PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS VÙNG ĐÔNG NAM BỘ THEO TINH THẦN NGHỊ QUYẾT SỐ 24-NQ/TW CỦA BỘ CHÍNH TRỊ(*)

NGUYỄN HOÀNG PHƯƠNG(**)

Ngày nhận bài: 01/12/2024 Ngày thẩm định: 05/12/2024 Ngày duyệt đăng: 20/12/2024

Tóm tắt: *Vùng Đông Nam Bộ giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong nền kinh tế quốc gia với các trung tâm công nghiệp, thương mại và dịch vụ hàng đầu, như Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai,... Kinh tế phát triển mạnh mẽ đã đặt ra yêu cầu cấp thiết về phát triển dịch vụ logistics. Tuy nhiên, các vấn đề như chi phí logistics cao, hạ tầng chưa đồng bộ, dịch vụ chưa hiện đại đang là rào cản lớn đối với tiềm năng phát triển của khu vực. Do đó, việc phát triển dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ theo tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2045 có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong quá trình phát triển của toàn vùng.*

Từ khóa: *dịch vụ logistics, Đông Nam Bộ, Nghị quyết số 24-NQ/TW*

1. Mở đầu

Đông Nam Bộ là vùng kinh tế trọng điểm, giữ vai trò đầu tàu trong phát triển kinh tế; là trung tâm công nghiệp, thương mại và dịch vụ lớn nhất cả nước, với hệ thống khu công nghiệp, cảng biển và sân bay quốc tế hàng đầu như Tân Sơn Nhất và tương lai là Long Thành. Đây là cửa ngõ giao thương quốc tế, có vị trí chiến lược kết nối giữa các vùng kinh tế trong nước và khu vực ASEAN. Vai trò của Đông Nam Bộ không chỉ thể hiện ở việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, mà còn tạo động lực phát triển cho các vùng khác trên cả nước. Mặc dù có nhiều lợi thế về vị trí và tiềm năng kinh tế, nhưng dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ vẫn tồn tại những hạn chế nhất định, như hạ tầng logistics chưa đồng bộ; chi phí logistics ở mức cao; nguồn nhân lực logistics phần lớn chưa được đào tạo bài bản,… Điều này làm giảm khả năng cạnh tranh của ngành logistics nói chung, dịch vụ logistics nói riêng(1).

Trước bối cảnh đó, việc phát triển dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ theo tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị "về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2045" mang ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Trong đó, dịch vụ logistics được xác định là

(*) Bài viết trong khuôn khổ Đề tài cấp bộ 2024 - 2025: *"Phát triển dịch vụ logistics ở vùng Đông Nam Bộ theo tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị"* do PGS,TS.Nguyễn Hoàng Phương làm chủ nhiệm

(**) PGS, TS. Học viện Chính trị khu vực II, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

một trong những yếu tố then chốt thúc đẩy tăng trưởng bền vững, tạo nền tảng để vùng Đông Nam Bộ trở thành trung tâm logistics kết nối các khu vực kinh tế trong nước và ASEAN. Trên cơ sở đó, việc nghiên cứu sự phát triển dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ là rất cấp thiết để xác định tiềm năng cũng như các yếu tố cản trở; từ đó, xây dựng chính sách phát triển dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ.

