

---

# PHÁT TRIỂN CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS NHẪM THÚC ĐẨY TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ Ở VIỆT NAM

**Đặng Đình Đào**

*Viện Thương mại và Kinh tế Quốc tế, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân*  
Email: daothuongmai@yahoo.com

**Tạ Văn Lợi**

*Viện Thương mại và Kinh tế Quốc tế, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân*  
Email: taloiktqd@gmail.com

Mã bài báo: JED - 207

Ngày nhận: 6/6/2021

Ngày nhận bản sửa: 29/7/2021

Ngày duyệt đăng: 26/8/2021

## **Tóm tắt:**

*Tại Việt Nam, dịch vụ logistics lần đầu tiên được đề cập đến trong Luật Thương mại 2005. Đến năm 2015, Quy hoạch về phát triển hệ thống trung tâm logistics đến năm 2020, và định hướng đến năm 2030 mới được phê duyệt theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg. Tuy nhiên, tới nay, mạng lưới trung tâm logistics và các khu công nghiệp logistics vẫn chưa được hình thành. Đây là một trong những nguyên nhân đang cản trở sự phát triển của thị trường bất động sản logistics, hạn chế khả năng thu hút các nguồn lực đầu tư vào logistics, giảm nguồn thu của ngân sách nhà nước, và kìm hãm sự tăng trưởng kinh tế bền vững. Bài viết này đề cập một số vấn đề về phát triển trung tâm logistics, một mô hình quan trọng góp phần thúc đẩy kinh doanh, thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế, và tạo đà cho tăng trưởng kinh tế bền vững tại Việt Nam.*

**Từ khóa:** Mô hình kinh doanh, logistics, trung tâm logistics, cơ sở hạ tầng logistics, thị trường bất động sản logistics.

**Mã JEL:** O18, O21, O40.

## **Developing logistics centers for promoting Vietnam economic growth**

### *Abstract*

*In Vietnam, logistics services were first stated in the Commercial Law issued in 2005. However, until 2015, the planning on the development of the logistics center to 2020 and the orientation to 2030 was still approved under Decision No. 1012/QĐ-TTg. Up to now, the network of logistics centers and logistics industrial areas have not been formed. This is one of the reasons that hinders the development of the logistics real estate market, limits the ability to attract resources investing in logistics, reduces the revenue of the state budget, and stifles sustainable economic growth. This study indicates some issues about logistics center development, an important model that contributes to business promotion, effectively implements economic links, and creates momentum for sustainable economic growth in Vietnam.*

**Keywords:** Business model, logistics, logistics center, logistics infrastructure, logistics real estate market.

**JEL codes:** O18, O21, O40.

## **1. Đặt vấn đề**

Sứ mệnh của logistics là cung ứng hàng hóa dịch vụ đến tay người tiêu dùng với chi phí thấp nhất. Để thực hiện sứ mạng này giải pháp quan trọng là phải phát triển đồng bộ hệ thống logistics quốc gia. Với việc mở cửa thị trường dịch vụ logistics từ năm 2013, ngành logistics đã đạt được những kết quả bước đầu quan trọng, đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước. Tuy vậy cho đến nay, hệ thống

