



**Article info**

**Type of article:**

Scientific information paper

**DOI:**

<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2026.vn.6.3.89-100>

**\*Corresponding author:**

Email address:

[thuyennn@utt.edu.vn](mailto:thuyennn@utt.edu.vn)

**Received:** 13/01/2026

**Received in Revised Form:**  
11/02/2026

**Accepted:** 06/03/2026

## Legal framework for logistics services in Vietnam: Policy implications for human resource development in logistics and supply chain management

Nguyen Ngoc Thuyen

University of Transport Technology, Hanoi, Vietnam

**Abstract:** Logistics services play an increasingly important role in enhancing national competitiveness and facilitating Vietnam's economic integration. In recent years, the sector has maintained a high growth rate; however, rapid digital transformation, cross-border e-commerce expansion, and rising demand for sustainable and green logistics have exposed major legal and institutional bottlenecks. Alongside the core legal basis (the 2005 Commercial Law and implementing instruments), Vietnam has recently introduced and shaped new pilot mechanisms related to Free Trade Zones (FTZs) in selected localities - most notably Da Nang's FTZ under Resolution No. 136/2024/QH15 and Hai Phong's special pilot mechanisms associated with an FTZ-oriented development agenda under Resolution No. 226/2025/QH15—while policy discussions and proposals have also emerged for port–logistics hubs such as the Cai Mep–Thi Vai area (Ho Chi Minh city). This article analyzes Vietnam's current legal framework governing logistics services, identifies key shortcomings in legislation and enforcement—particularly fragmentation, limited coverage of emerging models (e-logistics and green logistics), regulatory inconsistencies on business conditions and liability limits, and weak inter-agency coordination in state governance. Using qualitative methods (legal analysis, synthesis of regulatory documents, practical implementation review, and comparative insights), the study proposes policy-oriented recommendations to (i) update and standardize core legal concepts and scope, (ii) harmonize sectoral regulations, and (iii) strengthen national and local coordination mechanisms for logistics governance and FTZ pilots. The article also outlines competence implications for human resources in the field of Logistics and Supply Chain Management in the new context.

**Keywords:** logistics services law; logistics governance; sustainable development; green logistics; digital logistics (e-logistics); Free Trade Zone (FTZ); inter-agency coordination.



Thông tin bài viết  
Dạng bài viết:  
Bài báo thông tin khoa học

DOI:  
<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2026.vn.6.3.89-100>

\*Tác giả liên hệ:  
Địa chỉ Email:  
[thuyennn@utt.edu.vn](mailto:thuyennn@utt.edu.vn)

Ngày nộp bài: 13/01/2026  
Ngày nộp bài sửa: 11/02/2026  
Ngày chấp nhận: 06/03/2026

## Pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam trong bối cảnh mới: Hàm ý chính sách đối với phát triển nguồn nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Nguyễn Ngọc Thuyên  
Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, Hà Nội, Việt Nam

**Tóm tắt:** Dịch vụ logistics ngày càng giữ vai trò quan trọng trong nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và thúc đẩy hội nhập kinh tế của Việt Nam. Những năm gần đây, ngành logistics duy trì tốc độ tăng trưởng cao, song cũng bộc lộ nhiều “điểm nghẽn” về thể chế và pháp luật trong bối cảnh chuyển đổi số, thương mại điện tử xuyên biên giới và yêu cầu phát triển bền vững, logistics xanh.

Bên cạnh khung pháp luật nền tảng (Luật Thương mại 2005 và các văn bản hướng dẫn), các cơ chế thí điểm mới liên quan đến Khu thương mại tự do (FTZ) đang được triển khai/định hình ở một số địa phương, tiêu biểu là FTZ Đà Nẵng theo Nghị quyết 136/2024/QH15 và cơ chế đặc thù gắn định hướng FTZ của Hải Phòng theo Nghị quyết 226/2025/QH15; đồng thời xuất hiện các đề xuất/định hướng phát triển FTZ gắn với các cực cảng biển – logistics lớn như khu vực Cái Mép–Thị Vải (Thành phố Hồ Chí Minh). Bài viết phân tích khung pháp lý hiện hành về dịch vụ logistics, nhận diện các bất cập về tính phân mảnh, thiếu bao quát các mô hình mới (e-logistics, logistics xanh), chưa đồng bộ về điều kiện kinh doanh, giới hạn trách nhiệm và cơ chế điều phối quản lý nhà nước. Trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất nhóm kiến nghị theo hướng (i) chuẩn hóa khái niệm và phạm vi điều chỉnh; (ii) hài hòa các quy định liên ngành; (iii) hoàn thiện cơ chế điều phối/đầu mối quản trị logistics và khuôn khổ thí điểm FTZ; đồng thời gợi mở yêu cầu năng lực đối với nhân lực ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng trong bối cảnh mới.

**Từ khóa:** pháp luật về dịch vụ logistics; quản trị nhà nước về logistics; phát triển bền vững; logistics xanh; logistics số (e-logistics); khu thương mại tự do (FTZ); điều phối liên ngành.

### 1. Đặt vấn đề

Logistics ngày càng khẳng định vai trò nền tảng đối với sự vận hành thông suốt của nền kinh tế, bảo đảm lưu thông hàng hóa và hỗ trợ phát triển thương mại trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế. Trong nền kinh tế hiện đại, logistics không chỉ đơn thuần là hoạt động vận chuyển và lưu kho hàng hóa, mà còn bao gồm toàn

bộ quá trình tổ chức, quản lý và tối ưu hóa dòng chảy hàng hóa, thông tin và dịch vụ trong chuỗi cung ứng. Hiệu quả của hệ thống logistics vì vậy có ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí giao dịch, năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và mức độ kết nối của nền kinh tế với thị trường khu vực và toàn cầu [1, 2, 3, 4]

Nhận thức được vai trò ngày càng quan

trọng của logistics đối với phát triển kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, Chính phủ Việt Nam đã ban hành nhiều chủ trương và chính sách nhằm thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ này. Một trong những văn bản quan trọng là Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, trong đó đặt ra các mục tiêu như giảm tỷ lệ chi phí logistics so với GDP, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics và phát triển hệ thống doanh nghiệp logistics có năng lực cạnh tranh trong khu vực [5]. Bên cạnh đó, trong bối cảnh định hướng phát triển kinh tế dịch vụ giai đoạn mới, Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/04/2021 phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó logistics được xác định là một trong những ngành dịch vụ nền tảng cần ưu tiên phát triển nhằm nâng cao hiệu quả của hệ thống phân phối và tăng cường năng lực kết nối của nền kinh tế Việt Nam với chuỗi giá trị toàn cầu.

