

PHÁT TRIỂN NGÀNH LOGISTICS Ở TRUNG QUỐC và kinh nghiệm tham khảo cho Việt Nam

ThS PHAN VĂN NHUNG
Học viện Chính trị khu vực IV

1. Kinh nghiệm phát triển ngành logistics ở Trung Quốc

Năm 2001, Trung Quốc chính thức gia nhập WTO. Để thích ứng với sự phát triển của kinh tế và thương mại quốc tế, Trung Quốc đã coi trọng và đẩy nhanh việc phổ biến công nghệ logistics. Ngành logistics của nước này đã trải qua các giai đoạn khám phá và học hỏi (2002 - 2007), thiết kế cấp cao và phổ biến toàn diện (2008 - 2012), chuyển đổi và nâng cấp theo định hướng công nghệ (2013 - 2019) và phát triển song song do đổi mới dẫn đầu (2020 - nay), và nhanh chóng phát triển thành một ngành công nghiệp cơ bản, chiến lược và tiên phong hỗ trợ cho sự phát triển của nền kinh tế quốc dân.

1.1. Những thành tựu đạt được

Thứ nhất, quy mô thị trường logistics của Trung Quốc đã tăng trưởng đáng kể trong hai thập kỷ qua

Từ năm 2002 đến năm 2021, tổng giá trị và tổng chi phí của logistics xã hội đã tăng từ 23,26 nghìn tỷ NDT và 2,3 nghìn tỷ NDT lên 335,2 nghìn tỷ NDT và 16,7 nghìn tỷ NDT, tương ứng, tăng 13,4 lần và 6,3 lần, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm lần lượt là 15,1% và 11,0%. Trung Quốc đã vượt qua Hoa Kỳ để trở thành thị trường logistics bên thứ ba lớn nhất toàn cầu vào năm 2012 và đã luân phiên với Hoa Kỳ ở hai vị trí hàng đầu trong những năm gần đây. Năm 2020, tổng chi phí logistics xã hội và tổng doanh thu từ logistics bên thứ ba của Trung Quốc vẫn đứng đầu thế giới. Tổng chi phí logistics xã hội là 2,13 nghìn tỷ đô la Mỹ, đứng đầu thế giới và chiếm 54,8% tổng chi phí logistics tại khu vực Châu Á -

Thái Bình Dương và 23,5% trên toàn thế giới. Tổng doanh thu logistics bên thứ ba là 227,4 tỷ đô la Mỹ, đứng thứ hai trên thế giới và chiếm 58,3% tổng doanh thu logistics bên thứ ba tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương và 23,6% trên toàn thế giới¹.

Khối lượng hàng hóa đường sắt, khối lượng và doanh thu hàng hóa đường bộ, khối lượng và doanh thu hàng hóa đường thủy của Trung Quốc đều đứng đầu thế giới, trong khi tổng doanh thu vận tải hàng không dân dụng và doanh thu hàng hóa và thư tín của hàng không dân dụng đứng thứ hai thế giới. Sản lượng hàng hóa và sản lượng container thông qua cảng đứng đầu thế giới trong hơn một thập kỷ. Năm 2021, trong số 50 cảng hàng đầu thế giới về sản lượng hàng hóa thông qua, Trung Quốc có 28 cảng (bao gồm cả Hồng Kông) và trong số 10 cảng hàng đầu, có 8 cảng là của Trung Quốc; trong số 10 cảng hàng đầu thế giới về sản lượng hàng hóa thông qua cảng container, Trung Quốc chiếm 7 cảng, trong đó sản lượng hàng hóa thông qua cảng Thượng Hải vượt quá 47 triệu TEU, đứng đầu thế giới trong năm thứ 12 liên tiếp. Năm 2014, thị trường chuyển phát nhanh của Trung Quốc đã vượt qua Hoa Kỳ với khối lượng kinh doanh là 13,96 tỷ mặt hàng, trở thành số 1 thế giới và giữ vị trí số 1 thế giới trong 8 năm liên tiếp².