---

logistics ở nước ta, nhất là cơ sở hạ tầng logistics còn nhiều hạn chế, làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa dịch vụ trên cả thị trường trong nước và thị trường quốc tế. Trung tâm logistics được coi là yếu tố quan trọng trong hệ thống cơ sở hạ tầng logistics nhưng thực sự chưa được quan tâm đầu tư phát triển ở Việt Nam. Trong khi chúng ta đều thừa nhận rằng “*Quá trình sản xuất chỉ kết thúc khi sản phẩm làm ra được đưa tới tận tay người tiêu dùng*”. Tuy nhiên, cả nước có tới 370 khu công nghiệp với gần 100 nghìn ha, nhưng Việt Nam vẫn chưa có một khu công nghiệp logistics nào tại 63 tỉnh, thành phố. Và còn nhiều rào cản cho quá trình tiếp tục sản xuất (lưu thông hàng hóa) như các trạm thu phí (BOT) lại mọc lên dày đặc, khoảng cách không tới 50km, thiếu hệ thống kho tàng, hạ tầng kết nối để giảm chi phí logistics thông qua phát triển mạng lưới các trung tâm logistics, chưa hình thành thị trường bất động sản logistics để thu hút đầu tư logistics... Điều này là có mâu thuẫn với mở cửa và hội nhập logistics của Việt Nam trong thực hiện các FTA thế hệ mới, nguy cơ dẫn đến nhiều hậu quả cho nền kinh tế - xã hội như làm cho chi phí logistics tăng cao hơn nhiều so với các nước, ùn tắc, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường... làm giảm sức cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp trên thị trường, đặc biệt là đối với hàng xuất khẩu. Vì vậy, nghiên cứu này nhằm mục tiêu luận giải bước đầu cơ sở của các giải pháp phát triển các trung tâm logistics để thu hút đầu tư logistics, tập trung và quản lý nguồn thu logistics trên địa bàn, gia tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước, hiện thực hóa liên kết kinh tế giữa các ngành, địa phương và doanh nghiệp trong nền kinh tế quốc dân, phát triển thị trường bất động sản logistics ở Việt Nam, đồng thời góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững trong bối cảnh mới. Trong các công trình nghiên cứu về thương mại và logistics của các giáo viên Viện Thương mại và Kinh tế Quốc tế trường Đại học Kinh tế Quốc dân cũng đã đề cập đến nhiều vấn đề logistics nói chung và cơ sở hạ tầng logistics nói riêng. Nhiều vấn đề đã được nghiên cứu như chức năng logistics, hệ thống logistics, các yếu tố của môi trường logistics, đặc biệt là vai trò và sứ mệnh của các trung tâm logistics trong hệ thống logistics... và những vấn đề này tiếp tục được nghiên cứu trong bối cảnh mới của nền kinh tế với nhiều biến động khôn lường do biến đổi khí hậu và thiên tai dịch bệnh như đại dịch Covid 19... Điển hình là trong các ấn phẩm của Đặng Đình Đào (2015, 2020), Trần Văn Bảo & Đặng Thị Thúy Hồng (2018) hay Đặng Đình Đào & Tạ Văn Lợi (2019)...

Mặc dù, đóng vai trò hết sức quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế, bởi chính logistics là quá trình tổ chức và quản lý khoa học các khâu của quá trình tái sản xuất xã hội, là quá trình tối ưu hóa các dòng vận động hàng hóa, tiền tệ, thông tin trong nền kinh tế quốc dân nhằm giảm tối đa các chi phí và nâng cao hiệu quả các hoạt động kinh tế, nhưng nhận thức lĩnh vực này còn hạn chế (Đặng Đình Đào & Trương Tấn Quân, 2016). Sự ra đời và phát triển các trung tâm logistics gắn liền với quá trình phát triển ngành logistics trên thế giới. Ở nước ta, ngành logistics và trung tâm logistics đang còn là vấn đề mới mẻ, ngay cả trong các chính sách, chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2016-2020, các vấn đề về hệ thống logistics, trong đó có các trung tâm logistics cũng chưa được đề cập. Điều đó cho thấy quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế, chuyển từ phát triển theo chiều rộng, dựa vào lao động giá rẻ và tài nguyên sang phát triển theo chiều sâu dựa vào khoa học công nghệ, năng suất và hiệu quả còn nhiều khó khăn.

Nghiên cứu này của chúng tôi bắt đầu bằng khuôn khổ đánh giá tình hình phát triển các trung tâm logistics, thực thi chính sách phát triển logistics hiện nay ở nước ta và những tác động trong bối cảnh mới. Từ đó, đưa ra một số khuyến nghị nhằm phát triển trung tâm logistics và thị trường bất động sản logistics trong giai đoạn trước mắt và sự phát triển bền vững trong dài hạn.

## **2. Thực trạng và giải pháp phát triển các trung tâm logistics**

Kiến tạo môi trường logistics quốc gia, trong đó quy hoạch và việc thực hiện xây dựng các trung tâm logistics, phát triển thị trường bất động sản logistics chính là hành động để hiện thực hóa quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế, thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế trong các ngành và vùng lãnh thổ.