Tuy nhiên, sự phát triển nhanh chóng của ngành logistics đang diễn ra trong bối cảnh môi trường kinh tế và pháp lý có nhiều biến chuyển sâu sắc. Một mặt, Việt Nam tham gia ngày càng sâu rộng vào các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới và thực hiện các cam kết quốc tế trong khuôn khổ Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), kéo theo yêu cầu cao hơn về minh bạch hóa thủ tục, tiêu chuẩn hóa dịch vụ và mở cửa thị trường dịch vụ logistics [7, 8, 9]. Mặt khác, sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử xuyên biên giới, cùng với quá trình chuyển đổi số và yêu cầu phát triển bền vững, đang đặt ra những yêu cầu mới đối với tổ chức và quản lý hoạt động logistics. Trong bối cảnh đó, khung pháp luật hiện hành điều chỉnh dịch vụ logistics ở Việt Nam – được hình thành chủ yếu từ các quy định của Luật Thương mại năm 2005 cùng với các nghị định và văn bản hướng dẫn có liên quan – đang bộc lộ một số hạn chế nhất định về tính đồng bộ, tính thích ứng và hiệu quả điều phối liên ngành. Những hạn chế này không chỉ ảnh

hưởng đến hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics mà còn tác động đến khả năng phát triển bền vững của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và chuyển đổi số của nền kinh tế [10, 11].

Xuất phát từ những vấn đề nêu trên, bài viết tập trung phân tích khung pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics tại Việt Nam trong bối cảnh mới, đồng thời đánh giá những kết quả đạt được cũng như các hạn chế còn tồn tại trong quá trình thực thi pháp luật. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số định hướng và hàm ý chính sách nhằm hoàn thiện hệ thống pháp luật về logistics, góp phần thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam trong giai đoạn tới.

## 2. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu này được thực hiện trên cơ sở vận dụng tổng hợp các phương pháp nghiên cứu của khoa học xã hội và luật học nhằm làm rõ cơ sở lý luận, phân tích khung pháp luật hiện hành điều chỉnh dịch vụ logistics tại Việt Nam, đồng thời đánh giá thực tiễn thực thi và đề xuất các định hướng hoàn thiện pháp luật trong bối cảnh phát triển mới của nền kinh tế và hội nhập quốc tế.

Trước hết, phương pháp phân tích và tổng hợp pháp lý được sử dụng xuyên suốt trong bài viết nhằm hệ thống hóa và làm rõ cấu trúc của hệ thống pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics tại Việt Nam. Trên cơ sở nghiên cứu các văn bản pháp luật hiện hành như Luật Thương mại năm 2005 [10], Luật Đầu tư năm 2020 [12], Luật Doanh nghiệp năm 2020 [13], Luật Giao dịch điện tử năm 2023 [14], cùng các nghị định liên quan về logistics và vận tải [11, 15, 16, 17] bài viết phân tích phạm vi điều chỉnh, nội dung quy định và mối quan hệ giữa các văn bản pháp luật này trong việc điều chỉnh hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics [10, 6, 12, 13]. Phương pháp này cho phép làm rõ đặc điểm của khung pháp lý logistics tại Việt Nam cũng như những vấn đề đặt ra trong quá trình thực thi.

Bên cạnh đó, phương pháp phân tích thực tiễn thi hành pháp luật được sử dụng nhằm đánh giá mức độ phù hợp và hiệu quả của các quy định

pháp luật logistics trong thực tế. Việc phân tích được thực hiện thông qua việc đối chiếu các quy định pháp luật với những số liệu và báo cáo chính thức của cơ quan quản lý nhà nước và các tổ chức nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics. Các nguồn dữ liệu được sử dụng bao gồm Báo cáo Logistics Việt Nam do Bộ Công Thương công bố và các báo cáo đánh giá quốc tế về năng lực logistics và chuỗi cung ứng toàn cầu [18, 4]. Thông qua đó, bài viết nhận diện được những kết quả đạt được cũng như những hạn chế, bất cập còn tồn tại trong cơ chế quản lý và tổ chức hoạt động logistics tại Việt Nam.

Ngoài ra, nghiên cứu còn sử dụng phương pháp so sánh pháp luật và tham chiếu kinh nghiệm quốc tế nhằm đối chiếu khung pháp lý và mô hình quản trị logistics của một số quốc gia và vùng lãnh thổ có hệ thống logistics phát triển như Singapore, Trung Quốc, Ấn Độ và UAE (Dubai). Việc so sánh tập trung vào các khía cạnh như mô hình quản lý nhà nước về logistics, cơ chế điều phối liên ngành, chính sách phát triển logistics hiện đại và tổ chức các khu thương mại tự do (Free Trade Zone – FTZ). Thông qua việc tham chiếu các kinh nghiệm này, nghiên cứu rút ra những bài học có giá trị tham khảo cho việc hoàn thiện hệ thống pháp luật và nâng cao hiệu quả quản lý logistics tại Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và chuyển đổi số của nền kinh tế [22, 23, 24].

Trên cơ sở kết hợp các phương pháp nghiên cứu nêu trên, bài viết hướng tới việc phân tích toàn diện khung pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam, đồng thời đề xuất các định hướng hoàn thiện chính sách và pháp luật nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành logistics trong giai đoạn mới.

### **3. Kết quả nghiên cứu**

#### **3.1. Cơ sở lý luận và pháp lý về dịch vụ logistics**

##### **3.1.1. Khái niệm dịch vụ logistics và cách tiếp cận pháp lý hiện hành**

Theo quy định tại Điều 233 Luật Thương mại năm 2005, dịch vụ logistics được xác định là một hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn của quá trình luân chuyển hàng hóa, bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan

và các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ có liên quan khác theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao [10]. Điều 234 của Luật Thương mại năm 2005 tiếp tục xác định chủ thể cung ứng dịch vụ logistics là thương nhân thực hiện hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật [10].

