

CHUỖI CUNG ỨNG THÔNG MINH VÀ BỀN VỮNG Ở VIỆT NAM: CẢI CÁCH THỂ CHẾ VÀ ĐỊNH HƯỚNG HIỆN ĐẠI HÓA LOGISTICS ĐẾN NĂM 2035

HOÀNG NGUYỄN THẢO

Báo Công Thương

Email: hoangnguyenthao@bct.com.vn

Ngày nhận bài: 11/8/2026

Ngày sửa bài: 26/8/2026

Ngày duyệt đăng bài: 11/9/2026

Tóm tắt:

Nghiên cứu phân tích mối liên hệ giữa cải cách thể chế, chính sách công nghiệp, hiện đại hóa logistics và chuyển đổi số trong nâng cao năng lực chuỗi cung ứng Việt Nam giai đoạn 2025 - 2026, định hướng đến năm 2035. Phương pháp kết hợp phân tích chính sách với thống kê mô tả từ nguồn chính thức và bộ chỉ số quốc tế. Kết quả phản ánh sản xuất và thương mại tiếp tục mở rộng: Tổng sản phẩm trong nước (GDP) năm 2025 tăng 8,02%; Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) 7 tháng năm 2026 tăng 11,4%; tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 659,58 tỷ USD. Tuy nhiên, thâm hụt thương mại đạt 20,52 tỷ USD, khu vực FDI chiếm 80,1% kim ngạch xuất khẩu và chi phí logistics ước khoảng 16 - 17% GDP. Nghiên cứu đề xuất 5 nhóm giải pháp: phối hợp logistics liên vùng; chuyển đổi xanh và số; nâng cao năng lực doanh nghiệp trong nước và liên kết FDI; phát triển nhân lực viện, trường, doanh nghiệp; hoàn thiện dữ liệu logistics và năng lực dự báo. Kết luận phân biệt bằng chứng mô tả, cơ chế tác động dự kiến và khuyến nghị chính sách.

Từ khóa: logistics bền vững, chính sách công nghiệp, khả năng chống chịu chuỗi cung ứng, cải cách thể chế, chuyển đổi số

Smart and sustainable supply chains in Vietnam: Institutional reform and logistics modernization toward 2035

Abstract:

This study examines the interrelationships among institutional reform, industrial policy, logistics modernization, and digital transformation in strengthening Vietnam's supply chain capabilities during 2025 - 2026, with a strategic orientation toward 2035. The research combines policy analysis with descriptive statistics drawn from official sources and international indicators. The findings show continued expansion in manufacturing and trade: gross domestic product (GDP) grew by 8.02% in 2025; the Index of Industrial Production (IIP) increased by 11.4% in the first seven months of 2026; and total import-export turnover reached USD 659.58 billion. However, the trade deficit stood at USD 20.52 billion, the foreign-invested sector accounted for 80.1% of export turnover, and logistics costs were estimated at approximately 16 - 17% of GDP. The study proposes five groups of solutions: strengthening interregional logistics coordination; accelerating green and digital transformation; enhancing the capabilities of domestic enterprises and their linkages with FDI firms; developing human resources through cooperation among research institutes, universities, and enterprises; and improving logistics data systems and forecasting capacity. The study distinguishes between descriptive evidence, expected impact mechanisms, and policy recommendations.

Keywords: sustainable logistics, industrial policy, supply chain resilience, institutional reform, digital transformation

1. Đặt vấn đề

Dịch chuyển chuỗi cung ứng, cạnh tranh địa kinh tế và yêu cầu giảm phát thải đang thay đổi điều kiện cạnh tranh của các nền kinh tế xuất khẩu. Việt Nam phải giảm chi phí giao dịch, nâng độ tin cậy logistics, tăng giá trị trong nước và đáp ứng yêu cầu về truy xuất, dữ liệu, phát thải. Năm 2025, GDP tăng 8,02%, quy mô nền kinh tế khoảng 514 tỷ USD, xếp thứ 32 thế giới và thứ 4 ASEAN; IIP 7 tháng đầu năm 2026 tăng 11,4% (Cục Thống kê, 2026a, 2026b).

