

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI

NGUYỄN TRUNG ANH

NGHIÊN CỨU CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN
DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG KINH TẾ LÀO CAI - HÀ NỘI -
HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

HÀ NỘI – 2026

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI

NGUYỄN TRUNG ANH

NGHIÊN CỨU CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN
DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG KINH TẾ LÀO CAI - HÀ NỘI -
HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

Ngành : Tổ chức và Quản lý vận tải

Mã số : 9.84.01.03

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

Người hướng dẫn khoa học: 1. GS.TS Từ Sỹ Sùa
2. TS. Phạm Hoài Chung

HÀ NỘI - 2026

LỜI CAM ĐOAN

Tác giả xin cam đoan Luận án Tiến sĩ với tên đề tài: **Nghiên cứu các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh** là công trình nghiên cứu độc lập của tác giả dưới sự hướng dẫn khoa học của GS.TS Từ Sỹ Sùa và TS. Phạm Hoài Chung. Tất cả những số liệu và những trích dẫn trong luận án đều có nguồn gốc rõ ràng và chính xác. Các kết quả nghiên cứu của luận án là trung thực và chưa từng được công bố ở công trình khoa học nào khác.

Hà Nội, tháng năm 2026

Tác giả luận án

Nguyễn Trung Anh

LỜI CẢM ƠN

Trong quá trình hoàn thành luận án tác giả xin chân thành cảm ơn sự động viên, giúp đỡ quý báu của các cơ quan, tổ chức, các thầy cô, tập thể đồng nghiệp, bạn bè và gia đình.

Đặc biệt xin bày tỏ lòng cảm ơn sâu sắc tới hai thầy hướng dẫn khoa học là GS. TS. Từ Sỹ Sùa và TS. Phạm Hoài Chung đã tận tình hướng dẫn, giúp đỡ tôi hoàn thành luận án.

Tác giả cũng xin cảm ơn sự giúp đỡ của Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải trong việc thu thập số liệu cho luận án và những ý kiến đóng góp của các chuyên gia đến từ các cơ quan quản lý nhà nước, Sở, Ban, Ngành, doanh nghiệp,... liên quan đến lĩnh vực nghiên cứu của luận án.

Cuối cùng, xin cảm ơn anh em, bạn bè, gia đình đã tạo điều kiện giúp đỡ, hỗ trợ tác giả hoàn thành luận án này. Xin trân trọng cảm ơn!

Hà Nội, tháng năm 2026

Tác giả luận án

Nguyễn Trung Anh

MỤC LỤC

MỤC LỤC	iii
DANH MỤC CÁC BẢNG, BIỂU	viii
DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ, SƠ ĐỒ, BIỂU ĐỒ	ix
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT	x
PHẦN MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu	1
2. Mục tiêu nghiên cứu của luận án	4
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	5
4. Phương pháp nghiên cứu	6
5. Khung nghiên cứu của luận án	7
6. Những đóng góp mới của luận án.....	8
7. Bố cục của luận án.....	9
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....	11
1.1. Các công trình nghiên cứu quốc tế	11
1.1.1. Các nghiên cứu về phát triển dịch vụ Logistics	11
1.1.2. Các nghiên cứu về hành lang kinh tế	14
1.2. Các công trình nghiên cứu trong nước.....	18
1.2.1. Các nghiên cứu về phát triển dịch vụ Logistics	18
1.2.2. Các nghiên cứu về hành lang kinh tế	21
1.3. Đánh giá chung các nghiên cứu đã công bố	23
1.4. Xác định khoảng trống nghiên cứu	24
Kết luận chương 1	27
CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG KINH TẾ	28

2.1.	Tổng quan về Logistics và dịch vụ Logistics	28
2.1.1.	Các khái niệm.....	28
2.1.2.	Tổng quan các loại hình dịch vụ Logistics:	30
2.1.3.	Đánh giá chung	32
2.2.	Cơ sở lý luận về phát triển dịch vụ logistics trên các hành lang kinh tế	32
2.2.1.	Khái niệm về hành lang kinh tế.....	32
2.2.2.	Nguyên tắc để hình thành một hành lang kinh tế.....	34
2.2.3.	Các mức độ phát triển của hành lang kinh tế.....	34
2.2.4.	Khái niệm, đặc điểm và vai trò của phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế.....	37
2.2.5.	Các yêu cầu đặc thù phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế	39
2.2.6.	Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế	41
2.3.	Nghiên cứu kinh nghiệm phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế của một số quốc gia	47
2.3.1.	Kinh nghiệm của Trung Quốc	47
2.3.2.	Các hành lang kinh tế của Malaysia.....	50
2.3.3.	Hành lang kinh tế Baltics - Adriatic.....	51
2.3.4.	Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam	52
	Kết luận chương 2.....	55
CHƯƠNG 3. XÂY DỰNG MÔ HÌNH VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU.		56
3.1.	Mục tiêu nghiên cứu	56
3.2.	Tiến hành nghiên cứu xây dựng mô hình	59
3.2.1.	Quy trình nghiên cứu.....	59
3.2.2.	Xây dựng bảng câu hỏi nghiên cứu.....	61
3.2.3.	Xác định mẫu và tiến hành nghiên cứu.....	67

Kết luận chương 3.....	68
CHƯƠNG 4. PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG: LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH.....	69
4.1. Tổng quan về hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	69
4.2. Thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	70
4.2.1. Thực trạng phát triển mạng lưới giao thông vận tải.....	70
4.2.2. Hiện trạng phát triển trung tâm logistics.....	72
4.2.3. Hiện trạng phát triển cảng cạn	73
4.2.4. Hiện trạng hạ tầng kho bãi	73
4.3. Hiện trạng hoạt động dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	74
4.3.1. Hiện trạng tình hình sản xuất và thương mại tại Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh và Lào Cai.....	74
4.3.2. Hiện trạng dịch vụ vận tải	76
4.3.3. Hiện trạng dịch vụ kho bãi.....	77
4.3.4. Các dịch vụ logistics khác (các dịch vụ giao nhận, đại lý hải quan, kiểm định...)	77
4.3.5. Thực trạng doanh nghiệp và nhân lực logistics	77
4.3.6. Đánh giá chung về dịch vụ logistics trên hành lang	78
4.4. Đánh giá sơ bộ mẫu nghiên cứu của khảo sát xây dựng mô hình đánh giá	81
4.5. Phân tích nhân tố khám phá EFA và phân tích tương quan các nhân tố.....	84
4.5.1. Phân tích nhân tố khám phá các biến độc lập	85
4.5.2. Phân tích nhân tố khám phá các biến phụ thuộc.....	87
4.5.3. Phân tích tương quan các nhân tố	87

4.6. Xây dựng mô hình hồi quy đánh giá mức độ tác động của các biến độc lập	88
4.6.1. Kết quả chạy mô hình hồi quy	88
4.6.2. Đánh giá mức độ phù hợp của mô hình hồi quy	90
4.6.3. Kiểm định mô hình hồi quy	91
4.7. Xây dựng mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) đánh giá kiểm định mức độ tác động của các biến	93
4.7.1. Đánh giá mô hình đo lường các biến bậc 1	94
4.7.2. Đánh giá mô hình đo lường biến bậc 2 dạng kết quả	94
4.7.3. Đánh giá mô hình cấu trúc	95
Kết luận chương 4	97

CHƯƠNG 5. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH 99

5.1. Định hướng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050	99
5.1.1. Quan điểm phát triển	99
5.1.2. Định hướng phát triển	100
5.1.3. Các mục tiêu và chiến lược phát triển chính	101
5.2. Các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	105
5.2.1. Giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng logistics	107
5.2.2. Giải pháp về thể chế, chính sách	115
5.2.3. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực	116
5.2.4. Giải pháp nâng cao chất lượng các dịch vụ logistics	117
5.2.5. Giải pháp về công nghệ và chuyển đổi số	118
5.2.6. Giải pháp phát triển bền vững theo hướng logistics xanh	119
Kết luận chương 5	121

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	122
DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	127
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	128
PHỤ LỤC	136

DANH MỤC CÁC BẢNG, BIỂU

Bảng 1.1: Chỉ số LPI của Việt Nam qua các năm.....	13
Bảng 2.1: Các mức độ phát triển của hành lang kinh tế	35
Bảng 2.2: Đánh giá chung về chất lượng của các phương thức vận tải.....	42
Bảng 3.1: Xây dựng các biến tiềm ẩn và biến quan sát trong mô hình	63
Bảng 3.2: Xây dựng thang đo biến phụ thuộc.....	66
Bảng 4.1: Tỷ lệ phân bố mẫu theo địa phương	82
Bảng 4.2: Kiểm định KMO các biến thuộc nhân tố độc lập	85
Bảng 4.3: Kết quả xoay nhân tố	86
Bảng 4.4: Kiểm định KMO các biến thuộc nhân tố phụ thuộc.....	87
Bảng 4.5: Kết quả phân tích tương quan.....	88
Bảng 4.6: Kết quả chạy mô hình hồi quy.....	88
Bảng 4.7: Kết quả tính toán hệ số tương quan.....	90
Bảng 4.8: Kết quả kiểm định F thông qua phân tích phương sai.....	91
Bảng 4.9: Kiểm tra đa cộng tuyến.....	92
Bảng 4.10: Kết quả kiểm tra mô hình đo lường biến bậc 2	94
Bảng 4.11: Kết quả kiểm định giả thuyết nghiên cứu trong mô hình.....	95
Bảng 5.1: Tổng hợp các nhóm giải pháp theo chủ thể thực hiện.....	105

DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ, SƠ ĐỒ, BIỂU ĐỒ

Hình 1.1: Vị trí các hành lang kinh tế trong nghiên cứu của ADB.....	15
Hình 1.2: Vị trí các hành lang kinh tế BRI	16
Hình 1.3: Hành lang kinh tế Trung Quốc-Pakistan.....	18
Hình 2.1: Mạng lưới cao tốc CPEC	48
Hình 2.2: Vị trí BRI và tuyến hành lang NELBEC	49
Hình 2.3: Các hành lang kinh tế của Malaysia	50
Hình 2.4: Hành lang kinh tế Baltic-Adriatic	51
Hình 3.1: Quy trình các bước nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang	61
Hình 4.1: Bản đồ khu vực Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	70
Hình 4.2: Hiện trạng mạng lưới ICD khu vực hành lang.....	73
Hình 4.3: Biểu đồ tần số các phân dư histogram	91
Hình 4.4: Đồ thị Scatterplot	93
Hình 4.5: Kết quả mô hình cấu trúc SEM.....	96
Hình 5.1: Đề xuất khung định hướng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.....	101
Hình 5.2: Mô hình phát triển trung tâm logistics cảng biển với các phân khu cung cấp dịch vụ.....	112

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT**I. Tiếng Việt**

Chữ viết tắt	Nguyên nghĩa Tiếng Việt
CHK	Cảng hàng không
CHKQT	Cảng hàng không quốc tế
CCN	Cụm công nghiệp
CNTT	Công nghệ thông tin
CP	Cổ phần
DN	Doanh nghiệp
ĐB	Đường bộ
ĐS	Đường sắt
ĐTND	Đường thủy nội địa
GTVT	Giao thông vận tải
HĐH	Hiện đại hóa
HKQT	Hành khách quốc tế
KCHT	Kết cấu hạ tầng
KCN	Khu công nghiệp
KKT	Khu kinh tế
VTHH	Vận tải hàng hoá
VTHK	Vận tải hành khách
XNK	Xuất nhập khẩu

II. Tiếng Anh

Chữ viết tắt	Nguyên nghĩa Tiếng Anh	Nghĩa tiếng Việt
1PL	First Party Logistics Service Provider	Logistics bên thứ nhất
2PL	Second Party Logistics Service Provider	Logistics bên thứ hai
3PL	Third Party Logistics Service Provider	Logistics bên thứ ba
4PL	Fourth Party Logistics Service Provider	Logistics bên thứ tư
5PL	Fifth Party Logistics Service Provider	Logistics bên thứ năm
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
ASEM	Asia-Europe Meeting	Diễn đàn hợp tác Á-Âu
CFS	Container Freight Station	Kho hàng container
CPTPP	The Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương
EU	European Union	Liên minh Châu Âu
FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
FTZ	Free Trade Zone	Khu vực tự do thương mại
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
GRDP	Gross Regional Domestic Product	Tổng sản phẩm trên địa bàn
ICD	Inland Clearance Depot	Điểm thông quan nội địa
LPI	Logistics Performance Index	Chỉ số đánh giá hoạt động logistics
OMS	Order Management System	Hệ thống quản lý đơn hàng
RCEP	The Regional	Hiệp định Đối tác Kinh tế

	Comprehensive Economic Partnership	Toàn diện Khu vực
SCM	Supply chain management	Quản trị chuỗi cung ứng
TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải
TPP	Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương
VCIS	Vietnam Customs Intelligence Information System	Hệ thống thông tin dữ liệu hải quan Việt Nam
VLA	Vietnam Logistics Association	Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam
VNR	Vietnam Railways	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam
VTS	Vessel Traffic System	Hệ thống quản lý hàng hải tàu biển
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho hàng
WTO	World Trade Organization	Tổ chức thương mại thế giới

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Trong thời gian vừa qua, Việt Nam đã tiến hành hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới, tham gia tích cực vào các hiệp định thương mại tự do và với lợi thế địa kinh tế, logistics Việt Nam có nhiều cơ hội phát triển và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng logistics khu vực và toàn cầu. Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế, logistics được coi là một trong những yếu tố cốt lõi để nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Trong quá trình hội nhập, sự hình thành của các tuyến hành lang kinh tế được coi là công cụ hữu hiệu trong thúc đẩy hội nhập quốc tế hiện nay.

Nhận thức được tầm quan trọng của việc phát triển các hành lang kinh tế, trong Nghị quyết 138/NQ-CP ngày 25/10/2022 về quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Đảng và Chính phủ đã xác định: “Hình thành và phát triển các hành lang kinh tế kết nối các cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế, đầu mối giao thương lớn, các đô thị, trung tâm kinh tế, cực tăng trưởng” là một trong bốn nhiệm vụ trọng tâm và đột phá phát triển quốc gia. Cũng trong nghị quyết này, trong số các hành lang kinh tế ưu tiên trong giai đoạn đến năm 2030, hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh được định hướng là trục kết nối chủ đạo của vùng động lực phía Bắc và kết nối vùng Trung du và miền núi phía Bắc với các trung tâm kinh tế, cảng biển lớn của cả nước; thúc đẩy hợp tác thương mại, đầu tư giữa các địa phương của Việt Nam và khu vực phía Tây Nam Trung Quốc [27].

Hệ thống lý luận về logistics tại Việt Nam đã được xây dựng tương đối bài bản thông qua các công trình nghiên cứu và sách chuyên khảo uy tín. Các tài liệu từ Bộ Công Thương, Hiệp hội VLA và các trường đại học kinh tế trọng điểm đã đặt nền móng vững chắc về khái niệm, nội hàm và các chỉ số đo lường năng lực logistics như LPI. Những nghiên cứu này không chỉ tập trung vào thực trạng chi phí và năng lực cạnh tranh của ngành trong tiến trình hội nhập quốc tế (như các hiệp định CPTPP, RCEP) mà còn cung cấp các khung khổ lý thuyết về quản trị logistics hiện đại, từ quản lý hàng dự trữ, hệ thống vận tải đa phương thức đến việc tối ưu hóa dòng thông tin và dịch vụ khách hàng trong chuỗi giá trị toàn cầu. Bên cạnh khía cạnh quản trị, lý luận về không gian kinh tế và mô hình hành lang kinh tế cũng được làm rõ thông qua các nghiên cứu về quy hoạch và địa lý học. Hành lang kinh tế được xác định không chỉ là các trục giao thông huyết mạch mà còn là vùng lãnh thổ liên kết để khai thác lợi thế so sánh, tạo hiệu ứng lan tỏa

phát triển kinh tế - xã hội giữa các vùng nội địa và xuyên biên giới. Các nghiên cứu về Hành lang kinh tế Đông - Tây đã chứng minh vai trò của logistics trong việc thu hút vốn FDI, giảm chi phí lưu thông và tăng cường năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, đồng thời chỉ ra những thách thức về môi trường và xã hội khi hình thành các trục kinh tế động lực này. Tuy nhiên, mặc dù hệ thống lý thuyết tổng quát và các nghiên cứu điển hình về một số hành lang kinh tế đã hiện hữu, việc áp dụng các lý thuyết này vào đặc thù của tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh vẫn còn những khoảng trống nhất định. Các công trình hiện có về tuyến hành lang này chủ yếu tập trung vào các giải pháp thúc đẩy thương mại, tiện lợi hóa thông quan hoặc hợp tác xuyên biên giới với Vân Nam (Trung Quốc) mà chưa có một hệ thống lý luận chuyên sâu về phát triển dịch vụ logistics đồng bộ trên toàn tuyến. Chính vì vậy, nhu cầu về mặt lý luận hiện nay là cần phải hệ thống hóa và vận dụng các học thuyết về quản trị logistics quốc tế và liên kết vùng vào bối cảnh cụ thể của một hành lang kinh tế hội tụ đa dạng các loại hình vận tải (đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa, hàng không). Việc xây dựng luận cứ khoa học để hoạch định chính sách, tổ chức mạng lưới trung tâm logistics và đề xuất cơ chế điều phối giữa các địa phương trên trục Lào Cai - Quảng Ninh là một yêu cầu cấp thiết, nhằm chuyển hóa các tiềm năng địa - kinh tế thành lợi thế cạnh tranh thực tế cho doanh nghiệp và quốc gia.

Thực tiễn cho thấy hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh giữ vai trò là trục xương sống trong chiến lược hợp tác "Hai hành lang, một vành đai" giữa Việt Nam và Trung Quốc. Với vị thế là cửa ngõ giao thương trọng điểm kết nối vùng Tây Nam Trung Quốc rộng lớn với khu vực ASEAN và các tuyến thương mại quốc tế, hành lang này hội tụ đầy đủ các phương thức vận tải đa phương thức từ đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa đến đường biển và hàng không. Việc phát triển dịch vụ logistics tại đây không chỉ đơn thuần là bài toán kinh tế khu vực mà còn là yếu tố then chốt để nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và thúc đẩy sự tham gia sâu rộng của Việt Nam vào chuỗi giá trị toàn cầu.

Song hành với những tiềm năng chiến lược, thực tiễn phát triển trong giai đoạn hiện nay đang bộc lộ sự mất cân đối nghiêm trọng giữa tốc độ tăng trưởng kinh tế và năng lực đáp ứng của hệ thống hậu cần. Những số liệu thực tế năm 2025 về mức tăng trưởng sản xuất công nghiệp tại Hà Nội, chỉ số GRDP kỷ lục của Quảng Ninh hay lưu lượng hàng hóa qua cảng biển Hải Phòng và cửa khẩu Lào Cai đã tạo ra áp lực cực lớn lên hệ thống hạ tầng hiện hữu. Tình trạng các trung tâm logistics tại các đầu mối giao

thương hoạt động vượt mức công suất, cùng sự thiếu hụt các cơ sở phân phối quy mô vùng đang trở thành những "điểm nghẽn" thực tế, cản trở sự luân chuyển nhịp nhàng của dòng hàng hóa xuyên biên giới.

Bên cạnh những thách thức về hạ tầng vật chất, mạng lưới dịch vụ logistics trên hành lang vẫn mang tính phân tán, quy mô nhỏ và thiếu sự liên kết hữu cơ giữa các chủ thể trong chuỗi cung ứng. Năng lực quản trị và mức độ ứng dụng công nghệ số trong vận hành còn hạn chế, dẫn đến chi phí logistics nội vùng duy trì ở mức cao, trực tiếp làm giảm hiệu quả cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam. Chính khoảng cách rõ rệt giữa nhu cầu thực tế đang gia tăng mạnh mẽ và khả năng cung ứng dịch vụ còn nhiều bất cập đã đặt ra yêu cầu cấp thiết về việc nghiên cứu các giải pháp mang tính hệ thống nhằm phát triển đồng bộ dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đóng vai trò hạt nhân trong việc bảo đảm hiệu quả vận hành và chất lượng cho toàn bộ hệ thống sản xuất, kinh doanh. Định hướng này không chỉ mang tính chiến lược trong khuôn khổ phát triển logistics quốc gia mà còn là điều kiện tiên quyết để tận dụng tối đa các lợi thế từ những hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như CPTPP và RCEP, hướng tới mục tiêu tối ưu hóa chi phí và tạo động lực tăng trưởng kinh tế bền vững cho cả nước.

Mặc dù sở hữu dư địa phát triển dồi dào, thực trạng dịch vụ logistics tại khu vực này vẫn bộc lộ nhiều hạn chế, chưa đạt tới kỳ vọng chiến lược. Sự thiếu đồng bộ về hạ tầng giao thông, tính kết nối yếu giữa các phương thức vận tải – đặc biệt là hạ tầng đường sắt và kết nối quốc tế tới Côn Minh – cùng năng lực quản trị còn bất cập đã tạo ra rào cản đối với sức cạnh tranh của hành lang. Hệ quả là chi phí logistics hiện nay vẫn duy trì ở mức cao so với mặt bằng chung của các quốc gia trong khu vực, làm suy giảm đáng kể vị thế cạnh tranh của hành lang kinh tế chiến lược này (hiện chi phí logistics của Việt Nam trung bình ở mức 16,8 - 17% GDP, cao hơn nhiều so với mức bình quân chung là 10,6% của thế giới [11]). Nhìn chung, phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam nói chung và trên hành lang nói riêng vẫn còn nhiều hạn chế, bất cập so với nhu cầu thực tiễn. Hiện tại, nhiều nghiên cứu về logistics tập trung vào từng khu vực hoặc khía cạnh cụ thể, nhưng chưa có cách tiếp cận toàn diện để đề xuất các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên toàn tuyến hành lang kinh tế này. Sự thiếu hụt về hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh sẽ

khiến kinh tế khu vực sẽ khó phát triển tương xứng với tiềm năng do chi phí vận tải cao và sự cạnh tranh yếu kém; tụt hậu so với các hành lang kinh tế khác trong khu vực; giảm khả năng thu hút đầu tư và sự tham gia của doanh nghiệp quốc tế vào chuỗi cung ứng.

Trong bối cảnh địa chính trị và kinh tế thế giới biến động phức tạp giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn 2050, hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh khẳng định vị thế là trục chiến lược trọng yếu, đóng vai trò cửa ngõ kết nối giao thương giữa Việt Nam với thị trường Trung Quốc và quốc tế. Việc phát triển đồng bộ dịch vụ logistics tại đây không chỉ là giải pháp tối ưu nhằm khai thác hiệu quả các tiềm năng kinh tế và thế mạnh cửa ngõ biển, mà còn là nhân tố then chốt giúp cộng đồng doanh nghiệp tinh gọn chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh trong chuỗi giá trị toàn cầu. Tuy nhiên, thực tiễn nghiên cứu cho thấy đang tồn tại một khoảng trống tri thức đáng kể đối với tuyến hành lang này. Mặc dù các công trình khoa học về logistics tại Việt Nam khá phong phú, song phần lớn mới chỉ tập trung vào các vấn đề tổng quát hoặc các địa phương riêng lẻ mà chưa có sự đánh giá chuyên sâu, mang tính hệ thống dành riêng cho hành lang Lào Cai - Quảng Ninh. Sự thiếu hụt các luận cứ khoa học vững chắc về hoạch định chính sách, đầu tư hạ tầng và tổ chức mạng lưới vận hành trên toàn tuyến đang là rào cản lớn, đặt ra yêu cầu cấp thiết về một nghiên cứu toàn diện nhằm tạo nền tảng cho việc phát triển logistics một cách hiệu quả và bền vững.

Dựa trên nhu cầu về lý luận, thực tiễn và thực trạng các nghiên cứu, luận án về ***“Nghiên cứu các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh”*** là hết sức cần thiết cả về lý luận và thực tiễn.

2. Mục tiêu nghiên cứu của luận án

Mục tiêu tổng quát của luận án là đề xuất hệ thống giải pháp đồng bộ (bao gồm quan điểm, cơ chế chính sách và định hướng thực thi) nhằm phát triển bền vững và hiệu quả dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, dựa trên sự phối hợp giữa quản lý vĩ mô của Nhà nước và hoạt động của các bên liên quan. Dựa trên mục tiêu tổng quát, luận án đưa ra một số **mục tiêu cụ thể** như sau:

- *Hệ thống hóa lý luận*: Tổng quan các nghiên cứu liên quan, làm rõ khái niệm, phân loại và xây dựng khung lý thuyết về các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế.

- *Đánh giá thực trạng*: Phân tích thực trạng phát triển dịch vụ logistics và các chính sách quản lý nhà nước trên hành lang Lào Cai - Quảng Ninh giai đoạn 2010 – 2024.
- *Đo lường các nhân tố ảnh hưởng*: Sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng để xác định và đo lường mức độ tác động của các nhân tố chủ yếu đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang.
- *Đề xuất giải pháp và kiến nghị*: Xây dựng hệ thống giải pháp thực tiễn và kiến nghị định hướng nghiên cứu tiếp theo nhằm hoàn thiện mô hình phát triển dịch vụ logistics trong dài hạn.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

a. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là các quan điểm, định hướng và cơ chế chính sách phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, trong mối quan hệ giữa vai trò điều tiết của Nhà nước, năng lực hoạt động của doanh nghiệp logistics và sự phối hợp của các đơn vị liên quan trong chuỗi cung ứng vùng. Cụ thể, nghiên cứu tiếp cận theo hướng phân tích mối liên hệ giữa chính sách quản lý của Nhà nước, năng lực cung ứng dịch vụ của các doanh nghiệp và cơ chế liên kết của các bên liên quan, qua đó xác định các giải pháp thúc đẩy phát triển logistics đồng bộ, hiệu quả và bền vững trên toàn tuyến hành lang.

b. Phạm vi nghiên cứu

- Về không gian: Luận án nghiên cứu hoạt động dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (có xét đến kết nối giữa hành lang với các tỉnh trong khu vực Bắc Bộ; với các tỉnh, thành phố khác trong cả nước và với các nước trong khu vực và trên thế giới).

- Về thời gian: Số liệu thống kê từ năm 2010 đến năm 2024. Số liệu định hướng phát triển đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050.

- Về nội dung: Luận án tiến hành nghiên cứu tổng quan hệ thống các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến phát triển dịch vụ logistics trên các hành lang kinh tế, từ đó xây dựng cơ sở lý thuyết cho nghiên cứu. Trên cơ sở đó, luận án phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ logistics theo góc nhìn quản lý nhà nước, với phạm vi áp dụng cụ thể cho hành lang Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh. Tiếp theo, luận án tập trung đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên

hành lang này trong giai đoạn 2010–2024, đồng thời phân tích các chính sách vĩ mô có liên quan. Từ các phân tích lý luận và thực tiễn, luận án đề xuất hệ thống giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics hiệu quả, đồng bộ và bền vững trên hành lang kinh tế trọng điểm này.

4. Phương pháp nghiên cứu

Tác giả tiếp cận vấn đề theo hướng kết hợp giữa nghiên cứu định tính và định lượng, dựa trên khung lý thuyết tổng hợp về phát triển logistics vùng, qua đó xác định các yếu tố ảnh hưởng, đo lường tác động và đề xuất giải pháp có căn cứ khoa học và thực tiễn. Phương pháp nghiên cứu của luận án là sự kết hợp linh hoạt giữa định tính, định lượng và chuyên gia, gắn kết trong một quy trình tám bước logic từ xác định vấn đề, xây dựng mô hình, khảo sát, kiểm định đến đề xuất giải pháp. Cách tiếp cận này đảm bảo cho luận án vừa đảm bảo tính lý luận, vừa đảm bảo tính thực tiễn, đồng thời phản ánh đầy đủ quy luật và đặc thù phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh trong giai đoạn hiện nay.

Trước hết, trong giai đoạn đầu, luận án sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính để hình thành cơ sở lý luận và khung khái niệm nghiên cứu. Các công trình trong và ngoài nước về phát triển dịch vụ logistics và hành lang kinh tế được tổng hợp và phân tích một cách có hệ thống. Tác giả đồng thời phỏng vấn chuyên gia, nhà quản lý và doanh nghiệp logistics đang hoạt động trên hành lang nhằm xác định các nhóm nhân tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistics. Kết quả của giai đoạn này cho thấy có sáu nhóm nhân tố có ý nghĩa quyết định, gồm: thể chế và chính sách (TCCS), cơ sở hạ tầng (CSHT), công nghệ và chuyển đổi số (CNTT), nguồn nhân lực (NNL), chất lượng dịch vụ (CLDV), và tăng trưởng bền vững (TTBV). Trên cơ sở đó, mô hình nghiên cứu và các giả thuyết được xây dựng, làm nền tảng cho bước nghiên cứu định lượng tiếp theo.

Trong phần thứ hai, luận án sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng để đo lường và kiểm định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đã xác định đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang. Phương pháp này được triển khai thông qua khảo sát bằng bảng hỏi cấu trúc. Bảng hỏi gồm 32 biến quan sát, đo lường theo thang đo Likert năm mức phản ánh mức độ tác động của từng yếu tố đến phát triển logistics. Dữ liệu khảo sát được thu thập từ 321 phiếu hợp lệ trên tổng số 339 phiếu phát ra, bao gồm ba

nhóm đối tượng: doanh nghiệp logistics (chiếm tỷ lệ chủ yếu), cán bộ quản lý nhà nước và chuyên gia trong lĩnh vực logistics của bốn địa phương nằm trên hành lang kinh tế.

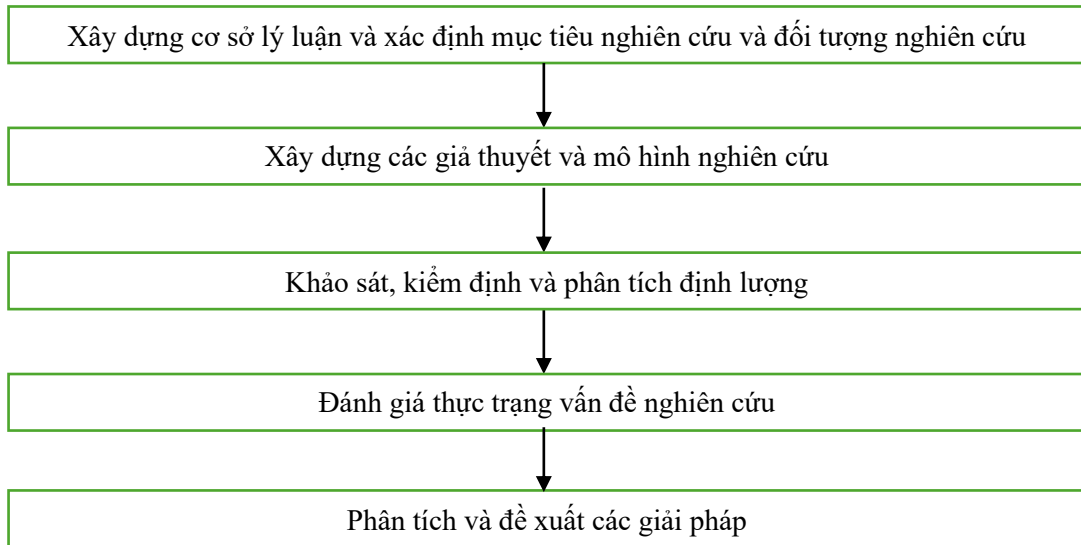
Các dữ liệu thu thập được xử lý bằng phần mềm thống kê, với chuỗi kỹ thuật phân tích bao gồm: kiểm định độ tin cậy thang đo (Cronbach's Alpha), phân tích nhân tố khám phá (EFA) để rút gọn và nhóm biến quan sát, và hồi quy tuyến tính đa biến nhằm xác định mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố đến biến phụ thuộc là “phát triển dịch vụ logistics”. Sau đó, mô hình phương trình cấu trúc (PLS-SEM) được áp dụng để kiểm định độ phù hợp tổng thể và kiểm tra ý nghĩa thống kê của các quan hệ nhân quả trong mô hình. Kết quả cho thấy mô hình có độ phù hợp cao ($R^2 = 0.694$; sig = 0.000), tất cả sáu giả thuyết đều được chấp nhận.

Để bảo đảm tính khách quan và khả năng ứng dụng thực tế, phương pháp chuyên gia được vận dụng ở cả hai giai đoạn: giai đoạn đầu nhằm tham vấn việc lựa chọn biến quan sát, thiết kế thang đo và mô hình nghiên cứu; giai đoạn cuối nhằm thẩm định tính khả thi của các nhóm giải pháp được đề xuất.

Song song với hai phương pháp chủ đạo nêu trên, luận án còn sử dụng phương pháp phân tích – tổng hợp – so sánh để đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ logistics giai đoạn 2010–2024. Dữ liệu thứ cấp được thu thập từ báo cáo thống kê, niên giám, quy hoạch của Bộ Xây dựng, Bộ Công thương, Tổng cục Hải quan và các tỉnh thành trên hành lang, kết hợp với so sánh quốc tế đối với các mô hình hành lang kinh tế. Qua đó, tác giả rút ra các bài học kinh nghiệm có giá trị thực tiễn cao đối với vùng Bắc Bộ.

5. Khung nghiên cứu của luận án

Luận án được thực hiện bằng cách kết hợp cả *phương pháp định tính* và *phương pháp định lượng*. Phương pháp định tính chủ yếu được áp dụng để xem xét tổng quát tình hình nghiên cứu, tổng hợp các cơ sở lý luận và tiếp thu các kết quả từ những nghiên cứu trước thông qua các nguồn tài liệu thứ cấp. Dựa trên những kết quả đó, tác giả đưa ra lập luận để xây dựng các giả thuyết nghiên cứu và mô hình nghiên cứu. Sau khi hoàn tất nghiên cứu định tính, tác giả tiếp tục tiến hành nghiên cứu định lượng theo phương pháp khảo sát, phương pháp thống kê suy luận (xây dựng mô hình hồi quy tuyến tính). Cụ thể khung nghiên cứu của luận án được tiến hành theo tiến trình sau:



Hình 1.1: Khung nghiên cứu của luận án

Nguồn: Tác giả tự xây dựng

Trình tự nghiên cứu được triển khai một cách hệ thống và chặt chẽ qua các giai đoạn tích hợp, bắt đầu bằng việc xác định mục tiêu và hệ thống hóa cơ sở lý luận thông qua tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước về logistics trên hành lang kinh tế. Trên nền tảng đó, nghiên cứu tiến hành xây dựng khung khái niệm và hiệu chỉnh mô hình các nhân tố ảnh hưởng thông qua phương pháp định tính với sự tham vấn từ đội ngũ chuyên gia và nhà quản lý. Giai đoạn trọng tâm được tiếp nối bằng quy trình nghiên cứu thực chứng, bao gồm thiết kế công cụ khảo sát, thu thập dữ liệu sơ cấp và thực hiện các phép kiểm định thống kê chuyên sâu bằng phần mềm SPSS và SmartPLS (phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính PLS-SEM). Kết quả định lượng này, kết hợp với việc phân tích thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Quảng Ninh giai đoạn 2010 - 2024, đã cung cấp luận cứ khách quan để nhận diện các "điểm nghẽn" chiến lược. Cuối cùng, từ những phát hiện khoa học, luận án đề xuất hệ thống giải pháp đồng bộ và kiến nghị chính sách vĩ mô nhằm phát triển bền vững dịch vụ logistics trên hành lang đến năm 2030 và tầm nhìn 2050.

6. Những đóng góp mới của luận án

Luận án “*Nghiên cứu giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh*” có một số đóng góp mới có ý nghĩa về mặt khoa học và thực tiễn, đưa ra các đề xuất nhằm phát triển dịch vụ logistics trên hành lang. Đóng góp cụ thể của luận án là:

Về mặt lý luận

+ Về mặt lý luận, luận án đã hệ thống hóa và làm sâu sắc nội hàm phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế dưới lăng kính quản lý vĩ mô. Thông qua việc kế thừa, tổng hợp và phân tích có chọn lọc hệ thống tri thức từ các chuyên khảo, tạp chí khoa học uy tín và các công trình luận án tiến sĩ trong và ngoài nước, nghiên cứu đã xác lập được khung khổ lý thuyết vững chắc. Đóng góp này không chỉ dừng lại ở việc kế thừa mà còn phát triển các tiêu chí đánh giá và mô hình nhân tố ảnh hưởng đặc thù, phù hợp với bối cảnh thực tiễn của các hành lang kinh tế tại Việt Nam.

+ Luận án đã sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng để phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế, áp dụng cho hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, bao gồm: (1) Yếu tố về thể chế, chính sách; (2) Yếu tố về cơ sở hạ tầng; (3) Yếu tố về công nghệ và chuyển đổi số; (4) Yếu tố về nguồn nhân lực (5) Yếu tố về chất lượng dịch vụ; (6) Yếu tố về tăng trưởng bền vững.

Về mặt thực tiễn

+ Về mặt thực tiễn, luận án đã thực hiện một cuộc đánh giá toàn diện và đa chiều về thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh trong giai đoạn chiến lược 2010 – 2024. Bằng việc nhận diện sắc bén các lợi thế cạnh tranh cùng những điểm yếu nội tại, nghiên cứu đã đi sâu phân tích hệ thống các nguyên nhân gốc rễ gây cản trở sự phát triển của ngành. Kết quả này không chỉ cung cấp một bức tranh thực tiễn khách quan mà còn xác lập cơ sở dữ liệu khoa học tin cậy cho việc nhận diện các "điểm nghẽn" chiến lược trên toàn tuyến hành lang.

+ Trên cơ sở các nhóm yếu tố ảnh hưởng đã được xác định, luận án đề xuất một số giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh đến năm 2030, định hướng đến năm 2050 theo cách tiếp cận quản lý vĩ mô. Các giải pháp được đề xuất có tính khả thi và phù hợp với điều kiện thực tiễn, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics, giảm chi phí vận tải và tăng cường hiệu quả của chuỗi cung ứng trên toàn tuyến hành lang.

7. Bố cục của luận án

Luận án được trình bày trong 125 trang với 17 bảng, biểu và 15 hình vẽ, sơ đồ, biểu đồ. Nội dung luận án bao gồm 5 chương chính:

Chương 1: Tổng quan các công trình nghiên cứu có liên quan đến đề tài luận án.

Chương 2: Cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế.

Chương 3: Xây dựng mô hình và phương pháp nghiên cứu.

Chương 4: Phân tích, đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Chương 5: Giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.1. Các công trình nghiên cứu quốc tế

1.1.1. Các nghiên cứu về phát triển dịch vụ Logistics

Đóng vai trò là một mắt xích thiết yếu trong cấu trúc vận hành của nền kinh tế vĩ mô, logistics thực hiện chức năng kết nối, hỗ trợ và tạo động lực tăng trưởng kinh tế - xã hội đồng bộ từ cấp độ quốc gia xuống đến từng địa phương, qua đó trực tiếp gia tăng sức cạnh tranh tổng thể của toàn nền kinh tế. Chính vì tầm ảnh hưởng chiến lược này, việc nghiên cứu logistics nói chung và dịch vụ logistics nói riêng luôn là chủ đề trọng tâm, thu hút sự quan tâm tìm hiểu của đông đảo giới học giả cùng các chuyên gia trong nước và quốc tế.

Đánh giá tổng quan về phát triển dịch vụ Logistics

- Nghiên cứu “Vietnam logistics development, trade facilitation and the impact on poverty reduction” của Viện nghiên cứu Nomura, Nhật Bản [74] là một phần trong chiến lược nhằm nâng tầm vị thế cạnh tranh giao thương trong Khu vực Đông Á và Thái Bình Dương. Nghiên cứu này đã trình bày một cái nhìn tổng quan về các vấn đề logistics mà các nước Đông Á đang phải đối mặt và đề xuất một chương trình nghị sự phát triển cho họ. Nghiên cứu thừa nhận rằng các quốc gia có những khác biệt cơ bản về trình độ phát triển, mức độ mở cửa và thành phần thương mại, từ đó các tác giả đi sâu vào việc thảo luận về những lợi ích của việc cải thiện logistics.

Nghiên cứu đã phân tích thực trạng phát triển dịch vụ Logistics của Việt Nam, bao gồm các chỉ tiêu về logistics của Việt Nam; Tình hình phát triển của các ngành dịch vụ logistics của Việt Nam, hệ thống các cảng, hệ thống kho bãi; Xây dựng mô hình logistics và chi phí theo hàng hóa của Việt Nam so với chi phí Logistics các nước trên thế giới; Đánh giá về chi phí Logistics của các mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam như gạo, dệt may, da giày, cà phê; Cuối cùng là các khuyến nghị nhằm phát triển hệ thống logistics chung cho cả nước.

- Nghiên cứu “Vietnam transport and logistics: opportunities and challenges” của tác giả Sullivan [85] cung cấp một góc nhìn toàn diện về bối cảnh thực tại, những triển vọng cũng như các rào cản đang hiện diện trong ngành giao thông vận tải và chuỗi cung ứng logistics tại Việt Nam. Trọng tâm của nghiên cứu đi sâu vào việc luận giải các lợi

thể và điểm nghẽn đặc thù của mạng lưới vận chuyển hàng hóa đa phương thức, bao trùm các hệ thống đường bộ, đường sắt, hàng hải và hàng không.

Phân tích cấu trúc hệ thống và Nhân tố then chốt

- Nghiên cứu: “Assessing the National Logistics System of Vietnam” thực hiện bởi nhóm tác giả Ruth Banomyong, Vinh V. Thai và Kum Fai Yuenc năm 2015 về thực trạng và năng lực của hệ thống logistics quốc gia ở Việt Nam [41]. Nhóm tác giả tiếp cận vấn đề thông qua lăng kính đa chiều, bóc tách cấu trúc ngành dựa trên bốn khía cạnh chính là cơ sở hạ tầng; nhà cung cấp dịch vụ; người gửi hàng / người nhận hàng và khuôn khổ thể chế. Nghiên cứu cho thấy rằng năng lực hệ thống logistics của Việt Nam có những hạn chế trong tất cả các khía cạnh logistics chính. Tình trạng khan hiếm các cơ sở lưu trữ và trung chuyển đạt chuẩn đang làm suy giảm khả năng luân chuyển dòng hàng hóa nội địa lẫn xuyên biên giới, trong đó sự yếu kém của mạng lưới đường sắt bộc lộ rõ nét nhất. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics địa phương vẫn còn một số hạn chế về năng lực và sẽ yêu cầu trình độ kỹ thuật cao hơn để có thể cạnh tranh tốt hơn trong một thị trường logistics tự do hóa ngày càng tăng. Trong khi đó, những người sử dụng dịch vụ hậu cần tại địa phương chưa hiểu hết được lợi ích của việc thuê ngoài và vị thế cạnh tranh mang lại khi hợp tác với các công ty logistics lớn. Tác giả đã chỉ ra rằng mặc dù Việt Nam có hệ thống đường bộ rộng rãi nhất và có lẽ là tốt nhất ở Đông Dương, chúng ta vẫn còn rất hạn chế về khả năng hậu cần. Thực tế đã cho thấy, tốc độ phát triển nhanh chóng của nền kinh tế Việt Nam đã vượt xa tốc độ phát triển cơ sở hạ tầng và môi trường logistics cần thiết. Có thể nói, tình hình chung đã được cải thiện nhưng cơ sở hạ tầng và môi trường logistics khó phát triển đủ nhanh để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao về dịch vụ logistics.

- World Bank đã xây dựng và công bố “Chỉ số năng lực logistics của một quốc gia (LPI)” (World Bank, 2023), bao gồm 6 nhóm yếu tố. Chỉ số LPI của WB được xây dựng thông qua việc tiến hành điều tra các nhà hoạt động Logistics ở các quốc gia trên thế giới và được sử dụng rộng rãi để đánh giá trình độ phát triển logistics của quốc gia cũng như so sánh trình độ phát triển Logistics giữa các quốc gia, các khu vực, các nhóm nước trên thế giới. Qua đó cho phép đánh giá và so sánh mức độ phát triển logistics giữa các quốc gia, các khu vực và các nước khác nhau trên toàn cầu. Các báo cáo Chỉ số năng lực logistics (LPI) do Ngân hàng Thế giới công bố phản ánh một cách tương đối toàn diện bức tranh logistics của thế giới cũng như của từng quốc gia và khu vực.

Bảng 1.1: Chỉ số LPI của Việt Nam qua các năm

Năm đánh giá	Xếp hạng	Chỉ số LPI	Điểm thành phần					
			Hải quan	Cơ sở hạ tầng	Vận chuyển hàng quốc tế	Năng lực logistics	Khả năng truy xuất	Mức độ đúng hạn
2023	43	3.30	3.10	3.20	3.30	3.20	3.30	3.40
2018	39	3.27	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67
2016	64	2.98	2.75	2.70	3.12	2.88	2.84	3.50
2014	48	3.15	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
2012	53	3.00	2.65	2.68	3.14	2.68	3.16	3.64

Nguồn: (World Bank, 2023)

Chất lượng dịch vụ và Yếu tố con người

- Bài báo: “Exploring logistics service quality in Hai Phong, Vietnam” thực hiện bởi nhóm tác giả Thao Phuong Vu, David B.Grant và David A.Menachof năm 2020 trình bày về chất lượng dịch vụ logistics tại Hải Phòng, Việt Nam [90]. Một trong những cụm cảng quan trọng nhất và là trung tâm logistics lớn nhất của đất nước. Công trình nghiên cứu này tiến hành thu thập dữ liệu sơ cấp thông qua việc tham vấn trực tiếp ba nhóm chủ thể cốt lõi: người sử dụng dịch vụ, đơn vị cung ứng hậu cần và các doanh nghiệp vận hành cảng. Trọng tâm đánh giá được đặt lên mười bốn biến số then chốt có sức chi phối trực tiếp đến tiến độ chuyên chở và điều kiện vật lý của hàng hóa. Kết quả phân tích đã hé lộ một điểm khác biệt vô cùng chú ý: đối với tệp khách hàng, các chỉ báo thuộc về "nhân tố con người" mang sức nặng ý nghĩa lớn hơn hẳn khi đặt lên bàn cân so với lăng kính nhìn nhận của chính các doanh nghiệp logistics. Những phát hiện thực chứng này không chỉ bồi đắp nguồn luận cứ khoa học về hệ tiêu chuẩn chất lượng hậu cần tại các nền kinh tế đang chuyển đổi với quy mô logistics còn khiêm tốn (điển hình như Việt Nam), mà còn trang bị cho giới quản trị một nền tảng nhận thức sắc bén. Từ đó, họ có thể khoanh vùng và tháo gỡ chính xác các điểm nghẽn dịch vụ nhằm mục đích tối đa hóa mức độ thỏa mãn của người tiêu dùng.

Chiến lược phát triển và môi trường pháp lý

- Nghiên cứu: “The strategic development in logistics in Vietnam” của tác giả Vũ Hải Nam năm 2019 [89] trình bày khảo sát về các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải và logistics của Việt Nam cho thấy các doanh nghiệp này kỳ vọng hành lang pháp lý, cơ sở hạ tầng và ứng dụng công nghệ thông tin sẽ được ưu tiên để nâng cao hiệu quả doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ vận tải và logistics tại Việt Nam. Trong

bối cảnh thương mại điện tử phát triển nhanh, sự tham gia ngày càng sâu của các tập đoàn bán lẻ nước ngoài vào thị trường Việt Nam tiềm ẩn nguy cơ chi phối và thôn tính các kênh logistics trong nước, qua đó tạo ra những bất lợi nhất định cho các doanh nghiệp nội địa. Trước thực tế này, nghiên cứu cho rằng các cơ quan quản lý nhà nước cần sớm quan tâm và có biện pháp điều chỉnh phù hợp, bao gồm việc hoàn thiện khung pháp lý liên quan, chẳng hạn như quy định về giới hạn tỷ lệ sở hữu của nhà đầu tư nước ngoài trong các doanh nghiệp thương mại điện tử và logistics, cũng như rà soát và điều chỉnh các chính sách thuế nhằm hạn chế tình trạng chuyển giá và trốn thuế. Những điều chỉnh này sẽ góp phần hình thành môi trường cạnh tranh lành mạnh và bình đẳng cho các doanh nghiệp logistics trong nước.

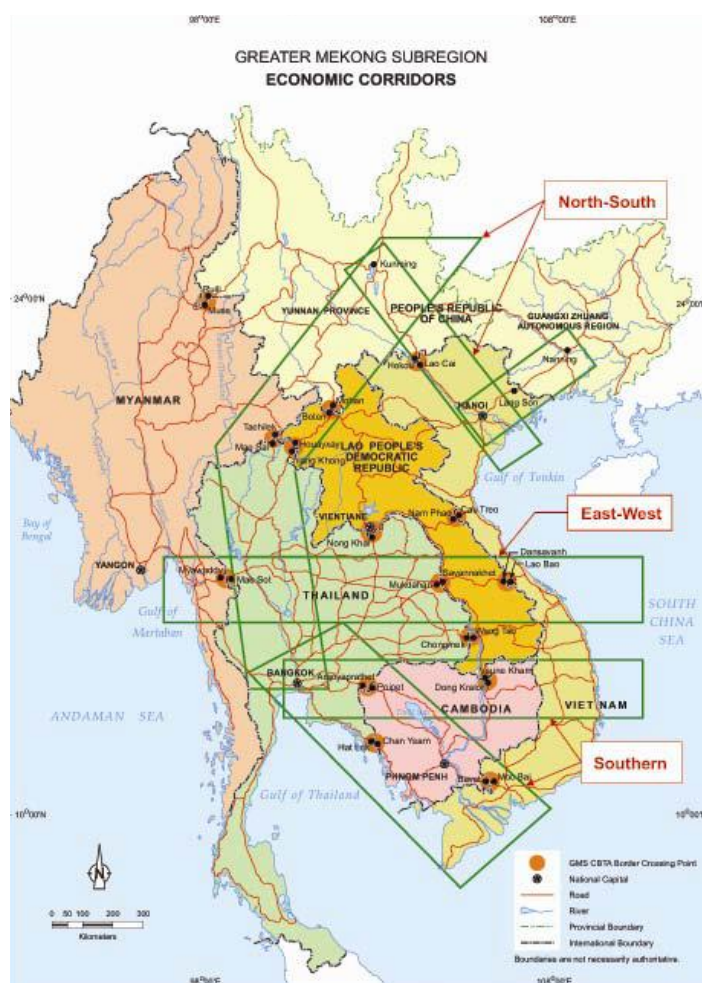
- Nghiên cứu: “Weighing the Key Factors to Improve Vietnam's Logistics System” của hai tác giả Đặng Việt Linh và Tae YEO năm 2018 [48]. Nghiên cứu đã chỉ ra khoảng thời gian vừa qua, Việt Nam đã trở thành một trong những quốc gia có nền kinh tế hội nhập lớn nhất thế giới do việc ký kết nhiều hiệp định thương mại tự do. Tuy nhiên, chi phí logistics của Việt Nam vẫn cao hơn mức trung bình của các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), điều này đã làm giảm khả năng tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Những chi phí cao hơn này cũng phản ánh hệ thống logistics kém hiệu quả của đất nước. Vì vậy, Việt Nam cần cấp bách cải thiện kho vận quốc gia của mình trong hệ thống. Thông qua mô hình phân tích CFPR, nghiên cứu đã định lượng các nhân tố trọng yếu nhằm nâng cấp mạng lưới hậu cần quốc gia, qua đó gợi mở trọng tâm đầu tư và hướng điều chỉnh chính sách cho Chính phủ. Cụ thể, lộ trình cải tổ tối ưu được xếp hạng theo sáu trụ cột: (1) chi phí, (2) dịch vụ, (3) hạ tầng vật chất, (4) tính liên kết nội bộ, (5) khung thể chế và (6) công nghệ. Các phát hiện này giúp các chủ thể liên quan thấu hiểu bối cảnh thực tại và định hình chiến lược bám sát mục tiêu vĩ mô.

Như vậy, có thể thấy đã có nhiều tác giả xây dựng mô hình nghiên cứu về phát triển dịch vụ logistics nói chung và phát triển dịch vụ logistics cho Việt Nam nói riêng. Các nghiên cứu chủ yếu tổng hợp tình hình hiện trạng, nêu ra các vấn đề và trình bày một số giải pháp nhằm phát triển dịch vụ logistics, tuy nhiên chưa có những nghiên cứu chuyên sâu, cụ thể cho phát triển dịch vụ logistics trên hành lang. Các nghiên cứu này là những tài liệu tham khảo để tác giả xác định các yếu tố ảnh hưởng, các nguyên nhân và giải pháp có liên quan đến đề tài luận án.