Cũng giống như logistics, khái niệm trung tâm logistics (Logistics centres, Freight villages, Logistics park, Logistics zones) đang có nhiều định nghĩa khác nhau tùy theo từng góc độ nghiên cứu. Theo Hiệp hội trung tâm logistics Châu Âu Europlatforms (European association of freight villagers), trung tâm logistics là một khu vực nơi thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau. Các chủ thể này có thể là người chủ sở hữu hoặc là người thuê sử dụng các cơ sở vật chất và trang thiết bị của trung tâm logistics như kho bãi, văn phòng, khu vực xếp dỡ hàng... Trung tâm logistics cần phải có và được trang bị các thiết bị phục vụ các hoạt động và dịch vụ của trung tâm. Trung tâm logistics được kết nối với các hạ tầng vận tải khác nhau như

---

đường ô tô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không.

Như vậy, một trung tâm logistics cơ bản phải đảm bảo 5 yếu tố: Khu vực - nơi thực hiện các hoạt động vận tải, logistics, thương mại trong nước và quốc tế (là khu vực có hàng rào riêng); các hoạt động tại trung tâm được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau; các chủ thể có thể là chủ sở hữu hoặc là người thuê sử dụng cơ sở vật chất của trung tâm; trung tâm logistics được đầu tư xây dựng và trang thiết bị phục vụ cho các hoạt động dịch vụ của trung tâm; trung tâm logistics phải được kết nối với nhiều hạ tầng vận tải như đường ô tô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không... Trung tâm logistics được xây dựng nhằm thực hiện các chức năng cơ bản: Lưu kho bãi (Storage); xếp dỡ hàng (Materials handling) (Осиова, 1997); gom hàng (Consolidation); chia nhỏ hàng (break bulk); phối hợp phân chia hàng (Cross-docking) (Rushton & cộng sự, 2006); lưu giữ hàng tối ưu (Postponement); tạo ra giá trị gia tăng (Value added logistics - VAL); chuyển tải (Transshipment) và logistics ngược, xúc tiến thương mại, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm và mô hình kinh doanh, thực hiện liên kết kinh tế của các doanh nghiệp hay chủ đầu tư logistics. Với các chức năng cơ bản trên, trung tâm logistics có vai trò rất quan trọng trong việc tối ưu hóa các dòng vận động hàng hóa, tiền tệ, thông tin; thúc đẩy lưu thông hàng hóa, xuất nhập khẩu, giảm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh cho các doanh nghiệp và hàng hóa trên các thị trường trong điều kiện hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới. Đặc biệt, các trung tâm logistics được coi là mô hình kinh doanh mới, mô hình thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế của các ngành, các địa phương và vùng lãnh thổ... Sự kết nối các trung tâm logistics trong vùng hình thành nên cụm logistics (logistics clusters).

Hoạt động logistics đã diễn ra từ lâu tại Việt Nam và luôn gắn liền với lịch sử phát triển của đất nước, nhưng phải đến năm 2005, Việt Nam mới có văn bản pháp luật đầu tiên định nghĩa về hoạt động này tại Luật Thương mại. Logistics ở Việt Nam mặc dù đang trong giai đoạn đầu của sự phát triển nhưng đã có những đóng góp nhất định trong phát triển kinh tế - xã hội. Thực tế ở Việt Nam, Logistics có sự phát triển nhanh chóng và trở thành ngành kinh tế đóng góp ngày càng quan trọng đối với sự phát triển kinh tế đất nước. Cùng với sự phát triển của ngành logistics, cơ sở hạ tầng logistics, trong đó có các trung tâm logistics từng bước được đầu tư xây dựng ở Việt Nam. Ở giai đoạn đầu, nhằm đáp ứng nhu cầu phân phối, lưu thông hàng hóa và vận tải hàng hóa tăng nhanh, đặc biệt là hàng container đã hình thành nhiều trung tâm phân phối, nhiều cảng nội địa tại các vùng trên cả nước (đây là hệ thống hạ tầng kho hàng, bến bãi phục vụ cho các hoạt động logistics). Khu vực phía Bắc có các cảng ICD như Gia Lâm, Mỹ Đình (Hà Nội), Thụy Vân (Phú Thọ), Hải Dương (Hải Dương), Ninh Phúc (Ninh Bình), Hòa Xá (Nam Định), Tiên Sơn (Bắc Ninh), Lào Cai (Lào Cai).

