

PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN KINH TẾ: TRƯỜNG HỢP VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG

Nguyễn Thanh Tuấn

Nguyễn Gia Khương

Lương Tình

Nguyễn Hữu Nguyên Xuân

Tóm tắt: Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung (KTTĐMT) có nhiều tiềm năng để phát triển logistics, thúc đẩy liên kết vùng nhằm tạo động lực tăng trưởng kinh tế và phát triển bền vững. Từ lâu các địa phương trong vùng đã sớm nhận thức được lợi ích khi trở thành trung tâm logistics của cả khu vực miền Trung - Tây Nguyên và khu vực châu Á - Thái Bình Dương, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu của vùng và khu vực. Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ thông tin của vùng KTTĐMT với nội vùng và cả nước chưa cao, chi phí logistics chưa thực sự cạnh tranh. Chính vì thế, vùng chưa khai thác hết lợi thế địa lý và tiềm năng kinh tế, chưa thu hút một cách hiệu quả nguồn hàng từ khu vực Tây Nguyên và các nước Lào, Campuchia, hay Thái Lan. Bài viết này xem xét thực trạng phát triển hệ thống logistics ở vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, đồng thời chỉ ra những khó khăn, thách thức trong liên kết phát triển hệ thống logistics thời gian qua và đề xuất một số giải pháp cụ thể nhằm đẩy mạnh phát triển hệ thống logistics theo hướng phục vụ các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội chung của vùng trong thời gian tới.

Từ khóa: Hệ thống Logistics; Phát triển kinh tế - xã hội; Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung.

Đặt vấn đề

Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (KTTĐMT) gồm 04 tỉnh (Thừa Thiên Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định) và 01 thành phố trực thuộc trung ương (Đà Nẵng) có diện tích 27.884 km², chiếm 8,4% diện tích Việt Nam; có dân số khoảng 6,5 triệu người, chiếm 7,1% dân số Việt Nam (Tổng hợp từ NGTK các địa phương vùng KTTĐMT năm 2020). Vùng KTTĐMT có đường bờ biển dài gần 600 km, nằm ở vị trí trung độ của cả nước nên có nhiều ưu thế vượt trội trong phát triển kinh tế biển, hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế, có nhiều tiềm năng để phát triển logistics.

Vùng được nhà nước ưu tiên đầu tư phát triển các khu công nghiệp (KCN), các dự án trọng điểm như Nhà máy lọc dầu Dung Quất, xây dựng đường cao tốc xuyên qua các tỉnh nội vùng¹. Vùng có 4 khu kinh tế ven biển² (trong tổng số 19 khu kinh tế ven biển của cả nước) được Trung ương ưu tiên đầu tư tương đối tốt về cơ sở hạ tầng và luôn gắn liền với sự phát triển của hệ thống cảng nước sâu. Với những

¹ Cao tốc: là đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi và tuyến La Sơn - Túy Loan, dài 7,97km.

² Khu kinh tế Chu Lai Quảng Nam : 27.040 ha; Khu kinh tế Dung Quất Quảng Ngãi : 45.332 ha; Khu kinh tế Nhơn Hội Bình Định : 12.000 ha; Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô Huế : 27.108 ha.

lợi thế đó, vùng KTTĐMT được kỳ vọng sẽ trở thành trung tâm logistics của cả khu vực miền Trung - Tây Nguyên và khu vực châu Á - Thái Bình Dương, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của vùng và khu vực Tây Nguyên.

Tuy nhiên, thời gian qua, hệ thống giao thông nội vùng còn chưa đồng bộ, thiếu tính kết nối và chưa đáp ứng nhu cầu giao thương giữa các địa phương trong vùng. Hơn nữa, cơ sở hạ tầng còn thiếu tính liên kết giữa các phương thức vận chuyển, chủ yếu vẫn là đường bộ chưa tập trung khai thác vận tải đa phương thức, thiếu kho hàng, trung tâm logistics đạt tiêu chuẩn. Mặc dù vùng KTTĐMT có khá nhiều cảng biển nhưng việc quy hoạch phát triển của các địa phương còn thiếu yếu tố tích hợp và tính liên kết vùng, dẫn đến phân tán nguồn lực, chưa khai thác tối ưu cơ sở hạ tầng logistics của toàn vùng. Ngoài ra, vùng chưa thu hút được các doanh nghiệp đủ lớn mạnh để dẫn dắt và tác động đến sự phát triển của hệ thống logistics vùng.