1.1.2. Các nghiên cứu về hành lang kinh tế

Quy hoạch chiến lược và phát triển vùng

- Ngân hàng phát triển châu Á đã công bố một nghiên cứu quy mô lớn về phát triển hành lang kinh tế Bắc – Nam năm 2007 là: “Development Study on the North - South Economic Corridor”. Nghiên cứu này được xây dựng dựa trên nhu cầu của các nước Tiểu vùng sông Mekong mở rộng (GMS) [36]. GMS có kế hoạch trở thành một tiểu vùng thịnh vượng, hội nhập và phát triển của khu vực Đông Á. Để đạt được mục tiêu này, họ đã áp dụng chiến lược tăng cường kết nối, cải thiện khả năng cạnh tranh và thúc đẩy ý thức cộng đồng. Đặc biệt, hành lang kinh tế Bắc Nam của GMS (NSEC) là một trong ba địa bàn được ưu tiên. Về mặt địa lý, NSEC bao gồm khu vực dọc theo các tuyến giao thông chính Bắc - Nam kết nối các trung tâm kinh tế ở khu vực trung tâm và phía bắc của tiểu vùng GMS. Các quốc gia thuộc khối GMS đã và đang triển khai hàng loạt dự án hạ tầng trọng điểm dọc tuyến NSEC. Việc đưa vào vận hành những công trình quy mô này được kỳ vọng sẽ nâng tầm vượt bậc năng lực hạ tầng trên toàn hành lang.



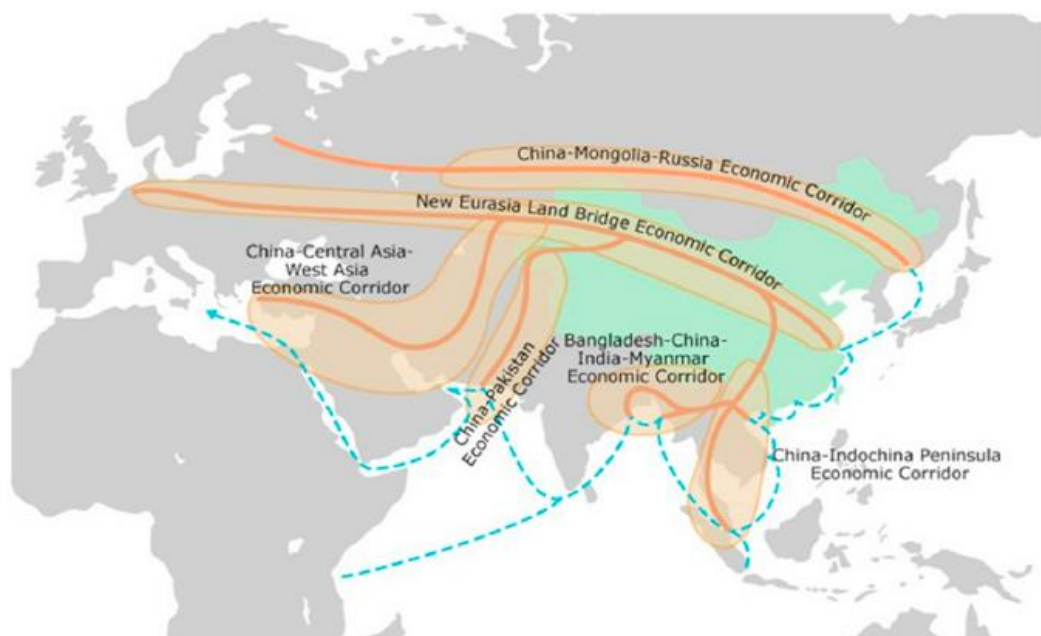
Hình 1.1: Vị trí các hành lang kinh tế trong nghiên cứu của ADB

Nguồn: [36]

Cũng trong khuôn khổ nghiên cứu này, Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) đã thiết lập một hệ quy chiếu gồm bốn nhóm chỉ báo cốt lõi nhằm định lượng hiệu suất vận hành của một mạng lưới logistics: bài toán tối ưu chi phí, tính linh hoạt - thuận tiện, độ tin cậy và biên độ an toàn. Bộ tiêu chuẩn này không chỉ hoạt động như một công cụ tham chiếu để đo lường mức độ liên kết, đồng bộ của toàn hệ thống, mà còn giúp xác định chính xác thực lực cung cấp dịch vụ hậu cần cấu thành nên mạng lưới đó

Đổi mới Logistics và Tối ưu hóa Tuyến vận tải

- Nghiên cứu “Impacts of the Belt and Road Initiative on the China-Europe trading route selections” [94] với nội dung nghiên cứu tiềm năng của các hành lang kinh tế để trở thành lựa chọn thay thế cho tuyến đường thương mại Trung Quốc-Châu Âu truyền thống. Bằng cách xem xét các dự án BRI (Belt and Road Initiative), nhóm nghiên cứu đã xác định bốn hành lang (Hành lang Kinh tế đường bộ Á-Âu mới, Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Mông Cổ-Nga, Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan và Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Đông Dương) có tiềm năng lớn để làm tuyến thay thế cho tuyến đường kinh doanh thương mại Trung Quốc-Châu Âu cũ. Các yếu tố nghiên cứu là chi phí, tác động môi trường, độ tin cậy, an ninh và thời gian vận chuyển. Xác định lợi thế vượt trội của các hành lang so với tuyến đường biển truyền thống và các tác động khác nhau của chúng đối với các khu vực của Trung Quốc.



Hình 1.2: Vị trí các hành lang kinh tế BRI

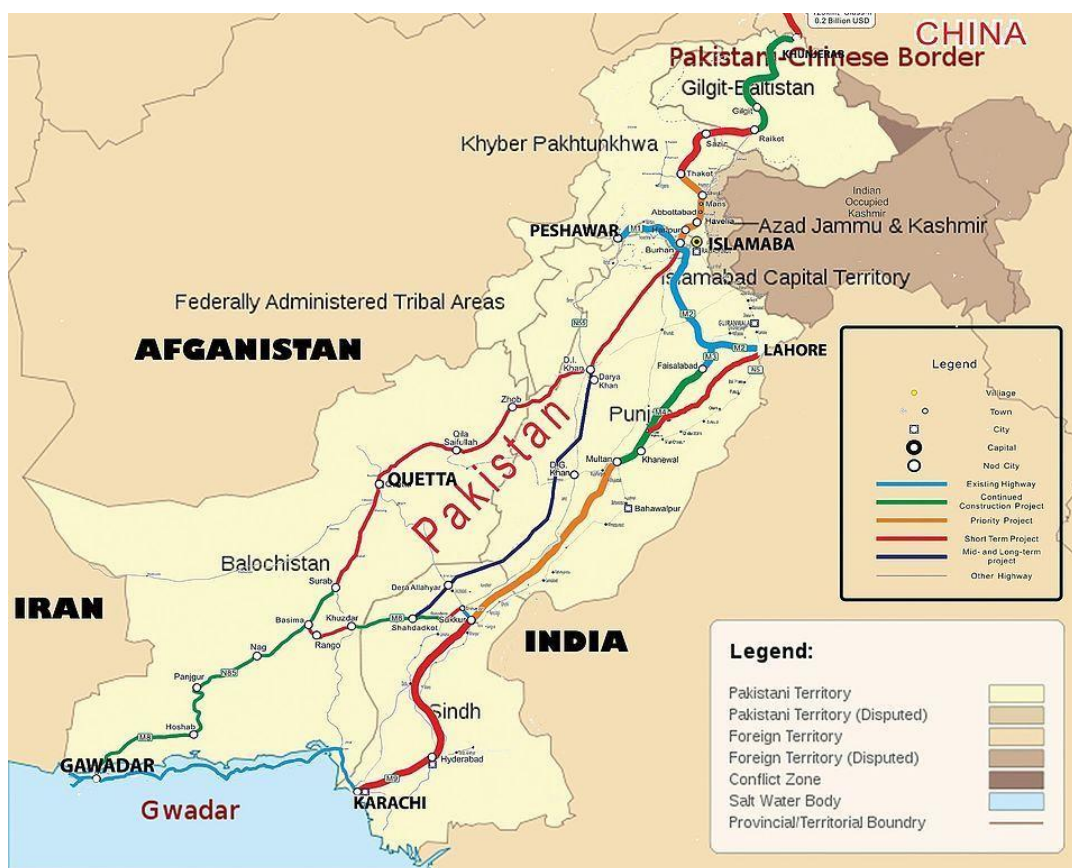
Nguồn: [94]

Kết quả của nghiên cứu này đem đến nhiều giá trị thiết thực đáng kể cho các công ty khi cần đưa ra phương pháp hợp lý khi vận chuyển thông qua những cải tiến trong quá trình lựa chọn tuyến đường thương mại tối ưu giữa Trung Quốc và châu Âu trong thị trường ngày càng cạnh tranh hiện nay.

- Nghiên cứu “Economic corridors and regional development: The Malaysian experience” của nhóm tác giả Prema-chandra và Athukoralaa Suresh Narayananb năm 2018 [79] đã trình bày các điều kiện cần thiết để chương trình phát triển hành lang kinh tế liên bang thành công ở một quốc gia thông qua nghiên cứu trường hợp của Vùng kinh tế hành lang phía Bắc ở Malaysia.

- Nghiên cứu: “Supply chain and logistics innovations with the Belt and Road Initiative” của nhóm tác giả Hau L. Lee, Zuo-Jun Shen năm 2020 [59], về Sáng kiến Vành đai và Con đường (The Belt and Road Initiative - BRI). Trong báo cáo này, người viết đã xác định chuỗi cung ứng và các chiến lược đổi mới cần thiết để phát triển BRI. Những đổi mới này bao gồm các tuyến đường và phương thức vận tải mới cho thương mại, thiết kế chuỗi cung ứng mới, giảm thiểu các xung đột hậu cần xuyên biên giới và phát triển kinh doanh. Những chiến lược này có thể hỗ trợ các công ty trên hành lang nâng cao hiệu suất kinh tế. Đồng thời, BRI hoạt động có hiệu quả, cần có các quy trình và công nghệ làm việc mới, sự liên kết khuyến khích, hợp tác giữa các doanh nghiệp và lập kế hoạch tối ưu hóa.

- Nghiên cứu: “Ecological corridors? The case of China-Pakistan economic corridor” [69] diễn tả những tác động tiêu cực đến môi trường do các hành lang kinh tế gây ra. Trong đó tập trung nghiên cứu các dự án phát triển đa lĩnh vực liên quan đến hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan (CPEC), mặc dù có khả năng hỗ trợ kinh tế tăng trưởng và phát triển của Pakistan, nhưng có thể gây ra những tác động bất lợi đến hệ sinh thái của quốc gia. Nhóm tác giả đã phân tích các hành lang kinh tế được thực hiện trên toàn cầu và gợi ý về các mối đe dọa có thể xảy ra bởi các dự án CPEC đối với môi trường sinh thái. Đây là một nghiên cứu quan trọng cho thấy việc phát triển các hành lang kinh tế lớn, xuyên quốc gia cần xét đến yếu tố phát triển bền vững.



Hình 1.3: Hành lang kinh tế Trung Quốc-Pakistan

Nguồn: [69]

1.2. Các công trình nghiên cứu trong nước

1.2.1. Các nghiên cứu về phát triển dịch vụ Logistics

Năng lực cạnh tranh và Thực trạng Logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập

- Sách: “Chi phí và năng lực Logistics tại Việt Nam” do Bộ Công Thương xuất bản năm 2019 [2]. Theo đó, nghiên cứu đã hệ lại những vấn đề cơ bản tác động đến chi phí và năng lực logistics, đồng thời phân tích thực trạng hệ thống logistics cũng như tình hình chi phí và năng lực logistics của Việt Nam. Bên cạnh việc tham khảo và phân tích kinh nghiệm của một số quốc gia trong việc tối ưu hóa chi phí và nâng cao năng lực logistics, các nghiên cứu này còn đề xuất các biện pháp nhằm cải thiện hiệu quả logistics phù hợp với điều kiện của Việt Nam.

- Sách: “Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế” do Viện Thương mại và kinh tế quốc tế, trường ĐH Kinh tế Quốc dân xuất bản năm 2019 [34] trình bày tổng quan về Logistics trong nền kinh tế thị trường, hội nhập quốc tế và trình bày bài học về phát triển dịch vụ Logistics tại một số quốc gia. Nghiên cứu cũng đã phân

tích hiện trạng và đề xuất một số giải pháp trong việc phát triển dịch vụ Logistics ở Việt Nam.

- “Sách Trắng Logistics và chỉ số LPI của Việt Nam 2018” (VLA Whitebook 2018) [11] cung cấp đầy đủ các thông tin và số liệu về Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam nói riêng và ngành dịch vụ logistics Việt Nam nói chung, các khuyến nghị cụ thể để phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay và trong thời gian tới. Tác phẩm cung cấp những thông tin hữu ích không chỉ cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên lãnh thổ Việt Nam sử dụng trong hoạt động kinh doanh mà còn cung cấp thông tin giúp các cơ quan quản lý nhà nước tham khảo trong công tác quản lý và hoạch định chính sách đối với ngành dịch vụ logistics, cũng như hỗ trợ các doanh nghiệp nước ngoài trong việc tìm hiểu, mở rộng đầu tư, hợp tác và phát triển cùng các doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Lý luận cơ bản và Quản trị hệ thống Logistics

- Sách chuyên khảo: “Quản lý logistics quốc tế” của tác giả GS.TS.Từ Sỹ Sùa [20] trình bày các nội dung: (1) Tổng quan về logistics: đưa ra các khái niệm chung về logistics, mục đích và vai trò của logistics trong các doanh nghiệp, tổ chức là nhằm thỏa mãn nhu cầu của khách hàng. (2) Logistics trong các tổ chức: xem xét mối liên hệ quan trọng giữa marketing và logistics, vai trò của logistics trong chiến lược marketing của công ty. (3) Dịch vụ khách hàng: khẳng định dịch vụ khách hàng là yếu tố quan trọng của bất cứ hệ thống logistics nào. Một số vấn đề cơ bản của dịch vụ khách hàng được tác giả đề cập đó là những yếu tố chính của dịch vụ khách hàng và sự khác biệt khi thực hiện chúng trong những nền văn hóa khác nhau. (4) Quản lý hàng dự trữ: Trình bày vai trò của hàng hóa lưu kho trong hệ thống logistics, qua đó giải thích một số phương pháp kinh điển trong quản lý hàng hóa lưu kho, chỉ ra các vấn đề của công tác quản lý hàng hóa lưu kho và một số cách để khắc phục những vấn đề đó. Cuối cùng là trình bày một số kỹ thuật bán lẻ sẵn có để giảm thiểu các mức hàng hóa lưu kho vượt mức trong toàn bộ hệ thống trong khi vẫn thỏa mãn nhu cầu của khách hàng. (5) Hệ thống vận tải quốc tế: Trình bày tầm quan trọng của vận tải trong dịch vụ logistics toàn cầu, xem xét các phương thức vận tải khác nhau và chỉ ra rằng vận tải đa phương thức đem lại khả năng cho nhà quản lý logistics kết hợp những ưu điểm của nhiều hơn các phương thức vận tải thành một quá trình vận chuyển liên tục tiếp cận khách hàng nhanh hơn và ít thiệt hại hơn. (6) Môi trường logistics quốc tế: Xem xét bản chất thay đổi của các thị trường toàn

cầu, các chiến lược để phục vụ các thị trường quốc tế và một số vấn đề cấu trúc có thể tác động đến hệ thống logistics toàn cầu. (7) Quy hoạch và hoạch định chiến lược logistics quốc tế: khẳng định việc hoạch định chiến lược logistics thích ứng là rất quan trọng đối với toàn bộ thành công của một tổ chức, doanh nghiệp. (8) Quản lý thông tin logistics quốc tế: Khẳng định thông tin là một yếu tố chủ yếu của bất cứ hệ thống logistics nào, sự tăng trưởng nhanh của internet như một công cụ kinh doanh buộc các tổ chức phải xem xét lại dòng thông tin qua toàn bộ chuỗi cung cấp như thế nào. Việc tự động hóa cao cùng các tiến bộ về công nghệ cũng giúp các nhà quản lý nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng, cải thiện chi phí và thu thập được nhiều thông tin hơn cho những phân tích sau này.

- Sách chuyên khảo: “Logistics - những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam” [9] do Đại học kinh tế Quốc dân xuất bản năm 2011 trình bày tập hợp những bài nghiên cứu, lý luận về hoạt động Logistics ở Việt Nam. Vai trò ngành dịch vụ Logistics trong nền kinh tế thị trường, sự phát triển dịch vụ, sản xuất kinh doanh, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải, những hoạt động liên quan đến Logistics và tình hình thị trường Logistics ở Việt Nam...

- Luận án tiến sỹ: “Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế” của tác giả Bùi Duy Linh năm 2018, nghiên cứu cơ sở lý luận về năng lực cạnh tranh ngành dịch vụ logistics tại một số quốc gia trong bối cảnh hội nhập [18]. Phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập. Định hướng, giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong những năm tới.

Logistics theo không gian hành lang kinh tế và Liên kết vùng

- Luận án tiến sỹ: “Phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Trị trên Hành lang kinh tế Đông - Tây” của tác giả Trần Hữu Hùng năm 2015 [13], trình bày những vấn đề lý luận và thực tiễn về phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn cấp tỉnh. Phân tích thực trạng, phương hướng và giải pháp phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Trị trên tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây. Luận án đã chỉ ra: dịch vụ Logistics phát triển góp phần quan trọng trong thu hút vốn FDI và mở rộng thị trường xuất nhập khẩu hàng hóa của tỉnh Quảng Trị. Góp phần đưa nền kinh tế tỉnh Quảng Trị trở thành mắt xích trong chuỗi giá trị khu vực Hành lang kinh tế Đông - Tây, gắn nền kinh tế của tỉnh Quảng Trị với nền kinh tế cả nước và khu vực. Bên cạnh đó, dịch vụ Logistics có vai trò trong tiết

kiệm và giảm chi phí quá trình lưu thông hàng hóa, khai thác hiệu quả các nguồn lực của Quảng Trị. Khi logistics phát triển góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và tăng cường năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, khai thác tiềm năng và lợi thế của tỉnh.

- Luận án tiến sỹ: “Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay” của tác giả Đinh Lê Hải Hà năm 2013 [10]. Nghiên cứu tổng quan về phát triển logistics; Nghiên cứu lý luận cơ bản về logistics và phát triển logistics của nền kinh tế; Phân tích thực trạng phát triển logistics của Việt Nam giai đoạn 1986 - 2011; Giải pháp định hướng phát triển logistics của Việt Nam 2013 - 2020.

1.2.2. Các nghiên cứu về hành lang kinh tế

Địa lý quy hoạch và Tác động đa chiều của hành lang kinh tế

- Sách chuyên khảo: “Cơ sở địa lý học quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội hành lang kinh tế Đông Tây” của tác giả Lại Vĩnh Cẩm xuất bản năm 2012 [3] trình bày một số nét tổng quát về Hành lang kinh tế Đông Tây, cơ sở địa lý học phục vụ quy hoạch phát triển bền vững, định hướng phát triển các vùng kinh tế động lực, phát triển kinh tế - xã hội của một số địa phương nằm trên tuyến Hành lang và một số đề xuất phát triển dọc hành lang. Bên cạnh đó, nghiên cứu cho thấy việc phát triển hành lang cũng gia tăng cơ hội việc làm trong lĩnh vực logistics, vận tải, và các ngành liên quan, đóng góp vào tăng trưởng kinh tế bền vững cho các địa phương dọc tuyến.

Trong nghiên cứu này tác giả đã chỉ ra vai trò của hành lang kinh tế Đông Tây được thiết lập nhằm thúc đẩy sự phát triển và hội nhập kinh tế của 4 nước Việt Nam, Lào, Myanmar, Thái Lan trên cơ sở tuyến đường giao thông cao tốc đi qua các địa phương của 4 quốc gia. Nghiên cứu cũng chỉ ra rằng: Hành lang kinh tế Đông-Tây hình thành, không chỉ đơn thuần là hình thành cơ sở hạ tầng giao thông cho khu vực mà sẽ kéo theo những biến đổi về nhiều mặt trong đời sống kinh tế - xã hội cũng như môi trường tại khu vực đó mà nhiều khi chưa thể thấy rõ, dự báo hết được, như sự thay đổi theo hướng gia tăng giá trị vị trí địa lý của vùng, quá trình phân bố lại dân cư dọc theo tuyến đường, nhiều dạng tài nguyên thiên nhiên mới được đưa vào sử dụng, hình thành cơ cấu kinh tế mới thay cho nền sản xuất tự cung tự cấp hiện tại bằng nhiều ngành nghề sản xuất dịch vụ mới, hình thành nền kinh tế thị trường mở rộng ra ngoài ranh giới tự nhiên và ranh giới hành chính của khu vực... Cùng với những cơ hội phát triển khi Hành lang kinh tế Đông-Tây đi vào hoạt động thì những miền, vùng tuyến đường đi qua cũng chịu những thách thức môi trường rất lớn. Hành lang kinh tế Đông-Tây đi qua nhiều hệ

sinh thái của các khu vực rừng đầu nguồn, các vùng núi có độ dốc lớn cho nên việc bảo vệ sự đa dạng sinh học, bảo vệ rừng đầu nguồn, rừng phòng hộ, chống xói mòn và trượt lở đất, lũ ống và lũ quét là những thách thức môi trường mới cần được dự báo trước. Mật độ giao thông lớn do Hành lang kinh tế mang lại, một mặt tạo điều kiện để khai thác tài nguyên phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thuận lợi hơn, hình thành nên hệ thống các trung tâm phát triển, các điểm dân cư mới, nhưng mặt khác nó cũng làm nảy sinh các vấn đề môi trường xã hội. Cuối cùng tác giả chỉ ra các giải pháp cho việc hoạch định chính sách phát triển của các tỉnh trên tuyến hành lang này nhằm giải quyết các vấn đề thách thức có thể được phát sinh.

Hợp tác quốc tế và Tiện lợi hóa thương mại trên hành lang kinh tế

- Luận án tiến sỹ: “Tiến trình hợp tác kinh tế giữa các nước thuộc hành lang kinh tế Đông Tây” của tác giả Nguyễn Hoàng Huệ năm 2014 [12], trình bày cơ sở của hợp tác kinh tế giữa các nước thuộc hành lang kinh tế Đông Tây. Sự tiến triển của các lĩnh vực hợp tác kinh tế giữa các nước thuộc hành lang kinh tế Đông Tây. Luận án cũng đã nghiên cứu tác động của hợp tác kinh tế đến việc phát triển kinh tế, tăng cường kết nối vùng, và sự gắn kết của các quốc gia trong hành lang kinh tế Đông Tây.

Trên cơ sở phân tích thực trạng và đánh giá tác động, tác giả đề xuất các giải pháp thúc đẩy hợp tác kinh tế giữa các nước trên hành lang trở nên hiệu quả hơn.

- Nghiên cứu: “Một số giải pháp nhằm thúc đẩy quá trình hình thành và phát triển tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng” [19] của tác giả Đặng Xuân Phong trình bày một số giải pháp nhằm thúc đẩy hơn nữa sự kết nối liên thông trong khu vực hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, nâng cao trình độ tiện lợi hóa thương mại và vận tải. Trong nghiên cứu này tác giả cũng đã đề xuất 3 nhóm vấn đề: Xây dựng cơ chế chia sẻ thông tin giữa các địa phương trên tuyến hành lang, giữa chính quyền và doanh nghiệp; tập trung triển khai áp dụng thủ tục hải quan điện tử và không ngừng nghiên cứu cải tiến, tiện lợi hoá thông quan tại các cặp cửa khẩu trên các tuyến hành lang kinh tế; đề nghị ADB và các nhà tài trợ tiếp tục hỗ trợ đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông trên các tuyến hành lang kinh tế và các dự án phát triển thành phố biên giới, nhằm đạt được mục tiêu, định hướng phát triển của hành lang kinh tế Bắc - Nam, tạo hiệu ứng phát triển lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội các vùng lân cận.

- Nghiên cứu: “Hợp tác phát triển hành lang kinh tế Vân Nam - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh trong bối cảnh mới” của tác giả Hoài Nam thuộc Viện Nghiên cứu Trung Quốc [15]. Trong nghiên cứu này, tác giả đã trình bày bối cảnh mới của tình hình quốc tế, tình hình hiện trạng hành lang hai nước cũng như mối quan hệ Việt – Trung, trong đó tác giả đưa ra nhận xét rằng hợp tác phát triển xuyên biên giới vừa có tính phổ biến, vừa có tính đặc thù. Tính phổ biến thể hiện ở chỗ, các quốc gia láng giềng trên thế giới đều có hợp tác kinh tế xuyên biên giới với nhiều hình thức phong phú đa dạng. Tính đặc thù do đặc điểm địa hình, dân cư dân tộc và tính chất quan hệ của hai nước quy định. Từ đó, tác giả đề xuất ra sáu nhóm giải pháp về hợp tác phát triển hành lang kinh tế các tỉnh, thành phố trong bối cảnh mới.

Lý luận chung và Quy hoạch HLKT tại Việt Nam

- Nghiên cứu: “Quy hoạch xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế ở Việt Nam” của tác giả Nguyễn Hồng Tiến [28] đã trình bày khái quát về định nghĩa hành lang kinh tế mang tính tổng hợp; dễ hiểu và dễ được chấp thuận.

Ngoài ra tác giả cũng đã làm rõ các mục tiêu chủ yếu của việc hình thành các hành lang kinh tế, trong đó nhấn mạnh vai trò của hành lang như một không gian tạo điều kiện để các quốc gia tiếp cận và khai thác hiệu quả các nguồn tài nguyên khoáng sản, thủy sản và năng lượng phục vụ cho hoạt động sản xuất và chế biến. Thông qua việc tăng cường kết nối không gian kinh tế, các hành lang kinh tế góp phần thúc đẩy hợp tác liên quốc gia, mở rộng giao lưu thương mại, du lịch và dịch vụ, đồng thời hình thành các khu vực kinh tế xuyên biên giới. Ngoài ra, việc phát triển hành lang kinh tế còn tạo cơ hội huy động các nguồn vốn đầu tư từ địa phương, khu vực và quốc tế, góp phần tối ưu hóa lưu thông hàng hóa và hành khách, nâng cao hiệu quả vận chuyển và kết nối. Các hành lang kinh tế cũng đóng vai trò hỗ trợ phát triển các khu vực biên giới, đô thị và nông thôn, thúc đẩy phát triển công nghiệp, tạo cơ hội việc làm, tăng thu nhập và góp phần giảm nghèo tại các khu vực dọc tuyến. Trên cơ sở đó, nghiên cứu đồng thời chỉ ra những điều kiện thuận lợi cũng như các khó khăn, rào cản đặt ra trong quá trình phát triển các hành lang kinh tế tại Việt Nam.

1.3. Đánh giá chung các nghiên cứu đã công bố

Trong những năm trở lại đây, với vai trò ngày càng quan trọng trong việc quyết định khả năng cạnh tranh, Logistics đã thu hút sự quan tâm của các nhà nghiên cứu. Như đã thống kê ở trên, hiện nay trên thế giới, cũng như trong nước đã có khá nhiều nghiên

cứ về Logistics được thực hiện trên nhiều khía cạnh khác nhau. Các nghiên cứu cũng đã cho thấy rằng các quốc gia có những khác biệt cơ bản về trình độ phát triển, mức độ mở cửa và thành phần thương mại, từ đó các tác giả đi sâu vào việc thảo luận về những lợi ích của việc cải thiện logistics.

Trong phần tổng quan tài liệu ở trên, các công trình nghiên cứu được lựa chọn và trình bày dựa trên hai nguyên tắc chính: thứ tự thời gian, mức độ liên quan đến đề tài luận án và phạm vi nghiên cứu. Trước hết, các tài liệu được sắp xếp theo các nghiên cứu về phát triển dịch vụ logistics, các nghiên cứu về hành lang kinh tế đi kèm với các vấn đề quản lý vĩ mô có liên quan và phạm vi nghiên cứu là trong nước hay quốc tế. Cách tiếp cận này giúp đảm bảo tính hệ thống và tính định hướng cho phần khung lý thuyết và khoảng trống nghiên cứu.

Các nghiên cứu về logistics tại Việt Nam tập trung chủ yếu vào các nội dung chính: Hiện trạng và lịch sử phát triển logistics tại Việt Nam, các thuận lợi và khó khăn của Việt Nam trong việc phát triển dịch vụ logistics, các giải pháp phát triển dịch vụ logistics Việt Nam trong tương lai. Một số nghiên cứu cũng đưa ra các bài học kinh nghiệm từ một số quốc gia có điều kiện phát triển tương đồng với Việt Nam. Nhiều nghiên cứu đã làm rõ khái niệm logistics trong bối cảnh Việt Nam, nhấn mạnh vai trò trong việc thúc đẩy thương mại, giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Về vấn đề nghiên cứu phát triển ở các hành lang kinh tế, các nghiên cứu trong nước chủ yếu tập trung vào việc đưa ra các khái niệm, định nghĩa cũng như tình hình hiện trạng phát triển của một số hành lang kinh tế trên cả nước. Một số nghiên cứu xác định vai trò của hành lang kinh tế trong việc thúc đẩy sự phát triển vùng, kết nối giữa các khu vực sản xuất và tiêu thụ, cũng như khả năng hội nhập quốc tế. Các nghiên cứu của các tác giả nước ngoài về các hành lang kinh tế cũng khá toàn diện và phong phú, có thể sử dụng làm tài liệu tham khảo hữu ích cho việc đề xuất các giải pháp phát triển dịch vụ logistics tại hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

1.4. Xác định khoảng trống nghiên cứu

Sau khi nghiên cứu các công trình trong nước và quốc tế có thể thấy: cho đến nay, chưa có nhiều nghiên cứu chuyên sâu về phát triển dịch vụ logistics tại hành lang kinh tế, trong đó có hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Mặc dù lĩnh vực logistics tại Việt Nam đã thu hút được sự quan tâm đáng kể từ giới học thuật và cơ quan quản lý trong những năm gần đây, tuy nhiên, các công trình chỉ đề cập đến một

hoặc một vài khía cạnh cụ thể như vận tải đa phương thức, hoạt động kho bãi, ứng dụng công nghệ trong logistics, hoặc các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động logistics của doanh nghiệp. Phần lớn các công trình nghiên cứu hiện nay chủ yếu tập trung phân tích một hoặc một vài khía cạnh chuyên biệt của logistics như vận tải đa phương thức, hoạt động kho bãi đơn lẻ, ứng dụng công nghệ thông tin hoặc các giải pháp mang tính vi mô nhằm nâng cao hiệu quả cho từng doanh nghiệp cụ thể. Tuy nhiên, một khung khổ nghiên cứu mang tính hệ thống, tích hợp giữa quy hoạch hạ tầng, chính sách pháp lý, thể chế và cơ chế điều phối vùng để phát triển dịch vụ logistics trên một hành lang kinh tế toàn diện vẫn chưa được khai thác sâu sắc. Bên cạnh đó, các nghiên cứu thường chỉ tập trung khảo sát tại một địa phương hoặc một tuyến vận tải cụ thể, thiếu đi sự phân tích mang tính tổng thể và liên kết vùng trong bối cảnh phát triển logistics quốc gia và khu vực. Thực tế chưa có cơ chế, chính sách cụ thể và đồng bộ để kết nối giữa các tỉnh, ngành và doanh nghiệp nhằm tối ưu hóa dịch vụ logistics trên tuyến. Các nghiên cứu logistics tại Việt Nam thường có xu hướng tập trung khảo sát tại một địa phương nhất định (như chỉ tại Hải Phòng hoặc chỉ tại Lào Cai) hoặc trên một tuyến vận tải đơn lẻ. Cách tiếp cận này dẫn đến việc thiếu hụt những phân tích đánh giá sự phát triển logistics trong mối quan hệ hữu cơ và liên kết vùng. Thực tế nghiên cứu cho thấy, mặc dù hành lang kinh tế được xem là một thực thể thống nhất, nhưng các công trình trước đây chưa làm rõ được cơ chế và chính sách đồng bộ nhằm kết nối giữa các tỉnh, các ngành và các doanh nghiệp trên toàn tuyến để tối ưu hóa chuỗi dịch vụ. Hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh là một trong những trục động lực quan trọng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, đóng vai trò là cầu nối giữa Trung Quốc với vùng đồng bằng sông Hồng và cửa ngõ ra biển của cả khu vực Tây Nam Trung Quốc. Tuy nhiên, cho đến nay, chưa có nhiều công trình nghiên cứu chuyên sâu về phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế này, đặc biệt là từ góc nhìn quản lý vĩ mô, tích hợp giữa quy hoạch, chính sách, thể chế và điều phối vùng. Đa số các nghiên cứu về hành lang kinh tế hiện nay vẫn nặng về phương pháp mô tả định tính, phân tích dựa trên dữ liệu thứ cấp và các đánh giá mang tính cảm quan. Hiện chưa có nhiều nghiên cứu thiết lập và kiểm định mô hình định lượng để xác định chính xác mức độ ảnh hưởng của các yếu tố như Thể chế, Cơ sở hạ tầng, Công nghệ, Nguồn nhân lực, Chất lượng dịch vụ và Tăng trưởng bền vững đối với sự phát triển logistics trên một hành lang kinh tế cụ thể tại Việt Nam. Do đó, luận án dự kiến sẽ tập trung nghiên cứu những khoảng trống này.

Trên cơ sở tiếp thu, học hỏi các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước trước đây về phát triển dịch vụ logistics tại hành lang kinh tế, luận án dự kiến tập trung nghiên cứu quá trình hình thành, phát triển của các dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Trong đó, phân tích hiện trạng, các lợi thế, thế mạnh cũng như các tồn tại, hạn chế của khu vực này và xu thế phát triển của ngành logistics Việt Nam và thế giới từ đó đưa ra các giải pháp theo quan điểm vĩ mô nhằm phát triển cho ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế này phù hợp với bối cảnh chung của thế giới hiện nay, cụ thể:

- Thứ nhất, phân tích toàn diện hiện trạng phát triển kinh tế và dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh. Trên cơ sở đó, xác định rõ các tiềm năng, lợi thế cạnh tranh, cũng như các hạn chế, bất cập và nguyên nhân sâu xa của những hạn chế này. Đây là cơ sở thực tiễn quan trọng để xây dựng các giải pháp phù hợp với bối cảnh đặc thù của hành lang.

- Thứ hai, xây dựng mô hình phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế. Mô hình này sẽ bao gồm các giả thiết liên quan đến sự thay đổi thể chế và chính sách, sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông và các cảng cạn/trung tâm logistics, sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số, sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực, sự thay đổi của chất lượng dịch vụ, và sự thay đổi về tăng trưởng bền vững. Trên cơ sở đó, định lượng được mức độ ảnh hưởng của các yếu tố thông qua việc khảo sát, điều tra, phỏng vấn và phân tích số liệu.

- Thứ ba, đề xuất các quan điểm, mục tiêu và giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Các giải pháp này xây dựng dựa vào các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế này.

Dựa trên khoảng trống nghiên cứu, các câu hỏi nghiên cứu chính đã được xác định:

- Khái niệm "phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế" dưới góc độ quản lý vĩ mô bao gồm những thành phần cốt lõi nào?

- Khung lý thuyết nào phù hợp để xác định và phân loại các nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế?

- Thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh giai đoạn 2010 – 2024 đã đạt được những kết quả gì và còn những tồn tại nào?

- Các chính sách quản lý vĩ mô của Nhà nước trong thời gian qua đã tác động như thế nào đến việc thúc đẩy hoặc kìm hãm sự phát triển của hệ thống logistics trên hành lang này?

- Mức độ tác động cụ thể của các nhóm nhân tố đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang này được định lượng như thế nào?

- Những quan điểm và định hướng chiến lược nào cần được xác lập để phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Quảng Ninh phù hợp với bối cảnh kinh tế số và logistics xanh?

- Hệ thống giải pháp đồng bộ (về chính sách, hạ tầng đa phương thức, và chuyển đổi số) cần được thiết kế ra sao để tối ưu hóa chi phí và tăng năng lực cạnh tranh cho hành lang đến năm 2030, tầm nhìn 2050?

Kết luận chương 1

Trong chương 1, tác giả đã trình bày các nội dung về tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước có liên quan đến phát triển dịch vụ logistics cũng như hành lang kinh tế. Các công trình nghiên cứu được tìm hiểu từ những nghiên cứu về hiện trạng đến các nghiên cứu về định hướng, giải pháp, từ trong nước đến quốc tế. Trên cơ sở đó tác giả đã xác định khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu và đưa ra hướng nghiên cứu cho luận án của mình. Chương 1 cũng trình bày trình tự nghiên cứu của luận án với 5 bước thực hiện. Các số liệu thu thập bao gồm cả số liệu thứ cấp và sơ cấp. Từ kết quả phân tích và tổng hợp, tác giả chỉ ra được khoảng trống nghiên cứu về phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế. Kết quả tổng quan nghiên cứu là tiền đề quan trọng để tác giả tiếp tục thực hiện ở các chương tiếp theo.

CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG KINH TẾ

2.1. Tổng quan về Logistics và dịch vụ Logistics

2.1.1. Các khái niệm

2.1.1.1. Khái niệm về Logistics

Logistics là một thuật ngữ có nguồn gốc Hy Lạp: Logistikos nghĩa là Kỹ năng tính toán, là ngành khoa học phân tích tính quy luật của các quá trình sản xuất và kết hợp các nhân tố con người, vật chất và kỹ thuật (một số từ điển định nghĩa là hậu cần) sao cho hoạt động chính yếu được thực hiện theo mục tiêu.

Trong thực tiễn, logistics được ứng dụng rộng khắp từ quân sự nơi khởi nguồn với chức năng hậu cần duy trì lực lượng cho đến việc sản xuất, hoặc vận tải, kinh doanh, đặc biệt sau Thế chiến II khi trở thành một nhân tố cốt yếu trong việc thúc đẩy hiệu quả doanh nghiệp. Ở bình diện hành chính và kinh tế - xã hội, logistics là quá trình tối ưu hóa vị trí, lưu trữ và chu chuyển các nguồn lực (tài nguyên, vốn, lao động, thông tin, công nghệ, hạ tầng...) dọc chuỗi từ nhà cung cấp đến người tiêu dùng, gắn với quy hoạch không gian kinh tế (nguồn lực, năng lượng, lao động, khu công nghiệp/ngành nghề, thị trường). Ở cấp doanh nghiệp, logistics có thể diễn ra trong nội bộ hoặc giữa các chủ thể, ở quy mô nội địa đến xuyên biên giới, do tự cung hoặc thuê doanh nghiệp dịch vụ logistics thực hiện, nhằm bảo đảm dòng chảy vật chất và thông tin thông suốt với chi phí, thời gian tối ưu.

Từ góc độ doanh nghiệp, logistics có thể chia thành 3 công đoạn [33]: (1) Logistics cung ứng là tất cả các công việc để tập hợp nguyên liệu, vật liệu, nhiên liệu và các yếu tố đầu vào chuẩn bị cho hoạt động sản xuất. (2) Logistics sản xuất là các công việc nhằm đưa nguyên liệu, vật liệu, nhiên liệu vào phục vụ sản xuất một cách tối ưu, đạt hiệu quả cao nhất. (3) Logistics phân phối là việc đưa các sản phẩm của doanh nghiệp đến tay khách hàng.

Trong các công đoạn trên, logistics cung ứng và logistics phân phối là những khâu thực hiện ở bên ngoài doanh nghiệp sản xuất, và doanh nghiệp sản xuất có thể thuê các đơn vị dịch vụ logistics chuyên nghiệp thực hiện giúp mình. Với logistics sản xuất, doanh nghiệp chỉ có thể thuê doanh nghiệp bên ngoài tư vấn giúp mình phương án, còn tự mình phải tổ chức thực hiện mới mong đạt được kết quả mong muốn.

Nhiều nghiên cứu đã đưa ra định nghĩa về Logistics. Logistics là quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát việc lưu chuyển và lưu trữ hàng hóa, dịch vụ và các thông tin liên quan một cách hiệu quả và hiệu suất cao, từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ, nhằm đáp ứng các yêu cầu của khách hàng. Logistics là quá trình tối ưu hóa các hoạt động vận chuyển và dự trữ hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ cuối cùng thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế [33].

Trong phạm vi nghiên cứu của luận án này, tác giả xin được định nghĩa logistics như sau:

“ Logistics là chuỗi các hoạt động bao gồm việc lập kế hoạch, triển khai và kiểm soát một cách hiệu quả nhằm tối ưu hóa chi phí và đảm bảo dòng lưu thông cùng việc lưu trữ nguyên vật liệu, hàng tồn kho, thành phẩm và các luồng thông tin liên quan từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ cuối cùng, với mục tiêu đáp ứng đầy đủ nhu cầu của khách hàng. Hoạt động này bao gồm cả việc đảm bảo cung cấp nguồn lực cần thiết phục vụ sản xuất, kinh doanh và tiêu dùng hàng hóa một cách kịp thời và hiệu quả. Ban đầu, đối tượng của logistics chủ yếu tập trung vào hàng hóa và sản phẩm hữu hình, nhưng hiện nay, phạm vi đã được mở rộng áp dụng cho cả dịch vụ, thông tin, năng lượng và nhiều lĩnh vực khác. Về phía người quản lý, logistics đòi hỏi việc hoạch định và lựa chọn phương án tối ưu để đảm bảo kiểm soát hiệu quả về thời gian giao hàng và chi phí trong suốt quá trình vận chuyển và lưu thông hàng hóa, góp phần tối ưu hóa hoạt động kinh doanh và gia tăng giá trị cho khách hàng.”

2.1.1.2. Khái niệm về dịch vụ Logistics

Theo cách gọi trước đây, trong Luật Thương mại năm 1997 của Việt Nam gọi dịch vụ logistics là dịch vụ giao nhận hàng hóa và được quy định như sau: “Dịch vụ giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó, người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức việc vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người người nhận hàng theo sự ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người làm dịch vụ giao nhận khác (gọi chung là khách hàng)”

Đến năm 2005, căn cứ Điều 233, Mục 4 Luật Thương mại năm 2005, dịch vụ Logistics được quy định: “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói

bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao”.

Dịch vụ logistics là một bộ phận trọng yếu của chuỗi cung ứng, đảm nhiệm vai trò kết nối các khâu từ cung ứng đầu vào đến tiêu dùng cuối cùng. *Theo nghĩa hẹp*, dịch vụ logistics được hiểu là tập hợp các hoạt động thương mại bao gồm vận tải, giao nhận, kho bãi, hải quan, tư vấn và các dịch vụ hỗ trợ khác nhằm đảm bảo hàng hóa được lưu chuyển hợp lý, đúng thời gian và địa điểm, đáp ứng yêu cầu của khách hàng. *Ở nghĩa rộng hơn*, dịch vụ logistics bao trùm toàn bộ chu trình sản xuất – phân phối – lưu thông và tiêu dùng, thể hiện nguyên lý “quá trình sản xuất chỉ kết thúc khi hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng”. Hoạt động logistics không chỉ bao gồm các dịch vụ đơn lẻ mà còn được tổ chức và quản lý như một chuỗi dịch vụ tổng hợp mang tính hệ thống, gắn với cơ sở hạ tầng và hệ thống thông tin hiện đại nhằm hỗ trợ và duy trì hoạt động sản xuất, phân phối và tiêu dùng.

Trong thực tiễn kinh doanh, dịch vụ logistics đóng vai trò cầu nối giúp hàng hóa, dịch vụ được dịch chuyển hiệu quả giữa các thị trường, mở rộng khả năng tiếp cận của doanh nghiệp đến người tiêu dùng trong và ngoài nước. Dịch vụ logistics chuyên nghiệp giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa, đồng thời nâng cao khả năng cạnh tranh của sản phẩm. Bên cạnh đó, đây còn là công cụ liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị toàn cầu, giúp các quốc gia, đặc biệt là những nền kinh tế đang phát triển như Việt Nam, tham gia sâu hơn vào mạng lưới sản xuất và thương mại quốc tế. Việc phát triển dịch vụ logistics hiện đại, gắn kết giữa vận tải, kho bãi, công nghệ thông tin và quản trị chuỗi cung ứng sẽ góp phần tinh giản quá trình sản xuất – kinh doanh, giảm thiểu chi phí xã hội, tăng cường khả năng thu hút đầu tư và thúc đẩy tăng trưởng bền vững.

Nhờ đó, dịch vụ logistics không chỉ mang lại lợi ích cho từng doanh nghiệp mà còn trở thành động lực then chốt cho năng lực cạnh tranh quốc gia, hỗ trợ chuyển dịch cơ cấu kinh tế và hội nhập kinh tế toàn cầu.

2.1.2. Tổng quan các loại hình dịch vụ Logistics:

2.1.2.1. Các loại hình dịch vụ Logistics và các chủ thể liên quan:

Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 đã quy định 17 loại hình kinh doanh dịch vụ logistics và các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với các thương nhân kinh doanh các dịch vụ đó.

Khi nghiên cứu và đánh giá 17 nhóm dịch vụ theo Nghị định số 163/2017/NĐ-CP các nhà nghiên cứu thường phân theo 3 nhóm chính là nhóm **dịch vụ vận tải**, nhóm **dịch vụ kho bãi** và nhóm các **dịch vụ logistics khác**.

Dịch vụ logistics là một lĩnh vực có tính chất liên ngành, liên thông và gắn kết chặt chẽ với nhiều lĩnh vực như giao thông vận tải, thương mại, hải quan, công nghệ thông tin, và khoa học kỹ thuật. Do đó, hoạt động quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics được phân công và điều phối bởi nhiều cơ quan chức năng khác nhau ở cấp trung ương và địa phương, đảm bảo vừa bao quát toàn diện vừa chuyên sâu theo từng lĩnh vực cụ thể. Ví dụ: Bộ công thương, Bộ xây dựng, Bộ Khoa học và Công nghệ,...

2.1.2.2. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

Các thương nhân kinh doanh trong các lĩnh vực cụ thể thuộc 17 loại hình dịch vụ logistics phải tuân thủ các điều kiện về đầu tư và kinh doanh theo quy định pháp luật áp dụng cho từng loại dịch vụ. Khi thực hiện một phần hoặc toàn bộ hoạt động logistics thông qua các phương tiện điện tử, bao gồm mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác, các thương nhân không chỉ phải đảm bảo tuân thủ các quy định pháp lý về dịch vụ logistics mà còn phải chấp hành các quy định liên quan đến thương mại điện tử.

Nhà cung cấp dịch vụ logistics là các tổ chức hoặc doanh nghiệp thực hiện một phần hoặc toàn bộ các hoạt động trong chuỗi logistics thay cho khách hàng theo các hợp đồng dịch vụ, với mục tiêu nâng cao hiệu quả vận hành và tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Các hoạt động này có thể bao gồm vận chuyển hàng hóa, lưu kho, đóng gói, quản lý đơn hàng, phân phối, thực hiện thủ tục hải quan và các dịch vụ gia tăng giá trị khác. Ví dụ điển hình là công ty DHL, một nhà cung cấp dịch vụ logistics toàn cầu, cung cấp các dịch vụ vận chuyển quốc tế, lưu kho, quản lý tồn kho và tư vấn chuỗi cung ứng cho các tập đoàn lớn như Siemens và Apple.

Đối tượng sử dụng dịch vụ logistics bao gồm các doanh nghiệp sản xuất, thương mại hoặc cung cấp dịch vụ có nhu cầu thuê ngoài một phần hoặc toàn bộ các hoạt động logistics nhằm tối ưu hóa chi phí, nâng cao hiệu quả vận hành và tập trung vào năng lực cốt lõi của mình. Những đối tượng này có thể là các doanh nghiệp sản xuất, doanh nghiệp thương mại, cũng như các nền tảng thương mại điện tử, nơi logistics đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo vận chuyển và phân phối hàng hóa hiệu quả.

2.1.3. *Đánh giá chung*

Dịch vụ logistics là một trong các ngành dịch vụ mà Việt Nam đã chủ động mở cửa khi tham gia hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế. Mặc dù vẫn còn khá mới mẻ đối với các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trong nước, ngành này đã chứng minh được vai trò và tầm quan trọng của mình trong tiến trình hoạt động sản xuất và kinh doanh, khi đóng góp đến 15% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của cả nước. Điều này không chỉ hỗ trợ trực tiếp cho các doanh nghiệp mà còn góp phần đáng kể vào sự phát triển chung của nền kinh tế quốc gia.

Trong thời gian qua, mặc dù dịch vụ logistics ở Việt Nam còn đang trong giai đoạn phát triển và có phần hạn chế, ngành đã đạt được những thành tựu đáng ghi nhận. Việt Nam sở hữu nhiều điều kiện thuận lợi để ứng dụng và xây dựng một hệ sinh thái logistics bền vững, đồng thời có tiềm năng lớn để vươn lên trở thành trung tâm logistics của khu vực. Tuy nhiên, vẫn tồn tại nhiều điểm yếu cần nhanh chóng khắc phục nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành. Các thách thức chính bao gồm nguồn vốn và nhân lực bị hạn chế, dẫn đến mô hình tổ chức doanh nghiệp đơn giản với quy mô nhỏ; sự thiếu hụt về nhân lực trình độ chuyên môn cao và kinh nghiệm; các dịch vụ cung ứng còn phân tán, chưa tạo dựng được chuỗi giá trị logistics thực thụ; hạ tầng cơ sở chưa phát triển đầy đủ; cùng với việc quản lý đôi lúc còn chông chéo và thiếu hiệu quả.

Xu hướng toàn cầu hiện nay đang định hình lại lĩnh vực logistics theo hướng tích hợp và hiện đại. Những tiến bộ trong công nghệ, sự gia tăng liên kết quốc tế, cải thiện khung pháp lý và nâng cao hợp tác giữa các tác nhân trong chuỗi cung ứng đang tạo điều kiện cho sự phát triển mạnh mẽ của ngành logistics, mở ra cơ hội lớn nhưng cũng đặt ra yêu cầu cao hơn đối với Việt Nam trong việc đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế.

2.2. Cơ sở lý luận về phát triển dịch vụ logistics trên các hành lang kinh tế

2.2.1. *Khái niệm về hành lang kinh tế*

Xuất phát từ nghĩa đen là một lối đi trong một kiến trúc xây dựng có chiều dài, “hành lang” thường được dùng trong các thuật ngữ “hành lang kinh tế”, “hành lang logistics”, “hành lang giao thông”, “hành lang vận tải”, “hành lang pháp lý”, “hành lang an toàn”, “hành lang công nghiệp”, “hành lang thoát lũ”.

Hành lang kinh tế thường được xây dựng dựa trên một hành lang về giao thông hoặc hành lang vận tải đã có. Trong đó, hành lang giao thông, về cơ bản, là dải địa hình chạy dài được xác định bởi các loại hình vận chuyển hành khách và hàng hóa hiện có

hoặc được quy hoạch cho tương lai. Tuyến Hành lang vận tải phục vụ một hoặc nhiều thị trường và chịu ảnh hưởng bởi nhu cầu vận tải và các vấn đề nhất định về giao thông [14].

Hành lang vận tải là tập hợp các tuyến vận tải của hơn một phương thức chạy song hành với nhau, mang lại tác động rõ rệt về phát triển kinh tế - xã hội trên khu vực không gian dọc hành lang và tạo ra hệ thống huyết mạch cho mạng lưới vận tải quốc gia trên cơ sở liên kết với các hành lang vận tải khác [14].

Từ quan điểm kinh doanh (hay cụ thể hơn là giao dịch), một hành lang kinh tế không đơn thuần chỉ là một khu vực kinh tế tiếp giáp về mặt vật lý được kết nối bởi cơ sở hạ tầng giao thông. Nó đại diện cho các nhóm tác nhân được nối mạng giao dịch thường xuyên và dễ dàng trên các tuyến thương mại cụ thể. Các giao dịch như vậy được thực hiện cùng nhau đại diện cho một khối lượng đáng kể thương mại và đầu tư. Theo đúng nghĩa nhất, một hành lang kinh tế phát triển để hỗ trợ các mạng lưới sản xuất mạnh mẽ, là kết quả của hoạt động giao dịch ở mức độ cao trong một tuyến thương mại cụ thể.

Khái niệm “Hành lang kinh tế” do đó thường được gắn liền với một không gian giới hạn theo chiều dài, có các đầu mối về kinh tế trên đó, gắn với kết cấu hạ tầng giao thông cụ thể và gắn với các chính sách khuyến khích phát triển đặc thù cho các đầu mối kinh tế trên hành lang kinh tế.

Khái niệm “Hành lang kinh tế”:

Như trình bày ở trên, các báo cáo phân tích về quy hoạch, phát triển Hành lang kinh tế đều không có một định nghĩa giống nhau về Hành lang kinh tế. Các tác giả thường đưa ra định nghĩa với lưu ý rằng nó được sử dụng trong điều kiện nghiên cứu cụ thể nào đó. Cho dù những định nghĩa không chung quan điểm nhưng về cơ bản các định nghĩa về Hành lang kinh tế thường có những yếu tố chung. Tác giả xin tổng hợp và đưa ra định nghĩa về Hành lang kinh tế như sau:

Hành lang kinh tế là khu vực phát triển kinh tế được xác định theo chiều dài và chiều rộng, kết nối nhiều vùng lãnh thổ hoặc quốc gia. Khu vực này hình thành dựa trên việc xây dựng một hoặc nhiều tuyến giao thông chiến lược, kết hợp với các chính sách kinh tế nhằm thúc đẩy tăng trưởng trong phạm vi không gian đó. Hành lang kinh tế sẽ tăng cường sự gắn kết về mặt kinh tế giữa các khu vực kém phát triển, thường nằm ở vùng sâu vùng xa, với những khu vực có tốc độ phát triển cao hơn, chẳng hạn như các vùng trung tâm hay ven biển. Hành lang kinh tế giúp các khu vực nội địa tiếp cận biển

dễ dàng hơn trong khi các trung tâm phát triển có cơ hội mở rộng liên kết vào các khu vực khác.

Luồng hàng hóa trên hành lang kinh tế

Luồng hàng hóa trên hành lang là sự dịch chuyển vật lý của hàng hóa theo các tuyến giao thông chính nằm trong không gian của một hành lang kinh tế. Luồng này thường phản ánh mức độ kết nối sản xuất – tiêu dùng – trung chuyển – xuất khẩu – nhập khẩu giữa các khu vực trên và dọc theo hành lang. Luồng hàng có thể đơn hướng (ví dụ: hàng xuất từ nội địa ra cảng biển) hoặc song hướng (ví dụ: hàng hóa tiêu dùng từ thành phố về vùng sản xuất và nông sản từ vùng sản xuất ra đô thị). Luồng hàng có thể biến động theo mùa vụ, đặc biệt trong ngành nông nghiệp hoặc trong các ngành gắn với chu kỳ sản xuất. Bên cạnh đó, luồng hàng có thể tập trung tại các điểm logistics lớn (cảng, trung tâm logistics) hoặc phân tán theo địa bàn sản xuất nhỏ lẻ.

2.2.2. Nguyên tắc để hình thành một hành lang kinh tế

- Giao thông vận tải bao gồm các tuyến đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng hàng không và cảng biển mà trong đó đường bộ đóng vai trò quan trọng nhất, đó là hòn đá tảng của phát triển hành lang kinh tế. Giao thông được đầu tư và phát triển góp phần đảm bảo tiếp cận thị trường và các dịch vụ xã hội, liên kết giữa các vùng thuận tiện và thuận lợi, giảm các chi phí vận chuyển...

- Các địa phương kết nối (bao gồm hành lang quốc gia – liên tỉnh và hành lang quốc tế - liên quốc gia)

- Các dịch vụ công cộng cơ bản như cấp điện, bưu chính viễn thông, cấp nước cùng với sự kết nối, liên kết thành một hệ thống.

- Dân số, mật độ dân số và sự hình thành, phát triển các đô thị trên hành lang.

- Sự hình thành và phát triển các khu, cụm công nghiệp và các trung tâm logistics, trung tâm thương mại, khu kinh tế, các khu du lịch, nghỉ ngơi, khai thác và phát triển các loại hình du lịch đa dạng.

- Các thể chế, chính sách đảm bảo việc liên thông trên hành lang về cả vận tải, cơ sở hạ tầng kết nối, chính sách,...

2.2.3. Các mức độ phát triển của hành lang kinh tế

Theo nghiên cứu của Ruth Banomyong đã chỉ ra các giai đoạn phát triển dẫn đến hành lang kinh tế, khởi đầu là hành lang vận tải. Mục đích của hành lang vận tải là để liên kết các khu vực về mặt vật lý mà trước đây không được kết nối trong một quốc gia

hoặc một khu vực. Phát triển logistics trên hành lang kinh tế không chỉ tập trung vào kết nối vật lý mà còn vào cách thức tối ưu hóa luồng và lưu kho hàng hóa, con người và phương tiện trong hành lang với sự hỗ trợ của các nhà cung cấp dịch vụ có năng lực và môi trường thể chế thuận lợi do các cơ quan liên quan cung cấp [38].

Trong hành lang kinh tế, sự phát triển kinh tế sẽ không chỉ tập trung ở các thành phố lớn nằm dọc hành lang. Đầu tư và phát triển kinh tế sẽ cần đến các thị trấn nhỏ hơn và các khu vực nông thôn dọc theo tuyến đường của nó. Các khuyến khích thu hút đầu tư của khu vực tư nhân cần được xem xét và hài hòa giữa các quốc gia khác nhau dọc hành lang kinh tế để tạo thuận lợi cho các hoạt động kinh tế ở các khu vực kém phát triển của hành lang. Sự thành công của một hành lang kinh tế sẽ phụ thuộc vào việc thu hút đầu tư. Đến lượt mình, việc thu hút đầu tư dựa vào cơ sở hạ tầng và các chính sách tạo thuận lợi phù hợp.

Không thể thiết lập các hành lang kinh tế ngay từ đầu. Có một giai đoạn phát triển dần của các hành lang kinh tế. Các giai đoạn phát triển được thể hiện trong Bảng 2.1.

Bảng 2.1: Các mức độ phát triển của hành lang kinh tế

Giai đoạn	Hành lang	Khái niệm
Mức độ 1	Hành lang vận tải	Hành lang vật lý liên kết một khu vực hoặc vùng miền. Ví dụ: Hành lang Điện Biên - Sơn La - Hòa Bình - Hà Nội. Một số tiêu chí đánh giá: - Chiều dài đường bộ cao tốc, số lượng làn xe và khả năng kết nối giữa các vùng miền. - Số lượng các phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy) được tích hợp trên cùng một tuyến hành lang. - Công suất thông qua của hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa và các ga đường sắt dọc tuyến. - Thời gian vận chuyển vật lý: Tốc độ lưu thông trung bình và thời gian di chuyển giữa các trung tâm kinh tế trọng điểm.
Mức độ 2	Hành lang vận tải đa phương thức	Hành lang vật lý liên kết một khu vực hoặc một vùng miền thông qua sự tích hợp của đa dạng phương thức vận tải. Ví dụ: Hành lang Hà Tiên – Rạch Giá – Cà Mau; Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh... Một số tiêu chí đánh giá: - Chiều dài đường bộ cao tốc, số lượng làn xe và khả năng kết nối giữa các vùng miền.

Giai đoạn	Hành lang	Khái niệm
		<ul style="list-style-type: none"> - Số lượng các phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy) được tích hợp trên cùng một tuyến hành lang. - Công suất thông qua của hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa và các ga đường sắt dọc tuyến. - Thời gian vận chuyển vật lý: Tốc độ lưu thông trung bình và thời gian di chuyển giữa các trung tâm kinh tế trọng điểm.
Mức độ 3	Hành lang logistics	<p>Hành lang không chỉ kết nối vật lý một khu vực hoặc một vùng miền mà còn dung hòa khung thể chế hành lang để tạo điều kiện cho hoạt động di chuyển và lưu trữ hàng hóa, con người và thông tin liên quan.</p> <p>Ví dụ: Hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Một số tiêu chí đánh giá:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thời gian thông quan trung bình tại cửa khẩu (như Lào Cai) và mức độ đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến vận tải xuyên biên giới. - Đánh giá dựa trên năng lực của các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ, khả năng truy xuất hàng hóa và tính đúng hạn của lô hàng. - Tỷ lệ ứng dụng CNTT trong quản lý chuỗi cung ứng và sự sẵn có của hệ thống dữ liệu dùng chung giữa các địa phương trên hành lang. - Số lượng và trình độ chuyên môn của đội ngũ nhân lực vận hành tại các trung tâm logistics và cảng cạn dọc hành lang.
Mức độ 4	Hành lang kinh tế	<p>Hành lang có khả năng thu hút đầu tư và phát triển hoạt động kinh tế dọc theo khu vực hoặc vùng miền ít phát triển; liên kết vật lý và tạo điều kiện cho logistics phát triển là hoạt động bắt buộc thực hiện.</p> <p>Ví dụ: hành lang kinh tế đi qua Bangladesh, Trung Quốc, Ấn Độ và Myanmar. Một số tiêu chí đánh giá:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tốc độ tăng trưởng vốn đầu tư (FDI và trong nước) vào các khu kinh tế, khu công nghiệp dọc hành lang; tỷ lệ giảm chi phí logistics trên tổng giá thành sản phẩm của vùng. - Số lượng việc làm mới được tạo ra trong lĩnh vực logistics và các ngành liên quan; mức độ cải thiện đời sống cộng đồng cư dân dọc hành lang. - Chỉ số phát triển logistics xanh, mức độ giảm phát thải và hiệu quả sử dụng năng lượng sạch trong các hoạt động vận tải dọc hành lang. - Đóng góp vào liên kết vùng: Mức độ hình thành các cụm ngành công nghiệp và sự gia tăng luồng giao thương nội vùng so với khu vực bên ngoài hành lang.

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp

2.2.4. Khái niệm, đặc điểm và vai trò của phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế

Dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế là tổng thể các hoạt động logistics được triển khai dọc theo một không gian hành lang kết nối chiến lược giữa các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất và cảng biển hoặc cửa khẩu biên giới. Nói cách khác, đây là chuỗi hoạt động vận tải, kho bãi, thủ tục, quản lý thông tin và dịch vụ hỗ trợ trên một tuyến hành lang kinh tế trọng điểm, nhằm tối ưu hóa luồng di chuyển hàng hóa, dịch vụ và thông tin giữa các điểm sản xuất – tiêu thụ, tạo ra giá trị gia tăng và tăng cường kết nối kinh tế vùng. Hành lang kinh tế đóng vai trò như khung cấu trúc không gian cho logistics phát triển, trong đó hạ tầng giao thông (đường bộ, đường sắt, đường thủy, cảng, trung tâm logistics) là “mạch máu vận chuyển”, còn dịch vụ logistics là “hệ tuần hoàn” giúp duy trì và thúc đẩy các hoạt động sản xuất – kinh doanh dọc hành lang.

Đặc điểm của phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế

- Phạm vi hoạt động rộng, trải dài qua nhiều vùng lãnh thổ, thậm chí nhiều quốc gia; đòi hỏi phối hợp đa cấp giữa các địa phương và chính phủ, cùng sự hài hòa hóa thể chế về vận tải, hải quan và thương mại.

- Phụ thuộc vào kết nối đa phương thức, bao gồm đường bộ – đường sắt – đường biển – đường hàng không; sự kết nối này là yếu tố then chốt giúp dịch vụ logistics phát huy hiệu quả toàn diện.

- Gắn với trung tâm logistics cấp vùng hoặc quốc gia, thực hiện các chức năng gom hàng, phân phối, đóng gói, lưu kho, thông quan, và cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng

Phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế tập trung vào các giải pháp và nhiệm vụ trọng tâm nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả kết nối kinh tế vùng. Thứ nhất, phát triển hạ tầng logistics được coi là nền tảng cốt lõi, bao gồm việc xây dựng và nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, cảng biển, sân bay cùng mạng lưới kho bãi và trung tâm logistics hiện đại tại các khu vực đầu mối. Thứ hai, hoàn thiện thể chế và chính sách là yêu cầu cấp thiết nhằm tạo môi trường thuận lợi cho đầu tư và thương mại. Điều này đòi hỏi ban hành các cơ chế đột phá, cải cách thủ tục hành chính, ứng dụng hải quan số và mô hình quản lý thông minh để nâng cao tính minh bạch và rút ngắn thời gian thông quan. Thứ ba, nâng cao năng lực doanh nghiệp và nguồn nhân lực là yếu tố then chốt để bảo đảm tính bền vững. Việc thúc đẩy

chuyên đổi số, áp dụng công nghệ hiện đại và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Vai trò của dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế

Dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế không chỉ là một yếu tố hỗ trợ hạ tầng, mà còn là cấu phần chiến lược thúc đẩy phát triển kinh tế vùng và hội nhập quốc tế.

- *Nâng cao năng lực cạnh tranh*: Giúp doanh nghiệp và vùng kinh tế giảm chi phí vận chuyển, hạ giá thành sản phẩm, rút ngắn thời gian giao hàng, từ đó nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa và quốc gia.

- *Liên kết và tích hợp kinh tế vùng*: Logistics đóng vai trò chất xúc tác kết nối giữa các khu vực có trình độ phát triển khác nhau, thúc đẩy chuyên môn hóa sản xuất – phân phối, góp phần thu hẹp khoảng cách vùng và tăng cường liên kết thị trường.

- *Tối ưu hóa chuỗi cung ứng*: Đảm bảo dòng chảy hàng hóa, nguyên vật liệu và thông tin diễn ra liên tục, giảm vận chuyển trống, rút ngắn thời gian, nâng cao độ tin cậy của chuỗi cung ứng.

- *Thu hút đầu tư và phát triển bền vững*: Hệ thống logistics hiện đại là yếu tố thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài; đồng thời, việc tối ưu hóa vận tải đa phương thức giúp giảm phát thải khí nhà kính, hướng tới mô hình logistics xanh, thân thiện với môi trường.

Dựa trên khái niệm dịch vụ logistics, nghiên cứu *định nghĩa phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế là một quá trình biến đổi có hệ thống về cả lượng và chất của các hoạt động kết nối, vận tải, lưu kho và các dịch vụ giá trị gia tăng dọc theo một trục không gian kinh tế xác định*. Dưới góc độ quản lý vĩ mô, đây không đơn thuần là sự gia tăng số lượng doanh nghiệp hay khối lượng hàng hóa, mà là quá trình tối ưu hóa hệ sinh thái logistics thông qua sự phối hợp đồng bộ giữa hạ tầng vật chất, thể chế chính sách và công nghệ nhằm giảm chi phí, tăng năng lực cạnh tranh và thúc đẩy liên kết vùng bền vững.

Phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế không đơn thuần là sự mở rộng quy mô của một ngành dịch vụ hạ tầng, mà xét về bản chất, đây là quá trình tối ưu hóa các dòng vận động nguồn lực nhằm tạo ra giá trị thặng dư và thúc đẩy sự thịnh vượng của không gian kinh tế vùng. Trước hết, xét dưới góc độ lý thuyết chi phí giao dịch, việc hoàn thiện hệ thống logistics đóng vai trò là nhân tố nội sinh quan trọng giúp giảm thiểu

các rào cản về khoảng cách và thời gian, từ đó dịch chuyển đường cung của toàn vùng sang phải và nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa nội vùng trên thị trường quốc tế. Khi chi phí lưu thông được cắt giảm, các doanh nghiệp có điều kiện để tối ưu hóa vòng quay vốn lưu động và thực hiện các chiến lược sản xuất tinh gọn, tạo tiền đề cho việc tích tụ tư bản và tái đầu tư vào các ngành có giá trị gia tăng cao hơn.

Tiếp nối cơ chế tiết giảm chi phí, một hệ thống logistics trên hành lang kinh tế hiện đại còn đóng vai trò là "hạ tầng chiến lược" tạo lực hút mạnh mẽ đối với các dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Trong bối cảnh phân mảnh sản xuất toàn cầu, các nhà đầu tư không chỉ tìm kiếm lợi thế về nhân công rẻ mà còn đặc biệt ưu tiên những khu vực có khả năng kết nối chuỗi cung ứng tin cậy và linh hoạt. Do đó, việc đầu tư vào logistics trên hành lang kinh tế sẽ trực tiếp thúc đẩy sự hình thành các cụm ngành công nghiệp dọc tuyến, tạo ra hiệu quả kinh tế nhờ quy mô và dẫn dắt quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế từ nông nghiệp thô sang công nghiệp chế biến và dịch vụ bậc cao.

Hơn thế nữa, sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế còn tạo ra hiệu ứng lan tỏa mạnh mẽ, giúp chuyển đổi mô hình từ một hành lang vận tải đơn thuần thành một hành lang kinh tế thực thụ. Thay vì chỉ đóng vai trò là điểm trung chuyển hàng hóa đi qua, các dịch vụ giá trị gia tăng gắn liền với logistics như đóng gói, kiểm định, và phân phối giúp giá trị thặng dư được tạo lập và giữ lại ngay tại các địa phương dọc hành lang. Điều này không chỉ giúp xóa bỏ sự chia cắt địa giới hành chính mà còn kết nối các cực tăng trưởng cảng biển với vùng cửa ngõ biên giới, tạo ra sự luân chuyển thông suốt về công nghệ và tri thức. Tóm lại, phát triển logistics chính là "bộ nhân" của nền kinh tế; một sự cải thiện về năng lực logistics sẽ tạo ra hiệu ứng đòn bẩy, không chỉ đóng góp trực tiếp vào GDP của ngành dịch vụ mà còn nâng cao hiệu suất và khả năng chống chịu cho toàn bộ hệ thống kinh tế vùng trước các biến động của thị trường toàn cầu.

2.2.5. Các yêu cầu đặc thù phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế

Phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế trước hết đòi hỏi một khung pháp lý và thể chế đồng bộ, minh bạch và có khả năng dự báo. Hệ thống thể chế và chính sách là nền tảng quyết định định hướng phát triển logistics. Sự thay đổi trong quản lý nhà nước, thể hiện qua hiệu quả quy trình và thủ tục hải quan, hệ thống chính sách hỗ trợ đầu tư, và các quy định pháp lý rõ ràng, tạo ra môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp logistics hoạt động hiệu quả. Việc đơn giản hóa thủ tục hành chính, ban hành văn bản hướng dẫn kịp thời và áp dụng cơ chế "một cửa quốc gia" giúp rút ngắn thời gian thông

quan, giảm chi phí giao dịch và nâng cao tính minh bạch trong chuỗi cung ứng. Như vậy, yếu tố thể chế chính sách đóng vai trò điều phối và đảm bảo sự thông suốt trong toàn bộ hệ thống logistics quốc gia.

Cơ sở hạ tầng giao thông là “xương sống” của hệ thống logistics trên hành lang kinh tế. Sự phát triển đồng bộ của các loại hình hạ tầng – từ cảng biển, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa đến cảng hàng không – quyết định năng lực lưu chuyển hàng hóa và kết nối vùng. Việc nâng cấp, mở rộng các trung tâm logistics, cảng cạn và kho bãi hiện đại theo quy hoạch quốc gia giúp tối ưu hóa chi phí vận tải và tăng năng suất vận hành. Bên cạnh đó, phát triển hạ tầng số song hành với hạ tầng vật chất trở thành yêu cầu cấp thiết, góp phần hình thành mạng lưới logistics thông minh, có khả năng quản lý và giám sát theo thời gian thực. Như vậy, sự cải thiện đồng bộ của hệ thống hạ tầng đa phương thức là yếu tố nền tảng đảm bảo tính cạnh tranh của hành lang kinh tế.

Chuyển đổi số đang trở thành động lực cốt lõi trong phát triển logistics hiện đại. Việc ứng dụng công nghệ thông tin và các giải pháp số hóa giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực quản lý chuỗi cung ứng, tối ưu hóa vận hành và đáp ứng nhanh chóng nhu cầu khách hàng. Các nền tảng công nghệ như hệ thống truy xuất nguồn gốc theo thời gian thực, phân tích dữ liệu lớn (Big Data), trí tuệ nhân tạo (AI) và blockchain hỗ trợ quá trình ra quyết định chiến lược và kiểm soát rủi ro. Nhà nước cần khuyến khích doanh nghiệp triển khai các hệ sinh thái số, qua đó tăng cường liên kết, minh bạch hóa giao dịch và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế. Các doanh nghiệp cũng cần tích cực tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động sản xuất kinh doanh.

Nguồn nhân lực logistics chất lượng cao là điều kiện tiên quyết bảo đảm sự phát triển bền vững của ngành. Việc mở rộng quy mô đào tạo, nâng cao chất lượng giảng dạy và kỹ năng thực hành tại các cơ sở giáo dục đóng vai trò trọng yếu trong việc hình thành đội ngũ chuyên gia am hiểu nghiệp vụ và công nghệ. Cơ chế hợp tác giữa nhà trường và doanh nghiệp cần được tăng cường, qua đó bảo đảm đào tạo gắn với nhu cầu thực tế của thị trường. Đồng thời, các chương trình bồi dưỡng và tập huấn thường xuyên giúp cập nhật kiến thức, kỹ năng quản trị chuỗi cung ứng và ứng dụng công nghệ mới. Nhờ đó, ngành logistics có thể đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về chuyên môn hóa và hội nhập quốc tế.

Chất lượng dịch vụ logistics phản ánh năng lực thực thi và mức độ chuyên nghiệp của ngành. Việc nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, kho bãi, đại lý hải quan, kiểm định

hàng hóa và các dịch vụ giá trị gia tăng khác giúp giảm chi phí, tăng tốc độ lưu chuyển hàng hóa và cải thiện trải nghiệm khách hàng. Nhà nước định hướng phát triển hệ thống dịch vụ logistics hiện đại, chuyên nghiệp và đạt tiêu chuẩn quốc tế. Đa dạng hóa dịch vụ và mở rộng phạm vi cung ứng cũng giúp ngành logistics thích ứng với xu thế tăng trưởng ngày càng cao của thương mại điện tử và thị trường số.

Tăng trưởng bền vững là yêu cầu mang tính chiến lược trong phát triển logistics hiện đại. Việc giảm tiêu thụ năng lượng, áp dụng công nghệ tiết kiệm tài nguyên và phát triển dịch vụ logistics thân thiện môi trường giúp hạn chế lượng phát thải và hướng đến việc phát triển xanh. Nhà nước cần khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào các mô hình logistics xanh, chuỗi cung ứng tuần hoàn và sử dụng năng lượng tái tạo. Sự chuyển đổi này không chỉ góp phần bảo vệ môi trường mà còn giúp nâng cao hình ảnh và uy tín của doanh nghiệp trong bối cảnh các tiêu chuẩn quốc tế về bền vững ngày càng được siết chặt.

2.2.6. Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế

2.2.6.1. Các yếu tố chính ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ Logistics

a. Yếu tố vận tải và phương thức vận tải

Vận tải đóng vai trò then chốt trong việc triển khai các dịch vụ logistics và ngày càng chiếm vị trí quan trọng hơn, do chi phí vận chuyển ngày một tăng trong tổng chi phí logistics. Chính vì vậy, vận tải tác động trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh cũng như năng lực cạnh tranh của các tổ chức trên thị trường. Nó là cầu nối giữa khách hàng, nhà cung cấp nguyên liệu, nhà xưởng, kho bãi và các thành phần khác trong kênh phân phối, tạo nên mối liên kết trong chuỗi logistics [88]. Việc lựa chọn hệ thống vận tải phù hợp không chỉ ảnh hưởng đến chi phí vận chuyển mà còn tác động đến chi phí vận hành toàn bộ hệ thống. Bằng cách tối ưu hóa thời gian và địa điểm thông qua hoạt động vận tải, doanh nghiệp có thể gia tăng giá trị, đáp ứng yêu cầu về địa điểm và thời gian một cách chính xác. Giá trị này nằm ở việc đảm bảo dòng hàng hóa được vận chuyển đến đúng nơi, đúng lúc, tạo hiệu quả cho doanh nghiệp. Do đó, việc lựa chọn phương thức vận tải trở thành yếu tố quyết định trong xây dựng kênh logistics hay kênh phân phối. Các phương thức vận tải được lựa chọn sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả của hệ thống logistics cũng như hoạt động phân phối hàng hóa [80]. Trước đây, phương thức vận chuyển đơn lẻ thường được sử dụng, nhưng với sự phát triển của vận tải đa phương thức

cùng các dịch vụ logistics, doanh nghiệp, đặc biệt là những đơn vị xuất khẩu, đã đạt được nhiều thành công vượt bậc.

Bảng 2.2: Đánh giá chung về chất lượng của các phương thức vận tải

	Đường bộ	Đường sắt	Đường thủy, đường biển	Đường hàng không
Tốc độ	cao	thấp	thấp	rất cao
Khả năng vận chuyển door-to-door	rất cao	thấp	rất thấp	thấp
Độ tin cậy	rất cao	cao	cao	rất cao
An ninh	rất cao	cao	cao	rất cao
Độ an toàn của hàng hoá	cao	rất cao	rất cao	rất cao
Sự linh hoạt	rất cao	thấp	thấp	thấp
Độ sẵn có	rất cao	thấp	thấp	thấp
Hiệu quả sử dụng năng lượng	thấp	rất cao	rất cao	rất thấp

(Nguồn: Viện chiến lược và phát triển giao thông vận tải)

Chất lượng hạ tầng giao thông đóng vai trò thiết yếu trong việc phát triển ngành dịch vụ logistics. Khi hạ tầng yếu kém, chi phí vận chuyển sẽ tăng cao và thời gian giao hàng bị kéo dài. Tùy thuộc vào từng quốc gia và khu vực, việc lựa chọn phương thức vận tải có sự khác biệt do chịu ảnh hưởng từ nhiều yếu tố như diện tích, đặc điểm địa hình, mật độ dân cư, sự phân bố ngành công nghiệp, mật độ mạng lưới giao thông, cơ cấu nền kinh tế, cũng như các quy định của chính phủ về vận tải, đầu tư và chính sách thuế.

Nhìn chung, vận tải có tác động lớn đến hiệu quả hoạt động của tổ chức. Vì vậy, các nhà quản lý cần đặc biệt chú trọng việc cân nhắc lựa chọn vật tư, hàng hóa, phương thức vận tải, đơn vị vận tải và lộ trình phù hợp. Những quyết định đúng đắn không chỉ đảm bảo tính hiệu quả mà còn góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và hiệu suất tổng thể của tổ chức.

b. Yếu tố marketing

Marketing là một quy trình giúp các tổ chức tối ưu hóa nguồn lực và phương tiện để khai thác hiệu quả những cơ hội và đáp ứng nhu cầu của thị trường. Hiện nay, thành công của nhiều doanh nghiệp sản xuất và cung cấp dịch vụ phần lớn dựa trên việc hiểu sâu và áp dụng đúng các nguyên lý marketing. Mục tiêu cốt lõi của hoạt động marketing là thâm nhập vào các thị trường mục tiêu và tạo ra những giao dịch mang lại lợi nhuận lâu dài. Hoạt động này tập trung vào việc xác định nhu cầu của khách hàng và sử dụng nguồn lực sẵn có một cách tối ưu để đáp ứng những nhu cầu đó.

Đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics, marketing đóng vai trò thiết yếu trong việc duy trì và mở rộng thị phần [68]. Các doanh nghiệp logistics hiện đại liên tục cải tiến và điều chỉnh dịch vụ để theo kịp sự thay đổi không ngừng của thị trường. Vì vậy, trong lĩnh vực logistics, dịch vụ khách hàng giữ vị trí quan trọng đặc biệt. Nó không chỉ là sản phẩm đầu ra của toàn bộ hệ thống logistics mà còn đóng vai trò kết nối giữa hoạt động marketing và hoạt động logistics, đồng thời hỗ trợ đắc lực cho yếu tố địa điểm trong chiến lược marketing - mix.

Tuy nhiên, sự bùng nổ của thương mại điện tử cùng với nhu cầu vận chuyển nhanh chóng đã đặt ra nhiều thách thức mới cho ngành logistics. Việc các doanh nghiệp quốc tế tham gia với công nghệ tiên tiến và dịch vụ đa dạng đã tạo nên sự cạnh tranh khốc liệt, buộc các doanh nghiệp trong nước phải liên tục cải tiến. Khách hàng ngày càng yêu cầu tốc độ giao hàng cao hơn, sự minh bạch trong quản lý chuỗi cung ứng, cùng với khả năng tùy chỉnh dịch vụ để đáp ứng nhu cầu đặc thù, đòi hỏi ngành logistics phải nâng cao năng lực và hoàn thiện hệ thống vận hành.

c. Yếu tố phân phối

Từ góc độ của logistics và dịch vụ logistics, "Kênh phân phối vật chất" đề cập đến những cách thức và phương tiện nhằm vận chuyển hoặc phân phối sản phẩm, hay một nhóm sản phẩm, từ điểm sản xuất đến nơi chúng được cung cấp cho người tiêu dùng cuối cùng. Kênh phân phối vật chất, còn được gọi là kênh logistics, bao gồm một mạng lưới phức hợp với nhiều điểm trung chuyển như nhà máy, cửa hàng, kho bãi, cùng các vị trí trung gian khác, được kết nối với nhau thông qua hệ thống vận tải.

Đối với một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, việc lựa chọn kênh phân phối tối ưu để đưa hàng hóa ra thị trường là một yếu tố vô cùng quan trọng [54]. Tuy nhiên, đây là một nhiệm vụ không hề đơn giản bởi doanh nghiệp phải cân nhắc nhiều yếu tố ảnh hưởng khác nhau.

Hoạt động logistics trong lĩnh vực phân phối và vận tải vô cùng phức tạp, bởi quá trình phân phối thường bao gồm việc chia nhỏ, tập hợp lại, rồi tiếp tục chia nhỏ hàng hóa trước khi chúng đến điểm cuối cùng. Dù mỗi lô hàng sở hữu những đặc điểm riêng biệt, vẫn có nhiều điểm chung giữa các lô hàng. Chính những điểm chung này giúp các nhà quản lý quyết định dựa vào một mô hình đã được thiết lập sẵn để triển khai vận chuyển theo hình thức "từ cửa đến cửa".

d. Yếu tố quản trị

Yếu tố quản trị trong dịch vụ logistics được thể hiện qua quá trình hoạch định, thực thi và kiểm soát một cách hiệu quả nhằm đảm bảo việc luân chuyển và dự trữ hàng hóa, dịch vụ, cùng với các thông tin liên quan từ điểm xuất phát (nhà cung cấp dịch vụ logistics) đến điểm kết thúc. Mục tiêu cốt lõi của quản trị logistics là tối ưu hóa khả năng đáp ứng nhu cầu khách hàng, đồng thời nâng cao giá trị và lợi nhuận cho doanh nghiệp bằng cách giảm thiểu chi phí và thời gian vận hành.

Quản trị dịch vụ logistics hiệu quả chính là nền tảng để hệ thống logistics hoạt động một cách trơn tru, mang lại lợi ích tối đa cho khách hàng và gia tăng lợi nhuận cho doanh nghiệp [44]. Do đó, quản trị dịch vụ logistics cần được xác định là một yếu tố quan trọng trong chuỗi hoạt động logistics, đóng vai trò quyết định đến sự thành công toàn diện của hệ thống.

Việc liên kết giữa các nhóm hoạt động trên phải được nhà quản trị dịch vụ logistics thực hiện ngay từ khâu hoạch định chiến lược logistics cho toàn bộ hệ thống. Trong quá trình thực hiện, bộ phận quản trị phải luôn kiểm tra, giám sát các hoạt động xem có thực hiện theo đúng kế hoạch hay không, hoặc trong trường hợp có những biến động lớn trên thị trường nguyên vật liệu hay thị trường đầu ra của sản phẩm thì nhà quản trị nhanh chóng điều chỉnh lại kế hoạch cho phù hợp, để đạt tính tối ưu cho toàn hệ thống logistics.

e. Yếu tố về chính sách pháp luật

Các chính sách pháp luật đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ logistics. Tác giả Vương Thị Bích Nga cũng cho rằng sự phát triển dịch vụ logistics phụ thuộc vào cải cách trong hệ thống pháp lý và các chính sách pháp luật [16]. Tại Việt Nam, hệ thống pháp luật liên quan đến hoạt động logistics vẫn chưa hoàn thiện, thiếu các cơ chế hỗ trợ và thúc đẩy sự mở rộng dịch vụ, dẫn đến việc ngành logistics chưa thể đáp ứng kịp với nhu cầu phát triển hiện nay. Chính phủ cần có những hành động cụ thể nhằm xây dựng các chính sách phù hợp như đầu tư vào cơ sở hạ tầng,

áp dụng các ưu đãi về thuế, và khuyến khích dòng vốn đầu tư. Bên cạnh đó, tính hiệu quả và minh bạch của các quy định pháp luật liên quan đến vận tải, xuất nhập khẩu, thủ tục hải quan, cũng như bảo vệ môi trường có tác động đáng kể đến hoạt động của ngành. Việc tham gia các hiệp định thương mại tự do và hợp tác khu vực đã tạo cơ hội lớn để thúc đẩy dịch vụ logistics xuyên biên giới, tuy nhiên cũng đòi hỏi các doanh nghiệp phải thích nghi với những tiêu chuẩn và yêu cầu mới về chất lượng dịch vụ.

f. Yếu tố về khoa học công nghệ

Hiện nay, sự phát triển nhanh chóng của khoa học và công nghệ đang tác động mạnh mẽ đến mọi khía cạnh của cuộc sống, trong đó có ngành logistics. Sự phát triển của các dịch vụ logistics gắn liền với sự cải thiện công nghệ. Các doanh nghiệp logistics không nằm ngoài guồng quay này; nhiệm vụ chính của họ là đáp ứng nhu cầu của thị trường, mặc dù nhu cầu này liên tục thay đổi. Để duy trì và phát triển, việc áp dụng những tiến bộ khoa học - công nghệ mới trở thành đòi hỏi thiết yếu, giúp các doanh nghiệp phục vụ khách hàng hiệu quả hơn [16].

Khoa học và công nghệ được xem như vũ khí chiến lược để nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Những tiến bộ về khoa học - kỹ thuật mang đến cơ hội lớn, giúp các doanh nghiệp logistics cải thiện năng lực cạnh tranh và thu hút khách hàng. Tuy nhiên, cùng với đó là thách thức từ việc rút ngắn chu kỳ sống của sản phẩm. Đồng thời, xu hướng chuyên giao công nghệ ngày càng dễ dàng và nhanh chóng cũng làm gia tăng nguy cơ xuất hiện các đối thủ cạnh tranh mới. Vì lý do này, nhiều doanh nghiệp đã tận dụng mọi cách, thậm chí áp dụng thủ đoạn để khai thác bí mật công nghệ từ đối thủ.

Trước thực tế này, các doanh nghiệp cần đánh giá chính xác các dự báo về xu hướng phát triển khoa học - công nghệ. Việc ứng dụng các công nghệ hiện đại như Internet of Things (IoT), Big Data, Blockchain hay trí tuệ nhân tạo (AI) mang lại nhiều lợi ích quan trọng, như nâng cao hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng, giảm chi phí vận hành và tối ưu hóa chất lượng dịch vụ logistics. Sự phát triển ngày càng cao của khoa học - công nghệ cũng thúc đẩy sự ra đời của những dịch vụ tiên tiến và phức tạp hơn trên thị trường. Ngành logistics đang được xây dựng dựa trên nền tảng khai thác triệt để các thành tựu công nghệ thông tin. Khi khoa học - công nghệ tiếp tục phát triển, việc ứng dụng những thành tựu này sẽ mang lại nhiều lợi ích cho dịch vụ logistics, bao gồm: hệ thống quản lý kho hiện đại; khả năng cung cấp báo cáo và

theo dõi toàn diện chuỗi logistics; trao đổi dữ liệu điện tử hiệu quả; cùng các hệ thống quét mã vạch và quản lý đơn hàng chặt chẽ.

2.2.6.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế

Các yếu tố chính ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế:

+ Các hành lang kinh tế biên giới được thiết kế bao gồm các điểm cửa khẩu có công nghệ tiên tiến, bao gồm các phân khu chức năng như hải quan, kiểm dịch, xuất nhập cảnh, khu ngoại quan,...Doanh nghiệp XNK chỉ cần làm thủ tục một lần tại khu hành lang kinh tế cửa khẩu thay vì phải thực hiện hai lần tại mỗi cửa khẩu.

+ Các thủ tục liên quan cũng được đơn giản hóa thông qua kiểm tra hải quan một cửa, kiểm tra một cửa, hài hòa hóa các chứng từ cửa khẩu, thiết lập nền tảng trao đổi dữ liệu điện tử.

+ Các khu vực hành lang kinh tế (biên giới) thường có cơ sở hạ tầng hiện đại kết nối các khu kinh tế qua biên giới với các thị trường trong nước thông qua đường cao tốc, đường sắt, vận tải đường thủy, đường không, v.v... Chất lượng và khả năng kết nối của đường bộ, đường sắt, cảng biển, và sân bay ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả vận chuyển hàng hóa. Các nước, các tỉnh trong hành lang kinh tế phát triển cơ sở hạ tầng hiện đại kết nối các khu kinh tế qua biên giới với các thị trường trong nước thông qua đường cao tốc, đường sắt, vận tải đường thủy, đường hàng không v.v...Việc cải thiện khả năng kết nối giữa các mạng lưới cơ sở hạ tầng quốc gia với nhau sẽ giúp hàng hóa, dịch vụ không chỉ di chuyển qua biên giới mà còn dễ dàng lưu chuyển trong toàn bộ thị trường nội địa và khu vực. Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh cần sự đầu tư đồng bộ vào các tuyến đường cao tốc, đường sắt liên vùng, và hệ thống cảng biển hiện đại. Bên cạnh đó, thiếu các trung tâm logistics, kho bãi hiện đại dọc hành lang làm giảm hiệu quả và tăng chi phí lưu trữ, vận chuyển. Hệ thống kho lạnh và trung tâm phân phối chưa phát triển đồng đều ở các địa phương dọc hành lang.

+ Các hành lang kinh tế có thể được thiết kế bao gồm các khu thương mại như các chợ kết nối các nền kinh tế hai bên biên giới, các khu mua sắm hàng miễn thuế, các dịch vụ hậu cần, và thuận lợi hóa thương mại. Các khu thương mại cũng sẽ có cả khu vực dịch vụ tài chính để khắc phục những hạn chế hiện nay về thanh toán và tài trợ thương mại cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SMEs). Hành lang kinh tế đóng vai trò cửa ngõ

quan trọng kết nối Trung Quốc với ASEAN và các nước khác thông qua cảng Hải Phòng và Quảng Ninh. Vị trí này tạo điều kiện phát triển mạnh các hoạt động logistics xuyên biên giới và xuất nhập khẩu cũng như kết nối các nền kinh tế hai bên biên giới, các khu mua sắm hàng miễn thuế, các dịch vụ hậu cần, và thuận lợi hóa thương mại.

+ Các doanh nghiệp tham gia vào kinh doanh trên hành lang kinh tế sẽ được tạo cơ hội nâng cao năng lực của công ty tham gia vào chuỗi giá trị vùng. Các công ty hoạt động trong hành lang kinh tế có thể tham gia vào chuỗi giá trị vùng hoặc toàn cầu thông qua tăng hàm lượng sản phẩm nhập khẩu và bằng cách tạo ra nhiều giá trị hơn thông qua hàng hóa dịch vụ trung gian xuất khẩu tới các nước láng giềng. Các mối liên kết phía trước và sau (upstream và downstream links) trong chuỗi giá trị có thể góp phần nâng cao năng lực của khu vực biên giới và mang lại các kết quả tăng trưởng tích cực cho nền kinh tế địa phương.

Đánh giá chung về một số mô hình phát triển logistics trên hành lang kinh tế trên thế giới, có một số đặc điểm chung như sau:

+ Sự ra đời của các hành lang kinh tế sẽ đem lại lợi ích thiết thực và lâu dài cho các quốc gia thành viên. Đây là cơ hội cho các nước tiếp cận tốt hơn các nguồn tài nguyên khoáng sản, thủy, hải sản và năng lượng phục vụ các ngành sản xuất và chế biến, tăng cường quan hệ hợp tác thúc đẩy giao lưu thương mại, du lịch, dịch vụ và phát triển các hoạt động kinh tế thông qua việc sử dụng hiệu quả không gian kinh tế và hình thành khu vực kinh tế xuyên quốc gia.

+ Thu hút đầu tư từ các nguồn địa phương, khu vực và thế giới. Giảm chi phí lưu thông hàng khách và hàng hoá, tạo điều kiện cho việc lưu thông hàng hoá và hành khách thuận lợi, hiệu quả.

+ Hỗ trợ phát triển các khu vực dọc biên giới, các đô thị, các vùng nông thôn, công nghiệp, góp phần tạo việc làm, tăng thu nhập và xoá đói, giảm nghèo cho các khu vực dọc theo hành lang kinh tế.

2.3. Nghiên cứu kinh nghiệm phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế của một số quốc gia

2.3.1. Kinh nghiệm của Trung Quốc

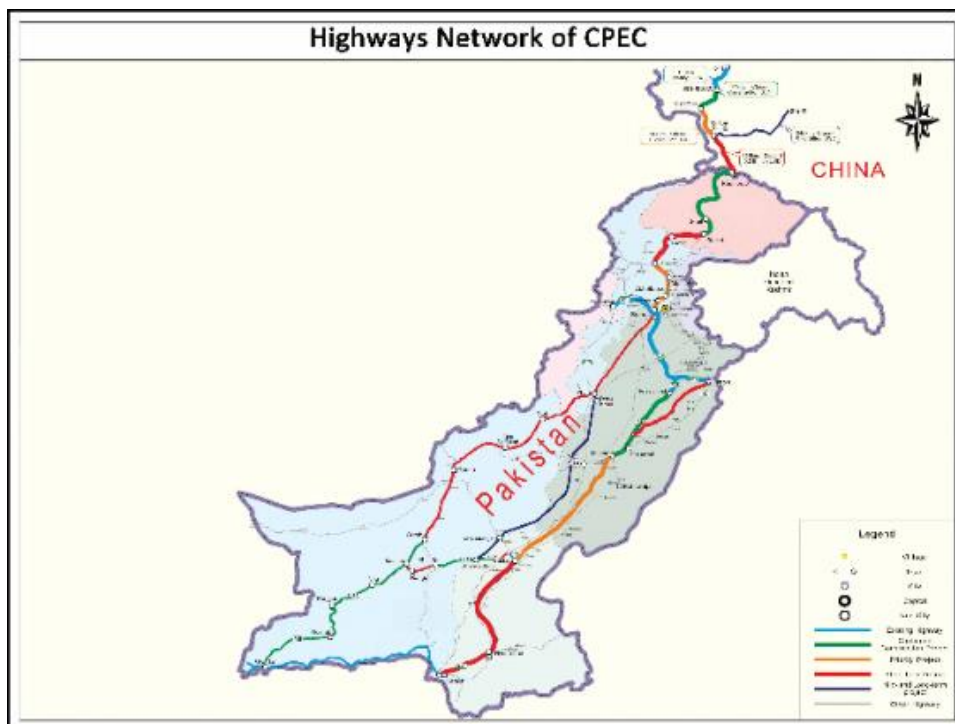
2.3.1.1. Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC)

a, Vị trí địa lý

Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) có chiều dài 3.000 km, trải dọc đất nước Pakistan, có điểm đầu là Kashgar (Tân Cương, Trung Quốc) và điểm cuối là cảng Gwadar (Tây Nam Pakistan). Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan là một phần của chiến lược “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc (BRI), gồm tập hợp các dự án cơ sở hạ tầng đang được xây dựng trên khắp Pakistan bắt đầu từ năm 2013 với giá trị là 46 tỷ đô la và đạt giá trị 62 tỷ đô la trong năm 2020. Những lợi ích cụ thể:

- Đối với Trung Quốc: (1) Kết nối Trung Quốc với châu Âu thông qua Trung Á và Con đường Tơ lụa trên biển tạo ra một lối đi an toàn cho thương mại đường biển qua Ấn Độ Dương và Biển Đông. (2) Phát triển cảng Gwadar sẽ cho phép các tàu chiến và tàu thương mại của Trung Quốc tránh eo biển Malacca. (3) Rút ngắn con đường thương mại của Trung Quốc từ tuyến đường biển hiện có dài 12.000 km xuống còn 2.000 km.

- Đối với Pakistan: (1) Tạo ra công việc cho người dân Pakistan; (2) Tăng trưởng GDP; (3) Giảm nguy cơ đối mặt với khủng hoảng năng lượng.



Hình 2.1: Mạng lưới cao tốc CPEC

b. Ảnh hưởng của phát triển dịch vụ logistics trên hành lang CPEC

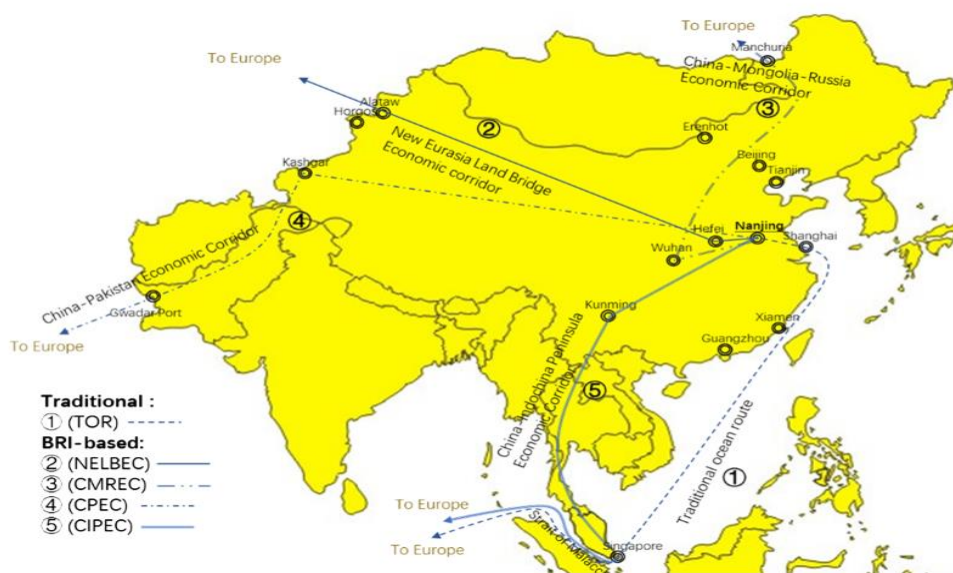
Theo tính toán, hành lang CPEC giúp tiết kiệm khoảng \$ 1400 đến \$ 1500 chi phí vận chuyển trên mỗi container 40 feet từ Trung Quốc đến các cảng đích Châu Âu, 1800 đô la từ các cảng của các nước Trung Đông (Jeddah, Kuwait) và khoảng \$ 2300 từ Oman. Về tiết kiệm thời gian vận chuyển, hành lang giúp tiết kiệm từ 11 đến 13 ngày đến các

cảng Châu Âu và từ 12 đến 18 ngày đến các cảng từ Jeddah và Kuwait. (chi tiết tại PHỤ LỤC 3).

2.3.1.2. Hành lang kinh tế Á - Âu mới (BRI và NELBEC)

Với mục đích giảm tác động của các rào cản giao thông vận tải hiện có và nâng cao hiệu quả thương mại quốc tế (đặc biệt là đối với thị trường châu Âu), chính phủ Trung Quốc đã đưa ra Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) đầy tham vọng vào năm 2013. Sáng kiến này liên quan đến phát triển các hành lang kinh tế khác nhau để tăng cường tính đa dạng và kết nối của mạng lưới hậu cần quốc tế của Trung Quốc, thông qua các dự án cơ sở hạ tầng khác nhau như các dự án xây dựng hoặc nâng cấp đường sắt/đường cao tốc/cảng. Các hành lang kinh tế này cung cấp nhiều tuyến đường tiềm năng khác nhau nối Trung Quốc và châu Âu để giảm bớt sự phụ thuộc của Trung Quốc Thương mại châu Âu trên eo biển Malacca.

Việc thành lập BRI và NELBEC mang lại lợi ích to lớn cho Trung Quốc và các nước đối tác. Từ góc độ kinh tế, các công ty xuất khẩu Trung Quốc có thể hưởng lợi từ khoảng cách tiềm năng được rút ngắn, giảm thời gian giao hàng và độ tin cậy cũng như an ninh của phương thức vận tải được cải thiện với việc áp dụng các tuyến đường BRI mới, điều này có lợi cho sự phát triển của Thị trường thương mại Trung Quốc-Châu Âu.



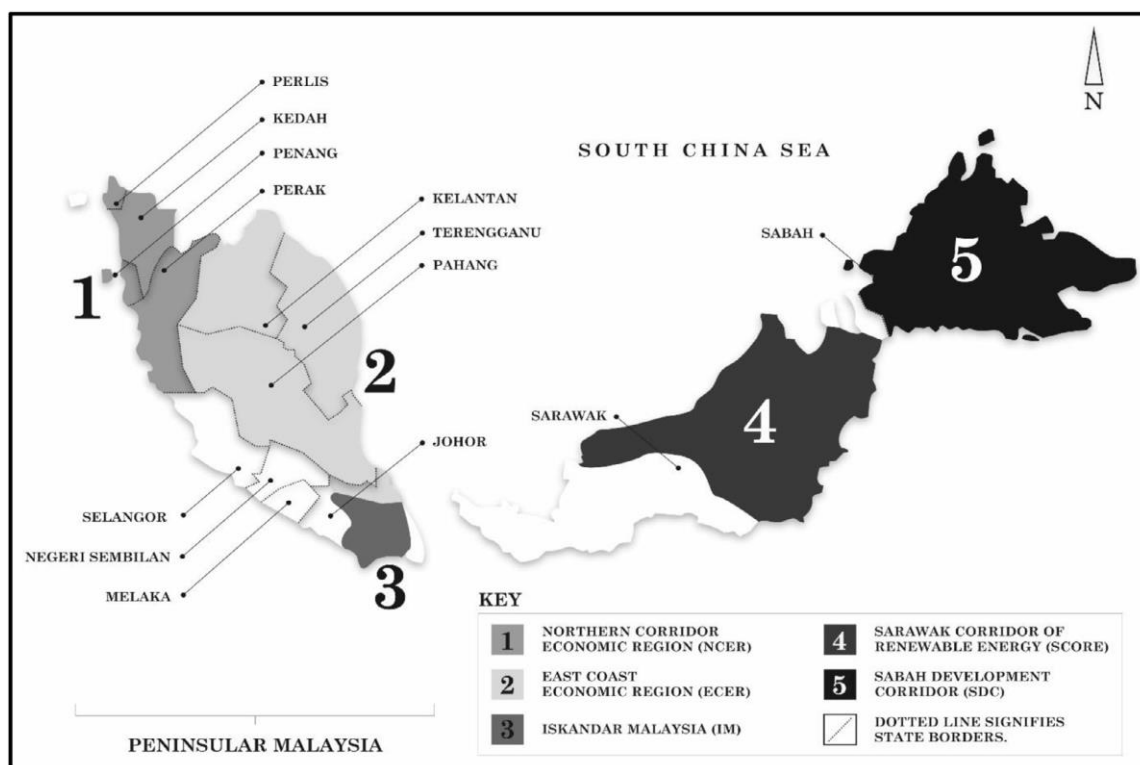
Hình 2.2: Vị trí BRI và tuyến hành lang NELBEC

Kể từ khi được khởi xướng vào năm 2013, BRI đã mang lại những lợi ích rõ rệt. Theo báo cáo của Bộ Thương mại Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa, thương mại giữa Trung Quốc với các quốc gia thuộc Vành đai và Con đường đã tăng trưởng nhanh chóng

trong năm 2017. Lấy châu Âu làm ví dụ, khối lượng giao dịch giữa Trung Quốc và các nước châu Âu đã chứng kiến mức tăng đáng kể là 15,2 %.

2.3.2. Các hành lang kinh tế của Malaysia

Ý tưởng phát triển hành lang như một phương tiện để đạt được tăng trưởng cân bằng lần đầu tiên được đưa ra trong Kế hoạch lần thứ chín của Malaysia. Trong Đánh giá giữa kỳ Kế hoạch lần thứ chín, năm hành lang đã được công bố, bao gồm: Vùng Kinh tế Hành lang phía Bắc (NCER) bao gồm các bang Perlis, Kedah, Penang và Perak ở phía bắc Bán đảo Malaysia, với trung tâm là Georgetown; Iskandar Malaysia (IM) nằm ở phía nam của bang miền nam Johor trên Bán đảo Malaysia, với trung tâm là Johor Bahru; Khu vực Kinh tế Bờ Đông (ECER) bao gồm các bang bờ biển phía đông Kelantan, Terengganu, Pahang ở Bán đảo Malaysia và quận Mersing ở Johor, với Kuantan là trung tâm đô thị; Hành lang năng lượng tái tạo Sarawak (SCORE), nằm ở trung tâm Sarawak, với Kuching là trung tâm đô thị; và Hành lang Phát triển Sabah (SDC), bao gồm toàn bộ bang Sabah, với trung tâm là Kota Kinabalu. Năm hành lang bao phủ gần 70% diện tích đất nước.



Hình 2.3: Các hành lang kinh tế của Malaysia

Các báo cáo còn chỉ ra rằng, nhờ có các hành lang kinh tế, GDP kết hợp của bốn bang tăng trưởng với tốc độ trung bình hàng năm là 5,8% trong giai đoạn 2010-2014, so với 3,5% trong giai đoạn 2005-2009.

2.3.3. *Hành lang kinh tế Baltics - Adriatic*

Hành lang Baltic-Adriatic chạy qua 19 khu vực ở 5 quốc gia thành viên (Ba Lan, Cộng hòa Séc, Slovakia, Áo và Ý) và kết nối hơn 40 triệu người ở châu Âu bằng cách kết nối hai cảng Gdansk và Gdynia, các tuyến đường sắt phía Bắc của Hành lang, đến Cảng Trieste, do đó kích thích tăng trưởng kinh tế mới trên toàn lãnh thổ có tuyến đường đi qua. Hành lang Baltic-Adriatic là một dự án quan trọng nhằm khôi phục giao thông giữa các cảng Baltic và Adriatic vì nó có nhiều sự thuận lợi cho việc luân chuyển hàng hóa từ Trung Quốc qua Kênh đào Suez đến toàn bộ Trung Âu.



Hình 2.4: Hành lang kinh tế Baltic-Adriatic

Hành lang Baltic-Adriatic có một trong những tuyến đường sắt xuyên quốc gia quan trọng của Châu Âu. Hành lang dài 1800 km này chạy từ Bắc xuống Nam tạo thành trục xương sống của châu Âu, từ Ba Lan đến Cộng hòa Séc, Slovakia, Áo đến Ý và Slovenia, kết nối các cảng Baltic ở Ba Lan với các cảng Biển Adriatic ở Ý và Slovenia. Nó chạy qua các khu vực công nghiệp hóa ở miền nam Ba Lan, Vienna và Bratislava, khu vực phía đông Alpine và miền bắc nước Ý, liên kết các nút giao thông lớn qua các kết nối đường biển, hàng không, đường sắt, đường bộ và đường thủy nội địa. Hành lang này kết nối bao gồm khoảng 4.600 km mạng lưới đường sắt và 3.600 km mạng lưới đường bộ cũng như 13 nút và sân bay đô thị, 10 cảng và 24 nhà ga đường sắt. Hành lang cũng băng qua, hoặc chạy song song, với năm hành lang khác: North-Sea Baltic ở Ba

Lan, Orient-East Med và Rhine-Danube ở Cộng hòa Séc, Áo và Slovakia, Địa Trung Hải ở Ý và Slovenia, và Scandinavia (Ý)-Trung Quốc.

Hành lang Baltic-Adriatic góp phần cải thiện kết nối và giao thông vận tải ở châu Âu, đặc biệt là vận chuyển hàng hóa và kết nối các khu vực công nghiệp quan trọng như Warsaw, Silesian, Vienna, đông nam Áo và Bắc Ý.

2.3.4. Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

Dựa trên kinh nghiệm đã được các hành lang kinh tế các nước trên thế giới và các địa phương triển khai thành công tại Việt Nam có thể nghiên cứu các đề xuất sau trong việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh:

(1) Khi xây dựng kế hoạch phát triển vĩ mô, phát triển dịch vụ logistics trên các hành lang kinh tế cần gắn liền với vận tải đa phương thức và đầu mối xuất nhập khẩu (cửa khẩu, cảng biển, cảng hàng không,...)

Các trung tâm logistics lớn trên các hành lang kinh tế đều có xuất phát điểm từ ***lợi thế về đầu mối xuất, nhập khẩu. Đặc biệt là hệ thống cảng biển và các tuyến vận tải biển quốc tế, các dịch vụ logistics qua đó cũng được xây dựng trên cơ sở dịch vụ cảng biển nhằm đem lại giá trị gia tăng.***

Để dịch vụ logistics vận hành thuận lợi thông suốt trên hành lang, điều tiên quyết là hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ Logistics phải đi kèm với mạng lưới giao thông kết nối sâu và thuận tiện (đường bộ, đường sắt, đường TND...). Đây là điều vẫn còn đang thiếu để phát triển hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh xứng với vị thế và tiềm năng.

(2) Quy hoạch tổng thể và quy hoạch của các địa phương trên hành lang cần xác định vị trí và quy mô đủ lớn cho các trung tâm logistics, cảng cạn để sớm đầu tư

Khai thác hợp lý lợi thế về vị trí địa lý và kinh tế luôn là một yếu tố then chốt quyết định sự thành công của các hành lang kinh tế tại nhiều quốc gia ở châu Âu và châu Á. Các quốc gia xây dựng mô hình trung tâm logistics hiệu quả thường ưu tiên đặt chúng gần các đầu mối giao thông trọng yếu cấp quốc gia và quốc tế, đồng thời sát bên các trung tâm kinh tế và thương mại lớn. Singapore và Hà Lan là hai minh chứng tiêu biểu cho việc tận dụng tối đa nguồn lực địa lý. Dù không sở hữu nền kinh tế có quy mô lớn, nhờ vị trí chiến lược nằm tại giao điểm của các tuyến thương mại toàn cầu, cả hai quốc gia này đã trở thành cửa ngõ quan trọng của khu vực châu Âu và châu Á do việc tập

trung mạnh mẽ vào việc đầu tư hệ thống các trung tâm logistics dọc theo các hành lang kinh tế - thương mại chiến lược.

Từ những bài học thực tiễn này, việc sớm hoạch định chiến lược phát triển hệ thống các trung tâm logistics và cảng cạn tại những khu vực tiềm năng là điều cần thiết. Việc sử dụng hiệu quả nguồn quỹ đất để xây dựng các trung tâm với quy mô lớn, có chất lượng đạt chuẩn nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên các hành lang kinh tế sẽ là tiền đề vững chắc thúc đẩy sự phát triển kinh tế - thương mại của toàn khu vực.

(3) Nghiên cứu, ưu tiên phát triển khu tự do thương mại FTZ. Nguồn hàng tại chỗ vẫn là ưu tiên hàng đầu của các trung tâm logistics và dịch vụ cảng biển (ngay cả 1 trong những cảng trung chuyển container hàng đầu trong khu vực là Singapore cũng cần các chính sách về tự do thương mại để thu hút các doanh nghiệp đầu tư khu vực hậu cần cảng biển). Khu vực cảng tự do mang lại khá nhiều thuận lợi các công ty logistics khai thác và vận hành tại cảng Trieste và Singapore như miễn các loại thuế hoặc các khoản phí thấp hơn; quyền ra vào tàu và hàng hóa không phân biệt đối xử, bất kể điểm đến, nguồn gốc, trong một thời gian không xác định; không giới hạn thời gian lưu kho hàng hóa, không có thủ tục hải quan nào được hoàn thành miễn là hàng hóa ở trong Vùng tự do; Quá cảnh đơn giản hóa cho các phương tiện thương mại hướng ra nước ngoài đang quá cảnh đến/từ cảng.

(4) Nhà nước cần có cơ chế chính sách ưu đãi để thu hút các nhà đầu tư, doanh nghiệp lớn, công nghệ hiện đại

Quy trình thủ tục hành chính trên toàn hành lang bắt đầu từ cửa khẩu, qua các tỉnh/thành phố đến các đầu mối xuất, nhập khẩu cần được điện tử hóa, thống nhất: việc thống nhất thủ tục hải quan điện tử với các thủ tục hành chính liên quan khác (thuế, giám định, kiểm tra chất lượng,...) cần được đẩy mạnh áp dụng.

Hơn nữa việc hình thành các trung tâm logistics lớn đòi hỏi vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài rủi ro cao. Do đó, Nhà nước cần có cơ chế chính sách riêng đặc thù để thu hút đầu tư tối đa nguồn lực từ các nhà đầu tư, doanh nghiệp lớn, công nghệ hiện đại.

(5) Nhà nước cần ban hành các chính sách thúc đẩy và khuyến khích tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ. Cùng với sự bùng nổ của nền kinh tế chia sẻ và kinh tế xanh, các dịch vụ logistics xanh với nền tảng ứng dụng khoa học công nghệ sẽ là xu thế phát triển tất yếu của giai đoạn tới.

(6) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cần tập trung phát triển xanh và bền vững vì lý do cốt lõi đây không chỉ là trách nhiệm xã hội mà còn là yêu cầu bắt buộc để tồn tại và tạo lợi thế cạnh tranh trong bối cảnh toàn cầu hiện nay.

(7) Các doanh nghiệp logistics cần thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) và các giải pháp số hóa vì đây là chìa khóa để đáp ứng kỳ vọng ngày càng cao của khách hàng, đồng thời là yếu tố sống còn để tối ưu hóa hoạt động, nâng cao hiệu quả và duy trì lợi thế cạnh tranh trong kỷ nguyên số.

Số hóa là yếu tố then chốt để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng về tốc độ và tính minh bạch. Việc ứng dụng công nghệ thông tin cho phép khách hàng theo dõi hàng hóa theo thời gian thực (real-time tracking), nâng cao sự tin tưởng. Các giải pháp số hóa giúp tối ưu hóa quy trình vận hành, từ lập kế hoạch tuyến đường đến quản lý kho bãi, từ đó giảm chi phí và sai sót. CNTT tạo điều kiện cho việc phân tích dữ liệu lớn, hỗ trợ doanh nghiệp đưa ra các quyết định chiến lược và dự báo chính xác hơn về nhu cầu thị trường. Cuối cùng, đầu tư vào công nghệ là yêu cầu bắt buộc để duy trì và tạo lợi thế cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu hiện đại.

(8) Đầu tư vào phát triển nhân lực là thiết yếu đối với các doanh nghiệp logistics vì ngành này đang trải qua quá trình chuyển đổi số và xanh hóa sâu rộng.

Nguồn nhân lực có chuyên môn cao giúp tối ưu hóa việc ứng dụng các công nghệ mới như AI, IoT và hệ thống tự động hóa, qua đó nâng cao hiệu suất và giảm thiểu sai sót vận hành. Phát triển kỹ năng quản lý chuỗi cung ứng bền vững và linh hoạt cho phép doanh nghiệp thích ứng hiệu quả với các biến động thị trường và yêu cầu nghiêm ngặt về môi trường. Hơn nữa, việc đầu tư vào đào tạo chuyên sâu giúp nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng và giữ chân nhân tài, từ đó củng cố lợi thế cạnh tranh dài hạn trong bối cảnh thị trường toàn cầu hóa ngày càng phức tạp.

(9) Các hiệp hội logistics đóng vai trò xúc tác và điều phối then chốt để thúc đẩy sự phát triển dịch vụ logistics trên một hành lang kinh tế.

Trong vai trò là cầu nối chiến lược, các hiệp hội logistics phải chủ động vận động chính sách nhằm kiến tạo một môi trường kinh doanh thuận lợi và hiệu quả cho hành lang kinh tế. Nhiệm vụ trọng tâm là thúc đẩy đồng bộ hóa quy trình xuyên biên giới thông qua việc kiến nghị chính phủ giảm thiểu rào cản hành chính và triển khai các giải pháp số hóa tiên tiến như Hải quan điện tử và hệ thống cửa sổ đơn quốc gia, từ đó đẩy nhanh tốc độ thông quan. Đồng thời, hiệp hội cần đề xuất tiêu chuẩn hóa cơ sở hạ tầng

logistics – bao gồm kho bãi, đường bộ/đường sắt, và phương tiện vận tải – nhằm đảm bảo khả năng kết nối và luân chuyển hàng hóa một cách liền mạch giữa các khu vực. Cuối cùng, việc vận động ban hành các chính sách ưu đãi về thuế và phí cho các dự án đầu tư vào cơ sở vật chất hiện đại và áp dụng logistics xanh là thiết yếu để khuyến khích chuyển đổi và nâng cao năng lực cạnh tranh bền vững của dịch vụ logistics trên toàn hành lang.

Kết luận chương 2

Trong chương 2, luận án tập trung đi sâu vào phân tích và trình bày một cách có hệ thống một số nội dung lý thuyết có liên quan đến đề tài nghiên cứu, bao gồm: tổng quan về ngành logistics trên thế giới và tại Việt Nam, giới thiệu cơ sở lý luận nền tảng của nghiên cứu này. Trong phần thứ nhất, bên cạnh việc trình bày tổng quát quá trình hình thành và phát triển của khái niệm logistics theo dọc chiều dài lịch sử, tác giả cũng giới thiệu và phân tích các hình thức tổ chức logistics hiện nay trên thế giới. Không dừng lại ở đó, tác giả cũng đồng thời giới thiệu hệ thống phân loại các dịch vụ logistics ở nước ta hiện nay. Cuối cùng, tác giả trình bày khái niệm, mô hình và các bộ phận cấu thành hệ thống logistics. Trong phần thứ hai, luận án tập trung phân tích và làm rõ hai nội dung chính là khái niệm phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế và các yếu tố ảnh hưởng đến hành lang kinh tế. Trong phần thứ ba, luận án phân tích kinh nghiệm thế giới trong việc phát triển các hành lang kinh tế trên thế giới. Từ đó, đưa ra các bài học kinh nghiệm áp dụng cho việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

CHƯƠNG 3. XÂY DỰNG MÔ HÌNH VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

3.1. Mục tiêu nghiên cứu

Từ việc phân tích các lý thuyết và quan điểm liên quan đến các yếu tố khách quan và chủ quan tác động tới sự phát triển logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, tác giả nhận định rằng có thể sẽ có mối quan hệ mật thiết giữa các cơ chế và chính sách của Nhà nước đến hiệu quả thực hiện logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, bởi một số lý do sau:

(1) Ngành dịch vụ logistics là một ngành xương sống, là mạch máu quan trọng của nền kinh tế. Dòng chảy lưu thông hàng hóa càng nhanh chóng và trơn tru bao nhiêu thì chi phí logistics sẽ giảm xuống, từ đó gia tăng sự cạnh tranh cho mỗi doanh nghiệp và cho toàn nền kinh tế. Nhà nước cần có những chính sách thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics.

(2) Ngành dịch vụ logistics là một ngành có yếu tố liên ngành được thực hiện và phát triển bởi các yếu tố như thể chế chính sách, cơ sở hạ tầng giao thông, cơ sở hạ tầng công nghệ - viễn thông và chuyển đổi số, máy móc và thiết bị. Sự phát triển ngành dịch vụ logistics cũng đồng thời thúc đẩy sự phát triển của cơ sở hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ và chuyển đổi số nhằm hướng đến các mục tiêu phát triển kinh tế vĩ mô của Nhà nước. Nhà nước cần có những cơ chế ủng hộ sự phát triển liên ngành này.

(3) Đặc biệt, yếu tố nguồn nhân lực đóng một vai trò quan trọng trong việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Nguồn nhân lực được đào tạo bài bản, chất lượng cao sẽ góp phần đẩy mạnh sự phát triển logistics của khu vực. Chính sách đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao luôn đóng vai trò quan trọng trong định hướng phát triển của Nhà nước.

(4) Trong môi trường thế giới đang thay đổi liên tục ngày nay, Đảng và nhà nước cũng như các doanh nghiệp trong nước và quốc tế đang ngày một quan tâm hơn đến yếu tố kết nối vùng cũng như hướng tới tăng trưởng xanh và bền vững và có những chính sách khác nhau để hỗ trợ các quá trình này. Do đó, việc phát triển xanh và bền vững sẽ có ảnh hưởng quan trọng trong phát triển logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Từ đó, đề tài nghiên cứu đề xuất các giả thuyết và xây dựng mô hình mối quan hệ giữa các nhân tố ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh thông qua khung lý thuyết và các

yếu tố ảnh hưởng. Mô hình lý thuyết được xây dựng dựa trên các yếu tố ảnh hưởng sau đây:

Giả thuyết 1 (H1): Sự thay đổi thể chế, chính sách sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

=> Sự thay đổi thể chế và chính sách của Đảng và Nhà nước đóng vai trò then chốt trong việc định hướng và tạo lập môi trường pháp lý cho ngành dịch vụ logistics phát triển. Trên hành lang kinh tế trọng điểm này, các chính sách về liên kết vùng, ưu đãi đầu tư, cải cách thủ tục hành chính và tạo thuận lợi thương mại là những yếu tố có tác động trực tiếp đến hiệu quả hoạt động logistics. Do đó, giả thuyết H1 hoàn toàn phù hợp với việc đánh giá mối liên hệ giữa cơ chế chính sách và sự phát triển của ngành.

Giả thuyết 2 (H2): Sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông và các cảng cạn/trung tâm logistics sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

=> Hạ tầng giao thông và hệ thống cảng cạn/trung tâm logistics là nền tảng vật chất thiết yếu đối với dịch vụ logistics. Trong bối cảnh Nhà nước đang đẩy mạnh đầu tư công và thực hiện quy hoạch kết cấu hạ tầng đồng bộ theo mục tiêu phát triển kinh tế vùng, việc nghiên cứu tác động của yếu tố này là cần thiết và hợp lý. Giả thuyết H2 vì vậy góp phần phản ánh chính xác mối quan hệ giữa các chính sách đầu tư hạ tầng và hiệu quả phát triển dịch vụ logistics trên tuyến hành lang chiến lược.

Giả thuyết 3 (H3): Sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

=> Chuyển đổi số và đổi mới công nghệ là ưu tiên trong chiến lược phát triển kinh tế số quốc gia, trong đó dịch vụ logistics là một ngành mũi nhọn được khuyến khích áp dụng công nghệ để nâng cao năng lực cạnh tranh. Việc xem xét tác động của công nghệ đến dịch logistics phù hợp với định hướng thể chế hiện hành, bao gồm các chương trình thúc đẩy chuyển đổi số ngành logistics do Nhà nước triển khai. Vì vậy, H3 là một giả thuyết có cơ sở lý luận và thực tiễn rõ ràng.

Giả thuyết 4 (H4): Sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

=> Nguồn nhân lực chất lượng cao là mục tiêu trọng tâm trong chiến lược phát triển bền vững dịch vụ logistics, được phản ánh qua các chính sách đào tạo và phát triển kỹ năng nghề nghiệp. Dựa trên thực tế là hành lang kinh tế này đang phát triển nhanh chóng, nhân lực là yếu tố then chốt giúp tăng hiệu quả vận hành chuỗi cung ứng và kết nối vùng. Giả thuyết H4 do đó phù hợp với yêu cầu tăng cường vai trò của nguồn nhân lực trong bối cảnh thực hiện các mục tiêu vĩ mô.

Giả thuyết 5 (H5): Sự thay đổi của chất lượng dịch vụ sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

=> Chất lượng dịch vụ logistics là thước đo phản ánh hiệu quả thực thi chính sách quản lý chất lượng, tiêu chuẩn hóa và nâng cao năng lực doanh nghiệp. Nhà nước hiện đang tập trung xây dựng các tiêu chuẩn quốc gia và thúc đẩy cải cách dịch vụ công hỗ trợ logistics, cho thấy đây là một yếu tố có tính chất chiến lược. Vì vậy, giả thuyết H5 phù hợp với việc đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển ngành trong khuôn khổ thể chế hiện hành.

Giả thuyết 6 (H6): Sự thay đổi về tăng trưởng bền vững sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

=> Tăng trưởng bền vững là định hướng bao trùm trong chiến lược phát triển kinh tế quốc gia, với trọng tâm là phát triển xanh, tiết kiệm năng lượng và giảm phát thải. Ngành logistics, với vai trò trung gian vận chuyển và phân phối, chịu ảnh hưởng trực tiếp từ các yêu cầu về phát triển bền vững do Nhà nước đề ra. Do đó, giả thuyết H6 phản ánh đầy đủ mối quan hệ giữa chính sách phát triển bền vững và hiệu quả hoạt động logistics trong bối cảnh chuyển đổi kinh tế.

Sau khi đưa ra các giả thuyết, cũng như dựa trên các nghiên cứu trước đó, một mô hình mối quan hệ giữa các nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển của ngành dịch vụ logistics sẽ được lập ra và sẽ được tính toán thông qua các số liệu khảo sát điều tra nhằm đưa ra kết luận về các giả thuyết đề xuất ở trên.

Nghiên cứu được tiến hành để xây dựng mô hình biểu diễn mối quan hệ giữa yếu tố khách quan và chủ quan đến sự phát triển của ngành dịch vụ logistics. Mô hình được lập ra và sẽ được tính toán thông qua các số liệu khảo sát điều tra nhằm đưa ra kết luận về các giả thuyết đề xuất. Trong đó, thang đo Likert scale được lựa chọn để tiến hành

khảo sát và đánh giá mức độ ảnh hưởng của yếu tố khách quan và chủ quan đến sự phát triển của ngành dịch vụ logistics. Dữ liệu thu thập từ thang đo Likert có thể dễ dàng phân tích bằng các phương pháp thống kê, bao gồm phân tích trung bình, phân tích độ lệch chuẩn, và kiểm định giả thuyết. Điều này giúp nghiên cứu có thể đưa ra các kết luận chính xác và có cơ sở. Thang đo Likert có thể được sử dụng trong nhiều loại nghiên cứu khác nhau, vì các mức độ trên thang đo Likert được tiêu chuẩn hóa, nên các nghiên cứu sử dụng thang đo này có thể so sánh kết quả dễ dàng hơn qua các mẫu khảo sát khác nhau hoặc qua thời gian.

3.2. Tiến hành nghiên cứu xây dựng mô hình

3.2.1. Quy trình nghiên cứu

Phương pháp nghiên cứu sử dụng trong luận án là phương pháp nghiên cứu định lượng để lượng hóa mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang. Quy trình luận án được mô tả theo các bước cụ thể như sau:

Bước 1: Xác định rõ vấn đề, mục tiêu, đối tượng nghiên cứu. Trong nghiên cứu này đối tượng nghiên cứu là các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Tiếp đến, tác giả xác định và đo lường mức độ ảnh hưởng mang tính định lượng của các yếu tố này tới việc phát triển dịch vụ logistics.

Bước 2: Việc nghiên cứu các khái niệm, lý thuyết, mô hình và các kết quả từ các nghiên cứu trước đây liên quan đến sự phát triển dịch vụ logistics đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng cơ sở lý luận. Đây là giai đoạn mà tác giả tập trung phân tích các yếu tố liên quan đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang, đặc biệt là trên tuyến hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Nghiên cứu bao gồm việc xem xét các mô hình và tổng hợp các kết quả đánh giá về những nhân tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ, dựa trên các công trình nghiên cứu cả trong nước lẫn quốc tế. Qua đó, giai đoạn này sẽ hỗ trợ tác giả định hình và xây dựng các giả thuyết nghiên cứu phù hợp với mô hình cụ thể của mình.

Bước 3: Dựa trên cơ sở lý luận từ các nghiên cứu trước đây, kết hợp với việc phân tích thực tiễn về vấn đề nghiên cứu, tác giả đề xuất một mô hình nghiên cứu và đưa ra các giả thuyết nhằm giải quyết các câu hỏi nghiên cứu đã đề ra. Quy trình này bao gồm việc thiết kế nghiên cứu, thu thập dữ liệu, phân tích dữ liệu, và từ đó trả lời những câu hỏi trọng tâm phù hợp với mục tiêu nghiên cứu ban đầu.

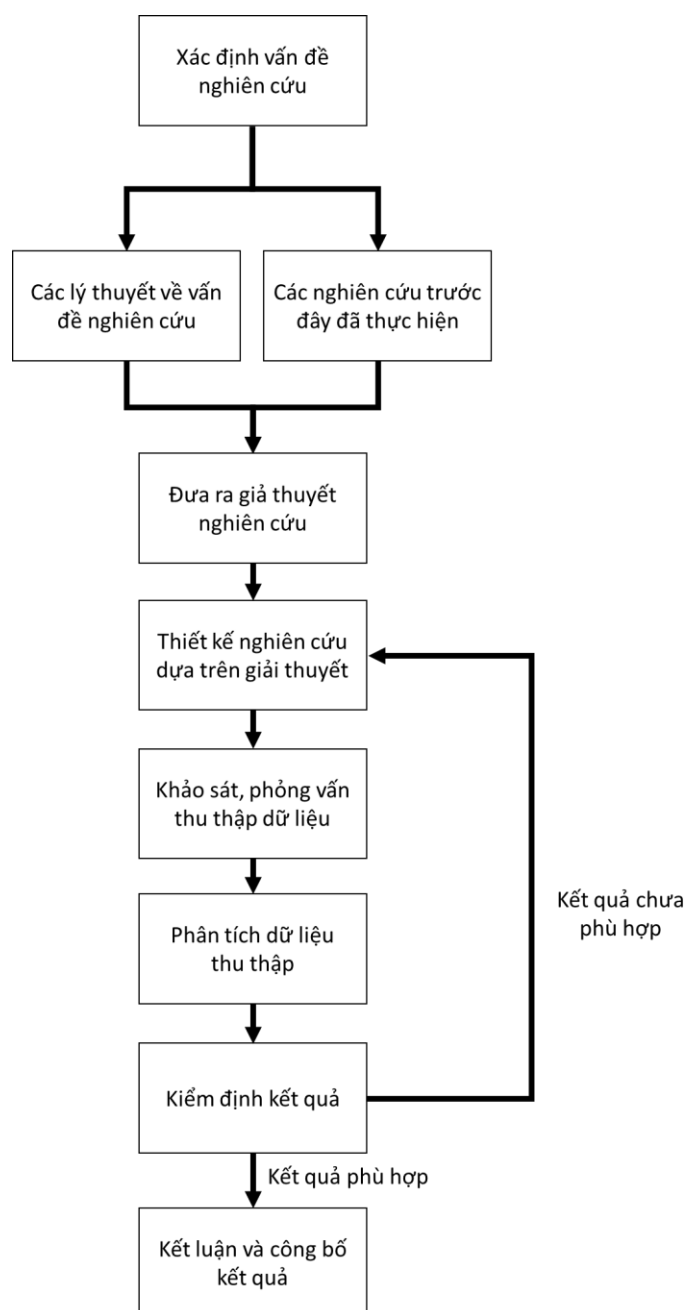
Bước 4: Sau khi xác định mô hình nghiên cứu và các giả thuyết liên quan, tác giả sẽ tiến hành thiết kế nghiên cứu nhằm trả lời các câu hỏi đặt ra. Trong quá trình này, tác giả sẽ trao đổi với các chuyên gia trong lĩnh vực logistics để điều chỉnh các câu hỏi khảo sát, dựa trên việc tham khảo các nghiên cứu trước đây. Đồng thời, cỡ mẫu cần thiết để thu thập dữ liệu cũng sẽ được xác định. Tác giả sẽ lựa chọn loại thang đo phù hợp cho các câu hỏi khảo sát (biến quan sát), đảm bảo tương thích với các kỹ thuật phân tích thống kê dự kiến sử dụng. Hoàn tất giai đoạn này, tác giả sẽ xây dựng bảng câu hỏi khảo sát, phục vụ cho việc thu thập dữ liệu trong nghiên cứu sơ bộ và thực hiện thí nghiệm.

Bước 5: Trong quá trình thu thập dữ liệu nghiên cứu, tác giả tiến hành gửi các phiếu khảo sát trực tiếp hoặc thông qua Google Form đến các đối tượng khảo sát nhằm thu thập thông tin phục vụ cho việc phân tích và giải quyết các vấn đề nghiên cứu. Các đối tượng khảo sát bao gồm các nhà quản lý, doanh nghiệp hoạt động trong ngành logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, cùng với các cán bộ cơ quan nhà nước và chuyên gia có liên quan.

Bước 6: Tác giả đã thực hiện phân tích dữ liệu dựa trên các dữ liệu thu thập được, sử dụng các kỹ thuật phân tích thống kê khác nhau, bao gồm: thống kê mô tả, kiểm tra độ tin cậy của thang đo, phân tích nhân tố khám phá, phân tích hồi quy và kiểm định các giả thuyết nghiên cứu,... Toàn bộ quá trình được thực hiện với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS.

Bước 7: Kiểm định, đánh giá các kết quả thu thập từ dữ liệu nghiên cứu nhằm xác định mức độ phù hợp của chúng, đồng thời đưa ra những kết luận cần thiết.

Bước 8: Kết luận và báo cáo, sau khi tiến hành phân tích, kiểm định các dữ liệu, tác giả đưa ra các kết luận và xây dựng báo cáo để giải quyết các vấn đề nghiên cứu đặt ra. Từ đó làm định hướng để đưa ra các giải pháp hiệu quả nhằm phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.



Hình 3.1: Quy trình các bước nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang

3.2.2. Xây dựng bảng câu hỏi nghiên cứu

Bảng câu hỏi khảo sát, dựa trên các nghiên cứu trước đây, được thiết kế để phân tích và đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Nội dung bảng câu hỏi được chia thành 3 phần chính, tập trung vào việc phân tích các yếu tố tác động đến sự phát triển của ngành này. Nội dung chính của bảng khảo sát tại phần 2 tập trung vào khảo sát mức độ ảnh hưởng của 06 nhân tố được lựa chọn ảnh hưởng tới tiềm năng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế. Các nhân tố này bao gồm sự thay đổi thể chế,

chính sách (TCCS), sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông (CSHT), sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT), sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL), sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV), và sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV). Các câu hỏi và tiêu chuẩn đánh giá sẽ được xây dựng và trình bày rõ ràng để không gây hiểu lầm cho đối tượng tiến hành khảo sát.

Nghiên cứu sử dụng thang đo Likert 5 cấp độ: 1-Không ảnh hưởng, 2- Ít Ảnh hưởng, 3-Ảnh hưởng bình thường, 4- Ảnh hưởng lớn, 5- Ảnh hưởng rất lớn. Cụ thể như sau:

- *Phần 1:* Giới thiệu chung về mục đích khảo sát, nội dung khảo sát hướng tới
- *Phần 2:* Đây là nội dung chính của phiếu điều tra, các câu hỏi trong phần này tập trung vào đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Các yếu tố được đánh giá theo 5 mức từ không ảnh hưởng cho đến ảnh hưởng rất lớn
- *Phần 3:* Các đề xuất kiến nghị của người được phỏng vấn để phát triển dịch vụ logistics trên hành lang.

Hệ thống các biến trong mô hình đánh giá được xây dựng dựa trên sự kế thừa trực tiếp và nhất quán hoàn toàn với các nhân tố ảnh hưởng đã được tổng hợp tại phần cơ sở lý luận. Cụ thể, các nhóm nhân tố lý thuyết mang tính tổng quát như 'vận tải và phương thức vận tải', 'chính sách pháp luật', 'khoa học công nghệ' và 'quản trị' tại Chương 2 đã được tác giả cụ thể hóa và chuẩn hóa thành 06 nhóm biến độc lập trong mô hình định lượng (gồm: Cơ sở hạ tầng, Thể chế chính sách, Công nghệ và chuyển đổi số, Chất lượng dịch vụ, Nguồn nhân lực, Tăng trưởng bền vững) để phù hợp với kỹ thuật đo lường. Quá trình chuyển hóa từ cơ sở lý luận sang biến quan sát thực nghiệm này đã được thực hiện thông qua bước nghiên cứu định tính và tham vấn 05 chuyên gia nhằm đảm bảo các biến đại diện chính xác cho các nhân tố lý thuyết trong bối cảnh đặc thù của hành lang kinh tế. Tương tự, biến phụ thuộc 'Sự phát triển dịch vụ logistics' cũng được cụ thể hóa từ khái niệm lý thuyết thành thang đo đa chiều (Kinh tế - Xã hội - Môi trường) để đảm bảo khả năng kiểm định bằng mô hình toán học. Do đó, các biến trong mô hình thực chất chính là các nhân tố lý thuyết đã được sàng lọc và định lượng hóa, đảm bảo tính logic.

Hệ thống biến tiềm ẩn và biến quan sát trong mô hình nghiên cứu được xây dựng không chỉ dựa trên sự kế thừa lý thuyết chung mà bắt buộc phải phản ánh tính đặc thù

địa - kinh tế của hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh để đảm bảo giá trị thực tiễn của kết quả đo lường. Khác với các mô hình logistics thông thường, hành lang này đóng vai trò kép là trục kết nối 'hai hành lang, một vành đai' và cửa ngõ ra biển của vùng Tây Nam Trung Quốc, do đó các biến quan sát phải được 'địa phương hóa' để đo lường chính xác các yếu tố then chốt như khả năng kết nối đa phương thức và hiệu quả thông quan biên giới. Cụ thể, biến Cơ sở hạ tầng (CSHT) không chỉ đo lường đường bộ mà còn bao gồm các chỉ báo đặc thù về 'hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics' (CSHT1) và 'kết nối đa phương thức' (CSHT4) nhằm giải quyết bài toán vận chuyển đường dài từ cửa khẩu xuống cảng biển. Tương tự, biến Thẻ chế chính sách (TCCS) được thiết kế trọng tâm vào 'hiệu quả quy trình thủ tục hải quan' (TCCS1) để phản ánh tính chất xuyên biên giới của hành lang. Việc hệ thống biến này được thẩm định bởi 05 chuyên gia có kinh nghiệm thực tiễn trên tuyến là minh chứng rõ ràng nhất cho việc mô hình đã được điều chỉnh để tương thích hoàn toàn với bối cảnh đặc thù của khu vực nghiên cứu.

Dựa trên các biến tiềm ẩn này, các biến quan sát được xây dựng để đánh giá mức độ tác động của các biến tiềm ẩn. Một biến tiềm ẩn sẽ được đo lường bởi nhiều biến quan sát. Các biến quan sát này sẽ được khảo sát dựa trên thang đo Likert.

Bảng 3.1: Xây dựng các biến tiềm ẩn và biến quan sát trong mô hình

STT	Biến tiềm ẩn	Biến quan sát	Mã số	Căn cứ xác định
1	Sự thay đổi thể chế, chính sách trong quản lý NN (TCCS)	Hiệu quả quy trình và thủ tục hải quan theo quy định pháp luật hiện hành	TCCS1	(Bộ Thông tin và Truyền thông, 2021), TM Forum, 2021)
		Hệ thống chính sách hỗ trợ, thu hút đầu tư phát triển Logistics	TCCS2	
		Thủ tục hành chính liên quan	TCCS3	
		Hệ thống quy định, luật pháp rõ ràng	TCCS4	
		Hệ thống văn bản, hướng dẫn tại cơ quan quản lý	TCCS5	
2	Sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông	Nâng cao chất lượng và mở rộng quy mô hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics theo quy hoạch quốc gia	CSHT1	(Bộ Thông tin và Truyền thông, 2021; Patnayakuni et al., 2002;
		Phát triển và đồng bộ hóa hạ tầng số phục vụ dịch vụ Logistics	CSHT2	

	theo định hướng của Nhà nước (CSHT)	Hiện đại hóa và nâng cấp cơ sở hạ tầng kho tàu, bến bãi và cảng thủy nội địa theo tiêu chuẩn quốc tế	CSHT3	Putthiwat et al., 2021; TM Forum, 2021)
		Tăng cường đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng kết nối đa phương thức	CSHT4	
		Nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ cảng biển theo định hướng của Nhà nước	CSHT5	
		Nâng cấp, mở rộng và hiện đại hóa hệ thống đường bộ kết nối các trung tâm kinh tế và cửa khẩu	CSHT6	
		Nhà nước đầu tư phát triển và nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng đường thủy nội địa	CSHT7	
		Nâng cao chất lượng hạ tầng đường sắt	CSHT8	
		Nâng cao chất lượng cảng hàng không	CSHT9	
3	Sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số theo định hướng của Nhà nước (CNTT)	Thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin và các giải pháp số hóa đáp ứng nhu cầu khách hàng trong doanh nghiệp logistics	CNTT1	(Cichosz et al., 2020; Pekarčíková et al., 2020; Putthiwat et al., 2021)
		Khuyến khích và hỗ trợ doanh nghiệp áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý chuỗi cung ứng và các dịch vụ logistics tích hợp	CNTT2	
		Đẩy mạnh triển khai các nền tảng và hệ thống công nghệ cho phép theo dõi và truy xuất nguồn gốc hàng hóa theo thời gian thực	CNTT3	
		Phát triển và ứng dụng các hệ thống phân tích dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo để hỗ trợ ra quyết định	CNTT4	
		Xây dựng và phát triển các hệ sinh thái số để tăng cường kết nối và hợp tác giữa các bên liên quan	CNTT5	
4	Sự thay đổi số lượng và chất	Mở rộng quy mô và nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao tại các cơ sở giáo dục	NNL1	(Agafonova et al., 2020; Cichosz et al., 2020;

	lượng nguồn nhân lực theo định hướng của Nhà nước (NNL)	Nâng cao chất lượng đào tạo và kỹ năng của sinh viên ngành logistics	NNL2	Mashkina et al., 2021; Putthiwat et al., 2021)
		Tăng cường cơ chế hợp tác và liên kết chặt chẽ giữa cơ sở đào tạo và doanh nghiệp theo quy định PL	NNL3	
		Thúc đẩy các chương trình đào tạo, bồi dưỡng và tập huấn nâng cao chất lượng nhân sự	NNL4	
5	Sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics theo định hướng của Nhà nước (CLDV)	Nâng cao chất lượng và đa dạng hóa các dịch vụ vận tải	CLDV1	(Bộ Công Thương, 2021; Bộ Công Thương và Bộ Khoa học Công nghệ, 2022)
		Hiện đại hóa và nâng cao chất lượng dịch vụ kho bãi	CLDV2	
		Chuyên nghiệp và chuyên môn hóa dịch vụ đại lý hải quan và các dịch vụ hỗ trợ thông quan hàng hóa	CLDV3	
		Phát triển và nâng cao năng lực các dịch vụ phân tích, kiểm định kỹ thuật hàng hóa đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế	CLDV4	
		Mở rộng và nâng cao chất lượng các dịch vụ logistics như lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, giao hàng...	CLDV5	
6	Sự thay đổi về tăng trưởng bền vững theo định hướng của Nhà nước (TTBV)	Giảm thiểu mức tiêu phí năng lượng và các tài nguyên khác thông qua phát triển công nghệ	TTBV1	(Bộ GTVT, 2021, 2021; Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2022; Chow & Chen 2012)
		Khuyến khích phát triển và sử dụng các sản phẩm, dịch vụ logistics thân thiện với môi trường	TTBV2	
		Đẩy mạnh phát triển logistics xanh, xây dựng chuỗi cung ứng bền vững và thân thiện môi trường	TTBV3	
		Khuyến khích và hỗ trợ chuyển đổi sang sử dụng các nguồn năng lượng sạch, nguyên liệu tái tạo,	TTBV4	

Nguồn: Tác giả nghiên cứu và tổng hợp

Mô hình đo lường sự phát triển của ngành được xác định từ 3 thành tố: phát triển xã hội, phát triển kinh tế và phát triển môi trường. Tác giả tổng hợp dựa trên các nghiên

cứ đã có hiệu chỉnh và mô hình nghiên cứu đề xuất để thiết lập thang đo đo lường biến phụ thuộc sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang tại Việt Nam. Kết quả tổng hợp thông qua bảng sau:

Bảng 3.2: Xây dựng thang đo biến phụ thuộc

STT	Biến tiềm ẩn	Biến quan sát	Mã số	Căn cứ xác định
1	Sự phát triển xã hội theo định hướng của Nhà nước (PTXH)	Thúc đẩy doanh nghiệp logistics đảm bảo và cải thiện điều kiện làm việc, sức khỏe và an toàn cho người lao động	PTXH1	(Chow & Chen 2012); Alcívar et al. (2020)
		Khuyến khích doanh nghiệp logistics chủ động tham gia và đóng góp vào các chương trình, dự án phát triển kinh tế - xã hội tại địa phương	PTXH2	
		Đảm bảo doanh nghiệp logistics tôn trọng và bảo vệ quyền, lợi ích chính đáng của cộng đồng người thiểu số/dân cư địa phương	PTXH3	
		Nâng cao nhận thức và trách nhiệm của doanh nghiệp logistics về xây dựng hình ảnh uy tín, chuyên nghiệp và có trách nhiệm với xã hội thông qua các trang thiết bị và vận hành	PTXH4	
		Yêu cầu và khuyến khích doanh nghiệp logistics công khai, minh bạch thông tin về các tác động và rủi ro tiềm ẩn liên quan đến môi trường	PTXH5	
		Thúc đẩy cơ chế đối thoại và tham vấn các bên liên quan (stakeholders) trong quá trình hoạch định chính sách và ra quyết định đầu tư	PTXH6	
2	Sự phát triển kinh tế theo định hướng của Nhà nước (PTKT)	Khuyến khích doanh nghiệp logistics kinh doanh, tận dụng và tái chế phế thải nhằm tăng hiệu quả kinh tế	PTKT1	(Chow & Chen 2012)
		Có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực đầu vào, giảm chi phí sản xuất	PTKT2	
		Thúc đẩy doanh nghiệp logistics áp dụng các giải pháp quản lý phế thải hiệu quả, giảm chi phí	PTKT3	
		Tạo điều kiện và khuyến khích doanh nghiệp logistics chủ động đề xuất, phối hợp với cơ quan nhà nước	PTKT4	
		Tăng cường liên kết và hợp tác giữa doanh nghiệp logistics và các viện	PTKT5	

		<p> nghiên cứu, trường đại học để ứng dụng khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo</p>		
		<p> Khuyến khích doanh nghiệp logistics xây dựng thương hiệu, phát triển sản phẩm, dịch vụ đa dạng, chất lượng cao và đẩy mạnh các hoạt động marketing và xúc tiến thương mại</p>	PTKT6	
3	<p> Sự phát triển môi trường theo định hướng của Nhà nước (PTMT)</p>	<p> Doanh nghiệp logistics thực hiện các giải pháp giảm thiểu tiêu thụ năng lượng, phát sinh chất thải và khí thải theo quy định của pháp luật</p>	PTMT1	(Chow & Chen 2012))
		<p> Thúc đẩy doanh nghiệp logistics đánh giá và giảm thiểu tác động tiêu cực của sản phẩm, dịch vụ lên môi trường</p>	PTMT2	
		<p> Khuyến khích và ghi nhận sự tham gia, đóng góp của doanh nghiệp logistics vào các hoạt động bảo vệ và cải thiện chất lượng môi trường</p>	PTMT3	
		<p> Đẩy mạnh việc áp dụng các nguyên tắc kinh tế tuần hoàn, khuyến khích doanh nghiệp logistics giảm thiểu sử dụng tài nguyên không thể tái tạo, tái chế và các hóa chất độc hại</p>	PTMT4	

Nguồn: Tác giả nghiên cứu và tổng hợp

3.2.3. Xác định mẫu và tiến hành nghiên cứu

Điều quan trọng trước khi tiến hành khảo sát là xác định số mẫu cần thiết để tiến hành khảo sát. Theo tác giả Hair [59], công thức xác định số lượng mẫu tối thiểu dựa vào số lượng nhân tố đánh giá:

$$n \geq 50 + 8 * p \quad (1)$$

Trong đó, n là số lượng mẫu tối thiểu cần nghiên cứu và p là số lượng biến độc lập tiến hành khảo sát. Trong nghiên cứu này, có 32 biến quan sát độc lập nên phép tính cụ thể là: $50 + (8 \times 32) = 50 + 256 = 306$ (mẫu). Như vậy, con số 306 mẫu là ngưỡng tối thiểu bắt buộc phải đạt được để mô hình có ý nghĩa về mặt thống kê.

Phương pháp thu thập dữ liệu được tác giả thực hiện bằng cách sử dụng cả hai phương pháp: điều tra trực tiếp và điều tra qua internet bằng công cụ google docs. Đối tượng tiến hành khảo sát là các chuyên gia trong lĩnh vực logistics, các cán bộ trong các cơ quan quản lý trên hành lang và các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics trên hành lang kinh tế đảm bảo mức độ đa dạng và nhiều chiều khi đánh giá các yếu tố ảnh hưởng. Kết quả của quá trình phỏng vấn tiếp tục được sử dụng để kết hợp, bổ sung,

củng cố kết quả phân tích mô hình trong việc xây dựng các đề xuất và nội hàm các giải pháp.

Kết luận chương 3

Trong chương 3, luận án trình bày các giả thuyết nghiên cứu, mô hình nghiên cứu đề xuất và các phương pháp kiểm định mô hình.

Trước tiên, thang đo được thiết lập dựa trên nguyên tắc kế thừa và điều chỉnh các thang đo đã được sử dụng trong những nghiên cứu thực nghiệm trước đó. Sau khi tiến hành phỏng vấn, thu thập ý kiến từ các chuyên gia, cán bộ quản lý và doanh nghiệp, tác giả tiếp tục đánh giá và phân tích mô hình. Các yếu tố của mô hình được kiểm định thông qua việc sử dụng các phần mềm thống kê như SPSS, SmartPLS hay Microsoft Excel nhằm đưa ra nhận định phù hợp. Quá trình khảo sát chi tiết sẽ được trình bày trong Chương 4.

Kết quả phân tích dữ liệu là cơ sở để đưa ra các giải pháp phù hợp nhằm phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

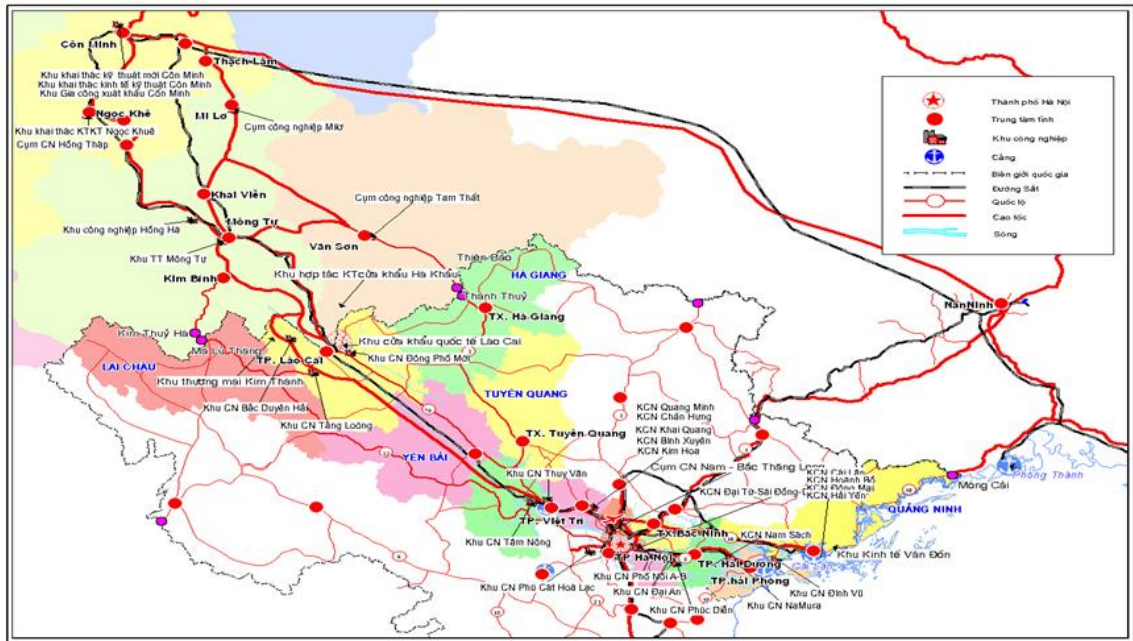
CHƯƠNG 4. PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG: LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

4.1. Tổng quan về hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh nằm trong hành lang kinh tế tổng thể Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Theo định nghĩa về hành lang kinh tế, xét về yếu tố không gian, diện tích toàn hành lang là hơn 31.000 km², trải dài hơn 530 km từ Lào Cai đến Quảng Ninh. Hành lang này là một khu vực liên vùng với dân số khoảng 20 triệu người, trải rộng trên các tỉnh, thành phố (sau khi sáp nhập địa giới hành chính ngày 12/6/2025) bao gồm Lào Cai, Phú Thọ, Hà Nội, Hưng Yên, Hải Phòng và Quảng Ninh. Hành lang bao gồm những trung tâm kinh tế và logistics trọng điểm của cả nước như Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh, đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển toàn diện cho khu vực và cả nước. Hành lang kinh tế này hội tụ đủ các loại hình vận tải quan trọng như đường bộ (cao tốc Nội Bài - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng - Móng Cái), đường sắt (tuyến Hà Nội - Lào Cai kết nối với đường sắt Trung Quốc, tuyến Hà Nội - Hải Phòng), đường biển (cụm cảng Hải Phòng, cảng Cái Lân), đường hàng không (sân bay Cát Bi, Vân Đồn, Nội Bài) và đường thủy nội địa. Các tỉnh trong hành lang nhìn chung có sự tăng trưởng GDP ổn định hàng năm. Để phát huy tối đa tiềm năng, hành lang kinh tế này cần sự đầu tư toàn diện vào hạ tầng gồm các tuyến đường cao tốc, đường sắt liên vùng, và hệ thống cảng biển hiện đại.

Hành lang kinh tế này là tuyến giao thông huyết mạch, kết nối vùng Tây Nam rộng lớn của Trung Quốc với các tỉnh phía Bắc Việt Nam, đồng thời là cầu nối giữa khu vực Đông Nam Á và các khu vực khác trên thế giới. Hành lang này đồng thời giữ vai trò cửa ngõ chiến lược, liên kết Trung Quốc với ASEAN và các quốc gia khác thông qua các

cảng trọng yếu như Hải Phòng và Quảng Ninh. Vị trí này thuận lợi cho sự phát triển mạnh mẽ của các hoạt động logistics xuyên biên giới cũng như xuất nhập khẩu.



Hình 4.1: Bản đồ khu vực Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

4.2. Thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

4.2.1. Thực trạng phát triển mạng lưới giao thông vận tải

Hiện nay trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh có đầy đủ 05 phương thức vận tải, tuy nhiên hoạt động vận tải kết nối dọc hành lang chỉ bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đối với 02 phương thức còn lại là hàng hải và hàng không đóng vai trò là đầu mối vận tải hàng hóa và hành khách trên hành lang, tạo nên các điểm thu hút, phát sinh nhu cầu vận tải lớn.

4.2.1.1. Đường bộ

Đường bộ là phương thức chiếm ưu thế trong vận tải hàng hóa trên hành lang nhờ khả năng kết nối linh hoạt tới các khu công nghiệp, cửa khẩu và cảng biển. Hiện trạng vận tải đường bộ thuộc hành lang trên các quốc lộ : QL.5, QL.2, QL.70, QL.32, QL.10, QL.18, QL.279, QL.4B,... Phần lớn các quốc lộ mới được nâng cấp cải tạo có chất lượng tương đối tốt, đạt cấp III-ĐB hoặc cấp IV-MN, quy mô 2 - 4 làn xe, chất lượng mặt đường tốt như QL2, QL18, QL4B,... Một số quốc lộ có các hạn chế về bán kính cong, độ dốc lớn, đường hẹp, như QL18C, QL5 cũ,... hạn chế năng lực vận tải đường bộ trên

hành lang. Một số cầu trên tuyến đã được xây dựng từ những năm 90 đã cũ (cầu Khe Hè, cầu khu 7, cầu Thác Lào II).

Hệ thống hạ tầng giao thông trên tuyến hành lang này còn tồn tại nhiều bất cập về tính đồng bộ, năng lực vận hành và khả năng kết nối liên phương thức. Cụ thể, dù một số tuyến đường bộ trọng yếu như cao tốc Nội Bài – Lào Cai, Hà Nội – Hải Phòng đã đi vào khai thác hiệu quả, nhưng các trục liên kết ngang và kết nối vùng vẫn phụ thuộc vào quốc lộ và đường địa phương với chất lượng hạn chế.

4.2.1.2. Đường sắt

Hiện trạng đường sắt trên hành lang được vận chuyên trên 3 tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Yên Viên - Cái Lân và Yên Viên - Lào Cai chi tiết tại PHỤ LỤC 4. So với đường bộ, chi phí trung và dài hạn có ưu thế lớn nhờ chi phí vận hành thấp trên mỗi tấn-km, đặc biệt với hàng hóa rời như quặng, than hoặc container. Tuy nhiên, hạ tầng đường sắt xuống cấp, tốc độ thấp và thiếu kết nối đa phương thức là hạn chế lớn. Các dự án mới, như tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (dự kiến khởi công cuối năm 2025), nếu thực hiện, có thể cải thiện đáng kể năng lực vận tải và giảm áp lực lên đường bộ. Đầu tư vào đường sắt hiện được ưu tiên dài hạn, với mục tiêu chia sẻ tải trọng vận tải, giảm chi phí, ô nhiễm môi trường, và tăng cạnh tranh quốc tế. Mặc dù vậy, tuyến đường sắt hiện hữu Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng chưa được điện khí hóa, tốc độ và tải trọng thấp, chưa đáp ứng yêu cầu vận tải hàng hóa số lượng lớn và tốc độ cao.

4.2.1.3. Đường thủy nội địa

Đường thủy nội địa là lựa chọn ưu việt về chi phí cho tuyến sông Hồng – Vịnh Hạ Long – Vân Đồn, nhờ vận chuyển hàng số lượng lớn trong nội vùng. Tuy vận tải thủy nội địa có tiềm năng nhưng chưa được khai thác hiệu quả do hạn chế về luồng lạch, cảng nội địa và thiếu liên kết với các phương thức vận tải khác.

4.2.1.4. Đường hàng hải

Mặc dù không trực tiếp tham gia hoạt động vận tải trên hành lang nhưng hệ thống cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh hiện nay tiếp nhận trên 99% lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực phía Bắc. Đây là đầu mối thu hút, phát sinh hàng hóa lớn nhất nằm trên hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, phần lớn hoạt động vận tải giao thương hàng hóa trên hành lang bằng đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt đều kết nối với các cảng biển này.

Vận tải đường biển quốc tế qua cảng Hải Phòng và Cái Lân (Quảng Ninh) quay trở thành trụ cột phân phối hàng xuất khẩu, nhập khẩu phục vụ cả Trung Quốc và Đông Nam Á. Chi phí mỗi tấn-km đường biển có thể thấp hơn so với đường bộ – nhưng phải kết hợp với vận tải đường bộ hoặc sắt trong chuỗi cung ứng. Hai cảng chính này đang được nâng cấp lớn để đáp ứng tàu lớn, cải thiện hạ tầng bến bãi và ICD, giảm chi phí hạ tầng và tăng khả năng cạnh tranh với các cảng Đông Nam Á. Trong tương lai hệ thống cảng biển này sẽ giữ vai trò quyết định về năng lực logistic xuyên biên giới.

4.2.1.5. Đường hàng không

Tương tự như hệ thống cảng biển, hệ thống cảng hàng không trên hành lang không tham gia trực tiếp vào hoạt động vận tải hành khách, tuy nhiên đây là những đầu mối thu hút/phát sinh nhu cầu vận tải hành khách lớn trên hành lang như cảng hàng không quốc tế Nội Bài (Hà Nội), Cát Bi (Hải Phòng) và Vân Đồn (Quảng Ninh). Hiện nay đường bộ là phương thức vận tải duy nhất kết nối trực tiếp và đảm nhận hoạt động vận tải hành khách tại các cảng hàng không trên.

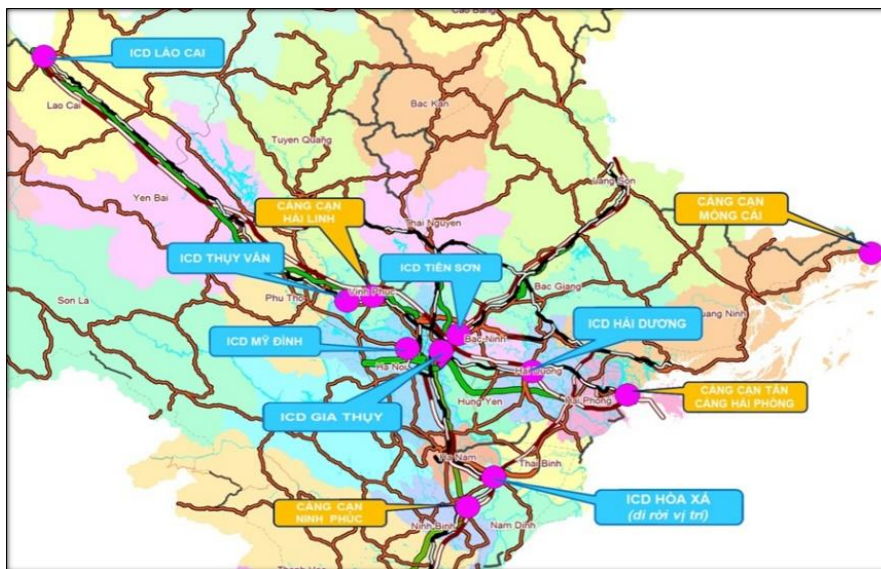
4.2.2. *Hiện trạng phát triển trung tâm logistics*

Hiện nay trên hành lang có tổng số 10/69 trung tâm logistics có quy mô lớn và vừa, phân bố tập trung ở một số khu công nghiệp, cửa khẩu và các đầu mối vận tải. Một số trung tâm logistics hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và được tiêu chuẩn hóa đã đi vào hoạt động, góp phần giảm gánh nặng cơ sở hạ tầng logistics trên hành lang (Chi tiết tại PHỤ LỤC 6). Đánh giá đặc điểm các trung tâm logistics hiện trạng và quy hoạch trên hành lang:

- Số lượng trung tâm logistics lớn, đầu tư trang thiết bị hiện đại còn hạn chế so với nhu cầu;
- Chưa bám theo quy hoạch, chủ yếu nằm trên các Khu công nghiệp và các cảng biển theo nhu cầu thực tế của nhà đầu tư;
- Chủ yếu chỉ kết nối bằng đường bộ;
- Hiệu quả kinh doanh khai thác chưa cao; chủ yếu phục vụ các nhu cầu kho bãi, thiếu các dịch vụ logistics có giá trị cao; thiếu các trung tâm logistics tại các khu vực cửa khẩu cung cấp các dịch vụ logistics cho hàng hóa xuất nhập khẩu qua biên giới Trung Quốc.

4.2.3. *Hiện trạng phát triển cảng cạn*

Hệ thống cảng cạn trên hành lang đóng vai trò là các điểm kết nối đa phương thức (đường bộ/đường sắt/đường thủy nội địa) cũng như tăng phạm vi phục vụ của hệ thống cảng biển. Hiện nay, trên khu vực hành lang có 7 trên tổng số 9 cảng cạn/ICD của cả nước. Tổng hợp các cảng cạn/ICD trên hành lang trong PHỤ LỤC 7.



Hình 4.2: Hiện trạng mạng lưới ICD khu vực hành lang

Các ICD hiện trạng chủ yếu có diện tích và quy mô khai thác còn hạn chế, chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng dẫn đến hiệu quả về chi phí vận tải từ kho chủ hàng tới cảng biển còn thấp. Kết nối giao thông giữa ICD và hệ thống giao thông quốc gia chưa hợp lý, chỉ sử dụng đường bộ và một phần đường thủy nội địa, chưa kết nối được với đường sắt.

Hệ thống cảng cạn (ICD) hiện tại chưa thực sự mang lại nhiều đóng góp quan trọng cho quá trình tổ chức vận tải trong khu vực. Phần lớn các ICD chủ yếu sử dụng đường bộ, làm tăng chi phí vận tải. Tỷ lệ hàng hóa qua các ICD vẫn còn rất thấp, chỉ chiếm khoảng 3% so với tổng lượng hàng thông qua cảng biển. Ngoài ra, tỷ lệ ICD được sử dụng như cảng đích gần như không đáng kể. Các hoạt động tại ICD chủ yếu tập trung vào cung cấp dịch vụ kho bãi, bốc xếp hàng hóa, với một số đơn vị có khai thác thêm dịch vụ vận tải.

4.2.4. *Hiện trạng hạ tầng kho bãi*

Hệ thống kho bãi phục vụ logistics trên hành lang Cao tốc Hà Nội - Lào Cai chủ yếu tập trung ở các khu công nghiệp và cảng biển, với tổng diện tích khoảng 7000 ha và hơn 600 kho bãi chính. Các loại hình gồm kho ngoại quan, kho tại cảng biển, điểm thu

gom hàng lẻ, địa điểm kiểm tra tập trung, và kho chứa hàng hóa thông thường cùng kho lạnh. Tuy nhiên, hành lang thiếu trung tâm logistics hiện đại, làm giảm hiệu suất, tăng chi phí lưu trữ và vận chuyển. Mạng lưới kho lạnh và trung tâm phân phối không phát triển đồng đều giữa các địa phương. Các kho, bãi lớn (diện tích >10ha) tập trung tại các cảng biển lớn của Hải Phòng, Quảng Ninh và tại thủ đô Hà Nội.

4.3. Hiện trạng hoạt động dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

4.3.1. *Hiện trạng tình hình sản xuất và thương mại tại Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh và Lào Cai*

Tình hình sản xuất kinh doanh và thương mại tại Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh và Lào Cai trong tình hình hiện nay cụ thể như sau:

- Tại Hà Nội, sản xuất công nghiệp 9 tháng năm 2025 tăng 6,7%, trong đó ngành chế biến – chế tạo tăng 6,9%, và chỉ số tiêu thụ sản phẩm tăng đều, cho thấy nhu cầu vận chuyển nguyên liệu và hàng thành phẩm đang mở rộng nhanh. Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển đạt 1,4 tỷ tấn, tăng 12,6% so với cùng kỳ năm trước; doanh thu dịch vụ vận tải, kho bãi và hỗ trợ vận tải đạt 80,6 nghìn tỷ đồng, tăng 19,1%. Các trung tâm kho bãi, logistics hiện có chủ yếu tập trung tại khu vực Gia Lâm, Sóc Sơn và Đông Anh đang hoạt động với công suất cao, song vẫn thiếu các trung tâm phân phối quy mô vùng có thể tích hợp dịch vụ đa phương thức, quản trị chuỗi cung ứng, và dịch vụ giá trị gia tăng [5].

- Tại Hải Phòng – cửa ngõ biển chính của hành lang, tổng lượng hàng hóa thông qua cảng biển 6 tháng đầu năm 2025 đạt trên 75 triệu tấn, tăng hơn 8% so với cùng kỳ năm trước, trong đó lượng container thông qua đạt gần 3,4 triệu TEU, tiếp tục khẳng định vai trò trung tâm logistics biển hàng đầu miền Bắc. Tuy nhiên, năng lực khai thác cảng và hệ thống kho bãi hậu cần sau cảng vẫn còn khoảng cách đáng kể so với tốc độ tăng luồng hàng hóa. Các khu vực như Đình Vũ – Cát Hải, Nam Đình Vũ, và Lạch Huyện đang thiếu cơ sở logistics tích hợp quy mô lớn kết nối trực tiếp đường sắt và đường cao tốc, khiến chi phí logistics nội vùng vẫn chiếm tỷ trọng cao trong giá thành sản phẩm.

- Tại Quảng Ninh, GRDP 9 tháng năm 2025 tăng 12,3% – mức cao nhất trong 10 năm qua, trong đó khu vực công nghiệp – xây dựng tăng 14,1% và dịch vụ tăng 10,8%, tạo áp lực lớn lên hạ tầng logistics vùng ven biển. Lượng hàng qua các cảng biển Cái

Lân, Vân Đồn và Móng Cái tăng mạnh, đặc biệt ở nhóm hàng than, vật liệu xây dựng, hàng công nghiệp chế biến và hàng xuất khẩu sang Trung Quốc. Tuy nhiên, hệ thống logistics hiện hữu vẫn phân tán, thiếu liên kết chuỗi vận tải đa phương thức giữa cảng biển, khu công nghiệp và tuyến hành lang quốc tế qua cửa khẩu Móng Cái, làm giảm năng lực khai thác luồng hàng khu vực [32].

- Tỉnh Lào Cai tiếp tục khẳng định vai trò cửa khẩu quốc tế trọng điểm kết nối vùng Tây Nam Trung Quốc với Việt Nam và ASEAN. Theo báo cáo 9 tháng năm 2025, kim ngạch xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai đạt gần 3,5 tỷ USD, tăng hơn 18% so với cùng kỳ năm trước, chủ yếu là hàng nông sản, khoáng sản, vật liệu xây dựng và hàng tiêu dùng. Dự báo đến năm 2030, khi tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và cao tốc Nội Bài – Lào Cai – Hạ Long – Cái Lân hoàn thiện toàn tuyến, lượng hàng từ vùng Tây Nam Trung Quốc qua hành lang này có thể tăng gấp 1,5–2 lần hiện nay, tạo nhu cầu logistics xuyên biên giới khổng lồ. Tuy nhiên, các trung tâm logistics Lào Cai, Kim Thành và Bát Xát hiện mới đáp ứng được khoảng 40–50% nhu cầu thực tế, chủ yếu dừng ở cấp độ kho ngoại quan và dịch vụ giao nhận truyền thống, chưa có năng lực gom hàng, chia tách, trung chuyển container quy mô lớn [31].

Thực tế cho thấy luồng hàng hóa trên hành lang Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh đang tăng nhanh cả về khối lượng, cơ cấu và phạm vi dịch vụ, phản ánh rõ xu hướng công nghiệp hóa, đô thị hóa và mở rộng thương mại biên giới. Hà Nội và Hải Phòng vẫn là hai trung tâm trung chuyển chính của hành lang, trong đó Hà Nội đóng vai trò đầu mối phân phối nội địa và khu vực, còn Hải Phòng là cửa ngõ xuất nhập khẩu qua hệ thống cảng biển quốc tế với lượng hàng thông qua hơn 75 triệu tấn/năm. Quảng Ninh và Lào Cai, với lợi thế cảng biển nước sâu Cái Lân và cửa khẩu quốc tế Kim Thành, đảm nhận chức năng cửa ngõ thông thương với khu vực Tây Nam Trung Quốc và ASEAN. Dịch vụ logistics trên hành lang này hiện phục vụ chủ yếu cho các nhóm hàng công nghiệp chế biến, linh kiện điện tử, vật liệu xây dựng, nông sản, than và hàng tiêu dùng nhanh, với quy mô hàng hóa luân chuyển ước tính hàng trăm triệu tấn mỗi năm.

Hệ thống kho bãi và trung tâm logistics hiện hữu vẫn còn phân tán và lạc hậu so với nhu cầu thực tế. Theo số liệu khảo sát, toàn hành lang có khoảng hơn 600 kho bãi với tổng diện tích gần 7.000 ha, tập trung chủ yếu tại các khu công nghiệp Hà Nội, Hải Phòng và vùng ven cảng biển Quảng Ninh, song thiếu vắng các trung tâm logistics liên vùng, kho lạnh, kho thông minh và dịch vụ logistics tích hợp. Một số công trình trọng

điểm như Trung tâm logistics Lào Cai, Trung tâm logistics Cái Lân (Quảng Ninh), Khu logistics Nam Đình Vũ và Cát Hải (Hải Phòng) đang và sẽ được triển khai, nhưng tiến độ còn chậm so với quy hoạch, đặc biệt là các hạng mục kết nối vận tải đa phương thức và hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ. Sự chậm trễ trong triển khai các dự án kho bãi, cảng cạn và trung tâm logistics quy mô vùng đã làm giảm khả năng khai thác hiệu quả tiềm năng của hành lang, khiến dòng hàng hóa vẫn phải qua nhiều khâu trung chuyển, chi phí cao, và mất lợi thế cạnh tranh trong vận tải xuyên biên giới.

Ngoài ra, các bất cập trong công tác quy hoạch và điều phối hạ tầng logistics cũng là nguyên nhân chính khiến hành lang chưa phát huy hết giá trị chiến lược. Các dự án hạ tầng logistics thường bị chia nhỏ, thiếu sự phối hợp giữa các địa phương và bộ ngành, dẫn tới quy hoạch chồng chéo, đầu tư dàn trải và thiếu đồng bộ. Một số công trình trọng điểm như cảng cạn ICD tại Lào Cai, trung tâm logistics Gia Lâm và hệ thống kho sau cảng tại Đình Vũ – Lạch Huyện vẫn đang trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư, chưa đi vào vận hành đúng kế hoạch. Hệ quả là hành lang kinh tế, dù có vị trí và tiềm năng nổi bật, vẫn chưa thực sự trở thành trục động lực logistics và thương mại của vùng Bắc Bộ như kỳ vọng.

4.3.2. Hiện trạng dịch vụ vận tải

Dịch vụ vận tải và vận tải đường bộ là dịch vụ logistics chính, với các doanh nghiệp chủ yếu hoạt động trên đường và sử dụng xe tải, nhất là xe container. Số lượng phương tiện gia tăng nhanh tại cảng biển, gây quá tải cho hạ tầng giao thông. Giải quyết ách tắc trong logistics rất quan trọng cho phát triển ngành này. Các dịch vụ logistics bao gồm giao nhận hàng từ kho đến kho, xuất nhập khẩu, giao hàng nhanh qua DHL, FedEx, tư vấn bảo hiểm hàng hóa, ủy thác xuất nhập khẩu, và vận chuyển hàng hóa nội địa. Cơ cấu dịch vụ đại lý vận tải thiếu cân đối, với vận tải đường bộ chiếm ưu thế, trong khi vận tải biển và hàng không thấp (khoảng 6,5%). Vận tải đường sắt không phát triển và có xu hướng giảm. Hệ thống hạ tầng giao thông bị áp lực từ số lượng xe tăng nhanh. Dịch vụ vận tải biển Việt Nam còn yếu, với thị phần tàu chạy quốc tế chỉ khoảng 12% do Chính phủ bảo hộ cho tuyến nội địa. Đội tàu biển chủ yếu là tàu hàng rời và tàu dầu. Ngành vận tải biển toàn cầu tăng trưởng chậm, khiến nhiều doanh nghiệp ở Việt Nam gặp khó khăn và thua lỗ. Vận tải hàng không chiếm khoảng 20% giá trị xuất nhập khẩu, với hơn 50 hãng hàng không nước ngoài và 4 hãng nội địa, chủ yếu ở sân bay Nội Bài.

Hãng hàng không Việt Nam chiếm ưu thế trong tuyến nội địa, còn quốc tế thuộc về hãng nước ngoài với 82% thị phần.

Các tuyến vận chuyển hàng hóa hàng không quốc tế chủ yếu tập trung ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, EU và Bắc Mỹ. Mạng lưới thủy nội địa dài khoảng 600km nhưng chưa khai thác tối ưu cho vận chuyển hàng hóa. Các mặt hàng chủ yếu như nông sản, vật liệu xây dựng được vận chuyển chủ yếu bằng đường thủy, nhưng chỉ kết nối chủ yếu với đường bộ, chưa giao kết tốt với các phương thức vận tải khác. Chất lượng dịch vụ kém, thiếu tính chuyên nghiệp, chưa có kết nối chặt chẽ giữa các doanh nghiệp và chủ hàng, cũng như giữa các doanh nghiệp với nhau, chủ yếu chỉ thực hiện trung chuyển nhỏ lẻ, gây khó khăn lớn cho phát triển dịch vụ logistics trên hành lang này.

4.3.3. Hiện trạng dịch vụ kho bãi

Dịch vụ kho bãi trên hành lang đang phát triển với tốc độ nhanh, tổng diện tích kho bãi trên địa bàn các tỉnh, thành phố khoảng 701 ha, trong đó chiếm trên 50% diện tích là kho bãi có quy mô tương đối lớn (> 10 ha). Trên địa bàn các tỉnh, thành phố trên hành lang hiện nay có 36 kho bãi (gồm các CFS, điểm kiểm tra tập trung có CFS, và kho ngoại quan).

Tuy nhiên, chủ yếu dịch vụ kho bãi có giá trị gia tăng thấp. Dịch vụ kho bãi bao gồm dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển và dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.

4.3.4. Các dịch vụ logistics khác (các dịch vụ giao nhận, đại lý hải quan, kiểm định...)

Các dịch vụ logistics gia tăng hiện nay gồm: đóng gói (3,2-4 USD/tấn), thuê bốc xếp (23-60 USD/container có hàng, 15-36 USD/container trống), dịch vụ xếp dỡ hàng chất lượng cao tăng 20-30% so với thường. Các loại hình dịch vụ gia tăng giá trị hiện nay chủ yếu được các doanh nghiệp cảng biển (cảng Hải Phòng, cảng Đình Vũ,...) cung cấp, gồm dịch vụ phân loại, tuyển chọn, tái chế, lắp ráp, sửa chữa, thử mẫu, đóng gói, nhãn mác, trao đổi hàng hóa, vệ sinh công nghiệp, quản lý đơn hàng, thu hồi bao bì, logistics thu hồi, bảo hiểm và nhiều dịch vụ khác.

4.3.5. Thực trạng doanh nghiệp và nhân lực logistics

a. Thực trạng doanh nghiệp logistics trên hành lang

Phần lớn các doanh nghiệp trong nước hiện nay chủ yếu đảm nhiệm các dịch vụ đơn giản trong chuỗi logistics cho các công ty nước ngoài, bao gồm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng hóa (phần lớn bằng đường bộ), và cho thuê kho bãi.

Trên thực tế, các công ty và tập đoàn logistics đa quốc gia đang hoạt động sôi động trên hành lang điển hình là DHL, UPS, FedEx,... Các doanh nghiệp này kiểm soát từ 70% đến 80% thị phần logistics.

b. Thực trạng nguồn nhân lực phục vụ logistics trên hành lang

Nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics trên hành lang hiện chiếm khoảng 30% tổng số lao động ngành logistics trong cả nước. Tuy nhiên, trước sự phát triển nhanh chóng của ngành dịch vụ này, trong giai đoạn 2010-2024, lực lượng lao động logistics tại khu vực hành lang chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu thực tế. Điều này đặt ra một thách thức lớn, đặc biệt là đối với việc khắc phục tình trạng thiếu hụt lao động chất lượng cao trong các lĩnh vực hàng hải, kho bãi. Đáng chú ý, nhu cầu cấp thiết hiện nay là nguồn nhân sự quản lý điều hành chuyên ngành logistics đạt trình độ đại học, sau đại học, được đào tạo bài bản ở nước ngoài hoặc qua các chương trình đào tạo chuyên nghiệp, có kỹ năng và tay nghề cao. Đây được xem là một yêu cầu bức thiết đối với thành phố Hải Phòng.

Về cơ cấu nhân lực trong ngành logistics, có thể chia thành ba nhóm chính: nhóm cán bộ quản lý điều hành; nhóm nhân viên nghiệp vụ văn phòng; và nhóm công nhân lao động trực tiếp tại các doanh nghiệp vận tải, cảng bên và kho bãi,...

Theo khảo sát các doanh nghiệp, khoảng 70% lực lượng lao động trực tiếp trong lĩnh vực logistics như là bốc xếp, kiểm đếm hàng hóa tại kho bãi, lái xe, khai thác các thiết bị xếp dỡ tại cảng,... được đào tạo từ các trường nghề hoặc đào tạo ngắn hạn tại doanh nghiệp. Chất lượng nguồn nhân lực logistics còn chưa đảm bảo, đặc biệt tại các doanh nghiệp nước ngoài, kỹ năng làm việc của nguồn nhân lực chưa đáp ứng được yêu cầu, thiếu tác phong công nghiệp, tính kỷ luật lao động thấp, chưa tạo được uy tín trên thị trường trong và ngoài nước.

4.3.6. Đánh giá chung về dịch vụ logistics trên hành lang

Dịch vụ logistics giữ vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, với tốc độ tăng trưởng trung bình 7%-9%/năm giai đoạn 2010-2024, đóng góp 6%-8% vào GRDP. Tuy nhiên, một số hạn chế vẫn gây cản trở sự phát triển:

- Hoạt động logistics chủ yếu tập trung vào vận chuyển và rút hàng khỏi cảng, đây là khâu mang lại ít giá trị gia tăng. Vận tải đường bộ do nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ đảm nhận dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh, vận hành kém hiệu quả, và tỷ lệ xe chạy rỗng cao.

- Chi phí logistics chưa cạnh tranh do tổ chức vận tải chưa tối ưu, hàng hóa chủ yếu vận chuyển bằng đường bộ. Thời gian giao nhận, trung chuyển kết hợp với đường sắt hạn chế; dịch vụ kho bãi chất lượng thấp; quy trình gom, trả hàng và làm thủ tục chưa hiệu quả.

- Hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, hiện đại, đặc biệt là đường bộ: khu vực cảng chật hẹp, thiếu điểm đỗ xe và cơ sở bảo dưỡng, làm tăng nguy cơ ách tắc và ô nhiễm môi trường. Đường sắt cũ kỹ, không đạt chuẩn; đường thủy nội địa chưa được khai thác hiệu quả. Việc rút hàng tại cảng phụ thuộc nhiều vào đường bộ (80% khối lượng vận chuyển), thiếu tính linh hoạt và tăng rủi ro, chưa tận dụng lợi thế các phương thức vận tải khác..

- Hệ thống hạ tầng logistics tại Việt Nam hiện còn nhiều hạn chế, chưa xuất hiện các trung tâm logistics lớn hoặc cảng cạn hỗ trợ việc gom hàng và khai thác hiệu quả. Các kho bãi vệ tinh và dịch vụ logistics cũng chưa được quy hoạch bài bản, dẫn đến tình trạng phát triển tự phát, nhỏ lẻ, thường bám theo các cảng. Điều này không chỉ tạo nên sự lộn xộn trong hoạt động logistics mà còn thiếu tính liên kết với các khu vực hậu phương và các trung tâm sản xuất, tiêu thụ hàng hóa trọng điểm.

Xếp hạng năng lực logistics quốc gia của Việt Nam vẫn ở mức trung bình trong khu vực ASEAN. Cơ sở hạ tầng phục vụ logistics chủ yếu là loại hình nhỏ lẻ, bố trí chưa thực sự hợp lý, làm giảm hiệu quả khai thác.

Phần lớn doanh nghiệp logistics trong nước có quy mô vốn hạn chế, kinh nghiệm chưa phong phú, lực lượng nhân sự mỏng và thiếu tính chuyên nghiệp. Do đó, các doanh nghiệp này chỉ có khả năng cung cấp những dịch vụ cơ bản và đơn giản. Một trong những nguyên nhân dẫn đến việc các dịch vụ logistics trên hành lang cung ứng thiếu độ tin cậy là do trình độ ứng dụng công nghệ thông tin còn thấp. Sự kém kết nối với mạng lưới logistics toàn cầu khiến thông tin thường xuyên bị gián đoạn, dẫn đến nhiều công việc phải xử lý thông qua các đại lý thuộc công ty nước ngoài. Chi phí dịch vụ logistics

vẫn cao, chất lượng cung cấp chưa đáp ứng kỳ vọng, điều này khiến năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực này gặp khó khăn.

Ngành logistics trong nước đang đối mặt với nhiều thách thức đáng chú ý như: sự thiếu liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng, hoạt động phân tán và kém kết nối giữa các mắt xích logistics, vận tải đa phương thức chưa được khai thác hiệu quả, và tỷ lệ thuê ngoài logistics vẫn ở mức thấp.

Về nguồn nhân lực, chất lượng đội ngũ lao động trong lĩnh vực này chưa cao. Tỷ lệ nhân viên được đào tạo bài bản chỉ đạt khoảng 70%, trong khi phần lớn kiến thức đến từ tự đào tạo và học hỏi kinh nghiệm. Trang thiết bị, phương tiện vận tải và hệ thống kho bãi hiện chỉ đáp ứng được từ 30-40% nhu cầu, còn lại phải thuê ngoài để phục vụ khách hàng.

Xét về góc độ tổ chức, ngoại trừ Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cùng với Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, Nhà nước chưa thành lập được các tổ chức hỗ trợ chuyên trách cho lĩnh vực logistics. Đây cũng là một rào cản lớn khi logistics vẫn là lĩnh vực mới mẻ mà nhiều doanh nghiệp, tổ chức và cá nhân đều cần có sự hỗ trợ tư vấn để phát triển hiệu quả hơn.

Tóm lại, khi xét về nhân tố thể chế và chính sách, các chính sách của Nhà nước còn thiếu tính điều phối liên vùng và chưa đồng bộ giữa các địa phương, gây cản trở cho sự phát triển chuỗi cung ứng. Thủ tục hành chính và quy định pháp lý tuy đã cải thiện, nhưng vẫn còn phức tạp đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics vừa và nhỏ. Hành lang này sở hữu lợi thế lớn với các tuyến giao thông quan trọng như cao tốc Nội Bài – Lào Cai, đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và các cảng biển quốc tế như Hải Phòng, cảng cạn ICD Lào Cai. Tuy nhiên, kết nối liên phương thức (đường sắt – đường bộ – thủy nội địa) còn yếu, và mạng lưới trung tâm logistics hiện mới chỉ đáp ứng một phần nhu cầu phát triển. Sự thiếu đồng bộ về quy hoạch khiến việc khai thác tiềm năng chưa đạt hiệu quả cao. Chuyển đổi số trong ngành logistics đang được thúc đẩy mạnh mẽ, đặc biệt ở các doanh nghiệp lớn tại Hải Phòng, Quảng Ninh và Hà Nội. Tuy nhiên, các doanh nghiệp nhỏ ở Lào Cai còn hạn chế ứng dụng chuyển đổi số. Kỹ năng số, năng lực ngoại ngữ và hiểu biết về các dịch vụ logistics quốc tế còn hạn chế trong lực lượng lao động hiện nay. Điều này ảnh hưởng đến khả năng cung ứng dịch vụ chất lượng cao và hội nhập quốc tế. Chất lượng dịch vụ logistics tại các đô thị trung tâm như Hà Nội và Hải Phòng đã được cải thiện, với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp FDI và các nhà

cung cấp dịch vụ logistics tích hợp. Tuy nhiên, tại các địa phương cửa khẩu và biên giới như Lào Cai, dịch vụ vẫn còn manh mún, thiếu chuẩn hóa, và phụ thuộc nhiều vào vận tải truyền thống. Việc liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng còn yếu, ảnh hưởng tới hiệu quả dịch vụ toàn vùng. Mặc dù có một số chính sách khuyến khích “logistics xanh” và tiết kiệm năng lượng, nhưng chưa có hệ thống tiêu chuẩn, cơ chế tài chính hoặc hỗ trợ đủ mạnh để chuyển dịch mô hình. Vận tải vẫn phụ thuộc lớn vào đường bộ, gây áp lực môi trường và làm giảm khả năng phát triển bền vững dài hạn.

Giá trị LPI cũng là một chỉ tiêu đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ Logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Căn cứ vào **Bảng 1.1**, trong giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2023, chỉ số LPI của Việt Nam cho thấy sự biến động đáng kể, phản ánh những chuyển biến tích cực nhưng cũng bộc lộ những thách thức trong quá trình phát triển ngành logistics quốc gia. Cụ thể, điểm số LPI của Việt Nam tăng từ 3.00 (năm 2012) lên 3.30 (năm 2023), với thứ hạng dao động từ vị trí 53 (2012) lên cao nhất là 39 (2018), sau đó giảm xuống 64 (2016) rồi tăng trở lại lên 43 (2023). Biến động này phản ánh những thay đổi không đồng đều về chất lượng hạ tầng, thủ tục hải quan, năng lực vận hành logistics và hiệu quả vận chuyển quốc tế. Các chỉ số thành phần như “mức độ đúng hạn” và “năng lực logistics” luôn đạt mức điểm cao, trong khi “hiệu quả hải quan” và “chất lượng hạ tầng” có sự cải thiện nhưng vẫn còn là điểm nghẽn. Khi đặt trong bối cảnh phát triển của hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, LPI quốc gia có vai trò như một thước đo gián tiếp phản ánh hiệu quả vận hành logistics trên trục giao thương chiến lược này. Hành lang này hội tụ đầy đủ các điều kiện thuận lợi để nâng cao LPI, bao gồm vị trí địa lý chiến lược kết nối Trung Quốc với biển Đông, hệ thống giao thông đa phương thức (cao tốc, đường sắt, cảng biển, sân bay), cùng các trung tâm kinh tế - công nghiệp – logistics quan trọng như Hải Phòng và Quảng Ninh. Tuy nhiên, sự thiếu đồng bộ về kết nối hạ tầng (đặc biệt là giữa đường bộ và đường sắt, hay giữa cảng biển với hậu phương công nghiệp), cùng sự khác biệt về tiêu chuẩn kỹ thuật (như khổ đường sắt giữa Việt Nam và Trung Quốc tại Lào Cai), vẫn là những yếu tố kìm hãm sự phát huy tối đa tiềm năng logistics của hành lang này.

4.4. Đánh giá sơ bộ mẫu nghiên cứu của khảo sát xây dựng mô hình đánh giá

Để tiến hành điều tra như theo trình bày ở Chương 3, tác giả tiến hành phỏng vấn và gửi phiếu điều tra cho 339 đối tượng khảo sát. Trong đó, chuyên gia trong lĩnh vực

logistics là 13 người, các cán bộ trong các cơ quan quản lý trên hành lang là 38 người và các cán bộ doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế là 288 người. Kết quả tác giả thu về được 321 phiếu điều tra hợp lệ dùng cho phân tích, bao gồm 140 phiếu phỏng vấn trực tiếp và 181 phiếu điều tra online. Các phiếu điều tra không hợp lệ là do đối tượng khảo sát không gửi lại phiếu điều tra trong khoảng thời gian yêu cầu. Tỷ lệ phân bố mẫu theo địa phương được trình bày trong bảng:

Bảng 4.1: Tỷ lệ phân bố mẫu theo địa phương

	Số lượng mẫu	Tỷ lệ
Hà Nội	94	29.28%
Hải Phòng	90	28.04%
Quảng Ninh	81	25.23%
Các khu vực khác	56	17.45%

Việc phân bố mẫu khảo sát tập trung chủ yếu vào Hà Nội và Hải Phòng được xác định dựa trên vai trò hạt nhân và mật độ hoạt động logistics vượt trội của hai địa phương này trên hành lang kinh tế. Cụ thể, Hải Phòng đóng vai trò là cửa ngõ quốc tế tiếp nhận trên 90% lượng hàng hóa đường biển khu vực phía Bắc, trong khi Hà Nội là trung tâm đầu não về điều phối chuỗi cung ứng và tiêu thụ; sự tập trung này cũng phản ánh đúng thực trạng thị trường khi khoảng 70-80% thị phần logistics được nắm giữ bởi các tập đoàn đa quốc gia và doanh nghiệp lớn đặt trụ sở vận hành chính tại hai đầu mối này. Ngược lại, hoạt động logistics tại các khu vực cửa khẩu như Lào Cai tuy quan trọng nhưng quy mô còn nhỏ lẻ và mang tính chất trung chuyên đơn thuần, do đó việc tập trung mẫu vào Hà Nội và Hải Phòng đảm bảo dữ liệu thu thập có tính đại diện cao nhất cho trình độ phát triển và các dịch vụ logistics hiện đại. Tổng hợp giá trị tổng điểm, điểm trung bình, độ lệch chuẩn của các biến quan sát được thể hiện trong PHỤ LỤC 8. Kết quả thu được cho thấy rằng các biến quan sát đều có ảnh hưởng đến biến phụ thuộc.

Cronbach's Alpha là phép kiểm định thống kê về mức độ chặt chẽ (khả năng giải thích cho một khái niệm nghiên cứu) mà các mục hỏi trong thang đo tương đương với nhau, hay nói cách khác hệ số Cronbach's Alpha này cho biết các đo lường có liên kết với nhau không.

Cronbach's Alpha là phép kiểm định thống kê đánh giá mức độ liên kết giữa các mục hỏi trong một thang đo, xác định xem chúng có đồng nhất và giải thích tốt một khái niệm nghiên cứu hay không. Hệ số này dao động từ 0,8 đến gần 1,0 được coi là thang

đo tốt, từ 0,6 đến gần 0,8 là chấp nhận được[59]. Một số nhà nghiên cứu cũng đề xuất chấp nhận giá trị từ 0,6 trở lên khi nghiên cứu khái niệm còn mới hoặc tùy thuộc bối cảnh[30]. Do đó, trong nghiên cứu này, hệ số Cronbach's Alpha từ 0,6 trở lên được xem là đạt yêu cầu.

Bên cạnh đó, nghiên cứu còn sử dụng hệ số tương quan biến tổng (item – total correlation) và những biến nào có tương quan biến tổng $< 0,5$ sẽ bị loại bỏ. Việc loại bỏ cần phải cân nhắc giá trị nội dung của khái niệm nghiên cứu [30]. Kết quả đánh giá độ tin cậy Cronbach's Alpha các thang đo thuộc các nhân tố độc lập được trình bày trong PHỤ LỤC 10. Thông qua kết quả đánh giá độ tin cậy của các thang đo thuộc các nhân tố cho thấy các biến bị loại do không đảm bảo độ tin cậy bao gồm TCCS5, CSHT9, CNTT5, NNL4, CLDV5, và TTBV1. Để đảm bảo độ tin cậy, hệ số Cronbach's Alpha của các biến quan sát sẽ được chạy lại để đánh giá. Kết quả chạy lại được trình bày trong PHỤ LỤC 11. Dựa trên bảng kết quả đánh giá hệ số Cronbach's Alpha lần thứ 2, có thể thấy:

- Đối với nhân tố sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.906, lớn hơn 0.6. Bên cạnh đó, tất cả các hệ số item – total correlation đều lớn hơn 0.5 cho thấy các biến TCCS1, TCCS2, TCCS3, và TCCS4 là phù hợp đưa vào nghiên cứu.

- Đối với nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng (CSHT) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.937, lớn hơn 0.6. Bên cạnh đó, tất cả các hệ số item – total correlation đều lớn hơn 0.5 cho thấy các biến từ CSHT 1 cho đến CSHT8 là phù hợp đưa vào nghiên cứu.

- Đối với nhân tố sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.886, lớn hơn 0.6. Bên cạnh đó, tất cả các hệ số item – total correlation đều lớn hơn 0.5 cho thấy các biến CNTT1, CNTT2, CNTT 3, và CNTT4 là phù hợp đưa vào nghiên cứu.

- Đối với nhân tố sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.895, lớn hơn 0.6. Bên cạnh đó, tất cả các hệ số item – total correlation đều lớn hơn 0.5 cho thấy các biến NNL1, NNL 2, và NNL3 là phù hợp đưa vào nghiên cứu.

- Đối với nhân tố sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.905, lớn hơn 0.6. Bên cạnh đó, tất cả các hệ số item – total

correlation đều lớn hơn 0.5 cho thấy các biến CLDV1, CLDV2, CLDV3, và CLDV4 là phù hợp đưa vào nghiên cứu.

- Đối với nhân tố sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.776, lớn hơn 0.6. Bên cạnh đó, tất cả các hệ số item – total correlation đều lớn hơn 0.5 cho thấy các biến TTBV2, TTBV3, và TTBV4 là phù hợp đưa vào nghiên cứu.

Như vậy, với kết quả phân tích đánh giá độ tin cậy của các thang đo, ta có thể kết luận rằng các biến còn lại (26 biến) bảo đảm trong việc đưa vào phân tích các phần tiếp theo.

Đối với nhân tố phụ thuộc, sự phát triển của ngành dịch vụ logistics được đánh giá thông qua sự phát triển về các mặt xã hội, kinh tế và chuyển đổi số. Nhân tố này được biểu hiện thông qua 16 biến quan sát, kết quả đánh giá hệ số Cronbach's Alpha của các biến này được trình bày trong PHỤ LỤC 9.

Đối với nhân tố phụ thuộc là sự phát triển của ngành dịch vụ logistics có hệ số Cronbach's Alpha = 0.958, lớn hơn 0.6 và đảm bảo cho việc phân tích đánh giá độ tin cậy. Bên cạnh đó, tất cả các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.5 cho thấy các biến quan sát đều có thể đưa vào các nghiên cứu tiếp theo.

4.5. Phân tích nhân tố khám phá EFA và phân tích tương quan các nhân tố

Những biến quan sát có ý nghĩa và đạt mức độ tin cậy cần thiết sẽ được tiếp tục sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá (EFA). Bước này giúp đánh giá sơ bộ tính đơn hướng, giá trị hội tụ và giá trị phân biệt của thang đo. Phân tích EFA được sử dụng để giảm số lượng biến quan sát từ một tập hợp lớn, phụ thuộc lẫn nhau, thành một tập biến nhỏ hơn nhưng vẫn mang lại ý nghĩa và bảo toàn hầu hết thông tin từ tập biến ban đầu. Trong nghiên cứu này, phương pháp rút trích được lựa chọn là Principal Components Analysis.

Trước khi thực hiện phân tích yếu tố, tác giả kiểm định mức độ phù hợp của phân tích EFA thông qua hệ số Kaiser-Meyer-Olkin (KMO). Điều kiện để sử dụng EFA là giá trị KMO phải nằm trong khoảng từ 0,5 đến 1 ($0,5 \leq KMO \leq 1$). Nếu KMO nhỏ hơn 0,5, dữ liệu có thể không phù hợp để thực hiện phân tích nhân tố khám phá [30]. Đồng thời, kiểm định Bartlett (Bartlett's test) cần đạt ý nghĩa thống kê ($\text{sig} < 0,05$) để khẳng định rằng các biến quan sát có mối tương quan đáng kể trong tổng thể.

Tiêu chí xác định số lượng nhân tố được trích thường dựa trên giá trị Eigenvalue. Theo đó, chỉ những nhân tố có Eigenvalue lớn hơn hoặc bằng 1 mới được giữ lại trong phân tích. Ngoài ra, tổng phương sai trích (Total Variance Explained - TVE) cũng cần được xem xét; chỉ số này phải lớn hơn 0,5 (50%) để đảm bảo phần phương sai chung của các biến chiếm ưu thế so với phần phương sai riêng [30].

Hệ số tải nhân tố (Factor Loading) đại diện cho mức độ tương quan giữa các biến quan sát với các nhân tố và được sử dụng để đánh giá tính ý nghĩa của EFA. Theo quan điểm của Hair và cộng sự [59], Factor Loading cần đạt tối thiểu 0,3 để được coi là chấp nhận được; từ 0,4 trở lên được xem là quan trọng; còn khi vượt quá 0,5 thì mang ý nghĩa thực tiễn cao. Hơn nữa, sự khác biệt giữa các hệ số tải nhân tố của một biến quan sát với các nhân tố khác phải lớn hơn 0,3 để đảm bảo tính phân biệt [30].

4.5.1. Phân tích nhân tố khám phá các biến độc lập

Toàn bộ các biến thuộc các nhân tố độc lập được đưa vào phân tích nhân tố khám phá (EFA) nhằm khám phá cấu trúc của thang đo các nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh thông qua các nhân tố: Nhân tố sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS); Nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng (CSHT); Nhân tố sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT); Nhân tố sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL); Nhân tố sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV); và Nhân tố sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV) kết quả thu được như sau:

Bảng 4.2: Kiểm định KMO các biến thuộc nhân tố độc lập

Giá trị KMO		0.911
Kiểm định Bartlett's	Giá trị Chi-Square	6801.858
	df	325
	Sig.	0.0000

(Nguồn: Tác giả tính toán)

Kết quả phân tích tác giả thu được hệ số KMO = 0.911, Sig. = 0,000 do đó giá trị KMO đảm bảo tính thích hợp của việc phân tích nhân tố khám phá và mức độ ý nghĩa của dữ liệu đưa vào thực hiện phân tích nhân tố. Thống kê Chi-Square của kiểm định Bartlett có giá trị 6801.858 với mức ý nghĩa Sig. = 0,000 << 0,05 cho thấy việc phân tích nhân tố EFA có thể được thực hiện.

PHỤ LỤC 12 thể hiện kết quả phân tích phương sai trích các biến thuộc nhân tố độc lập. Kết quả cho thấy phương sai trích đạt giá trị khá cao là 75.536%, như vậy 75.536% biến thiên của dữ liệu được giải thích bởi 6 nhân tố, các thang đo được rút ra và chấp nhận được. Điểm dừng khi trích các yếu tố tại nhân tố thứ 6 với eigenvalue = 1.045 lớn hơn 1 (điều này khẳng định các biến đưa vào nên được sắp xếp thành 6 nhóm nhân tố).

Bảng kết quả của phép xoay nhân tố cho ta thấy các nhân tố được nhóm như sau:

Bảng 4.3: Kết quả xoay nhân tố

Rotated Component Matrix^a

	Component					
	1	2	3	4	5	6
CSHT6	.787					
CSHT5	.781					
CSHT8	.722					
CSHT4	.698					
CSHT2	.695					
CSHT3	.687					
CSHT7	.656					
CSHT1	.595					
TCCS3		.783				
TCCS1		.771				
TCCS2		.730				
TCCS4		.676				
CNTT1			.871			
CNTT3			.817			
CNTT4			.800			
CNTT2			.740			
CLDV2				.790		
CLDV3				.754		
CLDV1				.719		
CLDV4				.708		
NNL2					.853	
NNL1					.836	
NNL3					.832	
TTBV4						.858
TTBV2						.814
TTBV3						.768

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 6 iterations.

(Nguồn: Tác giả tính toán)

Kết quả cho thấy các giá trị hệ số tải nhân tố đều đạt yêu cầu lớn hơn 0,5 và sắp xếp theo 6 nhóm nhân tố riêng biệt, đó là Nhân tố sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS), Nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng (CSHT), Nhân tố sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT), Nhân tố sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL), Nhân tố sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV) và Nhân tố sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV).

4.5.2. Phân tích nhân tố khám phá các biến phụ thuộc

Các biến quan sát của nhân tố phụ thuộc sẽ được kiểm định và thực hiện phân tích EFA cho tổng thể 16 biến. Kết quả thu được như sau:

Bảng 4.4: Kiểm định KMO các biến thuộc nhân tố phụ thuộc

Giá trị KMO		0.955
Kiểm định Bartlett's	Giá trị Chi-Square	3955.8
	df	105
	Sig.	0.000

(Nguồn: Tác giả tính toán)

Kết quả phân tích giá trị KMO và kiểm định Bartlett's cho thấy việc tiến hành phân tích EFA là hoàn toàn phù hợp. Kết quả phân tích phương sai trích các biến thuộc nhân tố phụ thuộc được trình bày trong PHỤ LỤC 13

Kết quả phân tích phương sai trích đạt giá trị khá cao là 63.453 %, như vậy 63.453% biến thiên của dữ liệu được giải thích bởi 1 nhân tố, các thang đo được rút ra và chấp nhận. Điểm dừng khi trích các yếu tố tại nhân tố thứ 1 với eigenvalue = 9.51 > 1.

4.5.3. Phân tích tương quan các nhân tố

Để thực hiện phân tích tương quan, tác giả đã tính toán giá trị trung bình cộng của các biến trong các nhân tố độc lập và phụ thuộc dựa trên việc phân loại và sắp xếp lại nhóm các nhân tố sau bước kiểm định độ tin cậy và phân tích nhân tố. Cụ thể, giá trị trung bình cộng của các biến độc lập được tính bằng cách lấy tổng giá trị của tất cả các quan sát thuộc biến đó, sau đó chia cho tổng số quan sát. Kết quả từ phân tích tương quan được sử dụng để kiểm tra xem liệu giữa các nhân tố độc lập và phụ thuộc có tồn tại mối quan hệ tương quan hay không, qua đó đánh giá tính phù hợp trước khi tiến hành phân tích mô hình hồi quy. Hệ số Pearson được đánh giá theo quy tắc sau:

- **Từ 0 đến 0.1 hoặc từ 0 đến -0.1:** Tương quan rất yếu hoặc không có tương quan đáng kể.
- **Từ 0.1 đến 0.3 hoặc từ -0.1 đến -0.3:** Tương quan yếu.
- **Từ 0.3 đến 0.5 hoặc từ -0.3 đến -0.5:** Tương quan trung bình.
- **Từ 0.5 đến 0.7 hoặc từ -0.5 đến -0.7:** Tương quan mạnh.
- **Từ 0.7 đến 1 hoặc từ -0.7 đến -1:** Tương quan rất mạnh.

Kết quả phân tích tương quan được trình bày trong bảng sau:

Bảng 4.5: Kết quả phân tích tương quan

		TCCSt b	CSHTt b	CNTTt b	NNLt b	CLDVt b	TTBVt b	PTBVt b
PTBVt b	Pearson Correlatio n	.706**	.762**	.529**	.573**	.666**	.320**	1
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	321	321	321	321	321	321	321

(Nguồn: Tác giả tính toán)

Kết quả tính toán cho thấy tất cả các nhân tố độc lập đều có hệ số Pearson lớn hơn 0.3 và mức ý nghĩa nhỏ hơn 0.05, cho thấy các nhân tố này đều có mối tương quan với nhân tố phụ thuộc. Tất cả nhân tố đều phù hợp để đưa vào mô hình hồi quy đánh giá tác động.

4.6. Xây dựng mô hình hồi quy đánh giá mức độ tác động của các biến độc lập

4.6.1. Kết quả chạy mô hình hồi quy

Nhiệm vụ của việc phân tích hồi quy là xác định mức độ tác động của sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS), sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông (CSHT), Sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT), sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL), sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV), và sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV) đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Kết quả chạy mô hình hồi quy đánh giá tác động của các nhân tố độc lập đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế được trình bày trong bảng sau:

Bảng 4.6: Kết quả chạy mô hình hồi quy

	Mô hình	Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số đã chuẩn hóa	t	Sig.	Đa cộng tuyến	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-.055	.160		-.346	.730		
	TCCStb	.206	.048	.219	4.326	.000	.389	2.569
	CSHTtb	.349	.054	.350	6.529	.000	.347	2.878
	CNTTtb	.100	.037	.105	2.743	.006	.684	1.463
	NNLtb	.174	.038	.178	4.642	.000	.682	1.467
	CLDVtb	.117	.047	.123	2.456	.015	.402	2.488
	TTBVtb	.069	.029	.078	2.327	.021	.894	1.118

Dependent Variable: Sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế

(Nguồn: Tác giả tính toán)

Kết quả cho thấy giá trị Sig. tổng thể của các nhân tố độc lập đều nhỏ hơn 5%, điều này chứng tỏ các nhân tố phụ thuộc (bao gồm sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS), sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông (CSHT), Sự thay đổi công nghệ và chuyên đổi số (CNTT), sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL), sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV), và sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV)) đều có ý nghĩa 95% trong mô hình và đều có tác động đến nhân tố sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế.

Như vậy, phương trình hồi quy (theo hệ số chưa chuẩn hóa) của mô hình thể hiện mối quan hệ giữa các nhân tố TCCS, CSHT, CNTT, NNL, CLDV, và TTBV ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế là:

$$PTBV = -0,055 + 0,206* TCCS + 0,349* CSHT + 0,1 * CNTT + 0,174* NNL + 0,117* CLDV + 0,069 * TTBV \quad (2)$$

Từ kết quả hồi quy cho thấy nhân tố sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh có quan hệ tuyến tính đối với 6 nhân tố sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS), sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông (CSHT), sự thay đổi công nghệ và chuyên đổi số (CNTT), sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL), sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV), và sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV).

Để cụ thể hóa, tác giả căn cứ trên hệ số Beta chuẩn hóa và tách riêng từng nhân tố để phân tích cũng như để thấy được ảnh hưởng của từng nhân tố đến nhân tố sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế được đề xuất. Mức độ ảnh hưởng cao nhất đến nhân tố phụ thuộc đó là nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông (CSHT) (beta chuẩn hóa = 0,35, tác động cùng chiều), tiếp đến là nhân tố thể chế, chính sách (beta chuẩn hóa = 0,219, tác động cùng chiều), nhân tố sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (beta chuẩn hóa = 0,178, tác động cùng chiều), nhân tố sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV) (beta chuẩn hóa = 0,123, tác động cùng chiều), nhân tố sự thay đổi công nghệ và chuyên đổi số (CNTT) (beta chuẩn hóa = 0,105, tác động cùng chiều), và cuối cùng là nhân tố sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV) (beta chuẩn hóa = 0,078, tác động cùng chiều).

Chi tiết hơn, trong các nhân tố tác động đến nhân tố sự phát triển dịch vụ logistics thì nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông tác động nhiều nhất. Theo kết quả hồi

quy ở trên, ta thấy, khi nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông tốt hơn (tăng lên 1 đơn vị) thì sự phát triển dịch vụ logistics tăng lên 0,35 đơn vị.

Tương tự, khi nhân tố thể chế, chính sách tăng lên 1 đơn vị thì nhân tố sự phát triển dịch vụ logistics tăng lên 0,219 đơn vị. Và khi nhân tố sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực, sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics, sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số, và sự thay đổi về tăng trưởng bền vững lần lượt tăng lên 1 đơn vị thì sự phát triển dịch vụ logistics lần lượt tăng lên 0.178, 0.123, 0.105 và 0.078 đơn vị.

Như vậy, có thể thấy rằng, để gia tăng sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh thì cần phải đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, thực hiện tốt các chính sách thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics, tăng cường đào tạo và phát triển nguồn nhân lực, tăng chất lượng dịch vụ, áp dụng khoa học công nghệ và quan tâm đến phát triển bền vững.

4.6.2. Đánh giá mức độ phù hợp của mô hình hồi quy

Để đánh giá mức độ phù hợp của mô hình đề xuất, hệ số R² của mô hình phải lớn hơn 0.5. Kết quả tính toán hệ số tương quan được trình bày trong bảng:

Bảng 4.7: Kết quả tính toán hệ số tương quan

	R	R ²	R ² hiệu chỉnh	F thay đổi	df1	df2	Sig F thay đổi	Durbin Watson
1	.828 ^a	.686	.680	114.209	6	314	.000	1.901

(Nguồn: Tác giả tính toán)

Dựa trên kết quả tính toán, mô hình xây dựng có hệ số R² là 0.686. Kết quả này cho thấy độ thích hợp của mô hình là 68.6%, hay nói một cách khác 68.6% sự biến thiên của nhân tố sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh được quyết định bởi 06 nhân tố độc lập trong mô hình. Cả giá trị R² và R² hiệu chỉnh đều lớn hơn 0.5 cho thấy mô hình có thể sử dụng được. Tiếp theo, kiểm định sự phù hợp của mô hình được tiến hành thông qua kiểm định F và thông qua phân tích phương sai.

Bảng 4.8: Kết quả kiểm định F thông qua phân tích phương sai

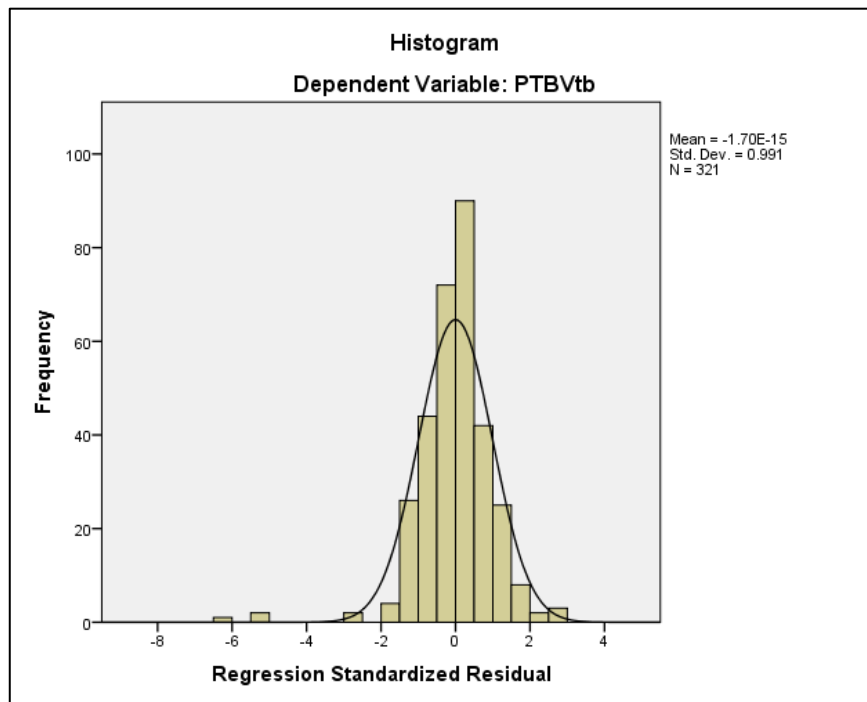
STT	Chỉ tiêu	Tổng bình phương	Bậc tự do	Trung bình bình phương	F	Mức ý nghĩa
1	Tương quan	146.992	6	24.499	114.209	.000b
	Phần dư	67.355	314	.215		
	Tổng	214.348	320			

Sử dụng kiểm định F trong phân tích phương sai với giá trị $F = 114.209$ để kiểm định giả thuyết về sự phù hợp của mô hình hồi quy, nhằm xem xét nhân tố sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế có quan hệ tuyến tính với các nhân tố độc lập. Và với mức ý nghĩa $\text{sig} = 0,000 \ll 0,05$, điều đó cho thấy sự phù hợp của mô hình, tức là các nhân tố trong mô hình có thể giải thích sự thay đổi của nhân tố phụ thuộc, tức là ít nhất một nhân tố độc lập tác động đến nhân tố này. Tóm lại, mô hình hồi quy đa biến đáp ứng các tiêu chí đánh giá và kiểm định, phù hợp để rút ra kết quả nghiên cứu.

4.6.3. Kiểm định mô hình hồi quy

4.6.3.1. Phân phối chuẩn của các phần dư

Tiến hành kiểm định phần dư có phân phối chuẩn hay không bằng việc xây dựng biểu đồ tần số các phần dư histogram

**Hình 4.3: Biểu đồ tần số các phần dư histogram**

(Nguồn: Tác giả tính toán bằng phần mềm SPSS)

Dựa vào hình trên, ta có thể thấy rằng, biểu đồ có dạng hình chuông, giá trị trung bình $-1.7 \cdot 10^{-15}$ và gần bằng 0 cùng với giá trị độ lệch chuẩn (0,991) gần bằng 1. Như vậy, có thể kết luận phân phối của phần dư là xấp xỉ chuẩn.

4.6.3.2. Kiểm định mối quan hệ đường thẳng

Để kiểm tra mối quan hệ đường thẳng (tuyến tính) giữa các biến, cần xem xét giá trị trong bảng correlations. Các biến độc lập nên có tương quan với biến phụ thuộc (giá trị pearson correlation lớn hơn 0.3 hoặc nhỏ hơn -0.3). Bên cạnh đó, tương quan giữa các biến độc lập không nên quá cao ($|\text{Pearson correlation}| < 0.7$) để tránh đa cộng tuyến [30]. Giá trị kiểm định này đã được thực hiện ở các phần trên và thỏa mãn điều kiện tuyến tính giữa các biến.

4.6.3.3. Kiểm định đa cộng tuyến

Kiểm tra hiện tượng đa cộng tuyến là một bước quan trọng trong phân tích các mô hình hồi quy, nhằm đảm bảo tính hiệu quả và đáng tin cậy của mô hình. Hiện nay, có nhiều phương pháp được sử dụng để phát hiện đa cộng tuyến. Trong nghiên cứu này, tác giả đã lựa chọn phương pháp dựa trên hệ số VIF. Nếu $VIF > 10$ thì có khả năng xuất hiện hiện tượng đa cộng tuyến [30]. Kết quả tính toán hệ số VIF được trình bày trong bảng dưới đây:

Bảng 4.9: Kiểm tra đa cộng tuyến

Nhân tố	Thống kê đa cộng tuyến	
	Độ chấp nhận của biến	Hệ số VIF
TCCStb	.389	2.569
CSHTtb	.347	2.878
CNTTtb	.684	1.463
NNLtb	.682	1.467
CLDVtb	.402	2.488
TTBVtb	.894	1.118

(Nguồn: Tác giả tính toán bằng phần mềm SPSS)

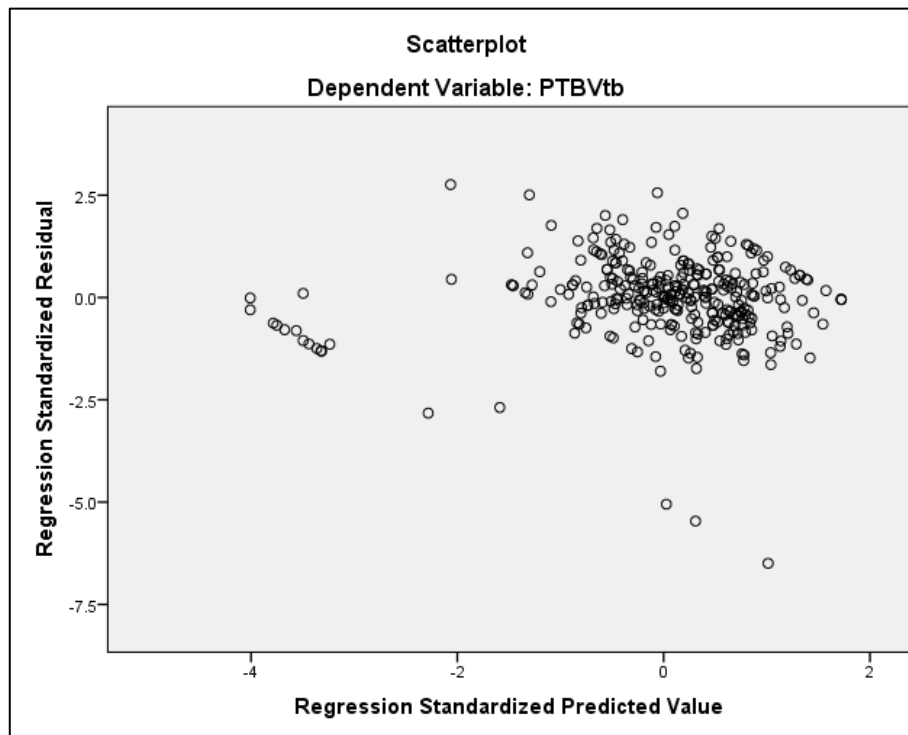
Kết quả bảng trên cho thấy các nhân tố độc lập trong mô hình đều có hệ số VIF nhỏ hơn 10, điều đó cho thấy không có hiện tượng đa cộng tuyến trong mô hình.

4.6.3.4. Kiểm định tự tương quan

Việc kiểm tra tự tương quan trong mô hình là một bước rất quan trọng, được thực hiện thông qua kiểm định Durbin–Watson để đánh giá giả định về tính độc lập của sai số, tức là không có tự tương quan. Khi các phần dư không có hiện tượng tương quan chuỗi bậc nhất, giá trị d sẽ xấp xỉ 2. Theo kết quả từ mô hình hồi quy, giá trị d đạt 1.901, nằm trong khoảng chấp nhận. Điều này cho thấy không tồn tại tự tương quan chuỗi bậc nhất, hay nói cách khác, không có sự tương quan giữa các phần dư [30].

4.6.3.5. Kiểm định phương sai đồng nhất

Để kiểm định phương sai đồng nhất, giá trị ở đồ thị Scatterplot sẽ được đánh giá. Nếu phần dư (tiêu chuẩn) phân phối xung quanh đường giá trị không thì đảm bảo phương sai đồng nhất [20]. Đồ thị Scatterplot của các biến trong nghiên cứu được trình bày ở bảng sau:



Hình 4.4: Đồ thị Scatterplot

Đồ thị Scatterplot của mô hình có chiều biến đổi tương tự nhau và xung quanh giá trị 0. Tuy nhiên, có nhiều giá trị nằm xa giá trị 0 nên kiểm định phương sai đồng nhất chưa đạt yêu cầu.

4.7. Xây dựng mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) đánh giá kiểm định mức độ tác động của các biến

Mô hình hồi quy đánh giá các nhân tố tác động đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh chưa đạt tiêu chí về

phương sai đồng nhất nên cần tiến hành kiểm định. Để đánh giá mức quan hệ giữa các biến độc lập và phụ thuộc, mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM - Structural Equation Modeling) là một mô hình sử dụng phương pháp phân tích thống kê phức tạp được sử dụng để kiểm tra và ước lượng mối quan hệ giữa các biến số. SEM là một sự kết hợp giữa phân tích nhân tố và hồi quy đa biến, cho phép các nhà nghiên cứu đo lường và phân tích các mối quan hệ đồng thời giữa nhiều biến độc lập và biến phụ thuộc, bao gồm cả các biến quan sát được và các biến tiềm ẩn (latent variables).

4.7.1. *Đánh giá mô hình đo lường các biến bậc 1*

Mô hình đo lường được đánh giá dựa trên độ tin cậy và giá trị. Trong đó, độ tin cậy được đánh giá dựa trên các phép đo lường cụ thể là độ tin cậy Cronbach's alpha và hệ số tin cậy tổng hợp (CR), còn giá trị (bao gồm giá trị hội tụ và giá trị phân biệt) được đánh giá thông qua hệ số HTMT, phương sai trích AVE và ma trận tương quan giữa các biến nghiên cứu.

Kết quả phân tích từ PHỤ LỤC 14 và PHỤ LỤC 15 cho thấy: Giá trị căn bậc hai của AVE của mỗi khái niệm đều lớn hơn các hệ số tương quan giữa các biến tiềm ẩn. Do đó, các khái niệm đạt được giá trị phân biệt.

4.7.2. *Đánh giá mô hình đo lường biến bậc 2 dạng kết quả*

Kết quả phân tích cho thấy các biến bậc 1 của cấu trúc biến bậc 2 đều có hệ số Outer loading lớn hơn 0.7, các biến bậc 1 đều có ý nghĩa trong mô hình. Biến bậc 2 Sự phát triển ngành logistics có các chỉ số Cronbach's Alpha, CR đều lớn hơn 0.7, AVE lớn hơn 0.5, như vậy biến bậc 2 Sự phát triển dịch vụ Logistics có độ tin cậy và độ hội tụ cao. Kết quả mô hình đo lường biến bậc 2 được trình bày ở bảng sau.

Bảng 4.10: Kết quả kiểm tra mô hình đo lường biến bậc 2

Thang đo biến nghiên cứu	Biến quan sát	Hệ số tải	Cronbach's Alpha	Hệ số tin cậy, tổng hợp CR	Phương sai trích (AVE)
Sự phát triển dịch vụ Logistics	Phát triển kinh tế	0.929	0.925	0.952	0.87
	Phát triển môi trường	0.93			
	Phát triển xã hội	0.939			

(Nguồn: Tác giả tính toán)

4.7.3. *Đánh giá mô hình cấu trúc*

Để kiểm định mối quan hệ giữa các biến nghiên cứu, sự tác động, cường độ của các biến độc lập lên biến phụ thuộc, nhà nghiên cứu phải tiến hành các bước sau: (1) đánh giá các vấn đề đa cộng tuyến của mô hình cấu trúc; (2) đánh giá độ lớn và mức ý nghĩa của các mối quan hệ trong mô hình cấu trúc; (3) đánh giá hệ số tác động f^2 ; (4) đánh giá hệ số xác định R^2 ; (5) đánh giá sự liên quan của dự báo [59].

Trong nghiên cứu cho kết quả hệ số Inner VIF của các cấu trúc khái niệm đều nhỏ hơn 5 cho thấy hiện tượng đa cộng tuyến giữa các biến độc lập không ảnh hưởng đến việc kiểm định giả thuyết nghiên cứu và không hạn chế giá trị của R bình phương hay làm sai lệch/ đổi dấu các hệ số hồi quy.

Kết quả tính toán R^2 cho thấy mô hình đã giải thích được 68.8% của biến Sự phát triển dịch vụ Logistics, 31.2% còn lại được giải thích bởi các yếu tố ngoài mô hình và sai số ngẫu nhiên.

Mô hình cấu trúc được sử dụng để phân tích ước lượng mối quan hệ của các nhân tố tiềm ẩn. Để kiểm định mối quan hệ giữa các biến, tác giả đã kiểm tra bootstrapping 5000 lần.

Bảng 4.11: Kết quả kiểm định giả thuyết nghiên cứu trong mô hình

Giả thuyết tác động đến Sự phát triển dịch vụ Logistics	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics (O/STDEV)	P Values	Kết luận
H1: Thể chế, chính sách	0.205	0.205	0.056	3.689	0.000	Chấp nhận
H2: Cơ sở hạ tầng giao thông	0.375	0.378	0.066	5.694	0.000	Chấp nhận
H3: Công nghệ và chuyển đổi số	0.094	0.094	0.037	2.554	0.011	Chấp nhận
H4: Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực	0.167	0.165	0.049	3.428	0.001	Chấp nhận
H5: Chất lượng dịch vụ Logistics	0.126	0.121	0.054	2.339	0.020	Chấp nhận
H6: Tăng trưởng bền vững	0.082	0.082	0.038	2.190	0.029	Chấp nhận

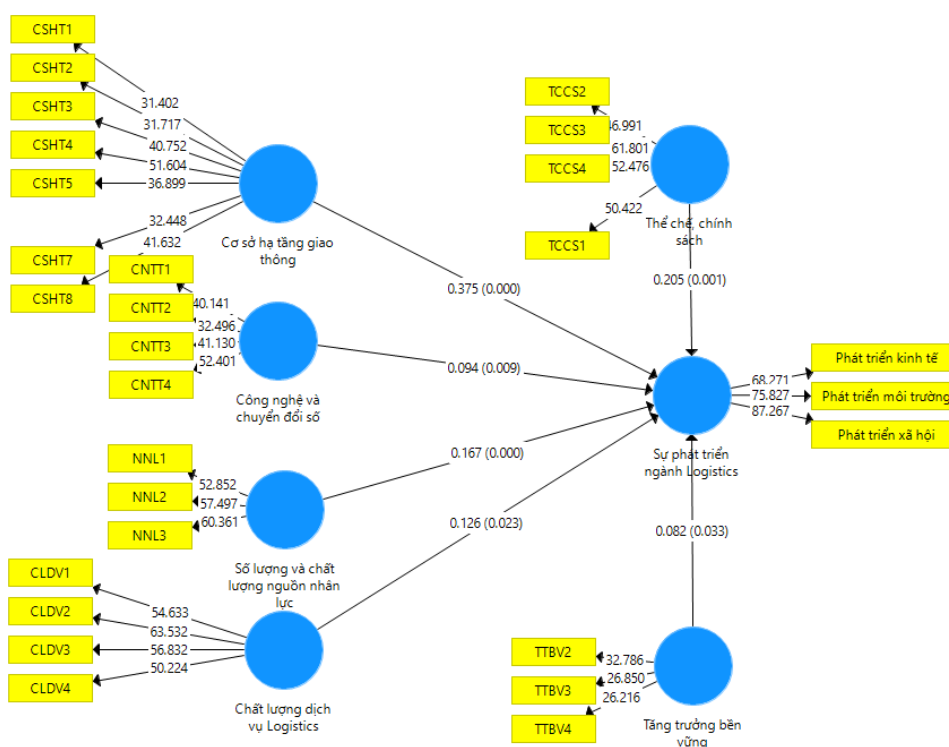
(Nguồn: Tác giả tính toán)

Kết quả kiểm định giả thuyết cho thấy 6 giả thuyết đề ra đều được chấp nhận, trong đó Cơ sở hạ tầng giao thông tác động mạnh nhất tới Sự phát triển dịch vụ Logistics

($\beta=0.375$), tác động mạnh thứ 2 là Thể chế chính sách ($\beta=0.205$), kế đến lần lượt là Số lượng, chất lượng nguồn nhân lực ($\beta=0.167$), Chất lượng dịch vụ Logistics ($\beta=0.126$), Công nghệ và chuyển đổi số ($\beta=0.094$) và tác động yếu nhất là Tăng trưởng bền vững ($\beta=0.082$).

Kết quả kiểm định độ lớn tác động (f^2) trong mô hình cho thấy Công nghệ, chuyển đổi số ($f^2=0.019$) và Tăng trưởng bền vững ($f^2=0.02$) tác động rất nhỏ tới Sự phát triển dịch vụ Logistics, Chất lượng dịch vụ Logistics ($f^2=0.021$), Cơ sở hạ tầng giao thông ($f^2=0.149$), Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực ($f^2=0.061$), Thể chế chính sách ($f^2=0.053$) có mức tác động yếu đến trung bình tới Sự phát triển dịch vụ Logistics. Kết quả này phù hợp với mô hình tuyến tính đã xây dựng.

Để xác định khả năng dự báo của mô hình thì hệ số Q^2 là một tiêu chuẩn. Giá trị hệ số Q^2 của Sự phát triển dịch vụ Logistics 0.575 lớn hơn giá trị 0. Điều này cho thấy mô hình nghiên cứu là có chất lượng và phù hợp.



Hình 4.5: Kết quả mô hình cấu trúc SEM

(Nguồn: Tác giả tính toán)

Như vậy, sau khi thực hiện phân tích hồi quy và kiểm chứng lại bằng mô hình tuyến tính cấu trúc SEM, tác giả đã cho thấy được các nhân tố tác động đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh,

trong đó, nhân tố Cơ sở hạ tầng giao thông tác động mạnh nhất tới Sự phát triển dịch vụ Logistics, kế đến là nhân tố Thể chế chính sách, Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực, Chất lượng dịch vụ Logistics, Công nghệ và chuyển đổi số, cuối cùng là nhân tố Tăng trưởng bền vững.

Việc kết hợp giữa phân tích hồi quy tuyến tính và mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) là phù hợp và có giá trị kiểm chứng cao trong các nghiên cứu định lượng phức tạp về logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Trong báo cáo Logistics Performance Index (LPI) của World Bank năm 2020, cơ sở hạ tầng là một chỉ số chính tác động đến năng lực logistics quốc gia. Đồng ý với quan điểm này, chất lượng hạ tầng (đường bộ, cảng, kết nối nội vùng) được nhiều nghiên cứu khẳng định là yếu tố then chốt ảnh hưởng đến hiệu quả logistics như nghiên cứu của (Cynthia (2021) – "Transport Infrastructure Quality and Logistics Performance in Exports" và ASEAN Logistics Development Study). Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng trong môi trường logistics mới nổi, hành lang pháp lý, thủ tục hải quan, quy chuẩn vận tải giữ vai trò thiết yếu ("Barriers affecting the development of logistics systems in Vietnam in the period 2015-2021" Nghiên cứu tình trạng phân mảnh chính sách và thiếu đồng bộ quy định trên các hành lang kinh tế và Vietnam - Logistics development, trade facilitation and the impact on poverty reduction). Dựa trên thực tế sự thiếu hụt nhân lực có chuyên môn logistics (cả quản lý và vận hành), dịch vụ logistics tại Việt Nam nhìn chung có chi phí cao, nhưng chất lượng chưa đồng đều. Do vậy, việc nhân tố nguồn nhân lực và chất lượng dịch vụ ở vị trí thứ ba là phù hợp. Dù tác động đang tăng nhanh, nhưng ở Việt Nam và vùng hành lang kinh tế, mức độ áp dụng công nghệ trong logistics vẫn còn hạn chế, đặc biệt ở doanh nghiệp vừa và nhỏ. Tương tự như vậy, yếu tố tăng trưởng bền vững có tính chiến lược và dài hạn, nhưng thường chưa được ưu tiên trong bối cảnh phát triển logistics tại Việt Nam – nơi các yếu tố “cứng” như hạ tầng, thể chế, chi phí... vẫn đang là ưu tiên trước mắt. Do vậy, hai nhân tố này xếp thứ 4 và 5 theo kết quả nghiên cứu của luận án là phù hợp với thực tiễn.

Kết luận chương 4

Trong chương 4, luận án trình bày hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng, dịch vụ cũng như các cơ chế chính sách về hoạt động dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Luận án đã đánh giá và phân tích các điểm

mạnh, điểm yếu cũng như những nguyên nhân cản trở việc phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Tiếp theo, luận án đã sử dụng khung lý thuyết trình bày ở chương 3 để xác định được các nhân tố tác động đến sự phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, trong đó, nhân tố Cơ sở hạ tầng giao thông tác động mạnh nhất tới sự phát triển dịch vụ Logistics, kế đến là nhân tố Thể chế chính sách, Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực, Chất lượng dịch vụ Logistics, Công nghệ và chuyển đổi số, cuối cùng là nhân tố Tăng trưởng bền vững.

CHƯƠNG 5. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

5.1. Định hướng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050

5.1.1. Quan điểm phát triển

- Đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics trên hành lang theo hướng hiện đại, đồng bộ và bền vững, từng bước hoàn thiện hệ thống trung tâm logistics và cảng cạn. Các trung tâm này sẽ dần được nâng cấp để đạt tiêu chuẩn trở thành các trung tâm logistics cấp quốc gia với tầm ảnh hưởng quốc tế.

- Xây dựng các cảng biển và cảng hàng không trong khu vực hành lang trở thành những trung tâm kinh tế trọng điểm, đóng vai trò then chốt trong hệ thống giao thông quốc gia và là cửa ngõ kết nối với thế giới.

- Khẳng định vị trí của logistics như một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu kinh tế tổng thể, đóng vai trò kết nối, hỗ trợ và thúc đẩy nền kinh tế - xã hội. Đặc biệt, logistics sẽ góp phần mở rộng hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu, phân phối hàng hóa và dịch vụ, đồng thời nâng cao khả năng cạnh tranh cho các doanh nghiệp hoạt động trên toàn hành lang.

- Ưu tiên phát triển nhanh chóng hệ thống logistics với tầm nhìn dài hạn, không ngừng cải thiện năng lực vận hành và nâng cao chất lượng dịch vụ. Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và truyền thông nhằm đạt hiệu quả tối ưu trong quản lý và điều phối.

- Đa dạng hóa các loại hình dịch vụ trong chuỗi giá trị logistics để gia tăng giá trị cũng như khối lượng hàng hóa, dịch vụ thông qua các cửa khẩu và đầu mối vận tải chiến lược (cảng biển, cảng hàng không). Đồng thời, đẩy mạnh các dịch vụ logistics hỗ trợ thương mại điện tử và thúc đẩy xu hướng phát triển logistics xanh nhằm bảo vệ môi trường.

- Nhà nước giữ vai trò lãnh đạo chiến lược, định hướng chính sách và tạo dựng môi trường thuận lợi để dịch vụ logistics phát triển. Các doanh nghiệp sẽ đảm nhiệm vai trò nòng cốt trong việc cụ thể hóa những chiến lược và chính sách này nhằm hiện thực hóa mục tiêu phát triển toàn diện.

- Huy động mọi nguồn lực xã hội, bao gồm sự tham gia từ các nhà đầu tư trong và ngoài nước, để phát triển hạ tầng logistics. Tăng hiệu quả sử dụng các nguồn lực đầu tư

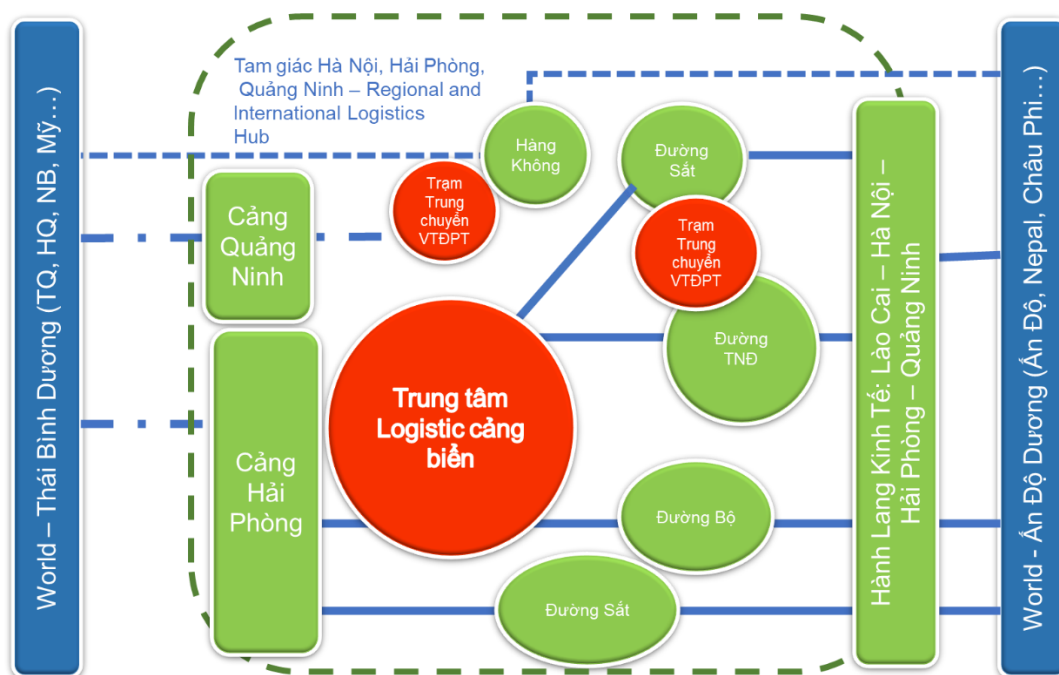
cho việc xây dựng và khai thác trung tâm logistics, cảng cạn trên hành lang. Đồng thời, thúc đẩy ứng dụng công nghệ kỹ thuật tiên tiến trong lĩnh vực logistics, đào tạo đội ngũ nhân lực chất lượng cao nhằm đáp ứng yêu cầu hiện đại hóa chuỗi cung ứng và hỗ trợ cho quá trình tái cấu trúc hiệu quả hoạt động kinh tế của doanh nghiệp.

5.1.2. Định hướng phát triển

Các tỉnh, thành phố trên hành lang được định hướng phát triển các ngành kinh tế mũi nhọn dựa trên tam giác phát triển Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Trong giai đoạn tới, các tỉnh, thành phố trên hành sẽ triển khai hàng loạt dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, đặc biệt là các tuyến đường sắt tiêu chuẩn khổ đôi kết nối trực tiếp với Trung Quốc và mạng lưới logistics quốc tế (cụ thể là tuyến kết nối từ Ga Lào Cai mới sang Ga Hà Khẩu Bắc – Trung Quốc). Việc hình thành các tuyến kết nối này không chỉ tạo đột phá về năng lực vận tải hàng hóa xuyên biên giới mà còn góp phần tái cấu trúc chuỗi cung ứng khu vực, nâng cao hiệu quả khai thác hành lang kinh tế. Đây là một phần của chiến lược hợp tác "Hai hành lang, một vành đai" giữa hai nước. Mục tiêu là tạo ra một hành lang vận tải liên vận quốc tế chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách khổng lồ, và thúc đẩy hội nhập kinh tế khu vực. Hành lang này có vai trò quan trọng trong kết nối, thúc đẩy thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, phát triển kinh tế vùng biên giới, góp phần tăng cường quan hệ hợp tác toàn diện giữa hai quốc gia. Kết nối trực tiếp vào mạng lưới đường sắt Trung Quốc sẽ mở ra khả năng vận chuyển hàng hóa liên vận từ Việt Nam đi sâu vào nội địa Trung Quốc và thậm chí kết nối với tuyến vận tải Trung – Âu (China-Europe Express Railway), thúc đẩy Việt Nam trở thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Các tiêu chí đánh giá trong mô hình cũng đã được thiết kế để bao hàm khả năng liên thông hạ tầng và hiệu quả của các dự án này đối với hoạt động logistics.

Đối với chiến lược phát triển logistics: tập trung hình thành các trung tâm logistics quy mô có khả năng tích hợp các dịch vụ của cảng biển, sân bay, đường sắt, đường thủy nội địa và đường bộ nằm ở khu vực giữa thủ đô Hà Nội và các cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh. Ngoài ra, xây dựng hệ thống các trung tâm logistics, cảng cạn ICD phụ trợ. Điểm mấu chốt để đưa logistics trở thành ngành kinh tế mũi nhọn của khu vực hành lang; trở thành một phần của mạng lưới chuỗi cung ứng toàn cầu là:

- Tận dụng lợi thế của các cảng biển kết nối các khu vực Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương; tăng cường liên kết hàng không và kết nối với mạng lưới vận tải đường sắt quốc tế thông qua các tuyến đường sắt kết nối sang Trung Quốc.
- Hoàn thiện các hạ tầng liên quan đến logistics, đẩy nhanh quá trình chuyển đổi lĩnh vực dịch vụ thông qua nâng cao năng lực tự động hóa, công nghệ thông minh, kỹ năng mới và các thỏa thuận dịch vụ phù hợp.



Hình 5.1: Đề xuất khung định hướng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

5.1.3. Các mục tiêu và chiến lược phát triển chính

Các mục tiêu phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh bao gồm:

- Nhà nước xây dựng chính sách phát triển dịch vụ logistics đặc thù trên hành lang kinh tế.
- Phát triển cơ sở hạ tầng logistics nhằm gia tăng khối lượng vận chuyển qua hành lang
- Hình thành các trung tâm thu hút chủ hàng lớn, nâng cao vai trò cửa ngõ quốc tế của Hải Phòng và Quảng Ninh.
- Đầu tư phát triển nguồn nhân lực phục vụ dịch vụ logistics
- Áp dụng công nghệ và chuyển đổi số nhằm tăng tốc độ và độ tin cậy trong lưu thông hàng hóa, hình thành hành lang logistics đa phương thức hiệu quả

- Nâng cao tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ logistics lên chuẩn quốc tế
- Tích hợp phát triển bền vững vào phát triển dịch vụ logistics trên hành lang

Dựa trên mục tiêu phát triển dịch vụ logistics, chiến lược phát triển dịch vụ logistics trên hành lang được xây dựng tập trung vào 06 nội dung chính sau:

Chiến lược 1: Hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh không phải là một khu vực mới tại Việt Nam trong bản đồ phát triển logistics mà đã được hình thành từ lâu, vì vậy làm thế nào để **“tạo ấn tượng khác biệt so với trước đây”**; các giải pháp phát triển dịch vụ logistics từ cơ quan quản lý của Trung ương và địa phương nên hướng tới hỗ trợ một khuôn khổ hấp dẫn để phát triển và tác động đến chính sách doanh nghiệp.

Chiến lược này cần cụ thể bằng các giải pháp cấp bách và giải pháp tổng thể, đặc biệt cần tập trung vào:

- + Ban hành sớm các chính sách hỗ trợ trực tiếp hoạt động logistics trên địa bàn các tỉnh, thành phố trên hành lang.
- + Thành lập các Ban chỉ đạo phát triển logistics, nghiên cứu phương án hợp tác, kết nối với các tỉnh phía Nam Trung Quốc.
- + Đẩy nhanh và đúng tiến độ việc xây dựng và phát triển các cơ sở hạ tầng phục vụ logistics theo Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh thành phố và Quy hoạch hạ tầng GTVT đang được lập.

Chiến lược 2: Mở rộng nhu cầu hàng hóa hình thành trên hành lang. Hiện tại lưu lượng hàng hoá nội tại hoặc quá cảnh (inland, transit) trên hành lang đều có xu hướng gia tăng trong hơn 10 năm qua (ngoại trừ khoảng thời gian bị ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19). Tuy nhiên, hành lang vẫn còn nhiều tiềm năng để phát triển do xu hướng phát triển kinh tế theo hướng hội nhập quốc tế và vị trí địa lý thuận lợi của hành lang trong việc kết nối với mạng lưới vận tải quốc tế.

Vì vậy cần thiết phải thiết lập các “yếu tố kéo” đủ hấp dẫn và dứt khoát. Điều này có thể thực hiện được thông qua một số các giải pháp cụ thể sau:

- + Đề xuất xây dựng chính sách thông thoáng tạo điều kiện cho doanh nghiệp đầu tư và thực hiện hoạt động sản xuất kinh doanh cũng như các hỗ trợ vật chất và phi vật chất đối với doanh nghiệp chủ hàng hay doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics như một số địa phương trên cả nước hoặc một số nước trên thế giới đang thực hiện.

+ Đề xuất đẩy mạnh quảng bá thương hiệu logistics của các tỉnh, thành phố trọng điểm như Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh và các tỉnh khác trên hành lang với các doanh nghiệp chủ hàng lớn hàng đầu trong nước và thế giới. Hiện nay, chính sách mở rộng các nhà máy sản xuất hoặc dịch chuyển các nhà máy sang các nước gần Trung Quốc đang là xu hướng của nhiều công ty đa quốc gia (Trung Quốc +1) để đa dạng hoá nguồn cung lao động, phòng tránh các rủi ro trong đứt gãy chuỗi cung ứng. Đây là cơ hội tốt để Việt Nam nói chung và các tỉnh, thành phố trên hành lang nói riêng đẩy mạnh xúc tiến đầu tư và phát triển dịch vụ logistics. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện, cần có những đội ngũ chuyên nghiệp tư vấn và thực hiện để đảm bảo hiệu quả.

+ Hà Nội cần đẩy mạnh thu hút và gom các luồng hàng có giá trị cao ở các Tỉnh/Thành phố trong nước và khu vực trung chuyển qua cảng hàng không quốc tế Nội Bài bởi rất nhiều những lợi thế mà Cảng HKQT Nội Bài đang có. Trước những biến động địa chính trị trong khu vực rất phức tạp hiện nay, từ Hà Nội có thể mở đường bay thay thế từ Đông Nam Á đi Đông Bắc Á, Bắc Mỹ. Các đường bay này giúp thay thế và tránh xa các khu vực tiềm ẩn nguy cơ xung đột cao như eo biển Đài Loan, biển Hoa Đông Nhật Bản,...

Hàng hóa chính là tài sản của chủ hàng/chủ phương tiện, nhìn chung các tỉnh thành phố trên hành lang có lợi thế về trình độ phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội, nguồn nhân lực, công nghệ và dẫn đầu về chuyển đổi số so với các khu vực khác trên cả nước. Do đó, cần khẳng định cam kết đảm bảo an toàn cho hàng hóa thông qua thành phố, góp phần giảm (trực tiếp) chi phí bảo hiểm cho chủ hàng, đảm bảo thời gian vận chuyển là yêu cầu cao nhất của nền kinh tế số...

Chiến lược 3: Sử dụng **“Phương pháp tiếp cận chủ hàng”** là cách tốt nhất và nhanh nhất để có được khối lượng hàng hóa đó là thu hút các công ty toàn cầu trong các lĩnh vực sản xuất kinh doanh (bao gồm cả các công ty logistics quốc tế) thiết lập các cơ sở hoạt động quy mô lớn của họ ở các tỉnh thành trên hành lang đặc biệt là tại Hải Phòng và Quảng Ninh để sử dụng các cảng biển làm cửa ngõ. Thông thường, quyết định ghé cảng nào là do hãng tàu chứ không phải do cảng. Tuy nhiên, sức hấp dẫn của các cảng có thể được tăng lên nhờ các quyết sách của chính quyền địa phương, thúc đẩy các công ty vận tải lựa chọn cảng bằng các dịch vụ giá trị gia tăng, thời gian và thủ tục làm hàng nhanh chóng, dịch vụ chất lượng, chi phí dịch vụ hợp lý.

Bên cạnh việc thu hút các công ty cung ứng dịch vụ logistics toàn cầu thiết lập cơ sở quy mô lớn tại địa phương (là việc rất khó hiện nay do các công ty dẫn đầu toàn cầu đã thiết lập các cơ sở quốc tế lâu dài; hạn chế về quỹ đất của các tỉnh, thành phố và giá thuê đất không hề rẻ), các tỉnh trên hành lang cần tiếp tục duy trì các đối tác, giữ vững các thị trường xuất khẩu truyền thống có tỷ trọng hàng xuất khẩu cao như: Nhật Bản, Hoa Kỳ, Châu Âu, Trung Quốc, Hàn Quốc... Việc này đòi hỏi sự vào cuộc trực tiếp của Lãnh đạo thành phố, thông qua việc nhanh chóng thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics trên hành lang, nhằm huy động tối đa đóng góp nhân sự, kinh nghiệm, quan hệ hợp tác quốc tế từ các hiệp hội, doanh nghiệp logistics/vận tải, cảng hàng không, cảng biển, khu CNC/CNTT... để tiếp cận nhiều chủ hàng mới. Việc hợp tác hữu nghị với các thành phố phát triển trên thế giới đặc biệt là các thành phố nằm gần hành lang cần tập trung tiếp thu chuyên giao công nghệ logistics, thiết lập quan hệ hợp tác về logistics, tư vấn chiến lược logistics, mở đường bay mới/tuyến vận tải biển trực tiếp...

Chiến lược 4: “Nâng cao tốc độ và độ tin cậy trong lưu chuyển hàng hóa khi trung chuyển qua hành lang dựa trên các yếu tố hạ tầng”. Trọng tâm của chiến lược này là việc sớm hoàn thiện mạng lưới hạ tầng giao thông vận tải đa phương thức trên hành lang. Hành lang: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh có một lợi thế lớn đó là có đầy đủ các phương thức vận tải với cảng biển, cảng hàng không là các đầu mối vận tải kết nối quốc tế. Đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa đóng vai trò kết nối và lưu thông hàng hóa dọc hành lang. Việc sớm đầu tư phát triển hoàn thiện hệ thống đường sắt và đường thủy nội địa (hiện đang là 2 phương thức vận tải ít phát triển nhất) sẽ hỗ trợ phương thức vận tải đường bộ giúp hàng hóa lưu thông thuận lợi dọc hành lang.

Bên cạnh việc đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, cần tập trung đầu tư vào cơ sở hạ tầng phụ trợ là các trung tâm logistics, cảng cạn đóng vai trò là cánh tay nối dài của các đầu mối vận tải quốc tế. Từng bước dần hoàn thiện các cơ sở hạ tầng khác như: cơ sở hạ tầng tri thức, cơ sở hạ tầng kỹ thuật số, cơ sở hạ tầng năng lượng, cơ sở hạ tầng phát triển kinh doanh, cơ sở hạ tầng hành chính để loại bỏ các nút thắt quan trọng trong các tuyến vận tải. Điều này sẽ nâng cao **“tốc độ và độ tin cậy”** trong việc lưu chuyển hàng hóa khi trung chuyển qua hành lang.

Chiến lược 5: Đạt được tiêu chuẩn quốc tế càng nhanh càng tốt, “Thời gian ra mắt và thu hút có giới hạn”. Như đã trình bày trong các chiến lược trên do hành lang

kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh không phải là một khu vực mới. Vì vậy, việc thực hiện các chiến lược cần được thực hiện mạnh mẽ trong thời gian sớm nhất có thể để nhận được sự quan tâm, đầu tư của các doanh nghiệp lớn trong và ngoài nước. Do đó, cần nhanh chóng tranh thủ và mạnh dạn sử dụng nguồn nhân lực logistics có kỹ năng cao, tiếp thu công nghệ và nguồn tài chính từ các nhà đầu tư nước ngoài có tiềm lực.

5.2. Các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

Các giải pháp được đề xuất trong phần này được xây dựng trên cơ sở phân tích hiện trạng các điểm mạnh cũng như những các bất cập trên hành lang. Việc hoạch định giải pháp theo hướng này giúp đảm bảo tính toàn diện, khả thi và phù hợp với điều kiện thực tiễn của từng địa phương trong hành lang cũng như định hướng phát triển chung của quốc gia. Các giải pháp được tổng hợp theo cách tiếp cận với cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp dịch vụ logistics, các hiệp hội và các cơ sở đào tạo theo bảng sau:

Bảng 5.1: Tổng hợp các nhóm giải pháp theo chủ thể thực hiện

Nhóm giải pháp	Nhà nước	Doanh nghiệp logistics	Hiệp hội logistics	Cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu
Phát triển cơ sở hạ tầng logistics	<ul style="list-style-type: none"> - Hoàn thiện, đầu tư và phân cấp quản lý mạng lưới giao thông (đường bộ, sắt, thủy, biển, hàng không). - Quy hoạch và đầu tư các cảng cạn, trung tâm logistics, cảng biển, sân bay. - Ban hành chính sách chuyên giao công nghệ, tiêu chuẩn kỹ thuật, vật liệu mới. - Khuyến khích PPP trong đầu tư hạ tầng. 	<ul style="list-style-type: none"> - Đầu tư phương tiện, kho bãi, hệ thống quản lý, kết nối vận tải đa phương thức. - Tham gia hợp tác công tư (PPP). 	<ul style="list-style-type: none"> - Phối hợp phản biện, đề xuất chính sách quy hoạch và đầu tư hạ tầng. - Là cầu nối giữa DN và cơ quan quản lý. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu, chuyên giao công nghệ trong vật liệu, tự động hóa, vận tải xanh. - Cung cấp dữ liệu và phân tích hỗ trợ quy hoạch.

Nhóm giải pháp	Nhà nước	Doanh nghiệp logistics	Hiệp hội logistics	Cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu
Về thể chế, chính sách	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát, bổ sung quy hoạch logistics vào quy hoạch quốc gia/vùng. - Hoàn thiện Luật Thương mại, văn bản dưới luật về logistics. - Ban hành chính sách ưu đãi thuế, tín dụng, đất đai... - Tăng cường minh bạch, công khai quy hoạch. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tuân thủ chính sách, chủ động liên doanh và liên kết quốc tế, tận dụng ưu đãi. - Đề xuất sáng kiến, phản hồi thực tiễn chính sách. 	<ul style="list-style-type: none"> - Góp ý, tham gia xây dựng cơ chế; truyền thông, phổ biến chính sách tới hội viên. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tham gia tư vấn, phản biện chính sách, cung cấp cơ sở khoa học cho hoạch định thể chế.
Phát triển nguồn nhân lực	<ul style="list-style-type: none"> - Ban hành chuẩn nghề, danh mục nghề logistics. - Hỗ trợ kinh phí đào tạo, học bổng, xã hội hóa đào tạo. - Hỗ trợ liên kết đào tạo với quốc tế 	<ul style="list-style-type: none"> - Đào tạo nội bộ, hỗ trợ sinh viên thực tập, đặt hàng đào tạo, khuyến khích nhân viên học nâng cao. - Ứng dụng chuyển đổi số trong đào tạo nội bộ. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tổ chức hội thảo, chương trình đào tạo nghề cho hội viên. - Kết nối với cơ sở đào tạo, doanh nghiệp. 	<ul style="list-style-type: none"> - Trực tiếp đào tạo, nghiên cứu, chuyển giao công nghệ. - Thiết kế chương trình, hợp tác quốc tế, phát triển mô hình “đào tạo kép”.
Nâng cao chất lượng dịch vụ logistics	<ul style="list-style-type: none"> - Cải thiện môi trường pháp lý, cải cách thủ tục hành chính, hỗ trợ thuế và tài chính. - Bố trí quỹ đất phát triển trung tâm logistics. - Quản lý, kiểm tra chất lượng dịch vụ. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nâng cao năng lực quản trị, áp dụng tiêu chuẩn quốc tế. - Phát triển các loại hình 3PL, 4PL, 5PL. - Đầu tư công nghệ, mở rộng hợp tác quốc tế. 	<ul style="list-style-type: none"> - Hỗ trợ xúc tiến thương mại, chia sẻ thông tin thị trường, đào tạo chuyên môn. - Kết nối giữa DN, Nhà nước và quốc tế. 	<ul style="list-style-type: none"> - Hỗ trợ doanh nghiệp bằng nghiên cứu thị trường, giải pháp quản trị chuỗi cung ứng.
Công nghệ và	<ul style="list-style-type: none"> - Phát triển hệ thống E-logistics, công 	<ul style="list-style-type: none"> - Ứng dụng công nghệ 4.0 (AI, IoT, Blockchain...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Phổ biến, tập huấn công nghệ mới cho 	<ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu, đào tạo, chuyển giao

Nhóm giải pháp	Nhà nước	Doanh nghiệp logistics	Hiệp hội logistics	Cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu
chuyên đổi số	thông tin, hải quan điện tử... - Hoàn thiện pháp lý về dữ liệu, an ninh mạng.	- Chia sẻ dữ liệu logistics, tự động hóa quản lý.	hội viên. - Tạo diễn đàn kết nối DN và chuyên gia công nghệ.	giải pháp số hóa logistics; tham gia dự án thí điểm quốc gia.
Phát triển bền vững và logistics xanh	- Hoàn thiện khung pháp lý logistics xanh. - Chính sách thuế, tín dụng carbon, hỗ trợ năng lượng tái tạo. - Xây dựng tiêu chuẩn phát thải, phương tiện, bao bì xanh.	- Đầu tư phương tiện tiết kiệm năng lượng, công nghệ lạnh, GPS quản lý vận tải. - Tự triển khai logistics xanh và quản lý phát thải.	- Tuyên truyền, đào tạo doanh nghiệp về logistics xanh, chia sẻ kinh nghiệm quốc tế.	- Nghiên cứu mô hình logistics xanh, chuyển giao công nghệ tiết kiệm năng lượng, đào tạo nhân lực

5.2.1. Giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng logistics

5.2.1.1. Giải pháp về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải

a. Đường bộ:

Về cơ bản mạng lưới đường bộ trên hành lang đã cơ bản hình thành, trong đó đã có các tuyến cao tốc từ Lào Cai đến Hà Nội và từ Hà Nội đi đến Hải Phòng và Quảng Ninh. Trong thời gian tới cần sớm hoàn thiện các tuyến đường hỗ trợ đặc biệt là các dự án đường vành đai xung quanh thủ đô Hà Nội đảm bảo việc lưu thông hàng hóa trên hành lang được thông suốt, nhanh chóng và tin cậy.

Bên cạnh đó, cần ưu tiên xây dựng, nâng cấp các tuyến đường kết nối tới các đầu mối vận tải (cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt, đường thủy nội địa, cảng cạn/trung tâm logistics,...) đảm bảo phát huy tối đa vận tải đa phương thức trên hành lang. Một số giải pháp trọng tâm để phát triển, duy trì mạng lưới giao thông đường bộ trên hành lang:

Nhà nước định hướng phát triển giao thông vận tải đường bộ thân thiện với môi trường. Nghiên cứu, ứng dụng vật liệu mới, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến, tăng cường công tác chuyển giao công nghệ trong xây dựng, bảo trì. Điều này giúp góp phần nâng cao chất lượng và tuổi thọ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ - một yếu tố thiết yếu trong chuỗi logistics, đặc biệt tại các khu vực có lưu lượng hàng hóa lớn. Nó

cũng giúp nâng cao uy tín quốc gia trong việc thực hiện các cam kết quốc tế về môi trường, từ đó tạo điều kiện thuận lợi hơn cho hợp tác và đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics.

Các chính sách cần tăng cường ứng dụng, chuyển giao các công nghệ tiên tiến của thế giới trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải, kho bãi, logistics. Các chính sách này sẽ góp phần hiện đại hóa hoạt động logistics trên hành lang, tăng hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng, tối ưu hóa vận hành, rút ngắn thời gian và giảm chi phí logistics. Nó cũng giúp tăng khả năng cạnh tranh cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics nội địa, đặc biệt trong việc tích hợp các giải pháp số như quản lý kho thông minh, hệ thống giám sát phương tiện theo thời gian thực, blockchain trong truy xuất nguồn gốc...

Nhà nước nghiên cứu tiếp tục đẩy mạnh việc phân cấp, phân quyền, ủy quyền trong công tác đầu tư, quản lý hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ. Việc phân cấp – phân quyền giúp tăng tính chủ động và linh hoạt cho chính quyền địa phương trong việc phát triển hạ tầng phục vụ logistics phù hợp với điều kiện và nhu cầu thực tế, đồng thời giúp rút ngắn thời gian phê duyệt, đầu tư và triển khai các dự án giao thông trọng điểm, từ đó đẩy nhanh quá trình hoàn thiện hạ tầng vận tải.

b. Đường sắt:

Tuyến đường sắt Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng là bộ phận của mạng lưới đường sắt xuyên Á. Tuyến đường sắt là phương thức giao thông tiếp cận biển hiệu quả cho khu vực các tỉnh phía Tây Nam Trung Quốc và các tỉnh miền núi phía Bắc Việt Nam. Tuy nhiên, bất cập hiện tại là đoạn đường sắt bên Trung Quốc từ Côn Minh đến ga Hà Khẩu Bắc có khổ đường 1435 mm, còn đoạn đường sắt bên phía Việt Nam có khổ đường 1000 mm và cũng chưa kết nối đến tận khu bến cảng có thể tiếp nhận tàu lớn là Đình Vũ, Lạch Huyện. Đoạn nối ray từ ga Lào Cai đến ga Hà Khẩu Bắc đang là đoạn có khổ đường 1000 mm, thông qua 2 ga bên Trung Quốc là Hà Khẩu và Sơn Yêu.

Do đó, giải pháp trọng tâm trong việc phát triển mạng lưới kết cấu hạ tầng đường sắt là nhanh chóng hoàn thiện tuyến đường sắt mới khổ 1435 mm từ ga Lào Cai và kéo dài điểm cuối đến ga Cảng Lạch Huyện, có nhánh nối khu bến Đình Vũ, Chùa Vẽ.

c. Đường thủy nội địa:

Chính quyền địa phương triển khai quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa quốc gia với các cụm cảng hàng hóa theo hướng mở, trên cơ sở nhu cầu, nguồn lực, quỹ đất của địa phương, các tỉnh, thành phố sẽ quy hoạch cụ thể vị trí cảng hàng hóa phục

vụ vận tải container đồng bộ với hạ tầng giao thông kết nối và gắn kết với các điểm thu hút, phát sinh nhu cầu (khu công nghiệp, cụm công nghiệp v.v...) nhằm nâng cao tính hấp dẫn và hiệu quả đầu tư của hệ thống cảng thủy nội địa.

Nhà nước cần tập trung nâng cấp, cải tạo các tuyến đường thủy nội địa chính có lưu lượng vận tải lớn, kết nối với cảng biển trong khu vực (cảng Hải Phòng, cảng Quảng Ninh). Ưu tiên giải quyết các nút thắt về tuyến luồng, công trình vượt sông trên các tuyến vận tải, đặc biệt là nút thắt về tỉnh không cầu Đuống trên hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Các đơn vị quản lý cần thường xuyên rà soát, chỉnh trị, cải tạo các đoạn bán kính cong nhỏ, đoạn cạn, bãi ngầm tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông trên tuyến vận tải chính (giữa cầu Việt Trì, Hạc Trì (gần cảng Hải Linh), bến phà Đức Bác, cầu Văn Lang (Phú Thọ), khu vực Hòn Gạc, cầu Chanh (Quảng Ninh), các bãi đá ngầm ở Mai Lâm, Yên Viên, Cống Thôn, Cỗ Bi 1, Cỗ Bi 2 trên sông Đuống, đoạn sạt lở tại Cụm kè ngã ba sông Kinh Thầy - Kinh Môn, đoạn cạn Cao Đại - Phú Châu....)

Các doanh nghiệp cần đầu tư đồng bộ hệ thống cầu bến tiếp nhận phương tiện thủy nội địa tại các cảng biển khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh, đặc biệt là các khu bến container phù hợp với quy mô và công suất khai thác của hệ thống cảng biển.

Nhà nước triển khai, nhân rộng mô hình đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa tại khu vực đồng bằng sông Hồng đảm bảo an toàn cho hành lang thoát lũ, đồng thời xây dựng các công trình giao thông (cửa phai, cầu cạn, cầu vượt...) kết nối đồng bộ với hệ thống đê điều đảm bảo yêu cầu khai thác vận tải, đặc biệt là vận tải container.

Nhà nước đẩy nhanh quá trình đầu tư hệ thống cảng cạn có kết nối bằng đường thủy nội địa tại khu vực phía Bắc gắn kết với các hành lang đường thủy nội địa. Ưu tiên đầu tư các cảng thủy nội địa trung tâm có khả năng vận chuyển container trong khu vực như Giang Biên (Hà Nội), Vĩnh Thịnh (Phú Thọ), Hưng Yên v.v...

Tóm lại, chính quyền địa phương cần triển khai quy hoạch cụm cảng hàng hóa đường thủy nội địa theo hướng mở, dựa trên nhu cầu thực tế, năng lực đất đai và định hướng phát triển các khu công nghiệp. Bên cạnh đó, Nhà nước cần tập trung nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa trọng điểm, xử lý các nút thắt tuyến luồng và tỉnh không cầu, điển hình là cầu Đuống để bảo đảm thông suốt luồng hàng và an toàn vận tải. Các giải pháp như chỉnh trị các đoạn cong, đoạn cạn, bãi ngầm nguy hiểm cũng cần được triển khai thường xuyên để bảo đảm ổn định hoạt động vận tải thủy. Đồng thời, cần phát

triển hệ thống cảng cạn kết nối bằng đường thủy tại vùng đồng bằng sông Hồng nhằm giảm tải cho vận tải đường bộ và tăng tính liên kết vùng.

d. Đường biển:

Nhà nước cần tập trung đẩy nhanh tiến độ quy hoạch và triển khai đầu tư hoàn thiện cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh và hạ tầng logistics kết nối cảng biển, đồng thời tìm kiếm các đơn vị logistics hàng đầu trong và ngoài nước tham gia đầu tư, khai thác khu bến (Tân cảng, Vinaline, Gemadept, Maersk Line, SP-PSA v.v...).

Nhà nước cần đảm bảo kết nối giao thông đồng bộ giữa cảng biển, cảng hàng không với các đầu mối vận tải hàng hóa, với các trung tâm logistics các loại một cách thông suốt, tạo điều kiện cho luồng hàng hóa trên các tuyến vận tải đa phương thức dịch chuyển được dễ dàng, nhanh chóng với một mức chi phí vận tải và chi phí dịch vụ logistics cạnh tranh trong khu vực và quốc tế.

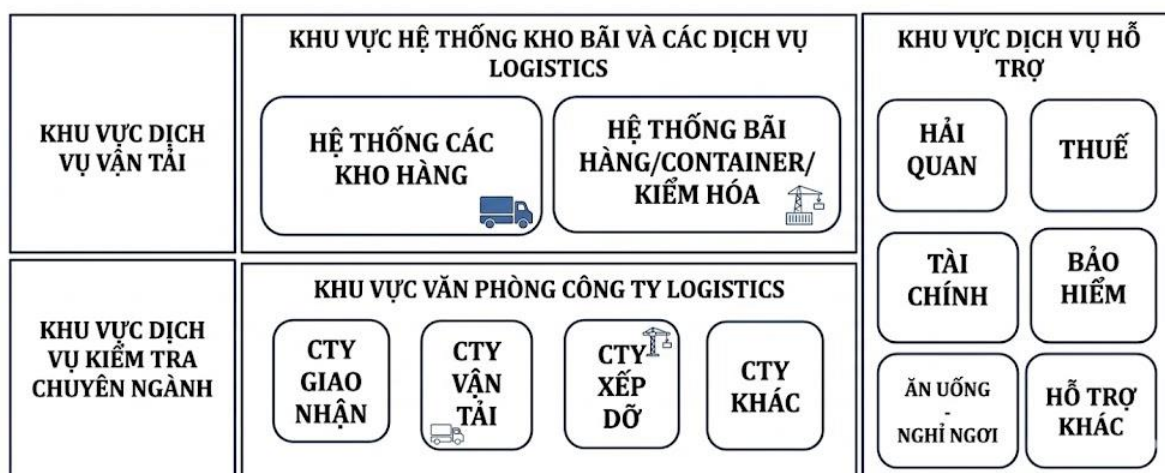
Nhà nước cần đảm bảo cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics cơ bản tại các cảng biển như: thủ tục thông quan xuất nhập khẩu, dịch vụ xử lý hàng hóa: gom hàng/ chia hàng, kiểm định số lượng, đóng gói, bao bì, dán nhãn, đổi trả hàng, sửa chữa, lắp ráp, bảo trì, tái chế hàng hóa,... dịch vụ hỗ trợ hàng hải, hoa tiêu lai dắt,... nâng cấp dịch vụ kho, bãi hàng, đặc biệt là hàng container: như bãi container lạnh, kho hàng CFS, kho ngoại quan, kho cross-docking,...

Nhà nước cần khuyến khích các doanh nghiệp nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics như phần mềm đặt chỗ ra vào cảng, hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, hệ thống định vị container bằng mã QR code,... Xây dựng và phát triển Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, đảm bảo hệ thống thông tin kết nối tích hợp và chuyên đổi số giữa cơ quan quản lý cảng biển và các doanh nghiệp. Đầu tư trang thiết bị hiện đại, đảm bảo hỗ trợ hoạt động bốc xếp và sắp xếp hàng hóa từ tàu đến kho nhanh chóng, an toàn. Đảm bảo cung cấp các dịch vụ giao nhận vận tải trọn gói và tích hợp: thủ tục thông quan xuất nhập khẩu, dịch vụ đóng rút ruột hàng, dịch vụ kiểm đếm/cân hàng, dịch vụ chia tách/gom hàng, dịch vụ đóng gói/chiết rót/đóng bao bì/dán nhãn ký mã hiệu,... Ngoài ra, các doanh nghiệp cần đảm bảo và nâng cấp dịch vụ kho hàng đầy đủ: lưu trữ hàng lạnh, hàng nguy hiểm, dịch vụ kho hàng CFS, kho ngoại quan,...đảm bảo và nâng cấp các dịch vụ bãi hàng: tập kết phương tiện, vỏ container, bãi hàng container, bãi kiểm hóa xuất nhập khẩu,...

Nhà nước cần cung cấp các dịch vụ logistics giá trị gia tăng: xử lý đơn hàng, quản lý hàng tồn kho, ứng dụng phần mềm trong logistics, xử lý hàng trả về, dịch vụ tài chính, dịch vụ bảo hiểm, thuế,...

Hoạt động của cảng biển trên hành lang đóng vai trò vô cùng quan trọng. Tất cả các hoạt động phát triển logistics chủ yếu nên tập trung vào sự tương tác giữa hoạt động khai thác cảng và hoạt động hậu cần. Mục đích không chỉ là chú ý đến các quy trình, dịch vụ hoặc mục tiêu riêng lẻ, mà là thực hiện hội nhập cảng biển vào chuỗi cung ứng quốc gia và quốc tế, do đó tăng hiệu quả kinh tế và thời gian của vận tải từ cửa đến cửa. Điều này cũng đòi hỏi sự kết nối tốt giữa cảng biển và các trung tâm logistics cũng như Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, ví dụ triển khai đường dành riêng cho xe tải để tránh thời gian chờ đợi và ùn tắc. Hiệu quả hoạt động logistics tăng lên tùy thuộc vào mức độ container hóa. Cần tập trung các giải pháp cụ thể đưa ra đối với phương thức vận tải này.

Vì vậy, định hướng đề xuất để đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics cảng biển là phát triển Trung tâm logistics cảng biển tại Hải Phòng và xa hơn là Quảng Ninh. Hiện có nhiều mô hình trung tâm logistics cảng biển thành công trên thế giới. Dựa trên cơ sở tham khảo, tìm hiểu các mô hình trung tâm logistics cảng biển lớn trên thế giới của Châu Âu điển hình như các trung tâm logistics cảng biển của Hà Lan, Trung tâm logistics GVZ cảng Bremen của Đức; Châu Á điển hình như trung tâm logistics cảng Singapore, cũng như rút kinh nghiệm từ thực trạng tồn đọng ở các trung tâm logistics hiện nay, đề xuất mô hình trung tâm logistics cảng biển phù hợp cho hành lang với 06 khu vực chính: Khu vực hệ thống kho; Khu vực hệ thống bãi; Khu vực dịch vụ hỗ trợ; Khu vực Văn phòng công ty; Khu vực dịch vụ vận tải và Khu vực dịch vụ kiểm tra chuyên ngành...với mục tiêu xây dựng theo mô hình “siêu thị” logistics cảng biển với đầy đủ cơ sở hạ tầng (kho hàng, bãi container, Chi cục hải quan, đội vận tải...) và dịch vụ khép kín đảm bảo đáp ứng nhu cầu của các khách hàng đa quốc gia khó tính nhất. Cụ thể như sau:



Hình 5.2: Mô hình phát triển trung tâm logistics cảng biển với các phân khu cung cấp dịch vụ

Đối với vận tải đường biển, Nhà nước cần đẩy nhanh tiến độ quy hoạch và đầu tư cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh gắn với hạ tầng logistics kết nối thông suốt giữa cảng – sân bay – đường sắt – trung tâm logistics. Cùng với đó, việc xây dựng các trung tâm logistics cảng biển hiện đại theo mô hình “siêu thị logistics” – tích hợp đầy đủ kho bãi, khu vực dịch vụ hỗ trợ, văn phòng doanh nghiệp, khu kiểm tra chuyên ngành – là một định hướng chiến lược giúp cảng biển trở thành mắt xích trung tâm trong chuỗi cung ứng quốc tế. Các doanh nghiệp cũng cần nâng cao chất lượng dịch vụ logistics tại cảng, đầu tư ứng dụng công nghệ thông tin vào điều hành, giám sát container, quản lý kho, và dịch vụ trọn gói (thủ tục hải quan, đóng gói, kiểm đếm...).

e. Đường hàng không:

Nhà nước cần nâng cấp, phát triển các hàng không quốc tế Nội Bài. Phát triển, mở rộng các công trình cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không theo quy hoạch để trở thành trung tâm logistics chuyên dụng hàng không. Tập trung đầu tư các dịch vụ logistics giá trị gia tăng có giá trị cao: xử lý đơn hàng hỏa tốc, giao nhận trực tuyến, đổi trả hàng, chuyển phát bảo đảm, dịch vụ tài chính, dịch vụ bảo hiểm, tư vấn về thuế, phí, môi giới... Hình thành chuỗi khép kín bao gồm thu mua, lưu kho, bảo quản, vận tải, giao nhận và các dịch vụ giá trị gia tăng khác (đóng gói, dán nhãn, lắp ráp, thu hồi, bảo hiểm,...) đảm bảo vận chuyển nhanh chóng bằng đường hàng không, đặc biệt phù hợp đối với các mặt hàng có giá trị cao như hàng điện tử, thuốc, thực phẩm chức năng, hàng mỹ nghệ cao cấp, văn kiện bảo đảm, chuyển phát hỏa tốc...

Các doanh nghiệp cần phát triển hệ thống kho hàng hóa hoàn thiện bao gồm kho thông thường và chuyên dụng (hệ thống kho lạnh, kho cách âm,...) đi kèm với cung cấp các dịch vụ logistics hoàn chỉnh. Đảm bảo dịch vụ logistics hàng không liên tục hoạt động khai thác hàng hóa duy trì liên tục 24/07.

Các doanh nghiệp có thể phát triển dịch vụ kho ngoại quan để tăng khả năng hỗ trợ phân loại hàng hóa, đóng gói, dán nhãn, kiểm đếm, phân phối,... tư vấn báo giá và giải quyết các thủ tục kho ngoại quan cho khách hàng dựa trên các quy định, luật định cùng mối quan hệ tốt với cơ quan liên quan trong chuỗi cung ứng dịch vụ hàng không. Phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài với hệ thống kho bãi tách rời sân bay nhưng có các chức năng đầy đủ như tại sân bay bao gồm: soi chiếu an ninh; cân đo hàng hóa; thủ tục hải quan; chất xếp hàng hóa lên phương tiện chở hàng đường không,... giảm thiểu thời gian làm thủ tục bay cho hàng hóa, đẩy nhanh tốc độ luân chuyển của hàng hóa quốc tế.

5.2.1.2. Giải pháp phát triển hệ thống cảng cạn ICD/trung tâm logistics

Nhà nước cần tập trung hoàn thiện các cơ chế và chính sách liên quan đến cảng cạn, tạo động lực và môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư, xây dựng, cũng như quản lý và khai thác cảng cạn hoặc trung tâm logistics. Các hoạt động này cần được triển khai dưới nhiều hình thức phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành.

Xem xét áp dụng đầu tư phát triển cảng cạn theo hình thức đối tác công tư (PPP) đối với các cảng cạn có quy mô lớn theo hướng Nhà nước tạo điều kiện về quỹ đất, đầu tư kết nối đường sắt với cảng cạn, hoàn chỉnh môi trường pháp lý và ban hành cơ chế, chính sách phát triển cảng cạn và tư nhân đầu tư hạ tầng, thiết bị và tổ chức quản lý, khai thác cảng cạn. Thực hiện các điều ước, thỏa thuận khu vực và quốc tế về cảng cạn mà Việt Nam là thành viên; chú trọng phát triển hệ và kết nối thống cảng cạn theo các cam kết trong khu vực ASEAN, UNESCAP.

Các doanh nghiệp tăng cường hợp tác, tranh thủ sự hỗ trợ của các đối tác, các tổ chức quốc tế nhằm phát triển nguồn nhân lực, bảo vệ môi trường, phòng chống thiên tai và thích ứng với biến đổi khí hậu. Đẩy mạnh khoa học công nghệ, kỹ thuật hiện đại, ứng dụng công nghệ số và chuyển đổi số trong xây dựng, quản lý, khai thác hệ thống cảng cạn phù hợp với xu hướng cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư.

Nhà nước cần tăng cường kết nối hệ thống cảng cạn với mạng lưới giao thông vận tải đường sắt, đường thủy nội địa thông qua việc quy hoạch lồng ghép các ga hàng hóa, cảng, bến thủy nội địa phù hợp với cảng cạn; tạo điều kiện thuận lợi cho việc kết nối đường sắt từ cảng cạn vào mạng lưới đường sắt quốc gia theo quy định; xóa bỏ các nút thắt về tỉnh không các cầu vượt sông đối với vận tải container bằng đường thủy nội địa.

Để phát triển hệ thống cảng cạn và trung tâm logistics trên hành lang Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, trước tiên cần hoàn thiện chính sách và khung pháp lý về cảng cạn, bao gồm quy định thống kê, giá – phí, hải quan và vận tải đa phương thức. Đây là giải pháp quan trọng nhất và bắt buộc phải thực hiện nhằm tạo cơ sở pháp lý rõ ràng, thu hút đầu tư. Tiếp theo, cần đa dạng hóa hình thức đầu tư, thúc đẩy hợp tác công – tư, ưu đãi về đất đai và tài chính. Đồng thời, tăng cường kết nối hạ tầng cảng cạn với đường sắt, đường thủy nội địa và thực hiện các cam kết quốc tế. Cuối cùng, doanh nghiệp cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số trong quản lý, khai thác cảng, góp phần nâng cao hiệu quả toàn chuỗi logistics.

5.2.1.3. Giải pháp phát triển hạ tầng số

Triển khai có hiệu quả các Chương trình, Kế hoạch Ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số. Chính phủ xây dựng và hoàn thiện các sàn giao dịch vận tải; tuyên truyền, phổ biến rộng rãi, tạo cơ hội cho cộng đồng doanh nghiệp, các hiệp hội ngành hàng tìm kiếm và lựa chọn đối tác trong quá trình sản xuất kinh doanh theo phương thức giao dịch qua sàn thương mại điện tử, thanh toán điện tử.

Nhà nước cần xây dựng và tăng cường Hệ thống công nghệ thông tin hải quan tập trung, tích hợp thông minh đảm bảo các yêu cầu về an toàn thông tin hệ thống với nền tảng số, phù hợp với kiến trúc Chính phủ số điện tử; ứng dụng mạnh mẽ những thành tựu khoa học công nghệ của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư theo hướng tập trung hóa, hiện đại hóa, tự động hóa kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan; triển khai mô hình biên giới thông minh, hải quan xanh; xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng, máy móc, trang thiết bị hiện đại đáp ứng yêu cầu quản lý Nhà nước về hải quan; thực hiện cơ chế một cửa quốc gia, cơ chế chế một cửa ASEAN, kết nối với các đối tác thương mại của Việt Nam.

Các doanh nghiệp cần tăng cường ứng dụng công nghệ trong hoạt động dịch vụ logistics như công nghệ xếp, dỡ hàng hóa, lưu giữ, đóng gói hàng hóa hiện đại. Nghiên

cứu, thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử EDI trong kinh doanh khai thác cảng biển kết nối với cơ sở dữ liệu logistics điện tử.

5.2.2. Giải pháp về thể chế, chính sách

Rà soát, bổ sung quy hoạch các trung tâm logistics/cảng cạn vào Quy hoạch các tỉnh, thành phố và Quy hoạch Vùng, Quy hoạch tổng thể Quốc gia đang được lập.

Hoàn thiện chính sách phát triển thị trường dịch vụ logistics cạnh tranh lành mạnh, khắc phục những yếu kém của doanh nghiệp logistics nội địa so với đối thủ cạnh tranh quốc tế; tăng cường chính sách, khả năng hợp tác, liên kết các hoạt động logistics giữa các doanh nghiệp trong khu vực; tạo dựng lợi thế cạnh tranh riêng biệt về dịch vụ cho các doanh nghiệp logistics nội địa.

Nghiên cứu đề xuất phương án hình thành Khu thương mại tự do (FTZ) gắn liền với cảng biển Hải Phòng nhằm cung cấp các ưu đãi hấp dẫn với nhà đầu tư như miễn/giảm các loại thuế: thuế doanh nghiệp, thuế VAT và thuế vận tải, đơn giản hóa thủ tục xin cấp và gia hạn thời hạn cho thị thực lao động và giấy phép lao động v.v... từ đó tăng cường và đa dạng hóa nhu cầu dịch vụ logistics.

Đề xuất bổ sung quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành cho quy hoạch ngành quốc gia kết cấu hạ tầng ĐTNĐ vào thời điểm thực hiện sửa đổi, bổ sung Luật Quy hoạch nhằm đồng bộ việc quy hoạch chi tiết kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa với các chuyên ngành khác, đặc biệt là đường bộ và hàng hải để đảm bảo nâng cao khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải.

Tiếp tục rà soát, xây dựng hoàn thiện hệ thống cơ chế chính sách, thí điểm triển khai một số cơ chế, chính sách đặc thù để huy động nguồn lực, thúc đẩy đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đường sắt bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng, minh bạch. Nghiên cứu triển khai các chính sách ưu đãi về thuế (miễn, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp) đối với các doanh nghiệp tham gia đầu tư, khai thác cảng thủy nội địa phục vụ container và vận tải container bằng đường thủy nội địa, đường sắt.

Nghiên cứu cơ chế khuyến khích các doanh nghiệp khai thác cảng biển có chính sách ưu đãi về chi phí xếp dỡ và cam kết đảm bảo thị phần đưa/rút hàng bằng đường thủy nội địa, đường sắt. Ưu tiên phát triển các cảng cạn, trung tâm logistics có kết nối bằng đường thủy nội địa, đường sắt và có cam kết về thị phần vận tải hàng hóa bằng vận tải thủy nội địa, vận tải đường sắt.

Hoàn thiện các cơ chế chính sách thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư, khai thác cảng thủy nội địa, đặc biệt là các cảng đầu mối. Khuyến khích đầu tư cảng thủy nội địa đồng bộ với hạ tầng giao thông kết nối và hạ tầng logistics.

Thu hút và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA. Đẩy mạnh vận động các nhà tài trợ tiếp tục cung cấp ODA để phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, tập trung đầu tư các công trình lớn, có sức lan tỏa, tạo ra đột phá lớn tại khu vực Đồng bằng sông Hồng.

Khai thác có hiệu quả nguồn lực từ kết cấu hạ tầng giao thông. Áp dụng linh hoạt các hình thức: cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công

Tạo điều kiện cho doanh nghiệp tiếp cận tín dụng ưu đãi lãi suất thấp với các dự án đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics và các dịch vụ logistics xanh, bền vững.

Ban hành quy định về thống kê cảng cạn/trung tâm Logistics (chỉ tiêu, chế độ thống kê) để phục vụ công tác quản lý; Xây dựng chính sách về giá, phí tại cảng cạn để nâng cao hiệu quả đầu tư; Hoàn thiện quy định về hải quan cho vận tải đa phương thức đến/rời cảng cạn.

5.2.3. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực

Nhà nước cần tăng cường năng lực đội ngũ nhân lực logistics thông qua ban hành các danh mục nghề, tiêu chuẩn nghề nghiệp logistics, khuyến khích đào tạo logistics tại các trường nghề, cao đẳng, đại học trong và ngoài nước; tổ chức đào tạo tại chỗ, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ nhân lực hiện có.

Nhà nước cần hỗ trợ doanh nghiệp, hỗ trợ các trường, hỗ trợ người học, thực hiện xã hội hóa đào tạo nhân lực logistics, chính sách quản lý chất lượng đào tạo. Ứng dụng chuyển đổi số để nâng cao kiến thức, chuyên môn, nghiệp vụ nhằm nâng cao NSLĐ, giảm thời gian xử lý hàng hóa và vận chuyển (AI, Block chain, big data,...)

Tổng hợp lại, để phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao trên hành lang Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, cần trước hết hoàn thiện chính sách và hệ thống tiêu chuẩn nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics, bao gồm danh mục nghề, chuẩn đầu ra và định hướng đào tạo ở các cấp. Đây là bước cốt lõi và bắt buộc nhằm định hình rõ ràng nhu cầu kỹ năng, tạo nền tảng phát triển bền vững. Kế đến, cần tăng cường đầu tư cho hoạt động đào tạo, đặc biệt là hợp tác với các tổ chức quốc tế, trường đại học,

viện nghiên cứu tại các quốc gia phát triển nhằm nâng cao chất lượng chuyên môn cho đội ngũ cán bộ quản lý và nhân sự kỹ thuật. Các doanh nghiệp cần chủ động liên kết với cơ sở đào tạo, triển khai chương trình thực tập, tài trợ học bổng và phát triển mô hình đào tạo kép, qua đó gắn kết hiệu quả giữa lý thuyết và thực tiễn. Cuối cùng, Nhà nước và doanh nghiệp cần thúc đẩy ứng dụng chuyển đổi số trong đào tạo như AI, blockchain, big data... nhằm nâng cao năng suất lao động và rút ngắn thời gian xử lý trong hoạt động logistics.

5.2.4. Giải pháp nâng cao chất lượng các dịch vụ logistics

Các tỉnh và thành phố nằm dọc hành lang cần triển khai các chính sách thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics, nhắm đến mục tiêu nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Một số đề xuất cụ thể bao gồm:

Cần khuyến khích đầu tư vào việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics hiện đại, như hệ thống kho bãi, cảng cạn (ICD), trung tâm trung chuyển, phương tiện vận chuyển đa phương thức... Việc xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật tiên tiến cho ngành này không chỉ bảo đảm luồng lưu thông hàng hóa liên tục, hiệu quả và thân thiện với môi trường mà còn giúp tăng cường năng lực nội tại. Riêng với khu vực hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, đầu tư toàn diện vào logistics sẽ là yếu tố cốt lõi thúc đẩy khả năng vận chuyển xuyên biên giới và biến khu vực này trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa quan trọng của khu vực.

Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics cần được khuyến khích tăng cường liên doanh, hợp tác với các công ty nước ngoài để khai thác thị trường quốc tế. Thông qua sự hợp tác này, doanh nghiệp Việt Nam có thể học hỏi kinh nghiệm quản lý, tiếp cận các tiêu chuẩn quốc tế và từng bước mở rộng phạm vi hoạt động đến thị trường khu vực và toàn cầu.

Cần đề xuất bổ sung và hoàn thiện các văn bản dưới luật để cụ thể hóa khái niệm "dịch vụ logistics" và "trung tâm logistics" theo quy định trong Luật Thương mại. Hiện tại, những bất cập liên quan đến quy định pháp lý về tiêu chuẩn phân loại, mô hình quản lý trung tâm logistics đã trở thành rào cản đối với sự phát triển của ngành tại các địa phương. Do đó, việc xây dựng các hướng dẫn pháp lý rõ ràng sẽ tạo nền tảng thuận lợi cho việc thu hút đầu tư và thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics một cách chuyên nghiệp.

Nâng cao năng lực cạnh tranh là yếu tố sống còn đối với các doanh nghiệp logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế ngày càng sâu rộng. Để làm được điều này, họ cần đầu tư vào đào tạo nguồn nhân lực, áp dụng hệ thống quản lý chất lượng đạt chuẩn quốc tế như ISO hay

HACCP, và phát triển khả năng dự báo nhu cầu, giảm thiểu rủi ro trong chuỗi cung ứng. Một khi năng lực nội tại được củng cố, doanh nghiệp sẽ đứng vững hơn trước áp lực cạnh tranh đồng thời sẵn sàng tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu.

Nên tạo điều kiện để các thành phần kinh tế đẩy mạnh đầu tư xây dựng các dịch vụ logistics chuyên nghiệp và mang tính hiện đại nhằm gia tăng giá trị. Ví dụ như phát triển các loại hình 3PL (dịch vụ bên thứ ba), 4PL (dịch vụ bên thứ tư), logistics điện tử hòa cùng thương mại điện tử (5PL), xây dựng mạng lưới logistics xanh thân thiện với môi trường... Các chính sách này không chỉ tạo động lực phát triển mà còn góp phần chuẩn hóa mô hình dịch vụ logistics toàn diện.

Cần tăng cường vai trò quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics thông qua cải cách thủ tục hành chính, giảm thuế nhập khẩu và hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp. Việc cho phép nhập khẩu trang thiết bị chuyên dùng như phương tiện vận tải, bốc dỡ hàng hóa cũng giúp doanh nghiệp nâng cấp hệ thống hoạt động. Đồng thời, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý logistics sẽ đảm bảo tính minh bạch, hiện đại và tăng sức cạnh tranh trên sân chơi quốc tế.

Đảm bảo bố trí đủ quỹ đất phù hợp cho việc phát triển hệ thống trung tâm logistics. Cần có kế hoạch cụ thể để mở rộng quỹ đất trong các giai đoạn tiếp theo và thực hiện đấu giá quyền sử dụng đất ở vị trí chiến lược theo quy định pháp luật nhằm hỗ trợ triển khai các dự án quy mô lớn.

5.2.5. Giải pháp về công nghệ và chuyển đổi số

Các doanh nghiệp cần chủ động đẩy mạnh việc chia sẻ kinh nghiệm và ứng dụng các thành tựu khoa học, công nghệ tiên tiến, đặc biệt là trong việc áp dụng những kết quả từ cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư vào lĩnh vực dịch vụ logistics. Cụ thể, việc triển khai công nghệ hiện đại trong các hoạt động như xếp, dỡ, lưu trữ và đóng gói hàng hóa là yêu cầu bức thiết trong bối cảnh hiện nay. Sự ứng dụng những giải pháp công nghệ tiên tiến bao gồm tự động hóa, sử dụng rô-bốt trong kho vận, hệ thống quản lý kho thông minh (WMS) và các mô hình đóng gói thân thiện với môi trường không chỉ giúp tối ưu hóa quá trình vận hành mà còn giảm thiểu chi phí logistics một cách đáng kể.

Trên tuyến hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, việc áp dụng các công nghệ hiện đại trên sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh, rút ngắn thời gian giao nhận hàng hóa và đáp ứng nhanh chóng, hiệu quả những yêu cầu phức

tạp của các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng giá trị gia tăng cao, đặc biệt là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Về phía Nhà nước, cần chủ động nghiên cứu và thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) trong hoạt động kinh doanh, khai thác cảng biển nhằm tích hợp với cơ sở dữ liệu logistics điện tử quốc gia. Đồng thời, cần hỗ trợ tối đa cho doanh nghiệp logistics thông qua việc triển khai đồng bộ các thủ tục hành chính, bao gồm thông quan điện tử, nhằm đẩy nhanh quá trình xử lý hải quan và tạo điều kiện thuận lợi cho việc thông quan hàng hóa.

Hơn nữa, Nhà nước cần xây dựng cơ chế phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý như hải quan, kiểm dịch, biên phòng cửa khẩu, cảnh sát đường bộ, cảng vụ Hàng hải và cảng vụ đường thủy nội địa. Điều này đòi hỏi thúc đẩy trao đổi thông tin điện tử giữa các bên liên quan cũng như phát triển một công thông tin điện tử liên ngành hiện đại để nâng cao hiệu quả quản lý và giảm thiểu các thủ tục phiền hà cho doanh nghiệp.

5.2.6. Giải pháp phát triển bền vững theo hướng logistics xanh

Kết quả định lượng cho thấy nhân tố Tăng trưởng bền vững có mức tác động thấp nhất ($\beta=0.082$) là hoàn toàn hợp lý và phản ánh khách quan thực tiễn phát triển của hành lang kinh tế trong giai đoạn hiện nay. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ thứ tự ưu tiên của doanh nghiệp: trong bối cảnh thị trường đang phát triển, các yếu tố "cứng" ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí và hiệu quả vận hành ngắn hạn như Cơ sở hạ tầng ($\beta=0.375$) và Thể chế chính sách ($\beta=0.205$) vẫn đóng vai trò quyết định, trong khi tăng trưởng xanh mang tính chiến lược dài hạn và hiện vẫn gặp nhiều rào cản về tài chính cũng như thiếu hụt các cơ chế hỗ trợ đủ mạnh để chuyển đổi mô hình. Để nâng cao nhận thức và thúc đẩy chuyển đổi xanh trong ngắn hạn, Nhà nước cần sớm hoàn thiện khung pháp lý về kiểm soát phát thải và áp dụng các công cụ kinh tế mạnh mẽ như ưu đãi thuế, tín dụng các-bon nhằm gắn chặt trách nhiệm môi trường với lợi ích kinh tế trực tiếp của doanh nghiệp, biến áp lực tuân thủ thành động lực cạnh tranh. Xét về dài hạn:

Các tỉnh, thành phố nằm trên hành lang kinh tế cần tập trung xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng nhằm đẩy mạnh quá trình "xanh hóa" trong lĩnh vực logistics. Điều này đòi hỏi việc nâng cấp, hiện đại hóa hệ thống giao thông để cải thiện chất lượng và thuận lợi cho vận tải đa phương thức. Đồng thời, cần có kế hoạch đầu tư và tối ưu hóa hệ thống kho bãi phù hợp với thực tế, nâng cao năng lực lưu trữ và chuỗi cung ứng.

Trên phương diện pháp lý, Nhà nước cần tiếp tục hoàn thiện khung pháp luật đồng bộ để hỗ trợ phát triển thương mại xanh. Việc này sẽ giúp giảm thiểu các chông chéo trong chức năng điều hành của các bộ, ngành liên quan. Những quy định về kiểm soát ô nhiễm không khí, quản lý phát thải và cắt giảm lượng khí CO₂ từ các phương tiện vận tải cũng cần được ban hành nhằm hạn chế sử dụng các phương tiện không đáp ứng tiêu chuẩn môi trường. Khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào phương tiện hiện đại, đạt chuẩn về lượng phát thải thấp và ít tiếng ồn là yếu tố không thể thiếu.

Cùng với đó, các chính sách như đào tạo, cấp chứng chỉ chuyên môn dành cho người điều khiển phương tiện phải được triển khai mạnh mẽ nhằm cải thiện hiệu quả sử dụng năng lượng, tăng cường an toàn và giảm tác động đến môi trường. Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực sản xuất và kho vận cần tuân thủ nghiêm ngặt quy định về sử dụng bao bì thân thiện với môi trường cũng như xử lý rác thải một cách hiệu quả. Nếu thiếu những biện pháp pháp lý chặt chẽ trong kiểm soát ô nhiễm, việc thực hiện mô hình logistics xanh sẽ khó đạt được hiệu quả cao do sự chú trọng quá mức vào lợi nhuận của không ít doanh nghiệp.

Ngoài ra, Chính phủ cần triển khai thêm các chính sách hỗ trợ cụ thể nhằm khuyến khích doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, tiếp cận mô hình phát triển bền vững. Các biện pháp như ưu đãi thuế, hỗ trợ tài chính hoặc khuyến khích sử dụng năng lượng tái tạo trong vận tải đường bộ sẽ góp phần giảm chi phí cho doanh nghiệp. Việc xây dựng cơ chế tín dụng carbon nhằm quản lý khí thải nhà kính, kết hợp với nâng cao nhận thức về logistics ngược trong quản lý rác thải, cũng là hướng đi cần thiết. Đồng thời, cần phát triển các chính sách tài chính và cơ chế giám sát chặt chẽ nhằm đảm bảo mọi thành viên trong chuỗi giá trị nghiêm túc thực hiện lộ trình chuyển đổi sang logistics xanh.

Về phần mình, các doanh nghiệp cần chủ động nâng cấp đội ngũ phương tiện vận tải, áp dụng công nghệ tiên tiến và đẩy mạnh chuyển đổi số để nâng cao hiệu quả hoạt động. Việc tận dụng tối đa những chính sách hỗ trợ từ Chính phủ cũng sẽ giúp các doanh nghiệp đầu tư vào nguồn năng lượng sạch, thúc đẩy sử dụng phương tiện thân thiện với môi trường, từ đó tăng cường năng lực vận hành và giảm tác động tiêu cực đến môi trường.

Tuy nhiên, bài toán tài chính vẫn là rào cản lớn nhất đối với doanh nghiệp trên con đường xanh hóa logistics. Vì vậy, cần tận dụng tối đa các chương trình hỗ trợ từ Chính

phủ cũng như các tổ chức quốc tế để nâng cao khả năng cạnh tranh, tối ưu hóa hiệu quả sử dụng cơ sở hạ tầng hiện có và giảm chi phí vận hành. Nhà nước cũng cần tiếp tục đóng vai trò dẫn dắt bằng cách xây dựng các chính sách mang tính thực tiễn và bền vững, tạo điều kiện cho cộng đồng doanh nghiệp trong khu vực dễ dàng hội nhập vào xu hướng logistics xanh và phát triển lâu dài.

Kết luận chương 5

Trong chương 5, luận án đã đề xuất quan điểm, định hướng chính phát triển dịch vụ logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Ngoài ra luận án cũng đã trình bày các nhóm giải pháp cụ thể nhằm phát triển hành lang này.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

A. Kết luận

Gắn liền với sự thành công của nền kinh tế thị trường, logistics là điều kiện tiên quyết cho dòng lưu thông hàng hóa nội địa cũng như quốc tế. Một hệ thống logistics phát triển bền vững giúp giảm bớt thời gian lưu thông, giảm chi phí và gia tăng sự an toàn trong suốt quá trình chu chuyển hàng hóa. Hiện nay, trên thế giới đã ghi nhận sự thành công này từ nhiều quốc gia, trong đó có Mỹ, Hà Lan, Singapore hay Trung Quốc. Bên cạnh đó, logistics còn đóng vai trò cánh tay phải, hỗ trợ đắc lực bằng cách đưa sản phẩm đến đúng thời điểm mà khách hàng đang có nhu cầu nhất, từ đó làm tăng sự thỏa mãn của khách hàng đối với sản phẩm và dịch vụ.

Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh là một trong mười hành lang chiến lược trong Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong bối cảnh đó, tác giả thiết nghĩ cần có thêm nhiều nghiên cứu về phát triển logistics trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, nhất là trong bối cảnh việc kết nối toàn cầu đang ngày càng được xem trọng. Đó cũng chính là lý do tác giả quyết định thực hiện này. Luận án được hoàn thiện với một mong muốn chân thành là đóng góp thêm một cơ sở nghiên cứu cả về lý luận và thực tiễn, góp phần nhỏ vào công cuộc kiến tạo và phát triển dịch vụ logistics tại nước ta trong bối cảnh cạnh tranh giữa các quốc gia trên thế giới ngày một khốc liệt hơn bao giờ hết. Thông qua luận án, tác giả cũng kỳ vọng góp thêm một số ý kiến từ cộng đồng học thuật đến các cơ quan ban ngành, các cơ quan hữu, gián tiếp góp thêm một cơ sở tham mưu cho quá trình hoạch định phương hướng và chính sách phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam.

Luận án “Nghiên cứu các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh” đã tiếp cận vấn đề một cách toàn diện, kết hợp giữa phân tích lý luận, tổng kết thực tiễn và nghiên cứu định lượng để làm rõ các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistics vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc. Kết quả nghiên cứu đã đạt được một số đóng góp quan trọng về mặt khoa học và thực tiễn như sau:

a. Về mặt lý luận

Luận án đã hệ thống hóa và bổ sung cơ sở lý luận về phát triển dịch vụ logistics trong điều kiện kinh tế vùng, làm rõ khái niệm, vai trò, đặc điểm và nội dung của

logistics trên hành lang kinh tế liên vùng. Luận án đã xây dựng và kiểm định mô hình lý thuyết gồm 6 nhóm nhân tố ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistics: (1) Thể chế – chính sách; (2) Cơ sở hạ tầng; (3) Công nghệ và chuyển đổi số; (4) Nguồn nhân lực; (5) Chất lượng dịch vụ; (6) Tăng trưởng bền vững. Luận án đã đóng góp về mặt phương pháp khi kết hợp phân tích định lượng (EFA, hồi quy, SEM) và phân tích định tính, tạo khung tiếp cận linh hoạt cho nghiên cứu logistics vùng.

b. Về mặt thực tiễn

Luận án đã phân tích thực trạng phát triển logistics trên hành lang Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh giai đoạn 2010–2024, chỉ rõ các thành tựu, hạn chế và nguyên nhân trong phát triển hạ tầng, dịch vụ và nguồn nhân lực. Kết quả mô hình định lượng chỉ ra rằng: (1) Cơ sở hạ tầng và thể chế – chính sách là hai nhân tố có tác động mạnh nhất đến phát triển logistics vùng; (2) Tăng trưởng bền vững (logistics xanh) tuy có tác động nhỏ hơn nhưng mang ý nghĩa lâu dài và chiến lược trong định hướng tương lai. Từ kết quả phân tích, luận án đã đề xuất 06 nhóm giải pháp chủ đạo nhằm phát triển dịch vụ logistics vùng đến năm 2030, tầm nhìn 2050, bao gồm: hạ tầng, thể chế, nhân lực, chất lượng dịch vụ, công nghệ – số hóa, và phát triển bền vững.

Luận án là công trình đầu tiên tại Việt Nam nghiên cứu một cách toàn diện và định lượng về phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế liên vùng Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh. Kết quả nghiên cứu góp phần bổ sung luận cứ khoa học cho việc hoạch định chính sách phát triển logistics vùng Bắc Bộ, đồng thời cung cấp khung phương pháp có thể áp dụng cho các hành lang kinh tế khác trong cả nước.

Mặc dù đạt được nhiều kết quả có giá trị, luận án vẫn còn một số hạn chế và khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu trong tương lai, cụ thể:

- Nghiên cứu mới tập trung vào một hành lang kinh tế cụ thể, nên khả năng khái quát cho các vùng khác còn hạn chế.

- Đối tượng tham gia khảo sát phục vụ nghiên cứu lần này là nhân sự làm việc tại các ban ngành, cơ quan và một số tổ chức doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics. Hiện nay, số lượng chuyên gia, nhà quản lý, doanh nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực logistics trên hành lang là rất lớn,

- Mô hình định lượng mới dừng ở phân tích tĩnh (static SEM), chưa phản ánh sự biến động theo thời gian hoặc tác động lan tỏa vùng.

- Một số giải pháp đề xuất có tính định hướng chiến lược, nhưng chưa lượng hóa chi tiết chi phí – lợi ích hoặc lộ trình triển khai cụ thể theo từng giai đoạn

Từ các tồn tại nêu trên, tác giả đề xuất một số hướng nghiên cứu tiếp theo để hoàn thiện hơn luận án cụ thể: các nghiên cứu về sau có thể tiếp tục tập trung *đo lường sâu hơn mức độ tác động của các nhóm yếu tố* đã được trình bày. Ý tưởng nghiên cứu có thể triển khai theo hướng phân tích so sánh giữa các hành lang kinh tế khác nhau (ví dụ: Hành lang Bắc – Nam, hành lang Tây Nguyên...) nhằm xác định tính đồng nhất và dị biệt trong tác động của các yếu tố. Phương pháp nghiên cứu dự kiến sử dụng mô hình phân tích đa nhóm (Multi-group SEM) hoặc mô hình HLM (Hierarchical Linear Modeling) nhằm đánh giá sự khác biệt giữa các vùng/khu vực. Thứ hai, bên cạnh việc đo lường mức độ tác động của các nhóm yếu tố nói trên lên sự phát triển, định hướng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang như đã được thực hiện trong luận án này, tác giả cho rằng *cần có thêm những nghiên cứu định lượng mới khi tiếp cận các biến độc lập và biến phụ thuộc đã được đề xuất trong mô hình thông qua các biện pháp đo lường khác*. Ý tưởng nghiên cứu có thể đi theo hướng xây dựng mô hình nhân quả nâng cao (Extended Structural Model), trong đó có kiểm định biến trung gian và điều tiết nhằm tăng tính toàn diện. Phương pháp dự kiến sử dụng là mô hình PLS-SEM (Partial Least Squares – Structural Equation Modeling) kết hợp khảo sát chuyên sâu các chuyên gia trong ngành. Thứ ba, tiếp tục nghiên cứu, *đề xuất các giải pháp đặc biệt là các giải pháp áp dụng các thành tựu khoa học công nghệ để phát triển dịch vụ logistics trên hành lang theo kịp với sự phát triển chung của khu vực và thế giới*. Ý tưởng có thể triển khai dưới dạng nghiên cứu tình huống (case study) tại các doanh nghiệp tiên phong trong ứng dụng công nghệ, hoặc nghiên cứu thử nghiệm (pilot study) áp dụng công nghệ cụ thể trong một phân đoạn của chuỗi logistics. Phương pháp nghiên cứu phù hợp là nghiên cứu định tính (qualitative research) kết hợp nghiên cứu hành động (action research), khảo sát chuyên gia và phỏng vấn sâu. Đồng thời, tích hợp yếu tố logistics số (digital logistics) và thương mại điện tử xuyên biên giới trong mô hình nghiên cứu.

B. Kiến nghị

B1. Kiến nghị đối với cơ quan quản lý nhà nước

Nhà nước cần xây dựng cơ chế điều phối liên vùng cho hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, đảm bảo tính thống nhất trong quy hoạch hạ tầng, chính sách thu hút đầu tư và tiêu chuẩn logistics. Nhà nước cần ban hành khung pháp lý

riêng về logistics xanh, thúc đẩy sử dụng năng lượng sạch, phương tiện tiết kiệm nhiên liệu, và quy định đánh giá phát thải carbon trong chuỗi cung ứng. Nhà nước có thể thành lập Quỹ phát triển logistics vùng để hỗ trợ đầu tư trung tâm logistics, chuyển đổi số và đào tạo nhân lực. Bên cạnh đó, Nhà nước cũng cần:

- Rà soát, đơn giản hóa thủ tục hải quan, kiểm dịch, chứng nhận xuất xứ (C/O); đẩy mạnh thực hiện cơ chế “một cửa quốc gia và một cửa ASEAN” để giảm thời gian và chi phí logistics xuyên biên giới.

- Xây dựng hệ thống tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) về trung tâm logistics, kho ngoại quan, cảng cạn (ICD) và dịch vụ logistics xanh; qua đó tạo khung chuẩn hóa cho đầu tư và đánh giá hiệu quả

- Tăng cường hợp tác giữa bộ ngành – viện – trường – doanh nghiệp để phát triển nguồn nhân lực logistics trình độ cao, gắn với thực hành.

- Thiết lập cơ chế liên thông giữa các hành lang kinh tế quốc gia và quốc tế (như Hành lang Bắc – Nam, Hành lang Đông – Tây, và Hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hải Phòng – Quảng Ninh).

B2. Kiến nghị đối với Ủy ban nhân dân các địa phương

Phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ và đồng bộ giữa các địa phương trong vùng. Vì vậy, thay vì triển khai rời rạc theo từng tỉnh, cần xây dựng cơ chế quản trị hành lang thống nhất, dựa trên nguyên tắc liên kết vùng, chia sẻ nguồn lực và điều phối phát triển hạ tầng. Trên cơ sở đó, luận án kiến nghị một số nội dung chủ yếu sau:

- Các địa phương cần phối hợp thành lập Hội đồng điều phối phát triển logistics hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, có đại diện lãnh đạo của các UBND và Sở, ngành liên quan. Hội đồng này có chức năng điều phối quy hoạch, phân công vai trò và phân bổ nguồn lực đầu tư, tránh trùng lặp hoặc cạnh tranh không lành mạnh giữa các địa phương.

- Xây dựng cơ chế chia sẻ thông tin và dữ liệu logistics liên vùng, bao gồm dữ liệu vận tải, kho bãi, hải quan, và thông quan cửa khẩu, nhằm nâng cao tính minh bạch và hiệu quả quản lý.

- Xây dựng mạng lưới liên hoàn: Lào Cai đóng vai trò trung tâm logistics cửa khẩu và cửa ngõ xuất nhập khẩu sang Trung Quốc. Hà Nội là trung tâm điều phối, trung chuyển và quản lý logistics vùng, gắn với các trung tâm ICD và sân bay quốc tế Nội

Bãi. Hải Phòng và Quảng Ninh là các đầu mối logistics cảng biển quốc tế, kết nối vận tải biển – sắt – bộ – hàng không.

- Thúc đẩy chuyển đổi số trong công tác quản lý, thông qua việc triển khai nền tảng số quản lý logistics vùng, tích hợp dữ liệu hải quan, giao thông, cảng và doanh nghiệp.

**DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN
LUẬN ÁN**

1. Nguyễn Trung Anh, Phạm Hoài Chung (2019), *Hiện trạng và các giải pháp phát triển ngành dịch vụ logistics TP. Hải Phòng*, Tạp chí Giao thông vận tải, Số 09/2019.
2. *Nghiên cứu khả năng ứng dụng phần mềm R trong thống kê và dự báo nhu cầu vận tải*, Tạp chí Giao thông vận tải, Số 737 + 738/2024.
3. Trung Anh Nguyen, Trong Hung Dinh, Hai Binh Nguyen, *Building a Model to Evaluate Factors Affecting the Development of Logistics Services on the Lao Cai–Hanoi–Hai Phong–Quang Ninh Economic Corridor*, Kỷ yếu Hội thảo khoa học Quốc tế: International Conference on Sustainability in Civil Engineering 2024 (ICSCE 2024).
4. Trung Anh Nguyen, Huy Vu Nguyen, Tuan Anh Pham, Duc Thang Do, Hoai Chung Pham, Sy Sua Tu (2025), *Using visum traffic simulation model to evaluate the traffic network on the economic corridor: Lao Cai – Hanoi – Hai Phong – Quang Ninh*, Transportation Research Procedia, Volume 85, 2025, Pages 83-93.
5. Nhiệm vụ khoa học và công nghệ cấp bộ: “Nghiên cứu đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác hoạt động vận tải thủy nội địa phía Bắc và đề xuất áp dụng cho hành lang Việt Trì – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh”, Thành viên nhiệm vụ, Mã số: DT203025, Bộ Giao thông vận tải
6. Nhiệm vụ khoa học và công nghệ cấp bộ: “Nghiên cứu ứng dụng phần mềm R trong công tác dự báo tổng nhu cầu vận tải”, Thành viên nhiệm vụ, Mã số: DT2306

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Tiếng Việt

1. Bộ Công Thương (2024), *Báo cáo Logistics Việt Nam 2024*, Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.
2. Bộ Công Thương (2019), *Chi phí và năng lực Logistics tại Việt Nam*, Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.
3. Lại Vĩnh Cẩm (2012), *Cơ sở địa lý học quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội hành lang kinh tế Đông Tây*, Nhà xuất bản Khoa học Tự nhiên và Công nghệ, Hà Nội..
4. Trần Xuân Cầu, Mai Quốc Chánh (2008), *Giáo trình kinh tế nguồn lực*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
5. Cục Thống kê (2025), *Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội quý III và 9 tháng năm 2025 của Thủ đô Hà Nội*, Cục Thống kê Thành phố Hà Nội, Hà Nội.
6. Vũ Đình Chuẩn (2019), “Giải pháp phát triển nguồn nhân lực ngành logistics Việt Nam”, *Tạp chí Tài chính*.
7. Nguyễn Hồng Đàm, Hoàng Văn Châu, Nguyễn Như Tiên, Vũ Sỹ Tuấn (2003), *Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội.
8. Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn (2012), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội.
9. Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc, Đặng Thu Hương, Phạm Thị Minh Thảo (2011), *Logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
10. Đinh Lê Hải Hà (2013), *Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay*, Luận án Tiến sĩ, Viện Nghiên cứu Thương mại - Bộ Công Thương, Hà Nội.
11. Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (2018), *Sách Trắng Logistics và chỉ số LPI của Việt Nam 2018*, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Hà Nội.
12. Nguyễn Hoàng Hué (2014), *Tiến trình hợp tác kinh tế giữa các nước thuộc hành lang kinh tế Đông Tây*, Luận án Tiến sĩ, Đại học Khoa học Huế, Huế.

13. Trần Hữu Hùng (2015), *Phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Trị trên hành lang kinh tế Đông - Tây*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện nghiên cứu Thương mại, Hà Nội.
14. JICA (2010), Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam - VITRANSS 2, JICA, Hà Nội.
15. Hoài Nam (2009), *Hợp tác phát triển hành lang kinh tế Vân Nam - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh trong bối cảnh mới*, Viện Nghiên cứu Trung Quốc, Hà Nội.
16. Vương Thị Bích Nga (2022), *Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của ngành logistics Việt Nam*, Luận án Tiến sĩ Kinh tế quốc tế, Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội.
17. An Thị Thanh Nhân, Nguyễn Văn Minh, Nguyễn Thông Thái (2018), *Giáo trình quản trị logistics*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.
18. Bùi Duy Linh (2018), *Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội.
19. Đặng Xuân Phong (2008), “Một số giải pháp nhằm thúc đẩy quá trình hình thành và phát triển tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng”, *Tạp chí Kinh tế phát triển*. số 131, tr. 37-39.
20. Từ Sỹ Sùa (2015), *Quản lý logistics quốc tế*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội.
21. Nguyễn Hồng Thanh (2007), “*Khái niệm, vai trò, đặc điểm và các cam kết quốc tế của Việt Nam về dịch vụ logistics*”, NCIEC.
22. Nguyễn Đình Thọ (2012), *Phương pháp nghiên cứu khoa học trong kinh doanh*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội, Hà Nội.
23. Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định 200/QĐ-TTg năm 2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*, Chính phủ, Hà Nội.
24. Thủ tướng Chính phủ (2018), *Nghị quyết 19-2018/NQ-CP về tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2018 và những năm tiếp theo*, Chính phủ, Hà Nội.

25. Thủ tướng Chính phủ (2018), *Quyết định 27/2018/QĐ-TTg về Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam*, Chính phủ, Hà Nội.
26. Thủ tướng Chính phủ (2018), *Chỉ thị 21/CT-TTg năm 2018 về đẩy mạnh triển khai giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông*, Chính phủ, Hà Nội.
27. Thủ tướng Chính phủ (2022), *Nghị quyết 138/NQ-CP về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Chính phủ, Hà Nội.
28. Nguyễn Hồng Tiến (2008), *Quy hoạch xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế ở Việt Nam*, Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội.
29. Nguyễn Như Tiến (2006), *Logistics: Khả năng ứng dụng và phát triển trong kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận Việt Nam*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội.
30. Hoàng Trọng, Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008), *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*, Nhà xuất bản Hồng Đức, Hà Nội.
31. UBND tỉnh Lào Cai (2025), *Báo cáo công tác chỉ đạo điều hành, tình hình kinh tế - xã hội tháng 9 và 9 tháng năm 2025, phương hướng, nhiệm vụ công tác quý IV năm 2025*, UBND tỉnh Lào Cai, Lào Cai.
32. UBND tỉnh Quảng Ninh (2025), *Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội 9 tháng năm 2025, nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm quý IV năm 2025*, UBND tỉnh Quảng Ninh, Quảng Ninh.
33. Đoàn Thị Hồng Vân (2010), *Logistics - Những vấn đề cơ bản*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội, Hà Nội.
34. Viện Thương mại và Kinh tế quốc tế Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (2019), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội..

II. Tiếng Anh

35. Aguilar F. J. (1967), *Scanning the business environment*, Macmillan, New York.
36. Asian Development Bank (2007), *Development Study on the North - South Economic Corridor*, Asian Development Bank, Manila.
37. Ballou R. H. (2004), *Business logistics/supply chain management (5th edition)*, Pearson Prentice Hall, USA.

38. Banomyong R. (2007), *Logistics development study of the Greater Mekong Subregion North South economic corridor*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
39. Banomyong R. (2010a), *Logistics Performance Measurement in Thailand*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
40. Banomyong R. (2010b), *Logistics Development in the Greater Mekong Subregion*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
41. 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.
42. Business Monitor International (2009), *Vietnam Freight Transport Report 2009*, United Kingdom.
43. Business Monitor International (2011), *Vietnam Freight Transport Report 2011, including 5-year forecast to 2015*, United Kingdom.
44. Christopher M. (1998), *Logistics and Supply Chain Management*, McGraw-Hill, New York.
45. Chaisaengduean K. (2019), "Market orientation and logistics service process quality: an empirical investigation in Thailand", *The 2019 International Academic Research Conference in Vienna*.
46. Closs D. J., Thomas J. G., Steven R. C. (1997), "Information Technology influences on world class logistics capability", College of Business, Michigan State University.
47. Cohen S., Joseph R. (2005), *Strategic Supply Chain Management - The 5 disciplines for top performance*, McGraw-Hill, New York.
48. Dang L. V., Yeo T. (2018), "Weighing the Key Factors to Improve Vietnam's Logistics System", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 34(4), pp. 308-316.
49. Dimitrov P. (2002), *National Logistics Systems*, International Institute for Applied Systems Analysis, Austria.
50. Economy E. C. (2011), *The river runs black: The environmental challenge to China's future*, Cornell University Press, USA.

51. El Haggag S. (2010), *Sustainable industrial design and waste management: cradle-to-cradle for sustainable development*, Academic Press, USA.
52. Frazelle E. (2002), *Supply Chain Strategy*, McGraw-Hill, USA.
53. Gattorna J. (1983), *Handbook of Physical Distribution Management (3rd edition)*, Gower Publishing Company, England.
54. German Federal Ministry of Transport Building and Urban Development (2010), *Freight Transport and Logistics Action Plan - Logistics Initiative for Germany*, Germany.
55. Germany Trade and Invest (2010), *Germany: Europe's Logistics Hub*, Germany.
56. Ghiani G., Laporte G., Musmanno (2004), *Introducing Logistics Systems*, John Wiley & Sons, Ltd, UK.
57. Grandys F. P., Hsu P. Y. (2022), "The harmonious role of channel integration and logistics service in Omnichannel retailing: The case of IKEA", *Journal of Retailing and Consumer Services*.
58. Grant D. B., Lambert D. M., Stock J. R., Ellram L. M. (2006), *Fundamentals of Logistics Management*, McGraw-Hill, USA.
59. Hair J., Anderson R., Tatham R. L., Black W. C. (1998), *Multivariate data analysis (5th ed.)*, Prentice-Hall, USA.
60. Hum S. H. (2008), *Building a Logistics/Supply Chain Hub: The Singapore Experience*, Singapore.
61. International Enterprise Singapore (2002), *Developing Singapore into a Global Integrated Logistics Hub*, Singapore.
62. Karakikes I., Nathanail E. (2016), "Simulation Techniques for Evaluating Smart Logistics Solutions for Sustainable Urban Distribution", *Procedia Engineering*, 178, pp. 569-578.
63. Kukartsev V. V., Fedorova N. V., Tynchenko S., Danilchenko Y. V., Ereemeev D. V., Boyko A. A. (2019), "The analysis of methods for developing the marketing strategies in agribusiness", *IOP Conference Series Earth and Environmental Science*.
64. Lambert D., Stock J. R., Ellram L. M., Grant D. (2006), *Fundamentals of Logistics Management: First European Edition*, McGraw-Hill, UK.

