thương mại tự do.

7.4. Cơ hội và thách thức trong phát triển khu thương mại tự do tại Việt Nam

7.4.1. Cơ hội

Vị trí địa lý chiến lược: Việt Nam nằm ở trung tâm của khu vực Đông Nam Á, một vị trí địa lý chiến lược gần các tuyến đường hàng hải quốc tế quan trọng. Vị trí này cho phép Việt Nam trở thành một điểm trung chuyển hàng hóa quan trọng trong khu vực, dễ dàng kết nối với các thị trường lớn như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và các quốc gia ASEAN khác. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển các FTZ, nơi hàng hóa có thể được nhập khẩu, chế biến và xuất khẩu một cách hiệu quả.

Hệ thống cảng biển và cơ sở hạ tầng: Việt Nam sở hữu nhiều cảng biển lớn và hiện đại như cảng Hải Phòng, cảng Đà Nẵng và cảng Cái Mép - Thị Vải ở Bà Rịa - Vũng Tàu. Những cảng này có khả năng tiếp nhận tàu container lớn, tạo điều kiện thuận lợi cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa. Hệ thống giao thông kết nối giữa cảng biển với các khu công nghiệp và khu chế xuất cũng đang được nâng cấp và mở rộng, bao gồm đường bộ, đường sắt và hàng không. Điều này tạo nên một mạng lưới logistics hiệu quả, hỗ trợ cho sự phát triển của FTZ.

Chính sách ưu đãi đầu tư: Chính phủ Việt Nam đã ban hành nhiều chính sách ưu đãi đầu tư nhằm thu hút doanh nghiệp trong và ngoài nước. Các chính sách này bao gồm miễn, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn thuế nhập khẩu đối với hàng hóa nhập vào từ nước ngoài để sản xuất, kinh doanh trong các FTZ và miễn thuế giá trị gia tăng đối với hàng hóa, dịch vụ tiêu thụ trong FTZ. Chính sách ưu đãi về đất đai, hỗ trợ vay vốn với lãi suất ưu đãi cũng được áp dụng để tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư.

Tiềm năng phát triển kinh tế: Kinh tế Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ với tốc độ tăng trưởng GDP ổn định. Sự gia tăng của tầng lớp trung lưu và nhu cầu tiêu dùng nội địa cao tạo ra một thị trường tiềm năng cho các doanh nghiệp đầu tư vào FTZ. Ngoài ra, Việt Nam cũng đang đẩy mạnh hội nhập kinh tế quốc tế thông qua việc ký kết nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA) với các đối tác lớn như EU, Hàn Quốc, Nhật Bản và các quốc gia ASEAN, mở ra nhiều cơ hội cho việc phát triển FTZ.

7.4.2. Thách thức

Khung pháp lý chưa hoàn thiện: Hiện, Việt Nam chưa có khung pháp lý rõ ràng và cụ thể cho việc thành lập và quản lý FTZ. Các quy định hiện hành chủ yếu tập trung vào các khu kinh tế (KKT) và khu chế xuất (KCX), nhưng chưa đề cập chi tiết đến các FTZ. Việc thiếu khung pháp lý gây khó khăn cho doanh nghiệp và nhà đầu tư trong việc tiếp cận và phát triển FTZ, đồng thời, làm giảm tính minh bạch và hiệu quả của quản lý nhà nước đối với các khu vực này.

Cạnh tranh khu vực: Việt Nam phải cạnh tranh với các quốc gia trong khu vực đã có các FTZ phát triển như Singapore, Thái Lan và Malaysia. Những quốc gia này có khung pháp lý hoàn thiện, cơ sở hạ tầng hiện đại và các chính sách ưu đãi hấp dẫn, tạo ra áp lực cạnh tranh lớn đối với Việt Nam trong việc thu hút đầu tư và phát triển FTZ. Ngoài ra, các quốc gia này cũng có kinh nghiệm quản lý và vận hành FTZ hiệu quả, làm cho việc cạnh tranh trở nên khó khăn hơn.

