

Liên kết phát triển dịch vụ logistics tại vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Hồ Thị Kim Thùy

Phan Thị Sông Thương

Phạm Quốc Trí

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

Email liên hệ: kimthuy1605@gmail.com

Tóm tắt: Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung có nhiều lợi thế và điều kiện thuận lợi cho phát triển dịch vụ logistics trở thành một trong những trung tâm logistics mang tầm khu vực và quốc tế. Bài viết phân tích thực trạng liên kết phát triển dịch vụ logistics tại vùng về quy hoạch, chính sách, hạ tầng, thị trường, thu hút đầu tư, khoa học công nghệ và phát triển nguồn nhân lực. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, liên kết phát triển dịch vụ logistic ở vùng còn nhiều hạn chế, khó khăn; lĩnh vực dịch vụ logistic của vùng chưa tương xứng với tiềm năng, vị trí, vai trò của vùng. Từ thực tiễn đó, bài viết đề xuất một số khuyến nghị nhằm tăng cường liên kết phát triển dịch vụ logistics tại vùng kinh tế trọng điểm miền Trung trong thời gian tới.

Từ khóa: Logistics, liên kết phát triển, vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

Linkages in development of logistics services in the Central key economic region

Abstract: The Central key economic region has many advantages for developing logistics services to become one of the regional and international logistics centers. The paper evaluates the current status of logistics services in this region based on five main dimensions including planning, policies, infrastructure, market, investment attraction, science and technology, and human resource development. The results demonstrate that the services are facing various challenges and limitations. In addition, the industry is not commensurate with the region's potential, position, and role. Thereby, the paper makes recommendations on strengthening linkages in developing logistics services in the Central key economic region.

Keywords: Logistics, linkages in development, the Central key economic region.

Ngày nhận bài: 01/8/2022

Ngày duyệt đăng: 15/10/2022

1. Đặt vấn đề

Liên kết vùng được nhiều học giả trên thế giới nghiên cứu theo nhiều cách tiếp cận khác nhau như cách tiếp cận liên kết ngược - liên kết xuôi (Miller, 2017); cách tiếp cận đầu vào - đầu ra (Hirschman, 1958); cách tiếp cận cực tăng trưởng (Perroux, 1955); mô hình trung tâm - ngoại vi (Friedmann, 1966)... Các kết quả nghiên cứu cho thấy vai trò và tầm quan trọng của liên kết đối với sự phát triển ở các quốc gia. Sự liên kết, hợp tác giữa các địa phương trong một vùng hay ở nhiều vùng là rất quan trọng trong việc xây dựng và thực hiện các quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển kinh tế - xã hội nói chung, ngành, lĩnh vực, địa phương,... Đặc biệt, đối với dịch vụ logistic thì vấn đề liên kết phát triển là rất quan trọng và được thực hiện trên nhiều phương diện từ quy hoạch, cơ sở hạ tầng, đào tạo nguồn nhân lực, thu hút đầu tư, ứng dụng khoa học công nghệ,... Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (KTTĐMT, sau đây gọi là Vùng) bao gồm 5 tỉnh/thành phố ven biển (Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định) được thành lập theo quyết định số 148/2004/QĐ-TTg ngày 13/08/2004 của Thủ tướng Chính phủ với mục tiêu là hạt nhân tăng

trường của khu vực miền Trung. Vùng có nhiều lợi thế để phát triển mạnh dịch vụ logistics như nằm trên trục giao thông Bắc Nam về đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không; Vùng giữ vai trò kết nối khu vực Tây Nguyên và các nước Lào, Thái Lan, Myanmar tới Thái Bình Dương, kết nối với các nước trong khu vực và trên thế giới. Toàn vùng có 4 sân bay 5 cảng biển lớn, 04 khu kinh tế, 01 Khu công nghệ cao Đà Nẵng; 24 khu công nghiệp và rất nhiều cụm công nghiệp với hạ tầng kỹ thuật đã và đang được đầu tư xây dựng đồng bộ v.v... đảm bảo nguồn “chân hàng” và tính kết nối cho phát triển ngành logistics. Theo quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm Logistics đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, vùng miền Trung và Tây Nguyên sẽ hình thành và phát triển 06 Trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế. Với vai trò khu vực kết nối hai vùng kinh tế trọng điểm ở 2 đầu Nam Bắc, vùng KTTĐMT có nhu cầu vận chuyển hàng hóa rất lớn.