Từ góc độ lý luận pháp lý, cách tiếp cận này thể hiện hai đặc điểm cơ bản. Thứ nhất, logistics được nhìn nhận như một chuỗi dịch vụ tích hợp, bao gồm nhiều công đoạn khác nhau nhưng có mối liên hệ chức năng chặt chẽ trong quá trình tổ chức và quản trị dòng lưu chuyển hàng hóa. Thứ hai, logistics được điều chỉnh như một hoạt động thương mại đặc thù, chịu sự chi phối đồng thời của pháp luật thương mại và các pháp luật chuyên ngành có liên quan, thay vì được thiết kế như một lĩnh vực pháp luật độc lập.

Trên thực tế, hoạt động logistics ở Việt Nam hiện chịu sự điều chỉnh của một hệ thống pháp luật đa tầng. Hệ thống này bao gồm Luật Thương mại năm 2005 với vai trò đặt nền tảng khái niệm và nguyên tắc chung; Luật Đầu tư năm 2020 điều chỉnh điều kiện tiếp cận thị trường và giới hạn đầu tư; Luật Doanh nghiệp năm 2020 quy định về hình thức tổ chức kinh doanh; cùng các luật chuyên ngành liên quan đến vận tải, hải quan và thương mại điện tử [6, 12, 13, 14]. Ở cấp dưới luật, Nghị định số 163/2017/NĐ-CP của Chính phủ là văn bản đầu tiên tập trung điều chỉnh trực tiếp hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics, trong đó quy định các loại hình dịch vụ logistics, điều kiện kinh doanh và cơ chế áp dụng đối với nhà đầu tư nước ngoài [11].

Cách thiết kế pháp lý này góp phần hình thành khung điều chỉnh cơ bản cho hoạt động logistics tại Việt Nam. Tuy nhiên, đồng thời nó cũng đặt nền móng cho tình trạng phân mảnh trong điều chỉnh pháp luật, khi mỗi mắt xích của chuỗi logistics lại chịu sự chi phối của các luật chuyên ngành khác nhau với mục tiêu quản lý và kỹ thuật lập pháp không hoàn toàn đồng nhất.

##### **3.1.2. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và hệ quả pháp lý**

Theo quy định của Luật Đầu tư năm 2020, kinh doanh dịch vụ logistics không được xếp là một ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện theo nghĩa chung. Thay vào đó, chỉ các dịch vụ logistics thuộc một số lĩnh vực cụ thể mới nằm trong Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện quy định tại Phụ lục IV của Luật này, chẳng hạn như vận tải đường bộ, vận tải biển, vận tải hàng không và vận tải đường thủy nội địa [12].

Cách tiếp cận này phản ánh xu hướng điều chỉnh theo từng mắt xích của chuỗi dịch vụ logistics, thay vì áp đặt các điều kiện chung đối với toàn bộ hoạt động logistics. Về mặt lý luận, phương thức điều chỉnh này giúp bảo đảm tính linh hoạt của thị trường và tạo điều kiện thuận lợi cho sự tham gia của nhiều chủ thể vào các khâu khác nhau của chuỗi cung ứng.

Tuy nhiên, hệ quả pháp lý của cách tiếp cận này là các doanh nghiệp logistics muốn cung cấp dịch vụ tích hợp thường phải đồng thời đáp ứng nhiều nhóm điều kiện chuyên ngành khác nhau tương ứng với từng loại hình dịch vụ trong chuỗi logistics. Trên thực tế, điều này có thể làm gia tăng chi phí tuân thủ pháp luật, đặc biệt đối với các doanh nghiệp logistics quy mô vừa và nhỏ, vốn còn hạn chế về nguồn lực pháp lý và nhân sự chuyên môn để theo dõi và thực hiện đồng thời nhiều chế độ pháp lý khác nhau.

Đối với hoạt động đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics, Nghị định số 163/2017/NĐ-CP tiếp tục duy trì một số giới hạn về tỷ lệ sở hữu vốn và hình thức đầu tư đối với từng nhóm dịch vụ logistics trên cơ sở các cam kết của Việt Nam trong khuôn khổ Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) [11]. Mặc dù các giới hạn này nhằm bảo đảm lộ trình mở cửa thị trường phù hợp với điều kiện phát triển của nền kinh tế, song trong bối cảnh logistics ngày càng vận hành theo mô hình tích hợp và xuyên biên giới, cách tiếp cận “chia nhỏ theo dịch vụ” đang bộc lộ những hạn chế nhất định về tính linh hoạt và khả năng thích ứng.

### 3.1.3. Chủ thể tham gia và hợp đồng dịch vụ logistics

Trong quan hệ cung ứng dịch vụ logistics, có

thể xác định ba nhóm chủ thể cơ bản: (i) nhà cung cấp dịch vụ logistics; (ii) khách hàng sử dụng dịch vụ; và (iii) nhà đầu tư nước ngoài trong trường hợp tham gia thị trường logistics Việt Nam. Các chủ thể này tham gia vào quan hệ thương mại trên cơ sở hợp đồng dịch vụ logistics.

Mặc dù Luật Thương mại năm 2005 chưa dành một chương riêng điều chỉnh hợp đồng dịch vụ logistics, nhưng trên thực tế hợp đồng logistics được thừa nhận như một loại hợp đồng dịch vụ thương mại đặc thù, chịu sự điều chỉnh đồng thời của Bộ luật Dân sự năm 2015 và Luật Thương mại năm 2005 [10, 6]. Nội dung của hợp đồng thường bao gồm các điều khoản về phạm vi dịch vụ, trách nhiệm của các bên, mức thù lao, giới hạn trách nhiệm và cơ chế giải quyết tranh chấp.

Tuy nhiên, khung pháp lý hiện hành chủ yếu tập trung điều chỉnh các yếu tố giao dịch và trách nhiệm pháp lý giữa các bên, trong khi chưa đặt ra các chuẩn mực pháp lý liên quan đến năng lực chuyên môn, trình độ quản trị chuỗi cung ứng hoặc yêu cầu về nhân lực chuyên ngành logistics đối với chủ thể cung ứng dịch vụ. Khoảng trống này có ý nghĩa đáng chú ý trong bối cảnh hoạt động logistics ngày càng gắn chặt với quản trị chuỗi cung ứng, công nghệ số và các tiêu chuẩn vận hành quốc tế.