Thứ hai, số lượng doanh nghiệp logistics đã tăng nhanh chóng và quy mô đã mở rộng đáng kể

Trong giai đoạn 2005 - 2021, số lượng các doanh nghiệp logistics hạng A tại Trung Quốc đã tăng từ 26 lên 8.534, tăng 327 lần, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm là 43,6%; số lượng các doanh nghiệp

5A, cấp cao nhất tại Trung Quốc, đã tăng từ 9 lên 418; doanh thu tối thiểu của 50 doanh nghiệp logistics hàng đầu tăng từ 0,26 tỷ NDT lên 4,06 tỷ NDT, tăng gần 15 lần; trong khi doanh thu của doanh nghiệp xếp hạng cao nhất tăng từ 93,47 tỷ NDT lên 262,86 tỷ NDT. Số lượng các doanh nghiệp logistics chuẩn mực hàng đầu thế giới tiếp tục tăng lên. 10 doanh nghiệp Trung Quốc (bao gồm Hồng Kông và Đài Loan) nằm trong Top 50 Công ty giao nhận vận tải đường biển toàn cầu. 07 doanh nghiệp Trung Quốc (bao gồm Hồng Kông và Đài Loan) nằm trong Top 50 Công ty giao nhận vận tải hàng không toàn cầu năm 2022. Năm 2021, 13 doanh nghiệp vận tải biển từ Trung Quốc nằm trong số 100 doanh nghiệp vận tải biển hàng đầu toàn cầu về năng lực, với Tập đoàn vận tải biển COSCO xếp hạng số 4³.

Bên cạnh đó, năng lực dịch vụ của các doanh nghiệp logistics đã có những cải thiện đáng kể. Một số doanh nghiệp logistics có năng lực dịch vụ chuyên nghiệp vượt trội và ảnh hưởng thương hiệu mạnh mẽ đã nổi lên trong lĩnh vực logistics ô tô, logistics đồ gia dụng, logistics chuỗi lạnh và logistics kỹ thuật. Kể từ khi Trung Quốc gia nhập WTO, phạm vi đầu tư ra nước ngoài của các doanh nghiệp logistics Trung Quốc đã được mở rộng, cổ phiếu đầu tư ra nước ngoài và dòng tiền đều tăng trưởng. Từ năm 2005 đến năm 2020, cổ phiếu đầu tư ra nước ngoài trong ngành logistics của Trung Quốc đã tăng từ 7,08 tỷ đô la lên 80,78 tỷ đô la, tăng 10,4 lần; dòng tiền đầu tư ra nước ngoài tăng từ 0,58 tỷ đô la lên 6,23 tỷ đô la, tăng 9,7 lần⁴.

Thứ ba, xây dựng thành công mạng lưới cơ sở hạ tầng logistics có phạm vi bao phủ rộng rãi và có sức mạnh tổng hợp

Về đường sắt, từ năm 2002 đến năm 2021, tổng số km đường sắt hoạt động trên toàn quốc đã tăng từ 71.900 km lên 150.000 km, tăng 1,1 lần; năm 2021, tổng số km đường sắt cao tốc đã vượt quá 40.000 km, chiếm hơn 2/3 tổng số km đường sắt cao tốc hoạt động trên toàn thế giới, đứng đầu thế giới.

Về đường bộ, từ năm 2002 đến năm 2021, tổng chiều dài đường bộ quốc gia của Trung Quốc tăng từ 1,7652 triệu km lên 5,2807 triệu km, tăng gần gấp đôi, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm là 5,9%. Tổng chiều dài đường cao tốc tăng nhanh từ

25.100 km lên 169.100 km, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm là 10,6%, đứng đầu thế giới.

Về cảng biển và sân bay, từ năm 2002 đến năm 2021, số bến tàu có trọng tải từ 10.000 tấn trở lên của Trung Quốc đã tăng từ 835 lên 2.659, chiếm 12,7% tổng số bến tàu và đứng đầu thế giới. Từ năm 2002 đến năm 2021, số lượng sân bay tại Trung Quốc (không bao gồm Hồng Kông, Ma Cao và Đài Loan) đã tăng từ 141 lên 248; số lượng máy bay được đăng ký vào cuối giai đoạn này tăng từ 602 lên 4.054.

Về các công viên logistics, các công viên logistics của Trung Quốc đã được hình thành và phát triển đa dạng, gồm có: các công viên logistics phục vụ vận tải hàng hóa, phục vụ sản xuất, phục vụ cảng, phục vụ thương mại và dịch vụ tích hợp; các công viên logistics chuyên ngành như thương mại điện tử, chuyển phát nhanh, chuỗi lạnh và y tế; các công viên logistics thông minh, công viên logistics vận tải đa phương thức và công viên logistics liên kết.