Chính vì vậy, bài viết này có mục tiêu xem xét thực trạng phát triển hệ thống logistics ở vùng kinh tế trọng điểm miền Trung trên những nội dung tính kết nối của hệ thống hạ tầng giao thông, hạ tầng trung tâm dịch vụ logistics, nguồn hàng, đồng thời chỉ ra những khó khăn, thách thức trong liên kết phát triển hệ thống logistics thời gian qua. Từ những đánh giá này, nghiên cứu đề xuất một số giải pháp cụ thể nhằm đẩy mạnh hoạt động liên kết phát triển hệ thống logistics theo hướng phục vụ các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội chung của vùng trong thời gian tới.

1. Thực trạng phát triển hệ thống logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

1.1. Đánh giá tính kết nối của hệ thống hạ tầng giao thông vận tải

Hệ thống hạ tầng giao thông của vùng là một hệ thống mạng lưới giúp kết nối các tổ chức và đóng góp vào quá trình sản xuất, kinh doanh, và phân phối nhiều loại hàng hóa và dịch vụ cho nhiều đối tượng và người tiêu dùng. Hiệu quả của các chuỗi cung ứng và thị trường của vùng phụ thuộc lớn vào hệ thống kết nối hạ tầng giao thông vận tải giữa các tỉnh, thành trong vùng và giữa vùng với các vùng khác, với quốc gia và quốc tế; điều này rất quan trọng đối với việc vận hành và phát triển kinh tế địa phương..

Vùng KTTĐMT còn có vai trò quan trọng giúp khai thác thị trường trong và ngoài nước một cách hiệu quả. Do đó, mạng lưới hạ tầng giao thông của vùng ngày càng được chú trọng đầu tư phát triển, mở rộng kết nối liên vùng, nhất là phía biển nhằm đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong bối cảnh Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng. Trong đó, kết cấu hạ tầng đường bộ có nhiều đột phá so trong thời gian qua, đảm nhận vai trò quan trọng trong kết nối vùng và quốc gia. Bên cạnh đó, lĩnh vực đường sắt đã có nhiều nỗ lực, duy trì kết nối hạ tầng để nâng cao tính an toàn và rút ngắn thời gian chạy tàu. Đáng chú ý, các cảng hàng không quan trọng đã được nâng cấp như sân bay Đà Nẵng, sân bay Phù Cát, sân bay Chu Lai, sân bay Phú Bài, trong đó ứng dụng công nghệ điều hành bay hiện đại, đảm bảo an toàn, tăng hiệu quả khai thác hạ tầng hàng không.

Đối với liên kết nội vùng: Các tỉnh, thành của vùng KTTĐ miền Trung có hệ thống giao thông kết nối nhau thuận tiện bằng cả đường bộ, đường biển, đường sắt và đường hàng không. Cho đến nay, hệ thống đường sắt quốc gia, Quốc lộ 1 và đường cao tốc (tuyến cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi); (tuyến cao tốc La Sơn - Hòa Liên) đã tăng cường liên kết giữa các địa phương trong vùng. Các sân bay và

cảng biển của vùng đã mở rộng, hiện được kết nối tốt bằng đường cao tốc và quốc lộ.

Đối với kết nối liên vùng: Các tỉnh thành của vùng KTTĐMT có hệ thống giao thông kết nối nhau thuận tiện bằng cả đường bộ, đường biển, đường sắt và đường hàng không. Cho đến nay, thông qua hệ thống đường sắt quốc gia, Quốc lộ 1 và đường cao tốc (tuyến cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi) từ đó đã tăng cường liên kết giữa các địa phương trong vùng. Các sân bay và cảng biển của vùng đã mở rộng hiện được kết nối tốt bằng đường cao tốc và quốc lộ.

Đối với kết nối liên vùng: Vùng KTTĐMT khi kết nối với các vùng khác sẽ giúp hàng hóa của các vùng kết nối với nhiều thị trường trong khu vực, đặc biệt đối với vùng Tây Nguyên. Hàng năm, Tây Nguyên sản xuất hàng triệu tấn hàng hóa nông sản, trong đó có các mặt hàng xuất khẩu chiến lược là: cà phê, cao su, ca cao, mật ong, ngô lai... Hàng hóa từ khu vực Tây Nguyên được vận chuyển chủ yếu thông qua đường bộ và hàng không, trong đó đường bộ vẫn đóng vai trò chính yếu với tổng chiều dài hơn 11.430 km. Hiện nay các tuyến đường bộ kết nối chính giữa vùng KTTĐMT với Tây Nguyên có: Quốc lộ 24 kết nối tỉnh Kon Tum - Quảng Ngãi đến cảng nước sâu Dung Quất; Quốc lộ 40 hướng về các cảng biển Kỳ Hà, Tiên Sa - Đà Nẵng giúp mở rộng giao thương của Tây Nguyên với các tỉnh thuộc Nam Lào và Đông bắc Thái Lan.