Chất lượng nguồn nhân lực: Chất lượng nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics và quản lý FTZ tại Việt Nam còn hạn chế. Mặc dù Việt Nam có lực lượng lao động trẻ và đông đảo, nhưng kỹ năng và trình độ chuyên môn của nguồn nhân lực này chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu của các doanh nghiệp trong các FTZ. Việc đào tạo và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực là cần thiết để đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp và nhà đầu tư, đồng thời nâng cao hiệu quả hoạt động của FTZ.

Cơ sở hạ tầng logistics: Mặc dù cơ sở hạ tầng đã được cải thiện, vẫn cần đầu tư thêm vào các dịch vụ hỗ trợ logistics như kho bãi, bốc xếp hàng hóa và các dịch vụ phụ trợ khác để nâng cao hiệu quả hoạt động của FTZ. Hệ thống giao thông kết nối giữa các khu vực kinh tế trọng điểm và các FTZ cần được nâng cấp và mở rộng hơn nữa đảm bảo việc vận chuyển hàng hóa diễn ra thông suốt và hiệu quả.

7.5. Giải pháp phát triển khu thương mại tự do tại Việt Nam

Hiện tại, vướng mắc của các khu thương mại tự do tại Việt Nam chính là cơ chế, chính sách bởi các nội dung phân cấp, trao quyền, vận hành, tương tác giữa các vùng kinh tế bình thường, khu công nghiệp khác với khu thương mại tự do là chưa từng có tiền lệ. Điều này dẫn tới phải có một sự điều chỉnh trong luật, các quy trình, thủ tục xin cấp phép thành lập khu thương mại cũng chưa được dẫn chiếu từ bất kỳ văn bản nào. Do vậy, một số giải pháp để có thể phát triển khu thương mại tự do tại Việt Nam sẽ cần được đề xuất một cách tổng thể, bao quát. Cụ thể:

Một là, tỉnh/thành phố chủ động đề xuất dự thảo Cơ chế thí điểm Khu thương mại tự do thông qua Nghị quyết sửa đổi, bổ sung trình Quốc hội phê duyệt. Chủ động xin ý kiến các bộ liên quan như: Bộ Xây dựng, Bộ Công Thương, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội... về các khu chức năng phù hợp với lợi thế của tỉnh/thành phố; các chính sách ưu đãi đối với nhà đầu tư; chế độ ưu tiến trong thực hiện thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát chuyên ngành; cơ chế cấp duyệt các quy hoạch chi tiết, cấp - gia hạn - thu hồi giấy phép lao động..

Hai là, đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại, bao gồm hệ thống đường bộ, cảng biển, sân bay và cơ sở vật chất trong địa bàn tỉnh/thành phố. Tính phù hợp của hạ tầng giao thông thông suốt, kết nối với các vùng lân cận sẽ giúp giảm thiểu chi phí vận chuyển, rút ngắn thời gian vận chuyển và gia tăng tính cạnh tranh cho các doanh nghiệp hoạt động của FTZ.

Ba là, áp dụng công nghệ tiên tiến từ hai phía: cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp. Sử dụng hệ thống quản trị kết nối giữa cơ quan quản lý nhà nước với doanh nghiệp, để cơ quan quản lý thực hiện đúng chức năng vai trò quản lý, hỗ trợ ,dự báo ra quyết định nhằm thúc đẩy cho doanh nghiệp. Phía doanh nghiệp chủ động ứng dụng công nghệ thông minh, tự động hóa quy trình sản xuất và ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và vận hành, giúp giảm chi phí, tăng năng suất, nâng cao chất lượng sản phẩm và dịch vụ. Đồng thời, công nghệ cũng góp phần nâng cao khả năng giám sát, đảm bảo an ninh và minh bạch trong hoạt động của FTZ.

Bốn là, dự thảo đề xuất cải thiện môi trường kinh doanh trong FTZ. Tỉnh/thành phố cần nghiên cứu đề xuất đơn giản hóa thủ tục hải quan và quản lý, tăng cường tính minh bạch và hiệu quả trong quy trình hành chính nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp, giảm thiểu thời gian và chi phí, đồng thời tạo niềm tin cho các nhà đầu tư. Tỉnh/thành phố xây dựng chính sách ưu đãi mời gọi đầu tư thế hệ mới, cần hướng tới các ngành công nghệ cao, dịch vụ tài chính và công nghiệp thân thiện với môi trường.

