

PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

DEVELOPING LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN DA NANG CITY

ThS. Lê Đức Thọ - Trường Cao đẳng Nghề Đà Nẵng

TÓM TẮT

Bài viết sử dụng phương pháp thu thập tài liệu thứ cấp nghiên cứu thực trạng cơ sở hạ tầng logistics tại thành phố Đà Nẵng về các khía cạnh: hạ tầng giao thông vận tải (đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không) và hạ tầng công nghệ thông tin. Từ đó, bài viết đề xuất một số giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng Logistics tại thành phố Đà Nẵng: phát huy vai trò hệ thống chính trị cơ sở trong phát triển cơ sở hạ tầng logistics, ưu tiên đầu tư phát triển hạ tầng giao thông vận tải và hạ tầng công nghệ thông tin – truyền thông.

Từ khóa: *Logistics; cơ sở hạ tầng Logistics; Logistics Đà Nẵng.*

ABSTRACT

The article uses secondary data collection method to study the current situation of logistics infrastructure in Da Nang city in terms of: transportation infrastructure (road, railway, sea, air) and information technology infrastructure. The article also points out views and policy orientations for the development of Logistics infrastructure in Da Nang city. Since then, the article proposes a number of solutions to develop Logistics infrastructure in Da Nang city: promote the role of the grassroots political system in the development of logistics infrastructure, give priority to investment in the development of transport and information technology and communication infrastructure.

Keywords: *Logistics; Logistics infrastructure; Logistics Da Nang.*

1. MỞ ĐẦU

Đà Nẵng là thành phố trực thuộc Trung ương, nằm ở khu vực miền Trung, có cơ sở hạ tầng thuận lợi để phát triển các dịch vụ logistics. Nằm ở trung độ của đất nước, trên trục đường giao thông Bắc – Nam về đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không, cách thủ đô Hà Nội 764km về phía Bắc, cách Thành phố Hồ Chí Minh 964km về phía

Nam, Đà Nẵng là một trong những cửa ngõ quan trọng ra biển của vùng Tây Nguyên và các nước Lào, Campuchia, Thái Lan, Myanmar đến các nước vùng Đông Bắc Á thông qua Hành lang kinh tế Đông – Tây với điểm kết thúc là cảng biển Tiên Sa. Cửa ngõ mặt tiền là một trong những tuyến đường biển và đường hàng không quốc tế, thành phố Đà Nẵng có vị trí địa lý đặc biệt thuận lợi cho sự phát triển hệ thống logistics quốc gia và

vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Tuy nhiên, thực tế cho thấy, việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông và hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ cho các dịch vụ logistics ở Đà Nẵng vẫn còn nhiều hạn chế, cơ sở hạ tầng phát triển chưa đồng bộ nên chưa đáp ứng tốt nhất cho các dịch vụ logistics. Chính vì vậy, nghiên cứu thực trạng cơ sở hạ tầng logistics ở Đà Nẵng và đề xuất được một số giải pháp nhằm phát triển cơ sở hạ tầng logistics ở Đà Nẵng hiện nay là việc làm cần thiết.

2. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

2.1. Logistics và cơ sở hạ tầng Logistics

Theo *Luật Thương mại* (2005), “Dịch vụ Logistics là một hoạt động thương mại do các thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho bãi, làm thủ tục hải quan và các loại giấy tờ, tư vấn khách hàng, đóng gói, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa để hưởng phí thù lao”. Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định về kinh doanh dịch vụ logistics, dịch vụ logistics được cung cấp bao gồm: dịch vụ xếp dỡ container (trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay); dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển; dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải; dịch vụ chuyển phát; dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa; dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan); dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ; dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải

biển; dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải hàng thủy nội địa; dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt; dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải hàng đường bộ; dịch vụ vận tải hàng không; dịch vụ vận tải đa phương thức; dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật; các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác; các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại. Như vậy, *logistics được hiểu là việc thực hiện và kiểm soát toàn bộ hàng hóa cùng những thông tin có liên quan từ nơi hình thành nên hàng hóa cho đến điểm tiêu thụ cuối cùng.*

Tại Việt Nam, cơ sở hạ tầng logistics được hiểu là tổng thể các yếu tố vật chất, kỹ thuật, kiến trúc đóng vai trò nền tảng cho các hoạt động logistics nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng diễn ra một cách bình thường [1]. Vậy, *cơ sở hạ tầng logistics là các yếu tố cơ bản phục vụ cho sự phát triển của hoạt động logistics bao gồm hệ thống giao thông vận tải (đường, cảng biển, sân bay), kho bãi và hệ thống công nghệ thông tin.*

2.2. Thực trạng về cơ sở hạ tầng logistics tại thành phố Đà Nẵng

Đà Nẵng được xác định là thành phố đóng vai trò hạt nhân tăng trưởng của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, tạo động lực thúc đẩy phát triển cho cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên. Đặc biệt, với vị trí địa lý thuận lợi, cơ sở hạ tầng giao thông phát triển, với cảng hàng không quốc tế và cảng

biển nước sâu, hạ tầng công nghệ thông tin hiện đại, Đà Nẵng được xem là địa phương có nhiều lợi thế trong phát triển các dịch vụ logistics, khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển tại Đà Nẵng có xu hướng tăng lên, giai đoạn 2015 - 2020, khối lượng luân chuyển hàng hóa ước tăng 8,3%/năm, khối lượng luân chuyển hành khách ước tăng 9%/năm và doanh thu vận tải ước tăng 6,6%/năm. Sản lượng hàng hóa qua cảng ước đạt 43,1 triệu tấn, tăng bình quân 9,3%/năm [4].

2.2.1. Hạ tầng giao thông vận tải

- Hạ tầng giao thông đường bộ: Hệ thống giao thông trong và ngoài thành phố không ngừng được cải thiện, mở rộng, xây mới và hoàn thiện theo hướng văn minh, hiện đại, đảm bảo giao thông thông suốt trên địa bàn thành phố và kết nối đồng bộ với mạng lưới giao thông quốc gia. Đà Nẵng có tổng chiều dài các tuyến đường bộ là 915,84 km. Trong đó, đường Quốc lộ 1A là 116,43 km, đô thị 780 km, đường tỉnh có 4 tuyến với chiều dài 99,92km và đường tuyến huyện là 64,654 km. Quốc lộ 14B từ Tiên Sa đến Thanh Mỹ dài khoảng 74 km đạt tiêu chuẩn từ cấp III đến cấp I, mặt đường bê tông nhựa.

Hiện nay, Đà Nẵng đã và đang triển khai hàng loạt các dự án lớn: Dự án xây dựng Cảng Liên Chiểu nhằm giảm tải cho cảng Tiên Sa, giảm áp lực cho giao thông đường bộ tại khu vực phát triển du lịch của thành phố. Việc xây dựng Cảng Liên Chiểu sẽ rút ngắn tuyến

đường trung chuyển hàng hóa trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây kết nối từ Myanmar, sang Thái Lan, Lào và điểm cuối cùng là Đà Nẵng, và là một trong những tuyến vận tải ngắn nhất từ Thái Bình Dương sang Ấn Độ Dương.

Dự án di dời ga đường sắt nhằm giúp Đà Nẵng phát triển đô thị một cách hiệu quả, hiện đại và bền vững; tăng tính kết nối của hệ thống đường sắt với đường bộ cao tốc và Cảng Liên Chiểu. Dự án xây dựng Hành lang Kinh tế Đông – Tây 2 (Quốc lộ 14D), là tuyến giao thông quan trọng đối với khu vực miền Trung và Tây Nguyên, đặc biệt đối với thành phố Đà Nẵng trong việc phát triển kinh tế - xã hội, an ninh – quốc phòng và là tuyến đường kết nối các nước tiểu vùng sông Mê Công mở rộng – GMS (gồm Việt Nam, Lào, Campuchia, Thái Lan và Myanmar).

Các dự án hạ tầng giao thông khác cũng đã và đang được thành phố triển khai như: Dự án phát triển giao thông phi cơ giới và ứng dụng hệ thống thông minh trong quản lý điều hành giao thông (ITS): gồm nâng cấp trung tâm điều hành tín hiệu giao thông và vận tải công cộng, hệ thống thu phí đỗ xe thông minh, vé thông minh. Tổ chức phân luồng, xây dựng hệ thống giao thông thông minh trong quản lý đậu đỗ, phát triển hệ thống giao thông thông minh đi đôi với việc nâng cấp hệ thống giao thông công cộng gắn kết với các công trình giao thông ngầm nhằm giải quyết ùn tắc giao thông. Dự án Tàu điện kết

nối giữa thành phố Đà Nẵng và đô thị cổ Hội An, tỉnh Quảng Nam cũng là một dự án tiềm năng nhằm gia tăng giá trị du lịch, giá trị sử dụng đất và hiệu quả giao thông đi lại giữa hai địa phương.

Hiện tại, đường cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi với chiều dài 130 km và rộng 26 m đã được thông tuyến, góp phần tạo thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa và phát triển kinh tế trong khu vực. Về kết nối đường cao tốc về phía Bắc, năm 2020 đã thông tuyến La Sơn – Túy Loan; hầm đường bộ Hải Vân cũng đã thông tuyến hầm thứ hai. Theo đó, việc kết nối từ Đà Nẵng ra Huế, Quảng Nam về đường bộ cũng sẽ rất thuận lợi trong vận chuyển hàng hóa.

- Hạ tầng giao thông đường sắt: Đà Nẵng có chiều dài đường sắt chạy qua khoảng 40,3 km, khổ đường 1,0 m bao gồm 06 nhà ga, trong đó có Ga Đà Nẵng là ga hạng I. Ga Đà Nẵng hiện thuộc vào loại lớn và tốt nhất miền Trung, khá khang trang, sạch đẹp; có phòng đợi tàu được trang bị máy lạnh, đầy đủ tiện nghi, sức chứa khoảng 200 người và nhiều dịch vụ bổ sung phục vụ hành khách như: nhà hàng ăn uống, quầy bar, điện thoại công cộng, quầy bán sách báo, khu vực tắm rửa, nhà vệ sinh,... an ninh trật tự khu vực nhà ga được bảo đảm. Hiện tuyến đường sắt và Ga Đà Nẵng có chủ trương di dời ra trung tâm thành phố với tổng mức đầu tư khoảng 12.636 tỷ đồng.

- Hạ tầng giao thông đường biển: Đà Nẵng có Cảng Đà Nẵng, hiện là một

cảng biển tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Cảng loại I) của Việt Nam nằm trong nhóm cảng Trung Trung Bộ, song đang được Chính phủ quy hoạch để trở thành một cảng cửa ngõ quốc tế (Cảng loại 1A) trong tương lai. Tổng diện tích Cảng là 299.265 m². trong đó diện tích kho là 29.204 m² (với 2.014 kho CFS) và diện tích bãi là 183.722 m² (với 82.400 m² bãi container). Hiện nay, Cảng Đà Nẵng có ba khu bến: Tiên Sa – Sơn Trà, Liên Chiểu và Thọ Quang.

Cảng Đà Nẵng được xác định là điểm cuối cùng phía Đông của tuyến Hành lang Kinh tế Đông – Tây với vai trò là cửa ngõ ra Thái Bình Dương và là cảng xuất nhập khẩu hàng hóa của vùng nội địa giàu tiềm năng chưa được khai thác ở Lào, Đông Bắc Thái Lan, Myanmar và miền Trung Việt Nam. Cảng Đà Nẵng là cảng container được trang bị hiện đại ở khu vực miền Trung và là một trong những cảng thương mại lớn nhất Việt Nam. Trong giai đoạn 2016 – 2020, tốc độ tăng trưởng bình quân sản lượng hàng hóa thông qua Cảng là 13,4%/năm. Từ Cảng Đà Nẵng hiện có các tuyến tàu biển quốc tế trực tiếp đến Hồng Kông, Singapore, Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc, Châu Âu, Mỹ và các nước trên thế giới. Cảng Đà Nẵng là điểm đến lý tưởng cho các tàu du lịch.

- Hạ tầng giao thông đường hàng không: Sân bay Quốc tế Đà Nẵng là một trong ba sân bay lớn nhất và hiện đại nhất của Việt Nam, cửa ngõ quốc tế thứ 3 của Việt Nam, cách trung tâm thành

phố chưa đến 10 phút ô tô. Với nhà ga hành khách 3 tầng và diện tích sử dụng 36.600 m², sân bay đáp ứng tiêu chuẩn của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế, có thể tiếp nhận từ 4 triệu đến 6 triệu hành khách mỗi năm. Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng bao gồm nhà ga quốc nội, nhà ga quốc tế, nhà ga VIP và đặc biệt là ga hàng hóa. Nhà ga hàng hóa với quy mô tổng diện tích 2.400 m², trong đó diện tích nhà ga là 1.600 m², diện tích sân bãi 800 m² có thể tiếp nhận đồng thời 5 xe tải trọng 9 tấn tiếp cận nhà ga, bố trí 2 khu vực hàng hóa đi đến riêng biệt, trong đó khu vực hàng hóa đi trang bị 2 dây chuyền soi chiếu hàng đi. Công trình được trang bị hệ thống báo cháy và chữa cháy tự động, chống sét đánh thẳng. Công suất hàng hóa thông qua nhà ga đạt 100.000 tấn/năm. Nhà ga hàng hóa không chỉ đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng cao trong thời gian tới, phục vụ tốt nhu cầu của khách hàng mà còn góp phần nâng cao vị thế ngành logistics Đà Nẵng và toàn vùng.

Theo định hướng phát triển, sân bay quốc tế Đà Nẵng sẽ được nâng cấp lên sân bay 4E theo mã tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và sân bay quân sự cấp I. Cục Hàng không Việt Nam vừa đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định bổ sung Dự án mở rộng Nhà ga hành khách T1 – Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng vào danh mục kế hoạch đầu tư xây dựng tại các cảng hàng không đang khai thác giai đoạn 2020 – 2025. Theo quy

hoạch Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng giai đoạn 2020, định hướng đến năm 2030 được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt năm 2015, nhà ga T1 giai đoạn đến năm 2030 được quy hoạch mở rộng về phía Nam với công suất 10 – 15 triệu hành khách/năm [2].

- Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa: Đà Nẵng có nhiều lợi thế để phát triển đường thủy nội địa nhưng đến nay loại hình này vẫn chưa khai thác tương xứng với tiềm năng của thành phố. Hiện nay, đường thủy nội địa khai thác chủ yếu vẫn là vận chuyển hành khách phục vụ cho du lịch. Đà Nẵng có hai sông chính là sông Hàn với chiều dài khoảng 204 km, tổng diện tích lưu vực khoảng 5.180 km² và sông Cu Đê với chiều dài khoảng 38 km, lưu vực khoảng 426 km². Ngoài ra, trên địa bàn thành phố còn có các sông khác: sông Yên, sông Chu Bái, sông Vĩnh Điện, sông Túy Loan và sông Phú Lộc. Theo quy hoạch thì Đà Nẵng có 08 tuyến vận tải du lịch bằng đường thủy nội địa gồm: Tuyến cầu sông Hàn – Trần Thị Lý; tuyến sông Hàn – cửa biển – bán đảo Sơn Trà; tuyến sông Hàn – Hòn Chảo (đảo Ngọc); tuyến sông Hàn – Cù Lao Chàm; tuyến sông Hàn – Ngũ Hành Sơn; tuyến sông Hàn – Cẩm Lệ - Túy Loan – Thái Lai; tuyến sông Cu Đê – Trường Định và tuyến sông Hàn – Vĩnh Điện.

2.2.2. Hạ tầng công nghệ thông tin

Đà Nẵng là đầu mối viễn thông quan trọng của quốc gia và quốc tế; là một trong ba điểm kết nối quan trọng

nhất của mạng trung kế đường trục quốc gia và điểm kết nối trực tiếp quốc tế. Hạ tầng công nghệ thông tin và truyền thông của Đà Nẵng có quy mô lớn và hiện đại; các loại hình dịch vụ đa dạng, phong phú và chất lượng cao, đáp ứng được nhu cầu để phục vụ cho logistics. Hạ tầng công nghệ thông tin và viễn thông tại Đà Nẵng đã được kết nối trực tiếp với tuyến cáp quang biển quốc tế với tốc độ 10 GBs, sóng wifi đã phủ kín khắp trung tâm thành phố.

Ngoài ra còn có nhiều công ty chuyên hoạt động trên lĩnh vực vận tải, kho bãi, nhiều chi nhánh ngân hàng được kết nối giao dịch quốc tế và nhiều công ty bảo hiểm trong nước và quốc tế hoạt động “phủ sóng” hầu hết trên mọi lĩnh vực. Với cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin như vậy thì Đà Nẵng đáp ứng được điều kiện cần cho ngành logistics phát triển và có sức lan toả cho các tỉnh còn lại trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

Đà Nẵng đã triển khai và đạt được một số kết quả trong việc thực hiện các Nghị quyết của Chính phủ về đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trên một số lĩnh vực như: rà soát, đơn giản hóa và công khai các thủ tục hành chính trong lĩnh vực xây dựng, đất đai, đăng ký kinh doanh, thuế, hải quan, bảo hiểm xã hội,... liên quan đến người dân và doanh nghiệp. Triển khai thực hiện cơ chế một cửa, một cửa liên thông tại Trung tâm Hành chính thành phố trong giải quyết các thủ tục hành chính.

Tóm lại, Đà Nẵng là thành phố có hệ thống cơ sở hạ tầng đáp ứng được sự phát triển của các dịch vụ logistics. Với điều kiện về cơ sở hạ tầng như vậy, Đà Nẵng đang dần dần trở thành trung tâm logistics của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, khu vực thành phố Đà Nẵng sẽ có 01 trung tâm hạng I, giai đoạn đến 2030 có quy mô trên 70 ha. Đà Nẵng cũng quy hoạch 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng Hàng không Quốc tế Đà Nẵng hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn 1) và 7 - 8 ha (giai đoạn 2).

Tuy nhiên, hệ thống cơ sở hạ tầng logistics ở Đà Nẵng hiện nay còn nhiều hạn chế: hạ tầng giao thông vận tải tuy phát triển nhưng vẫn còn khá chậm và thiếu đồng bộ. Đặc biệt là hệ thống đường bộ, có nhiều tuyến đường xuống cấp, chất lượng đường kết nối đến các khu công nghiệp chưa đáp ứng yêu cầu. Việc triển khai và thực hiện ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và hoạt động của các doanh nghiệp còn chậm. Chất lượng hệ thống internet, wifi của thành phố chưa thực sự ổn định.

2.3. Một số giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng Logistics tại Đà Nẵng hiện nay

2.3.1. Phát huy vai trò của hệ thống chính trị cơ sở trong việc lập kế hoạch, kiểm tra, giám sát thực hiện chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics ở Đà Nẵng

Ủy ban nhân dân thành phố vừa phê duyệt Quy hoạch phát triển cơ sở hạ

tầng logistics thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trên quan điểm phát huy được các nguồn lực, lợi thế của thành phố để xây dựng Đà Nẵng thành một trung tâm dịch vụ hậu cần trọng điểm của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa chính ra biển của hành lang kinh tế Đông – Tây. Để hoàn thành được mục tiêu trên, thì vai trò của hệ thống chính trị cơ sở là rất quan trọng.

Việc lập kế hoạch và kiểm tra, giám sát việc thực hiện chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics thành phố Đà Nẵng là một quá trình có sự tham gia của hệ thống chính trị ở tất cả các cấp từ thành phố đến cơ sở. Việc các địa phương cấp cơ sở ở Đà Nẵng huy động nguồn lực, sự tham gia của tất cả các đơn vị vào lập kế hoạch đã cho thấy vai trò của các tổ chức, đoàn thể cơ sở rất quan trọng trong việc lập kế hoạch và kiểm tra, giám sát việc thực hiện chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics thành phố Đà Nẵng hiện nay.

Cần có sự phối hợp giữa các Sở Xây dựng, Sở Công thương, Sở Giao thông vận tải trong việc triển khai các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ logistics; kiểm tra, giám sát chất lượng các công trình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng ngành dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố; hướng dẫn, hỗ trợ doanh nghiệp/nhà đầu tư tháo gỡ khó khăn vướng mắc và giải quyết kịp thời các thủ tục hành chính liên quan đến quy hoạch các dự án đầu tư phát triển hạ tầng logistic đảm bảo tiến độ, quy định.

2.3.2. Ưu tiên đầu tư xây dựng và hoàn

thiện cơ sở hạ tầng logistics

Xây dựng chính sách hỗ trợ tín dụng cho các doanh nghiệp đầu tư vào các dự án trong lĩnh vực logistics. Rà soát, nghiên cứu vận dụng các chính sách ưu đãi đầu tư theo quy định của *Luật Đầu tư* và chính sách quy định về ưu đãi, hỗ trợ và thu hút đầu tư của thành phố. Ưu tiên quỹ đất cho phát triển dịch vụ logistics, nhất là quỹ đất tại các khu vực có khả năng phát triển tập trung các hoạt động cung ứng và tiêu dùng dịch vụ của ngành logistics. Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát các trung tâm logistics triển khai thực hiện các quy định về đánh giá tác động môi trường trong quá trình lập dự án, đầu tư xây dựng và khai thác; hướng dẫn, hỗ trợ doanh nghiệp/nhà đầu tư tháo gỡ khó khăn vướng mắc và giải quyết kịp thời các thủ tục hành chính liên quan đến giải phóng mặt bằng, thuê đất, sử dụng đất của các dự án đầu tư phát triển hạ tầng logistic đảm bảo tiến độ, quy định.

Tăng cường vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng logistics thành phố Đà Nẵng. Dự kiến, tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng là 13.695 tỷ đồng. Trong đó, nguồn vốn đầu tư phát triển các trung tâm logistics do Ủy ban nhân dân thành phố kêu gọi đầu tư, nguồn vốn đầu tư cải thiện kết nối giao thông đường bộ, nút giao thông thuộc địa phương quản lý do Ủy ban nhân dân thành phố đầu tư từ nguồn ngân sách địa phương; nguồn vốn đầu tư đường sắt kết nối từ cảng Liên Chiểu đến ga hàng hóa Kim Liên mới do Trung ương đầu tư; các tuyến đường bộ thuộc Trung ương

quản lý cũng do Trung ương đầu tư. Tổng nhu cầu quỹ đất để thực hiện quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng ngành logistics thành phố Đà Nẵng đến năm 2045 ước khoảng 312 ha. Số liệu của Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng xác định nhiều dự án đang có nhu cầu vốn lớn như: Dự án xây dựng hệ thống tàu điện ngầm Đà Nẵng dự kiến 4 tỷ USD; dự án đường sắt đô thị Đà Nẵng (gồm 2 tuyến) dự kiến 750 triệu USD; dự án xây dựng thành phố thông minh tại Đà Nẵng dự kiến 201,4 triệu USD; dự án Cảng Liên Chiểu dự kiến 147 triệu USD; dự án Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị thành phố Đà Nẵng dự kiến 678 triệu USD và dự án Cải thiện môi trường nước thành phố Đà Nẵng dự kiến 137 triệu USD....

2.3.3. Phát triển và hoàn thiện cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics. Đảm bảo các quy hoạch, kế hoạch về giao thông vận tải phù hợp với các chiến lược, kết nối giữa các khu công nghiệp, nhà máy với hệ thống cảng biển, quy hoạch phát triển dịch vụ logistics đối với ngành hàng hải.

Quy hoạch và hình thành hệ thống kho, bãi chứa hàng hóa tại các cảng biển, tiến tới xây dựng các trung tâm logistics phù hợp với các yêu cầu phát triển logistics để thu hút đầu tư trong và ngoài nước. Cần phát huy lợi thế Cảng Đà Nẵng theo hướng chuyên nghiệp, phát triển các loại hình dịch vụ logistics làm vệ tinh cho trung tâm

logistics thuộc Hành lang Kinh tế Đông – Tây và khu vực miền Trung Tây Nguyên theo quy hoạch phát triển hệ thống Trung tâm logistics trên cả nước đến năm 2030.

2.3.4. Hoàn thiện cơ sở hạ tầng thông tin phục vụ phát triển logistics

Hoàn thiện cơ sở hạ tầng thông tin phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics bao gồm: mạng lưới thông tin phục vụ sản xuất kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử, hệ thống internet,... Khuyến khích các doanh nghiệp phát triển hạ tầng kỹ thuật cho dịch vụ logistics và thực hiện các dịch vụ này (dịch vụ lưu kho, lưu bãi, vận chuyển, thông tin, giao dịch, tư vấn khách hàng, đóng gói bảo bì,...).

Tăng cường cải cách hành chính, ứng dụng công nghệ thông tin trong các hoạt động logistics. Cải cách thủ tục hành chính, đơn giản hóa, minh bạch hóa, tin học hóa các thủ tục hải quan. Cải tiến quy trình thủ tục hải quan xuất nhập khẩu (về giấy phép, đại lý hải quan, chứng từ xuất nhập khẩu,...) theo quy định của pháp luật, phù hợp với thông lệ của các nước trong khu vực và quốc tế. Nâng cấp và phát triển sàn giao dịch thương mại điện tử của thành phố đảm bảo quy mô, đủ điều kiện đáp ứng hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp logistics, các trung tâm logistics, tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình tiếp cận thông tin, giao dịch cung ứng và khai thác dịch vụ logistics hiệu quả hơn.

Triển khai hiệu quả hệ thống thông quan tự động VNACSS/VCIS, thu thuế điện tử, thủ tục xuất nhập cảnh điện tử,... áp dụng hệ thống quản lý chất

lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2008 trong hoạt động quản lý của đơn vị. Hoàn thiện hệ thống công nghệ thông tin đảm bảo đáp ứng nhu cầu quản lý hải quan tại đơn vị an ninh, an toàn 24/7, 24/24. Xây dựng cổng thông tin Portnet để quản lý, chia sẻ thông tin dễ dàng thuận tiện giữa các chủ thể tham gia vào chuỗi logistics và các cơ quan của Chính phủ. Để đảm bảo hiệu quả quá trình vận chuyển hàng hoá và cải thiện chất lượng, Đà Nẵng cần xây dựng chuỗi cung ứng lạnh và áp dụng hệ thống quản lý đội xe vận tải bao gồm máy đo tốc độ công nghệ số sử dụng GPS và mạng internet. Cắt giảm các thủ tục giấy tờ liên quan đến kê khai hải quan.

3. KẾT LUẬN

Đà Nẵng có bờ biển dài và mạng lưới giao thông đầy đủ về đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường biển và đường thủy nội địa ngày càng được chú trọng đầu tư và hoàn thiện, tạo điều kiện giảm chi phí trong thương mại

trao đổi hàng hóa. Đây là nhân tố quan trọng và hấp dẫn đối với các nhà đầu tư. Bên cạnh đó, hệ thống kho, cảng, bến bãi đang được đầu tư mạnh là điều kiện quan trọng để Đà Nẵng thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Vì vậy, trong thời gian tới, việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics cần gắn kết hợp lý với Quy hoạch phát triển thương mại, công nghiệp, giao thông, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng khác của Đà Nẵng và khu vực kinh tế trọng điểm miền Trung. Phát triển cơ sở hạ tầng ngành dịch vụ logistics có trọng tâm trên cơ sở xác định quy mô trung tâm logistics chính, số lượng, vị trí các trung tâm logistics vệ tinh phù hợp với từng thời kỳ. Quá trình thực hiện tận dụng các ưu thế của địa phương trong phát triển hệ thống hạ tầng, hướng đến đáp ứng nhu cầu dịch chuyển, xử lý dòng hàng hóa phát sinh của Đà Nẵng, các tỉnh lân cận và một phần lượng hàng hóa từ hành lang kinh tế Đông - Tây.

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

- [1]. Nguyễn Thị Hải Hà (2012), *Phát triển logistics tại Việt Nam*, Luận án Tiến sĩ, Hà Nội.
- [2]. Anh Minh (2021), *Đề xuất mở rộng nhà ga T1 sân bay Đà Nẵng trong giai đoạn 2020 – 2025*, <https://baodautu.vn>. Cập nhật ngày 20/01/2021.
- [3]. Lê Đức Thọ, Văn Công Vũ (2020), “Phát triển dịch vụ Logistics Đà Nẵng: Thực trạng và giải pháp”, *Tạp chí Kinh doanh và Công nghệ*, (8), tr.54-61.
- [4]. Báo Đà Nẵng (2020), *Ngành Giao thông vận tải đóng góp phát triển Đà Nẵng*, <https://drvn.gov.vn>. Cập nhật ngày 29/09/2020.