## 3.2. Thực trạng pháp luật và cơ chế quản lý đối với dịch vụ logistics ở Việt Nam

### 3.2.1. Những kết quả đạt được trong thực thi pháp luật về dịch vụ logistics

Việc ban hành và triển khai Luật Thương mại năm 2005 cùng Nghị định số 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics đã tạo ra nền tảng pháp lý ban đầu cho hoạt động logistics tại Việt Nam, góp phần nâng cao tính minh bạch và khả năng dự đoán của môi trường pháp lý đối với các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics [10, 11]. Các quy định này đã bước đầu xác lập khung khái niệm pháp lý về dịch vụ logistics, xác định các chủ thể tham gia thị trường, đồng thời đặt ra những nguyên tắc cơ bản điều chỉnh hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trong hệ thống pháp luật thương mại của Việt Nam. Nhờ đó, hoạt động logistics dần được thừa nhận như một loại hình

dịch vụ thương mại có vai trò ngày càng quan trọng trong hệ thống dịch vụ của nền kinh tế.

Bên cạnh các quy định pháp luật chuyên ngành, các chiến lược và kế hoạch hành động của Chính phủ trong lĩnh vực logistics cũng cho thấy sự ghi nhận ngày càng rõ rệt vai trò của logistics như một ngành dịch vụ nền tảng của nền kinh tế. Các văn bản chính sách quan trọng, tiêu biểu là Quyết định số 200/QĐ-TTg năm 2017 về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, đã xác định nhiều mục tiêu và giải pháp nhằm cải thiện môi trường kinh doanh, phát triển hạ tầng logistics và nâng cao hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng quốc gia [5].

Ngoài ra, các định hướng chính sách mới liên quan đến việc phát triển khu thương mại tự do (Free Trade Zone – FTZ) tại một số địa phương như Đà Nẵng và Hải Phòng cũng cho thấy xu hướng tiếp cận logistics theo không gian thể chế tích hợp, gắn kết giữa thương mại quốc tế, dịch vụ logistics và các trung tâm cảng biển – logistics. Những định hướng này phản ánh nỗ lực của Chính phủ trong việc thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, thu hút đầu tư và nâng cao vai trò của Việt Nam trong mạng lưới logistics khu vực và toàn cầu [5,19, 20].

Bên cạnh đó, sự hình thành và phát triển của các tổ chức nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics, đặc biệt là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (Vietnam Logistics Business Association – VLA), cũng góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics. Thông qua các hoạt động kết nối doanh nghiệp, đào tạo nguồn nhân lực, cung cấp thông tin thị trường và tham gia phản biện chính sách, VLA đã trở thành cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics với cơ quan quản lý nhà nước và các tổ chức quốc tế [21]. VLA đã gia nhập Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) năm 1994. Vừa qua, sự kiện Việt Nam đăng cai tổ chức thành công Đại hội thường niên toàn cầu “FIATA World Congress 2025” cũng cho thấy mức độ hội nhập ngày càng sâu rộng của ngành logistics Việt Nam vào mạng

lưới logistics toàn cầu.

### 3.2.2. Những hạn chế, bất cập mang tính hệ thống

Mặc dù đạt được những kết quả nhất định, thực tiễn thi hành pháp luật về logistics ở Việt Nam vẫn bộc lộ nhiều hạn chế mang tính hệ thống.

Thứ nhất, xét về phương diện thể chế, khung pháp luật điều chỉnh logistics còn mang tính phân mảnh và thiếu sự tích hợp. Các quy định hiện hành chủ yếu được thiết kế theo từng lĩnh vực chuyên ngành, trong khi logistics về bản chất là một hoạt động liên ngành gắn chặt với quản trị chuỗi cung ứng. Việc thiếu một cơ chế điều phối pháp lý thống nhất dẫn đến tình trạng chông chéo thẩm quyền giữa các cơ quan quản lý, làm gia tăng chi phí tuân thủ và giảm hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics.

Thứ hai, về hạ tầng logistics, cơ cấu vận tải hàng hóa tại Việt Nam vẫn còn mất cân đối khi phụ thuộc chủ yếu vào vận tải đường bộ, trong khi các phương thức vận tải có chi phí thấp hơn như đường sắt và đường thủy nội địa chưa được khai thác hiệu quả. Bên cạnh đó, sự thiếu kết nối giữa các phương thức vận tải và giữa cảng biển với các trung tâm logistics nội địa làm gia tăng chi phí và thời gian vận chuyển, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả của chuỗi cung ứng.

Thứ ba, về thị trường dịch vụ, ngành logistics Việt Nam còn thiếu các doanh nghiệp có quy mô và năng lực đủ mạnh để cung cấp các dịch vụ logistics tích hợp. Trong khi đó, chi phí logistics của Việt Nam vẫn ở mức tương đối cao so với GDP, phản ánh mức độ hiệu quả chưa cao của hệ thống logistics quốc gia. Sự phân mảnh của thị trường và mức độ liên kết còn hạn chế giữa doanh nghiệp logistics với doanh nghiệp sản xuất – xuất nhập khẩu cũng làm giảm hiệu quả vận hành của toàn bộ chuỗi cung ứng.

Thứ tư, một hạn chế mang tính cấu trúc là khoảng cách giữa khung pháp luật logistics và chính sách đào tạo nguồn nhân lực logistics và quản trị chuỗi cung ứng. Trong bối cảnh logistics ngày càng đòi hỏi năng lực quản trị, công nghệ và hiểu biết pháp luật quốc tế, hệ thống pháp luật hiện

hành vẫn chưa gắn kết chặt chẽ với các chuẩn năng lực nghề nghiệp, chuẩn đầu ra đào tạo hoặc yêu cầu tối thiểu về nhân lực chuyên môn trong hoạt động logistics. Hệ quả là nguồn nhân lực logistics tại Việt Nam vẫn còn thiếu hụt cả về số lượng và chất lượng, làm giảm hiệu quả thực thi pháp luật cũng như khả năng thích ứng của doanh nghiệp trước các xu hướng mới như logistics số, logistics xanh và chuỗi cung ứng bền vững.

