



VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI VÙNG TRUNG BỘ

TẠP CHÍ

KHOA HỌC XÃ HỘI MIỀN TRUNG

Central Vietnamese Review of Social Sciences

04(78) 2022

ISSN 1859-2635

TỔNG BIÊN TẬP

TS. Hoàng Hồng Hiệp

HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

PGS.TS. Bùi Đức Hùng (Chủ tịch)
Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

GS.TS. Nguyễn Xuân Thắng
Ủy viên Bộ Chính trị
Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

GS.TS. Nguyễn Chí Bền
Viện Văn hóa Nghệ thuật Việt Nam

GS.TS. Trần Thọ Đạt
Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

GS.TS. Phạm Văn Đức
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

TS. Hoàng Hồng Hiệp
Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

GS.TS. Nguyễn Xuân Kính
Viện Nghiên cứu Văn hóa

GS.TS. Eric Iksoon Im University of Hawaii – Hilo, Hoa Kỳ
--

GS.TS. Đỗ Hoài Nam
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

GS.TS. Vũ Bằng Tâm
University of Hawaii – Hilo, Hoa Kỳ

GS.TS. Nguyễn Quang Thuấn
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

GS.TS. Trần Đăng Xuyên
Trường Đại học Sư phạm Hà Nội

BIÊN TẬP TRỊ SỰ

ThS. Châu Ngọc Hòe
CN. Lưu Thị Diệu Hiền

C V R S S

Tạp chí Khoa học xã hội miền Trung

ISSN 1859 – 2635

Tạp chí ra 2 tháng 1 kỳ

Số 04 năm 2022

Năm thứ mười lăm

Mục lục

Phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa vùng kinh tế trọng điểm miền Trung <i>Hoàng Hồng Hiệp, Châu Ngọc Hòe, Nguyễn Thị Thoa, Nguyễn Ngọc Tuấn</i>	3
Vai trò của ngành dịch vụ logistics đối với phát triển kinh tế ở vùng kinh tế trọng điểm miền Trung <i>Phan Thị Sông Thương, Hồ Thị Kim Thùy, Đỗ Thu Trang</i>	14
Tác động của đại dịch Covid-19 đến tình hình sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp trên địa bàn vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Việt Nam <i>Lương Tình, Nguyễn Hữu Nguyên Xuân, Nguyễn Thanh Tuấn, Nguyễn Hoàng Hiến</i>	26
Các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết phát triển kinh tế vùng – Trường hợp vùng Nam Trung Bộ <i>Nguyễn Quốc Toàn, Cung Thị Tuyết Mai, Võ Thanh Tuấn</i>	34
Nhân tố ảnh hưởng đến thu nhập ngư dân quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng <i>Châu Ngọc Hòe, Nguyễn Hoàng Yến</i>	46
Tiềm năng phát triển du lịch nông nghiệp trên địa bàn huyện Phù Mỹ, tỉnh Bình Định <i>Hoàng Thị Hoài Hương, Nguyễn Thị Thu Thủy</i>	53
Đấu tranh phản bác hoạt động lợi dụng vấn đề chủ quyền biển, đảo để chống phá Đảng, Nhà nước <i>Lê Nhị Hòa</i>	63
Bước đầu tìm hiểu tình hình công nghiệp Đà Nẵng thời Pháp thuộc (1888 - 1945) <i>Dương Thanh Mừng</i>	70
Nghề làm gốm của người Chăm ở làng Bàu Trúc, tỉnh Ninh Thuận <i>Bá Minh Truyền</i>	79

Giấy phép xuất bản số 104/GP – BTTTT cấp ngày 22 tháng 4 năm 2013

Chế bản điện tử tại Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ; In 250 cuốn khổ 19 x 27cm; Số 04 năm 2022

In tại Công ty TNHH MTV In Tổng hợp Đà Nẵng

Số 2, Lý Thường Kiệt - P. Thạch Thang - Q. Hải Châu - TP. Đà Nẵng * ĐT: 0236.3821038; Nộp lưu chiều tháng 08/2022

Contents

Small and medium enterprises development in the Central key economic region of Viet Nam <i>Hoang Hong Hiep, Chau Ngoc Hoe, Nguyen Thi Thoa, Nguyen Ngoc Tuan</i>	3
Roles of logistics in economic development in the Central key economic zone <i>Phan Thi Song Thuong, Ho Thi Kim Thuy, Do Thu Trang</i>	14
Impact of the Covid-19 pandemic on business activities of enterprises in the Central key economic region of Viet Nam <i>Luong Tinh, Nguyen Huu Nguyen Xuan, Nguyen Thanh Tuan, Nguyen Hoang Hien</i>	26
Determinants of regional economic linkage in the South Central Region of Viet Nam <i>Nguyen Quoc Toan, Cung Thi Tuyet Mai, Vo Thanh Tuan</i>	34
Determinants of fishermen's income in Son Tra district, Da Nang city <i>Chau Ngoc Hoe, Nguyen Hoang Yen</i>	46
Potential for agri-tourism development in Phu My district, Binh Dinh province <i>Hoang Thi Hoai Huong, Nguyen Thi Thu Thuy</i>	53
The struggle to counter with anti-State activities by taking advantage of the sovereignty over sea and islands <i>Le Nhi Hoa</i>	63
An initial study of the industrial situation in Da Nang under the French colonial period (1888 - 1945) <i>Duong Thanh Mung</i>	70
Pottery craft of the Cham people in Bau Truc village, Ninh Thuan province in their livelihood development <i>Ba Minh Truyen</i>	79

Vai trò của ngành dịch vụ logistics đối với phát triển kinh tế ở vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Phan Thị Sông Thương

Hồ Thị Kim Thùy

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

Đỗ Thu Trang

Viện Chiến lược phát triển

Email liên hệ : kimthuy1605@gmail.com

Tóm tắt: Nghiên cứu này đánh giá vai trò của ngành dịch vụ logistics đối với phát triển kinh tế ở vùng kinh tế trọng điểm miền Trung giai đoạn 2011-2020 theo 3 nhóm chỉ tiêu chính gồm tăng trưởng kinh tế, cơ cấu kinh tế và tiến bộ xã hội (thông qua phân tích chỉ tiêu năng suất lao động). Phương pháp vectơ (tính hệ số $\cos \alpha$) và Phương pháp chuyển dịch cơ cấu tỷ trọng (Shift-Share Analysis - SSA) được sử dụng để đánh giá. Kết quả phân tích cho thấy ngành logistics có vai trò quan trọng thúc đẩy tăng trưởng, chuyển dịch cơ cấu GDP và lao động, và tăng năng suất lao động tại vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số khuyến nghị góp phần đưa vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung trở thành khu vực phát triển sôi động về lĩnh vực logistics, qua đó thúc đẩy phát triển kinh tế vùng nhanh và bền vững.