2. Khung lý thuyết về các yếu tố tác động đến sự phát triển dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ

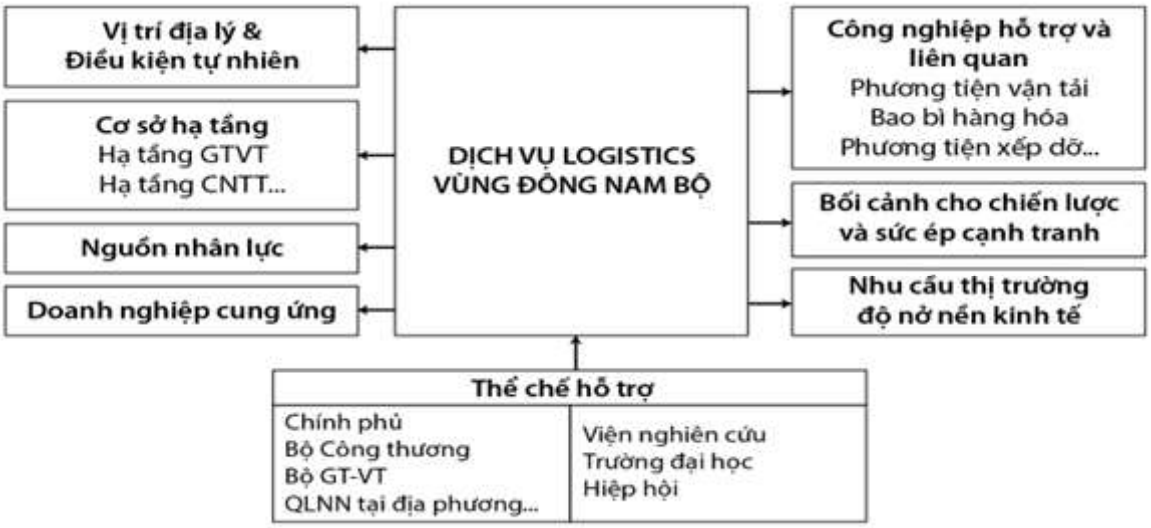
Phát triển dịch vụ logistics là quá trình cải tiến và mở rộng các hoạt động liên quan đến dịch vụ logistics. Quá trình này bao gồm việc nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu hóa chi phí, bảo đảm tốc độ cũng như độ tin cậy trong việc giao nhận hàng hóa,... Mục tiêu cuối cùng là tạo ra hệ thống logistics linh hoạt, hiệu quả, bền vững, đáp ứng tốt các yêu cầu của khách hàng, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế.

Mô hình Kim cương của Michael Porter[2] là công cụ phân tích được áp dụng phổ biến không chỉ trong việc giải thích các yếu tố tạo nên lợi thế cạnh tranh của một ngành hoặc khu vực, mà còn cho phép nhận diện các yếu tố nội tại và bên ngoài tác động đến sự phát triển của ngành trong một vùng cụ thể. Áp dụng mô hình Kim cương để xác định các nhân tố tác động đến sự phát triển logistics vùng Đông Nam Bộ được đánh giá qua các đặc tính tổng quát: (1) Điều kiện nhân tố đầu vào; (2) Điều kiện cầu; (3) Ngành công nghiệp phụ trợ và liên quan; (4) Chiến lược công ty, cấu trúc và cạnh tranh nội địa.

- *Điều kiện yếu tố đầu vào* là sự đồng bộ của động lực nền tảng - cơ sở hạ tầng giao thông; hạ tầng công nghệ; doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics - động lực kiến tạo và tiền đề tạo nên năng lực cung ứng dưới tác động của toàn cầu hóa doanh nghiệp phải có một đội ngũ nhân lực logistics chất lượng.

- *Điều kiện cầu*: Thị trường sôi động với sự phát triển của ngành công nghiệp, dịch vụ, trung tâm thương mại,… đặc biệt là sự xuất hiện ngày càng có quy mô của những khách hàng sử dụng dịch vụ "khó tính". Các yếu tố điều kiện cầu này là động lực thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ logistics.

Sơ đồ: Các yếu tố tác động đến sự phát triển logistics vùng Đông Nam Bộ



Nguồn: Tác giả mô phỏng

- *Ngành công nghiệp phụ trợ và liên quan* là sự hiện hữu của công nghiệp sản xuất phương tiện vận tải, phương tiện xếp dỡ và bao bì hàng hóa ảnh hưởng đến tính hiệu quả, sinh lời từ tiếp cận yếu tố đầu vào của hoạt động logistics.

- *Bối cảnh cho chiến lược và cạnh tranh* là các quy định và động lực khuyến khích đầu tư, năng suất, độ mở và mức độ cạnh tranh trong nước.

