

ĐIỀU KIỆN PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS LIÊN KẾT VÙNG: NGHIÊN CỨU ĐIỂN HÌNH ĐỐI VỚI TỈNH GIA LAI

● TRẦN THỊ THU HƯƠNG

TÓM TẮT:

Hệ thống logistics liên kết vùng có vai trò quan trọng trong việc kết nối dòng lưu chuyển hàng hóa giữa một vùng với một hay nhiều vùng lân cận trên cơ sở hợp tác, chia sẻ nguồn lực, tận dụng lợi thế của từng vùng, từ đó mang lại lợi ích chung mà không một địa phương hay vùng riêng lẻ nào có được. Để phát triển được hệ thống logistics liên kết vùng, một địa phương cần hội tụ và đảm bảo một số điều kiện nhất định như vị trí địa lý thuận lợi, mạng lưới giao thông vận tải có khả năng kết nối, chính sách hỗ trợ, nhân lực logistics đáp ứng yêu cầu, đặc biệt là tiềm năng về nguồn hàng hóa lưu chuyển giữa các vùng liên kết. Trên cơ sở phương pháp nghiên cứu tại bàn với sự hỗ trợ cung cấp dữ liệu trực tiếp từ cơ quan bộ ngành có liên quan, bài viết này tập trung phân tích các điều kiện phát triển hệ thống logistics liên kết vùng của tỉnh Gia Lai như một nghiên cứu điển hình.

Từ khóa: tỉnh Gia Lai, hệ thống logistics, logistics, liên kết vùng.

1. Đặt vấn đề

Logistics được hiểu là quá trình tối ưu hóa về vị trí, vận chuyển và dự trữ các nguồn tài nguyên từ điểm đầu tiên của dây chuyền cung ứng cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng. Với sự tiến bộ của kinh tế và xã hội, khoa học và công nghệ, logistics ngày càng phát triển và đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế của các quốc gia và toàn cầu (An Thị Thanh Nhân và cộng sự, 2018). Logistics có mặt trong hầu hết các lĩnh vực, liên quan đến nhiều khía cạnh của đời sống, bao gồm một chuỗi các hoạt động với sự tham gia của nhiều bên có liên quan trong phạm vi không gian rộng lớn. Do đó, liên kết vùng trong lĩnh vực logistics là tất yếu và cần thiết để tối ưu hóa toàn hệ thống.

Tại Việt Nam, liên kết vùng là chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước nhằm xác định mô hình phát triển theo không gian lãnh thổ quốc gia, khai thác tối

ưu tiềm năng, thế mạnh của từng vùng; từ đó tạo ra các động lực tăng trưởng và giá trị mới trong mục tiêu phát triển nhanh và bền vững của quốc gia (Nguyễn Thị Hồng Lâm, 2023). Chủ trương này được đề cập ngay trong Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII và Chiến lược Phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 ở các nội dung liên quan đến cơ cấu lại kinh tế vùng, đổi mới thể chế liên kết giữa các địa phương trong vùng và giữa các vùng; nhằm phát huy vai trò của các vùng kinh tế động lực, thu hẹp chênh lệch phát triển giữa các vùng.

Trong những năm qua, liên kết vùng nói chung đã đạt được những kết quả quan trọng như xây dựng được các chính sách, dự án chung, tạo ra kết nối cơ sở hạ tầng vùng và liên vùng đồng bộ; chia sẻ, lan tỏa kinh nghiệm tốt trong quản lý nhà nước giữa các vùng; thúc đẩy các chủ thể trong nền kinh tế tham gia hợp tác... (Nguyễn Thị Mai, 2022). Mặc dù vậy,

vẫn còn không ít thách thức liên quan đến vấn đề giám sát thực hiện quy hoạch vùng và liên vùng, cân đối lợi thế so sánh giữa các tỉnh, thành phố trong vùng hay liên vùng, cũng như vấn đề liên kết đầu tư phát triển... (CIEM, 2021). Tất cả cho thấy, cần có thêm những nghiên cứu chuyên sâu về liên kết vùng ở các góc độ, phạm vi khác nhau cũng như trong từng lĩnh vực của nền kinh tế, đặc biệt là liên kết vùng trong logistics - một lĩnh vực có tốc độ phát triển nhanh tại Việt Nam trong những năm vừa qua.

