

PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NAM TRONG BỐI CẢNH MỚI

● PHAN THỊ SÔNG THƯƠNG - HỒ THỊ KIM THÙY - NGUYỄN VĂN BẢO

TÓM TẮT:

Logistics có vai trò quan trọng trong thúc đẩy thương mại trong nước và quốc tế, nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp (DN), góp phần phát triển kinh tế - xã hội và năng lực cạnh tranh. Với tiềm năng và lợi thế phát triển, tỉnh Quảng Nam đã và đang chú trọng đầu tư phát triển logistics trở thành ngành dịch vụ mang lại giá trị gia tăng cao. Nghiên cứu sử dụng dữ liệu thứ cấp và bằng các phương pháp phân tích thống kê, so sánh để tìm hiểu thực trạng phát triển logistics tại tỉnh Quảng Nam trong thời gian qua. Trên cơ sở phân tích các mặt thành tựu, hạn chế và nguyên nhân, bài viết gợi mở một số giải pháp thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Nam trong thời gian tới.

Từ khóa: logistics, vận tải kho bãi, tỉnh Quảng Nam.

1. Đặt vấn đề

Phát triển dịch vụ logistics sẽ góp phần thúc đẩy tăng trưởng, nâng cao chất lượng, hiệu quả, phát triển nhanh và bền vững nền kinh tế. Quảng Nam có vị trí thuận lợi không những cho phát triển kinh tế - xã hội mà còn cho việc giao lưu, giao thương với các địa phương trong nước và quốc tế. Hệ thống giao thông đa dạng gồm đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng biển. Bên cạnh đó, Quảng Nam có Khu kinh tế mở Chu Lai (KKT mở Chu Lai), 13 Khu công nghiệp (KCN, trong đó có 8 KCN ven biển); 63 Cụm công nghiệp (CCN) đã được thành lập và mục tiêu đến năm 2025 có 92 CCN có tổng diện tích hơn 2.613 ha¹... đảm bảo nguồn “chân hàng” cho phát triển dịch vụ logistics. Với những đặc điểm trên, Quảng Nam

hội tụ đầy đủ những điều kiện cần thiết và quan trọng làm sơ sở phát triển các dịch vụ logistics, nhằm phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế của ngành để tạo sự kết nối thông suốt giữa các ngành, lĩnh vực và giữa Quảng Nam với các địa phương trong vùng, với cả nước và quốc tế.

Nhận thấy được tiềm năng phát triển dịch vụ logistics, tỉnh Quảng Nam ngày càng chú trọng đầu tư phát triển hơn vào ngành này. Tuy nhiên, kết quả hoạt động logistics của tỉnh Quảng Nam vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế vốn có. Điều này xuất phát từ nhiều nguyên nhân như sự yếu kém về kết cấu hạ tầng, năng lực logistics của DN, hay sự phát triển kinh tế tạo chân hàng cho giao thương hàng hóa... Do vậy, nghiên cứu này tập trung đánh giá tổng quan thực trạng phát triển dịch vụ logistics ở

tỉnh Quảng Nam trong thời gian qua trên các khía cạnh: thành tựu, hạn chế và nguyên nhân. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam trong bối cảnh mới. Trong nghiên cứu này, dịch vụ logistics được đo lường căn cứ vào sự phát triển của nhóm ngành “Vận tải kho bãi”, bao gồm: vận tải; kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải hàng hóa; dịch vụ bưu chính và chuyển phát (Thủ tướng Chính phủ, 2018).

2. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam

2.1. Những thành tựu đạt được

Về quy mô và tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics: dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Nam phát triển khá sôi động trong thời gian qua, tăng trưởng giá trị gia tăng (VA) của ngành đạt bình quân 18,87%/năm giai đoạn 2011 - 2019, cao hơn tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) của tỉnh trong cùng thời kỳ (đạt 10,59%). Song đây cũng là lĩnh vực bị tác động mạnh do đại dịch Covid-19 khi tốc độ tăng trưởng VA của ngành giảm gần 15% trong năm 2020. Đến năm 2022, ngành dịch vụ logistics đã dần phục hồi, VA tăng 8,04% so với năm 2021. Tính chung cả thời kỳ 2011 - 2022, dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Nam tăng bình quân 12,9%/năm (Bảng 1).