Đối với liên kết quốc tế: Vùng KTTĐMT nằm ở vị trí chuyển tiếp giữa các vùng phía bắc và phía nam Việt Nam, là cửa ngõ quan trọng thông ra biển của Tây Nguyên để xuất nhập khẩu hàng hóa. Quốc lộ 19 nối Gia Lai với Bình Định, đây là tuyến đường chính cho hàng hóa từ Gia Lai, Kon Tum được vận chuyển đến cảng Quy Nhơn để xuất khẩu. Do đó, đây là tuyến giao thông có vai trò đặc biệt quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế-

xã hội của các tỉnh Gia Lai, Bình Định cũng như vùng Tam giác phát triển CLV³. Đồng thời, Đà Nẵng là cửa ngõ trung chuyển quan trọng cho Lào và là tuyến đường thay thế cho Thái Lan và Myanmar để tiếp cận Biển Đông thông qua hành lang kinh tế Đông Tây. Vùng KTTĐMT có thể kết nối với Cambodia qua tuyến Quốc lộ 40; kết nối với Thái Lan qua hành lang kinh tế Đông - Tây 2 (tuyến đường 14D); kết nối với Lào qua hành lang Đông - Tây 1 (tuyến đường AH16). Ngoài ra, Đà Nẵng với vai trò là trung tâm của vùng có các đường bay trực tiếp đến các trung tâm khu vực khác như Thẩm Quyển, Băng Cốc, Hồng Kông và Singapore.

Về đường biển: Cả nước có 286 bến cảng với tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm (Ngọc Hân, 2020); hệ thống cảng biển Việt Nam đang được đầu tư ngày càng đồng bộ về cơ sở hạ tầng. Đối với vùng KTTĐMT, cảng Đà Nẵng nằm trong vịnh Đà Nẵng với diện tích 12 km² là cảng chính của vùng và là cảng lớn thứ 3 của quốc gia; cảng có kết nối hệ thống giao thông thuận lợi, là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực miền Trung Việt Nam. Hơn nữa, cảng Đà Nẵng là điểm cuối cùng của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, nối liền 4 quốc gia Việt Nam, Myanmar, Thái Lan, Lào và là cửa ngõ chính ra Biển Đông cho toàn khu vực. Bảng 1 trình bày các cảng biển lớn của vùng KTTĐMT.

³ Khu vực Tam giác Phát triển (CLV) là khu vực ngã ba biên giới của Việt Nam, Lào và Campuchia. Khu vực này gồm 13 tỉnh: Ratanakiri, Stung Treng, Mondulakiri và Kratié (Campuchia); Attapu, Salavan, Sekong và Champasak (Lào); Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Bình Phước (Việt Nam).

BẢNG 1. CÁC CẢNG BIỂN LỚN VÙNG KTTĐMT

STT	Tên cảng	Diện tích (ha)	Số cầu cảng	Tải trọng tàu tối đa (DWT)	Chiều dài cầu cảng	Công suất thiết kế (triệu tấn/năm)	Năng suất năm 2020 (triệu tấn/năm)	Doanh thu (tỷ đồng)
1	Quy Nhơn	30,6	7	30.000	174	12-14	11	348
2	Dung Quất	45,3	2	70.000	240	15-20	15	893
3	Chân Mây	24	3	50.000	300	11-12	3,5	148
4	Đà Nẵng	30	8	70.000	310	10-12	11,4	930