2. Cơ sở lý thuyết về hệ thống logistics liên kết vùng

2.1. Khái niệm và các thành phần trong hệ thống logistics

Theo Banomyong (2008), hệ thống logistics là một cấu trúc gồm 4 bộ phận, bao gồm: hạ tầng, khung thể chế pháp lý, các doanh nghiệp (DN) sử dụng dịch vụ logistics và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Điều này cũng đã được kế thừa trong các nghiên cứu đánh giá năng lực logistics tại Đài Loan, Malaysia, Việt Nam và các quốc gia khác ở khu vực sông Mekong (Banomyong & cộng sự, 2015).

Khung thể chế pháp lý logistics bao gồm các chính sách, quy định pháp luật cũng như bộ máy điều hành, thực thi pháp luật về logistics. Trong đó, chính sách là những chủ trương, định hướng của chính phủ nhằm tạo điều kiện cho logistics phát triển; quy định pháp luật là các văn bản pháp lý để tạo hành lang cho logistics phát triển đúng hướng và là cơ sở để xử lý các tranh chấp; bộ máy điều hành và thực thi pháp luật là cơ cấu tổ chức, con người triển khai, giám sát thực hiện các quy định liên quan đến logistics.

Hạ tầng logistics bao gồm cơ sở hạ tầng tĩnh và hạ tầng động (Trần Thanh Hải, 2023). Hạ tầng tĩnh là hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật để phục vụ cung ứng dịch vụ logistics như mạng lưới đường sá, sân bay, bến cảng (cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng cạn...), nhà ga, các điểm trung chuyển, tập kết và lưu trữ hàng hóa. Hạ tầng động là hệ thống phương tiện như xe tải, xe container, tàu thủy, xà lan, đầu máy, toa xe, máy bay... và các trang thiết bị tại mỗi cơ sở logistics kể trên.

DN sử dụng dịch vụ logistics là các DN sản xuất, thương mại có nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics để tập trung vào năng lực cốt lõi; khai thác tính

chuyên nghiệp, cũng như cắt giảm chi phí logistics nhờ tiết kiệm chi phí đầu tư tài sản logistics và tận dụng được lợi thế kinh tế nhờ quy mô trong vận chuyển hay dự trữ của nhà cung cấp dịch vụ logistics.

DN cung cấp dịch vụ logistics là DN có khả năng cung ứng một hoặc một vài hoặc toàn bộ chuỗi dịch vụ logistics cho khách hàng để được hưởng thù lao như các hãng tàu biển, hãng hàng không, DN vận tải đường sắt, đường bộ, DN giao nhận, đại lý hải quan, giám định, bảo hiểm... (Trần Thanh Hải, 2023).

2.3. Điều kiện phát triển hệ thống logistics liên kết vùng

Henderson A. (1974) cho rằng “Liên kết vùng là tổng thể những mối liên kết trên nhiều lĩnh vực khác nhau như kinh tế, xã hội, văn hóa, môi trường và tài nguyên trong phạm vi một vùng hoặc khu vực cụ thể”. Cùng cách tiếp cận này, Porter M.E (2000) đã đưa ra khái niệm “Liên kết vùng là một khu vực địa lý gần nhau, được kết nối với nhau thông qua một lĩnh vực cụ thể để tăng năng lực cạnh tranh, bổ sung và hỗ trợ nhau trong việc phát triển kinh tế, xã hội”. Trong điều kiện của Việt Nam, Trần Thị Phương Mai (2020) đã đưa ra khái niệm “Liên kết vùng là việc hợp tác giữa các chủ thể nhằm biến những tiềm năng và lợi thế so sánh thành lợi thế cạnh tranh thông qua việc hình thành một không gian kinh tế chung theo hướng tập trung nguồn lực nhằm tạo ra quy mô hoặc chuyên môn hóa sản xuất”.

Trên cơ sở khái niệm hệ thống logistics và khái niệm liên kết vùng đã trình bày, có thể hiểu rằng “Hệ thống logistics liên kết vùng là hệ thống logistics kết nối dòng lưu chuyển hàng hoá giữa một vùng với một hay nhiều vùng lân cận trên cơ sở hợp tác, chia sẻ nguồn lực, tận dụng lợi thế của từng vùng để mang lại lợi ích chung cho toàn vùng mà không một địa phương riêng lẻ nào có thể có được”. Theo Trần Thị Phương Mai (2020), để một địa phương có thể phát triển được hệ thống logistics liên kết vùng, cần đảm bảo 4 điều kiện quan trọng sau đây:

Thứ nhất, địa phương cần có vị trí địa lý thuận lợi để thể hiện vai trò kết nối với các địa phương khác trong vùng và mở rộng liên kết ngoài vùng. Cùng với đó là đặc điểm tự nhiên, khí hậu, tài nguyên thiên nhiên như đất đai, khoáng sản, sự đa

dạng sinh học... có tiềm năng phát triển khu vực, từ đó tạo ra lợi thế so sánh về mặt tự nhiên của vùng liên kết.

Thứ hai, địa phương cần có một hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông có khả năng kết nối các khu vực lại với nhau, rút ngắn khoảng cách giao lưu kinh tế - xã hội giữa các khu vực trong và ngoài vùng.

Thứ ba, cần có những định hướng, chính sách từ quốc gia đến địa phương để thúc đẩy hình thành, phát triển và hoàn thiện các vùng liên kết. Một chính sách logistics liên kết vùng hiệu quả sẽ tạo ra cơ chế phối hợp nhịp nhàng giữa yếu tố thuộc về định hướng của Nhà nước, chính quyền địa phương với các yếu tố thuộc về sự liên kết chủ động của các đối tượng trong nền kinh tế như DN sản xuất, thương mại hay DN dịch vụ logistics.

Thứ tư, địa phương cần có nguồn nhân lực chất lượng cao để đáp ứng yêu cầu của quá trình phát triển hệ thống logistics nói riêng và yêu cầu của phát triển liên kết vùng nói chung.

Ngoài các điều kiện chung để thúc đẩy phát triển liên kết vùng nêu trên, đối với phát triển hệ thống logistics liên kết vùng, theo tác giả còn đòi hỏi điều kiện thứ năm là đảm bảo quy mô và khả năng thu hút nguồn hàng trong nội vùng và liên vùng. Đây là điều kiện có tính chất tiên quyết, tạo ra nhu cầu dịch vụ logistics, là nền tảng để phát triển hệ thống logistics liên kết vùng.

3. Đánh giá điều kiện phát triển hệ thống logistics liên kết vùng của tỉnh Gia Lai

Theo Quy hoạch Tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Việt Nam được chia thành 6 vùng kinh tế - xã hội. Trong đó, theo tác giả, Gia Lai được đánh giá là có tiềm năng phát triển hệ thống logistics liên kết với các tỉnh thuộc nội vùng Tây Nguyên, Duyên hải Nam Trung Bộ và Đông Nam Bộ. Các nội dung dưới đây sẽ đánh giá cụ thể những điều kiện và tiềm năng này.

3.1. Đánh giá điều kiện về vị trí địa lý liên kết vùng của Gia Lai

Đối với kết nối liên vùng trong nước, Gia Lai với vị trí là trung tâm của vùng Tây Nguyên, là cửa ngõ đi ra biển của phần lớn các tỉnh Tây Nguyên nên đóng vai trò quan trọng đối với dòng lưu chuyển hàng hóa cho cả vùng Tây Nguyên. Điều này thúc đẩy các tỉnh láng giềng tăng cường hợp tác, tạo thế cho Gia Lai trở thành động lực phát triển kinh tế trong nội vùng Tây Nguyên. Bên cạnh đó, vùng Tây Nguyên lại tiếp giáp với các vùng Duyên hải Nam Trung Bộ và Đông Nam Bộ nên Gia Lai cũng có điều kiện thuận lợi để kết nối liên vùng trong nước.

Đối với kết nối liên vùng quốc tế, Gia Lai nằm ở vị trí trung tâm khu vực Tam giác phát triển Campuchia - Lào - Việt Nam nên có khả năng kết nối khu vực tam giác phát triển với dải ven biển miền Trung Việt Nam. Do đó, Gia Lai đóng vai trò quan trọng trong việc tạo liên kết giữa khu vực Campuchia - Lào - Việt Nam với vùng Tây Nguyên và các tỉnh Duyên hải Nam Trung Bộ, đồng thời cũng là cửa ngõ đi ra biển của khu vực Đông Bắc Campuchia, Thái Lan nằm trong tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Ngoài ra, mặc dù Gia Lai không nằm trực tiếp trên Hành lang kinh tế Đông - Tây nhưng thuộc Tiểu vùng sông Mê Kông nên được thừa hưởng lợi thế từ Hành lang kinh tế Đông - Tây mang lại.

3.2. Đánh giá điều kiện về hệ thống giao thông vận tải kết nối liên vùng của Gia Lai (Bảng 1)

Về đường bộ, Gia Lai cũng có vị trí khá thuận lợi về giao thông với 3 trục quốc lộ. Theo hướng Bắc - Nam có trục đường Quốc lộ 14 - đường Hồ Chí Minh nối Gia Lai với các tỉnh Quảng Nam, Đà Nẵng; Tây Nguyên với TP. Hồ Chí Minh, Đông Nam Bộ và vùng đồng bằng sông Cửu Long. Theo hướng từ Đông sang Tây hiện có Quốc lộ 19 kết nối

Bảng 1. Khoảng cách từ trung tâm các tỉnh Tây Nguyên tới các cảng biển (km)

TT	Cảng, khu kinh tế	Đà Lạt	Gia Nghĩa	Kon Tum	Buôn Ma Thuột	Pleiku
1	Cảng Đà Nẵng	611	603	282	520	342
4	Cảng Quy Nhơn	318	375	192	269	165
7	Cảng Cái Mép - Thị Vải	284	248	601	374	554

Nguồn: Tổng hợp dựa trên Google Map

của khẩu Lệ Thanh và thành phố Pleiku với cảng Quy Nhơn, Bình Định. Quốc lộ 25 nối tỉnh Gia Lai với tỉnh Phú Yên và các tỉnh Duyên Hải Miền Trung. Nhìn rộng ra liên vùng quốc tế, Quốc lộ 19 (Việt Nam) nối với Quốc lộ 78 (Campuchia), kết nối khu vực Myanmar là tuyến thuận lợi để hình thành hành lang kết nối các địa phương thuộc tiểu vùng phía Mekong và là tuyến đường ngắn nhất nối liền hai bờ Ấn Độ Dương (phía Myanmar) và Thái Bình Dương (phía Việt Nam).

Về cửa khẩu, Gia Lai có cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh nối qua cửa khẩu Oza Dao phía Campuchia, nằm trong Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh

vị trí có khoảng cách khá đồng đều trong vòng 2 giờ bay.

3.3. Đánh giá điều kiện về nguồn hàng và lưu chuyển hàng hóa giữa Gia Lai với các vùng khác

Trong nội vùng Tây Nguyên, cùng với tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn luôn duy trì ở mức 6,3% năm 2020, 9,7% năm 2021 và 9,2% năm 2022, khối lượng hàng hóa vận chuyển của Gia Lai luôn cao nhất so với các tỉnh khác trong nội vùng Tây Nguyên trong suốt 5 năm qua và đạt 26.937 tấn năm 2022 (Bảng 2); cao gấp 6 lần khối lượng hàng hóa vận chuyển của tỉnh Đắk Nông; gấp 4,1 lần của Đắk Lắk và 1,6 của Kon Tum.

Bảng 2. Khối lượng hàng hóa vận chuyển đường bộ của Gia Lai và các tỉnh Tây Nguyên

Tỉnh	2018	2019	2020	2021	2022
Kon Tum	11.315	12.486	13.059	13.195	16.886
Gia Lai	24.208	28.108	27.720	26.938	26.937
Đắk Lắk	7.081	7.661	8.281	8.665	6.527
Đắk Nông	3.173	3.434	2.937	3.345	4.505
Lâm Đồng	12.648	14.279	10.893	16.339	26.100

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê, 2023

với tổng diện tích tự nhiên khoảng 41.515 ha, thực hiện việc xuất nhập khẩu hàng hóa với Vương quốc Campuchia.

Về cảng biển quốc gia, quốc tế, hiện nay hầu hết các mặt hàng từ tỉnh Gia Lai, Nam Lào và Đông Bắc Campuchia đều xuất khẩu qua cảng Quy Nhơn. Vì vậy, việc kết nối cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh đến TP. Pleiku và kéo đến cảng Quy Nhơn là để đáp ứng cho lượng hàng hóa này. Khoảng cách từ Pleiku đến cảng quốc tế đầu mối phía Nam là Cái Mép - Thị Vải khá xa 554km, cảng quốc tế khu vực miền Trung là Đà Nẵng 342km.

Về đường hàng không, Cảng Hàng không Pleiku (CHK) nằm trong mạng lưới cảng hàng không quốc gia, cách trung tâm thành phố 5 km, đạt quy mô sân bay cấp 4C theo tiêu chuẩn của Cục Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), đảm bảo khai thác các loại máy bay A320/321, Boeing 737 để đáp ứng cơ bản nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và trong vùng. Đồng thời, xét về điều kiện kết nối với các quốc gia Đông Nam Á, Cảng Hàng không Pleiku nằm ở

Đối với các vùng kinh tế lân cận, từ Gia Lai có thể kết nối nguồn hàng với Khu kinh tế Nhơn Hội, tỉnh Bình Định bằng Quốc lộ 19; kết nối với Khu kinh tế Nam Phú Yên, tỉnh Phú Yên và Khu kinh tế Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa bằng Quốc lộ 25; kết nối với các trung tâm vùng Tây Nguyên và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam bằng Quốc lộ 14 (Bảng 3). Nhìn chung, khoảng cách từ Pleiku đến các khu kinh tế lớn này vẫn tương đối thuận lợi hơn so với trung tâm của các tỉnh khác vùng Tây Nguyên.

Theo số liệu được cung cấp bởi Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải (Bảng 4), khối lượng hàng hóa vận chuyển từ Gia Lai đến vùng Đông Nam Bộ đang cao gấp 4 lần so với từ Gia Lai tới các tỉnh trong nội vùng Tây Nguyên và gấp 2,8 lần so với lượng hàng hóa từ Gia Lai đến các tỉnh vùng Duyên hải Nam Trung Bộ. Tuy nhiên, khối lượng hàng hóa từ vùng Duyên hải Nam Trung Bộ đến Gia Lai lại lớn hơn nhiều, cao gấp gần 24,6 lần so với đến Gia Lai từ các tỉnh nội vùng Tây Nguyên và gấp 10,9 lần so với từ các tỉnh vùng Đông Nam Bộ. Dự báo đến năm 2030, khối lượng hàng hóa

Bảng 3. Khoảng cách từ trung tâm các tỉnh Tây Nguyên tới và khu kinh tế lân cận (km)

TT	Cảng, khu kinh tế	Đà Lạt	Gia Nghĩa	Kon Tum	Buôn Ma Thuột	Pleiku
2	Khu kinh tế mở Chu Lai	525	537	228	475	280
3	Khu kinh tế Dung Quất	507	532	208	428	256
5	Khu kinh tế Nam Phú Yên	225	298	267	186	220
6	Khu kinh tế Vân Phong	155	255	330	164	282

Nguồn: Tổng hợp dựa trên khoảng cách đo bằng Google Map

Bảng 4. Khối lượng hàng hóa vận chuyển của Gia Lai đi và đến các vùng lân cận

(Đơn vị: tấn/ngày)

Tỉnh/Vùng	Đi từ Gia Lai đến các vùng		Đến Gia Lai từ các vùng	
	Khảo sát 2019	Dự báo 2030	Khảo sát 2019	Dự báo 2030
Nội vùng Tây Nguyên	703	1.047	348	531
Duyên hải Nam Trung Bộ	1.006	1.545	8.560	15.610
Đông Nam Bộ	2.898	4.545	786	1.427

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải, 2023

đến và đi từ Gia Lai tới các vùng lân cận đều tăng gần gấp đôi so với thời điểm hiện tại.

Đối với các quốc gia trong Tam giác phát triển Campuchia - Lào - Việt Nam và Hành lang Kinh tế Đông - Tây, kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam với các nước này giai đoạn 2018 - 2022 tăng đều qua các năm (trừ năm 2019, 2020 do ảnh hưởng nặng nề của đại dịch Covid-19). Đồng thời, theo A.P.Moller - Maersk, giao thương qua biên giới trên hành lang kinh tế Đông - Tây được dự đoán sẽ giúp thương mại song phương Việt Nam - Lào tăng 15%, Việt Nam - Thái Lan tăng 29% bắt đầu từ năm 2020.

3.4. Điều kiện về chính sách hỗ trợ phát triển hệ thống logistics kết nối liên vùng

Bên cạnh các văn bản quan trọng của Chính phủ như Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 và Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, tỉnh Gia Lai đã ban hành văn bản chỉ đạo liên quan đến phát triển hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh, kết nối với các vùng lân cận, đó là:

Quyết định số 875/QĐ-UBND ngày 14/12/2021 ban hành Chương trình Hành động thực hiện chiến lược tổng thể phát triển khu vực

Bảng 5. Kim ngạch xuất nhập khẩu từ Việt Nam sang các quốc gia trong Tam giác phát triển Campuchia - Lào - Việt Nam và trên Hành lang Kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2018 - 2022

Đơn vị: Tỷ USD

Quốc gia	2018		2019		2020		2021		2022	
	XK	NK	XK	NK	XK	NK	XK	NK	XK	NK
Thái Lan	5,49	12,04	5,27	11,66	4,92	11,96	6,16	12,59	7,48	14,09
Campuchia	3,74	10,97	4,36	0,90	4,15	1,18	4,83	4,71	5,75	4,83
Lào	0,59	0,44	0,70	0,46	0,57	0,46	0,59	0,78	0,66	1,05
Myanmar	0,70	0,16	0,72	0,23	0,63	0,22	0,41	0,38	0,53	0,37

Nguồn: Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương, 2023

dịch vụ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 trên địa bàn tỉnh Gia Lai. Trong đó, dịch vụ logistics và vận tải là nhóm dịch vụ thứ 2 được UBND Tỉnh quan tâm phát triển. Đối với dịch vụ logistics, UBND Tỉnh giao Sở Công Thương chủ trì, phối hợp với các sở, ban, ngành và địa phương tổ chức đánh giá các điều kiện và đề xuất giải pháp phát triển hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai kết nối liên vùng.

Kế hoạch số 1130/KH-UBND ngày 17/05/2023 về Phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai giai đoạn 2023 - 2025, định hướng đến 2030 với mục tiêu: (1) Xây dựng và phát triển dịch vụ logistics nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất, đẩy mạnh lưu thông hàng hóa, phát triển thương mại truyền thống, thương mại quốc tế và thương mại điện tử, tăng cường liên kết vùng và hội nhập quốc tế. (2) Ứng dụng các công nghệ mới trong phát triển dịch vụ logistics, tăng cường đào tạo nguồn nhân lực; hỗ trợ các DN phát triển logistics theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp nhằm đảm bảo năng lực cạnh tranh trên thị trường. (3) Phát triển kết cấu hạ tầng logistics đồng bộ với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, kết cấu hạ tầng thương mại - dịch vụ, đưa Gia Lai trở thành một đầu mối logistics quan trọng của vùng.

3.5. Đánh giá điều kiện về nhân lực phục vụ phát triển hệ thống logistics kết nối liên vùng của tỉnh Gia Lai

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, xét về quy mô nhân lực, các DN logistics Gia Lai đại đa số có quy mô siêu nhỏ và nhỏ với 53,5% số DN có dưới 5 lao động; 18,0% có quy mô 5 - 9 lao động; 25,5% có quy mô 10 - 49 lao động và 3,0% có quy mô từ 50 - dưới 300 lao động; không có DN logistics có quy mô lớn hơn 300 lao động. Ngoài ra, số lao động đang làm việc tại các DN dịch vụ logistics của Gia Lai hiện là 2.018 lao động, chiếm 4,5% số lao động trên địa bàn tỉnh Gia Lai (Bảng 6). Đồng thời cũng

có thêm 2.335 lao động tại các cơ sở kinh tế cá thể logistics, chiếm 2,63% tổng số lao động tại các cơ sở kinh tế cá thể trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

Tuy nhiên, nhân lực logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai đang phải đối diện với nhiều thách thức, thiếu về số lượng, yếu về trình độ chuyên môn và tính chuyên nghiệp, ý thức kỷ luật lao động và tuân thủ pháp luật thấp, năng suất và cường độ lao động chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển của Tỉnh. Đây là một trong những rào cản lớn đối với yêu cầu phát triển hệ thống logistics kết nối liên vùng của tỉnh Gia Lai trong thời gian tới.