Từ khóa : Logistics, phát triển kinh tế, vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung

Roles of logistics in economic development in the Central key economic zone

Abstract: This paper evaluates roles of logistics in economic development in the Central key economic zone for the period of 2011-2020 based on three main criteria, including economic growth, economic structure, and social progress (by analysing labor productivity). The methods of Vector (counting $\cos \alpha$ index) and Shift-Share Analysis (SSA) are utilized to assess the roles. The results show that logistics have played an important role in promoting economic growth, labor and GDP structural changes, and labor productivity. Based on the results, the paper makes suggestions on promoting logistics in the Central key economic zone, contributing to the region's rapid and sustainable economic development.

Keywords: Logistics, economic development, the Central key economic zone

Ngày nhận bài: 30/6/2022

Ngày duyệt đăng: 10/8/2022

1. Đặt vấn đề

Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung (sau đây gọi tắt là Vùng) có vị trí quan trọng trong giao lưu kinh tế trên cả hành lang kinh tế Bắc - Nam và hành lang kinh tế Đông - Tây cũng như khu vực Đông Nam Á. Vùng là điểm trung chuyển hàng hóa với các tỉnh Tây Nguyên, đồng thời là cửa ngõ ra biển thuận lợi nhất đối với các địa phương thuộc vùng Nam Lào, Đông Bắc Thái Lan và Đông Bắc Campuchia. Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2021), vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung (KTTĐMT) có mạng lưới giao thông đường bộ được quan tâm đầu tư, có tuyến đường sắt Bắc - Nam, có 4 sân bay quốc tế (chiếm 40% số lượng sân bay quốc tế cả nước) và có 5 cảng biển loại I phân bố ở cả 5 địa phương trong Vùng. Đây là những lợi thế địa chính trị và kinh tế thuận lợi cho thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics, nhằm phát huy tối đa

tiềm năng, lợi thế của ngành cũng như tạo sự kết nối thông suốt giữa các ngành, lĩnh vực và giữa các địa phương vì sự phát triển kinh tế chung của cả Vùng.

Định hướng phát triển vùng KTTĐMT đến năm 2030 theo Quyết định số 1874/QĐ-TTg ngày 13 tháng 10 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ đã xác định cần “Chú trọng tới dịch vụ tài chính, dịch vụ ngân hàng ở các khu kinh tế, khu kinh tế cửa khẩu, cảng biển và dịch vụ logistic phục vụ hoạt động cảng biển, sân bay và các thành phố trong Vùng”. Đồng thời, Quyết định số 462/QĐ-TTg ngày 14/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ cũng đã đặt ra yêu cầu cần có các giải pháp để cụ thể hóa phương hướng “*phát triển các cảng biển và dịch vụ cảng biển, hạ tầng*” tại vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Dựa trên tiềm năng, lợi thế và yêu cầu đặt ra đối với sự phát triển của dịch vụ logistics tại vùng KTTĐMT trong thời gian tới bảo đảm phù hợp, thống nhất, đồng bộ với mục tiêu, định hướng phát triển chung của Vùng, bài viết tập trung nghiên cứu, phân tích đóng góp của dịch vụ logistics đối với sự phát triển kinh tế của Vùng giai đoạn 2011-2020. Trên cơ sở đó, bài viết rút ra một số khuyến nghị cho phát triển dịch vụ logistics đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, góp phần đưa Vùng trở thành khu vực phát triển năng động với tốc độ nhanh và bền vững, thực sự là vùng động lực phát triển tại dải ven biển miền Trung.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

- **Quan niệm về dịch vụ logistics:** Theo quy định tại Luật Thương mại 2005 và Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017, 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 hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao*”. Cụ thể hóa quy định này, Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT của Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành ngày 31/12/2021 đã quy định về hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics. Với tư cách là một ngành kinh tế, dịch vụ logistics được đo lường căn cứ vào sự phát triển của dịch vụ vận tải hàng hóa, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải hàng hóa và dịch vụ bưu chính.

- **Quan niệm về phát triển:** Trên thế giới có nhiều quan niệm khác nhau về phát triển kinh tế, song trong khuôn khổ của bài viết này, nhóm nghiên cứu thống nhất với quan niệm của Ngô Thắng Lợi (2008), cho rằng phát triển kinh tế là quá trình tăng tiến, toàn diện về mọi mặt kinh tế, chính trị và xã hội của một quốc gia. Quá trình này là sự biến đổi cả về lượng và chất của một nền kinh tế. Trong đó, sự thay đổi về lượng là tăng/giảm về quy mô và tốc độ, còn thay đổi về chất là những biến đổi về cơ cấu của nền kinh tế và tiến bộ xã hội. Công thức về phát triển kinh tế được tóm lược như sau:

Phát triển kinh tế = Tăng trưởng kinh tế + Cơ cấu kinh tế + Tiến bộ xã hội

Để đảm bảo độ tin cậy của nghiên cứu dựa trên các số liệu và dữ liệu của Tổng cục Thống kê, nhóm tác giả đề xuất các chỉ tiêu cho nghiên cứu như sau:

Bảng 1: Chỉ tiêu nghiên cứu

TT	Chỉ tiêu	Chỉ số sử dụng
1	Tăng trưởng kinh tế	Tốc độ tăng GDP và đóng góp vào tốc độ tăng GDP
2	Cơ cấu kinh tế	Cơ cấu kinh tế theo GDP và hệ số $\cos \alpha$
3	Tiến bộ xã hội (nghiên cứu qua NSLĐ)	Năng suất lao động (NSLĐ) và tốc độ tăng NSLĐ Đóng góp vào tốc độ tăng NSLĐ

(Nguồn: Tác giả tổng hợp từ Ngô Thắng Lợi (2008))

2.2. Phương pháp đo lường các chỉ tiêu

- **Tăng trưởng kinh tế** : Tăng trưởng kinh tế thường được hiểu là sự gia tăng của cải nhằm đáp ứng nhu cầu của xã hội. Chỉ tiêu này thường được đo lường dựa trên chỉ số Tổng sản phẩm trong nước (GDP) và/hoặc Tổng sản phẩm quốc gia (GNP). Theo quy định của Thống kê Việt Nam, tốc độ tăng GDP là tỷ lệ phần trăm tăng lên của GDP của kỳ này so với của cùng kỳ năm trước. Tốc độ tăng GDP được tính theo giá so sánh theo công thức sau :

$$d_{GDP} = \left(\sqrt[n]{\frac{GDP_n}{GDP_t}} - 1 \right) \times 100$$

Trong đó:

d_{GDP} : Tốc độ tăng GDP bình quân năm thời kỳ; từ sau năm gốc so sánh đến năm thứ n

GDP_n : GDP theo giá so sánh năm cuối (năm thứ n) của thời kỳ nghiên cứu

GDP_t : GDP theo giá so sánh năm gốc so sánh của thời kỳ nghiên cứu

n : Số năm tính từ năm gốc so sánh cho đến năm báo cáo

- **Cơ cấu kinh tế** : Chỉ tiêu cơ cấu kinh tế được nghiên cứu phổ biến khi đánh giá về cơ cấu GDP. Cơ cấu GDP được hiểu là tỷ trọng giá trị tăng thêm được tạo ra của các ngành/các nhóm ngành và thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm, các loại hình kinh tế v.v...so với tổng GDP. Cơ cấu tổng sản phẩm trong nước được tính theo giá hiện hành.

Theo Tổ chức Phát triển Công nghiệp Liên Hợp Quốc (UNIDO), để lượng hóa mức độ chuyển dịch cơ cấu ngành giữa 2 thời điểm t_0 và t_1 , sử dụng phương pháp vectơ để tính toán góc chuyển dịch cơ cấu ngành theo công thức sau :

$$\cos \alpha = \sum Si(t_0) \cdot Si(t_1) / \sqrt{\sum Si^2(t_0) \cdot \sum Si^2(t_1)}$$

Trong đó : $Si(t_0)$: tỷ trọng của ngành i tại thời điểm t_0

$Si(t_1)$: tỷ trọng của ngành i tại thời điểm t_1

Độ lớn của góc α trong khoảng 0-90 độ, $\alpha=90$: chuyển dịch hoàn toàn, $\alpha=0$: không có sự dịch chuyển. Tỷ lệ chuyển dịch cơ cấu ngành được tính bằng góc chuyển dịch chia cho 90 độ.

Trong bài viết, nhóm tác giả sẽ nghiên cứu mức độ chuyển dịch cơ cấu giữa ngành logistics và nhóm ngành còn lại trong nền kinh tế.

- **Tiến bộ xã hội** : Tiến bộ xã hội phản ánh sự vận động của xã hội từ thấp đến cao, từ đơn giản đến phức tạp, là sự vận động của xã hội loài người từ hình thái kinh tế - xã hội này lên hình thái kinh tế - xã hội khác cao hơn, hoàn thiện hơn cả về cơ sở hạ tầng kinh tế lẫn kiến trúc thượng tầng về pháp lý, chính trị và các hình thái ý thức xã hội. Tiến bộ xã hội được biểu hiện cụ thể như tăng thu nhập cho người dân, giảm tỷ lệ nghèo đói... Một yếu tố kinh tế quan trọng nâng cao chất lượng cuộc sống và đảm bảo một xã hội tốt đẹp hơn chính là cải thiện tăng NSLĐ. Theo Nghị quyết 05-NQ/TW, việc nâng cao NSLĐ đã được xác định là nhiệm vụ trọng yếu đối với việc thực hiện mục tiêu phát triển nhanh và bền vững đất nước. Do đó, nhóm tác giả đề xuất áp dụng Phương pháp chuyển dịch cơ cấu tỷ trọng (Shift-Share Analysis – SSA) do Fabricant.S. (1942) xây dựng để lượng hóa tác động của kết quả chuyển dịch lao động sang làm việc tại ngành logistics đến tăng trưởng chung của nền kinh tế ở vùng KTTĐMT. Phương pháp này được biểu diễn bằng công thức sau :

$$gP_A = \frac{\sum_{i=1}^n (P_i^T - P_i^0) * S_i^0}{\sum_{i=1}^n P_i^0} + \frac{\sum_{i=1}^n (P_i^0 * (S_i^T - S_i^0))}{\sum_{i=1}^n P_i^0} + \frac{\sum_{i=1}^n (P_i^T - P_i^0) * (S_i^T - S_i^0)}{\sum_{i=1}^n P_i^0} \quad (1)$$

Trong đó :

- gP_A : Tốc độ tăng NSLĐ của tổng thể nền kinh tế
- S_i : Tỷ trọng lao động của ngành i trong tổng lao động nền kinh tế
- 0 và T : Thời điểm năm gốc và năm thứ T
- i : Ngành kinh tế: $i = 1 \dots n$

Đóng góp vào tăng trưởng NSLĐ gồm ba cấu phần là:

Tăng trưởng NSLĐ nội ngành (hiệu ứng nội sinh) phản ánh tăng trưởng NSLĐ chủ yếu do những thay đổi về vốn và đặc biệt là công nghệ; tăng trưởng NSLĐ có thể xảy ra ngay cả khi không có sự chuyển dịch lao động.

Hiệu ứng 'tĩnh' (static shift effect): Kết quả dương chứng tỏ kết quả chuyển dịch lao động từ ngành có NSLĐ thấp sang ngành có NSLĐ cao đã đóng góp tích cực vào tăng trưởng NSLĐ.

Hiệu ứng 'động' (dynamic shift effect): Kết quả dương *khi lao động chuyển từ ngành có tốc độ NSLĐ thấp sang ngành có tốc độ NSLĐ cao* đã làm tăng NSLĐ tổng thể của nền kinh tế.

3. Vai trò ngành logistics đối với phát triển kinh tế ở vùng KTTĐMT giai đoạn 2011-2020

3.1. Đóng góp đối với tăng trưởng kinh tế

(i) Tăng trưởng của ngành logistics

Ngành logistics vùng KTTĐMT có tốc độ phát triển ngày càng tăng tăng trưởng GDP bình quân của ngành logistics đạt 4,2%/năm giai đoạn 2011-2015, đạt 8,7%/năm giai đoạn 2016- 2019. Kết quả này đạt được một phần chính là nhờ hệ thống cơ sở hạ tầng dần được đầu tư tương đối *đồng bộ*, đặc biệt hạ tầng đường bộ và hạ tầng cảng biển như: hoàn thành nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1, cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi; nâng cấp các cảng hàng không, cảng biển (Đà Nẵng, Phú Bài, Kỳ Hà...). Riêng năm 2020, do tác động của đại dịch Covid-19 với những đợt giãn cách xã hội và sự gián đoạn kéo dài của các chuỗi cung ứng cũng như hoạt động lưu thông hàng hóa, nhiều doanh nghiệp vận tải đã giảm hoạt động, doanh thu dịch vụ logistics trong Vùng giảm, tăng trưởng GDP ngành logistics năm 2020 là -8,5%.

Bảng 2 : Tăng trưởng GDP ngành logistics của vùng KTTĐMT thời kỳ 2011-2020

DVT: %

	2011 – 2015	2016 – 2019	2019 – 2020	2011 – 2020
Ngành logistics ¹	4,2	8,7	-8,5	4,6
- Vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống	0,5	9,2	-13,3	2,4
- Vận tải đường thủy (bao gồm cả vận tải đường biển)	-2	10,8	-27,6	-0,1
- Vận tải hàng không	0,3	-1	44,3	3,5
- Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	14,6	6,4	-10,2	8,6
- Bưu chính và chuyển phát	10,8	40,9	2,8	21

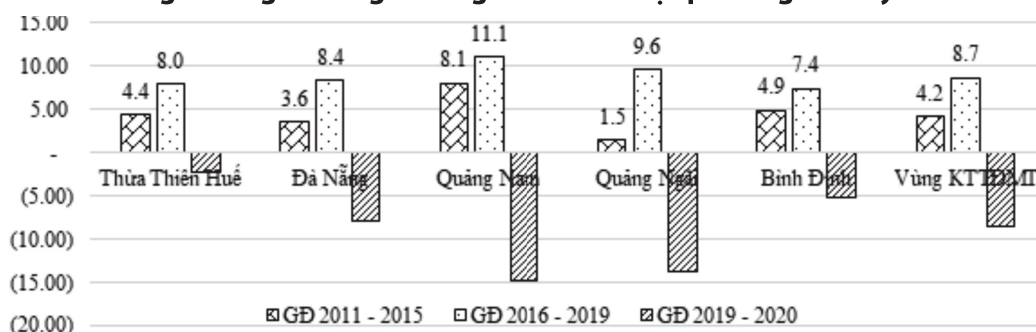
(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

Trong số các lĩnh vực của ngành logistics, dịch vụ bưu chính và chuyển phát tăng trưởng mạnh mẽ nhất, bình quân đạt 21%/năm thời kỳ 2011-2020. Tiếp đến là dịch vụ Kho bãi và các

hoạt động hỗ trợ cho vận tải tăng khoảng 8,6%/năm trong cùng kỳ. Dịch vụ vận tải đường thủy là ngành mũi nhọn, đã có sự bứt phá trong giai đoạn 2016-2019 so với giai đoạn trước. Vận tải hàng không tăng trưởng không đáng kể trong giai đoạn 2011-2019 nhưng bước sang năm 2020 đạt tốc độ tăng trưởng rất cao (44,3% so với năm 2019) nhờ giá xăng dầu giảm mạnh giúp giảm chi phí vận tải của ngành hàng không.

Tăng trưởng ngành logistics ở các địa phương trong Vùng không đều nhưng cùng có xu hướng tăng qua các năm. Hình 1 cho thấy Quảng Nam và Quảng Ngãi lần lượt là hai địa phương có tốc độ tăng trưởng ngành logistics giai đoạn 2011-2019 cao nhất toàn Vùng nhưng cũng là hai địa phương có ngành logistics chịu tác động mạnh bởi đại dịch Covid-19. Tăng trưởng ngành logistics của TP. Đà Nẵng thấp hơn bình quân chung của Vùng. Hay nói cách khác, các động lực đối với ngành logistics của Thành phố có xu thế chậm hơn một số địa phương. Ngành logistics của tỉnh Bình Định tăng trưởng nhanh hơn bình quân chung cả Vùng giai đoạn 2011-2015, song lại chậm hơn trong giai đoạn 2016-2019, cho thấy dư địa để phát triển nhanh ngành logistics của Tỉnh so với mặt bằng chung đang bị thu hẹp. Thừa Thiên Huế là địa phương ít có lợi thế nhất so với các địa phương khác trong Vùng về phát triển logistics do các hoạt động sản xuất kinh doanh trong địa phương còn kém sôi động. Nhưng nhờ hạ tầng kết nối thuận tiện nên đã có tăng trưởng khá trong những năm gần đây.