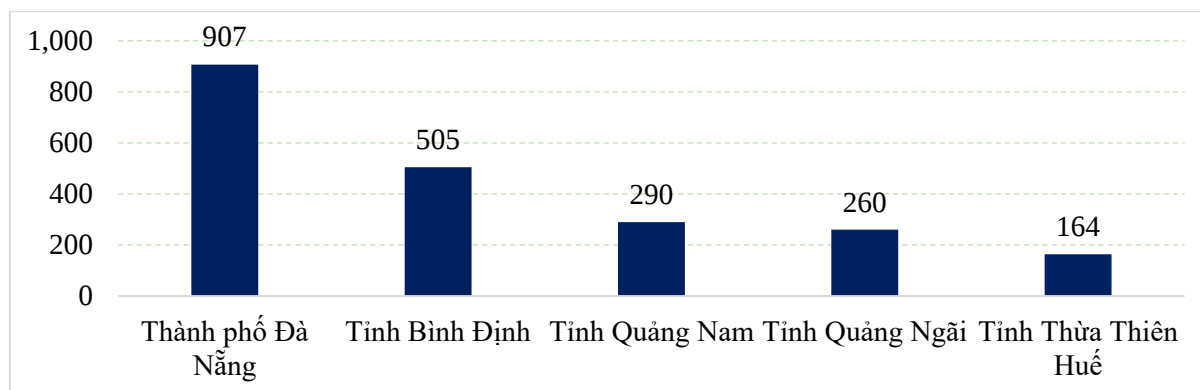
Nguồn: Trần Thị Quỳnh Như, 2021.

Ngoài ra, theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 09 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, cảng Chu Lai được quy hoạch từ cảng biển loại II thành cảng biển loại I. Theo đó, cảng biển Chu Lai được kỳ vọng phát triển thành một trong các đầu mối về giao thông vận tải, thương mại trong nước và quốc tế của khu vực miền Trung và Tây Nguyên, là cửa ngõ kết nối ra Biển Đông của vùng Tây Nguyên, Nam Lào, Đông Bắc Campuchia và Thái Lan.

1.2 Hạ tầng trung tâm logistics, kho bãi, dịch vụ logistics

Vùng KTTĐMT có nhiều tiềm năng để phát triển logistics, thúc đẩy liên kết vùng KTTĐMT nhằm tạo động lực tăng trưởng GRDP và phát triển bền vững. Tuy nhiên, doanh nghiệp logistics trong vùng còn khá khiêm tốn cả về số lượng và quy mô, lĩnh vực hoạt động. Năm 2021, toàn vùng KTTĐMT có 2.126 doanh nghiệp logistics chiếm 6,66% tổng số doanh nghiệp logistics cả nước, trong đó Đà Nẵng có nhiều doanh nghiệp logistics nhất với 908 doanh nghiệp; kế tiếp là tỉnh Bình Định với 505 doanh nghiệp; tỉnh Quảng Nam có 290 doanh nghiệp; tỉnh Quảng Ngãi 260 doanh nghiệp và tỉnh Thừa Thiên Huế có 164 doanh nghiệp (Tổng cục Thống kê, 2022).

HÌNH 1. SỐ LƯỢNG DOANH NGHIỆP LOGISTICS CÁC TỈNH THÀNH VÙNG KTTĐMT NĂM 2021



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2022.

Theo Tổng cục Thống kê, số lượng doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics ở Việt Nam năm 2018 là 29.694 doanh nghiệp, trong đó 97% doanh nghiệp có quy mô siêu nhỏ, nhỏ và vừa. Tương tự như thực trạng chung của quốc gia, hầu hết các doanh nghiệp logistics ở vùng KTTĐMT có tiềm lực tài chính yếu; thị trường phục vụ hẹp; thiếu nguồn nhân lực logistics có trình độ chuyên môn và kinh nghiệm; các hoạt động dịch vụ logistics còn hạn chế, chủ yếu là việc giao, nhận và cho thuê các phương tiện vận tải, khai báo thủ tục

hải quan, kho bãi với chất lượng khiêm tốn trong khi đó chi phí phát sinh của những hoạt động này lại cao (Nguyễn Thị Việt Ngọc và Đinh Thị Minh Tâm, 2021). Toàn bộ vùng KTTĐMT, năm 2020 có 23.050 lao động tại các doanh nghiệp logistics, chiếm chỉ 5,01% tổng số lao động trong các doanh nghiệp logistics của cả nước (Tổng cục Thống kê, 2022). Những trung tâm logistics lớn có thể kể đến như: Trung tâm Logistics Vinatrans Danang; Trung tâm Logistics Transimex.

BẢNG 2. TRUNG TÂM LOGISTICS TIÊU BIỂU TẠI VÙNG KTTĐMT

Trung tâm	Địa chỉ	Diện tích	Hàng hóa	Thị trường
Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng	Đường số 2, KCN Hòa Cẩm, quận Cẩm Lệ, TP. Đà Nẵng	> 10.000 m ²	Thực phẩm	Miền Trung - Tây Nguyên
Trung tâm logistics Transimex	Lô C2-9, đường số 10, KCN Hòa Cẩm, Quận Cẩm Lệ, TP. Đà Nẵng.	9.300 m ²	Thực phẩm đông lạnh và mát	TP. Đà Nẵng và khu vực miền Trung

Nguồn: Các tác giả tổng hợp.