Khu vực phía Nam, lượng hàng hóa lưu thông lớn, khối lượng hàng container thông qua các cảng biển chiếm trên 70% cả nước. Đây là một trong những yếu tố quan trọng thúc đẩy sự hình thành và phát triển các cảng nội địa ICD và các điểm làm thủ tục hải quan ngoài cửa khẩu và hệ thống kho bãi chứa hàng. Khu vực phía Nam hiện có các ICD đang hoạt động như Phước Long Transimex, Biên Hòa, Bến Nghé (Trường Thọ), Sóng Thần (trong khu công nghiệp Sóng Thần), Tanamexco, Phúc Long, Sotrans, Tân cảng - Long Bình. Ngoài ra, trong một số khu công nghiệp hình thành các điểm làm thủ tục hải quan, điểm kiểm tra hàng hóa ngoài cửa khẩu.

Với tiềm năng phát triển thị trường logistics Việt Nam, nhiều doanh nghiệp trong nước và quốc tế đã và đang đầu tư mạnh vào lĩnh vực logistics, công ty liên doanh Indo - Trans Keppel logistics Việt Nam (ITL Keppel), công ty Keppel logistics thuộc Tập đoàn Viễn thông và Vận tải Keppel, công ty sản xuất, nhập khẩu Bình Dương (Protrade), Tập đoàn YCH của Singapore, Công ty DD Schenker Việt Nam thuộc Tập đoàn Logistics Schenker đưa vào khai thác trung tâm logistics SCL tại khu công nghiệp Sóng Thần I (Bình Dương). Công ty cổ phần đầu tư Bắc Kỳ xây dựng trung tâm logistics Tiên Sơn (Bắc Ninh) với diện tích 10 ha. Transimex - Sài Gòn, năm 2015 thực hiện dự án “Kho ngoại quan và Trung tâm logistics khu công nghệ cao thành phố Hồ Chí Minh... với diện tích 10 ha gồm hệ thống kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho CFS, kho thường, kho lạnh và bãi chứa container... ”

Những năm gần đây nhiều tỉnh, thành phố đã và đang quan tâm đầu tư nhiều dự án lớn về trung tâm logistics, như tỉnh Quảng Ninh đề xuất xây dựng khu hậu cần sau cảng và logistics tại khu vực Quảng Yên với quy mô 3.000 – 5000 ha (ngày 23 tháng 4 năm 2019). Tại Vĩnh Phúc, tháng 12 năm 2020 Liên danh Tập đoàn T&T Group của Việt Nam và Tập đoàn YCH của Singapore triển khai trên địa bàn thị trấn Hương Canh và xã Sơn Lôi, huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc. Dự án Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc nằm trên diện tích rộng hơn 83 hecta, dự án có trung tâm điều hành thông minh cảng cạn Super Port, sẽ giúp nhanh chóng

---

và dễ dàng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ, đường sắt, cũng như chuyển hàng tới các cảng biển và sân bay trong khoảng thời gian tối thiểu... Tại Hải Phòng, đến năm 2020, có 4 trung tâm logistics trong đó có 01 trung tâm logistics Nam Đình Vũ và 03 trung tâm logistics cấp tỉnh tại Lạch Huyện, huyện Cát Hải, VSIP tại khu công nghiệp VSIP Thủy Nguyên và Tràng Duệ tại khu công nghiệp Tràng Duệ huyện An Dương. Bà Rịa - Vũng Tàu đang triển khai dự án trung tâm logistics Cái Mép Hạ hạng I thuộc vùng Đông Nam Bộ (ngày 20 tháng 3 năm 2021)... Theo Bộ Công thương (2020), đến cuối năm 2019, cả nước có 69 trung tâm logistics tại 10 tỉnh, thành phố, phân bố tập trung ở một số khu công nghiệp phía Nam... Cùng với quá trình hội nhập ngày càng sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới, hệ thống các trung tâm logistics Việt Nam được hình thành và ngày càng đóng vai trò quan trọng trong hệ thống logistics quốc gia, góp phần thúc đẩy thương mại trong nước và xuất nhập khẩu hàng hóa...

Tuy nhiên, sự phát triển trung tâm logistics ở nước ta còn tồn tại nhiều bất cập và hạn chế. Trước hết, sự quan tâm, quy hoạch đầu tư xây dựng các trung tâm logistics vẫn còn hạn chế. Tầm nhìn ngắn hạn, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông tuy được đầu tư xây dựng khang trang nhưng thường mang tính đơn lẻ theo từng phương tiện, thiếu kết nối liên hoàn, thiếu các trung tâm logistics hậu cần cho vận hành khai thác hiệu quả và văn minh giao thông. Quy mô các trung tâm logistics được xây dựng tự phát có quy mô nhỏ, thường ở mức dưới 10 ha, thậm chí từ 1 ha đến 2 ha, trong khi ở các nước, quy mô của trung tâm logistics bằng cả quy mô khu công nghiệp (khu công nghiệp logistics) lên đến cả 1500 ha. Trung tâm logistics ở nước ta chủ yếu thuộc sở hữu của một doanh nghiệp và cung ứng dịch vụ cho khách hàng, chưa phát triển đến quy mô hội đủ các yếu tố của một trung tâm logistics như các nước. Việt Nam chưa có một trung tâm logistics nào đáp ứng cả 5 yếu tố mà chỉ là ICD mở rộng thêm một số chức năng; chưa hình thành các cụm logistics, các trung tâm logistics chưa thực hiện được chức năng kết nối liên hoàn các phương tiện vận tải của các địa phương và vùng lãnh thổ vì các trung tâm logistics hiện nay được xây dựng riêng lẻ trong các khu công nghiệp chỉ để phục vụ mục đích của doanh nghiệp đầu tư kinh doanh. Như đánh giá của Bộ Công Thương (2020), “*Quy mô của các trung tâm logistics nhìn chung còn nhỏ (dưới 10 ha), chủ yếu phục vụ một số doanh nghiệp trong khu vực khu công nghiệp hoặc một tỉnh thành, chưa phát triển đến quy mô phục vụ ngành hoặc một vùng kinh tế*”. Quyết định 1012/QĐ-TTg về quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics quy mô loại 1 mới chỉ có 20-30 ha, loại 2 là 10-12 ha; trung tâm logistics chuyên dùng chỉ có 3-4 ha, bằng quy mô của các cảng cạn ICD, kho bãi trong phân phối, lưu thông (Thủ tướng Chính phủ, 2015). Việt Nam cho đến nay chưa có khu công nghiệp logistics nào, còn tại các khu công nghiệp của các địa phương, thành phố, các doanh nghiệp đầu tư xây dựng trung tâm phân phối (logistics) của mình để phục vụ cho sản xuất kinh doanh và làm kinh doanh dịch vụ cho thuê; đang có sự bất cập trong quy hoạch các khu công nghiệp và các trung tâm logistics (khu công nghiệp logistics). Chúng ta dường như mới chỉ chú ý đến quy hoạch phát triển các khu công nghiệp sản xuất, gia công, lắp ráp mà không tính đến các khu công nghiệp hậu cần (logistics)...

Hệ lụy là làm cho chi phí logistics tăng cao so với các nước, gây ách tắc trong lưu thông hàng hóa giữa các vùng miền; làm giảm giá trị, chất lượng hàng hóa và khả năng cạnh tranh trên các thị trường; đi xa hơn là làm trầm trọng thêm ùn tắc giao thông, sử dụng hiệu quả thấp các phương thức vận tải vốn Việt Nam có nhiều lợi thế như đường biển, đường sông, đường sắt, trong khi đường bộ lại quá tải... Những bất cập, tồn tại trên là do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan như nhận thức về vai trò và vị trí của cơ sở hạ tầng logistics nói chung và các trung tâm logistics nói riêng trong nền kinh tế chưa đầy đủ. Cơ chế, chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics, bao gồm các trung tâm logistics còn rất hạn chế, nhất là quỹ đất cho phát triển bất động sản logistics; các ngành và các địa phương chưa quan tâm, ủng hộ đúng mức đối với logistics và phát triển các trung tâm logistics, vì mô hình tăng trưởng kinh tế vẫn chủ yếu theo chiều rộng, năng suất, chất lượng còn thấp.

Hậu cần (logistics) luôn đặt ra cho mọi nền sản xuất xã hội vì nó là một tất yếu đảm bảo cho mọi nền kinh tế luôn được phát triển nhịp nhàng, bền vững và hiệu quả cao. Vì vậy, để biến tiềm năng thành lợi thế phát triển, góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững, chúng tôi cho rằng cần phải có nhiều giải pháp đồng bộ thực hiện cả trước mắt và lâu dài, đặc biệt là cần khắc phục những “*mất cân bằng*” trong tư duy, trong các chính sách đầu tư phát triển sản xuất, phân phối và lưu thông. Ở đây, chúng tôi chỉ xin trao đổi một số khía cạnh về xây dựng mạng lưới các trung tâm logistics - mô hình kinh doanh mới, thực hiện

---

hiệu quả liên kết kinh tế giữa các địa phương:

*Thứ nhất*, cần nâng cao nhận thức về vai trò quan trọng của cơ sở hạ tầng logistics và trung tâm logistics, đặc biệt là thị trường bất động sản logistics trong thu hút đầu tư logistics, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm và xuất nhập khẩu. Các trung tâm logistics hoạt động như một mô hình kinh doanh, thực hiện hiệu quả các hình thức liên kết kinh tế sẽ tạo nguồn thu, đóng góp lớn cho ngân sách nhà nước nhưng đang bị phân tán, thiếu quản lý và thậm chí đang còn chảy vào tay của các doanh nghiệp ngoại. Do vậy, phải nâng cao hơn nữa mức ủng hộ đối với quy hoạch, triển khai và xây dựng hệ thống các trung tâm logistics, khu công nghiệp logistics, cụm logistics - hình thành thị trường bất động sản logistics Việt Nam.

*Thứ hai*, Việt Nam cần sớm xây dựng một khung pháp lý đồng bộ cho hoạt động logistics, trước mắt cần nghiên cứu bổ sung và sửa đổi Luật Thương mại về các nội dung liên quan dịch vụ logistics, quản lý nhà nước về logistics, hệ thống logistics, hoạt động kinh tế logistics, hệ thống chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật trong logistics... Từ đó sớm có được các văn bản hướng dẫn phù hợp với thực tiễn hoạt động logistics hiện nay. Một hành lang pháp lý bao gồm các quy định pháp luật cụ thể, rõ ràng, minh bạch, có hiệu lực trong thực tiễn với sự quan tâm của Nhà nước và chính quyền các địa phương trong đầu tư cơ sở hạ tầng logistics, phát triển doanh nghiệp... là những tiền đề quan trọng để thúc đẩy ngành logistics Việt Nam phát triển, đóng góp lớn hơn nữa cho ngân sách nhà nước. Vì vậy, với một lĩnh vực quan trọng trong nền kinh tế quốc dân như logistics thì cùng với việc hoàn thiện, bổ sung 8 Điều trong Luật Thương mại 2005, chúng ta phải tính xây dựng *Luật logistics Việt Nam* trong tương lai gần là cần thiết.

*Thứ ba*, cần sớm xây dựng Chiến lược phát triển logistics Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Với vị trí “Nhạc trưởng” - “Tổng tư lệnh”, logistics là ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng quan trọng, mang tính liên ngành, hiệu lực, hiệu quả quản lý logistics là kết quả tích hợp khoa học, liên ngành giao thông vận tải, kế hoạch và đầu tư, thương mại, tài chính, hải quan, công nghệ thông tin... Do đó, để quản lý nhà nước thống nhất trên quan điểm hiệu quả, lợi ích toàn cục và tối ưu hóa các dòng vận động hàng hóa dịch vụ, tiền tệ, nhân lực và thông tin giữa các ngành, các địa phương - Nền tảng cho sự tham gia hiệu quả các chuỗi cung ứng toàn cầu, cần phải có một Ủy ban Quốc gia về logistics làm chức năng quản lý nhà nước logistics, giải bài toán tối ưu cho từng chương trình, dự án trên phạm vi nền kinh tế quốc dân và từng khu vực (Đặng Đình Đào, 2019, 2020).

*Thứ tư*, cần rà soát để sửa đổi và tích hợp kịp thời để tránh trùng lặp, chồng chéo, thậm chí mâu thuẫn nhau trong các chính sách phát triển của các ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng như giao thông, thương mại, công nghệ thông tin, tài chính,... để Việt Nam có được một cơ sở khoa học quản lý vững chắc, nguồn số liệu thống kê logistics thống nhất về các chỉ tiêu kinh tế - tài chính từ các hoạt động logistics được tính toán có cơ sở, tránh trùng lặp thay vì chỉ dựa vào nguồn số liệu của các công ty tư vấn, theo kiểu “bóc thuốc” cho một lĩnh vực rất quan trọng của nền kinh tế quốc dân... Vì cho đến nay, có thể nói chúng ta vẫn chưa xác định rõ ràng hoạt động kinh tế thuộc lĩnh vực logistics bao gồm những hoạt động nào? (hay là chỉ “hoạt động kinh tế” nằm trong mã ngành 5229 - “Hoạt động lập kế hoạch, tổ chức và hỗ trợ vận tải, kho bãi và phân phối hàng hóa”) theo như Quyết định số 27/QĐ-TTg ngày 6 tháng 7 năm 2018 về Ban hành hệ thống ngành kinh tế Việt Nam? Vì vậy, tại Chỉ thị số 21/CT/2018/TTg ngày 18 tháng 7 năm 2018 về “đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông”, Thủ tướng Chính phủ giao cho Bộ Khoa học và Đào tạo “Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics” cần sớm nghiên cứu ban hành để làm cơ sở cho việc đánh giá và quản lý thống nhất ngành logistics hiện nay?

*Thứ năm*, xây dựng đồng bộ các trung tâm logistics (khu công nghiệp logistics, cụm logistics...) nhằm thúc đẩy phát triển bền vững kinh tế theo mô hình Logistics Xanh (Cảng biển → Đường sắt → Các trung tâm Logistics → Đường ô tô → Khách hàng), phát triển Logistics thành phố. Phải đặc biệt quan tâm đầu tư xây dựng hạ tầng kết nối để phát triển vận tải đa phương thức nhằm giảm chi phí logistics, coi các trung tâm logistics như là mô hình kinh doanh mới, mô hình thực hiện liên kết hiệu quả giữa các ngành, các địa phương và vùng lãnh thổ và là giải pháp quan trọng trong thu hút đầu tư logistics, tập trung và quản lý nguồn thu từ các hoạt động logistics nhằm tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước, hạn chế tình trạng chuyên giá..., là giải pháp để xây dựng hệ thống giao thông, thương mại thông minh... (Đặng Đình Đào & Tạ Văn Lợi, 2019).

Cần đầu tư xây dựng các trung tâm logistics để kết nối vùng kinh tế, khai thác các tuyến hành lang kinh

---

tế, để thúc đẩy lưu thông hàng hóa, xuất nhập khẩu và tiêu thụ sản phẩm cho các ngành và địa phương. Các trung tâm logistics cần được xây dựng tại các điểm kết nối các loại phương tiện vận tải mà địa phương, vùng lãnh thổ đang có lợi thế như đường bộ, đường sắt, đường thủy... Đứng đề tình trạng như nhiều địa phương hiện nay xây dựng các trung tâm logistics trong các khu công nghiệp rồi mới tính làm dự án xây đường kết nối vào trung tâm. Các trung tâm phải được quy hoạch, xây dựng có quy mô tương đương với các khu công nghiệp hiện nay ở nước ta để thu hút các tập đoàn logistics của khu vực, thế giới, các doanh nghiệp logistics trong nước vào đầu tư, kinh doanh. Cần sớm quy hoạch, xây dựng các khu công nghiệp logistics làm hậu cần cho các khu công nghiệp sản xuất tại các vùng kinh tế và các địa phương, chứ không nên quá tập trung xây dựng các trung tâm logistics quy mô nhỏ 2-3 ha trong các khu công nghiệp như hiện nay.

*Thứ sáu*, cần có chính sách đặc thù về đất đai cho xây dựng các trung tâm logistics tại các địa phương nhằm thực hiện liên kết kinh tế hiệu quả giữa các ngành, địa phương và vùng lãnh thổ, thông qua đó thúc đẩy lưu thông và xuất nhập khẩu hàng hóa, khai thác hiệu quả dư địa còn rất lớn từ dịch vụ logistics để tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước. Cơ sở hạ tầng logistics phát triển chính là hệ thống cơ sở hạ tầng được kết nối liên hoàn của các cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại, công nghệ thông tin và các lĩnh vực dịch vụ khác có liên quan theo hướng đảm bảo tối ưu hóa dòng vận động hàng hóa, tiền tệ, thông tin với mục tiêu giảm chi phí thấp nhất trong phân phối, lưu thông của nền kinh tế quốc dân. Ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống đường gom, đường kết nối ở các địa phương, phát triển các phần mềm chuyên ứng dụng logistics để giảm chi phí logistics cho các doanh nghiệp.

*Thứ bảy*, đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics trong nền kinh tế quốc dân. Từ đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước trung ương đến cán bộ quản lý các địa phương rất cần được trang bị kiến thức logistics, có tư duy logistics để tổ chức và quản lý khoa học các hoạt động của mình với thời gian và chi phí thấp nhất nhằm có các quyết định và giải quyết các vấn đề của nền kinh tế trên quan điểm lợi ích toàn cục - lợi ích quốc gia, tránh tư tưởng lợi ích cục bộ địa phương, lợi ích nhóm và lợi ích dự án.

*Thứ tám*, tăng cường nghiên cứu và học tập kinh nghiệm của các nước có nền công nghiệp logistics phát triển, đặc biệt là trong xây dựng và vận hành các trung tâm logistics, cụm logistics. Ở các nước, ngành logistics luôn giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế và các hoạt động logistics luôn đem lại hiệu quả kinh tế cao, nguồn thu lớn cho Ngân sách nhà nước. Trong giai đoạn phát triển hiện nay, việc nghiên cứu, học tập kinh nghiệm từ các nước có nền công nghiệp logistics phát triển là rất cần thiết (Đặng Đình Đào & Tạ Văn Lợi, 2019).

## Tài liệu tham khảo

- Bộ Công Thương (2020), *Báo cáo chuyên đề tổng hợp số 35: Đánh giá thực trạng việc thực hiện đột phá chiến lược về phát triển kết cấu hạ tầng giai đoạn 2011 – 2020 và vấn đề đặt ra trong giai đoạn 2021 – 2030, kế hoạch 5 năm 2021 – 2025*, Hà Nội.
- Đặng Đình Đào (2015), 'Phát triển các trung tâm logistics – Mô hình thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế ở nước ta', *Tạp chí thông tin và dự báo kinh tế - xã hội*, 07.
- Đặng Đình Đào (2019), 'Phát triển bền vững tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045', *Kỷ yếu: Hội thảo Xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*, Ban Chấp hành Trung ương - Ban Chỉ đạo 218, 230-245.
- Đặng Đình Đào (2020), 'Bài toán quản lý nhà nước về ngành logistics', *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, 04.
- Đặng Đình Đào & Tạ Văn Lợi (2019), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.
- Đặng Đình Đào & Trương Tấn Quân (2016), *Một số vấn đề thương mại và logistics ở Việt Nam thời kỳ đổi mới 1986-2016*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.
- Осиова, В. (1997), юнити, Основы Коммерческой деятельности М. Издат.
- Rushton, A, Croucher, P. & Baker, P. (2006), *Handbook of Logistics and Distribution Management*, Kogan Page Limited.
- Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, ban hành ngày 03 tháng 07 năm 2015.
- Trần Văn Bảo & Đặng Thị Thúy Hồng (2018), *Quản trị logistics*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.