Về mạng lưới logistics quốc tế. Trung Quốc đã xây dựng mô hình logistics quốc tế ba chiều (trên không, trên bộ và trên biển) dọc theo tuyến đường “Vành đai và Con đường”; đã ký kết 22 hiệp định tạo thuận lợi cho vận tải đường bộ quốc tế song phương và đa phương với 19 quốc gia để đẩy nhanh liên kết đường bộ với các nước láng giềng; 70 hiệp định vận tải biển song phương và khu vực với 66 quốc gia và khu vực, với dịch vụ vận tải biển bao phủ tất cả các quốc gia ven biển dọc theo tuyến đường⁵.

Thứ tư, trình độ công nghệ logistics tại Trung Quốc đã tăng lên đáng kể

Với sự phổ biến và ứng dụng nhanh chóng của các công nghệ mới nổi như IoT, dữ liệu lớn, điện toán đám mây và trí tuệ nhân tạo trong lĩnh vực logistics, việc nâng cấp công nghệ đã trở thành động lực cốt lõi cho sự phát triển của ngành, với logistics thông minh là động lực mới. Trung Quốc đã xây dựng 10 bến container tự động và có thêm 07 bến đang được xây dựng, đứng đầu thế giới về cả những bến đã xây dựng và đang xây dựng, với các công nghệ cốt lõi đạt đến trình độ hàng đầu thế giới.

Thứ năm, hiệu quả hoạt động logistics của Trung Quốc đã được cải thiện rõ rệt

Từ năm 2002 đến năm 2021, tỷ lệ tổng chi phí logistics xã hội so với GDP giảm đều đặn từ 18,9%

xuống 14,6%, tổng mức giảm là 4,3 điểm phần trăm. Theo Chỉ số hiệu suất logistics (LPI) do Ngân hàng Thế giới công bố (Ngân hàng Thế giới 2018), hiệu suất logistics chung của Trung Quốc đã cải thiện từ 3,32 năm 2007 lên 3,61 năm 2018 và thứ hạng thế giới của nước này tăng từ 30 lên 26. Trong số các bảng xếp hạng phụ, Trung Quốc có “hiệu suất vận tải quốc tế” tốt nhất, xếp thứ 18 trên thế giới vào năm 2018, tiếp theo là cơ sở hạ tầng, xếp thứ 20 vào năm 2018.

Theo “Đánh giá vận tải biển 2021” của Hội nghị Liên hợp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD), Chỉ số kết nối vận tải biển tuyến cố định (LSCI) của Trung Quốc đã tăng 69% trong giai đoạn 2006 - 2021, đưa nước này lên vị trí số 1 thế giới. Trong số 30 nền kinh tế hàng đầu về lượng tàu cập cảng, các bến tàu hàng rời cơ giới hóa cao của Trung Quốc cho thấy tốc độ dỡ hàng nhanh nhất là 23 tấn mỗi phút. Theo Chỉ số hiệu suất cảng container (CPPI) năm 2021 do Ngân hàng Thế giới và S&P Global công bố, 6 cảng của Trung Quốc nằm trong số 25 cảng hàng đầu thế giới.

Trung Quốc không chỉ là quốc gia chuyên phát nhanh lớn mà còn là quốc gia dẫn đầu toàn cầu về tốc độ giao hàng. Các doanh nghiệp chuyên phát nhanh đã hợp tác để tạo ra “Tốc độ Trung Quốc” thông qua việc cải thiện chất lượng dịch vụ và rút ngắn thời gian dịch vụ.

1.2. Những yếu tố tạo nên thành công của ngành logistics Trung Quốc

Một là, Chính phủ Trung Quốc đảm bảo về mặt thể chế cho việc tổ chức và phối hợp thống nhất công tác logistics hiện đại quốc gia và đảm bảo thực hiện nhiều chính sách logistics khác nhau.

Để đảm bảo phát triển ổn định và lâu dài, Chính phủ Trung Quốc đã tích cực xây dựng và thực hiện các kế hoạch phát triển ngành logistics và chính sách công nghiệp để làm rõ chiến lược phát triển dài hạn và định hướng phát triển của ngành. “Kế hoạch tái cấu trúc và phục hồi ngành logistics”, “Kế hoạch trung hạn và dài hạn để phát triển ngành logistics (2014 - 2020)” và các kế hoạch logistics quốc gia khác đã nâng cao vị thế của ngành logistics từ cấp độ chiến lược quốc gia và thể chế, trở thành định hướng chỉ đạo cho sự phát triển của ngành. Hệ thống chính sách logistics được định hướng bởi các chính sách vĩ

mô, được hỗ trợ bởi các chính sách về cơ sở hạ tầng logistics và chính sách môi trường hỗ trợ logistics.

Hai là, nuôi dưỡng và phát triển các thực thể công nghiệp, lấy cải cách và mở cửa làm động lực cơ bản

Quá trình cải cách và mở cửa của Trung Quốc đã tạo động lực cơ bản cho sự phát triển của ngành logistics hiện đại. Việc liên tục tinh giản bộ máy hành chính và phân cấp quyền lực cho các bộ phận chính phủ, hoạt động theo định hướng thị trường của các doanh nghiệp đã kích thích sức sống của các thực thể thị trường logistics và cải thiện đáng kể hiệu quả phân bổ nguồn lực trên thị trường logistics. Khi các doanh nghiệp logistics nước ngoài tham gia sâu vào hệ thống chuỗi cung ứng sản xuất, lưu thông và tiêu dùng toàn cầu, ngành logistics Trung Quốc đang tích cực học hỏi công nghệ tiên tiến và các kinh nghiệm quản lý từ các doanh nghiệp đa quốc gia, đẩy nhanh quá trình tốc độ quốc tế hóa, tích cực tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu và trở thành một lực lượng quan trọng trong ngành logistics thế giới.

Ba là, cải thiện hiệu quả hướng đến thông tin hóa, chuẩn hóa và kết nối mạng trong ngành logistics

Ngành logistics của Trung Quốc chủ động thúc đẩy thông tin hóa, xây dựng nền tảng thông tin logistics và chuỗi cung ứng, cung cấp cho khách hàng các dịch vụ logistics một cửa, đa kênh và ổn định; đẩy nhanh quá trình chuẩn hóa cơ sở vật chất và thiết bị, quy trình hoạt động và quy trình dịch vụ logistics để thúc đẩy mức độ chuẩn hóa của toàn bộ hệ thống logistics và toàn bộ chuỗi cung ứng; xây dựng hệ thống hoạt động logistics “kênh + trung tâm + mạng” để nâng cao mức độ kết nối trên toàn quốc và thế giới, đồng thời nâng cao năng lực bảo vệ logistics và hiệu quả hoạt động của hệ thống.

Bốn là, đổi mới thúc đẩy với công nghệ mới, hình thức kinh doanh mới và mô hình mới làm cốt lõi

Trung Quốc đẩy nhanh việc ứng dụng trong ngành logistics các công nghệ mới như IoT, dữ liệu lớn, điện toán đám mây, trí tuệ nhân tạo và các công nghệ mới khác, cũng như sử dụng một số thiết bị logistics công nghệ cao, chẳng hạn như máy bay không người lái, xe không người lái và kho hàng không người lái; lấy vận tải đa phương thức và nền tảng dịch vụ vận tải hàng hóa kỹ thuật số làm trọng tâm, đổi mới tổ chức các thực thể thị trường

logistics. Với sự trợ giúp của nền kinh tế kỹ thuật số, nền kinh tế nền tảng, nền kinh tế chia sẻ và các mô hình kinh tế khác, Trung Quốc tiếp tục đổi mới và phát triển hoạt động nền tảng và chế độ dịch vụ chia sẻ của “internet cộng với logistics” và “internet cộng với dịch vụ chuỗi cung ứng”.

Năm là, nâng cấp dịch vụ logistics hướng đến chuyên môn hóa, phối hợp và chuỗi cung ứng

Ngành logistics nâng cao khả năng cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp để đáp ứng nhu cầu logistics đa dạng; phát triển mạnh mẽ logistics xuyên biên giới, logistics chuỗi lạnh, logistics thương mại điện tử, logistics khẩn cấp và logistics chuyên nghiệp khác cũng như giao hàng không người lái, vận tải đa phương thức và các phương thức tổ chức logistics tiên tiến khác để cung cấp dịch vụ logistics hợp tác, chuyên nghiệp và tiêu chuẩn hóa. Ngành tăng cường phối hợp và hợp tác kỹ thuật với các ngành liên quan trong các quy trình kinh doanh, thông tin và dữ liệu, tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật; phối hợp và tích hợp xuyên biên giới với sản xuất, nông nghiệp và thương mại. Ngành được tích hợp toàn diện vào chuỗi cung ứng. Các doanh nghiệp logistics tích hợp tư duy chuỗi cung ứng vào quản lý logistics, chuyển từ cung cấp dịch vụ cơ bản sang dịch vụ giá trị gia tăng.

2. Kinh nghiệm tham khảo cho Việt Nam

Mặc dù bị ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19 và thương mại toàn cầu sụt giảm do biến động về chính trị và suy thoái kinh tế, hoạt động logistics ở Việt Nam vẫn duy trì sự tăng trưởng ổn định, bảo đảm sự kết nối trong hoạt động vận tải, lưu thông hàng hóa trong nước và quốc tế. Ngành logistics Việt Nam đạt tốc độ tăng trưởng đạt khoảng 14% - 16% với quy mô hơn 40 tỷ USD mỗi năm, đóng góp khoảng 4 - 5% GDP⁶, đồng thời, số lượng và chất lượng dịch vụ logistics được nâng cao, góp phần quan trọng trong việc đưa tổng kim ngạch xuất - nhập khẩu trở thành điểm sáng trong bức tranh kinh tế Việt Nam.

Vị thế của ngành logistics Việt Nam cũng từng bước được khẳng định trong khu vực và thế giới. Năm 2023, Việt Nam nằm trong 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; 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. Việt Nam hiện là quốc gia đứng đầu trong các nước ASEAN về số lượng doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics được Cơ quan Quản lý hoạt động hàng hải của Mỹ (FMC) cấp phép. Bên cạnh đó, e-Logistics (logistics điện tử) đã thúc đẩy ngành logistics Việt Nam cải thiện chất lượng dịch vụ ngày càng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn (Agility, 2023). Theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới, Chỉ số hiệu quả logistics (LPI) năm 2023 của Việt Nam ở vị trí 43/139 nền kinh tế được xếp hạng. Trong khu vực, Việt Nam thuộc nhóm top 5 khi cùng thứ hạng với Philippines và đứng sau Singapore, Malaysia, Thái Lan.

Bên cạnh những kết quả đạt được, ngành logistics Việt Nam vẫn còn một số hạn chế:

Chi phí logistics của Việt Nam trung bình ở mức 16,8 - 17% GDP, cao hơn nhiều so với mức bình quân chung 10,6% của thế giới, trong khi chi phí này tại Nhật Bản chỉ chiếm 11%/GDP, Singapore 8%, Malaysia 13%, Indonesia 13%.

Cơ sở hạ tầng phục vụ cho các hoạt động logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ thông tin... trong nước và với khu vực còn yếu. Thiếu các khu kho vận tập trung có vị trí chiến lược, đồng bộ với hệ thống cảng, sân bay, đường quốc lộ, cơ sở sản xuất; thiếu trung tâm logistics cấp quốc gia, quốc tế tại khu vực kinh tế trọng điểm để làm đầu mối phân phối hàng hóa. Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics ở Việt Nam còn thấp so với các nước phát triển khác.

Doanh nghiệp logistics Việt Nam tuy nhiều, nhưng không mạnh. Việt Nam đang có hơn 30.000 doanh nghiệp đăng ký hoạt động trong lĩnh vực logistics với sự tham gia của hơn 5.000 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics 3PL. Trong đó, doanh nghiệp trong nước chiếm 89%, 10% là doanh nghiệp liên doanh và 1% là doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia. Các doanh nghiệp trong nước chiếm tỷ lệ lớn, nhưng lại chỉ chiếm khoảng 30% thị phần⁷.

Nhân lực ngành Logistics Việt Nam đang thiếu về số lượng và yếu về chất lượng, khả năng đáp ứng về nguồn nhân lực logistics chỉ khoảng 10% nhu cầu thị trường⁸. Số lao động được đào tạo bài bản về dịch vụ logistics chỉ chiếm khoảng 5% - 7% số lao động đang làm trong lĩnh vực này⁹.

Sự phát triển của logistics đang gây tác động tiêu cực đến môi trường. Trung bình mỗi năm, hoạt động vận tải tại Việt Nam phát thải khoảng 30 triệu tấn CO₂; trong đó vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng 85% lượng khí phát thải. Đồng thời, lượng phát thải khí nhà kính của Việt Nam hiện cao hơn nhiều so với các quốc gia phát triển và đang phát triển trên thế giới.