Hình 1: Tăng trưởng GDP ngành logistics ở các địa phương thời kỳ 2011-2020

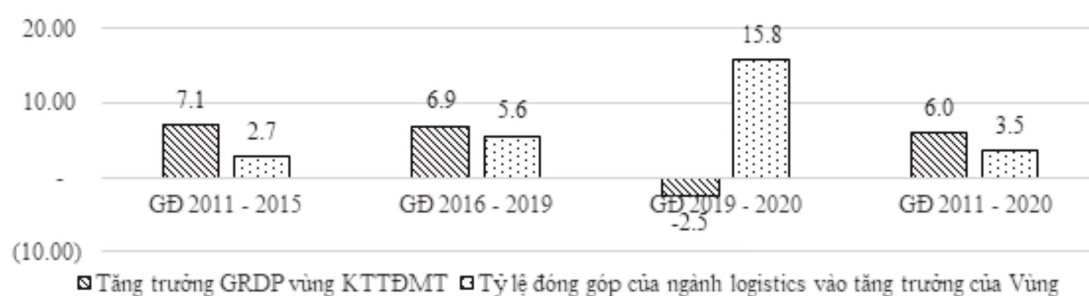


(Nguồn: Xử lý từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

(ii) **Đóng góp của ngành logistics vào tăng trưởng**

Ngành logistics đã có sự đóng góp đáng kể vào tốc độ tăng trưởng kinh tế của vùng KTTĐMT, gần 3,5%/năm thời kỳ 2011-2020. Hình 2 cho thấy, ngành logistics đóng góp vào tăng trưởng kinh tế GRDP chung của Vùng cho giai đoạn 2011-2015 và giai đoạn 2016-2019 lần lượt là 2,7% và 5,6%. Riêng năm 2020, ngành đóng góp khoảng 15,8% vào suy giảm tăng trưởng của Vùng, do tác động rất lớn của đại dịch Covid-19.

Hình 2: Đóng góp của ngành logistics vào tăng trưởng kinh tế vùng KTTĐMT thời kỳ 2011-2020 (%)



Nguồn: Xử lý từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Về đóng góp theo từng phân ngành logistics, dịch vụ vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống đóng góp ngày càng nhiều vào tăng trưởng kinh tế chung của Vùng, mức độ đóng góp tăng từ 0,2% giai đoạn 2011-2015 lên 3,3% giai đoạn 2016-2019 (tăng gấp 17 lần). Đóng góp của dịch vụ bưu chính và chuyển phát tăng tương ứng cho hai giai đoạn lần lượt là 0,1% và 0,9% (tăng 9 lần). Ngược lại, đóng góp của dịch vụ kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải trong tăng trưởng GRDP của Vùng giảm từ 2,4% xuống 1,3% trong cùng kỳ.

Bảng 3: Đóng góp của các phân ngành logistics vào tăng trưởng GRDP vùng KTTĐMT

ĐVT: Điểm %

	Vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống	Vận tải đường thủy	Vận tải hàng không	Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	Bưu chính và chuyển phát
GĐ 2011 - 2015	0,2	(0,0)	0,0	2,4	0,1
GĐ 2016 - 2019	3,3	0,1	(0,0)	1,3	0,9
GĐ 2019 - 2020	14,1	0,8	(4,4)	5,7	(0,3)
GĐ 2011 - 2020	1,1	(0,0)	0,2	1,6	0,6

(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

Về đóng góp theo từng địa phương, ngành logistics của TP. Đà Nẵng góp lớn nhất vào tốc độ tăng trưởng GRDP của Vùng trong cả thời kỳ 2011-2020, khoảng 1,6 điểm % tương đương 45,7% đóng góp của toàn ngành logistics trong Vùng. Quảng Nam và Bình Định là hai địa phương có tỷ trọng đóng góp vào tăng trưởng GRDP của Vùng khoảng 0,6-0,7 điểm % trong 10 năm qua. Ngược lại, đóng góp ngành logistics của Thừa Thiên Huế và Quảng Ngãi đối với nền kinh tế của Vùng còn khiêm tốn.

Bảng 4: Đóng góp của ngành logistics vào tăng trưởng GRDP phân theo địa phương của vùng KTTĐMT

ĐVT: Điểm %

	Thừa Thiên Huế	phố Đà Nẵng	Quảng Nam	Quảng Ngãi	Bình Định
Tỷ trọng đóng góp vào tăng trưởng GRDP của Vùng					
GĐ 2011 - 2015	0,2	1,2	0,6	0,1	0,6
GĐ 2016 - 2019	0,4	2,7	0,9	0,7	0,9
GĐ 2019 - 2020	0,4	7,2	3,6	2,8	1,8
GĐ 2011 - 2020	0,3	1,6	0,6	0,3	0,7
Cơ cấu đóng góp					
GĐ 2011 - 2015	7,4	44,4	22,2	3,7	22,2
GĐ 2016 - 2019	7,1	48,2	16,1	12,5	16,1
GĐ 2019 - 2020	2,5	45,6	22,8	17,7	11,4
GĐ 2011 - 2020	8,6	45,7	17,1	8,6	20,0

(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

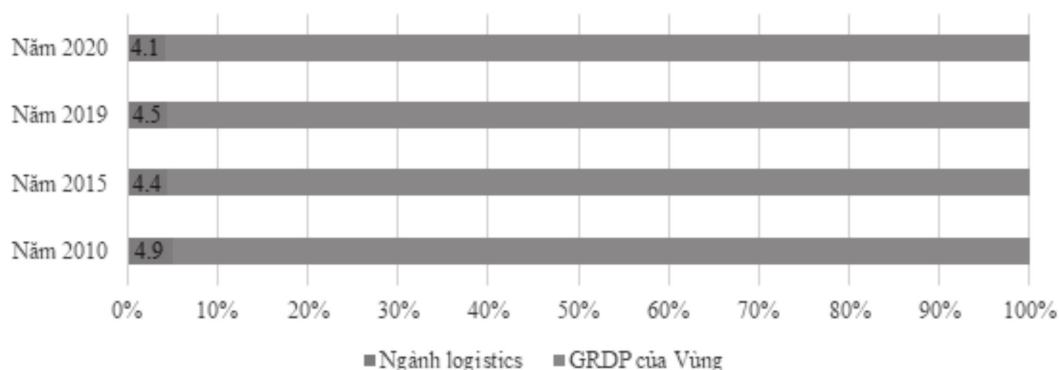
3.2. Đóng góp của ngành logistics đối với chuyển dịch cơ cấu GRDP

(i) Chuyển dịch cơ cấu GRDP

Quy mô ngành logistics được mở rộng theo thời gian, nhưng tỷ trọng của ngành trong tổng quy mô chung của toàn Vùng có xu hướng giảm liên tục. Năm 2010, tỷ trọng GRDP (giá hiện hành - HH) của ngành so với GRDP của Vùng là 4,9%, năm 2015 là 4,4%, năm 2019 giảm

còn 4,5% và năm 2020 là 4,1%. Dù tốc độ tăng trưởng GRDP của ngành nhanh hơn so với tăng trưởng chung của Vùng song dấu hiệu giảm xuống của tỷ trọng cho thấy dịch vụ logistics đang tập trung ở những lĩnh vực, những khâu có giá trị gia tăng thấp so với các ngành kinh tế khác. Hay nói cách khác, hiện đang có sự chênh lệch về trình độ phát triển của ngành logistics với những ngành kinh tế chủ chốt khác trên địa bàn Vùng.