#### 4. Thảo luận

##### 4.1. Tham chiếu kinh nghiệm quốc tế về pháp lý và mô hình quản trị logistics và Khu thương mại tự do (FTZ)

Việc tham chiếu kinh nghiệm quốc tế trong nghiên cứu này được thực hiện theo hướng đối chiếu có chọn lọc các thiết chế pháp lý và mô hình quản trị logistics và khu thương mại tự do (Free Trade Zone – FTZ) của một số quốc gia và vùng lãnh thổ có hệ thống logistics phát triển. Các trường hợp được lựa chọn đều là những nền kinh tế đã hình thành khuôn khổ thể chế tương đối rõ ràng đối với logistics, đồng thời triển khai các chính sách thuận lợi hóa thương mại, cải thiện môi trường đầu tư và nâng cao năng lực logistics quốc gia.

Theo các nghiên cứu và báo cáo quốc tế, những quốc gia có hệ thống logistics hiệu quả thường kết hợp giữa khung pháp luật ổn định, cơ chế quản trị tích hợp và các chính sách hỗ trợ phát triển chuỗi cung ứng và thương mại quốc tế [4], [22]. Trên cơ sở đó, bài viết tham chiếu kinh nghiệm của Singapore, Trung Quốc, Ấn Độ và UAE (Dubai) như những trường hợp điển hình có giá trị tham khảo đối với Việt Nam.

##### 4.1.1. Singapore: khung pháp lý FTZ rõ ràng và quản trị logistics tích hợp

Singapore được đánh giá là một trong những trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa quan trọng của thế giới. Theo các báo cáo Logistics Performance Index (LPI) của Ngân hàng Thế giới, Singapore thường xuyên nằm trong nhóm quốc gia có hiệu quả logistics cao nhờ hệ thống cảng biển hiện đại, hạ tầng logistics phát triển và môi trường thể chế thuận lợi cho thương mại quốc tế [2].

Những nghiên cứu quốc tế về khu thương mại tự do và khu kinh tế đặc biệt cũng cho thấy các nền kinh tế có mức độ mở cửa cao và hạ tầng logistics phát triển thường có lợi thế lớn trong việc tham gia và tổ chức các chuỗi cung ứng toàn cầu [4].

Một đặc điểm nổi bật trong mô hình phát triển logistics của Singapore là việc sử dụng khu thương mại tự do (Free Trade Zones – FTZ) như một công cụ hỗ trợ thuận lợi hóa thương mại và tăng cường vai trò trung chuyển quốc tế. Khung pháp lý về FTZ của Singapore được quy định trong Free Trade Zones Act, tạo cơ sở pháp lý cho việc thiết lập và quản lý các khu FTZ gắn với hệ thống cảng biển và sân bay của quốc gia này [22]. Trong các khu FTZ, hàng hóa có thể được lưu giữ, phân loại, đóng gói, gia công nhẹ và tái xuất với các thủ tục hải quan được đơn giản hóa, qua đó giúp giảm chi phí giao dịch và rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa trong chuỗi cung ứng quốc tế.

Bên cạnh yếu tố thể chế và hạ tầng, Singapore cũng chú trọng phát triển nguồn nhân lực logistics thông qua các chương trình đào tạo kỹ năng và tiêu chuẩn nghề nghiệp cho ngành logistics. Hệ thống Skills Framework for Logistics do SkillsFuture Singapore xây dựng xác định rõ các nhóm kỹ năng, tiêu chuẩn nghề nghiệp và lộ trình phát triển nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng [23]. Việc chuẩn hóa kỹ năng nghề và xây dựng hệ thống đào tạo chuyên nghiệp được xem là một yếu tố quan trọng góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics. Kinh nghiệm của Singapore cho thấy hiệu quả của khung pháp lý logistics không chỉ phụ thuộc vào quy định pháp lý và hạ tầng logistics, mà còn gắn chặt với chất lượng nguồn nhân lực tham gia vận hành và thực thi các hoạt động logistics trong thực tiễn.

##### 4.1.2. Trung Quốc: FTZ như công cụ cải cách thể chế và thuận lợi hóa thương mại

Trung Quốc là một trong những quốc gia sử dụng khu thương mại tự do (Free Trade Zones – FTZ) như công cụ thí điểm cải cách thể chế trong lĩnh vực thương mại và logistics. Các khu thí điểm thương mại tự do (Pilot Free Trade Zones) được

thiết lập với mục tiêu thử nghiệm các cơ chế quản lý mới, đơn giản hóa thủ tục hành chính và thúc đẩy các hình thức thương mại hiện đại như thương mại điện tử xuyên biên giới, dịch vụ logistics quốc tế và các hoạt động thương mại giá trị gia tăng. Trong mô hình này, FTZ không chỉ đóng vai trò là không gian thu hút đầu tư mà còn là nền tảng thể chế để thử nghiệm các chính sách mới trong quản lý thương mại và logistics [24].

Việc phát triển các FTZ tại Trung Quốc thường gắn chặt với các khu cảng biển, khu logistics và các trung tâm vận tải đa phương thức. Cách tiếp cận này tạo ra các không gian kinh tế có mức độ mở cửa cao và khả năng kết nối mạnh với chuỗi cung ứng toàn cầu, đồng thời hỗ trợ nâng cao hiệu quả vận hành của hệ thống logistics quốc gia. Nhờ sự kết nối giữa FTZ, cảng biển và hạ tầng logistics, các khu thí điểm này trở thành các trung tâm trung chuyển và phân phối hàng hóa quan trọng trong mạng lưới thương mại khu vực và quốc tế.

Các nghiên cứu quốc tế về khu thương mại tự do và khu kinh tế đặc biệt cũng chỉ ra rằng FTZ có thể đóng vai trò như “phòng thí nghiệm thể chế”, nơi các chính sách thương mại, đầu tư và logistics mới được thử nghiệm trước khi áp dụng rộng rãi trong hệ thống kinh tế quốc gia [4]. Trong trường hợp của Trung Quốc, mô hình FTZ được triển khai theo cách tiếp cận “thí điểm – đánh giá – nhân rộng”, trong đó các cải cách được thử nghiệm tại các khu FTZ trước khi mở rộng ra phạm vi toàn quốc [24]. Kinh nghiệm này cho thấy FTZ có thể trở thành công cụ linh hoạt để thúc đẩy cải cách thể chế và nâng cao hiệu quả quản trị logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

#### **4.1.3. Ấn Độ: logistics như một chính sách quốc gia tích hợp**

Khác với cách tiếp cận tập trung vào các khu thương mại tự do (FTZ) của Singapore và Trung Quốc, Ấn Độ triển khai cải cách logistics thông qua một chiến lược quốc gia mang tính tích hợp cao. Các nghiên cứu quốc tế về logistics và khu thương mại tự do cho thấy việc xây dựng chiến lược logistics quốc gia với cách tiếp cận tổng thể có thể

góp phần nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng, giảm chi phí logistics và cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong thương mại quốc tế [4]. Trong bối cảnh đó, Chính phủ Ấn Độ đã ban hành National Logistics Policy 2022, đặt mục tiêu giảm chi phí logistics, cải thiện hiệu quả vận hành chuỗi cung ứng và tăng cường năng lực cạnh tranh của nền kinh tế [22].

Chính sách logistics quốc gia của Ấn Độ được thiết kế theo hướng tích hợp nhiều lĩnh vực, bao gồm phát triển hạ tầng vận tải, tăng cường điều phối liên ngành và thúc đẩy chuyển đổi số trong quản lý logistics. Một trong những mục tiêu quan trọng của chính sách này là khắc phục tình trạng phân mảnh trong quản lý logistics thông qua việc tăng cường phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước, đồng thời thúc đẩy kết nối giữa các lĩnh vực vận tải, kho bãi, thương mại và chuỗi cung ứng [7]. Cách tiếp cận này cho thấy logistics được nhìn nhận không chỉ như một hoạt động vận tải hay dịch vụ hỗ trợ thương mại, mà như một cấu phần quan trọng của chính sách phát triển kinh tế quốc gia.

Một yếu tố đáng chú ý trong chính sách logistics của Ấn Độ là việc chú trọng phát triển kỹ năng và đào tạo nguồn nhân lực cho ngành logistics. National Logistics Policy 2022 nhấn mạnh yêu cầu nâng cao kỹ năng cho lực lượng lao động trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng, đồng thời khuyến khích sự tham gia của các cơ sở đào tạo, doanh nghiệp và hiệp hội nghề nghiệp trong việc xây dựng chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu của thị trường lao động [7]. Kinh nghiệm này cho thấy cải cách thể chế và hoàn thiện khung pháp lý về logistics cần được triển khai đồng bộ với chính sách phát triển nguồn nhân lực nhằm bảo đảm hiệu quả thực thi và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics.

#### **4.1.4. UAE (Dubai): FTZ gắn với hệ sinh thái logistics và trung chuyển quốc tế**

Dubai được xem là một trong những trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa quan trọng tại khu vực Trung Đông, đóng vai trò là điểm kết nối giữa các tuyến thương mại Á – Âu – Phi. Trong

chiến lược phát triển logistics của Dubai, các khu thương mại tự do (Free Trade Zones – FTZ) được thiết kế gắn chặt với hệ thống cảng biển và hạ tầng logistics nhằm hình thành một hệ sinh thái thương mại – logistics tích hợp. Điển hình trong mô hình này là Jebel Ali Free Zone (JAFZA), khu FTZ lớn nhất tại Dubai, được phát triển liền kề với Jebel Ali Port và được quản lý bởi DP World như một trung tâm logistics – thương mại trung chuyển của khu vực [8].

Theo các tài liệu chính thức về JAFZA và hệ sinh thái logistics do DP World phát triển, FTZ tại Dubai không chỉ đóng vai trò là khu vực ưu đãi đầu tư mà còn là một nền tảng tổ chức các hoạt động logistics tích hợp, bao gồm lưu kho, phân phối, tái xuất, gia công nhẹ và các dịch vụ logistics giá trị gia tăng [8, 9]. Việc phát triển các khu logistics park trong JAFZA cho thấy FTZ được tổ chức như một mắt xích của chuỗi cung ứng toàn cầu, nơi các hoạt động thương mại và logistics được triển khai đồng bộ trong cùng một không gian thể chế [9].

Sự kết nối chặt chẽ giữa FTZ, cảng biển và các dịch vụ logistics giúp Dubai giảm đáng kể chi phí giao dịch, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa và nâng cao hiệu quả vận hành của chuỗi cung ứng quốc tế. Kinh nghiệm này cho thấy FTZ có thể trở thành công cụ quan trọng trong việc tổ chức lại không gian logistics và thúc đẩy phát triển các trung tâm logistics trung chuyển. Đối với các quốc gia đang phát triển hệ thống logistics, đặc biệt là những quốc gia có lợi thế về cảng biển như Việt Nam, mô hình FTZ gắn với cảng biển và hệ sinh thái logistics tích hợp của Dubai là một kinh nghiệm tham khảo có giá trị trong quá trình thiết kế chính sách và tổ chức không gian logistics.

#### 4.2. Hàm ý đối với Việt Nam

Từ các kinh nghiệm quốc tế nêu trên, có thể rút ra một số bài học quan trọng đối với việc hoàn thiện pháp luật và cơ chế quản lý logistics tại Việt Nam.

Thứ nhất, phát triển logistics cần được đặt trong một khung thể chế tích hợp, hạn chế tình trạng phân tán và chồng chéo trong quản lý. Các nghiên cứu quốc tế cho thấy hiệu quả của hệ thống

logistics phụ thuộc nhiều vào mức độ phối hợp giữa các chính sách thương mại, vận tải và hải quan [4, 22].

Thứ hai, FTZ có thể được sử dụng như một công cụ tổ chức không gian logistics và thúc đẩy thương mại quốc tế. Kinh nghiệm của nhiều quốc gia cho thấy FTZ phát huy hiệu quả khi được gắn trực tiếp với cảng biển, hạ tầng logistics và các trung tâm phân phối hàng hóa [22].

Thứ ba, cải cách pháp luật logistics cần gắn với phát triển nguồn nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Các chương trình đào tạo nghề, chuẩn hóa kỹ năng và phát triển năng lực quản lý logistics được xem là yếu tố quan trọng giúp nâng cao hiệu quả thực thi thể chế và năng lực cạnh tranh của ngành logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế [23].

### 5. Kết luận và kiến nghị

#### 5.1. Kết luận

Trên cơ sở phân tích cơ sở lý luận, khung pháp luật hiện hành và thực tiễn thực thi pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam, đồng thời tham chiếu có chọn lọc kinh nghiệm quốc tế về pháp lý và mô hình quản trị logistics cũng như khu thương mại tự do (FTZ), nghiên cứu cho thấy hệ thống pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics ở Việt Nam đã từng bước hình thành nền tảng tương đối đầy đủ, song vẫn tồn tại nhiều hạn chế mang tính cấu trúc cần tiếp tục hoàn thiện.

Thứ nhất, khung pháp lý điều chỉnh dịch vụ logistics hiện nay còn mang tính phân mảnh và thiếu cơ chế điều phối tích hợp. Các quy định về logistics chủ yếu được điều chỉnh thông qua Luật Thương mại năm 2005 và nhiều luật chuyên ngành khác như pháp luật về vận tải, đầu tư, hải quan và thương mại điện tử. Cách tiếp cận này tuy phản ánh tính liên ngành của logistics nhưng đồng thời cũng dẫn đến tình trạng phân tán thẩm quyền quản lý và thiếu một cơ chế điều phối thống nhất. Trong bối cảnh các mô hình logistics hiện đại như logistics tích hợp, logistics thương mại điện tử và logistics số phát triển nhanh, nhiều quy định pháp luật hiện hành chưa theo kịp thực tiễn, làm gia tăng chi phí tuân thủ pháp luật và hạn chế khả năng phát

triển của doanh nghiệp logistics.

Thứ hai, hạ tầng logistics và mức độ kết nối đa phương thức của Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế. Sự phụ thuộc lớn vào vận tải đường bộ, trong khi các phương thức vận tải chi phí thấp hơn như đường sắt và đường thủy nội địa chưa được khai thác hiệu quả, làm giảm hiệu quả vận hành của chuỗi cung ứng. Đồng thời, các chính sách liên quan đến logistics xanh và chuyển đổi số trong logistics tuy đã được đề cập trong nhiều chiến lược phát triển kinh tế – xã hội nhưng việc triển khai trong thực tế còn ở giai đoạn ban đầu và thiếu sự đồng bộ giữa thể chế, hạ tầng kỹ thuật và năng lực của doanh nghiệp.

Thứ ba, nguồn nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng vẫn được xem là một “điểm nghẽn mềm” nhưng có ý nghĩa quyết định đối với hiệu quả thực thi pháp luật và chất lượng dịch vụ logistics. Tỷ lệ lao động được đào tạo bài bản trong lĩnh vực logistics còn tương đối thấp, trong khi các chương trình đào tạo hiện nay chưa gắn chặt với yêu cầu pháp lý, công nghệ và thông lệ quốc tế của ngành. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng vận hành hệ thống logistics theo chuẩn quốc tế và khả năng tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Cuối cùng, việc thí điểm mô hình khu thương mại tự do (FTZ) tại một số địa bàn chiến lược cho thấy Việt Nam đang từng bước chuyển từ cách tiếp cận quản lý logistics theo ngành sang tư duy quản trị logistics theo không gian kinh tế tích hợp. Tuy nhiên, FTZ hiện vẫn đang ở giai đoạn thử nghiệm, chưa có một khuôn khổ pháp lý thống nhất và cơ chế điều phối đủ mạnh để bảo đảm tính ổn định và khả năng nhân rộng mô hình trong tương lai.

Những kết luận trên cho thấy việc hoàn thiện pháp luật và chính sách logistics ở Việt Nam cần được triển khai theo hướng tiếp cận hệ thống, kết hợp giữa cải cách thể chế, phát triển hạ tầng logistics và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

## **5.2. Kiến nghị hoàn thiện pháp luật và chính sách về logistics**

(i) Về thể chế, chính sách và pháp luật

Từ các phân tích về khung pháp luật hiện

hành và kinh nghiệm quốc tế, việc hoàn thiện pháp luật về logistics ở Việt Nam cần được triển khai theo lộ trình nhiều tầng, thay vì tiếp cận theo hướng ban hành ngay một đạo luật riêng khi điều kiện thực tiễn chưa thực sự chín muồi.

Trong ngắn hạn, cần ưu tiên rà soát và sửa đổi Nghị định số 163/2017/NĐ-CP theo hướng cập nhật các mô hình dịch vụ logistics mới như logistics thương mại điện tử, logistics tích hợp và logistics số. Đồng thời, cần làm rõ cơ chế phối hợp và trách nhiệm điều phối liên ngành trong quản lý nhà nước về logistics nhằm giảm tình trạng chồng chéo trong thực thi chính sách. Cách tiếp cận này phù hợp với xu hướng điều chỉnh linh hoạt của nhiều quốc gia, trong đó khung pháp luật được hoàn thiện từng bước trên nền tảng các luật hiện hành.

Trong trung hạn, có thể xem xét bổ sung một chương hoặc tiểu mục riêng về logistics trong Luật Thương mại khi tiến hành sửa đổi luật này. Việc nâng cao địa vị pháp lý của logistics như một hoạt động thương mại đặc thù sẽ góp phần tạo cơ sở pháp lý thống nhất cho các quy định liên quan đến dịch vụ logistics, đồng thời bảo đảm sự dẫn chiếu đồng bộ với các luật chuyên ngành trong lĩnh vực vận tải, hải quan và đầu tư.

Về dài hạn, nếu đặt vấn đề xây dựng “Luật Logistics”, cần xác định rõ đây là luật khung về quản trị logistics (logistics governance law). Luật này nên tập trung vào các nguyên tắc điều phối chính sách, tiêu chuẩn dịch vụ logistics, quản lý dữ liệu logistics và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước, thay vì lặp lại các quy định kỹ thuật đã được điều chỉnh trong các luật chuyên ngành vận tải. Cách tiếp cận này tương đồng với xu hướng quản trị logistics hiện đại, trong đó luật khung đóng vai trò định hướng và điều phối tổng thể hệ thống logistics quốc gia.

(ii) Về hạ tầng logistics, kỹ thuật và chuyển đổi số

Để nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật logistics, Việt Nam cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống hạ tầng logistics theo hướng tăng cường kết nối đa phương thức và giảm sự phụ thuộc vào vận tải đường bộ. Việc phát huy vai trò của vận tải đường

sắt, đường thủy nội địa và vận tải ven biển sẽ góp phần giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng.

Quy hoạch phát triển hạ tầng logistics cần gắn với không gian cảng biển, trung tâm logistics và các khu thương mại tự do tiềm năng, nhằm hình thành các cụm logistics có khả năng kết nối khu vực và quốc tế. Điều này sẽ giúp hạn chế tình trạng đầu tư phân tán, manh mún và thiếu liên kết vùng.

Bên cạnh đó, chuyển đổi số cần được xem là một công cụ quan trọng trong quản trị và thực thi pháp luật logistics. Việc xây dựng cơ sở dữ liệu logistics quốc gia, kết nối hệ thống thông tin giữa các cơ quan quản lý và doanh nghiệp, cũng như thúc đẩy chia sẻ dữ liệu trong chuỗi cung ứng sẽ góp phần giảm chi phí tuân thủ pháp luật, nâng cao tính minh bạch và cải thiện môi trường kinh doanh logistics.

(iii) Về phát triển nguồn nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Nguồn nhân lực cần được xác định là trụ cột thứ ba, song hành với thể chế và hạ tầng, trong chiến lược phát triển logistics quốc gia. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các quốc gia có ngành logistics phát triển đều gắn chặt chính sách pháp lý với chính sách đào tạo và phát triển kỹ năng nghề nghiệp.

Đối với Việt Nam, cần xây dựng các chương trình đào tạo logistics và quản lý chuỗi cung ứng theo hướng liên ngành, tích hợp kiến thức pháp luật, công nghệ số và thông lệ quản trị quốc tế, đặc biệt ở bậc đại học và sau đại học. Đồng thời, cần tăng cường sự tham gia của các hiệp hội nghề nghiệp và doanh nghiệp logistics trong việc xây dựng chuẩn đầu ra, thiết kế chương trình thực tập và đào tạo lại cho người lao động.

Ngoài ra, việc đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics, quản lý chuỗi cung ứng và quản trị FTZ cũng cần được chú trọng nhằm nâng cao năng lực thực thi chính sách và điều phối liên ngành.

Bên cạnh kiến thức pháp luật và năng lực công nghệ, năng lực ngoại ngữ chuyên ngành cần được xem là một bộ phận quan trọng của năng lực

nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Trong bối cảnh logistics ngày càng gắn với các giao dịch xuyên biên giới, chuỗi cung ứng toàn cầu và các mô hình thể chế đặc thù như khu thương mại tự do, ngoại ngữ không chỉ phục vụ giao tiếp mà còn là công cụ giúp người lao động tiếp cận, hiểu và vận dụng các điều ước quốc tế, hợp đồng mẫu, tiêu chuẩn kỹ thuật và thông lệ quản trị logistics quốc tế.

Do đó, trong đào tạo logistics và quản lý chuỗi cung ứng tại Việt Nam, ngoại ngữ chuyên ngành – đặc biệt là tiếng Anh – cần được tích hợp vào chương trình đào tạo theo hướng phục vụ trực tiếp cho hoạt động nghề nghiệp và pháp lý của ngành logistics.

#### Tài liệu tham khảo

- [1] World Bank (2014). *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index 2014*. Washington, DC: World Bank.
- [2] World Bank (2016). *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index 2016*. Washington, DC: World Bank.
- [3] World Bank (2018). *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index 2018*. Washington, DC: World Bank.
- [4] UNCTAD (2019). *Handbook on Free Trade Zones and Special Economic Zones*. Geneva: United Nations.
- [5] Thủ tướng Chính phủ (2017, 2021). Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025; Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/04/2021 phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- [6] Quốc hội (2015). Bộ luật Dân sự, số 91/2015/QH13, ngày 24/11/2015.
- [7] Government of India (2022). *National Logistics Policy 2022*. New Delhi: Department for Promotion of Industry and Internal Trade.

- [8] JAFZA (n.d.). About DP World / Jafza. Truy cập tại: <https://www.jafza.ae/about/about-dp-world/> (truy cập ngày 10/03/2026).
- [9] DP World (2022). JAFZA breaks ground at new Logistics Park. <https://www.dpworld.com/en/news/jafza-breaks-ground-at-new-logistics-park> (truy cập ngày 10/03/2026).
- [10] Quốc hội (2005). Luật Thương mại, số 36/2005/QH11, ngày 14/06/2005.
- [11] Chính phủ (2017). Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 quy định về kinh doanh dịch vụ logistics.
- [12] Quốc hội (2020). Luật Đầu tư, số 61/2020/QH14, ngày 17/06/2020.
- [13] Quốc hội (2020). Luật Doanh nghiệp, số 59/2020/QH14, ngày 17/06/2020.
- [14] Quốc hội (2023). Luật Giao dịch điện tử, số 20/2023/QH15, ngày 22/06/2023.
- [15] Chính phủ (2018). Nghị định số 147/2018/NĐ-CP ngày 24/10/2018 sửa đổi, bổ sung một số nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải.
- [16] Chính phủ (2018). Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ngày 16/10/2018 sửa đổi Nghị định số 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức.
- [17] Chính phủ (2019). Nghị định số 89/2019/NĐ-CP ngày 15/11/2019 sửa đổi, bổ sung một số nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng.
- [18] Bộ Công Thương (2023). Báo cáo Logistics Việt Nam 2022: Logistics xanh. Hà Nội: NXB Công Thương.
- [19] Quốc hội (2024). Nghị quyết số 136/2024/QH15 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Đà Nẵng.
- [20] Quốc hội (2025). Nghị quyết số 226/2025/QH15 về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Hải Phòng.
- [21] Bộ Nội vụ (2013). Quyết định số 07/QĐ-BNV ngày 04/01/2013 về đổi tên Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam thành Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam.
- [22] Singapore Customs (2000). Free Trade Zones Act. <https://www.customs.gov.sg/businesses/acts-and-subsiary-legislation/free-trade-zones-act/> (truy cập ngày 10/03/2026).
- [23] SkillsFuture Singapore (2017). Skills Framework for Logistics. <https://www.skillsfuture.gov.sg/skills-framework/logistics> (truy cập ngày 10/03/2026).
- [24] China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone (2013). Framework Plan for the China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone. <https://en-shftz.pudong.gov.cn/Government-affairs/Laws/General/212.shtml> (truy cập ngày 10/03/2026).