

Dịch vụ logistics thành phố Thái Nguyên – tiềm năng phát triển

Thai Nguyen city logistics services – development potential

Lê Thị Minh Huyền¹, Phan Thế Quân², Phan Hồng Nhung², Vũ Thu Phương²

Tóm tắt

Dịch vụ logistics được coi như “mạch máu” trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế của cả nước cũng như từng địa phương. Hiện nay, Việt Nam thuộc nhóm 5 nước đứng đầu ASEAN về lĩnh vực logistics. Do đó, Việt Nam có rất nhiều thành phố được đánh giá mang nhiều tiềm năng để phát triển dịch vụ này trong đó có Thành phố Thái Nguyên-tỉnh Thái Nguyên. Nơi đây có tiềm năng lớn để phát triển ngành logistics nhờ vào vị trí địa lý thuận lợi và hạ tầng giao thông đa dạng. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều tồn tại khiến cho nơi đây chưa tương xứng với tiềm năng sẵn có. Bài báo này đánh giá tiềm năng và xác định tồn tại của dịch vụ logistics thành phố Thái Nguyên. Kết quả của nghiên cứu là thông tin cần thiết đối với các nhà quản lý khi đưa ra các giải pháp giải quyết các vấn đề tồn tại và khai thác hiệu quả tiềm năng sẵn có nhằm phát triển dịch vụ logistics thành phố Thái Nguyên.

Từ khóa: dịch vụ, logistics, hạ tầng, tiềm năng

Abstract

Logistics services are considered the “lifeblood” in the overall structure of the national economy, playing a role in supporting, connecting and promoting the socio-economic development of the whole country as well as individual localities. Currently, Vietnam ranks among the top 5 ASEAN countries in the logistic sectors. Therefore, many cities in Vietnam are considered to have significant potential for development of this service, including Thai Nguyen City -inThai Nguyen province. This place has great potential to develop the logistics industry thanks to its favorable geographical location and diverse transportation infrastructure. However, there are still many problems that make this place not commensurate with its available potential. This paper assesses the potential and identifies the existence of logistics services in Thai Nguyen city. The results of the research provide necessary information for managers when coming up with solutions to solve existing problems and effectively exploit available potential to develop logistics services in Thai Nguyen city.

Key words: service, logistics, infrastructure, potential

¹Bộ môn Quản lý chuỗi cung ứng và Logistics,
Khoa Quản lý Đô thị
Email: huyenlmtm@hau.edu.vn; ĐT: 0912966066

²Sinh viên Lớp 22TL, Khoa Quản lý Đô thị,
Trường Đại Học Kiến Trúc Hà Nội

Ngày nhận bài: 03/8/2024
Ngày sửa bài: 8/8/2024
Ngày duyệt đăng: 12/8/2024

1. Đặt vấn đề

Hiện nay, Việt Nam lọt top 10 thị trường logistics mới nổi trên thế giới và đứng thứ 4 Đông Nam Á, sau Malaysia, Indonesia và Thái Lan. Về cơ hội logistics trong nước, Việt Nam được đánh giá ở vị trí 16, cải thiện 1 bậc so với năm 2022 với 5,02 điểm. Còn về yếu tố cơ hội logistics quốc tế, Việt Nam hiện dẫn đầu Đông Nam Á, đứng vị trí thứ 4 của bảng xếp hạng với 6,03 điểm. Dựa trên các điều kiện kinh doanh và chỉ số sẵn sàng công nghệ, Việt Nam được đánh giá lần lượt ở vị trí 19 và 15 của bảng xếp hạng. Do đó, các thành phố của Việt Nam đều có tiềm năng phát triển dịch vụ logistics, đặc biệt là các thành phố có hệ thống thông đa dạng như đường bộ, đường thủy, đường sắt và đường hàng không [1, 2].

Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ sẽ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hoá, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin,... 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 thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao [5, 10].

Tỉnh Thái Nguyên hiện nay tập trung nhiều khu công nghiệp như KCN Gang thép, KCN Yên Bình, KCN Điềm Thụy,... với các lĩnh vực khác nhau như là thép, khoáng sản, các sản phẩm may mặc,... Do đó, tập trung nguồn hàng vô cùng lớn, nhu cầu vận chuyển khắp cả nước và quốc tế cao. Thành phố Thái Nguyên là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá – xã hội của tỉnh Thái Nguyên và vùng Việt Bắc. Thái Nguyên có vị trí thuận lợi, quan trọng trong việc phát triển Kinh tế - Xã hội của tỉnh Thái Nguyên và các tỉnh miền núi phía Bắc Việt Nam [4]. Do đó, hệ thống giao thông Thái Nguyên tương đối phát triển như đường bộ, đường thủy nội địa, đường hàng không, đảm nhận vai trò vận tải hàng hoá và kết nối trong tỉnh và với nhiều khu kinh tế, cảng biển, cảng hàng không của Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh. Những yếu tố tác động đến sự phát triển dịch vụ logistics như chính sách, kinh tế xã hội thì cơ sở hạ tầng giao thông là một trong những yếu tố chính, là tiềm năng thúc đẩy logistics phát triển. Tuy nhiên, dịch vụ logistics của thành phố Thái Nguyên chưa có thành tích nổi bật, khối lượng vận chuyển hàng hoá chủ yếu vẫn là đường bộ, các doanh nghiệp logistics có quy mô nhỏ và vừa không phát huy được hết các cơ hội, chưa tham gia sâu vào chuỗi dịch vụ logistics nên đã hạn chế đáng kể khả năng lưu thông hàng hoá. Nghiên cứu này, tập trung đánh giá thực trạng dịch vụ logistics, phân tích những vấn đề tồn tại và các yếu tố tạo nên tiềm năng phát triển logistics của thành phố Thái Nguyên nói riêng và tỉnh Thái Nguyên nói chung. Bài báo chưa tập trung nghiên cứu về phân tích thực trạng cơ sở hạ tầng giao thông, các chính sách và công tác quản lý logistics.

2. Thực trạng logistics Thành phố Thái Nguyên, tỉnh Thái Nguyên

a. Dịch vụ vận chuyển và kho bãi

Dịch vụ vận chuyển hàng hoá của thành phố Thái Nguyên – tỉnh Thái Nguyên được thực hiện thông qua cơ sở hạ tầng đường bộ,

đường thủy nội địa và đường sắt, trong đó chủ yếu là đường bộ và có sự gia tăng theo các năm. Năm 2017 lượng hàng hoá vận chuyển của tỉnh chỉ đạt 37.490 nghìn tấn, đến năm 2023 con số ước tính đã tăng lên đến 58.737,5 nghìn tấn. Từ năm 2017-2023, trung bình mỗi năm lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường bộ tăng 4,52%. Khối lượng hàng hoá luân chuyển cũng có sự gia tăng tương ứng. Năm 2017 lượng hàng hoá luân chuyển chỉ đạt 1.551 triệu tấn.km, đến năm 2021 khối lượng này đã tăng lên thành 1.897,7 triệu tấn.km, tăng 346,7 triệu tấn.km. So với năm 2017, tốc độ tăng trưởng trung bình đạt 5,17% năm. Hàng hoá chủ yếu là thép, khoáng sản, các sản phẩm may mặc, sản phẩm từ các nhà máy tại các khu công nghiệp như: Công ty CP Gang Thép Thái Nguyên, khu công nghiệp Quyết Thắng, cụm công nghiệp Tân Lập, cụm công nghiệp Cao Nga,... vận chuyển bằng đường bộ đến khu vực cảng biển thuộc thành phố Hải Phòng. Bên cạnh đó, nguồn hàng than, khoáng sản, thép,... từ các mỏ vật liệu và các nhà máy trên địa bàn tỉnh vận chuyển bằng đường bộ đến cụm cảng Đa Phúc và các tỉnh lân cận để tiêu thụ. Với dịch vụ vận chuyển đường thủy, nguồn hàng chủ yếu là than, khoáng sản, thép,... từ các mỏ vật liệu và các nhà máy trên địa bàn tỉnh được vận chuyển đến cụm cảng Đa Phúc thông qua các bến thủy nội địa lên tàu vận chuyển theo tuyến Thái Nguyên - Phả Lại đi đến nơi tiêu thụ. Vận chuyển đường sắt, nguồn hàng chủ yếu là khoáng sản được vận chuyển từ các mỏ đến các nhà máy trên địa bàn tỉnh. Hệ thống các kho hàng tại Thành phố Thái Nguyên được bố trí đan xen giữa các dịch vụ khác như: kho dự trữ hàng hoá, dịch vụ giao, nhận hàng hoá, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan,... Các kho chủ yếu là dự trữ, lưu thông các mặt hàng thiết yếu như: Phân bón, thuốc trừ sâu, xăng dầu và hệ thống kho hàng hình thành theo từng loại hình ngành nghề kinh doanh [3, 8, 9].

Nhìn chung, vận tải hàng hoá tính đến tháng 4 năm 2023, khối lượng vận chuyển hàng hoá đạt 13,9 triệu tấn, tăng 25,8% so với cùng kỳ; khối lượng luân chuyển hàng hoá đạt 582,7 triệu tấn/km, tăng 28,8%. Tổng doanh thu vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh ước đạt 1,77 nghìn tỷ đồng, tăng 39,2% so với cùng kỳ năm 2022. Trong đó, doanh thu vận tải hàng hoá đạt 1.708 tỷ đồng, tăng 30,2%; doanh thu vận tải hành khách đạt 431,5 tỷ đồng, tăng 61,3%; doanh thu hoạt động kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải đạt 168,8 tỷ đồng, tăng 36,1%; doanh thu hoạt động bưu chính, chuyển phát đạt 49,3 tỷ đồng, tăng 39,9% so với cùng kỳ. Đây là mức tăng trưởng cao nhất trong 5 năm trở lại đây [6, 9].

b. Dịch vụ hải quan và logistics tổng hợp

Thành phố Thái Nguyên hiện có 1 điểm làm thủ tục Hải quan. Tính toàn tỉnh có 3 điểm với địa bàn hoạt động trên 3 tỉnh: Thái Nguyên, Bắc Ninh và Bắc Giang. Có nhiều doanh nghiệp làm thủ tục hải quan xuất, nhập khẩu hàng hoá. Với kim ngạch xuất khẩu đạt 20,17 tỷ USD. Tỉnh Thái Nguyên ghi nhận đứng thứ tư trong cả nước về kim ngạch xuất khẩu trong 9 tháng năm 2023 và thuộc nhóm 9 địa phương có kim ngạch xuất khẩu đạt trên 1 tỷ USD trong tháng 9/2023 [6].

Hiện nay, trên địa bàn thành phố chưa hình thành các trung tâm logistics liên hoàn, đảm bảo các điều kiện đáp ứng tốt các nhu cầu của sản xuất và lưu thông hàng hoá. Hoạt động logistics trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp là của các doanh nghiệp độc lập không liên thông với nhau [3]. Loại hình kinh doanh này được bố trí đan xen giữa các dịch vụ khác như: kho lưu trữ hàng hoá, dịch vụ giao, nhận hàng hoá, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan...

Các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics tự tổ chức

và thực hiện từ việc sở hữu hàng hoá, lưu trữ và quản lý kho hàng, xử lý đơn hàng, đóng gói đến việc vận chuyển, giao hàng rất nhiều. Doanh nghiệp phải tự mình đầu tư các trang thiết bị, công cụ như phương tiện vận tải, nhà xưởng, thiết bị bốc dỡ, sắp xếp, cũng như đào tạo kỹ năng chuyên môn nhân sự vận hành mà chưa chú trọng vào việc thuê các doanh nghiệp logistics hoạt động chuyên nghiệp hơn để tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả vận tải. Hoặc việc kinh doanh thuê dịch vụ đơn lẻ từ một nhà cung cấp dịch vụ mà ở đó, bên thứ hai này chỉ đảm nhận một trong các loại hình dịch vụ như kho bãi hay vận chuyển, làm thủ tục hải quan,... và không chịu trách nhiệm về các hoạt động liên quan khác [7, 9].

c. Dịch vụ giao nhận bưu chính

Đến nay, trên địa bàn thành phố Thái Nguyên có nhiều doanh nghiệp bưu chính, chuyển phát hoạt động. Tỷ lệ doanh nghiệp bưu chính, chuyển phát trên địa bàn đã tham gia cung cấp dịch vụ thương mại điện tử và logistics ngày càng cao.

Các doanh nghiệp bưu chính trên địa bàn tỉnh cung cấp hên quan đến thương mại số gồm có: dịch vụ liên quan đến chính phủ điện tử, dịch vụ thương mại điện tử và logistics, dịch vụ viễn thông - CNTT, dịch vụ chuyển tiền nhanh (Paypost,...), dịch vụ thu hộ - chi hộ (thu tiền điện, nước, điện thoại, mua hàng qua mạng,...). Doanh thu hoạt động bưu chính, chuyển phát năm 2023 đạt 49,3 tỷ đồng, tăng 39,9% so với cùng kỳ [8].

3. Những tồn tại về dịch vụ logistics thành phố Thái Nguyên

Những năm gần đây, thành phố đã phát triển dịch vụ logistics như vận chuyển, kho bãi, hải quan, giao nhận chuyển phát. Tuy nhiên, trong quá trình hoạt động vẫn còn một số tồn tại của dịch vụ vận chuyển và kho bãi như cơ sở hạ tầng vận tải, chi phí vận tải, công nghệ [3, 7, 8, 9]... cụ thể như sau:

- Về cơ sở hạ tầng giao thông: thành phố Thái Nguyên đã và đang triển khai nhiều dự án giao thông quy mô lớn như các tuyến đường trục chính, tuyến liên kết ngang. Tuy nhiên, vẫn tồn tại những vấn đề liên quan đến ùn tắc, tính kết nối thuận tiện và đồng bộ, đầu tư xây dựng các tuyến mới theo quy hoạch và mở rộng mặt cắt đường tại các trục dọc và tuyến liên kết ngang.

- Vận tải hàng hoá trên địa bàn chủ yếu là vận tải đường bộ. Khối lượng vận tải đường bộ chiếm phần lớn khối lượng vận chuyển. Khi hàng hoá luân chuyển qua các đường quốc lộ và cao tốc sẽ ảnh hưởng đến cước phí vận chuyển đường bộ cao, dẫn đến chi phí vận tải chiếm tỷ trọng chủ yếu trong dịch vụ logistics của địa phương. Đây là điểm bất lợi và hạn chế sự phát triển logistics. Trong khi đó, vận tải hàng hoá bằng đường thủy và đường sắt chưa được chú trọng, mặc dù chi phí vận chuyển của 2 loại hình này hợp lý hơn.

- Hệ thống kho bãi thành phố vẫn chưa thực sự có hệ thống kho bãi tập trung, hiện đại để phát triển ngành dịch vụ logistics. Trung tâm logistics cũng chưa được nghiên cứu trong quy hoạch của thành phố.

- Về các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics mới chỉ có quy mô vừa và nhỏ, tiềm lực tài chính còn hạn chế. Các loại hình dịch vụ được cung cấp hầu như là dịch vụ cơ bản mang tính đơn lẻ, truyền thống như dịch vụ vận tải, giao nhận hàng hoá,... và chưa phổ biến những dịch vụ có giá trị gia tăng cao. Chưa có doanh nghiệp có khả năng cung cấp đầy đủ và trọn gói các loại hình dịch vụ trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Về tính liên kết giữa các doanh nghiệp

và vấn đề xây dựng trung tâm logistics liên hoàn với các khu vực xung quanh vẫn còn rời rạc, chưa gắn kết để hình thành những cộng đồng, nhóm doanh nghiệp hay các doanh nghiệp logistics chủ đạo. Sự ra đời và tăng trưởng nhanh chóng về số lượng các hội, hiệp hội ngành nghề, diễn đàn,... gần đây từng bước đã khắc phục các tình trạng còn tồn tại tuy nhiên chất lượng hoạt động vẫn còn khiêm tốn, giao lưu và hợp tác chưa thường xuyên và đạt được hiệu quả mong muốn.

- Chưa chú trọng hoàn thiện cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin, nâng cấp sàn giao dịch thương mại điện tử, phát triển dịch vụ logistics trên nền tảng ứng dụng công nghệ thông tin và thương mại điện tử để phát triển logistics hiện đại gắn với thương mại điện tử.

- Dịch vụ logistics chưa hiệu quả nguyên nhân đến từ cơ sở hạ tầng, dịch vụ, chính sách... bên cạnh đó yếu tố nguồn nhân lực cũng ảnh hưởng rất lớn đến chất lượng và phát triển dịch vụ logistics. Hiện nay, hầu hết nhân lực logistics trên địa bàn thành phố Thái Nguyên đều gặp khó khăn trong quản lý và kinh doanh loại hình dịch vụ này. Đội ngũ lao động ngành logistics trên địa bàn hầu hết chưa được đào tạo chuyên sâu, trình độ năng lực và khả năng chuyên môn, khả năng ngoại ngữ còn rất hạn chế. Việc nghiên cứu, tìm hiểu, nắm vững các luật pháp quốc tế, các quyền và nghĩa vụ của cả cung và cầu theo điều kiện thương mại quốc tế khi tiến hành giao dịch mua bán với các đối tác nước ngoài chưa được cập nhật nên còn nhiều thiệt thòi khi chọn phương án giao dịch. Hệ thống cơ sở đào tạo của Thành phố Thái Nguyên về cơ bản là đã đào tạo cung cấp nguồn nhân lực về logistics, song chưa đủ cung cấp cho địa bàn thành phố và tỉnh.

4. Tiềm năng phát triển dịch vụ logistics thành phố Thái Nguyên

Logistics ngày nay giúp cho chuỗi cung ứng hoạt động tối ưu hơn, mang lại hiệu quả cao trong phát triển kinh tế. Nền kinh tế chỉ có thể phát triển đồng bộ và thông suốt nếu chuỗi logistics hoạt động liên tục. Vì vậy, vai trò của logistics đối với nền kinh tế ngày càng được phát huy. Logistics trở thành yếu tố thúc đẩy dòng chảy của các giao dịch kinh tế và cũng là một hoạt động quan trọng đối với hầu hết các hàng hoá và dịch vụ. Các nghiên cứu đều chỉ ra rằng logistics phát triển nếu có lợi thế về điều kiện tự nhiên, cơ sở hạ tầng, tiềm lực kinh tế, nguồn lực, cơ chế chính sách [1],[5]... Thái Nguyên chính là một trong những thành phố có lợi thế về các yếu tố kể trên, tạo tiềm lực phát triển dịch vụ logistics, cụ thể như:

- Thành phố Thái Nguyên là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá - xã hội của tỉnh Thái Nguyên và vùng Việt Bắc, có vị trí thuận lợi, quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Thái Nguyên và các tỉnh miền núi phía Bắc Việt Nam, là thành phố lớn thứ ba miền Bắc sau Hà Nội và Hải Phòng, thành phố đông dân thứ 10 cả nước; là trung tâm vùng trung du và miền núi phía Bắc; là một thành phố công nghiệp, nằm bên bờ sông Cầu, diện tích 222,93 km² và dân số khoảng trên 420 nghìn người. Ngoài ra, thành phố Thái Nguyên được cả nước biết đến là một trung tâm đào tạo nguồn nhân lực lớn thứ 3 sau Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Bên cạnh đó, tỉnh Thái Nguyên là cửa ngõ giao lưu kinh tế xã hội giữa vùng trung du miền núi với vùng đồng bằng Bắc Bộ, trong đó: Phía Bắc tiếp giáp với tỉnh Bắc Kạn; phía Tây giáp với các tỉnh Vĩnh Phúc, Tuyên Quang; phía Đông giáp với các tỉnh Lạng Sơn, Bắc Giang; phía Nam tiếp giáp với thủ đô Hà Nội. Do đó, Thái Nguyên có vị trí rất thuận lợi về giao thông, cách sân bay quốc tế nội bài 50km, cách biên giới Trung Quốc 200km, cách trung tâm Hà Nội 75km

và cảng Hải Phòng 200km. Đây cũng là điểm nút giao lưu thông qua hệ thống đường bộ, đường sắt, đường sông hình rẽ quạt kết nối với các tỉnh thành gồm: Quốc lộ 3 (đi Hà Nội về phía Nam, đi Bắc Kạn về phía Cao Bằng và cửa khẩu Việt Nam - Trung Quốc, Quốc lộ 37 (đi Tuyên Quang về phía Tây, đi Bắc Giang về phía Đông), Quốc lộ 1B (đi Lạng Sơn), hệ thống đường sông Đa Phúc - Hải Phòng; đường sắt Thái Nguyên - Hà Nội - Lạng Sơn [3, 4]. Đây là một trong những điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp đầu tư, phát triển dịch vụ logistics (vận chuyển, lưu kho, xếp dỡ, phân chia, bao gói sản phẩm, thực hiện các thủ tục hải quan để sản phẩm lưu thông . . .). Theo chính sách quy hoạch thì thành phố Thái Nguyên được Chính phủ xác định là trong hai thành phố trung tâm cấp vùng của vùng trung du và miền núi phía Bắc và được tạo mọi điều kiện để trở thành một cực phát triển phía Bắc của vùng Thủ đô Hà Nội, với trọng tâm là dịch vụ, du lịch và hàng hoá công nghệ xanh. Vùng trung du và miền núi phía Bắc là vùng có vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng. Là vùng kinh tế tổng hợp, trong đó kinh tế cửa khẩu, thủy điện, công nghiệp khai khoáng, đa ngành,... du lịch là chủ đạo, có nhiều đồng bào dân tộc sinh sống, có bản sắc văn hoá dân tộc phong phú [8]. Vì vậy, từ vị trí địa lý này giúp cho việc vận tải kết nối giữa thành phố Thái Nguyên với các khu vực lân cận trở nên thuận tiện và nhanh chóng hơn, việc này tạo điều kiện thuận lợi cho logistics phát triển. Đi kèm với đó chính là lợi thế biến thành phố Thái Nguyên thành trung tâm logistics của khu vực.