Nhờ duy trì tăng trưởng, quy mô của dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Nam đã được mở rộng liên tục, VA dịch vụ logistics năm 2019 đạt 2.390 tỷ đồng, gấp 7,2 lần so với năm 2010, và giảm còn 2.262 tỷ đồng vào năm 2022 do tác động

kéo dài của đại dịch Covid-19 trong những năm 2020-2021.

Về phát triển hạ tầng cơ sở logistics: tỉnh Quảng Nam đã và đang đầu tư hình thành một số hạ tầng cơ sở logistics, chủ yếu là hệ thống kho bãi tại một số DN lớn và đầu tư mở rộng cảng biển và cảng hàng không. Đối với cảng biển Quảng Nam, giai đoạn 2015-2021, lượng hàng hóa thông qua cảng Quảng Nam có tăng trưởng vượt bậc với tốc độ tăng bình quân 11,06%/năm (Cục Hàng hải Việt Nam, 2022). Sự tăng trưởng này đa phần đến từ Cảng Chu Lai - Trường Hải (khu bến Tam Hiệp) do Công ty Cổ phần Tập đoàn Trường Hải (THACO) đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác từ năm 2012², mở các tuyến hàng hải trực tiếp từ Phòng Thành (Trung quốc) - Chu Lai, thành phố Hồ Chí Minh - Chu Lai, Hàn Quốc - Chu Lai, góp phần làm sản lượng hàng hóa thông qua cảng Quảng Nam tăng trưởng trong thời gian qua và các năm tiếp theo.

Về phát triển hạ tầng giao thông kết nối: kết cấu hạ tầng giao thông trong thời gian qua được ưu tiên đầu tư và đạt được nhiều kết quả quan trọng. Hoàn thành các trục kết nối liên tỉnh, liên vùng, hệ thống đường cao tốc, đường bộ, cảng biển, cảng hàng không. Đặc biệt, cùng với sự phát triển của khu vực công nghiệp và các tuyến đường bộ kết nối giao thông giữa cảng và KKT, KCN, CCN... được quan tâm quy hoạch đầu tư theo hướng dẫn đồng bộ. Nhờ đó, hoạt động vận chuyển hàng hóa đã tăng nhanh trong thời gian vừa qua, tổng hợp từ số liệu thống kê tỉnh Quảng

Bảng 1. Quy mô và tốc độ tăng trưởng của dịch vụ logistics tỉnh Quảng Nam

Chỉ tiêu	Quy mô (giá hiện hành - tỷ đồng)					Tốc độ tăng trưởng (giá so sánh - %)			
	2010	2019	2020	2021	2022	2011 -2019	2020	2020 -2021	2011 -2022
GRDP	24.611	98.906	98.452	103.302	116.469	10,59	-0,98	1,01	8,91
VA logistics	332	2.390	2.056	2.013	2.262	18,87	-14,83	-8,46	12,90

Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh Quảng Nam qua các năm

Nam, khối lượng vận chuyển hàng hóa tăng trưởng bình quân 12,3%/năm trong giai đoạn 2011-2019, đạt 18.168 nghìn tấn trong năm 2019. Song song đó, doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải cũng tăng trưởng ấn tượng trong giai đoạn này (đạt 22,3%/năm), đạt 4.847 tỷ đồng trong năm 2019. Đến năm 2022, do ảnh hưởng của dịch Covid-19, khối lượng vận chuyển hàng hóa và doanh thu ngành dịch vụ logistics đều giảm, tương ứng 11.768 nghìn tấn và 4.346 tỷ đồng, đang có dấu hiệu phục hồi.