Hình 3: Tỷ trọng của ngành logistics so với tổng GRDP của vùng KTTĐMT



(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

Dịch vụ vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống và dịch vụ kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải vừa có tốc độ tăng trưởng nhanh, vừa có tỷ trọng lớn trong tổng GRDP của toàn vùng, khẳng định vai trò là tiểu ngành logistics chủ lực của Vùng. Song, do vùng KTTĐMT có diện tích hẹp, dễ chịu tổn thương của thiên tai và biến đổi khí hậu, dư địa cho dịch vụ kho bãi sẽ không quá nhiều, cần đẩy nhanh phát triển những khâu có giá trị gia tăng cao hơn trong dịch vụ hỗ trợ các hoạt động vận tải. Vai trò của dịch vụ vận tải đường thủy là rất nhỏ (bao gồm cả dịch vụ logistics đường biển) với tỷ trọng đóng góp gần như bằng không trong khi các địa phương trong Vùng có nhiều lợi thế cho phát triển dịch vụ cảng biển.

Bảng 5 : Tỷ trọng của các phân ngành logistics so với tổng GRDP của vùng KTTĐMT

ĐVT : %

Chỉ tiêu	2010	2015	2019	2020
Vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống	3,3	2,4	2,3	2,1
Vận tải đường thủy	0,1	0,0	0,0	0,0
Vận tải hàng không	0,5	0,4	0,3	0,3
Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	1,0	1,5	1,5	1,5
Bưu chính và chuyển phát	0,1	0,1	0,2	0,2
TỔNG	4,9	4,4	4,5	4,1

(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

Tỷ trọng của ngành logistics tại các địa phương so với tổng GRDP của Vùng hầu như không thay đổi qua các năm. Thành phố Đà Nẵng liên tục dẫn đầu và có khoảng cách khá lớn so với các địa phương còn lại, tiếp đến là tỉnh Bình Định. Sự thay đổi vị thế chủ yếu diễn ra giữa Quảng Nam và Quảng Ngãi nhờ sự phát triển nhanh của dịch vụ vận tải đường bộ, đường sắt và đường ống tại tỉnh Quảng Nam. Tỷ trọng của ngành logistics của Thừa Thiên Huế so với tổng quy mô của ngành logistics trong Vùng luôn là thấp nhất.

Bảng 6 : Tỷ trọng ngành logistics so với tổng GRDP của vùng KTTĐMT phân theo địa phương

ĐVT: %

	2010	2015	2019	2020
Tỉnh Thừa Thiên Huế	0,42	0,37	0,36	0,35
Thành phố Đà Nẵng	2,51	2,19	2,29	2,09
Tỉnh Quảng Nam	0,49	0,51	0,55	0,49
Tỉnh Quảng Ngãi	0,60	0,46	0,47	0,42
Tỉnh Bình Định	0,92	0,84	0,79	0,78

(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

(ii) Tỷ lệ chuyển dịch cơ cấu của ngành logistics (Hệ số Cos α)

Tính bình quân giai đoạn 2011-2015, tỷ lệ chuyển dịch cơ cấu của ngành logistics so với những ngành còn lại trong tổng thể nền kinh tế của vùng KTTĐMT là khoảng 0,08%/năm, cao hơn so với giai đoạn 2016-2020. Kết quả này khẳng định rõ mức độ chuyển dịch của ngành logistics trong cơ cấu kinh tế của Vùng là khá chậm. Do đó, quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế của Vùng theo hướng phi nông nghiệp dựa vào ngành logistics trong thời kỳ 10 năm qua chưa mang lại được kết quả và hiệu quả như kỳ vọng.

Bảng 7 : Tỷ lệ chuyển dịch của ngành logistics trong nền kinh tế vùng KTTĐMT

	Cos α	α	Tỷ lệ chuyển dịch/năm (%)
Giai đoạn 2011 - 2015	0,999979	0,367512	0,08167
Giai đoạn 2016 - 2019	0,999999	0,059536	0,01654
Giai đoạn 2016 -2020	0,999996	0,152957	0,03399

(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

3.3. Đóng góp đối với năng suất lao động**(i) Năng suất lao động**

Năng suất lao động (NSLĐ) theo giá hiện hành của ngành logistics nhìn chung cao hơn so với NSLĐ bình quân của các ngành kinh tế ở vùng KTTĐMT (cụ thể ở Bảng 8). Điều này phản ánh hiệu quả sử dụng lao động của ngành logistics cao hơn so với mặt bằng chung. Tuy nhiên, tốc độ tăng NSLĐ của ngành logistics là khá chậm so với tổng thể chung nên khoảng cách đang có xu hướng thu hẹp. NSLĐ ngành logistics năm 2010 cao gấp 2,23 lần so với NSLĐ chung, năm 2015, con số này giảm còn 1,55 lần và năm 2019 là 1,14 lần, còn năm 2020 là 1,08 lần. Ngoài ra, kết quả này cũng có nhiều khác biệt giữa các địa phương trong Vùng. Ngoại trừ thành phố Đà Nẵng có NSLĐ của ngành logistics cao hơn NSLĐ bình quân của Vùng trong thời kỳ 2011-2020, NSLĐ ngành logistics tại các địa phương còn lại có xu hướng thấp hơn NSLĐ chung của toàn Vùng. Như vậy, so với tổng thể các ngành kinh tế, ngành logistics là ngành có NSLĐ bình quân hàng năm cao hơn và là ngành có sức hấp dẫn đối với thị trường lao động.