Trên cơ sở kinh nghiệm phát triển logistics của Trung Quốc, một số giải pháp thúc đẩy phát triển ngành logistics ở Việt Nam được kiến nghị như sau:

Thứ nhất, hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics và vận tải; tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động logistics, sửa đổi và ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới; xây dựng *Chiến lược và Quy hoạch phát triển logistics đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, trong đó, chú trọng định hướng phát triển logistics xanh và các giải pháp thân thiện với môi trường; tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý đồng bộ cho hoạt động logistics xanh.

Thứ hai, đẩy mạnh quá trình chuyển đổi số và đầu tư về công nghệ thông tin trong quản lý; gắn kết công nghệ thông tin trong logistics, đặc biệt khâu thủ tục hải quan và tại biên giới (tăng cường tổ chức, thúc đẩy tiêu chuẩn hóa trong khai thác, như chứng từ, tiêu chuẩn công nghệ...), phát triển các công nghệ thông tin logistics, EDI, E-logistics...

Thứ ba, hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng và đầy đủ, đồng bộ và hiện đại đáp ứng được yêu cầu phát triển ngành logistics; đổi mới cơ chế thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics; khuyến khích đầu tư tư nhân, doanh nghiệp và mô hình hợp tác công tư (PPP).

Thứ tư, xây dựng những tập đoàn mạnh về logistics, đẩy mạnh đầu tư ra nước ngoài và xuất khẩu dịch vụ logistics, tạo định hướng và động lực phát triển thị trường; có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp tham gia chuỗi cung ứng dịch vụ logistics lạnh, kho lạnh, container lạnh... để phục vụ hàng nông sản, nhất là hàng nông sản chất lượng cao.

Thứ năm, xây dựng đội ngũ nhân lực logistics đáp ứng yêu cầu phát triển mới của ngành. Đẩy mạnh hợp tác giữa nhà trường - doanh nghiệp trong việc đào tạo và phát triển nhân lực phục vụ ngành logistics. Phát triển các chương trình đào tạo liên kết nhà trường và doanh nghiệp, giúp phát triển đội ngũ nhân lực logistics chất lượng cao. Đổi mới nội dung, phương thức giảng dạy theo hướng gắn với thực tiễn của doanh nghiệp và xu thế phát triển của dịch vụ logistics trên thế giới.

Thứ sáu, tăng cường thực hiện liên kết các vùng kinh tế, gồm liên kết liên vùng và nội vùng trong xây dựng hệ thống logistics. Hoàn thiện kết nối hạ tầng giao thông và trung tâm logistics phù hợp nhằm phát huy tối đa lợi thế của từng vùng, từng địa phương. Đồng thời tăng cường công tác phối hợp giữa các cơ quan quản lý, bộ, ngành, địa phương trong việc xây dựng, thực thi cơ chế chính sách về hoạt động logistics và các chính sách hỗ trợ khác.

Thứ bảy, đẩy mạnh hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics. Tiếp tục mở rộng kết nối hạ tầng logistics với các nước trong khu vực ASEAN, Đông Bắc Á và các khu vực khác trên thế giới nhằm phát huy tác dụng của vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới và quá cảnh; Xây dựng công trình giao thông, kho bãi, trung tâm logistics trên các tuyến đường, hành lang kết nối các cảng của Việt Nam với Lào, Campuchia, Thái Lan và Nam Trung Quốc. Tăng cường liên kết với các hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics khu vực ASEAN và trên thế giới.

1, 2, 3, 4, 5. Wang, L.: *Twenty Years of China's Logistics Industry: Glorious Achievements, Successful Experiences, and a Bright Future*, Nxb Springer, Singapore, https://doi.org/10.1007/978-981-99-6248-8_1, 2024.

6. Song Hà: *Thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics: cần tăng cường các mối liên kết trong ngành*, <https://vneconomy.vn/thuc-day-phat-trien-dich-vu-logistics-can-tang-cuong-cac-moi-lien-ket-trong-nganh.htm>, 2023.

7. Hoàng Anh: *Tháo gỡ "điểm nghẽn" cho ngành logistics*, <https://nhandan.vn/thao-go-diem-nghen-cho-nganh-logistics-post758551.html>, 2023.

8. Thanh Hải: *Giải pháp phát triển nguồn nhân lực ngành logistics chất lượng cao*, <https://giaoducthudo.giaoducthoidai.vn/giai-phap-phat-trien-nguon-nhan-luc-nganhlogistics-chat-luong-cao-58656.html>, 2023.

9. Bộ Công Thương: *Báo cáo Logistics Việt Nam 2022*, Nxb Công Thương, 2023.