Yếu tố chi phối đến các hoạt động logistics qua việc phát triển nguồn nhân lực chất lượng, tạo môi trường kinh doanh, định hướng đối với sự phát triển dịch vụ logistics thông qua chính sách của Chính phủ. Từ đó, phân tích các yếu tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics ở vùng Đông Nam Bộ như sau *(Xem sơ đồ).*

3. Thực trạng các yếu tố tác động đến sự phát triển dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ

Thứ nhất, về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên

Vùng Đông Nam Bộ có vị trí chiến lược, tiếp giáp nhiều khu vực quan trọng, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển dịch vụ logistics. Phía Bắc giáp Nam Trung Bộ và Nam Tây Nguyên, giàu tài nguyên và khoáng sản, cung cấp nguyên liệu cho công nghiệp và vận chuyển. Phía Tây và Tây Nam giáp đồng bằng sông Cửu Long, trung tâm sản xuất nông nghiệp lớn nhất cả nước, tạo nhu cầu lớn về vận chuyển và lưu trữ nông sản. Phía Đông và Đông Nam giáp biển Đông - tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, kết nối Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương, với tiềm năng khai thác tài nguyên biển, dầu mỏ và khí đốt, hỗ trợ phát triển cảng biển và logistics hàng hải. Phía Tây Bắc giáp Campuchia qua cửa khẩu quốc tế như Mộc Bài, Xa Mát (Tây Ninh), thuận lợi cho giao thương với các nước ASEAN[3].

Khí hậu vùng Đông Nam Bộ ổn định, tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động logistics. Trên bản đồ hàng không Đông Nam Á, các cảng lớn, như Singapore, Hồng Kông và Cao Hùng nằm trong bán kính khoảng 2 giờ bay từ Thành phố Hồ Chí Minh, cùng với thủ đô của hầu hết các nước ASEAN[4]. Những lợi thế này giúp vùng Đông Nam Bộ không chỉ phục vụ hiệu quả nhu cầu nội địa, mà còn định hình vùng thành trung tâm logistics chiến lược.

Thứ hai, hạ tầng giao thông và hạ tầng công nghệ

- *Hạ tầng giao thông*: vùng Đông Nam Bộ có đủ 05 phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không), tạo lợi thế lớn cho logistics phát triển. Theo VCCI, vùng Đông Nam Bộ đảm nhận 45% khối lượng hàng hóa, 65% hàng container, đóng góp 32% GDP và 45% ngân sách cả nước[5]. Các cụm cảng lớn, như Tân Cảng Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải xử lý 65% hàng container xuất, nhập khẩu cả nước (năm 2023), kết hợp với mạng lưới giao thông đường bộ kết nối các khu công nghiệp với cảng biển và sân bay[6]. Vùng còn 06 luồng hàng hải đang hoạt động[7] và sân bay Tân Sơn Nhất, cửa ngõ hàng không quan trọng, liên tục được nâng cấp. Đặc biệt, sân bay Long Thành đang được xây dựng, kỳ vọng giảm tải và tăng cường kết nối quốc tế, thúc đẩy logistics phát triển mạnh mẽ[8]. Tuy nhiên, vùng Đông Nam Bộ vẫn phải đối mặt với nhiều khó khăn, như cảng Cát Lái thường xuyên quá tải[9]; các quốc lộ chính, như QL1, QL13, QL51 nhiều đoạn đã mãn tải, nhưng các dự án hạ tầng đường bộ triển khai chậm[10]. Việc thiếu đồng bộ trong kết nối giữa các phương thức vận tải là rào cản lớn đối với việc phát triển dịch vụ logistics[11].

- *Hạ tầng công nghệ:* Theo Bộ Công thương[12], nhiều doanh nghiệp trong vùng Đông Nam Bộ áp dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS), hệ thống quản lý kho (WMS) nhằm tối ưu hóa quy trình vận chuyển và lưu trữ hàng hóa. Một số doanh nghiệp lớn trong khu vực cũng đã áp dụng công nghệ blockchain để tăng cường tính minh bạch và bảo mật trong giao dịch logistics. Tuy nhiên, hạ tầng công nghệ thông tin giữa các tỉnh chưa đồng đều. Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Bình Dương đã đầu tư hệ thống quản lý điện tử và dịch vụ

công trực tuyến, nhưng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn gặp khó khăn trong triển khai công nghệ quản lý hiện đại, làm giảm khả năng tối ưu hóa chuỗi cung ứng và gây khó khăn cho các doanh nghiệp[13].

Thứ ba, nguồn nhân lực

Thời gian qua, nguồn nhân lực logistics vùng Đông Nam Bộ phát triển cả về số lượng và chất lượng, nhưng vẫn chưa đáp ứng nhu cầu thực tế. Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2024, tỷ lệ lao động được đào tạo bài bản trong ngành logistics còn thấp, chỉ khoảng 5% - 7%. Đặc biệt, vùng Đông Nam Bộ có mật độ hoạt động logistics cao, trung tâm logistics của cả nước nhưng vẫn phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng nhân lực chất lượng cao. Thành phố Hồ Chí Minh nơi tập trung hơn 70% doanh nghiệp logistics, nhưng các doanh nghiệp trong khu vực thường xuyên gặp khó khăn trong việc tuyển dụng nhân sự có trình độ phù hợp[14]. Nguyên nhân chính dẫn đến thực trạng này là do thiếu đào tạo chuyên sâu, thiếu hấp dẫn trong điều kiện làm việc và phúc lợi, công nghệ và yêu cầu kỹ năng ngày càng cao.

Thứ tư, doanh nghiệp cung ứng

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại vùng Đông Nam Bộ được hưởng lợi từ vị trí chiến lược, hệ thống cảng biển lớn, như Tân Cảng Cát Lái, Cái Mép - Thị Vải và mạng lưới giao thông phát triển[15]. Theo VCCI, năm 2023, vùng Đông Nam Bộ có gần 15.000 doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics, chiếm gần 50% tổng số doanh nghiệp logistics cả nước, đảm nhận phần lớn hoạt động vận chuyển, lưu trữ và phân phối hàng hóa xuất, nhập khẩu[16]. Tuy nhiên, các doanh nghiệp logistics vẫn đối mặt với nhiều hạn chế, như năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp nhỏ và vừa còn yếu, khó đáp ứng nhu cầu của thị trường quốc tế; mức độ ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số chưa đồng đều, dẫn đến hiệu quả vận hành chưa cao; chi phí logistics còn cao do tình trạng quá tải hạ tầng tại các cảng lớn và hệ thống giao thông chưa đồng bộ, gây chậm trễ và tăng chi phí vận hành[17].

Thứ năm, nhu cầu thị trường, độ mở nền kinh tế

Đông Nam Bộ là vùng kinh tế năng động của cả nước với mức tăng trưởng kinh tế cao qua các năm. Năm 2023, tốc độ tăng trưởng GRDP vùng Đông Nam Bộ ước đạt 5,06%, cao hơn mức 5,05% của cả nước, thu hút 11.390 triệu USD nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, chiếm 31,1% vốn FDI nền kinh tế nước ta[18]. Với việc gia nhập nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA), cùng sự xuất hiện của các công ty đa quốc gia, vùng Đông Nam Bộ đã và đang trở thành trung tâm logistics quan trọng của Việt Nam.

Bên cạnh đó, vùng Đông Nam Bộ còn là nơi thực hiện những dòng luân chuyển hàng hóa nhiều chiều, tập kết hàng hóa từ các vùng lân cận thông cảng xuất khẩu, hay phân phối hàng hóa đến các trung tâm thương mại trong nội đô nhằm cung cấp nguồn hàng cho thị trường bán lẻ,… Điều này dẫn đến lượng hàng hóa qua các dịch vụ logistics tại vùng Đông Nam Bộ chiếm phần lớn tỷ trọng cả nước. Tuy nhiên, theo Bộ Công thương[19], chi phí logistics tại Việt Nam, bao gồm khu vực Đông Nam Bộ vẫn ở mức cao, chiếm khoảng 20% - 25% GDP.

Thứ sáu, công nghiệp hỗ trợ và liên quan

- *Công nghiệp hỗ trợ* có vai trò rất quan trọng trong việc cung cấp phương tiện, thiết bị cho dịch vụ logistics tại vùng Đông Nam Bộ[20]. Tuy nhiên, công nghiệp hỗ trợ giữa các tỉnh hiện nay không đồng đều. Tỉnh Tây Ninh và tỉnh Bình Phước vẫn thiếu các trung tâm sản xuất phụ trợ, dẫn đến phụ thuộc vào nguồn cung từ các tỉnh lân cận, làm tăng chi phí logistics và giảm hiệu quả của chuỗi cung ứng. Điều này xuất phát từ nhu cầu logistics của các tỉnh chưa đủ lớn để thu hút đầu tư vào công nghiệp hỗ trợ và các chính sách phát triển công nghiệp phụ trợ chưa thực sự tạo điều kiện thuận lợi.

- *Các ngành có liên quan:* Dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ được hưởng lợi từ sự phát triển của các ngành công nghiệp liên quan, đặc biệt là sản xuất công nghiệp,

thương mại điện tử, tài chính và công nghệ thông tin. Sự liên kết giữa các ngành đã giúp nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022, vùng Đông Nam Bộ chiếm khoảng 45% giá trị sản xuất công nghiệp cả nước, với các khu công nghiệp tập trung chủ yếu ở Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Đồng Nai, tỉnh Bình Dương[21]. Dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ mặc dù đạt được nhiều kết quả tích cực, song vẫn gặp phải một số hạn chế, như các khu công nghiệp phát triển chưa đồng đều, chủ yếu tập trung ở các tỉnh lớn, gây áp lực lên hệ thống hạ tầng và làm tăng chi phí logistics; dịch vụ tài chính và bảo hiểm cho hoạt động logistics chưa phát triển mạnh để hỗ trợ toàn diện cho doanh nghiệp trong việc quản lý rủi ro và bảo đảm nguồn vốn.

Thứ bảy, bối cảnh cho chiến lược và sức ép cạnh tranh

- *Bối cảnh cho chiến lược*: Chính phủ đã định hướng rất rõ ràng nhằm phát triển dịch vụ logistics, đặc biệt vùng Đông Nam Bộ. Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ "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" được coi là bước đột phá, giúp vùng Đông Nam Bộ trở thành trung tâm logistics quốc gia. Vùng Đông Nam Bộ hiện đảm nhận phần lớn hàng hóa xuất, nhập khẩu và đóng góp quan trọng vào GDP cả nước. Tuy nhiên, ngành logistics vùng Đông Nam Bộ vẫn phải đối mặt với nhiều hạn chế, như chi phí cao, hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, ùn tắc giao thông, quá tải tại các cảng lớn, thiếu liên kết giữa các phương thức vận tải, thiếu nhất quán trong quy hoạch logistics giữa các địa phương và hệ thống pháp lý chưa đáp ứng được nhu cầu của thực tiễn,…

- *Sức ép cạnh tranh*: Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2023, một số doanh nghiệp lớn đã giảm chi phí logistics xuống dưới 10% doanh thu bằng cách áp dụng công nghệ tiên tiến và cải tiến quy trình[22]. Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Bình Dương đã thành lập liên minh doanh nghiệp logistics để chia sẻ công nghệ, giảm chi phí và tối ưu hóa lợi thế địa phương trong chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, các doanh nghiệp vừa và nhỏ vẫn gặp rất nhiều khó khăn do hạn chế về vốn và công nghệ, cùng với sự thiếu hụt chính sách hỗ trợ để cải thiện khả năng cạnh tranh. Điều này dẫn đến sự phân hóa rõ rệt giữa doanh nghiệp lớn và nhỏ trong ngành logistics, đòi hỏi những giải pháp toàn diện để thúc đẩy sự phát triển bền vững.

Thứ tám, thể chế hỗ trợ

- *Vai trò của Hội đồng Vùng*: Quyết định số 825/QĐ-TTg ngày 11/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ "về việc thành lập Hội đồng điều phối vùng Đông Nam Bộ" đóng vai trò rất quan trọng trong thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics của khu vực. Hội đồng chịu trách nhiệm nghiên cứu, chỉ đạo và điều phối các vấn đề liên ngành đến liên kết vùng và phát triển bền vững, với mục tiêu xây dựng hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối hiệu quả các phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không). Đồng thời, tập trung phát triển các trung tâm logistics gắn với cảng biển và sân, nhằm nâng cao năng lực vận chuyển, giảm chi phí và tăng sức cạnh tranh cho doanh nghiệp. Ngoài ra, việc thành lập Hội đồng Vùng hứa hẹn sẽ thúc đẩy các cơ chế đặc thù, ứng dụng công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao, hướng tới xây dựng Đông Nam Bộ thành trung tâm logistics hiện đại, góp phần vào tăng trưởng kinh tế và hội nhập quốc tế.