Bảng 8: Năng suất lao động bình quân hàng năm ở vùng KTTĐMT thời kỳ 2010-2020

ĐVT: Triệu đồng

	Thừa Thiên Huế	Đà Nẵng	Quảng Nam	Quảng Ngãi	Bình Định	Chung
I. Ngành logistics						
Năm 2010	30,224	133,586	70,890	83,754	63,321	80,622
Năm 2015	53,924	189,718	82,739	115,100	71,142	108,324

Năm 2019	65,188	217,865	75,871	82,156	91,862	118,648
Năm 2020	57,145	246,430	75,340	90,165	75,366	114,407
II. Tổng thể các ngành						
Năm 2010	30,209	70,273	27,986	37,920	30,746	36,766
Năm 2015	52,509	119,633	60,274	72,649	61,658	70,842
Năm 2019	81,061	168,313	91,744	101,131	91,502	104,118
Năm 2020	89,635	173,419	90,396	95,103	101,996	106,657

(Nguồn: Xử lý từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

Bảng 9 : Tốc độ tăng năng suất lao động bình quân hàng năm ở vùng KTTĐMT thời kỳ 2010 – 2020

DVT : %

	Thừa Thiên Huế	Đà Nẵng	Quảng Nam	Quảng Ngãi	Bình Định	CHUNG
I. Ngành logistics						
Giai đoạn 2010-2015	4,16	(1,12)	(4,25)	(1,25)	(5,22)	(1,93)
Giai đoạn 2016-2019	3,34	0,56	(3,29)	(9,20)	5,20	0,18
Giai đoạn 2016-2020	2,20	1,21	(3,60)	(3,60)	(2,71)	(1,14)
II. Tổng thể các ngành						
Giai đoạn 2010-2015	3,49	3,52	8,39	4,98	5,66	5,56
Giai đoạn 2016-2019	7,58	5,87	7,49	4,95	6,94	6,65
Giai đoạn 2016-2020	5,62	4,30	6,84	4,62	6,24	5,62

(Nguồn: Xử lý từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

(ii) Đóng góp vào tăng năng suất lao động

Áp dụng phương pháp SSA để nghiên cứu về tác động chuyển dịch lao động của ngành logistics đến tăng NSLĐ ở vùng KTTĐMT cho kết quả cụ thể tại Bảng 10 (kết quả đầy đủ xem Phụ lục 1). Trong cả thời kỳ 2011-2020, đóng góp từ 'cấu phần chuyển dịch tĩnh' của ngành logistics đối với tăng trưởng NSLĐ chung của Vùng đạt bình quân 5,2%; trong đó kết quả đạt được trong giai đoạn 2016-2020 cao hơn so với kết quả giai đoạn 2011-2015. Điều này phản ánh ngành logistics ngày càng thu hút được nhiều lao động của những ngành có NSLĐ thấp hơn đến làm việc. Tuy nhiên, 'cấu phần chuyển dịch động' mang dấu âm phản ánh 'gánh nặng cơ cấu' trong phân bố lao động khi lao động chuyển dịch từ ngành có tốc độ tăng NSLĐ cao hơn so với tốc độ tăng NSLĐ của ngành logistics đến làm việc trong ngành logistics. Kết quả này là phù hợp với phân tích tại Bảng 8 và 9 (tốc độ tăng NSLĐ của ngành logistics là thấp so với bình quân chung của nền kinh tế). Nguyên nhân của 'bệnh chi phí cơ cấu' là do nhiều lao động ở ngành nông, lâm nghiệp và thủy sản có xu hướng chuyển sang những ngành phi nông nghiệp như ngành logistics. Cấu phần «tăng NSLĐ nội ngành» có xu hướng cải thiện nhờ vào việc cải tiến các phương pháp quản trị lao động, nâng cao chất lượng tay nghề... trong ngành logistics, nhưng hiệu quả vẫn thấp hơn so với nhiều ngành khác (như công nghiệp chế biến, chế tạo, bán buôn, bán lẻ...). Tính chung cả thời kỳ 2011-2020, chuyển dịch cơ cấu lao động của ngành logistics đóng góp khoảng 3,8% vào tăng NSLĐ của vùng KTTĐMT, đứng thứ 8/20 ngành kinh tế.

Bảng 10: Đóng góp của chuyển dịch cơ cấu vào tăng năng suất lao động ở vùng KTTĐMT

ĐVT: %

	Giai đoạn 2011 - 2015				Giai đoạn 2016 - 2020				Thời kỳ 2011 - 2020			
	Tăng NSLĐ nội ngành	Chuyển dịch tính	Chuyển dịch động	Chung	Tăng NSLĐ nội ngành	Chuyển dịch tính	Chuyển dịch động	Chung	Tăng NSLĐ nội ngành	Chuyển dịch tính	Chuyển dịch động	Chung
Nền kinh tế	58,6	52,9	-11,6	100,0	63,1	62,6	-25,8	100,0	66,1	64,4	-30,5	100,0
A. Nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản	25,7	-11,6	-4,5	9,5	36,9	-14,6	-10,1	12,2	36,9	-11,0	-14,9	11,1
C. Công nghiệp chế biến, chế tạo	26,6	6,0	2,6	35,2	-2,9	29,5	-1,3	25,3	9,5	14,5	5,5	29,4
F. Xây dựng	4,7	1,9	0,3	7,0	0,8	7,8	0,2	8,9	2,4	4,8	0,9	8,1
G. Bán buôn và bán lẻ; sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy	1,9	6,1	0,4	8,4	8,7	1,3	0,5	10,5	5,0	3,2	1,5	9,6
H. Vận tải kho bãi	-1,8	4,6	-0,4	2,3	-0,3	5,1	-0,1	4,8	-0,9	5,2	-0,6	3,8
I. Dịch vụ lưu trú và ăn uống	-0,7	10,8	-0,4	9,7	-4,9	4,9	-1,2	-1,1	-2,1	7,5	-2,0	3,3
J. Thông tin và truyền thông	2,3	3,9	0,4	6,6	14,6	-2,8	-2,0	9,8	8,3	0,1	0,1	8,5
K. Hoạt động tài chính, ngân hàng và bảo hiểm	-2,3	5,6	-0,8	2,5	2,9	2,7	0,6	6,1	0,3	4,1	0,2	4,6

(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê)