Về phát triển DN logistics: số lượng và quy mô của các DN kinh doanh dịch vụ logistics, vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Quảng Nam đã gia tăng qua các năm trong giai đoạn 2010-2021. Tổng số DN cung cấp dịch vụ logistics tại tỉnh Quảng Nam đến cuối năm 2021 là 426 DN (gấp 3,4 lần so với năm 2010), giải quyết việc làm cho 4.093 lao động (gấp 2,4 lần so với năm 2010). Tổng nguồn vốn của các DN logistics năm 2021 là 6.853 tỷ đồng, tăng 13,1 lần so với năm 2010; các DN này đã tập trung đầu tư, trang bị tài sản với tổng giá trị tài sản cố định là 3.655 tỷ đồng (gấp 11,5 lần so với năm 2010), đạt bình quân 632 triệu đồng/lao động. Đặc biệt, nhiều ứng dụng công nghệ thông tin đã và đang được các DN sử dụng trong lĩnh vực logistics. Bên cạnh đó, nguồn nhân lực logistics trong các DN cũng được chú trọng đào tạo trong những năm trở lại đây, nhằm nâng cao nghiệp vụ, đáp ứng được yêu cầu trong công việc trong bối cảnh hội nhập ngày càng sâu rộng. Kết quả, thu nhập bình quân của người lao động trong các DN vận tải và kho bãi cũng dần được cải thiện, đạt bình quân 8,65 triệu đồng/người/tháng trong năm 2021. Ngoài ra, trên địa bàn tỉnh Quảng Nam còn có 5.082 cơ sở kinh tế cá thể hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi (Cục Thống kê Quảng Nam, 2023).

2.2. Hạn chế và nguyên nhân

Bên cạnh những thành tựu đạt được, thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam hiện vẫn còn một số hạn chế và yếu kém, cụ thể:

Một là, quy mô VA dịch vụ logistics chiếm tỷ trọng khiêm tốn trong GRDP của tỉnh Quảng Nam, chỉ từ 1,3% - 2,4% trong giai đoạn 2010-2022³ và cũng còn nhỏ bé trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (vùng KTTĐMT), mới chỉ đứng thứ 3 trong vùng, sau Đà Nẵng và Bình Định⁴. Bên cạnh đó, DN logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam có quy mô nhỏ cả về lao động lẫn nguồn vốn, theo Cục Thống kê Quảng Nam (2023), 98,4% DN logistics có quy mô lao động dưới 50 người (trong đó, trên 58% DN có quy mô lao động dưới 5 người/DN), trên 63% DN có quy mô vốn dưới 5 tỷ đồng. Thêm vào đó, các DN logistics trên địa bàn còn thiếu kinh nghiệm, năng lực cạnh tranh hạn chế, thiếu sự liên kết đồng bộ giữa các DN, giữa các công đoạn khác nhau của hoạt động logistics, nên chưa có cơ hội vươn ra thị trường có nhu cầu lớn (UBND tỉnh Quảng Nam, 2024). Vì vậy, hoạt động của các DN trong lĩnh vực này thời gian gần đây gặp nhiều khó khăn, đặc biệt do tác động của dịch Covid-19, khiến lợi nhuận và tỷ suất lợi nhuận trước thuế của các DN đều có xu hướng giảm mạnh. Đặc biệt trong 2 năm 2018-2019, các DN logistics trên địa bàn báo lỗ lần lượt 38,633 và 88,8 tỷ đồng, đến cuối năm 2021 dần khôi phục với lợi nhuận trước thuế đạt 221,163 tỷ đồng, nhưng con số này vẫn còn khiêm tốn so với năm 2015 với mức lợi nhuận trước thuế đạt 689,226 tỷ đồng (Cục Thống kê Quảng Nam, 2016, 2023).