- *Cơ sở đào tạo, tổ chức nghiên cứu*: vùng Đông Nam Bộ tập trung nhiều cơ sở đào tạo, nghiên cứu logistics hàng đầu, như Đại học Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Ngoại thương (Cơ sở II), Đại học Bách khoa Thành phố Hồ Chí Minh, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam,... Các cơ sở đào tạo đã cung cấp chương trình hiện đại, kết hợp lý thuyết và thực hành góp phần đào tạo nguồn nhân lực

chất lượng cao. Tuy nhiên, hiện nay, thực trạng nguồn nhân lực logistics vẫn còn hạn chế, tỷ lệ lao động qua đào tạo đúng chuyên ngành chỉ đạt 5% - 7%; chênh lệch giữa chất lượng đào tạo và nhu cầu thực tế đòi hỏi phải cải tiến chương trình và tăng cường hợp tác doanh nghiệp để đáp ứng nhu cầu phát triển logistics vùng Đông Nam Bộ.

4. Giải pháp phát triển dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ theo tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW

Một là, nâng cấp và đồng bộ hóa hạ tầng giao thông logistics

Việc nâng cấp hạ tầng giao thông và logistics là yếu tố then chốt giúp giảm ùn tắc, tối ưu hóa kết nối giữa các phương thức vận tải và tăng khả năng cạnh tranh vùng Đông Nam Bộ. Trước hết, cần đẩy nhanh tiến độ xây dựng sân bay Long Thành để tăng cường kết nối với các khu công nghiệp lớn tại Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương. Hoàn thiện các tuyến cao tốc, như Bến Lức - Long Thành, Dầu Giây - Phan Thiết nhằm giảm tải cho hệ thống quốc lộ hiện tại. Đồng thời, phát triển vận tải thủy nội địa để tận dụng tối đa lợi thế từ các luồng sông lớn, kết nối vùng đồng bằng sông Cửu Long với các cảng biển vùng Đông Nam Bộ. Ngoài ra, cần đầu tư vào cụm cảng Cái Mép - Thị Vải và hệ thống ICD để giảm tải cho cảng Cát Lái, nâng cao hiệu quả vận chuyển hàng hóa. Giải pháp này hoàn toàn phù hợp với tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW là hiện đại hóa hạ tầng - nền tảng để tăng cường liên kết vùng và mở rộng hội nhập quốc tế.

Hai là, phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao

Cần tăng cường các chương trình đào tạo chuyên sâu về logistics, quản lý chuỗi cung ứng và công nghệ số, như blockchain, AI và big data. Đẩy mạnh hợp tác giữa doanh nghiệp và các cơ sở đào tạo tại Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu để bảo đảm chất lượng và tính ứng dụng của nhân lực sau đào tạo. Đồng thời, mở rộng đào tạo đến tỉnh Bình Phước, tỉnh Tây Ninh để phân bổ hợp lý lao động trong khu vực nhằm giảm áp lực tại các trung tâm kinh tế lớn.

Ba là, ứng dụng công nghệ số và phát triển logistics xanh

Trong bối cảnh Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư, việc ứng dụng công nghệ số vào logistics là xu hướng tất yếu để nâng cao hiệu quả và giảm chi phí. Doanh nghiệp cần áp dụng các hệ thống quản lý hiện đại, như TMS, WMS, Blockchain để tối ưu hóa quy trình vận hành, tăng tính minh bạch và giảm thời gian xử lý đơn hàng. Bên cạnh đó, cần chú trọng logistics xanh thông qua việc sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường, như xe tải điện hoặc nhiên liệu sinh học. Ngoài ra, cần xây dựng chuỗi cung ứng bền vững để giảm thiểu khí thải carbon trong quá trình vận chuyển. Giải pháp này không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh, mà còn phù hợp với tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW là khuyến khích chuyển đổi số, phát triển kinh tế xanh bảo đảm tăng trưởng dài hạn và bền vững.