Sự phát triển của lĩnh vực logistics phục vụ hàng nông – thủy sản và dưới tác động của đại dịch Covid-19, nhu cầu kho lạnh để chứa hàng

nông nghiệp, thủy sản tăng cao, đặc biệt tại khu vực phía Nam (TP. Hồ Chí Minh) và phía Bắc.

BẢNG 3. SỐ LƯỢNG KHO LẠNH VÀ CÔNG SUẤT TẠI 3 MIỀN BẮC, TRUNG, NAM

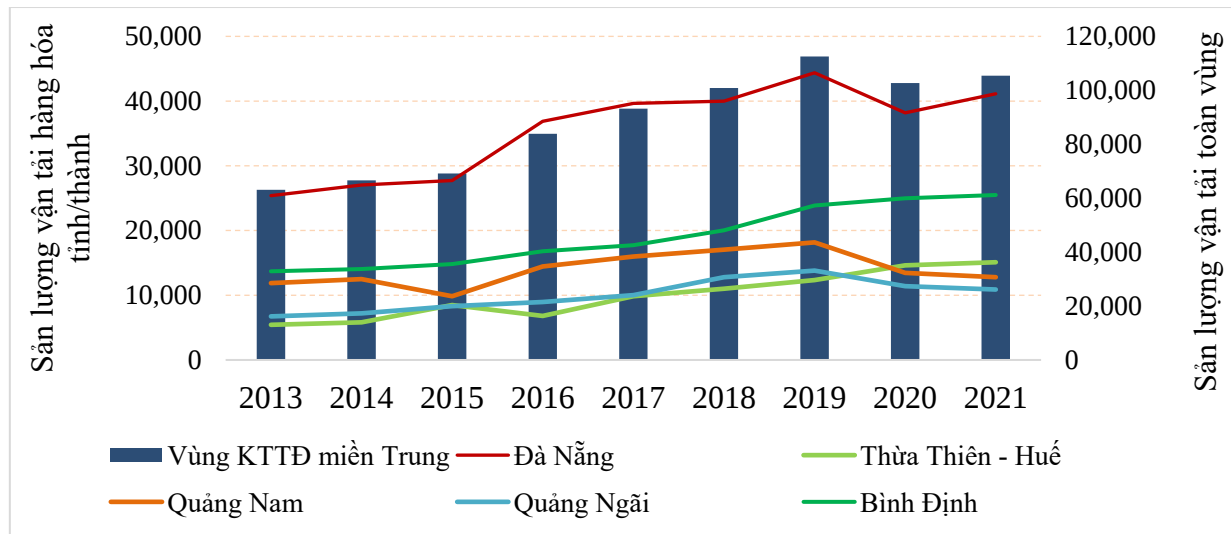
Kho lạnh	Miền Nam	Miền Trung (Đà Nẵng)	Miền Bắc	Cả nước
Số lượng kho lạnh (cái)	36	01	11	48
Công suất (số kệ kê hàng)	526.364	21.000	54.780	601.144

Nguồn: Bộ Công Thương, 2021.

Sản lượng vận chuyển hàng hóa trung bình (CAGR) giai đoạn 2013-2021 của toàn vùng KTTĐMT tăng 6,62%. Trong đó, Đà Nẵng với vai trò là trung tâm kinh tế của vùng có khối lượng vận tải lớn nhất, hơn 40 triệu tấn năm 2021; tiếp theo là tỉnh Bình

Định với khối lượng vận chuyển hàng hóa năm 2021 đạt hơn 25 triệu tấn; kế đến là Thừa Thiên – Huế (15,105 triệu tấn); Quảng Nam (12,8 triệu tấn) và Quảng Ngãi (10,881 triệu tấn) (Hình 2).