Hai là, năng lực của các DN cung cấp dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh còn hạn chế trong khi sự cạnh tranh về thị trường hàng hóa tại các địa phương trong vùng ngày càng tăng. Thực tế cho thấy năng lực sản xuất cũng như thị trường ở miền Trung quá nhỏ lẻ, các KCN, KKT hoạt động chưa có hiệu quả nên không tạo được nguồn hàng đủ lớn và ổn định để cung cấp cho các cảng biển và cảng hàng không. Bên cạnh đó, quy mô xuất nhập khẩu của vùng so với cả nước lại quá nhỏ với tỷ trọng ở mức dao động từ 4,5-5,05%, chưa tạo được động lực thúc đẩy ngành logistics của

vùng, cũng như tỉnh Quảng Nam phát triển. Ngoài ra, lượng hàng hóa từ các tỉnh lân cận trong vùng luân chuyển qua tỉnh Quảng Nam chưa đủ lớn để hình thành và phát triển các trung tâm logistics có quy mô lớn. Trong khi đó, vùng thị trường hàng hóa bị trải dài về mặt địa lý và bị phân tán tại các cảng biển khi toàn vùng hiện có 5/5 tỉnh, thành phố có cảng biển. Điều này dẫn đến sự cạnh tranh trong thu hút nguồn hàng thông qua cảng giữa tỉnh Quảng Nam với các địa phương trong vùng.

Ba là, hạ tầng cảng biển và cảng hàng không phục vụ cho hoạt động logistics chưa phát huy hết vai trò, cũng như hệ thống giao thông kết nối cảng biển, cảng hàng không còn nhiều bất cập. Đây là hạn chế lớn nhất ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của dịch vụ logistics. Nằm trên các tuyến giao thông trọng yếu của quốc gia và khu vực nhưng các hạ tầng chiến lược như cảng hàng không quốc tế Chu Lai, cảng Chu Lai và các tuyến giao thông dọc theo trục Bắc – Nam và Đông – Tây chưa được khai thác hiệu quả, các dịch vụ kho bãi, cảng biển, cảng hàng không chủ yếu phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu của tập đoàn THACO, việc mở rộng nguồn “chân hàng” còn hạn chế (UBND tỉnh Quảng Nam, 2024). Ngoài ra, các trục đường bộ theo hướng Đông – Tây có quy mô nhỏ, chưa đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, an toàn giao thông không đảm bảo, trở thành điểm nghẽn giao thông, hạn chế khả năng kết nối hệ thống cảng biển, cảng hàng không với đường sắt, đường bộ, đường cao tốc, nên dẫn đến hiệu quả trong vận chuyển hàng hóa tới cảng biển chưa được tối ưu hóa về thời gian và chi phí. Trong thực tiễn, các cảng biển lớn trên thế giới đều kết nối với phương thức vận tải lớn như đường sắt và đường bộ cao tốc để thuận lợi trong việc lưu thông hàng hóa.

Bốn là, hạ tầng sau cảng, hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam còn bất cập và hạn chế. Để khai thác tiềm năng và phát triển hệ thống cảng biển đòi hỏi hệ thống hạ tầng sau cảng, đặc biệt là

hạ tầng logistics (hệ thống cảng cạn ICD, các trung tâm dịch vụ logistics sau cảng) phát triển tương xứng. Hệ thống cảng cạn và trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam hiện mới được đưa vào quy hoạch và sẽ mất khoảng thời gian triển khai xây dựng để đi vào hoạt động, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế và vận chuyển hàng hóa của tỉnh Quảng Nam, các địa phương và khu vực lân cận.

Năm là, phát triển KKT cửa khẩu Nam Giang còn nhiều hạn chế và chưa phát huy được vai trò và định hướng phát triển. Với mục tiêu thúc đẩy hợp tác về kinh tế, thương mại, đầu tư, giải quyết nhu cầu ngày càng cao về xuất nhập cảnh - xuất nhập khẩu hàng hóa giữa Việt Nam với các tỉnh Trung - Nam Lào và kết nối với khu vực Đông - Nam Thái Lan, KKT cửa khẩu Nam Giang được mở ra nhằm đem lại lợi thế so sánh cho Quảng Nam trong việc thu hút nguồn hàng hóa từ Lào, Thái Lan. Tuy nhiên, KKT cửa khẩu này vẫn đang trong giai đoạn thu hút đầu tư phát triển, lượng hàng hóa thông quan tại cửa khẩu còn hạn chế về mặt số lượng và giá trị hàng hóa, chưa đa dạng về chủng loại nguồn hàng. Nguyên nhân chủ yếu do chất lượng đường bộ kết nối giữa KKT này với cảng biển, cảng hàng không hiện chưa đáp ứng yêu cầu, làm kéo dài thời gian và tăng chi phí vận chuyển. Hơn nữa, sự hạn chế về nguồn hàng cho dịch vụ logistics phát triển ở đây cũng là một trong những nguyên nhân chính.

Sáu là, công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực logistics còn nhiều bất cập. Trước hết, quy hoạch phát triển cảng biển chủ yếu tập trung vào phát triển hạ tầng bến cảng, mà thiếu sự đồng bộ trong phát triển giao thông kết nối, hệ thống hạ tầng kinh tế, hạ tầng sau cảng và dịch vụ logistics. Sự phối hợp chưa đồng bộ trong triển khai quy hoạch phát triển cảng biển với các quy hoạch không gian biển, quy hoạch hạ tầng kỹ thuật, quy hoạch đất đai v.v... Sự hợp tác trong các vấn đề khác như phân luồng vận tải, bảo vệ môi trường, quản lý nguồn vốn còn hạn chế, nhiều nơi còn mang tính lợi ích cục bộ dẫn đến sự phát triển cảng biển chưa tương xứng với tiềm năng và thế mạnh. Bên

cạnh đó, công tác quản lý nhà nước đối với lĩnh vực logistics còn chồng chéo khi lĩnh vực này đang được theo dõi bởi nhiều đơn vị ... mà chưa có một đơn vị đầu mối tổng hợp các thông tin, dữ liệu từ các ngành có liên quan. Do đó, các chính sách ban hành chưa thực sự mang lại hiệu quả cho phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam hiện nay.

3. Một số giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Nam trong bối cảnh mới

Tỉnh Quảng Nam định hướng phát triển dịch vụ logistics và vận tải thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao; phát triển dịch vụ vận tải, vận tải đa phương thức; sử dụng, đầu tư hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; và khuyến khích các DN nâng cao năng lực, chất lượng dịch vụ logistics, phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao phục vụ dịch vụ vận tải, logistics đáp ứng được nhu cầu của tỉnh (UBND tỉnh Quảng Nam, 2021). Bên cạnh đó, quy hoạch tỉnh Quảng Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Thủ tướng Chính phủ, 2024) đặt ra phát triển hàng không, cảng biển, dịch vụ logistics là một trong những mục tiêu tổng quát phấn đấu tỉnh Quảng Nam trở thành cực tăng trưởng quan trọng của khu vực miền Trung - Tây Nguyên. Theo đó, định hướng ưu tiên đầu tư phát triển 2 trung tâm logistics tại KKT mở Chu Lai và tại KKT cửa khẩu quốc tế Nam Giang; xây dựng cảng cạn gắn với hệ thống cảng biển trong vùng; đẩy mạnh các hoạt động kho bãi, phân loại, đóng gói, trung chuyển... sử dụng lực lượng lao động tại chỗ là chủ yếu. Để đạt được các mục tiêu quy hoạch, phát triển dịch vụ logistics theo đúng định hướng đã được chính quyền tỉnh Quảng Nam đề ra, trên cơ sở thực trạng phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Quảng Nam đã được trình bày và phân tích ở trên, một số giải pháp phát triển dịch vụ logistics tại tỉnh Quảng Nam được đề xuất như sau:

Một là, tăng cường thu hút đầu tư trong phát triển hạ tầng dịch vụ logistics. Đầu tư trong xây dựng mới và cải thiện cơ sở hạ tầng logistics của

tỉnh theo hướng tăng cường sự kết nối giữa các địa phương trong vùng KTTĐMT, cũng như kết nối giữa vùng với các vùng khác, khu vực và thế giới. Trong đó, xây dựng cơ chế chính sách thu hút đầu tư phát triển hạ tầng kỹ thuật và mạng lưới logistics đảm bảo sự kết nối các phương thức vận tải và các thủ tục hành chính đảm bảo hiệu quả của hoạt động phân phối và xuất nhập khẩu cho các DN trên địa bàn tỉnh. Bên cạnh đó, tỉnh Quảng Nam cần xác định nguồn lực và định hướng đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, hạ tầng logistics và hạ tầng công nghiệp phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics, đặc biệt là cảng biển, cảng hàng không phù hợp với bối cảnh mới. Ngoài ra, việc thu hút đầu tư phát triển dịch vụ logistics cần phải thực hiện trên cơ sở liên kết với các địa phương trong vùng, chia sẻ hạ tầng cơ sở và phân luồng chuỗi hàng hóa và dịch vụ, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của các sân bay, cảng biển.

Hai là, thu hút đầu tư phát triển các KKT, KCN, CCN, tạo nguồn hàng cho phát triển dịch vụ logistics. Tổ chức có hiệu quả các hoạt động xúc tiến đầu tư có trọng tâm, trọng điểm; chú trọng mời gọi các nhà đầu tư có tiềm lực và thiện chí đầu tư hạ tầng các KCN, CCN, các dự án thứ cấp trong các KCN, CCN. Trong đó, ưu tiên các dự án sản xuất công nghiệp có quy mô lớn, các ngành nghề có tính liên kết tạo chuỗi giá trị để hình thành các tổ hợp ngành nghề, các cụm liên kết ngành, tạo chân hàng cho phát triển dịch vụ logistics.

Ba là, tiếp tục cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh nhằm tăng cường niềm tin và sự hài lòng của DN. Đẩy mạnh triển khai chỉ số hài lòng của DN, cải thiện chỉ số cải cách hành chính nhằm nâng cao chất lượng phục vụ, chất lượng điều hành của cơ quan hành chính nhà nước. Từng bước hoàn thiện nền tảng chính quyền điện tử nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả hoạt động của bộ máy hành chính nhà nước và chất lượng phục vụ. Đẩy mạnh cắt giảm chi phí không chính thức trong thực hiện thủ tục hành chính để thúc đẩy môi trường kinh doanh minh bạch, thông thoáng.

Bốn là, tăng cường liên kết, hợp tác nhằm mở rộng thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ logistics. Xây dựng các chương trình liên kết phát triển các ngành, lĩnh vực quan trọng trong tỉnh và mở rộng liên kết với các địa phương trong vùng và quốc tế nhằm tạo chân hàng cho phát triển dịch vụ logistics, như chương trình phát triển công nghiệp; chương trình phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao; chương trình liên kết mở rộng thị trường và thu hút đầu tư v.v... Việc triển khai các Chương trình sẽ góp phần tăng trưởng phát triển kinh tế, nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế của tỉnh, là tiềm năng và động lực để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Tăng cường sự hợp tác giữa các tổ chức xã hội nghề nghiệp, giữa các địa phương trong vùng với các địa phương nước bạn (Lào, Thái Lan), giữa các DN logistics, DN sản xuất và DN xuất khẩu. Bên cạnh đó, khuyến khích các DN logistics liên doanh, liên kết, hợp tác cùng nhau cung ứng các dịch vụ logistics đồng bộ để nâng cao chất lượng dịch vụ và mang lại lợi ích tối đa cho khách hàng, đây được coi là giải pháp cho các DN logistics ở địa phương - với những hạn chế về quy mô và năng lực còn hạn chế - trước sự cạnh tranh của các DN nước ngoài. Đồng thời, các DN logistics trong tỉnh cần chủ động xây dựng chiến lược phát triển bài bản, từng bước mở rộng phạm vi và quy mô hoạt động, đem lại dịch vụ chất lượng cao với chi phí hợp lý cho khách hàng, tăng cường khả năng thích ứng với rủi ro của chuỗi cung ứng, những biến động của thế giới để có giải pháp ứng phó kịp thời, nhanh chóng.

Năm là, liên kết đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics nhằm đáp ứng yêu cầu của DN lẫn công tác quản lý nhà nước về logistics. Trước

hết, cần thực hiện tốt công tác dự báo nhu cầu lao động đối với lĩnh vực logistics trong thời gian đến để làm cơ sở cho các chiến lược, kế hoạch đào tạo của tỉnh, cũng như hỗ trợ các cơ sở đào tạo trong kết nối với DN, nhằm rút ngắn khoảng cách giữa đào tạo và thực tiễn. Các DN logistics lớn trên địa bàn tỉnh cần tích cực tham gia hợp tác một cách chính thống với các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực logistics tại vùng KTTĐ miền Trung, nhằm đảm bảo chuẩn đầu ra giúp giảm bớt thời gian và chi phí cho DN tuyển dụng và đào tạo lại.

4. Kết luận

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế, logistics đóng vai trò quan trọng, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và địa phương. Mặc dù đạt được nhiều thành tựu trong giai đoạn 2011-2022, nhưng dịch vụ logistics tỉnh Quảng Nam thời gian qua phát triển chưa được như kỳ vọng và chưa phát huy được lợi thế, tiềm năng vốn có. Những điểm yếu và nguyên nhân chủ yếu đến từ hạ tầng giao thông kết nối, hạ tầng logistics, năng lực của DN cung ứng dịch vụ logistics lẫn nguồn hàng cho phát triển dịch vụ này. Để đạt được mục tiêu phấn đấu tỉnh Quảng Nam trở thành cực tăng trưởng quan trọng của khu vực miền Trung - Tây Nguyên, phát triển hàng không, cảng biển, dịch vụ logistics được xem là chìa khóa quan trọng. Theo đó, bên cạnh các giải pháp được đề xuất, để phát huy tối đa tiềm năng và lợi thế của tỉnh Quảng Nam trong bối cảnh nguồn lực còn hạn chế, việc xác định các trung tâm logistics, các cảng cạn phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics của tỉnh cần chú trọng đến tính liên kết với các địa phương trong vùng KTTĐMT trong thu hút đầu tư nhằm tối ưu hóa lợi ích và nâng cao hiệu quả hoạt động ■

Lời cảm ơn:

Bài viết này là sản phẩm của đề tài KH&CN “Nghiên cứu các giải pháp phát triển dịch vụ logistics tại tỉnh Quảng Nam giai đoạn 2020-2025 và tầm nhìn 2030” được UBND tỉnh Quảng Nam tài trợ, Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ chủ trì thực hiện và TS. Phan Thị Sông Thương làm chủ nhiệm

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

¹Theo Quyết định số 3924/QĐ-UBND ngày 28/12/2018 của UBND tỉnh Quảng Nam về Quy hoạch Phát triển cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Nam đến năm 2025, có xét đến năm 2030.

²Với chiều dài cầu cảng 300m, có khả năng tiếp nhận tàu 20.000 tấn, trên tổng diện tích 40 hecta, bao gồm: 44.000m² bãi container, 70.000m² kho ngoại quan, kho hàng và kho chất lỏng.

³Theo số liệu Niên giám Thống kê tỉnh Quảng Nam qua các năm, tỷ trọng VA dịch vụ logistics so với GRDP của tỉnh (theo giá hiện hành) qua các năm như sau: Năm 2010: 1,35%; 2015: 1,60%; 2019: 2,42%; 2020: 2,09%; 2021: 1,95%; 2022: 1,94%

⁴Theo số liệu Niên giám Thống kê năm 2022 của các tỉnh vùng KTTĐMT, VA dịch vụ logistics (tỷ đồng - theo giá hiện hành) của các tỉnh trong vùng lần lượt là: Thừa Thiên Huế: 1.886; Đà Nẵng: 11.803,71; Quảng Nam: 2.262,49; Quảng Ngãi: 2.234,33; Bình Định: 4.247,61

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Cục Hàng hải Việt Nam. (2022). Thuyết minh Đề án Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

2. Cục Thống kê Bình Định (2023). Niên giám thống kê tỉnh Bình Định năm 2022. NXB Thống kê. Hà Nội.

3. Cục Thống kê Đà Nẵng (2023). Niên giám thống kê thành phố Đà Nẵng năm 2022. NXB Thống kê. Hà Nội.

4. Cục Thống kê Quảng Nam (2012, 2016, 2020, 2023). Niên giám thống kê tỉnh Quảng Nam các năm 2011, 2015, 2019, 2022. NXB Thống kê. Hà Nội.

5. Cục Thống kê Quảng Ngãi (2023). Niên giám thống kê tỉnh Quảng Ngãi năm 2022. NXB Thống kê. Hà Nội.

6. Cục Thống kê Thừa Thiên Huế (2023). Niên giám thống kê tỉnh Thừa Thiên Huế năm 2022. NXB Thống kê. Hà Nội.

7. Thủ tướng Chính phủ. (2018). Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg ngày 6/7/2018 về Ban hành Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam.

8. Thủ tướng Chính phủ. (2024). Quyết định số 72/QĐ-TTg ngày 17/01/2024 phê duyệt Quy hoạch tỉnh Quảng Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

9. UBND tỉnh Quảng Nam (2021). Quyết định số 3583/QĐ-UBND ngày 7/12/2021 ban hành Chương trình Hành động thực hiện Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 1/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược Tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

10. UBND tỉnh Quảng Nam. (2024). Báo cáo tổng hợp Quy hoạch tỉnh Quảng Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Ngày nhận bài: 6/4/2024
Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 17/4/2024
Ngày chấp nhận đăng bài: 6/5/2024

Thông tin tác giả:

- 1. TS. PHAN THỊ SÔNG THƯỜNG**
Nghiên cứu viên chính, Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu Xã hội và Môi trường
Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ
- 2. ThS. HỒ THỊ KIM THÙY**
Nghiên cứu viên, Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách
Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ
- 3. NCS. ThS. NGUYỄN VĂN BẢO**
Trưởng Chính sách công và Quản lý KDI, Hàn Quốc

**DEVELOPING LOGISTICS SERVICES
IN QUANG NAM PROVINCE IN THE NEW CONTEXT**

- Ph.D **PHAN THI SONG THUONG**¹
- Master. **HO THI KIM THUY**²
- Ph.D candidate, Master. **NGUYEN VAN BAO**³

¹Director, Center for Social and Environmental Studies,
Institute of Social Sciences of the Central Region
²Center for Economic & Policy Studies,
Institute of Social Sciences of the Central Region
³KDI School of Public Policy and Management (Korea)

ABSTRACT:

Logistics plays an important role in promoting domestic and international trade, improving enterprises' performance, and contributing to the socio-economic development and competitiveness of countries and businesses. Taking advantage of its potential, Quang Nam province has invested in and facilitated the development of logistics services to gain added value for the provincial economy. By analyzing secondary data and using analysis and comparison methods, this study explored the current logistics development in Quang Nam province in terms of achievements, limitations, and causes. Based on the study's findings, some solutions were proposed to promote the development of logistics services in Quang Nam province in the coming time.

Keywords: logistics, transportation and storage, Quang Nam province.