Bốn là, tăng cường liên kết vùng và hợp tác quốc tế

Liên kết vùng và hợp tác quốc tế là giải pháp quan trọng để vùng Đông Nam Bộ khai thác tối đa tiềm năng phát triển dịch vụ logistics. Trước hết, cần xây dựng cơ chế phối hợp chặt chẽ giữa các tỉnh trong vùng Đông Nam Bộ để đồng bộ hóa quy hoạch logistics và tiêu chuẩn hạ tầng, từ đó tối ưu hóa chuỗi cung ứng nội vùng. Đồng thời, tận dụng các hiệp định thương mại tự do để thu hút đầu tư quốc tế vào hạ tầng logistics và công nghệ quản lý. Hợp tác với các đối tác quốc tế để mở ra cơ hội tiếp cận công nghệ tiên tiến với các mô hình quản lý hiệu quả. Ngoài ra, phải xây dựng thương hiệu logistics vùng Đông Nam Bộ, tập trung vào tính bền vững và chất lượng dịch vụ để khẳng định vai trò là trung tâm logistics hàng đầu của khu vực ASEAN.

5. Kết luận

Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị là kim chỉ nam để Chính phủ, Hội đồng vùng, Ủy ban nhân dân các tỉnh cùng các cơ quan ban, ngành định hướng chính sách nhằm phát triển toàn diện dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ. Chính vì vậy, trong thời gian tới, cần tiếp tục duy trì và phát triển dịch vụ logistics theo tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW để không chỉ hỗ trợ phát triển bền vững vùng Đông Nam Bộ, mà còn kiến tạo hệ thống logistics mạnh mẽ, hiệu quả góp phần tăng trưởng kinh tế, nâng cao khả năng cạnh tranh và cải thiện chất lượng cuộc sống của người dân❑

(1) và (21) Bộ Công thương, *Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022: Logistics xanh*, Nxb Công thương, Hà Nội, 2022, tr.120 và 120

(2) Porter, M. E, *Competitive advantage of nations: creating and sustaining superior performance*. simon and schuster, 2011

(3) Nguyễn Hữu Tịnh, *Phát triển kinh tế vùng Đông Nam Bộ: Tiềm năng, lợi thế và một số đề xuất trong thời gian tới*, https://kinhtevadubao.vn, ngày 10/12/2024

(4) TLS, *Logistics Việt Nam và những lợi thế về mặt vị trí địa lý*, https://tsl.com.vn, ngày 10/12/2024

(5) và (18) Nguyễn Bình Dương, *Để dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ phát triển nhanh, bền vững trong bối cảnh mới*, https://vietnamhoinhap.vn, ngày 30/11/2024

(6) và (13) VLA, *Liên kết phát triển logistics: Động lực tăng trưởng kinh tế vùng Đông Nam Bộ, 2024,* tr.22 và 22

(7), (15) và (17) Nhật Bình, *Phát triển logistics vùng Đông Nam Bộ: Quy mô lớn, nhiều "điểm nghẽn"*, https://www.vietnamplus.vn, ngày 30/11/2024

(8) Cục thống kê Thành phố Hồ Chí Minh, *Niêm giám thống kê Thành phố Hồ Chí Minh năm 2023*, Nxb Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh, 2023, tr.213-216

(9), (10) và (22) Bộ Công thương, *Báo cáo logistics Việt Nam: Chuyển đổi số trong logistics*, Nxb Công thương, Hà Nội, 2023, tr.42, 35 và 33

(11) Bộ Công thương, *Báo cáo logistics Việt Nam: Phát triển nhân lực logistics*, Nxb Công thương, Hà Nội, 2021, tr.52

(12) và (19) Bộ Công thương, *Báo cáo logistics Việt Nam: Cắt giảm chi phí logistics*, Nxb Công thương, Hà Nội, 2020, tr.78 và 70

(14) Bộ Công thương, *Báo cáo logistics Việt Nam 2024: Khu thương mại tự do*, Nxb Công thương, Hà Nội, 2024

(16) Hà Phạm, *Vùng Đông Nam Bộ: "Cấp thiết" đưa ngành logistics trở thành ngành dịch vụ mũi nhọn*. https://taisancong.vn, ngày 10/12/2024

(20) Cục Thống kê Bình Dương, *Niên giám thống kê tỉnh Bình Dương*, 2023, tr.50