HÌNH 2. KHỐI LƯỢNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA CỦA CÁC TỈNH THÀNH VÀ TOÀN VÙNG KTTĐMT GIAI ĐOẠN 2013-2021 (NGHÌN TẤN)



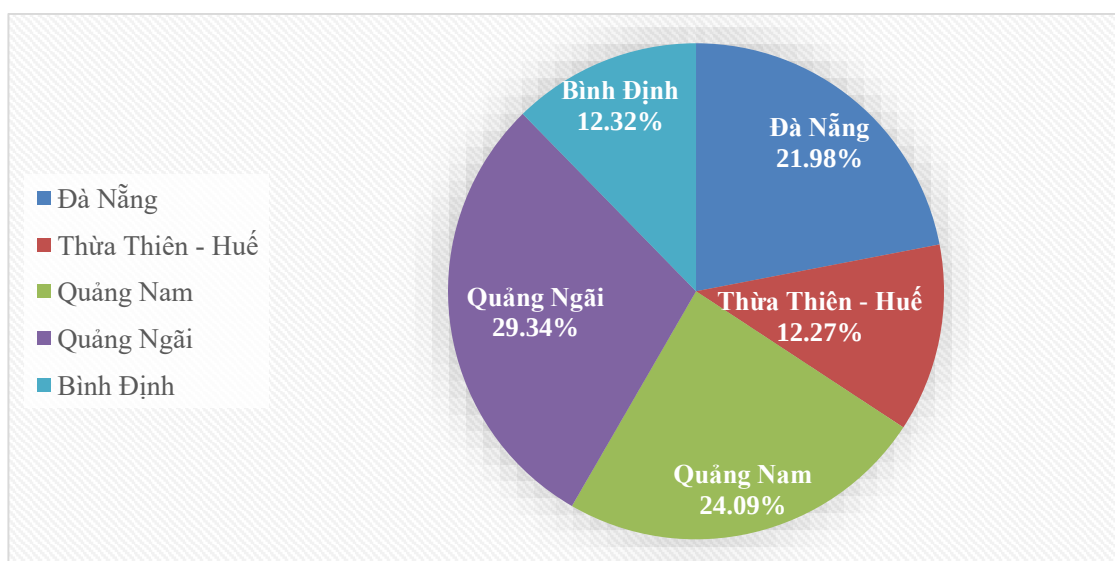
Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả từ Cục Thống kê các tỉnh, thành phố.

1.3. Phân tích nguồn hàng chính của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Vùng KTTĐMT có 1 khu công nghệ cao Đà Nẵng và 19 khu công nghiệp, 4 khu Kinh tế ven biển đây là nơi cung cấp nguồn hàng xuất nhập khẩu chủ yếu của vùng đồng thời cũng giữ vai trò là đầu vào đối với nhà

cung cấp dịch vụ logistics (Logistics Service Provider-LSP). Trong đó, Quảng Ngãi chiếm tỷ trọng lớn nhất 29,34% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của vùng KTTĐMT, kế đến là Quảng Nam (24,09%), Đà Nẵng (21,98%), Bình Định (12,32%) và Thừa Thiên - Huế (12,27%) (Hình 3).

HÌNH 3. CƠ CẤU TỔNG KIM NGẠCH XUẤT NHẬP KHẨU CỦA CÁC TỈNH THÀNH VÙNG KTTĐMT NĂM 2021



Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả từ Cục Thống kê.

2. Các thách thức và một số giải pháp nhằm phát triển hệ thống logistics ở vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Mặc dù đạt một số thành tựu trong phát triển hệ thống logistics, thúc đẩy liên kết vùng, tạo động lực tăng trưởng và phát triển bền vững, nhưng vùng KTTĐMT vẫn còn một số hạn chế, ảnh hưởng lớn đến các mục tiêu phát triển kinh tế của các tỉnh thành trong vùng. Những hạn chế điển hình gồm:

Cơ sở hạ tầng logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ thông tin của vùng KTTĐMT với nội vùng và cả nước chưa cao, các tuyến đường trục Bắc-Nam, Đông-Tây đường nối từ khu vực ven biển lên Tây Nguyên, nối ven biển với vùng trung du, miền núi chưa được đầu tư mới, nâng cấp. Hơn nữa, chi phí dịch vụ logistics còn cao, chưa thu hút một cách hiệu quả nguồn hàng từ khu vực Tây Nguyên và luồng hàng đến các thị trường tiêu thụ như Lào, Campuchia, hay Thái Lan. Do đó chưa khai thác hết lợi thế địa lý và tiềm năng kinh tế của mỗi vùng. Tuyến đường ven biển còn chưa kết nối được các tỉnh và vùng theo dải bờ biển miền Trung,

Công tác thống kê số liệu chưa có sự đồng bộ, đầy đủ; chưa có hệ thống chỉ số đánh giá năng lực phát triển logistics của vùng KTTĐMT cũng như các tỉnh thành của vùng, trong khi số liệu thống kê là cơ sở quan trọng để có những nghiên cứu, đánh giá thực tiễn xác đáng về thực trạng đề, là cơ sở quan trọng để xuất cơ chế, chính sách.