Trong 7 tháng đầu năm 2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 659,58 tỷ USD, xuất khẩu 319,53 tỷ USD và nhập khẩu 340,05 tỷ USD, thâm hụt 20,52 tỷ USD. FDI đăng ký đạt 38,06 tỷ USD và thực hiện 15,20 tỷ USD. Tỷ lệ sản xuất chiếm 94,1% nhập khẩu, vì vậy cán cân thương mại cần được xem xét cùng nhu cầu đầu vào và diễn biến đầu tư (Cục Thống kê, 2026b).

Chi phí logistics 16 - 17% GDP, cao hơn mục tiêu 12 - 15% vào năm 2035. FDI chiếm 80,1% xuất khẩu nhưng tỷ trọng này chưa phản ánh mức liên kết với doanh nghiệp trong nước; cần thêm dữ liệu về mua hàng nội địa, nội địa hóa, nhà cung cấp Việt Nam và giá trị giao dịch.

Môi trường, xã hội và quản trị (ESG), truy xuất, thiết kế sinh thái và định giá carbon ngày càng gắn với tiếp cận thị trường. CBAM áp dụng trực tiếp với một số nhóm hàng phát thải cao; dệt may và da giày chịu tác động chủ yếu qua năng lượng, vật liệu đầu vào và yêu cầu người mua (Bộ Công Thương, 2026b; European Commission, 2026; Thủ tướng Chính phủ, 2025b).

Trong bối cảnh đó, bài viết tập trung trả lời 2 câu hỏi chính. Thứ nhất, những thay đổi gần đây về thể chế và chính sách đang tạo ra những điều kiện nào cho quá trình hiện đại hóa logistics và nâng cấp chuỗi cung ứng. Thứ hai, những ưu tiên chính sách nào có thể góp phần nâng cao hiệu quả phối hợp, năng lực của doanh nghiệp trong nước, mức độ chuyển đổi xanh và chuyển đổi số cũng như chất lượng dữ liệu phục vụ quản trị chuỗi cung ứng.

2. Phương pháp nghiên cứu và nguồn dữ liệu

Nghiên cứu kết hợp phân tích chính sách với thống kê mô tả. Phân tích văn bản tập trung vào phạm vi điều chỉnh, thời điểm hiệu lực, mục tiêu định lượng và cơ chế thực thi của các quy định về hành chính, vận tải, thương mại điện tử, hải quan, logistics, chuyển đổi số và phát thải.

Phân định lượng dùng các chỉ báo vĩ mô, thương mại, công nghiệp và ngành liên quan để mô tả thực trạng, xu hướng, không suy diễn tác động chính sách khi chưa đủ căn cứ.

Nguồn dữ liệu ưu tiên gồm văn bản và quyết định chính thức; số liệu thống kê nhà nước; báo cáo của MoIT, cơ quan chuyên môn, hiệp hội ngành; bộ chỉ số quốc tế có phương pháp rõ ràng. Khi số liệu khác nhau, bài viết ưu tiên nguồn chính thức và xác định phạm vi đo lường. Dữ liệu đối chiếu đến ngày 5/8/2026; số liệu 7 tháng đầu năm 2026 không quy đổi thành dự báo cả năm.

Cách tiếp cận đối chiếu mục tiêu với diễn biến thực tế nhưng không tự xác lập quan hệ nhân quả. Bài viết phân biệt bằng chứng mô tả, cơ chế tác động dự kiến và hàm ý chính sách.

3. Khung thể chế và bối cảnh quản trị chính sách ngành

3.1. Sắp xếp đơn vị hành chính và hàm ý đối với liên kết vùng

Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12/4/2025 thống nhất chủ trương sắp xếp đơn vị hành chính và chính quyền địa phương hai cấp; Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025 quyết định sắp xếp cấp tỉnh. Cả nước còn 34 đơn vị cấp tỉnh, gồm 28 tỉnh và 6 thành phố; mô hình hai cấp vận hành từ ngày 01/7/2025 (Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, 2025; Quốc hội, 2025a).

Không gian quản lý rộng hơn có thể thuận lợi cho phối hợp quy hoạch giao thông, trung tâm logistics và hành lang vận tải. Hiệu quả phụ thuộc vào phân định trách nhiệm, liên thông dữ liệu và tính liên tục dịch vụ công; cần theo dõi thời gian thủ tục, vận chuyển, khai thác hạ tầng và chi phí logistics (Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, 2025; Quốc hội, 2025a).

3.2. Điều chỉnh khung pháp lý phục vụ phát triển chuỗi cung ứng

Luật Đường sắt số 95/2025/QH15, hiệu lực từ 1/1/2026, cập nhật cơ chế quản lý, đầu tư và phát triển kết cấu đường sắt (Quốc hội, 2025b). Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15, hiệu lực từ 1/7/2026, thiết lập khung pháp lý mới cho hàng không dân dụng, cảng hàng không và dịch vụ liên quan (Quốc hội, 2025c).

Hai luật tạo cơ sở nâng năng lực vận tải và kết nối đa phương thức, song hiệu quả phụ thuộc tiến độ dự án, kết nối ga, cảng, khu công nghiệp và chất lượng khai thác.

Luật Thương mại điện tử số 122/2025/QH15, hiệu lực từ ngày 01/7/2026, quy định trách nhiệm nền tảng, nhận diện chủ thể, minh bạch thông tin và bảo vệ giao dịch (Quốc hội, 2025d). Quyết định số 1568/QĐ-BCT đặt mục tiêu giai đoạn 2026 - 2030 tăng bán lẻ thương mại điện tử 20 - 30%/năm, thanh toán không dùng tiền mặt 80% và giảm chi phí giao hàng chặng cuối xuống không quá 8 - 15% doanh thu (Bộ Công Thương, 2025a).

Nghị định số 117/2025/NĐ-CP bổ sung quản lý thuế trên nền tảng số (Chính phủ, 2025a); Nghị định số 167/2025/NĐ-CP sửa đổi quy định hải quan (Chính phủ, 2025b). Kết quả cải cách nên đo bằng thời gian thông quan, tỷ lệ kiểm tra thực tế, chi phí tuân thủ và thời gian lưu container.

3.3. Định hướng hiện đại hóa logistics và tiêu chuẩn xanh

Chiến lược phát triển dịch vụ logistics theo Quyết định số 2229/QĐ-TTg đặt mục tiêu đến 2035: tăng trưởng 12 - 15%/năm, thuê ngoài 70 - 80%, chi phí logistics 12 - 15% GDP, Chỉ số hiệu quả logistics (LPI) thuộc nhóm 40 quốc gia dẫn đầu, 80% doanh nghiệp dùng giải pháp số và ít nhất 5 trung tâm logistics hiện đại (Thủ tướng Chính phủ, 2025b).

Quyết định số 1131/QĐ-TTg xác định AI, bản sao số, điện toán đám mây, dữ liệu lớn, blockchain, mạng thể hệ mới, robot và tự động hóa là các công nghệ chiến lược có thể ứng dụng trong kho, vận đơn điện tử và dự báo nhu cầu (Thủ tướng Chính phủ, 2025a).

TCVN ISO 14083:2025 quy định phương pháp định lượng, báo cáo phát thải khí nhà kính từ chuỗi vận chuyển (Bộ Khoa học và Công nghệ, 2025), tạo cơ sở kỹ thuật cho đo lường và các công cụ hỗ trợ chuyển đổi xanh.

4. Thực trạng năng lực chuỗi cung ứng

4.1. Năng lực sản xuất và vị thế trong chuỗi giá trị

Năm 2025, giá trị tăng thêm công nghiệp tăng 8,80%, chế biến, chế tạo tăng 9,97%; IIP 7 tháng năm 2026 tăng 11,4% (Cục Thống kê, 2026a, 2026b). Chất lượng phát triển cần được đánh giá thêm qua năng suất, công nghệ, giá trị gia tăng trong nước và năng lực nhà cung cấp.

Việt Nam xếp thứ 43 Chỉ số đổi mới sáng tạo toàn cầu (GII) năm 2026; CIP của UNIDO xếp thứ 30 theo dữ liệu 2023 (World Intellectual Property Organization, 2026; United Nations Industrial Development Organization, 2025). FDI chiếm 80,1% xuất khẩu 7 tháng năm 2026 (Cục Thống kê, 2026b), song cần thêm dữ liệu về mua hàng nội địa, nội địa hóa, nhà cung cấp đạt chuẩn và giá trị gia tăng trong nước.

4.2. Hiệu quả logistics và mức độ sẵn sàng cho chuyển đổi số, chuyển đổi xanh

Chi phí logistics Việt Nam ước 16 - 17% GDP, cao hơn mục tiêu 12 - 15% năm 2035 (Thủ tướng Chính

phủ, 2025b; Bộ Công Thương, 2026b). Dư địa cải thiện tập trung ở kết nối đa phương thức, khai thác hạ tầng, tổ chức mạng lưới và chất lượng dịch vụ.

Việt Nam có trên 34.000 doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực liên quan logistics (Bộ Công Thương, 2025b), song số doanh nghiệp dịch vụ chuyên nghiệp thấp hơn và dữ liệu chưa đủ lượng hóa thị phần 3PL/4PL.

Thương mại điện tử đạt khoảng 31 tỷ USD năm 2025, tăng 25,5%; B2C (Doanh nghiệp với người tiêu dùng) 6 tháng đầu năm 2026 đạt khoảng 13,9 tỷ USD, tăng 17,9% (Bộ Công Thương, 2026a). Nhu cầu kho đô thị, tối ưu tuyến và giao nhận tăng, trong khi chưa có chuỗi số liệu quốc gia đồng nhất về bưu kiện, tỷ lệ giao thành công và doanh thu chặng cuối (Bộ Công Thương, 2025a).

Mục tiêu 80% doanh nghiệp logistics sử dụng giải pháp số vào 2035 đã được xác lập (Thủ tướng Chính phủ, 2025b), còn TCVN ISO 14083:2025 cung cấp phương pháp đo phát thải (Bộ Khoa học và Công nghệ, 2025). Thiếu hụt chính là dữ liệu nền về ứng dụng công nghệ, phát thải theo phương thức vận tải và đo carbon tại doanh nghiệp.

Bảng 1. Đối chiếu một số chỉ báo nền tảng với mốc tham chiếu chính sách

Chỉ tiêu	Năm 2024	Năm 2025	7 tháng 2026	Mục tiêu/Tham chiếu
Tăng trưởng GDP (%)	7,04	8,02	-	-
Quy mô GDP (tỷ USD)	476	514	-	Thứ 32 thế giới, thứ 4 ASEAN
IIP (%)	-	-	+11,4	So với cùng kỳ
IIP chế biến, chế tạo (%)	-	-	+12,0*	So với cùng kỳ
Xếp hạng GII	44	44	43**	Xếp hạng năm 2026 của WIPO
Xếp hạng CIP	31	-	30***	-
Xuất nhập khẩu (tỷ USD)	-	-	659,58	Tăng 28,1% so với cùng kỳ
Xuất khẩu (tỷ USD)	-	-	319,53	Tăng 21,7%
Nhập khẩu (tỷ USD)	-	-	340,05	Tăng 34,8%
Cán cân thương mại (tỷ USD)	-	-	-20,52	Xem cùng cơ cấu nhập khẩu đầu vào
Chi phí logistics/GDP (%)	-	16 - 17	-	Giảm còn 12 - 15 giai đoạn 2025 đến 2035
DN hoạt động liên quan logistics	34.000	-	-	DN chuyên nghiệp thấp hơn tổng số
DN logistics dùng giải pháp số (%)	-	-	-	80 vào năm 2035
Tỷ trọng xuất khẩu FDI (%)	-	-	80,1	Đối chiếu nội địa hóa, mua hàng trong nước

Nguồn: tổng hợp từ (Cục Thống kê, 2026a, 2026b; Thủ tướng Chính phủ, 2025b;

World Intellectual Property Organization, 2026;

United Nations Industrial Development Organization, 2025; Bộ Công Thương, 2026b)

4.3. Áp lực nâng cấp tại một số chuỗi giá trị xuất khẩu chủ lực

4.3.1. Dệt may và may mặc

Năm 2025, xuất khẩu dệt may khoảng 46 tỷ USD, thặng dư xấp xỉ 21 tỷ USD và giá trị gia tăng trong nước ước 52% (Báo điện tử Chính phủ, 2025). Dư địa nâng cấp nằm ở nội địa hóa nguyên phụ liệu, năng suất, thiết kế, phát triển sản phẩm và quản trị đơn hàng.

Yêu cầu thị trường tập trung vào truy xuất, hóa chất, thiết kế sinh thái và dữ liệu. CBAM (Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon) chưa áp dụng trực tiếp với dệt may (European Commission, 2026) nhưng có thể tác động qua năng lượng, vật liệu đầu vào và yêu cầu giảm phát thải của người mua.

4.3.2. Da giày và túi xách

Năm 2025, xuất khẩu da giày và túi xách gần 29 tỷ USD; FDI đạt 22,82 tỷ USD, khoảng 80%, doanh nghiệp trong nước 5,84 tỷ USD (Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương, 2026). Liên kết cần được đánh giá qua nguyên phụ liệu nội địa, nhà cung cấp Việt Nam, tiêu chuẩn kỹ thuật và giá trị hợp đồng.

Thị trường giày dép trong nước ước 1,05 tỷ USD và có thể đạt 1,544 tỷ USD năm 2033 (Bộ Công Thương, 2025c). Dư địa nâng cấp gắn với thương hiệu, phân phối, dữ liệu khách hàng, truy xuất vật liệu và cung ứng nội địa.

Bảng 2. Một số chỉ báo ngành liên quan đến nâng cấp chuỗi cung ứng

Ngành /lĩnh vực	Chỉ báo	Quy mô/cơ cấu	Thị trường /mục tiêu	Yêu cầu nâng cấp
Dệt may và may mặc	Xuất khẩu ~46 tỷ USD; tăng 5 - 5,6%; thặng dư ~21 tỷ USD	Giá trị gia tăng trong nước ~52%	Truy xuất, hóa chất, thiết kế sinh thái, dữ liệu; CBAM chưa áp dụng trực tiếp	Nội địa hóa, năng suất, đo lường và truy xuất
Da giày và túi xách	Xuất khẩu ~29 tỷ USD	FDI 22,82 tỷ USD (~80%); DN trong nước 5,84 tỷ USD	Thị trường nội địa ~1,05 tỷ USD; 1,544 tỷ USD năm 2033	Liên kết nhà cung cấp, truy xuất vật liệu, phát triển thị trường
Thương mại điện tử B2C	~31 tỷ USD năm 2025; tăng 25,5%	6T/2026 ~13,9 tỷ USD; tăng 17,9%	Chi phí giao hàng chặng cuối ≤8 - 15% doanh thu năm 2030	Hoàn tất đơn, kho đô thị, tối ưu tuyến, dữ liệu
Logistics chặng cuối	Nhu cầu tăng cùng thương mại điện tử	Thiếu chuỗi số liệu quốc gia đồng nhất	Theo dõi chi phí giao hàng chặng cuối đến 2030	Chuẩn hóa chỉ báo sản lượng, chất lượng, chi phí và năng suất

Nguồn: tổng hợp từ nhiều nguồn (Bộ Công Thương, 2025a, 2025c, 2025b; Anh Thơ, 2025; Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương, 2026; European Commission, 2026; MOIT, 2026)

Nhìn tổng thể, tốc độ mở rộng sản xuất và thương mại của Việt Nam đang tạo nhu cầu lớn đối với việc nâng cấp chuỗi cung ứng, trong khi một số điều kiện nền tảng cải thiện chậm hơn. Các khoảng cách đáng chú ý tập trung ở chi phí logistics; khả năng cung cấp dịch vụ tích hợp của doanh nghiệp trong nước; độ sâu liên kết giữa khu vực FDI và nhà cung cấp Việt Nam; mức độ sẵn sàng về dữ liệu, công nghệ số và đo lường phát thải; cùng năng lực đáp ứng yêu cầu truy xuất và minh bạch tại các thị trường xuất khẩu.

5. Hàm ý chính sách cho chuỗi cung ứng thông minh và bền vững

Thứ nhất, tăng cường phối hợp logistics liên vùng trong mô hình chính quyền địa phương hai cấp

Cần phối hợp liên tỉnh theo hành lang logistics, xác định đầu mối, quy trình chia sẻ dữ liệu và bộ chỉ tiêu chung cho kết nối khu công nghiệp, trung tâm logistics, cảng, cửa khẩu, đường sắt và đường thủy. Dữ liệu liên vùng phải bảo đảm tương thích, phân quyền, an toàn và trách nhiệm cập nhật; hiệu quả đo qua thời gian chờ, độ tin cậy lịch vận chuyển, công suất và chi phí.

Thứ hai, thúc đẩy chuyển đổi xanh và số thông qua cơ chế thử nghiệm có kiểm soát

Mục tiêu 80% doanh nghiệp logistics dùng giải pháp số vào 2035 cần công cụ thực thi (Thủ tướng Chính phủ, 2025b). Cơ chế thử nghiệm có kiểm soát có thể áp dụng với tự động hóa kho, vận đơn điện tử, chia sẻ dữ liệu và dự báo bằng AI, kèm giới hạn, tiêu chí đánh giá và bảo vệ dữ liệu (Thủ tướng Chính phủ, 2025a). TCVN ISO 14083:2025 là cơ sở đo phát thải; hỗ trợ xanh cần gắn căn cứ pháp lý và kết quả (Bộ Khoa học và Công nghệ, 2025).

Thứ ba, tăng cường năng lực doanh nghiệp trong nước và liên kết với khu vực FDI

Liên kết FDI cần được đo bằng tỷ lệ mua hàng trong nước, nhà cung cấp Việt Nam đạt chuẩn, nội địa hóa, giá trị hợp đồng và chuyển giao quy trình (Cục Thống kê, 2026b). Ưu đãi phát triển nhà cung cấp nếu có phải minh bạch, có thời hạn và gắn kết quả. Doanh nghiệp logistics trong nước cần chuẩn hóa dịch vụ, tăng khả năng tiếp cận vốn, năng lực số và liên kết để tham gia 3PL/4PL.

Thứ tư, phát triển nguồn nhân lực dựa trên hợp tác viện - trường - doanh nghiệp

Nhân lực logistics cần kỹ năng dữ liệu, quản trị hệ thống, dự báo, tối ưu vận hành và đo phát thải (Thủ tướng Chính phủ, 2025b). Mô hình viện, trường, doanh nghiệp nên gắn đào tạo với nhu cầu và tình huống thực tế: viện cung cấp dữ liệu, phương pháp; trường phát triển kiến thức, kỹ năng; doanh nghiệp cung cấp bài toán, môi trường thực hành và phản hồi.

Thứ năm, phát triển kiến trúc dữ liệu logistics quốc gia và năng lực phân tích dự báo

Cần xây dựng cơ sở dữ liệu logistics quốc gia với sự phối hợp của MoIT, hải quan, thống kê, đơn vị quản lý cảng, vận tải và địa phương (Thủ tướng Chính phủ, 2025b). Hệ thống phải thống nhất danh mục, mã định danh, tiêu chuẩn chất lượng, tần suất cập nhật, phân quyền và bảo mật.

Dữ liệu chuẩn hóa cho phép phát triển phân tích, cảnh báo sớm về thương mại, chi phí vận tải và gián đoạn chuỗi cung ứng. Mô hình dự báo cần được kiểm định, công bố sai số và mức độ bất định để hạn chế dùng biến động ngắn hạn cho kết luận dài hạn.

6. Kết luận

Năm 2025 và 7 tháng năm 2026, sản xuất và thương mại tiếp tục mở rộng: GDP tăng 8,02%; IIP tăng 11,4%; tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 659,58 tỷ USD (Cục Thống kê, 2026a, 2026b). Tuy nhiên, chi phí logistics còn 16 - 17% GDP, xuất khẩu tập trung lớn ở FDI và yêu cầu dữ liệu, truy xuất, phát thải ngày càng tác động tới tiếp cận thị trường (Bộ Công Thương, 2026b).