Chính sách ưu đãi thu hút đối với nhà đầu tư:

- Thời hạn hoạt động của dự án đầu tư.
- Nhà đầu tư nước ngoài thực hiện các thủ tục cụ thể theo hướng dẫn.
- Mức ưu đãi, thời gian miễn, giảm tiền thuế đất.
- Mức ưu đãi, thời hạn áp dụng ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp đối với dự án đầu tư trong Khu thương mại tự do.
- Hàng hóa, dịch vụ được mua bán, cung ứng giữa nội địa và nước ngoài với Khu thương mại tự do.
- Các ưu đãi chưa quy định tại khoản này của Khu thương mại tự do.

Năm là, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao. Đầu tư vào các chương trình đào tạo và nâng cao kỹ năng cho người lao động, giúp họ có kiến thức, kỹ năng và trình độ chuyên môn phù hợp với yêu cầu của các ngành công nghiệp hiện đại, góp phần thúc đẩy hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp và sự phát triển chung của FTZ.

KẾT LUẬN

Năm 2024, kinh tế thế giới tăng trưởng tích cực nhờ nhu cầu hàng hóa tăng trở lại, áp lực lạm phát giảm dần, giá trung bình của hàng hóa giảm nhờ nguồn cung được cải thiện,... Tuy nhiên, thế giới vẫn phải đối mặt với nhiều rủi ro, bất ổn, tác động tiêu cực đến tăng trưởng bền vững. Cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn ngày càng gay gắt, gia tăng căng thẳng địa chính trị, xung đột quân sự leo thang ở một số quốc gia làm suy yếu hệ thống thương mại đa phương, cản trở đầu tư, gây bất ổn cho cả sản xuất và tiêu dùng, đồng thời làm tăng biến động tài chính. Bên cạnh đó, tần suất và mức độ nghiêm trọng của thiên tai ngày càng tăng do biến đổi khí hậu đe dọa đến an ninh lương thực, an ninh năng lượng, bất ổn xã hội... ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu, tác động trực tiếp đến sự phát triển của ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

Điểm nổi bật của ngành logistics năm 2024 là hệ thống kết cấu hạ tầng logistics tiếp tục được quan tâm đầu tư, phát triển mạnh mẽ theo hướng hiện đại, an toàn, nhiều công trình đạt chất lượng theo tiêu chuẩn quốc tế, mạng lưới giao thông đã kết nối đến mọi vùng, miền trong cả nước, giúp giảm chi phí logistics và thời gian giao hàng. Nhiều chính sách mới được ban hành, các thủ tục được điều chỉnh theo hướng tạo thuận lợi cho doanh nghiệp; công tác thông tin, tuyên truyền và các hoạt động nghiên cứu, xúc tiến, hợp tác quốc tế về logistics diễn ra sôi nổi, rộng khắp ở cả cấp trung ương và địa phương. Vấn đề sả xuất thân thiện môi trường và phát triển bền vững được quan tâm ở cả cấp quản lý vĩ mô và doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, ngành logistics Việt Nam còn nhiều khó khăn như: cơ cấu vận tải hàng hóa phụ thuộc nhiều vào vận tải đường bộ là một trong những nguyên nhân dẫn đến chi phí logistics cao, làm giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam; phát triển logistics ở nhiều địa phương còn gặp nhiều khó khăn do hạn chế về cơ sở hạ tầng; thiếu hụt nhân sự có chuyên môn kỹ thuật cao; ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số chưa toàn diện; công tác thông tin, số liệu về logistics chưa đáp ứng được nhu cầu phục vụ điều hành, hoạch định chính sách của cơ quan quản lý cũng như xây dựng chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp; chưa tận dụng hết tiềm năng của các khu thương mại tự do.

Bước sang năm 2025, cơ quan quản lý nhà nước và các hiệp hội, doanh nghiệp cần tập trung vào một số hoạt động sau:

- Tập trung hoàn thiện và triển khai Chiến lược tổng thể phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050;

- Tiếp tục triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ nêu tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017, Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 và Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019 tại các bộ, ngành, địa phương;

- Các bộ, ngành, địa phương tiếp tục đẩy mạnh công tác cải cách hành chính, cắt giảm hoặc đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành; phối hợp chặt chẽ, nhanh chóng trong việc xử lý các vướng mắc, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp;

- Huy động nguồn lực, tập trung tháo gỡ khó khăn, triển khai các dự án trọng điểm của ngành giao thông vận tải; nâng cao chất lượng đầu tư phát triển và kết nối hạ tầng logistics làm động lực thúc đẩy phát triển kinh tế.

- Tiếp tục đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại, thu hút đầu tư và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics, tận dụng cơ hội từ các FTA, đặc biệt là các FTA thế hệ mới; tận dụng làn sóng chuyển dịch đầu tư để thu hút đầu tư phát triển các trung tâm logistics, đặc biệt là trung tâm logistics ứng dụng công nghệ cao.

- Phát triển nguồn nhân lực cả về số lượng và chất lượng, có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ, công nghệ thông tin. Chú trọng bồi dưỡng nhân lực quản lý cấp cao có tầm nhìn chiến lược, có hiểu biết sâu, rộng về ngành, nắm bắt kịp thời các xu thế phát triển của thế giới.

- Triển khai thu thập, tổng hợp và công bố hệ thống cơ sở dữ liệu ngành logistics đầy đủ, chính xác, cập nhật làm cơ sở cho công tác điều hành, hoạch định chính sách của cơ quan nhà nước trung ương và địa phương; là căn cứ cho các quyết định kinh doanh, đầu tư của doanh nghiệp.

- Thực hiện đồng bộ các giải pháp đẩy mạnh chuyển đổi số và chuyển đổi xanh cho ngành logistics.

PHỤ LỤC

Mẫu điều tra tại Chương IV

1. Số lượng mẫu điều tra: Tổng số mẫu điều tra: 241 doanh nghiệp

2. Phân loại theo các tiêu chí chính

Tiêu chí phân loại	Số lượng	Tỉ lệ
a. Loại doanh nghiệp		
Doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics	89	36.9%
Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics	152	63.1%
b. Quy mô doanh nghiệp		
Dưới 10	4	1.66%
Từ 10 đến 50	61	25.3%
Từ 51 đến 100	45	18.67%
Từ 101 đến 200	37	15.35%
Từ 201 đến 500	32	13.28%
Trên 500	62	25.74%
c. Vị trí địa lý		
Miền Bắc	92	38.17%
Miền Trung	32	13.28%
Miền Nam	117	48.55%
d. Thời gian hoạt động		
Từ 1 - 3 năm	42	17.43%
Từ 3-5 năm	48	19.9%
Từ 5-10 năm	94	39%
Trên 10 năm	57	23.67%

Nguồn: Ban Biên tập Báo cáo

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tiếng Việt

1. Báo cáo tài chính vietstockfinance. (2024, 8 20). Retrieved from báo cáo tài chính vietstockfinance: https://finance.vietstock.vn/
2. Bộ Công Thương công bố Báo cáo Xuất nhập khẩu Việt Nam năm 2023. (2024, May 16). Bộ Công Thương. Retrieved August 14, 2024, from https://moit.gov.vn/tin-tuc/hoat-dong/bo-cong-thuong-cong-bo-bao-cao-xuat-nhap-khau-viet-nam-nam-2023.html
3. Bộ Công Thương. (2023). Báo cáo Logistics Việt Nam 2023.
4. Bộ Công Thương. (2023). Kế hoạch chuyển đổi số ngành Công Thương giai đoạn 2021 - 2025, định hướng đến năm 2030.
5. CafeF. (2018, April 23). Gemadept bán 50,9% cổ phần tại cảng Gemalink cho CMA CGM. CafeF. Truy cập từ https://cafef.vn/gemadept-ban-cang-gemalink.htm
6. Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số. (2023). Báo cáo Thương mại điện tử Việt Nam 2023. [20] Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam. (2023). Báo cáo thường niên 2023.
7. Diễn đàn Logistics Vùng lần thứ V: Chuyển đổi số - động lực mới thúc đẩy tăng trưởng vùng đồng bằng sông Hồng - Hải Phòng. (2024, May 28). Tạp chí *Diễn đàn Doanh nghiệp*. Retrieved August 14, 2024, from https://diendandoanhnghiep.vn/dien-dan-logistics-vung-lan-thu-v-chuyen-doi-so-dong-luc-moi-thuc-day-tang-truong-vung-dong-bang-song-hong-hai-phong-10134818.html
8. Hồ An. (2023, February 21). Liên minh vận tải biển lâu đời nhất tan rã, Việt Nam có bị ảnh hưởng? Báo *Giao thông*. Retrieved August 19, 2024, from https://www.baogiaothong.vn/lien-minh-van-tai-bien-lau-doi-nhat-tan-ra-viet-nam-co-bi-anh-huong-192582374.htm
9. Hoàng Ninh. (2024). Kế hoạch tổng thể phát triển thương mại điện tử quốc gia giai đoạn 2026 - 2030. Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số, Bộ Công Thương.
10. https://thesaigontimes.vn/cuoc-chia-ly-khong-nhieu-nuoc-mat/
11. Mở cổng kết nối hai cảng TCTT-CMIT: Chương mới trong phát triển cảng Cái Mép - Thị Vải. (2024, May 27). Bộ Giao thông vận tải. Retrieved August 21, 2024, from https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/92441/mo-cong-ket-noi-hai-cang-tctt-cmit--chuong-moi-trong-phat-trien-cang-cai-mep---thi-vai.aspx
12. Ngân hàng Thế giới, Báo cáo điểm lại tháng 8 - 2024
13. Quản trị nguồn nhân lực ngành logistics tại Việt Nam: Thực trạng và giải pháp http://thuvienlamdong.org.vn:81/bitstream/DL_134679/65945/1/CVv146S132022236.pdf
14. Tập đoàn vận tải biển lớn nhất thế giới MSC muốn đầu tư xây dựng cảng biển tại Cần Thơ - ASEAN News. (2024, February 1). Tạp Chí Đông Nam Á. Retrieved August 21, 2024, from https://tapchidongnama.vn/tap-doan-van-tai-bien-lon-nhat-the-gioi-msc-muon-dau-tu-xay-dung-cang-bien-tai-can-tho/
15. Tàu liên vận đưa hàng Việt đi châu Á, châu Âu. (2024, February 24). Báo *Tuổi Trẻ*. Retrieved August 21, 2024, from https://tuoitre.vn/tau-lien-van-dua-hang-viet-di-chau-a-chau-au-20240224082727814.htm
16. Thủ tướng Chính phủ. (2021). Quyết định số 221/QĐ-TTg về Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

17. Tổng cục Thống kê, Báo cáo tình hình Kinh tế - xã hội quý III và 9 tháng năm 2024.
18. Tổng cục Thống kê, Tổng quan dự báo tình hình kinh tế thế giới quý III và 9 tháng năm 2024.
19. Trần Chí Đạt. (2023). *Sách bưu chính thường niên 2023*. Hà Nội: Nhà xuất Bản Thông Tin và Truyền Thông.
20. Triển lãm Kho vận, tự động hóa kết hợp chuỗi cung ứng lạnh VN 2024. (2024, May 16). Báo *Thanh Niên*. Retrieved August 14, 2024, from https://thanhnien.vn/trien-lam-kho-van-tu-dong-hoa-ket-hop-chuoi-cung-ung-lanh-vn-2024-185240516150528311.htm
21. Triển lãm Logistics Quốc tế Việt Nam 2024 sẽ diễn ra từ ngày 1-3/8/2024. (n.d.). VILOG. Retrieved August 14, 2024, from https://vilog.vn/trien-lam-logistics-quoc-te-viet-nam-2024-se-dien-ra-tu-ngay-1-3-8-2024/
22. Trúc Đào. (2024, August 20). Việt Nam - Trung Quốc ký kết 14 văn kiện hợp tác. *Kinh tế Sài Gòn Online*. Retrieved 08 21, 2024, from https://thesaigontimes.vn/viet-nam-trung-quoc-ky-ket-14-van-kien-hop-tac/
23. Vận tải hàng không hưởng lợi từ cuộc khủng hoảng ở Biển Đỏ. (2024, January 14). *Saigon Times*. Retrieved August 21, 2024, from https://thesaigontimes.vn/van-tai-hang-khong-huong-loi-tu-cuoc-khung-hoang-o-bien-do/
24. Vietnam Report. (2023, 12 06). Retrieved from Top 10 Công ty uy tín ngành Logistics năm 2023: https://vietnamreport.net/Top-10-Cong-ty-uy-tin-nganh-Logistics-nam-2023-10727-1067.html
25. VnEconomy. (2017, March 15). Indo Trans Logistics mua lại 97% cổ phần của Sotrans. *VnEconomy*. Truy cập từ https://vneconomy.vn/itl-mua-lai-sotrans.htm

Tài liệu tiếng Anh

1. Agility and Transport Intelligence, Agility Emerging Markets Logistics Index, 2024
2. Aguezzoul, A. (2014). Third-party logistics selection problem: A literature review on criteria and methods. Omega, 49, 69-78.
3. Ballou, R. H. (2004). Business Logistics/Supply Chain Management: Planning, Organizing, and Controlling the Supply Chain. Pearson Prentice Hall.
4. Bolumole, Y. A. (2001). The supply chain role of third-party logistics providers. The International Journal of Logistics Management, 12(2), 87-102.
5. Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2002). Supply chain logistics management. McGraw-Hill.
6. Christopher, M. (2016). Logistics & Supply Chain Management. Pearson UK.
7. DHL Global Forwarding, Ocean Freight Market Update, 9 - 2024
8. Lambert, D. M., & Stock, J. R. (2001). Strategic logistics management. McGraw-Hill/Irwin.
9. Langley, C. J., & Capgemini. (2021). 2021 Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing.
10. Marasco, A. (2008). Third-party logistics: A literature review. International Journal of Production Economics, 113(1), 127-147.

11. McKinnon, A., Browne, M., Whiteing, A., & Piecyk, M. (2015). Green Logistics: Improving the Environmental Sustainability of Logistics. Kogan Page Publishers.
12. Porter, M. E. (1985). Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. Free Press.
13. Precedence Research, Global Logistics Market Report, 2024
14. Razzaque, M. A., & Sheng, C. C. (1998). Outsourcing of logistics functions: a literature survey. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 28(2), 89-107.
15. Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2014). The Handbook of Logistics and Distribution Management: Understanding the Supply Chain. Kogan Page Publishers.
16. Selviaridis, K., & Spring, M. (2007). Third party logistics: a literature review and research agenda. The International Journal of Logistics Management, 18(1), 125-150.
17. Sink, H. L., & Langley Jr, C. J. (1997). A managerial framework for the acquisition of third-party logistics services. Journal of Business Logistics, 18(2), 163.

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2024
KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG
Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội
Điện thoại: 024 3 934 1562 * **Fax:** 024 3 938 7163
Website: http://nxbcongthuong.com.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:
Vương Nguyễn

In 600 cuốn, khổ 19x27 cm tại Công ty Cổ phần Đầu tư và Hợp tác Quốc tế
Địa chỉ: Số 32 Hoàng Quốc Việt, P. Nghĩa Đô, Q. Cầu Giấy, TP. Hà Nội.
Số xác nhận đăng kí xuất bản: 4055-2024/CXBIPH/21-246/CT
Quyết định xuất bản số: 448/QĐ - NXBCT ngày 20 tháng 11 năm 2024
Mã số ISBN: ISBN: 978-604-481-770-5
In xong và nộp lưu chiểu Quý IV năm 2024.

BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM
2024
KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

TẢI VỀ BÁO CÁO
LOGISTICS VIỆT NAM 2024

ISBN: 978-604-481-770-5
9 786044 817705

SÁCH KHÔNG BÁN