Chưa thành lập một cơ quan chuyên trách quản lý các hoạt động logistics của vùng KTTĐMT có sự tham gia của lãnh đạo địa phương và bộ ngành Trung ương nhằm thúc đẩy sự phát triển logistics và liên kết vùng.

Đội ngũ nhân lực về logistics còn hạn chế về số lượng và chuyên môn, đa số chưa được đào tạo đúng chuyên ngành.

Trong thời gian tới, vùng KTTĐMT nên tận dụng những lợi thế từ vị trí địa lý đến những ưu tiên đầu tư của Trung ương để trở thành một trung tâm logistics của cả khu vực miền Trung - Tây Nguyên và khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Để có những giải pháp hữu hiệu và thực thi, nên chăng cần xem xét các khía cạnh sau:

2.1. Nhóm giải pháp về cơ chế chính sách

Nhà nước cần hoàn thiện hệ thống pháp luật phù hợp với hội nhập quốc tế, ban hành các chính sách hỗ trợ thúc đẩy ngành dịch vụ logistics và tạo môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp phát triển.

Nhà nước cần sớm xây dựng hệ thống logistics cho vùng KTTĐMT, thúc đẩy liên kết vùng thông qua hệ thống cơ sở hạ tầng; khung thể chế pháp lý; hệ thống các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng.

Có chính sách thúc đẩy doanh nghiệp logistics, và doanh nghiệp chủ hàng thực hiện chuyển đổi số; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin; công nghệ tự động hóa, IoT, big data,... vào hoạt động vận hành, sản xuất, kinh doanh nhằm nâng cao năng suất lao động; ưu đãi cho doanh nghiệp sử dụng các công nghệ, năng lượng mới thân thiện môi trường.

Có chính sách ưu đãi thu hút các doanh nghiệp logistics lớn đầu tư vào vùng KTTĐMT, từ đó thu hút các doanh nghiệp chủ hàng (Cargo Owner-CO) đến vùng.

2.2. Nhóm giải pháp về thúc đẩy liên kết vùng và năng lực quản trị vùng

Xây dựng mô hình hợp tác quản trị giúp đưa ra các cách thức sáng tạo nhằm giải quyết

xung các đột và cạnh tranh về thể chế, sự hợp tác kém trong lập quy hoạch, triển khai dự án, sử dụng nguồn lực, vận hành và duy tu, và giúp giảm thiểu các chi phí giao dịch và sự trùng lặp.

Nhà nước cần sớm thành lập Ủy ban Quản lý vùng KTTĐMT về logistics nhằm thúc đẩy sự phối hợp giữa các tỉnh thành tránh tình trạng đầu tư riêng rẽ, tự phát, lãng phí nguồn lực.

2.3. Nhóm giải pháp phát triển hệ thống logistics của vùng

Xây dựng hệ thống cảng container chuyên nghiệp; phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng biển. Hệ thống cảng biển cần được đầu tư trang thiết bị, công nghệ, hệ thống xếp dỡ container hiện đại, chuyên nghiệp, năng suất xếp dỡ ngang hàng với các cảng lớn trong khu vực sẽ khai thác được nguồn hàng từ các khu vực lân cận như Quảng Ngãi, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Gia Lai, Kon Tum, Đắk Lắk.

Đầu tư phát triển đồng bộ và kết cấu hạ tầng giao thông vùng có tính kết nối tốt; hình thành và liên kết giữa các trung tâm logistics của vùng. Đầu tư xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc kết nối các tỉnh thành thuộc nội vùng KTTĐMT, khu vực duyên hải miền trung-Tây Nguyên, đặc biệt là kết nối hệ thống cảng biển và vùng nam Lào, đông bắc Campuchia của khu vực Tam giác phát triển CLV.

Đầu tư phát triển hạ tầng công nghệ thông tin; hiện đại hóa hệ thống hải quan, rút ngắn

thời gian thông quan, tạo thuận lợi cho sự di chuyển của hàng hóa.