65. Lee H. L., Shen Z. J. (2020), "Supply chain and logistics innovations with the Belt and Road Initiative", *Journal of Management Science and Engineering*, 5(2), pp. 77-86.
66. Loebbecke C., Fenema P. C. V., Powell P. (1998), "Co-Opetition and Knowledge Transfer", *Data Base for Advances in Information Systems*, 30(2), pp. 14–25.
67. Micro-Meso-Macro (2004), *Germany Institute of Transport Economics & Logistics*, Germany.
68. Mohr J. (2011), *Marketing of high-technology products and innovations*, Pearson Education India.
69. Munir R., Khayyam U. (2020), "Ecological corridors? The case of China-Pakistan economic corridor", *Geoforum*, 117, pp. 281-284.
70. Muthu (2017), *Sustainability in the Textile Industry*, Springer.
71. Nemoto T. (2009), *Planning Framework for International Freight Transportation Infrastructure*, Japan.
72. Newlands D., Derek S. (2000), *Logistics and supply chain development: Lessons from Japan*, Coventry University, England.
73. Nowakowska-Grunt J. (2008), "Impact of Lean management on logistics infrastructure in enterprises", *Advanced Logistic Systems*.
74. Nomura Research Institute (2002), *Vietnam logistics development, trade facilitation and the impact on poverty reduction*, Japan.
75. Nunnally J. C. (1978), *Psychometric Theory (2nd ed.)*, McGraw-Hill, New York.
76. Nguyen T. T. H. (2025), "Logistics and Transportation Service Operations in Vietnam", *International Journal of Business Marketing and Management*, 10(3), pp. 6–14.
77. Patil R. A., Patange A. D., Pardeshi S. S. (2023), "International Transportation Mode Selection through Total Logistics Cost-Based Intelligent Approach", *Logistics*, 7(3), pp. 1-26
78. Pham V. H., Nguyen T. T. (2020), "Factors affecting marketing strategy of logistics business - Case of Vietnam", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 36(4), pp. 224-234.
79. Prema-Chandra, Athukorala S. N. (2018), "Economic corridors and regional development: The Malaysian experience", *World Development*, 106, pp. 1-14

80. Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B. (2016), *The geography of transport systems*, Routledge.
81. Samaras, S. A. (2000), *Competing upstream: Inbound logistics as a source of competitive advantage*, University of Nebraska.
82. Scott B. K., Brian C. K. (2014), *Definitive Guide to Warehousing: Managing the Storage and Handling of Materials and Products in the Supply Chain*, CSCMP, USA.
83. Singapore Logistics Association (2021–2024), *Annual Report on Singapore Logistics Development*, Singapore.
84. Stock, J., Lambert, D. (2001), *Strategic Logistics Management (4th Edition)*, McGraw-Hill, New York.
85. Sullivan, F. (2006), *Vietnam transportation and logistics: opportunities and challenges*, APL Logistics.
86. Szymonik A. (2012), *Logistics and Supply Chain Management*, Technical University of Lodz Press.
87. Tseng Y., Wen L. Y., Taylor M. (2005), The role of transportation in logistics chain, *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5, pp. 1657 – 1672.
88. UNCTAD (2005), *Negotiations on transport and logistics services: issues to consider*.
89. Vu H. N. (2019), “The strategic development in logistics in Vietnam”, *European Journal of Engineering and Technology Research*, 4(6), pp. 69-73.
90. Vu T. P., Grant D. B., Menachof D. A. (2020), “Exploring logistics service quality in Hai Phong, Vietnam”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 36(2), pp. 54-64
91. Wood L., Rayners T., Pahl J. (2015), “Manufacturing and Logistics Information System”, *Encyclopedia of Information Science and Technology*, pp. 5136–5144.
92. World Bank (2007), *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*, World Bank.
93. World Bank (2023), *Logistics Performance Index*, World Bank.

94. Xin W., Ma H. L., Choi T. M., Sheu J. B. (2019), Impacts of the Belt and Road Initiative on the China-Europe trading route selections, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 122, pp. 581-604.
95. Zhang C., Lu C. (2013), “An evaluation approach for regional logistics abilities”, University of Gavle.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1

BẢNG KHẢO SÁT VỀ CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI TIỀM NĂNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG KINH TẾ: LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

Chào ông/bà,

Hiện tại, tôi đang thực hiện Luận án Tiến sĩ với chủ đề: “ Nghiên cứu các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh”.

Kính mong quý ông/bà dành chút thời gian hoàn thành bảng khảo sát này nhằm thu thập dữ liệu phục vụ cho việc hoàn thiện luận án:

- Bảng khảo sát được thiết kế đặc biệt dành cho các chuyên gia trong lĩnh vực logistics và không bao gồm bất kỳ câu hỏi nào yêu cầu thu thập thông tin cá nhân.

- Không có câu trả lời nào được coi là đúng hay sai trong khảo sát, vì mục tiêu là tập trung vào ý kiến và quan điểm riêng của từng người tham gia.

- Rất hy vọng nhận được những chia sẻ và góc nhìn quý báu từ ông/bà để góp phần nâng cao chất lượng nghiên cứu.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của ông/bà.

I. Nội dung khảo sát:

Xin đề nghị quý ông/bà vui lòng đánh giá các yếu tố tác động đến tiềm năng phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Để thực hiện, xin chọn số phù hợp từ 1 đến 5 tương ứng với mức độ ảnh hưởng:

1	2	3	4	5
Không ảnh hưởng	Ít ảnh hưởng	Ảnh hưởng bình thường	Ảnh hưởng lớn	Ảnh hưởng rất lớn

STT	Câu hỏi/ Vấn đề	1-Không ảnh hưởng, 2- Ít Ảnh Hưởng, 3-Ảnh hưởng bình thường, 4- Ảnh hưởng lớn, 5- Ảnh hưởng rất lớn				
		1	2	3	4	5
1. Sự thay đổi thể chế, chính sách						
TCCS1	Hiệu quả quy trình và thủ tục hải quan theo quy định pháp luật hiện hành					
TCCS2	Hệ thống chính sách hỗ trợ, thu hút đầu tư phát triển Logistics					
TCCS3	Thủ tục hành chính liên quan					
TCCS4	Hệ thống quy định, luật pháp rõ ràng					
TCCS5	Hệ thống văn bản, hướng dẫn tại cơ quan quản lý					
2. Sự thay đổi cơ sở hạ tầng giao thông						
CSHT1	Nâng cao chất lượng và mở rộng quy mô hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics theo quy hoạch quốc gia					
CSHT2	Phát triển và đồng bộ hóa hạ tầng số phục vụ dịch vụ Logistics					
CSHT3	Hiện đại hóa và nâng cấp cơ sở hạ tầng kho tàu, bến bãi và cảng thủy nội địa theo tiêu chuẩn quốc tế					
CSHT4	Tăng cường đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng kết nối đa phương thức					
CSHT5	Nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ cảng biển theo định hướng của Nhà nước					
CSHT6	Nâng cấp, mở rộng và hiện đại hóa hệ thống đường bộ kết nối các trung tâm kinh tế và cửa khẩu					
CSHT7	Nhà nước đầu tư phát triển và nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng đường thủy nội địa					
CSHT8	Nâng cao chất lượng hạ tầng đường sắt					
CSHT9	Nâng cao chất lượng cảng hàng không					
3. Sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số						
CNTT1	Thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin và các giải pháp số hóa đáp ứng nhu cầu khách hàng trong doanh nghiệp logistics					
CNTT2	Khuyến khích và hỗ trợ doanh nghiệp áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý chuỗi cung ứng và các dịch vụ logistics tích hợp					

CNTT3	Đẩy mạnh triển khai các nền tảng và hệ thống công nghệ cho phép theo dõi và truy xuất nguồn gốc hàng hóa theo thời gian thực					
CNTT4	Phát triển và ứng dụng các hệ thống phân tích dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo để hỗ trợ ra quyết định					
CNTT5	Xây dựng và phát triển các hệ sinh thái số để tăng cường kết nối và hợp tác giữa các bên liên quan					
4. Sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực						
NNL1	Mở rộng quy mô và nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao tại các cơ sở giáo dục					
NNL2	Nâng cao chất lượng đào tạo và kỹ năng của sinh viên ngành logistics					
NNL3	Tăng cường cơ chế hợp tác và liên kết chặt chẽ giữa cơ sở đào tạo và doanh nghiệp theo quy định PL					
NNL4	Thúc đẩy các chương trình đào tạo, bồi dưỡng và tập huấn nâng cao chất lượng nhân sự					
5. Sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics						
CLDV1	Nâng cao chất lượng và đa dạng hóa các dịch vụ vận tải					
CLDV2	Hiện đại hóa và nâng cao chất lượng dịch vụ kho bãi					
CLDV3	Chuyên nghiệp và chuyên môn hóa dịch vụ đại lý hải quan và các dịch vụ hỗ trợ thông quan hàng hóa					
CLDV4	Phát triển và nâng cao năng lực các dịch vụ phân tích, kiểm định kỹ thuật hàng hóa đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế					
CLDV5	Mở rộng và nâng cao chất lượng các dịch vụ logistics như lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, giao hàng...					
6. Sự thay đổi về tăng trưởng bền vững						
TTBV1	Giảm thiểu mức tiêu phí năng lượng và các tài nguyên khác thông qua phát triển công nghệ					
TTBV2	Khuyến khích phát triển và sử dụng các sản phẩm, dịch vụ logistics thân thiện với môi trường					
TTBV3	Đẩy mạnh phát triển logistics xanh, xây dựng chuỗi cung ứng bền vững và thân thiện môi trường					

TTBV4	Khuyến khích và hỗ trợ chuyển đổi sang sử dụng các nguồn năng lượng sạch, nguyên liệu tái tạo,					
7. Sự phát triển xã hội						
PTXH1	Thúc đẩy doanh nghiệp logistics đảm bảo và cải thiện điều kiện làm việc, sức khỏe và an toàn cho người lao động					
PTXH2	Khuyến khích doanh nghiệp logistics chủ động tham gia và đóng góp vào các chương trình, dự án phát triển kinh tế - xã hội tại địa phương					
PTXH3	Đảm bảo doanh nghiệp logistics tôn trọng và bảo vệ quyền, lợi ích chính đáng của cộng đồng người thiểu số/dân cư địa phương					
PTXH4	Nâng cao nhận thức và trách nhiệm của doanh nghiệp logistics về xây dựng hình ảnh uy tín, chuyên nghiệp và có trách nhiệm với xã hội thông qua các trang thiết bị và vận hành					
PTXH5	Yêu cầu và khuyến khích doanh nghiệp logistics công khai, minh bạch thông tin về các tác động và rủi ro tiềm ẩn liên quan đến môi trường					
PTXH6	Thúc đẩy cơ chế đối thoại và tham vấn các bên liên quan (stakeholders) trong quá trình hoạch định chính sách và ra quyết định đầu tư					
8. Sự phát triển kinh tế						
PTKT1	Khuyến khích doanh nghiệp logistics kinh doanh, tận dụng và tái chế phế thải nhằm tăng hiệu quả kinh tế					
PTKT2	Có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực đầu vào, giảm chi phí sản xuất					
PTKT3	Thúc đẩy doanh nghiệp logistics áp dụng các giải pháp quản lý phế thải hiệu quả, giảm chi phí					
PTKT4	Tạo điều kiện và khuyến khích doanh nghiệp logistics chủ động đề xuất, phối hợp với cơ quan nhà nước					
PTKT5	Tăng cường liên kết và hợp tác giữa doanh nghiệp logistics và các viện nghiên cứu, trường đại học để ứng dụng khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo					
PTKT6	Khuyến khích doanh nghiệp logistics xây dựng thương hiệu, phát triển sản phẩm, dịch					

	vụ đa dạng, chất lượng cao và đẩy mạnh các hoạt động marketing và xúc tiến thương mại					
9. Sự phát triển môi trường						
PTMT1	Doanh nghiệp logistics thực hiện các giải pháp giảm thiểu tiêu thụ năng lượng, phát sinh chất thải và khí thải theo quy định của pháp luật)					
PTMT2	Thúc đẩy doanh nghiệp logistics đánh giá và giảm thiểu tác động tiêu cực của sản phẩm, dịch vụ lên môi trường					
PTMT3	Khuyến khích và ghi nhận sự tham gia, đóng góp của doanh nghiệp logistics vào các hoạt động bảo vệ và cải thiện chất lượng môi trường					
PTMT4	Đẩy mạnh việc áp dụng các nguyên tắc kinh tế tuần hoàn, khuyến khích doanh nghiệp logistics giảm thiểu sử dụng tài nguyên không thể tái tạo, tái chế và các hóa chất độc hại					

II. Đóng góp ý kiến:

1. Trong trường hợp muốn chia sẻ thông tin kết quả nghiên cứu, xin ông/bà vui lòng để lại email liên hệ (không bắt buộc):

.....

2. Đề xuất của ông/bà để phát triển dịch vụ logistics trên hành lang kinh tế: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (nếu có):

.....

3. Góp ý thêm của ông/bà nhằm hoàn thiện luận án (không bắt buộc):

.....

Tôi xin gửi lời cảm ơn chân thành đến sự tham gia và hỗ trợ
 quý báu của quý ông/bà.

Những ý kiến đóng góp quý giá từ quý ông/bà đã đóng vai trò
 vô cùng thiết thực trong việc hoàn thiện luận án của tôi một
 cách ý nghĩa và toàn diện hơn.

PHỤ LỤC 2

DANH SÁCH 10 TUYẾN HÀNH LANG TRONG QUY HOẠCH TỔNG THỂ QUỐC GIA THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

STT	Tên hành lang	Chiều dài hành lang	Các địa phương đi qua	Các phương thức vận tải trên hành lang	Các đầu mối vận tải
1	Hành lang kinh tế Bắc - Nam	2109km	<p>Miền Bắc: Lạng Sơn, Bắc Ninh, Hà Nội, Ninh Bình</p> <p>Miền Trung: Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Gia Lai, Đắk Lắk, Khánh Hoà, Bình Thuận</p> <p>Miền Nam (10 địa phương): Đồng Nai, TP. Hồ Chí Minh, Tây Ninh, Đồng Tháp, Vĩnh Long, Cần Thơ, Cà Mau</p>	Đường bộ, Đường sắt, đường thủy	<p>- Cửa khẩu: Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn)</p> <p>- Cảng biển:</p> <p>+Cảng biển Thừa Thiên Huế</p> <p>+Cảng biển Bình Định (Cảng Quy Nhơn,...)</p> <p>+Cảng biển Khánh Hoà (Cảng Cam Ranh,..)</p> <p>+Cảng biển Sài Gòn</p> <p>+Cảng biển Cần Thơ</p> <p>+Cảng biển Cà Mau</p> <p>- Đầu mối vận tải đường sắt :</p> <p>+ Ga Hà Nội, Ga Đà Nẵng, Ga Sài Gòn</p> <p>- Đầu mối vận tải hàng không:</p> <p>+Sân bay Nội Bài, sân bay Đà Nẵng, sân bay Tân Sơn Nhất, sân bay Cần Thơ</p>

STT	Tên hành lang	Chiều dài hành lang	Các địa phương đi qua	Các phương thức vận tải trên hành lang	Các đầu mối vận tải
2	Hành lang kinh tế theo đường Hồ Chí Minh và cao tốc Bắc - Nam phía Tây qua địa bàn Tây Nguyên, Đông Nam Bộ	1125km	Miền Bắc (4 địa phương): Tuyên Quang, Phú Thọ, Hà Nội, Hoà Bình Miền Trung (6 địa phương): Thanh Hoá, Nghệ An, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông Miền Nam (7 địa phương): Bình Phước, Bình Dương, Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, Cần Thơ, Kiên Giang	Đường bộ, Đường sắt	- Cửa khẩu: +Cửa khẩu Bờ Y (Kon Tum) +Cửa khẩu Lệ Thanh (Gia Lai) +Cửa khẩu Mộc Bài (Tây Ninh) - Cảng biển: +Cảng biển Kiên Giang - Đầu mối vận tải hàng không: +Sân bay Pleiku, sân bay Buôn ma Thuột (Đắk Lắk)
3	Hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	500km	các tỉnh, thành phố bao gồm: Lào Cai, Phú Thọ, Hà Nội, Hưng Yên, Hải Phòng và Quảng Ninh	Đường bộ, đường sắt, đường thủy	- Cửa khẩu Quốc tế Lào Cai - Cảng biển Hải Phòng - Cảng biển Quảng Ninh
4	Hành lang kinh tế Mộc Bài - TP. Hồ Chí Minh - Biên Hoà - Vũng Tàu	155km	4 địa phương bao gồm: Tây Ninh, Thành Phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu	Đường bộ, đường thủy	- Cửa khẩu quốc tế Mộc Bài (Tây Ninh) - Cảng biển +Cảng biển Sài Gòn +Cảng biển Vũng Tàu (Cảng Cái Mép Thị Vải) - Đầu mối vận tải hàng không + Sân bay Tân Sơn Nhất +Sân bay Long Thành (Đồng Nai)
5	Hành lang kinh tế Điện Biên - Sơn	375km	4 địa phương bao gồm: Điện Biên, Sơn La, Hoà Bình, Hà Nội	Đường bộ	- Cửa khẩu +Cửa khẩu Tây Trang (Điện Biên)

STT	Tên hành lang	Chiều dài hành lang	Các địa phương đi qua	Các phương thức vận tải trên hành lang	Các đầu mối vận tải
	La - Hoà Bình - Hà Nội				- Đầu mối vận tải hàng không + Sân bay Điện Biên +Sân bay Nà Sản (Sơn La)
6	Hành lang kinh tế Cầu Treo - Vũng Áng	180km	Hà Tĩnh	Đường bộ, đường thuỷ	- Cửa khẩu +Cửa khẩu Cầu Treo(Hà Tĩnh) - Cảng biển +Cảng biển Vũng Áng (Hà Tĩnh)
7	Hành lang kinh tế Lao Bảo - Đông Hà - Đà Nẵng	255km	3 địa phương bao gồm: Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng	Đường bộ, đường thuỷ	- Cửa khẩu +Cửa khẩu Lao Bảo (Quảng Trị) - Cảng biển +Cảng biển Đà Nẵng
8	Hành lang kinh tế Bờ Y - Pleiku - Quy Nhơn	275km	3 địa phương bao gồm: Kon Tum, Gia Lai, Bình Định	Đường bộ, đường thuỷ	- Cửa khẩu +Cửa Bờ Y (Kon Tum) + Cửa khẩu Lệ Thanh (Gia Lai) - Cảng biển +Cảng biển Quy Nhơn (Bình Định) - Đầu mối vận tải hàng không +Sân bay Pleiku (Gia Lai)
9	Hành lang kinh tế Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng	190km	4 địa phương bao gồm: An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng	Đường bộ, đường thuỷ	- Cửa khẩu +Cửa khẩu Tịnh Biên (An Giang) - Cảng biển +Cảng biển Trần Đề (Sóc Trăng)

STT	Tên hành lang	Chiều dài hành lang	Các địa phương đi qua	Các phương thức vận tải trên hành lang	Các đầu mối vận tải
10	Hành lang kinh tế Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau	195km	3 địa phương bao gồm: Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau	Đường bộ, đường thủy	<ul style="list-style-type: none"> - Cửa khẩu +Cửa khẩu Hà Tiên(Kiên Giang) - Cảng biển +Cảng biển Bạc Liêu

(Nguồn: Viện Chiến lược và phát triển GTVT)

PHỤ LỤC 3
PHÂN TÍCH CHI PHÍ VÀ THỜI GIAN VẬN CHUYỂN TUYẾN ĐƯỜNG
TRƯỚC VÀ SAU KHI CÓ HÀNH LANG CPEC

ĐVT: USD

Cảng gốc	Cảng đích	Chi phí vận chuyển trước đây	Chi phí vận chuyển sau khi có CPEC	Chênh lệch
Kashgar China	Hamburg	4000 - 4200	2500 - 2700	1400 - 1500
	Le Havre	4000 - 4200	2500 - 2700	1400 - 1500
	Rotterdam	4000 - 4200	2500 - 2700	1400 - 1500
	Jeddah	3400 - 3600	1600 - 1800	1800
	Kuwait	3400 - 3600	1600 - 1800	1800
	Oman	3300 - 3500	1000 - 1200	2300

ĐVT: Ngày

Cảng gốc	Cảng đích	Thời gian vận chuyển trước đây	Thời gian vận chuyển sau khi có CPEC	Chênh lệch
Kashgar China	Hamburg	37 - 43	26 - 30	11 - 13
	Le Havre	37 - 43	26 - 30	11 - 13
	Rotterdam	37 - 43	26 - 30	11 - 13
	Jeddah	22 - 26	10 - 13	12 - 13
	Kuwait	22 - 26	05 - 08	17 - 18
	Oman	19 - 22	07 - 12	10 - 11

PHỤ LỤC 4

HIỆN TRẠNG CÁC TUYẾN ĐƯỜNG SẮT TRÊN HÀNH LANG LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

Tuyến Yên Viên - Lào Cai (đoạn Hà Nội - Việt Trì)

Đường sắt Yên Viên - Lào Cai có chiều dài 285km, khổ đường 1000mm. Tuyến hiện tại có bình diện rất xấu, nhiều đường cong bán kính nhỏ liên tiếp, độ dốc lớn, đặc biệt là thiếu đá ba lát, ray mòn và cũ. Do vậy, tiêu chuẩn kỹ thuật quá thấp, chưa đảm bảo các tiêu chuẩn của một tuyến đường sắt khổ 1000mm cấp chủ yếu mà quy phạm thiết kế hiện hành đã quy định, nhất là đoạn từ Việt Trì đến Lào Cai. Mặt khác tuyến đường lại phải chịu hậu quả nặng nề của các cuộc chiến tranh chống Pháp, chống Mỹ và chiến tranh Biên giới, khai thác lâu ngày đã xuống cấp phải hạn chế tốc độ. Hiện nay năng lực vận chuyển của tuyến 16,5 đôi tàu /ngày đêm. Trong đó hiện năng lực sử dụng hiện tại 5,5 đôi tàu khách và 11 đôi tàu hàng.

Tuyến Yên Viên - Cái Lân

Đường sắt Yên Viên - Lào Cai được thiết kế với chiều dài 131 km, đường lồng (gồm đường khổ 1.435 mm và 1.000 mm), ray hàn liền, có hệ thống thông tin - tín hiệu hiện đại và các nút giao cắt khác mức với quốc lộ để đạt tốc độ 120 km/giờ đối với tàu khách và 80 km/giờ cho tàu hàng.

Dự án hiện nay đang tạm dừng từ năm 2011, hiện nay mới hoàn thành xây dựng đoạn tuyến từ ga Hạ Long tới cảng Cái Lân dài 5,67 km với tổng vốn đầu tư vốn đầu tư 1.510 tỷ đồng.

Tuyến Hà Nội - Hải Phòng

Tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng (từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng có chiều dài 96km, khổ đường 1000mm. Về mặt hướng tuyến, tiêu chuẩn kỹ thuật có thể nói là một trong những tuyến tốt nhất của mạng đường sắt hiện nay. Năng lực thông qua của tuyến 24 đôi tàu/ ngày đêm. Trong đó năng lực sử dụng hiện tại 5 đôi tàu hàng, 11 đôi tàu khách và từ 4 đến 5 máy thoi.

Bảng 1: Năng lực vận chuyển của các tuyến trên hành lang

TT	Khu đoạn	Năng lực hiện có	Năng lực sử dụng			Năng lực còn lại
			Tàu khách	Tàu hàng	Tổng	
1	Hải Phòng - Gia Lâm - Yên Viên	24	4 (5)	5 (8)	9 (13)	11 (15)
2	Yên Viên - Lào Cai	16,5	5,5	11	16,5	0

Đôi tàu/ngày đêm

Nguồn: Tổng công ty đường sắt Việt Nam

Phần lớn nhà ga, kho ga là cấp IV, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, trang bị nội thất sơ sài (hiện trên hành lang chỉ có ga Hạ Long mới được xây dựng theo quy chuẩn hiện hành.

Bảng 2: Năng lực xếp dỡ một số ga chính trên tuyến

TT	Ga	Năng lực xếp dỡ	
		Hàng thường (Xe)	Container (xe)
1	Hải Phòng	312	138
2	Vật Cánh	44	44
3	Yên Viên	96	132
4	Lào Cai	88	64

Nguồn: Tổng công ty đường sắt Việt Nam

Tại Hải Phòng - Quảng Ninh, do vốn đầu tư cho đường sắt kết nối đến các bến cảng khu vực Đình Vũ, Lạch Huyện và Lạch Huyện lớn, hiệu quả đầu tư không cao nên ít nhà đầu tư quan tâm. Hiện mới xây dựng đoạn tuyến từ ga Hạ Long tới cảng Cái Lân.

PHỤ LỤC 5

HIỆN TRẠNG CẢNG BIỂN TRÊN HÀNH LANG

Cảng biển Hải Phòng

Khu bến sông Cấm: có 60 bến cảng với tổng chiều dài là 7609,5m (trong đó 35 bến cảng tổng hợp với chiều dài 4132,5m; 16 bến cảng công ten nơ có chiều dài 2518,5m và 9 bến cảng chuyên dùng chiều dài 958,5m); Lượng hàng container thông qua các bến cảng khu vực này đạt 78% công suất thiết kế; đối với hàng tổng hợp đạt 86%

Khu bến Đình Vũ, Nam Đình Vũ: có 18 bến cảng với tổng chiều dài là 3516m (trong đó 5 bến cảng tổng hợp với chiều dài 985m; 9 bến cảng công ten nơ có chiều dài 1947m và 4 bến cảng chuyên dùng chiều dài 584m). Lượng hàng container thông qua khu vực này đạt 83% công suất thiết kế

Khu bến Lạch Huyện: có 02 bến cảng công ten nơ với tổng chiều dài là 750 m. Khu bến Lạch Huyện đạt 6% công suất thiết kế.

Khu Phà Rừng, cầu cảng của NMSC tàu biển: có 18 cầu bến với tổng chiều dài 2303m

Cảng biển Quảng Ninh

Hiện nay, Quảng Ninh có 03 khu bến (khu bến Cái Lân, Cẩm Phả, Yên Hưng) 02 bến cảng (Mũi Chùa, Vạn Gia). Bên cạnh đó cảng biển Quảng Ninh còn có các khu neo đậu chuyển tải ở trên Vịnh (Hạ Long, Cẩm Phả, Vạn Gia).

Khu bến Cái Lân: Khu bến Cái Lân là khu bến chính của cảng biển Quảng Ninh, lượng hàng hóa thông qua năm 2018 đạt 19,75 triệu tấn, chiếm 63,4% hàng hóa trực tiếp thông qua cảng biển Quảng Ninh. Khu bến Cái Lân gồm 02 bến cảng tổng hợp và container (do 02 đơn vị khai thác 07 cầu cảng); 04 bến cảng chuyên dùng: bến cảng xăng dầu B12, bến cảng xăng dầu Cái Lân, bến cảng xi măng Hạ Long, bến cảng xi măng Thăng Long. Sản lượng hàng hóa thông qua 02 bến cảng tổng hợp và container ước tính chỉ đạt khoảng 50% công suất thiết kế.

Khu bến Cẩm Phả: gồm 02 bến cảng chuyên dùng. Sản lượng hàng hóa thông qua năm 2018 đạt khoảng 10,78 triệu tấn, chiếm 34,4% lượng hàng trực tiếp qua cảng biển Quảng Ninh.

Khu bến Yên Hưng: là khu bến cảng chuyên dùng, có bến tổng hợp, container, tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000 ÷ 40.000 DWT hoặc lớn hơn, phục vụ chủ yếu dịch vụ đóng sửa tàu thuyền, tiếp nhận cung ứng sản phẩm dầu, độ sâu luồng tàu đạt -5,7m.

Bến cảng Mũi Chùa: Là cảng tổng hợp địa phương, chủ yếu bốc xếp dăm gỗ, vật liệu xây dựng. Quy mô của bến rộng 1ha gồm 01 cầu bến dài 54m có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 1.000DWT. Sản lượng hàng hóa thông qua năm 2018 thấp, chỉ đạt 4.560 tấn.

Bến cảng Vạn Gia: Là cảng tổng hợp địa phương, có chức năng cửa ngõ giao lưu bằng đường biển của thành phố Móng Cái. Quy mô của cảng bao gồm khu chuyên tải Vạn Gia cho tàu đến 10.000DWT và các bến vệ tinh cho phương tiện ven biển 1.000DWT hoạt động tại khu vực Dân Tiến và dọc sông Ka Long. Sản lượng hàng hóa thông qua năm 2018 đạt 0,76 triệu tấn.

Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải: Gồm 03 khu neo Hạ Long, Cẩm Phả và Vạn Gia. Tổng sản lượng hàng hóa chuyển tải năm 2018 đạt 49,49 triệu tấn, chiếm 60,5% lượng hàng hóa qua cảng biển Quảng Ninh. Trong đó 60 - 70% lượng hàng hóa vận chuyển đến các khu neo được thực hiện bằng phương tiện thủy nội địa.

PHỤ LỤC 6

HIỆN TRẠNG CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS TRÊN HÀNH LANG

Trung tâm logistics Quế Võ: Trung tâm logistics Quế Võ nằm trên trục sông Đuống, thuộc xã Châu Phong, huyện Quế Võ, tỉnh Bắc Ninh, được vận hành bởi Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn. Hàng hóa sẽ được vận chuyển từ Hải Phòng, theo sông Cấm, sông Kinh Thầy và sông Đuống về Trung tâm logistics Quế Võ, sau đó được vận tải bộ đến các nhà máy ở tỉnh lân cận. Giải pháp này sẽ là một bước tiến lớn trong việc tận dụng vận tải thủy nội địa trong vận chuyển hàng hóa tại miền Bắc, góp phần giảm chi phí cho doanh nghiệp, hạn chế các giao dịch mà vẫn có thể đảm bảo kiểm soát thời gian, bên cạnh những lợi ích xã hội khác như giải thải CO₂ hay giảm ùn tắc giao thông.

Trung tâm tiếp vận Yusen Logistics: Được khởi công xây dựng vào tháng 12/2013, Trung tâm logistics Yusen chính thức đi vào hoạt động vào tháng 11/2014. Trung tâm do công ty TNHH giải pháp và vận tải Yusen Việt Nam đầu tư 100% vốn thành lập. Công ty TNHH giải pháp và vận tải Yusen Việt Nam là công ty 100% vốn đầu tư từ công ty Nhật Bản Yusen logistics, đã có hơn 10 năm kinh nghiệm hoạt động tại Việt Nam trong lĩnh vực logistics nói chung, đặc biệt là lĩnh vực vận tải đa phương thức nói riêng. Đây là dự án có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các khu công nghiệp, khu kinh tế Hải Phòng lớn thứ 6 với tổng số vốn đầu tư là 21,1 triệu USD.

Trung tâm được xây dựng với tổng diện tích là 100.000m² (10 ha) bao gồm: hệ thống nhà kho 20.000m², khu nhà xưởng chất lượng cao 13.936m², bãi container 20.000m² có sức chứa tối đa là 3.000 TEU, khu bãi để xe đầu kéo và mooc container năng lực 100 chỗ đỗ, các khu chức năng chức năng khác... Tuân thủ quy định tại Quyết định số 04 /2008/QĐ-BXD ngày 03/04/2008 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định tỷ lệ đất tối thiểu trồng cây xanh trong các lô đất xây dựng công trình nhà máy tại các khu công nghiệp, cụm công nghiệp tập trung, công ty đã dành 21,4% tổng diện tích lô đất cho diện tích đất trồng cỏ.

Trung tâm logistics Yusen đặt tại Khu công nghiệp Đình Vũ. Cũng giống như Trung tâm logistics Green, Trung tâm logistics Yusen phục vụ chủ yếu hàng hóa xuất nhập khẩu tại Khu công nghiệp Đình Vũ, cảng Đình Vũ và một số cảng lân cận như cảng PTSC, cảng Chùa Vẽ...

Các dịch vụ chính được dự kiến cung cấp tại trung tâm bao gồm: dịch vụ bãi container (depot), kho thường, kho CFS, kho ngoại quan. Bên cạnh đó, trung tâm cũng cung cấp các dịch vụ vận tải để vận chuyển hàng hóa từ kho tới khách hàng hoặc ngược lại.

Trung tâm Logistics Green (GLC- Green Logistics Center) được khánh thành vào ngày 01/11/2012, từ ngày 16/09/2013, kho CFS và kho ngoại quan chính thức đi vào hoạt động. GLC nằm tại Khu công nghiệp Đình Vũ, thành phố Hải Phòng, trên tổng diện tích rộng 100.000m². Trung tâm có tổng vốn đầu tư là 168 tỷ đồng, vốn góp 100% bởi Công ty cổ phần Container Việt Nam - Vinconship với gần 30 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics kể từ khi chính thức hoạt động vào năm 1985. Bên cạnh GLC, Vinconship còn có ba công ty con khác nằm trên địa bàn thành phố Hải Phòng là xí nghiệp cảng Green (Green Port), công ty vận tải biển Ngôi Sao Xanh (Green Star Lines), công ty TNHH MTV Biển Xanh (Green Depot). Các đơn vị này cùng với GLC hoạt động chuyên biệt trên các lĩnh vực khác nhau, hỗ trợ hiệu quả cho nhau, góp phần vào sự thành công chung của Vinconship.

GLC có lợi thế nổi bật là trung tâm logistics đầu tiên hoạt động trên địa bàn thành phố Hải Phòng, nằm ở vị trí chiến lược, ngay trong Khu công nghiệp Đình Vũ, cách cảng Đình Vũ 0,7km, cảng PTSC 1km, Tân Cảng 2km và cách trung tâm thành phố 6,5km. Với vị trí thuận lợi như vậy, GLC trở thành đầu mối tập trung các hoạt động vận tải và phân phối hàng hóa của khu vực cảng Đình Vũ.

Trung tâm có bốn công chính. Khu văn phòng được xây dựng kiên cố với 3 tầng, tổng diện tích sử dụng là 1.000m². Khu vực bãi container (depot area) rộng 75.000m². Khu vực kho CFS và kho ngoại quan rộng 15.000 m². Ngoài ra, trung tâm còn có các khu vực như nhà ăn, nhà để xe. để phục vụ cho cán bộ công nhân viên.

TT logistics Cái Lân - VOSA Quảng Ninh phục vụ các loại hình dịch vụ logistics cho cả nhà sản xuất và nhà phân phối với các mặt hàng chính là hóa chất, nông sản, hàng tiêu dùng, thiết bị máy móc. Trung tâm có ưu thế về lưu trữ mặt hàng nông sản với 6.700m² nhà kho chuyên dụng.

Ngoài ra một số dự án trung tâm logistics lớn đang và sắp được triển khai góp phần không nhỏ vào việc phân phối hàng hóa trên hành lang nói riêng và trên cả nước nói chung như:

Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc do Liên danh Tập đoàn T&T Group (Việt Nam) - Tập đoàn YCH Holdings (Singapore) làm chủ đầu tư có tổng vốn đầu tư gần 200 triệu USD đã được đề xuất triển khai trên địa bàn tỉnh Phú Thọ mới. Hiện, nhà đầu tư đã hoàn thành những thủ tục pháp lý cuối cùng tiến hành khởi công dự án. Trung tâm logistics ICD Vĩnh Phúc được hy vọng sẽ là điểm kết nối chính trong chuỗi cung ứng và thương mại toàn cầu và khu vực giữa Trung Quốc, Việt Nam, ASEAN, Ấn Độ và các thị trường quốc tế khác.

Trung tâm Logistics BB CIM Văn Phú: Vị trí thuộc tỉnh Lào Cai. Nhà đầu tư đề xuất quy mô sử dụng đất của dự án khoảng 130,2ha, trong đó khu cảng thủy nội địa khoảng 68,6ha, trung tâm logistics khoảng 61,6ha. Tổng mức đầu tư: 3.700 tỷ đồng, trong đó giai đoạn 2025 khoảng 1.760 tỷ đồng. Cảng thủy nội địa & TT Logistics BB CIM Văn phú là đầu mối giao thông (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa) trung tâm kết nối Tây Bắc với các tỉnh phía Đông, phía Nam.

Trung tâm Logistics Thăng Long do Công ty CP Transimex cùng Công ty Cổ phần Vinafreight, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải và Ngoại thương (VNT LOGISTICS), Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu & Đầu tư Chợ lớn (CHOLIMEX) và Công ty TNHH TM&VT Tuấn Mạnh hợp tác đầu tư với tổng vốn đầu tư gần 280 tỷ đồng.

Dự án có tổng diện tích gần 3 ha bao gồm hệ thống kho tổng hợp, kho đông lạnh và kho mát; được trang bị hệ thống khung kệ chứa hàng 8 tầng, hệ thống kiểm soát độ ẩm, hệ thống camera 24/7, hệ thống PCCC đạt tiêu chuẩn, phần mềm quản lý hiện đại. Hệ thống Kho đạt chuẩn ISO, HACCP, CT-PAT và các tiêu chuẩn khác theo quy định; có thể phân phối, lưu trữ hàng hóa tiêu dùng nhanh (FMCG), hàng thực phẩm tươi sống, hàng hóa nguyên vật liệu, v.v, phục vụ cho những cư dân tại địa phương và các vùng lân cận, những khách hàng là các Nhà đầu tư, sản xuất, công nghiệp hoạt động tại tỉnh Hưng Yên. Với vị trí thuận lợi nằm liền kề Khu Công nghiệp Thăng Long 2, cách Trung tâm Thành phố Hà Nội 25km, liên thông giữa vùng tam giác kinh tế trọng điểm Hà Nội - Hải Phòng - Bắc Ninh, kết nối với Cảng Hải Phòng, kết nối với tuyến đường 39 - thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa về các Tỉnh lân cận như Ninh Bình. Trung tâm này sẽ tập trung phát triển dịch vụ logistics, tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức và hoạt động theo mô hình logistics bên thứ 3 (3PL) trên cơ sở phát triển quản trị chuỗi cung ứng

hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp; sẽ đáp ứng được các yêu cầu về phân phối nội địa cho các doanh nghiệp phía Bắc cũng như lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu.

PHỤ LỤC 7
HIỆN TRẠNG CÁC CẢNG ICD TRÊN HÀNH LANG

TT	Tên cảng cạn/ICD	Địa điểm	Năm thành lập	Diện tích (ha)	Công suất thiết kế (TEUs/năm)	Ghi chú
1	ICD Lào Cai	Lào Cai	2010	13,5	300.000	Có kết nối đường sắt
2	ICD Hải Linh	Phú Thọ	2015	15	-	Có kết nối ĐTND
3	ICD Long Biên	Hà Nội	2020	12	135.000	
4	ICD Tân Cảng Hải Phòng	Hải Phòng	2016	29,5	800.000	
5	ICD Đình Vũ - Quảng Bình	Hải Phòng	2018	10	250.000	
6	ICD Hoàng Thành	Hải Phòng	2020	12,7	-	
7	ICD Móng Cái	Quảng Ninh	2015	45	-	Có kết nối quốc tế sang Trung Quốc

Nguồn: TDSI, tác giả tổng hợp, 2022

PHỤ LỤC 8

Kết quả phân tích thống kê mô tả của các biến

Biến quan sát	Nhỏ nhất	Lớn nhất	Tổng điểm	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
Sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS)					
TCCS1	1.00	5.00	1585	3,507	0,897
TCCS2	1.00	5.00	1445	3,197	0,664
TCCS3	1.00	5.00	1541	3,409	0,545
TCCS4	1.00	5.00	1485	3,285	0,826
TCCS5	1.00	5.00	1398	3,093	0,679
Sự thay đổi cơ sở hạ tầng (CSHT)					
CSHT1	1.00	5.00	1762	3,898	0,591
CSHT2	1.00	5.00	1425	3,153	0,644
CSHT3	1.00	5.00	1501	3,321	0,718
CSHT4	1.00	5.00	1536	3,398	0,859
CSHT5	1.00	5.00	1635	3,617	0,647
CSHT6	1.00	5.00	1591	3,520	0,590
CSHT7	1.00	5.00	1717	3,799	0,844
CSHT8	1.00	5.00	1672	3,699	0,573
CSHT9	1.00	5.00	1479	3,272	0,577
Sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT)					
CNTT1	1.00	5.00	1363	3,015	0,755
CNTT2	1.00	5.00	1462	3,235	0,812
CNTT3	1.00	5.00	1437	3,179	0,459
CNTT4	1.00	5.00	1328	2,938	0,536
CNTT5	1.00	5.00	1255	2,777	0,706
CNTT6	1.00	5.00	1363	3,015	0,755
Sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL)					
NNL1	1.00	5.00	1351	2,989	0,623
NNL2	1.00	5.00	1405	3,108	0,549
NNL3	1.00	5.00	1487	3,290	0,865
NNL4	1.00	5.00	1463	3,237	0,584
Sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV)					
CLDV1	1.00	5.00	1596	3,531	0,415
CLDV2	1.00	5.00	1507	3,334	0,879
CLDV3	1.00	5.00	1443	3,192	0,522
CLDV4	1.00	5.00	1310	2,898	0,438
CLDV5	1.00	5.00	1368	3,027	0,430
Sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV)					
TTBV1	1.00	5.00	1362	3,013	0,473
TTBV2	1.00	5.00	1258	2,783	0,573
TTBV3	1.00	5.00	1137	2,515	0,643
TTBV4	1.00	5.00	1226	2,712	0,816

(Nguồn: Tác giả tính toán)

PHỤ LỤC 9

Hệ số Cronbach's Alpha của các biến quan sát phụ thuộc

Biến	Trung bình thang đo nếu loại biến (Scale mean if item deleted)	Phương sai thang đo nếu loại biến (Scale variance if item deleted)	Tương quan biến tổng (Corrected item-total correlation)	Tương quan bình phương (Squared multiple correlation)	Cronbach's Alpha nếu loại biến (Cronbach's Alpha if item deleted)
Nhân tố sự phát triển của ngành dịch vụ logistics có hệ số Cronbach's Alpha = 0.958					
PTKT1	53.950	134.066	.770	.651	.955
PTKT2	54.097	131.238	.758	.646	.956
PTKT3	54.000	132.369	.699	.587	.957
PTKT4	54.016	130.078	.807	.698	.954
PTKT5	53.997	131.691	.762	.663	.955
PTKT6	53.885	130.584	.761	.666	.955
PTXH1	53.938	131.340	.785	.670	.955
PTXH2	53.913	132.542	.760	.628	.955
PTXH3	53.975	132.293	.736	.647	.956
PTXH4	54.212	131.524	.705	.616	.957
PTXH5	53.913	131.192	.812	.738	.954
PTMT1	53.779	130.785	.784	.695	.955
PTMT2	54.034	132.502	.731	.608	.956
PTMT3	53.913	131.517	.799	.723	.955
PTMT4	53.938	131.465	.759	.702	.955

(Nguồn: Tác giả tính toán)

PHỤ LỤC 10

Hệ số Cronbach's Alpha của các biến quan sát

Biến	Trung bình thang đo nếu loại biến (Scale mean if item deleted)	Phương sai thang đo nếu loại biến (Scale variance if item deleted)	Tương quan biến tổng (Corrected item-total correlation)	Tương quan bình phương (Squared multiple correlation)	Cronbach's Alpha nếu loại biến (Cronbach's Alpha if item deleted)
Nhân tố sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.874					
TCCS1	15.601	10.128	.784	.655	.828
TCCS2	15.617	9.550	.772	.619	.829
TCCS3	15.713	9.461	.810	.688	.819
TCCS4	15.664	10.099	.729	.618	.840
TCCS5	15.598	12.110	.429	.223	.905
Nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng (CSHT) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.911					
CSHT1	31.483	35.157	.744	.745	.898
CSHT2	31.604	34.521	.791	.755	.894
CSHT3	31.548	34.842	.786	.820	.895
CSHT4	31.545	34.136	.829	.836	.891
CSHT5	31.514	34.119	.791	.776	.894
CSHT6	31.567	37.559	.646	.608	.905
CSHT7	31.545	34.867	.761	.801	.896
CSHT8	31.555	33.823	.816	.817	.892
CSHT9	31.651	43.134	.081	.038	.937
Nhân tố sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.819					
CNTT1	14.660	8.256	.743	.647	.740
CNTT2	14.854	9.300	.663	.479	.770
CNTT3	14.464	8.274	.764	.606	.734
CNTT4	14.592	8.149	.733	.584	.743
CNTT5	14.090	11.726	.191	.066	.886
Nhân tố sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.74					
NNL1	11.165	5.576	.683	.643	.608
NNL2	11.215	5.301	.715	.661	.583
NNL3	11.265	5.352	.673	.594	.604
NNL4	11.636	6.276	.218	.051	.894
Nhân tố sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.812					
CLDV1	15.464	7.093	.762	.629	.722
CLDV2	15.374	7.047	.781	.655	.716
CLDV3	15.545	7.074	.755	.618	.724
CLDV4	15.517	7.194	.752	.606	.726
CLDV5	15.695	11.844	-.053	.004	.905
Nhân tố sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.765					
TTBV1	10.361	7.769	.432	.208	.776
TTBV2	10.757	6.953	.589	.405	.696
TTBV3	10.579	6.776	.614	.377	.683
TTBV4	10.685	6.523	.631	.435	.672

(Nguồn: tác giả tính toán)

PHỤ LỤC 11

Hệ số Cronbach's Alpha của các biến quan sát chạy lần 2

Biến	Trung bình thang đo nếu loại biến (Scale mean if item deleted)	Phương sai thang đo nếu loại biến (Scale variance if item deleted)	Tương quan biến tổng (Corrected item-total correlation)	Tương quan bình phương (Squared multiple correlation)	Cronbach's Alpha nếu loại biến (Cronbach's Alpha if item deleted)
Nhân tố sự thay đổi thể chế, chính sách (TCCS) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.906					
TCCS1	11.651	7.278	.805	.655	.872
TCCS2	11.667	6.898	.762	.601	.886
TCCS3	11.763	6.775	.814	.675	.867
TCCS4	11.713	7.161	.769	.614	.883
Nhân tố sự thay đổi cơ sở hạ tầng (CSHT) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.937					
CSHT1	27.632	33.527	.758	.745	.930
CSHT2	27.754	33.055	.790	.754	.928
CSHT3	27.698	33.212	.801	.820	.927
CSHT4	27.695	32.594	.836	.836	.925
CSHT5	27.664	32.493	.807	.776	.927
CSHT6	27.717	36.104	.637	.605	.938
CSHT7	27.695	33.250	.774	.800	.929
CSHT8	27.704	32.328	.819	.816	.926
Nhân tố sự thay đổi công nghệ và chuyển đổi số (CNTT) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.886					
CNTT1	10.586	6.506	.801	.642	.834
CNTT2	10.779	7.592	.687	.479	.878
CNTT3	10.389	6.739	.769	.595	.846
CNTT4	10.517	6.550	.755	.582	.853
Nhân tố sự thay đổi số lượng và chất lượng nguồn nhân lực (NNL) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.895					
NNL1	7.707	3.039	.799	.643	.845
NNL2	7.757	2.878	.809	.658	.834
NNL3	7.807	2.894	.770	.593	.869
Nhân tố sự thay đổi về chất lượng dịch vụ logistics (CLDV) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.905					
CLDV1	11.760	6.870	.784	.629	.878
CLDV2	11.670	6.822	.804	.655	.871
CLDV3	11.841	6.828	.783	.617	.879
CLDV4	11.813	6.971	.774	.606	.882
Nhân tố sự thay đổi về tăng trưởng bền vững (TTBV) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.776					
TTBV2	6.991	3.872	.627	.404	.682
TTBV3	6.813	4.027	.564	.319	.749
TTBV4	6.919	3.618	.646	.425	.659

(Nguồn: Tác giả tính toán)

PHỤ LỤC 12

Phân tích phương sai trích các biến thuộc nhân tố độc lập

Thành phần	Giá trị riêng			Tổng bình phương tải nhân tố trích được			Tổng bình phương tải nhân tố trích được sau khi xoay		
	Tổng	% phương sai	% phương sai tích lũy	Tổng	% phương sai	% phương sai tích lũy	Tổng	% phương sai	% phương sai tích lũy
1	11.819	45.457	45.457	11.819	45.457	45.457	4.989	19.187	19.187
2	2.298	8.839	54.296	2.298	8.839	54.296	3.315	12.751	31.938
3	1.788	6.876	61.172	1.788	6.876	61.172	3.286	12.639	44.578
4	1.517	5.835	67.007	1.517	5.835	67.007	3.199	12.306	56.883
5	1.272	4.892	71.899	1.272	4.892	71.899	2.665	10.249	67.132
6	1.045	3.636	75.536	1.045	3.636	75.536	2.185	8.404	75.536
7	.730	2.808	78.344						
8	.603	2.319	80.663						
9	.566	2.178	82.841						
10	.536	2.062	84.902						
11	.444	1.706	86.608						
12	.407	1.567	88.175						
13	.375	1.444	89.619						
14	.350	1.347	90.966						
15	.299	1.148	92.114						
16	.275	1.059	93.174						
17	.267	1.028	94.202						
18	.262	1.006	95.207						
19	.241	.928	96.135						
20	.208	.802	96.937						
21	.197	.757	97.694						
22	.170	.654	98.348						
23	.150	.576	98.924						
24	.119	.459	99.383						
25	.092	.352	99.736						
26	.069	.264	100.000						

(Nguồn: Tác giả tính toán)

PHỤ LỤC 13

Phân tích phương sai trích các biến thuộc nhân tố phụ thuộc

Thành phần	Giá trị riêng			Tổng bình phương tải nhân tố trích được		
	Tổng	% phương sai	% phương sai tích lũy	Tổng	% phương sai	% phương sai tích lũy
1	9.518	63.453	63.453	9.518	63.453	63.453
2	.877	5.850	69.303			
3	.765	5.102	74.405			
4	.558	3.720	78.125			
5	.495	3.303	81.429			
6	.421	2.806	84.234			
7	.364	2.429	86.663			
8	.344	2.296	88.959			
9	.296	1.974	90.934			
10	.265	1.769	92.702			
11	.262	1.745	94.448			
12	.249	1.662	96.109			
13	.230	1.532	97.641			
14	.196	1.306	98.948			
15	.158	1.052	100.000			

(Nguồn: Tác giả tính toán)

PHỤ LỤC 14

Độ tin cậy Cronbach's Alpha, CR, AVE, hệ số tải nhân tố

Thang đo biến nghiên cứu	Biến quan sát	Hệ số tải	Cronbach's Alpha	Hệ số tin cậy, tổng hợp CR	Phương sai trích (AVE)
Chất lượng dịch vụ Logistics	CLDV1	0.881	0.905	0.934	0.779
	CLDV2	0.894			
	CLDV3	0.877			
	CLDV4	0.879			
Công nghệ và chuyển đổi số	CNTT1	0.886	0.886	0.921	0.746
	CNTT2	0.831			
	CNTT3	0.871			
	CNTT4	0.866			
Cơ sở hạ tầng giao thông	CSHT1	0.829	0.938	0.95	0.73
	CSHT2	0.823			
	CSHT3	0.869			
	CSHT4	0.889			
	CSHT5	0.854			
	CSHT7	0.844			
	CSHT8	0.871			
Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực	NNL1	0.914	0.895	0.934	0.826
	NNL2	0.913			
	NNL3	0.9			
Thế chế, chính sách	TCCS2	0.868	0.906	0.934	0.78
	TCCS3	0.901			
	TCCS4	0.873			
	TCCS1	0.891			
Tăng trưởng bền vững	TTBV2	0.866	0.776	0.869	0.689
	TTBV3	0.801			
	TTBV4	0.821			

(Nguồn: Tác giả tính toán)

PHỤ LỤC 15

Tương quan giữa cấu trúc khái niệm nghiên cứu

	Chất lượng dịch vụ Logistics	Công nghệ và chuyên đổi số	Cơ sở hạ tầng giao thông	Phát triển kinh tế	Phát triển môi trường	Phát triển xã hội	Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực	Thể chế, chính sách	Tăng trưởng bền vững
Chất lượng dịch vụ Logistics	0.882								
Công nghệ và chuyên đổi số	0.416	0.864							
Cơ sở hạ tầng giao thông	0.726	0.537	0.854						
Phát triển kinh tế	0.613	0.511	0.714	0.843					
Phát triển môi trường	0.661	0.474	0.733	0.787	0.878				
Phát triển xã hội	0.608	0.499	0.728	0.815	0.813	0.848			
Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực	0.421	0.429	0.522	0.54	0.527	0.536	0.909		
Thể chế, chính sách	0.716	0.442	0.736	0.66	0.669	0.654	0.461	0.883	
Tăng trưởng bền vững	0.226	0.254	0.278	0.274	0.351	0.305	0.279	0.231	0.83

Ghi chú: Căn bậc hai của AVE nằm trên đường chéo chính

(Nguồn: Tác giả tính toán)