Hình 4.1. Môi liên kết vùng

- Các phương thức vận tải hàng hoá đa dạng, Thành phố Thái Nguyên hiện có ba loại hình vận tải gồm đường bộ, đường thủy và đường sắt, đồng thời cách sân bay Nội Bài 50km với đường kết nối là cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên [8]. Việc đa dạng trong loại hình giao thông vận tải chính là một trong những yếu tố quyết định phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn toàn thành phố dựa trên phát triển kết hợp các loại hình vận tải, phối hợp tối ưu vận tải đa phương thức, nhằm tiết kiệm thời gian và chi phí [7].

- Cơ sở hạ tầng giao thông được đầu tư xây dựng và phát triển tạo kết nối giao thông vùng và liên vùng. Từ năm 2021 đến nay, thành phố đã đầu tư trên 350 tỷ đồng phát triển hạ tầng giao thông, nhiều dự án, công trình đã được đưa vào sử dụng, như: đường Việt Bắc và nút giao khác cốt đường Thống Nhất - Việt Bắc; cầu Bến Giếng; cải tạo và nâng cấp cầu Z115; cải tạo, sửa chữa, nâng cấp cầu treo Bến Oánh. Năm 2023, nhiều công trình, dự án trọng điểm

như các công trình giao thông thuộc dự án Phát triển tổng hợp đô thị động lực; Dự án Phát triển đô thị miền núi phía Bắc; Dự án đầu tư xây dựng đường Bắc Sơn kéo dài,... bố trí nhiều trục giao thông ngang, tạo sự kết nối giữa các xã, phường phía Đông - Tây của thành phố (đường Bắc Sơn, đường Bắc Nam - cầu Hoàng...); Cầu vượt đường sắt nút giao Hoàng Văn Thụ - Quang Trung - Việt Bắc; cầu Quang Vinh 1, Quang Vinh 2; đường Thanh niên Xung Phong [3].

- Nguồn hàng hoá lớn, với tính chất là thành phố công nghiệp, vì thế có 12 khu công nghiệp và 41 cụm công nghiệp đã được quy hoạch, trong đó 5 khu đã đi vào hoạt động. Đối với các cụm công nghiệp (CCN) đã có nhà đầu tư hạ tầng, đều đang được tập trung đẩy nhanh tiến độ triển khai để sớm đi vào hoạt động. Hiện, 22 CCN đã có chủ đầu tư hạ tầng, với 65 dự án đầu tư, tổng vốn đăng ký đầu tư là trên 9.400 tỷ đồng [4]. Do đó, hiện nay và trong tương lai Thái Nguyên đang nguồn hàng vô cùng lớn, nhu cầu vận chuyển hàng hoá trong vùng, cả nước và quốc tế tăng cao.

- Xuất nhập khẩu tăng cao: hiện nay tỉnh Thái Nguyên thực hiện theo chính sách của Chính phủ về thúc đẩy sản xuất - kinh doanh, đầu tư xây dựng và xuất, nhập khẩu và đứng thứ 3 cả nước về kim ngạch xuất khẩu. Điều này chính là tiềm năng cho dịch vụ khai báo hải quan để thông quan các lô hàng hoá xuất nhập khẩu phát triển [9].

- Có thị trường cung cấp nguồn nhân lực: thành phố Thái Nguyên hiện là trung tâm giáo dục - đào tạo lớn thứ 3 của cả nước với nhiều trường đại học, cao đẳng, trung học chuyên nghiệp, hàng năm đào tạo trên khoảng 100 nghìn sinh viên, bao gồm nhiều lĩnh vực đào tạo kinh tế nói chung và logistics nói riêng, kỹ thuật, công nghiệp, sư phạm,... tạo điều kiện đào tạo nguồn nhân lực trẻ phục vụ phát triển kinh tế xã hội địa phương bao gồm cả dịch vụ logistics [9].

5. Kết luận

Ngày nay, logistics đang là lĩnh vực rất được đầu tư và phát triển. Thành phố Thái Nguyên đã phát triển dịch vụ logistics như vận tải hàng hoá, khai báo hải quan, kho bãi, giao nhận bưu chính. Các dịch vụ này vẫn còn những điểm tồn tại liên quan đến hạ tầng giao thông vận tải, kho bãi, các dịch vụ còn đơn lẻ, chưa đồng bộ hoá và áp dụng công nghệ hiện đại. Tuy nhiên, logistics Thái Nguyên vẫn có tiềm năng phát triển như vị trí địa lý thuận lợi kết nối các vùng, đa dạng cơ sở hạ tầng giao thông, nguồn hàng lớn, kim ngạch xuất nhập khẩu cao và nguồn cung cấp nhân lực lớn.

Trên cơ sở đánh giá những tiềm năng, lợi thế sẵn có, Thành phố Thái Nguyên cần có định hướng, quy hoạch mang tính chiến lược, giải pháp mạnh mẽ, đột phá hơn để phát triển dịch vụ logistics, đặc biệt là phát triển dịch vụ vận tải hàng hoá đa phương thức, giảm chi phí vận chuyển, khuyến khích các doanh nghiệp logistics chuyên nghiệp hơn, đẩy mạnh kêu gọi thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics; đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics trên nền tảng ứng dụng công nghệ thông tin và thương mại điện tử. Ngoài ra, sự phát triển của logistics có thể hạ thấp chi phí vận chuyển, hạ giá thành sản phẩm và rút ngắn thời gian giao hàng, tăng cường năng lực giao hàng và đi đầu trong các hoạt động sản xuất, bán hàng và phân phối. Vì vậy, cần có những nghiên cứu hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics; kiểm tra, rà soát và ban hành các văn bản hướng dẫn triển khai phát triển dịch vụ logistics phù hợp với tình hình thực tế và điều kiện của địa phương. Khi tận dụng hết những tiềm năng sẵn có, hoạt động logistics thành phố Thái Nguyên sẽ hiệu quả, nâng cao năng lực cạnh tranh vùng và quốc gia, thúc đẩy nền kinh tế phát triển./

Tài liệu tham khảo

1. Bộ Công Thương, Báo Cáo Logistics Việt Nam 2023 - Chuyển đổi số trong Logistics, Nhà xuất bản Công Thương, 2023.
2. GS.TS. NGUYỄN ĐẶNG ĐÌNH ĐÀO, PGS.TS. TẠ VĂN LỢI, TS NGUYỄN MINH SƠN, TS. ĐẶNG THỊ THÚY HỒNG (đồng chủ biên), Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế, Nhà Xuất Bản Bách Khoa Hà Nội, 2019
3. Sở Giao thông Vận tải Thái Nguyên, Báo cáo về nội dung phát triển ngành giao thông vận tải Thái Nguyên, 2021.
4. Sở Kế hoạch và đầu tư tỉnh Thái Nguyên, Báo cáo tổng hợp quy hoạch tỉnh Thái Nguyên thời kì 2021 – 2030 , tầm nhìn đến năm 2050, 2022.
5. Tolga Bektas, Freight Transport and Distribution, CRC Press, 2017
6. Cục thống kê tỉnh Thái Nguyên, Niên giám thống kê tỉnh Thái Nguyên, 2023.
7. UBND tỉnh Thái Nguyên, Quyết định số 2153/QĐ-UBND ngày 25/8/2015 của UBND tỉnh Thái Nguyên về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kết cấu hạ tầng thương mại tỉnh Thái Nguyên đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, 2015.
8. UBND tỉnh Thái Nguyên, Báo cáo tình hình triển khai thực hiện Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics theo Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2017-2021, phương hướng, nhiệm vụ giai đoạn 2022-2025, 2022.
9. UBND tỉnh Thái Nguyên, Kế hoạch số 89/KH-UBND ngày 09/06/2022 Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2022-2026, 2022.
10. GS.TS. Đoàn Thị Hồng Vân (Chủ biên), Sách Logistics và những vấn đề cơ bản, Nhà xuất bản Lao động xã hội, 2010.