4. Kết luận và khuyến nghị

Ngành logistics ngày càng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của vùng KTTĐMT nói chung và các địa phương trong Vùng nói riêng. Kết quả phân tích và đánh giá ở trên cho thấy ngành logistics đã và đang có những đóng góp tích cực hơn vào phát triển kinh tế của Vùng cả ở khía cạnh tăng trưởng, chuyển dịch cơ cấu GDP và lao động, tạo tiền đề cho thúc đẩy tiến bộ xã hội (thông qua tăng NSLĐ). Tuy nhiên, mức độ đóng góp của ngành logistics còn khiêm tốn và bị tác động lớn bởi đại dịch Covid-19 so với nhiều ngành khác. Kết quả đóng góp thiên về quy mô hơn là chất lượng tăng trưởng và phát triển. Bên cạnh đó, dịch

vụ logistics cảng biển của Vùng vốn được kỳ vọng là có lợi thế so sánh hơn so với các vùng khác nhưng chưa phát huy được tốt vai trò của mình. Kết quả đóng góp của dịch vụ logistics cảng biển hầu như rất ít. Trong khi, các lĩnh vực khác như dịch vụ vận tải đường bộ đang có vai trò lớn nhưng không có khả năng cạnh tranh cao trong tương lai so với các vùng khác, khu vực và quốc tế. Kết quả phân tích theo từng địa phương cho thấy Đà Nẵng và Bình Định là hai địa phương có ngành logistics đóng góp lớn vào tốc độ tăng trưởng GRDP của Vùng. Tuy nhiên, động lực tăng trưởng ở khâu có giá trị gia tăng cao của ngành logistics đang có xu hướng giảm, kéo theo tốc độ tăng NSLĐ của ngành logistics chỉ đạt trung bình 0,18%/năm giai đoạn 2015-2019.

Trên cơ sở kết quả phân tích ở trên, bài viết rút ra một số khuyến nghị nhằm phát triển ngành logistics của Vùng trong thời gian tới, cụ thể:

Một là xây dựng và ban hành các chính sách thúc đẩy phát triển lĩnh vực logistics, trong đó tập trung các giải pháp giảm thiểu chi phí logistics hợp lý, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics của Vùng. Đồng thời, sớm triển khai xây dựng kế hoạch triển khai Quyết định 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 để đưa ra các định hướng, trọng tâm cụ thể cho phát triển ngành logistics ở Vùng.

Hai là chú trọng đầu vào công nghệ và đẩy mạnh quá trình chuyển đổi số, tự động hóa trong lĩnh vực logistics (vận chuyển, dịch vụ cảng, kho bãi, vận tải...), phát triển các trung tâm logistics ứng dụng công nghệ cao, tập trung mạnh hơn vào dịch vụ logistics phục vụ các dịch vụ công nghệ số (như thương mại điện tử).

Ba là đột phá vào phát triển nhân lực ngành logistics ở Vùng, tập trung phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế (ngoại ngữ, trình độ, năng lực, kỹ năng làm việc, tính kỷ luật...).

Bốn là nghiên cứu đẩy mạnh liên kết phát triển dịch vụ logistics giữa các địa phương trong Vùng, ưu tiên thúc đẩy liên kết giữa thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam trong giai đoạn đầu phát triển ngành logistics của vùng. Đồng thời, tăng cường tính kết nối và chia sẻ hạ tầng logistics giữa các địa phương để nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng logistics, đặc biệt là hạ tầng cảng biển và cảng hàng không.

Năm là xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê chính thức về ngành logistics và thực hiện thống kê định kỳ hàng năm để hình thành cơ sở dữ liệu phục vụ hiệu quả cho công tác nghiên cứu và hoạch định chính sách phát triển ngành logistics. Bổ sung chỉ tiêu về GRDP và lao động, vốn đầu tư trong hệ thống chỉ tiêu thống kê ngành logistics.

Tài liệu tham khảo

Fabricant, S. (1942). *Employment in Manufacturing 1899-1939. National Bureau of Economic Research*. New York.

Ngô, Thăng Lợi (2008). *Phát triển kinh tế: Từ lý luận đến thực tiễn và sự lựa chọn của Việt Nam*. Trong Khoa học phát triển: Lý luận và thực tiễn ở Việt Nam: Kỷ yếu hội thảo khoa học: Hà Nội, 2008

Ngô Thăng Lợi, Ngô Quốc Dũng và Nguyễn Huy Lương (2020). Ứng dụng phương pháp Vecto và tiêu chí phát triển bền vững đánh giá chuyển dịch cơ cấu ngành kinh tế tỉnh Phú Thọ. *Tạp chí Khoa học và công nghệ*. Trường Đại học Hùng Vương, Tập 19, số 2 (2020).

Ngô Văn Dụ, Hồng Hà và Trần Xuân Giá (2006). *Tìm hiểu một số thuật ngữ trong Văn kiện Nghị quyết Đại hội X của Đảng*. NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội.

Ban chấp hành Trung ương Đảng (2016). *Nghị quyết 05-NQ/TW ngày 01/11/2016 về «Chủ trương, chính sách lớn nhằm đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất lao động, sức cạnh tranh của nền kinh tế».*

Thủ tướng Chính phủ (2014). *Quyết định 1874/QĐ-TTg ngày 13/10/2014 phê duyệt «Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm Miền Trung đến năm 2020, định hướng đến năm 2030».*

Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2021). *Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT ngày 31/12/2021 quy định về «Hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics».*

Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2021). *Báo cáo Thuyết minh Nhiệm vụ lập quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.*

Thủ tướng Chính phủ (2014). *Quyết định số 1874/QĐ-TTg ngày 13 tháng 10 năm 2014 phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*

Thủ tướng Chính phủ (2021). *Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics việt nam đến năm 2025.*

Thủ tướng Chính phủ (2022). *Quyết định số 462/QĐ-TTg ngày 14/4/2022 của Thủ tướng phê duyệt nhiệm vụ lập Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;*

Chính phủ (2017). *Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 Quy định về kinh doanh dịch vụ logistics.*

Tổng cục Thống kê (2010-2020). *Niên giám thống kê Việt Nam (2010-2020).* Nxb Thống kê.