2.4. Nhóm giải pháp về nguồn nhân lực của vùng

Căn cứ trên nhu cầu nguồn nhân lực logistics của các doanh nghiệp tại địa phương, các trường đại học cần mở các ngành đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, chất lượng cao cho lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng. Hiện nay trên toàn vùng chỉ có Trường đại học kinh tế Đà Nẵng đào tạo ngành Quản trị chuỗi cung ứng và Logistics, do vậy trường cần đẩy mạnh liên kết đào tạo với các nước phát triển có thế mạnh trong đào tạo nhân lực ngành Logistics. Đồng thời, các doanh nghiệp cung cấp dịch logistics cần có chính sách đào tạo, nâng cao năng lực và phát triển đội ngũ nhân viên lĩnh vực logistics nhằm phát huy sức mạnh của nguồn nhân lực trong các doanh nghiệp một cách tối ưu.

Kết luận

Mặc dù vùng KTTĐMT có những lợi thế để trở thành trung tâm logistics của cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên và khu vực châu Á - Thái Bình Dương, song hệ thống logistics của vùng KTTĐMT vẫn còn nhiều khó khăn và đang đối diện với nhiều thách thức mới. Để phát triển hệ thống logistics một cách đồng bộ góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế của vùng trong thời gian tới, một mặt nhà nước cần hoàn thiện hệ thống pháp luật phù hợp với hội nhập quốc tế, mặt khác nên có các giải pháp lâu dài trong phát triển hệ thống logistics của vùng đồng thời cần có những chiến lược đào tạo nguồn nhân lực ngành logistics đảm bảo cả số lượng lẫn chất lượng.

Tài liệu tham khảo

1. Bộ Công Thương (2021). *Báo cáo tình hình phát triển logistics quốc gia năm 2020*.

2. Chính Phủ (2021). *Tổng quan về quá trình hình thành các vùng kinh tế trọng điểm*. Truy cập tại: <https://chinhphu.vn> ngày 06/5/2022.
3. Niên giám thống kê tỉnh Bình Định năm 2016-2020.
4. Niên giám thống kê TP Đà Nẵng Bình Định năm 2016-2020.
5. Niên giám thống kê tỉnh Quảng Nam năm 2016-2020.
6. Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ngãi năm 2016-2020.
7. Niên giám thống kê tỉnh Thừa Thiên Huế năm 2016-2020.
8. Ngọc Hân (2020). Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức Hội thảo “Cảng thông minh và cảng xanh: Hướng phát triển cho cảng Việt Nam”. Truy cập ngày 11/5/2022 tại <https://vinamarine.gov.vn/vi/tin-tuc/cuc-hang-hai-viet-nam-chuc-hoi-thao-cang-thong-minh-va-cang-xanh-huong-phat-trien-cho-cang>.
9. Nguyễn Thị Việt Ngọc và Đinh Thị Minh Tâm (2021). *Phát triển hệ thống logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung - Thực trạng và giải pháp*. Truy cập tại: <http://tapchicongthuong.vn>, ngày 12/05/2022.
10. Proinnsias Breathnach (2013). Regional governance and regional development: Implications of the action programme for effective local government. *Administration*, 61(3), pp. 51-73.
11. The World Bank (2022). Truy cập tại: <https://data.worldbank.org/>, ngày 28/5/2022.
12. Trần Thị Quỳnh Trần Thị Ngọc Ánh (2021). Nghiên cứu đề xuất một số giải pháp hoàn thiện hệ thống các cảng biển phục vụ kinh tế biển tại các tỉnh miền Trung. *Tạp chí Khoa học Công nghệ*, số 7.
13. Thủ tướng Chính phủ (2015) Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 07 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
14. Vasilevska, L. and M. Vasić (2009). Strategic planning as a regional development policy mechanism: European context. *Spatium* 2009.
15. Tổng cục Thống kê (2021). *Phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đáp ứng xu thế hội nhập quốc tế*. Truy cập tại: <https://www.gso.gov.vn/du-lieu-va-so-lieu-thong-ke/2021/06/phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-dap-ung-xu-the-hoi-nhap-quoc-te/>, ngày 06/9/2022.

Thông tin tác giả:

1. Nguyễn Thanh Tuấn, NCS.

- Đơn vị công tác: Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam.
- Địa chỉ email: TuanNT@vli.edu.vn

Ngày nhận bài: 3/4/2022

Ngày nhận bản sửa: 20/7/2022

Ngày duyệt đăng: 11/8/2022

2. Nguyễn Gia Khương, ThS.

- Đơn vị công tác: Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam.

3. Lương Tình, TS.

- Đơn vị công tác: Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ.

4. Nguyễn Hữu Nguyên Xuân, TS.

- Đơn vị công tác: Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng.