

# GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHUỖI GIÁ TRỊ CUNG ỨNG THÔNG QUA DỊCH VỤ LOGISTICS MỘT CÁCH HIỆU QUẢ: TRƯỜNG HỢP VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG

● PHAN THỊ ANH THƯ

## TÓM TẮT:

Vùng kinh tế trọng điểm (vùng KTTĐ) Miền Trung, trong đó đặc biệt là TP. Đà Nẵng được đánh giá duy trì mức tăng trưởng cao trong thời gian dài, tuy vậy quy mô kinh tế vẫn còn nhỏ so với quy mô tổng thể của Việt Nam. Một trong những nguyên nhân chính là tính liên kết vùng chưa cao và hoạt động kém hiệu quả của chuỗi cung ứng toàn vùng. Trước tình hình trên, bài nghiên cứu đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao chuỗi giá trị cung ứng thông qua dịch vụ logistics một cách hiệu quả, như: 1) cần đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, 2) cần thúc đẩy hiệu quả của dịch vụ logistics, 3) cần phát triển các trung tâm logistics, 4) cần tăng cường sự hợp tác và phối hợp giữa các doanh nghiệp, cơ quan chính phủ và hiệp hội ngành, 5) cần đầu tư vào phát triển nhân lực logistics.

**Từ khóa:** chuỗi giá trị, logistics, hiệu quả hoạt động logistics, các nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP).

## 1. Đặt vấn đề

Nền kinh tế Việt Nam ngày càng hòa nhập theo xu thế tất yếu của thời đại ngày nay là toàn cầu hoá nền kinh tế thế giới. Đến đầu năm 2022, Việt Nam đã tham gia 17 Hiệp định FTA với các nước, khu vực trên thế giới. Trong xu thế này, bất kỳ một quốc gia, một địa phương, một doanh nghiệp hay ngành nghề nào, không phân biệt lớn hay nhỏ, mạnh hay yếu, muốn tồn tại và phát triển đều phải chấp nhận và tích cực tham gia vào xu thế mới này. Toàn cầu hóa tuy còn nhiều nhược

điểm, như: làm cho cạnh tranh ngày càng gay gắt, chưa bảo đảm sự công bằng giữa nước giàu và nước nghèo... nhưng có ưu điểm rất lớn là làm cho nền kinh tế thế giới phát triển năng động và vững chắc hơn. Toàn cầu hóa cũng tạo điều kiện cho giao thương giữa các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ và đương nhiên sẽ dẫn đến bước phát triển mới của logistics - logistics toàn cầu, khu vực và từng quốc gia.

Trong bài viết này, tác giả sử dụng chủ yếu phương pháp thống kê mô tả và các số liệu đã được

các cơ quan có thẩm quyền công bố để gợi mở một số giải pháp nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng thông qua dịch vụ Logistics hiệu quả, trường hợp tại vùng KTTĐ miền Trung.

## **2. Phương pháp nghiên cứu**

Tác giả chủ yếu sử dụng phương pháp thống kê mô tả để phân tích thực trạng, kết quả và hạn chế thực trạng phát triển logistics ở Việt Nam. Dữ liệu được thu thập và tổng hợp từ Tổng cục Thống kê qua các năm, Báo cáo Logistics Việt Nam 2021, Tài liệu Chỉ số Hiệu quả hoạt động logistics (LPI) - Bộ Công Thương Việt Nam, Báo cáo ngắn của Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (VLA), Quốc tế LPI của Ngân hàng Thế giới.

## **3. Thực trạng phát triển logistics ở Việt Nam**

### **3.1. Thực trạng cung ứng hàng hóa của nền kinh tế Việt Nam**

Theo Tổng cục Thống kê (2022), doanh thu bán lẻ hàng hóa 2 tháng đầu năm 2022 ước đạt 707,4 nghìn tỷ đồng, tăng 3,1% so với năm 2021, cụ thể từng nhóm hàng như sau: nhóm hàng lương thực, thực phẩm ước đạt 244,1 nghìn tỷ đồng, chiếm tỷ trọng lớn nhất trong các nhóm ngành hàng (34,5%) tăng 9,0% so với cùng kỳ năm trước; hàng may mặc ước đạt 35,6 nghìn tỷ đồng, chiếm 5,0%, giảm 8,1%; đồ dùng, dụng cụ, trang thiết bị gia đình ước đạt 80,9 nghìn tỷ đồng, chiếm 11,4%, giảm 9,1%; vật phẩm văn hóa, giáo dục ước đạt 9,4 nghìn tỷ đồng, chiếm 1,3%, tăng 12,7%; phương tiện đi lại ước đạt 38,4 nghìn tỷ đồng, chiếm 5,4%, tăng 4,3%; xăng dầu các loại ước đạt 82,9 nghìn tỷ đồng, chiếm 11,7%, tăng 7,2% so với cùng kỳ năm trước chủ yếu do giá xăng dầu tăng cao.

Kim ngạch nhập khẩu hàng hóa năm 2021 đạt 332,23 tỷ USD, tăng 26,5% so với năm trước, trong đó vùng kinh tế trong nước đạt 114,03 tỷ USD, tăng 21,8%; Vùng có vốn đầu tư nước ngoài đạt 218,21 tỷ USD, tăng 29,1%. Trong năm 2021 có 47 mặt hàng nhập khẩu đạt trị giá trên 1 tỷ USD, chiếm tỷ trọng 94,1% tổng kim ngạch nhập khẩu.

Kim ngạch nhập khẩu hàng hóa năm 2021 đạt 332,23 tỷ USD, tăng 26,5% so với năm trước, trong đó vùng kinh tế trong nước đạt 114,03 tỷ USD, tăng 21,8%; Vùng có vốn đầu tư nước ngoài đạt 218,21 tỷ USD, tăng 29,1%. Trong năm 2021, có 47 mặt

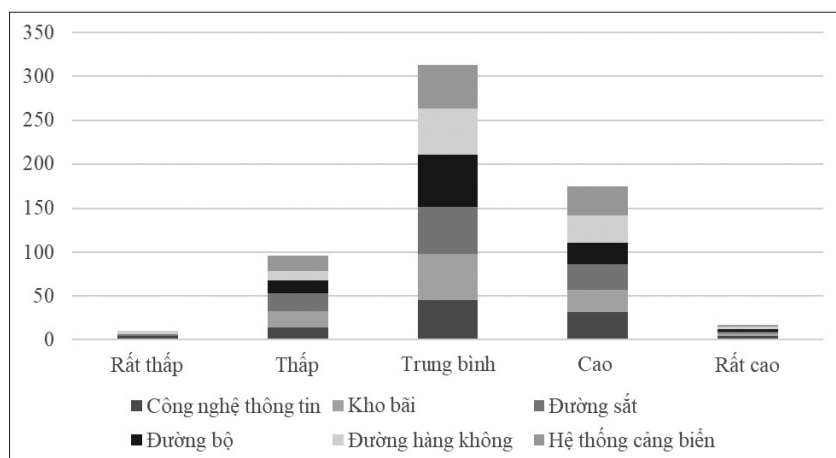
hàng nhập khẩu đạt trị giá trên 1 tỷ USD, chiếm tỷ trọng 94,1% tổng kim ngạch nhập khẩu.

Báo cáo Xuất nhập khẩu Việt Nam năm 2021 vừa được công bố cho thấy, kim ngạch xuất khẩu của cả nước đạt 336,31 tỷ USD, tăng 19% so với năm 2020. Trong đó, 10 tỉnh, thành phố dẫn đầu cả nước về kim ngạch xuất khẩu bao gồm: TP. Hồ Chí Minh, Bắc Ninh, Bình Dương, Thái Nguyên, Hải Phòng, Đồng Nai, Bắc Giang, Hà Nội, Hải Dương, Phú Thọ. Nổi bật trong số này, dù xếp ở vị trí thứ 10 (tăng 3 bậc so với năm 2020) trong bảng xếp hạng các địa phương dẫn đầu nhưng Phú Thọ là địa phương có tỷ trọng cao nhất đạt 91,5% so với năm 2020 với giá trị 8,2 tỷ USD.

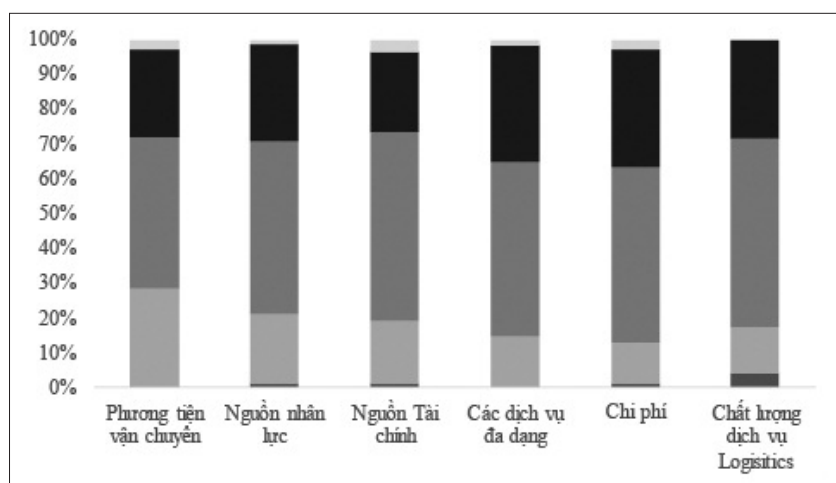
### **3.2. Thực trạng cung ứng hàng hóa vùng kinh tế trọng điểm miền Trung**

Tại vùng KTTĐ miền Trung: Hành lang kinh tế Đông - Tây (East West Economic Corridor - EWEC) là chương trình phát triển kinh tế được khởi xướng tại Hội nghị Bộ trưởng GMS lần thứ 8 vào năm 1998 để tạo điều kiện phát triển kinh tế và hội nhập cho các nước EWEC. EWEC hình thành dựa trên tuyến đường bộ dài 1.450 km đi qua 4 quốc gia nằm trong trung tâm bán đảo Đông Dương là: Lào, Myanmar, Thái Lan và Việt Nam. Đến nay, sau gần 25 năm hình thành, các địa phương trên hành lang kinh tế Đông - Tây vẫn chưa thực sự được các quốc gia tập trung, quan tâm đầu tư đúng mức để trở thành một hành lang kinh tế xuyên biên giới thực sự; hạ tầng giao thông kết nối cũng như hạ tầng giao thông, công nghiệp, thương mại, dịch vụ còn chậm phát triển, quy mô thị trường sản xuất, tiêu dùng hàng hóa còn nhỏ, dẫn đến dịch vụ logistics trên hành lang chưa thật sự phát triển. (Hình 1)

Chất lượng cơ sở hạ tầng Logistics: Tại vùng KTTĐ miền Trung, cơ sở hạ tầng logistics bao gồm đầy đủ các hệ thống cảng biển, hàng không, đường sắt, đường bộ, hệ thống công nghệ thông tin. Trong các phương thức vận chuyển, đường bộ đóng vai trò then chốt trong hoạt động vận tải hàng hóa xuất nhập cảnh và giữa các vùng trong cả nước. Đóng vai trò trung tâm KTTĐ miền Trung, cảng Hàng không Đà Nẵng bao gồm cảng nội địa và quốc tế đang phát huy vai trò là sân bay chiến lược kết nối

**Hình 1: Chất lượng cơ sở hạ tầng logistics vùng KTTĐ miền Trung**

Nguồn: Tổng hợp từ các cuộc khảo sát doanh nghiệp năm 2021

**Hình 2: Đánh giá của các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics vùng KTTĐ miền Trung**

Nguồn: Nguyễn Thị Việt Ngọc, (2021).

nhiều chuyến bay đưa du khách và nhà đầu tư quốc tế đến Việt Nam. Cảng Hàng không Chu Lai (tỉnh Quảng Nam) cũng đã được nâng cấp theo hướng đến năm 2025 trở thành cảng hàng không quốc tế và là trung tâm trung chuyển, vận tải hàng hóa lớn nhất cả nước.

Có tới 58,7% số lượng các doanh nghiệp được hỏi đánh giá hệ thống đường bộ ở mức trung bình. Thấp hơn là các ý kiến đánh giá về hệ thống đường sắt, kho bãi và hệ thống sân bay, hàng không (trên dưới 53%) và hệ thống cảng biển. Công nghệ thông tin lần lượt là 49,3% và 45,3% số lượng các doanh nghiệp đánh giá mức trung bình xuất phát từ thực tế

vùng KTTĐ miền Trung có nhiều cảng biển, sân bay, nhưng các cơ sở hạ tầng này chưa được đầu tư hiện đại để đạt các tiêu chuẩn quốc tế, do đó làm giảm khả năng khai thác của các cơ sở hạ tầng. Bên cạnh đó, lượng hàng hóa lưu thông qua các cơ sở này còn khá khiêm tốn, lượng hàng container qua 2 cảng lớn là Đà Nẵng và Bình Định chỉ chiếm khoảng 3,2%. Điều này cho thấy, mức độ công nghiệp hóa, sản xuất và sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của vùng vực miền Trung, đặc biệt là vùng KTTĐ miền Trung vẫn còn quá thấp so với cả nước.

Chất lượng dịch vụ và nhân lực phục vụ logistics: Theo kết quả khảo sát, đa số các chỉ tiêu được đánh giá ở mức trung bình, chiếm khoảng 50% số các doanh nghiệp tham gia khảo sát. Không có doanh nghiệp nào đánh giá chất lượng dịch vụ logistics ở mức rất cao và có 15,2% ý kiến khảo sát đánh giá chất lượng dịch vụ của các doanh nghiệp logistics mức thấp và rất thấp. (Hình 2)

Điều này chứng minh thực tế chưa có nhiều các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trong những năm qua, do chất lượng dịch vụ của các doanh nghiệp logistics còn hạn chế, chưa đáp ứng được yêu cầu của bên sử dụng dịch vụ.

Tại Đà Nẵng: Thống kê từ Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương (2021), trên địa bàn TP. Đà Nẵng có gần 1.500 doanh nghiệp hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics (gồm dịch vụ vận tải, dịch vụ kho bãi, giao nhận, đại lý tàu biển, đóng gói bao bì, ký mã hiệu, thủ tục hải quan...). Về hệ thống kho bãi, Đà Nẵng có 2 trung tâm logistics quy mô nhỏ do doanh nghiệp đầu tư và hệ thống

các kho bãi thuộc các công ty logistics, phần lớn các kho có trang thiết bị, máy móc chuyên dụng và được trang bị phần mềm quản lý hiện đại. Thành phố đã hình thành trung tâm logistics trong vùng công nghệ cao. Hệ thống cơ sở hạ tầng của thành phố được quan tâm, nâng cấp với một số dự án lớn như: Dự án nâng cấp cảng Tiên Sa - Liên Chiểu giai đoạn 2 (đã hoàn thành tháng 7/2018 nâng khả năng tiếp nhận tàu từ 1.800 TEU lên 3.5000 TEU); Dự án Cảng Liên Chiểu (đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư với tổng mức đầu tư hơn 3.400 tỷ đồng, đang ưu tiên triển khai các thủ tục chuẩn bị đầu tư để khởi công dự án vào tháng 9/2022); Dự án di dời Ga Đà Nẵng, xây dựng Ga Kim Liên (đã được Chính phủ phê duyệt chủ trương).

Hệ thống luật pháp, chính sách phát triển logistics ở vùng KTTĐ miền Trung: Mọi hoạt động logistics KTTĐ miền Trung cũng chịu sự quản lý thể chế pháp luật của hoạt động logistics Việt Nam nói chung. Trong Luật Thương mại 2005, thuật ngữ “logistics” được sử dụng thay thế cho “dịch vụ giao nhận” trước kia, cùng với đó là sự ra đời của các nghị định, quyết định, thông tư liên quan đến lĩnh vực này. Ngày 29/10/2009, Chính phủ ban hành Nghị định số 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức và sau đó Nghị định số 89/2011/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều mục của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP.

Về dịch vụ vận tải, Chính phủ và các Bộ, Ban ngành liên quan đã ban hành rất nhiều Bộ Luật, Luật, Nghị định, Quyết định và Thông tư liên quan đến vận tải hàng không, hàng hải nội địa, đường sắt, đường bộ nhằm hỗ trợ và hướng dẫn các doanh nghiệp thực hiện.

Về vấn đề quản lý kho bãi, Chính phủ và các Bộ đã ban hành Nghị định số 68/2016/NĐ-CP, Thông tư số 84/2017/TT-BTC, Quyết định số 2061/QĐ-BTC; Quyết định số 229/QĐ-BCT; Quyết định số 1093/QĐ-BCT hướng dẫn thực hiện.

Với loại hình cảng cạn (ICD) Chính phủ ban hành Quyết định số 2223/QĐ-TTg. Riêng vùng KTTĐMT, các chính sách phát triển hoạt động logistics cũng được ban hành như: Quyết định số 1874/2004/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, Đà

Nẵng ban hành Quyết định số 1890/QĐ-UBND, tỉnh Thừa Thiên - Huế ban hành Quyết định số 1542/QĐ-UBND, tỉnh Bình Định ban hành Quyết định số 4317/QĐ-UBND, tỉnh Quảng Ngãi ban hành Quyết định số 907/QĐ-UBND.

### **3.4. Kết quả và đánh giá thực trạng phát triển logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung**

#### **3.4.1. Kết quả**

Từ những phân tích trên cho thấy với tốc độ gia tăng cả về số lượng doanh nghiệp cũng như cơ cấu đầu tư cho doanh nghiệp lĩnh vực logistics như đã đề cập ở trên nhưng thực tế hiệu quả cung cấp dịch vụ chưa tương xứng, đồng thời hoạt động logistics vùng KTTĐ miền Trung còn bất cập, do một số nguyên nhân sau:

*Thứ nhất*, lãnh thổ trải rộng và địa hình phức tạp cản trở tổ chức không gian phát triển kinh tế - xã hội của vùng, đặc biệt là kết nối giao thông đường bộ; còn thiếu hệ thống giao thông liên vùng hiện đại, các tuyến đường cao tốc, các đường trục ngang nối với miền núi và Tây Nguyên. Hạ tầng kinh tế - kỹ thuật nhìn chung còn chưa đồng bộ; quy hoạch kết nối các đầu mối logistics hay quy hoạch vận tải đa phương thức còn rất hạn chế.

*Thứ hai*, theo đánh giá chung, năng lực của các doanh nghiệp hoạt động logistics tại Đà Nẵng - nơi được xem là cơ sở hạt nhân trong xây dựng trung tâm logistics còn yếu, phạm vi hoạt động còn nhỏ hẹp, dịch vụ đơn lẻ, chưa có sự kết nối giữa các hoạt động để tạo thành chuỗi xuyên suốt.

*Thứ ba*, thực tế vùng KTTĐ Bắc Bộ có Thủ đô Hà Nội là hạt nhân tạo sự phát triển lan tỏa chung cho cả vùng; vùng KTTĐ phía Nam có TP. Hồ Chí Minh đóng vai trò hạt nhân phát triển; nhưng vùng KTTĐ miền Trung chưa có địa bàn nào phát triển thật sự mạnh nhằm tạo được sức lan tỏa chung, “tính vùng” không lấn át được “tính địa phương”, dẫn đến chưa khai thác được các lợi thế ven biển của cả vùng. Mặt khác, sự di chuyển lao động trẻ, lao động có đào tạo từ miền Trung đến miền Đông Nam Bộ trong những năm qua vẫn đang tiếp diễn là thách thức đối với sự phát triển của vùng.

*Thứ tư*, xuất phát điểm nền kinh tế của các địa phương thấp, quy mô kinh tế chưa lớn, tích lũy đầu tư nhỏ, hiệu quả đầu tư chưa cao. Việc thực hiện

các dự án kết cấu hạ tầng chậm dần đến tình trạng nhiều dự án xây dựng dở dang và ít dự án đã hoạt động; mục tiêu tổng thể chưa rõ ràng, chưa xác định được chiến lược trọng tâm; chưa làm rõ tính phù hợp của các dự án quy mô lớn được đề xuất dựa trên cơ sở xem xét quỹ đất hạn chế và tính phù hợp đầu tư trong tổng thể vùng.

*Thứ năm*, mặc dù từ lâu đã xác định không gian vùng KTTĐ, nhưng cơ bản cho đến nay vẫn phát triển theo tư duy kinh tế địa phương và đã xuất hiện những xung đột giữa lợi ích địa phương và lợi ích toàn vùng do sự thiếu liên kết trong phát triển. Cơ chế điều phối, liên kết phát triển vùng đã được ban hành (như Ban chỉ đạo, Hội đồng vùng...), nhưng chưa mang lại nhiều kết quả.

*Thứ sáu*, với đặc thù của thị trường dịch vụ logistics mới phát triển trong những năm gần đây, lực lượng lao động logistics Việt Nam có điểm mạnh là trẻ trung, năng động, thích mạo hiểm và sẵn sàng chấp nhận thách thức, rủi ro. Vấn đề kỷ luật lao động, ý thức tuân thủ pháp luật cũng như cường độ lao động thấp cũng là những hạn chế cần khắc phục trong những năm tới của nhân lực logistics Việt Nam (Vecom, 2022).

Theo tác giả, hoạt động hợp tác của các địa phương trong vùng chủ yếu mới tích cực ở lĩnh vực kinh tế theo kiểu “tận thu” những lợi thế sẵn có, ngắn hạn, mang tính thời vụ, trao đổi thông tin, kinh nghiệm, giúp đỡ đào tạo cán bộ, chưa chuyển mạnh sang các bước thực hiện theo dự án, đề án cụ thể. Nhiều nội dung hợp tác chưa được thực hiện đầy đủ, như việc liên kết xây dựng sản phẩm du lịch chung, đào tạo nguồn nhân lực. Tính liên kết, tính đồng bộ về kết cấu hạ tầng giữa các tuyến giao thông liên vùng, như các tuyến vành đai, các tuyến hướng tâm, các tuyến nối cảng biển, cảng hàng không và các cửa khẩu quốc tế chưa cao. Tỷ lệ đảm nhận giữa các phương thức vận tải còn chưa cân đối (vận tải bằng đường bộ là chủ yếu). Nguyên nhân chủ yếu là do thiếu cơ chế ra quyết định và điều phối liên kết giữa các địa phương. Việc tổ chức và quản lý hoạt động logistics còn nhiều chồng chéo, chưa phù hợp. Trong lĩnh vực logistics, hiện chưa có cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành nào có chức năng quản lý các loại hình giao dịch này. Không có

ủy ban nào chịu trách nhiệm quản lý sự phát triển của logistics với tư cách là nhạc trưởng giống như ở Singapore, Malaysia và Thái Lan.

#### 3.4.2. Nguyên nhân

*Một là*, do lợi thế và tiềm năng kinh tế của TP. Đà Nẵng cũng như vùng KTTĐ miền Trung chưa được khai thác nên cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông và hạ tầng công nghệ thông tin còn chưa cao. Theo Bộ Công Thương, chi phí dịch vụ còn cao do nhiều nguyên nhân như hạn chế về quy mô doanh nghiệp và nguồn vốn, khả năng ứng dụng công nghệ thông tin, trình độ nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu hoạt động.

*Hai là*, một số quy định còn chồng chéo, có thủ tục hành chính, kiểm tra chuyên ngành chưa phù hợp. Một số chính sách chưa kịp thời sửa đổi cho phù hợp với đặc thù của hoạt động logistics trên thực tế.

*Ba là*, công tác thống kê, đánh giá tình hình phát triển logistics còn nhiều khó khăn, bất cập. Số liệu thống kê là cơ sở quan trọng để thực hiện các nghiên cứu, đánh giá chính xác thực trạng và đưa ra các kiến nghị về cơ chế, chính sách. Tuy nhiên, hiện nay việc thống kê, đánh giá tình hình phát triển logistics còn nhiều khó khăn, chưa có sự đồng bộ, thống nhất.

*Bốn là*, bộ máy quản lý còn hạn chế về số lượng và chất lượng. Bộ Công Thương chỉ rõ, đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước về logistics còn hạn chế về nhân lực và trình độ. Nhiều cán bộ chưa được đào tạo đúng chuyên ngành, hoạt động kiêm nhiệm nên gặp nhiều khó khăn trong công tác quản lý. Biên chế nhà nước giao cho quản lý hậu cần còn hạn chế, thiếu dẫn đến thường xuyên quá tải, ảnh hưởng đến chất lượng công việc được giao.

#### 3.4.3. Đánh giá

Theo tác giả, trong những năm qua, Đảng và Nhà nước và các cơ quan địa phương tại vùng KTTĐ miền Trung đã nhận thức rõ vai trò cực kỳ quan trọng của logistics trong giao thương hàng hóa, là phương thức chính trong việc thúc đẩy quá trình phát triển kinh tế khu vực. Tuy nhiên, việc vướng mắc trong quá trình triển khai các nghị quyết liên quan đến logistics chưa được như kỳ vọng. Bên

cạnh đó, việc thay đổi nhận thức trong việc ưu tiên phát triển logistics liên vùng hơn là từng địa phương cũng là một nguyên nhân làm cho logistics chậm phát triển. Đây cũng là một hướng tiếp cận mới cho các tác giả sẽ nghiên cứu tiếp.

#### **4. Khuyến nghị nâng cao giá trị chuỗi cung ứng thông qua dịch vụ logistics hiệu quả trường hợp Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung**

##### **4.1. Hoàn thiện hệ thống luật pháp và chính sách về phát triển logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung**

Việc chuyển đổi số đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics hiện nay là một yêu cầu cấp thiết để khôi phục và phát triển ngành Dịch vụ logistics trong điều kiện “sống an toàn” với đại dịch Covid-19. Tuy nhiên, ngoài quyết tâm, chủ động và nỗ lực của doanh nghiệp là chính rất cần sự quan tâm, hỗ trợ của Nhà nước.

Trước hết là việc hoàn thiện khuôn khổ pháp lý cho việc chuyển đổi số, nhất là vấn đề bảo mật, hợp tác phòng chống phá hoại, vấn đề quản trị kỹ thuật số, thuế đánh vào công nghệ số nhằm khuyến khích phát triển. Bên cạnh đó, Nhà nước cần có chính sách vùng khuyến khích chuyển đổi số, hỗ trợ về vốn vay và lãi vay ưu đãi cho các doanh nghiệp chuyển đổi số và cho các công ty start up về giải pháp công nghệ số. Trên cơ sở đó, doanh nghiệp logistics có thể mua giải pháp hoặc thuê giải pháp từ các doanh nghiệp cung cấp phần mềm khi chưa có đủ khả năng tài chính.

Bên cạnh đó, cần có một cơ quan chức năng để xuyên chuỗi tất cả các hoạt động logistics cũng như các yếu tố liên quan đến quá trình cung ứng các yếu tố này để quản lý nhà nước một cách hiệu quả. Cơ quan này có thể được đặt theo tên của Ủy ban Logistics Quốc gia, thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến quản lý nhà nước và hoạch định chính sách trong lĩnh vực này.

##### **4.2. Phát triển nguồn cung cấp hàng hóa của nền kinh tế**

Trong bối cảnh hội nhập nền kinh tế hàng hóa thế giới ngày càng sâu rộng vai trò của logistics ngày càng quan trọng và không thể tách rời trong hoạt động giao thương. Để phát triển cung ứng hàng hóa phải phát triển các kênh phân phối hàng

hóa của nền kinh tế trong vùng và liên vùng. Vì thế, cần tổ chức liên kết giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng hàng hóa của nền kinh tế trong nhằm thiết lập hệ thống phân phối và tiêu thụ sản phẩm trong nước trên thị trường; lợi dụng của mạng lưới phân phối quốc tế để đưa hàng hóa trong vùng ra nước ngoài nhằm mở rộng sản xuất và phát triển xuất khẩu; cũng như phân phối các sản phẩm nhập khẩu từ nước ngoài cho khách hàng của nền kinh tế quốc dân như một giải pháp cho nhu cầu sản xuất và phân phối sản phẩm đến tay người tiêu dùng thuận tiện và nhanh chóng nhất.

##### **4.3. Phát triển hệ thống dịch vụ Logistics Việt Nam**

Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cần phát triển các dịch vụ đa dạng, cần tăng cường các hoạt động liên doanh, liên kết với nước ngoài cung cấp dịch vụ có giá trị gia tăng cao, như: vận chuyển hàng không (từ cửa đến cửa), vận chuyển hàng hải (từ cửa đến cửa), quản lý/vận chuyển sản phẩm, gom hàng tại kho, quản lý đơn hàng; quản lý và theo dõi các cam kết của nhà cung cấp, dịch vụ kho giá trị gia tăng, gom hàng từ nhiều nước về một cảng trung chuyển, dịch vụ kiểm soát chất lượng, dịch vụ kiểm soát quy trình sản xuất đúng hạn, quản lý dữ liệu và cung cấp dữ liệu đầu cuối cho khách hàng, dịch vụ quét và in mã vạch, dịch vụ chuyển phát tài liệu, dịch vụ treo container (hàng may mặc), dịch vụ phân phối hàng hóa, dịch vụ giám sát, kiểm tra hàng hóa qua Internet, dịch vụ khai thuê hải quan, nhập khẩu ủy thác và xuất khẩu, khai báo hải quan,... Khuyến khích áp dụng rộng rãi quản trị chuỗi cung ứng, quản trị logistics trong các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần, khuyến khích việc thuê ngoài logistics, điều chỉnh và bổ sung luật, chính sách nhằm tạo điều kiện phát triển hoạt động dịch vụ logistics trong các doanh nghiệp.

##### **4.4. Giải pháp về cơ sở hạ tầng vùng kinh tế trọng điểm miền Trung nhằm giảm chi phí logistics**

Chi phí logistics cao xuất phát từ việc đầu tư chưa hợp lý giữa các phương thức vận tải; tính liên kết giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ còn hạn chế; thủ tục thông quan hàng hóa còn nhiều bất

cấp, chưa có sự phối hợp đồng bộ giữa các cơ quan liên quan... cũng khiến logistics trong vùng chưa thể phát triển (Nguyễn Thị Việt Ngọc, 2021). Từ đó, các tỉnh nằm trong vùng KTTĐ miền Trung cần khảo sát và đánh giá việc xây dựng các trung tâm logistics trên toàn vùng cho phù hợp với nhu cầu và thực tiễn hiện nay, nhằm góp phần giảm chi phí logistics, đẩy mạnh lưu thông hàng hóa trong vùng và đi các nước.

Về hệ thống cảng biển, cần hình thành mối liên kết giữa các cảng để hoạt động xứng tầm với vai trò vùng KTTĐ miền Trung để tận dụng lợi thế cơ sở hạ tầng của nhau, tận dụng được khả năng xếp dỡ hàng hóa, tiết kiệm chi phí vận tải và quản lý, đồng thời cũng nâng cao được vị thế các thương hiệu cảng biển miền Trung trong hoạt động logistics vùng và thế giới.

Về hạ tầng hàng không, Nhà nước và các tỉnh, thành phố trong vùng KTTĐ miền Trung cần tiếp tục đầu tư, nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Phú Bài, Chu Lai và Phù Cát theo hướng tư nhân hóa, bảo đảm phù hợp với quy định pháp luật hiện hành.

Về hệ thống đường bộ, nâng cấp và mở rộng các tuyến đường quốc lộ, nâng cấp các tuyến giao thông trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây, nâng cấp hệ thống cầu đường kết nối với các cửa khẩu Việt - Lào của vùng, tránh kiểu đầu tư, quản

lý ô ạt các dự án BOT riêng lẻ, thiếu chiến lược, quy hoạch và tầm nhìn làm chia cắt các tuyến giao thông huyết mạch bằng các trạm BOT như thời gian gần đây.

Về hệ thống đường sắt, cần nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam khổ 1,4 m đặc biệt ưu tiên đầu tư hệ thống đường sắt nối các cảng biển với các trung tâm logistics của vùng tạo sự kết nối trong chuỗi logistics.

Ngoài ra, một nhiệm vụ hết sức cấp bách là vùng KTTĐ miền Trung cần tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin vào các hoạt động logistics. Cụ thể, triển khai áp dụng các giải pháp công nghệ thông tin logistics trong lĩnh vực khai thác hải quan điện tử, truy xuất trực tuyến tình trạng hàng hóa, quản lý vận tải và kho hàng, quản lý bến bãi hay quản lý nguồn nhân lực doanh nghiệp để tối đa hóa nguồn lực của vùng.

## 5. Kết luận

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, các cơ quan chức năng của Trung ương cũng như các địa phương trong vùng KTTĐ miền Trung cần xây dựng và hoàn thiện khuôn khổ pháp lý và các chính sách để phát triển bền vững và hiệu quả logistics. Đồng thời, phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên của đất nước, xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng logistics, đào tạo nhân lực, huy động tối đa mọi nguồn lực để phát triển ngành Logistics ■

## TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Quốc hội (2015). *Luật số: Bộ luật Hàng hải 2015 mới có hiệu lực từ ngày 01/01/2017*.
2. Tổng cục Thống kê (2023). *Tổng kết ngành Logistics Việt Nam năm 2022*.
3. Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam - VECOM (2022). Báo cáo Logistics Việt Nam 2021. Truy cập tại <https://drive.google.com/file/d/1pr9fdaALvPiRFmja9m0DHfceqhhg4Zd/view>
4. Bộ Công Thương (2019). Tài liệu Chỉ số hiệu quả hoạt động Logistics (LPI). Truy cập tại <https://logistics.gov.vn/upload/tai%20lieu%20huong%20dan%20ve%20lpi.pdf>
5. Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (2023). Đánh giá hoạt động Logistics khu vực miền Trung năm 2022. Truy cập tại: <https://www.vla.com.vn/>
6. Ngân hàng Thế giới (2022). Báo cáo kinh tế Việt Nam 2022. Truy cập tại: <https://www.worldbank.org/vi/country/vietnam>
7. Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương (2021). *Khảo sát hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng*.

**Ngày nhận bài: 18/4/2023**

**Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 30/4/2023**

**Ngày chấp nhận đăng bài: 20/5/2023**

*Thông tin tác giả:*

**PHAN THỊ ANH THƯ**

**Trung tâm Nghiên cứu đánh giá chất lượng kim cương đá quý Á Châu**

## **SOLUTIONS FOR IMPROVING THE SUPPLY CHAIN THROUGH LOGISTICS SERVICES: A CASE OF THE CENTRAL KEY ECONOMIC REGION**

● **PHAN THỊ ANH THƯ**

Asian Gemstone Research and Testing Center

### **ABSTRACT:**

The Central Key Economic Region, especially Da Nang City, has maintained a high growth rate for a long time, but its economic scale is still small compared to the overall Vietnamese economy. One of the main reasons is the low regional connectivity and the inefficient operation of the entire regional supply chain. This study proposes a number of solutions to effectively improve the supply chain through logistics services, such as: 1) the need for investing in transportation infrastructure, 2) the need for enhancing the efficiency of logistics services, 3) the need for developing logistics centers, 4) the need for strengthening cooperation and coordination between businesses, government agencies, and industry associations, 5) the need for investing in logistics human resource development.

**Keywords:** value chain, logistics, logistics performance, logistics service providers (LSP).