Các thay đổi về tổ chức hành chính, pháp luật vận tải, thương mại điện tử và Chiến lược logistics tạo cơ sở nâng cấp chuỗi cung ứng (Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, 2025; Quốc hội, 2025a, 2025b, 2025c, 2025d; Chính phủ, 2025a, 2025b; Bộ Công Thương, 2025a; Thủ tướng Chính phủ, 2025a, 2025b; Bộ Công Thương, 2026; Bộ Khoa học và Công nghệ, 2025), tuy nhiên, kết quả phụ thuộc vào chất lượng thực thi, phối hợp liên cơ quan, năng lực dữ liệu và phản ứng của doanh nghiệp. Vì vậy, 5 nhóm hàm ý chính sách của bài viết tập trung vào phối hợp liên vùng, chuyển đổi xanh - số, năng lực doanh nghiệp trong nước, nguồn nhân lực và kiến trúc dữ liệu; mỗi nhóm cần đi kèm chỉ tiêu đo lường, trách nhiệm thực hiện và cơ chế đánh giá sau chính sách ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Cục Thống kê. (2026a). Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội quý IV và năm 2025. Hà Nội.
- Cục Thống kê. (2026b). Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội tháng 7 và 7 tháng năm 2026. Hà Nội.
- Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII. (2025). Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12/4/2025, Hội nghị lần thứ 11 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII.
- Quốc hội. (2025a). Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025 về việc sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh.
- Quốc hội. (2025b). Luật số 95/2025/QH15: Luật Đường sắt, ngày 27/6/2025.
- Quốc hội. (2025c). Luật số 130/2025/QH15: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, ngày 10/12/2025.
- Quốc hội. (2025d). Luật số 122/2025/QH15: Thương mại điện tử, ngày 10/12/2025.
- Chính phủ. (2025a). Nghị định số 117/2025/NĐ-CP ngày 9/6/2025 quy định quản lý thuế đối với hoạt động kinh doanh trên nền tảng thương mại điện tử, nền tảng số của hộ, cá nhân.
- Chính phủ. (2025b). Nghị định số 167/2025/NĐ-CP ngày 30/6/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2015/NĐ-CP về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan.
- Bộ Công Thương. (2025a). Quyết định số 1568/QĐ-BCT ngày 3/6/2025 phê duyệt Kế hoạch tổng thể phát triển thương mại điện tử quốc gia giai đoạn 2026-2030.
- Thủ tướng Chính phủ. (2025a). Quyết định số 1131/QĐ-TTg ngày 12/6/2025 ban hành Danh mục công nghệ chiến lược và sản phẩm công nghệ chiến lược.
- Thủ tướng Chính phủ. (2025b). Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 9/10/2025 phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050.
- Bộ Công Thương. (2026). Quyết định số 330/QĐ-BCT ngày 24/2/2026 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương.
- Bộ Khoa học và Công nghệ. (2025). Quyết định số 419/QĐ-BKHCN ngày 18/2/2025 về việc công bố Tiêu chuẩn quốc gia; TCVN ISO 14083:2025, Khí nhà kính - Định lượng và báo cáo phát thải khí nhà kính phát sinh từ vận hành chuỗi vận chuyển.
- Bộ Công Thương. (2025b). Báo cáo Logistics Việt Nam 2025: Logistics thông minh. Nhà xuất bản Công Thương.
- Bộ Công Thương. (2025c). Báo cáo thị trường trong nước Việt Nam năm 2025. Hà Nội.
- Bộ Công Thương. (2026a). Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số tổng kết công tác năm 2025 và triển khai nhiệm vụ năm 2026. <https://moit.gov.vn/tin-tuc/cuc-thuong-mai-dien-tu-va-kinh-te-so-tong-ket-cong-tac-nam-2025-va-trien-khai-nhiem-vu-nam-2026.html>
- Anh Thơ. (2025). Xuất khẩu dệt may cán mốc 46 tỷ USD trong năm 2025. Báo điện tử Chính phủ, <https://baochinhphu.vn/xuat-khau-det-may-can-moc-46-ty-usd-trong-nam-2025-10225122311302171.htm>
- Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương (2026). Ngành da giày, túi xách Việt Nam năm 2025: Xuất khẩu đạt 29 tỷ USD, giữ vững vị thế toàn cầu. <https://vioit.moit.gov.vn/vn/hoi-nghi-hoi-thao/nganh-da-giay--tui-xach-viet-nam-nam-2025--xuat-khau-dat-29-ty-usd--giu-vung-vi-the-toan-cau-6821.4049.html>
- World Intellectual Property Organization. (2026). Global Innovation Index 2026: GII 2026 results and Viet Nam profile. Geneva: WIPO. Accessed 30 September 2026.
- United Nations Industrial Development Organization. (2025). International Yearbook of Industrial Statistics 2025; Competitive Industrial Performance Index, data for Viet Nam: 2023. Vienna: UNIDO.
- European Commission. (2026). CBAM Sectors. Taxation and Customs Union.