4. Giải pháp phát triển hệ thống logistics liên kết vùng của Gia Lai

Những phân tích trên cho thấy tiềm năng phát triển hệ thống logistics liên kết vùng của tỉnh Gia Lai là rất lớn. Tuy nhiên, để khai thác được những tiềm năng này, trong thời gian tới, Gia Lai cần tập trung vào một số giải pháp quan trọng sau đây:

Một là hoàn thiện cơ chế quản lý và phát triển dịch vụ logistics liên kết vùng.

Gia Lai cần thảo luận, trao đổi, phối hợp với các tỉnh, thành phố trong nội vùng Tây Nguyên, Duyên hải Nam Trung Bộ hay Đông Nam Bộ để tìm ra những chính sách phù hợp và khả thi nhằm phát triển hệ thống logistics liên kết vùng; hoàn thiện cơ chế, chính sách về chuỗi dịch vụ logistics, tích hợp dịch vụ logistics trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh; rà soát, điều chỉnh các quy hoạch, kế hoạch có liên quan đến logistics, đảm bảo đồng bộ với mục tiêu và nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh cũng như toàn vùng Tây Nguyên và cả nước.

Hai là chú trọng phát triển hạ tầng dịch vụ logistics.

Cần phát triển đồng bộ hạ tầng logistics gồm 3 nhóm: hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng công nghệ và hạ tầng kết nối. Kêu gọi đầu tư hợp tác công tư để phát triển hạ tầng giao thông đường bộ

Bảng 6. Lao động tại các doanh nghiệp và cơ sở kinh tế cá thể logistics tại Gia Lai

	2018	2019	2020	2021
Số lao động tại DN logistics	2.532	2.542	2.350	2.018
Số LĐ tại cơ sở kinh tế cá thể logistics	2.679	2.400	2.324	2.335

Nguồn: Tổng hợp của nhóm nghiên cứu từ số liệu của Cục Thống kê Gia Lai

như cao tốc Pleiku - Quy Nhơn, Thành phố Pleiku với Đắk Lắk & Kon Tum. Đồng thời nâng cấp mở rộng QL19, QL14, QL25 tạo bước đột phá về kết cấu hạ tầng giao thông đối với khu vực Miền Trung - Tây Nguyên. Chú trọng nâng cấp giao thông đường bộ từ thành phố Pleiku đến các vùng trồng và sản xuất cà phê, hồ tiêu, cao su, trái cây tại huyện Chư Sê, Chư Pưh, Chư Prông, Đắk Đoa, Mang Yang.

Ba là phát triển nguồn hàng, gia tăng nhu cầu dịch vụ logistics.

Gia Lai cần tăng kêu gọi đầu tư hạ tầng khu công nghiệp, cụm chế xuất, kho bãi, cảng cạn, hạ tầng cửa khẩu, các trung tâm thương mại và chế biến sản phẩm xuất khẩu chủ lực của vùng và của tỉnh là hàng nông sản; gắn kết hạ tầng giao thông, hạ tầng thương mại, hạ tầng logistics một cách đồng bộ. Khuyến khích, thu hút các DN logistics trong nước hoặc quốc tế đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch tại tỉnh nhằm tạo điều kiện thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu, đồng thời định hướng, dẫn dắt các DN trên địa bàn tỉnh tham gia vào chuỗi dịch vụ logistics.

Bốn là đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực nhân lực của tỉnh.

Các DN trên địa bàn tỉnh Gia Lai cần phối hợp với các trường đại học, cao đẳng, cơ sở đào tạo

trong cả nước để xây dựng chương trình, tổ chức các lớp đào tạo về logistics cho DN. Ngoài ra, Gia Lai cần có chính sách thu hút lực lượng lao động trình độ cao vào hoạt động logistics trên địa bàn; khuyến khích DN đầu tư đổi mới trang thiết bị, công nghệ đi đôi với đào tạo lại lao động tại chỗ.

Năm là tăng cường công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của dịch vụ logistics.

Gia Lai cần xây dựng và thực hiện các chuyên đề tuyên truyền về hiệu quả kinh tế - xã hội của việc phát triển dịch vụ logistics trên các phương tiện thông tin đại chúng, xuất bản các bản tin chuyên đề về từng khâu, từng lĩnh vực hoạt động logistics. Đẩy mạnh thực hiện các chương trình nâng cao nhận thức, hiểu biết cho cộng đồng DN trên địa bàn tỉnh thông qua các buổi hội nghị, tọa đàm, tập huấn về dịch vụ logistics.

Hy vọng rằng, với sự quyết tâm cao của các cơ quan ban ngành trong tỉnh thông qua các chính sách hỗ trợ tích cực, cũng như tận dụng được những điều kiện thuận lợi trong phát triển dịch vụ logistics đã phân tích ở trên, Gia Lai sẽ nhanh chóng trở thành trung tâm logistics của vùng Tây Nguyên, đóng vai trò là động lực tăng trưởng cho cả vùng cũng như kết nối tăng trưởng với các vùng khác trong nước và quốc tế ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. An Thị Thanh Nhân và cộng sự (2018), Giáo trình quản trị logistics kinh doanh, NXB Hà Nội.
2. Banomyong, R. (2008) Logistics development in the greater Mekong Subregion: A study of the north-south economic corridor, Journal of Greater Mekong Subregion Development Studies, 4, pp.43-58.
3. Banomyong, R., Thai, V.V. & Yuen, K.F. (2015), Assessing the national logistics system of Vietnam, the Asian Journal of Shipping and Logistics, 31(1), pp.21-58.
4. CIEM và các cộng sự (2021), Kinh tế Việt Nam năm 2020 và triển vọng 2021: Đổi mới để thích ứng, Chương trình Australia hỗ trợ cải cách kinh tế Việt Nam.
5. Henderson A. (1974), The sizes and types of cities, American Economic review, 640-656.
6. Nguyễn Thị Hồng Lâm và cộng sự (2023), Phát triển vùng theo tinh thần Đại hội XIII của Đảng, Tạp chí Xây dựng Đảng. Link: <https://www.xaydungdang.org.vn/ngghi-quyet-va-cuoc-song/phet-trien-vung-theo-tinh-than-dai-hoi-xiii-cua-dang-19908>.
7. Nguyễn Thị Mai và cộng sự (2022), Liên kết vùng ở một số nước châu Á và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam, Tạp chí Khoa học và Công nghệ - Tập 22, số 2 (2022), Trường Đại học Hùng Vương, trang 43 - 51.
8. Nguyễn Thị Như Mai (2022), Liên kết vùng và phát triển kinh tế bền vững, Tạp chí Chiến lược, Chính sách và Phát triển. DOI: <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v1i2.14>

9. Porter M.E (2000), Location, competition and economic development: Local clusters in a global economy.
10. Trần Thanh Hải (2023), Hỏi đáp về Logistics, Tái bản lần thứ 9, NXB Công Thương.
11. Trần Thị Phương Mai (2020), Tăng cường liên kết vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài, Tạp chí Tài chính online.
12. UBND tỉnh Gia Lai (2022), Quy hoạch tỉnh Gia Lai thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Ngày nhận bài: 4/9/2023

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 13/9/2023

Ngày chấp nhận đăng bài: 5/10/2023

Thông tin tác giả:

TS. TRẦN THỊ THU HƯƠNG

Trường Đại học Thương mại

CONDITIONS FOR DEVELOPING A REGIONALLY LINKED LOGISTICS SYSTEM: A CASE STUDY OF GIA LAI PROVINCE

● **Ph.D TRAN THI THU HUONG**

Thuongmai University

ABSTRACT:

The regionally linked logistics system plays an important role in connecting the flow of goods among regions on the basis of cooperation, sharing resources, and taking advantage of each region's advantages to bring common benefits that no single locality or region can have. To develop a regionally linked logistics system, a locality needs to converge and ensure certain conditions, such as favorable geographical location, a connectable transportation network, supporting policies, logistics human resources, and especially flows of goods. Based on the desk research method and data collected directly from relevant ministries and agencies, this study analyzed the conditions for developing a regionally linked logistics system in Gia Lai province.

Keywords: Gia Lai province, logistics system, logistics, regional linkage.