Tuy nhiên, thực tiễn phát triển dịch vụ logistic của vùng còn nhiều vấn đề đặt ra như có rất ít doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistic; Vùng hiện chưa phát huy được vai trò cầu nối trung chuyển hàng hóa giữa nội Vùng, giữa Vùng với cả nước, giữa Vùng với các quốc gia trong khu vực và thế giới. Một trong những nguyên nhân chủ yếu của thực trạng này là xuất phát từ những bất cập hiện nay về công tác tổ chức và liên kết vùng trong phát triển dịch vụ logistics xét trong tổng thể mạng lưới logistics quốc gia và các nước trên thế giới. Do đó, bài viết tập trung phân tích thực trạng liên kết phát triển dịch vụ logistic tại vùng KTTĐMT, từ đó đề xuất các khuyến nghị nhằm đẩy mạnh liên kết phát triển dịch vụ logistic của vùng. Nội dung nghiên cứu được phân tích trên 5 chiều cạnh gồm: (i) Xây dựng quy hoạch phát triển dịch vụ logistics; (ii) Thu hút đầu tư phát triển dịch vụ logistics; (iii) Phát triển cơ sở hạ tầng logistics; (iv) Đẩy mạnh ứng dụng khoa học và công nghệ; (v) Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics.

2. Thực trạng liên kết phát triển dịch vụ logistics tại vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

2.1. Liên kết xây dựng quy hoạch và chính sách phát triển dịch vụ logistics

Hệ thống trung tâm logistics cho vùng KTTĐMT được quy hoạch thành 4 khu vực vào năm 2015 (bảng 1). Tuy nhiên, công tác xây dựng, triển khai quy hoạch và chính sách phát triển dịch vụ logistics mới được các địa phương trong Vùng quan tâm thực hiện trong những năm gần đây nhưng chưa cụ thể và rõ nét. Các địa phương trong vùng hiện chưa có các chính sách cụ thể cho phát triển dịch vụ logistics mà chủ yếu được lồng ghép trong các chương trình, chính sách phát triển ngành, lĩnh vực của địa phương. Công tác quản lý nhà nước đối với lĩnh vực logistics còn gặp nhiều khó khăn và chồng chéo khi hiện nay đang được theo dõi bởi nhiều đơn vị như Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Cảng vụ Hàng hải, cảng vụ Hàng không v.v... Do vậy, việc liên kết trong xây dựng quy hoạch và chính sách phát triển dịch vụ logistics gặp nhiều khó khăn và hạn chế không chỉ ở quy mô toàn Vùng mà ở ngay cả trong từng địa phương thuộc Vùng.

Bảng 1: Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics cho vùng KTTĐMT đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

TT	Khu vực	Số lượng			Quy mô		Phạm vi	
		Hạng I	Hạng II	Chuyên dụng hàng không	Đến năm 2020	Đến năm 2030	Hoạt động	Kết nối
1	Tại Đà Nẵng	1		1	Tối thiểu 30 ha (hạng I); 3-4 ha (hàng không)	Trên 70 ha (hạng I) trên 7-8 ha (hàng không)	Đà Nẵng và các tỉnh lân cận	Kỳ Hà, Chân Mây

2	Hành lang kinh tế đường 9		1		10ha	20ha	Thừa Thiên Huế, phía Bắc Đà Nẵng	Hòn La, Chân Mây... và các cửa khẩu Thừa Thiên Huế,
3	Hành lang kinh tế đường 14B		1		10ha	20ha	Tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi, phía nam Đà Nẵng	Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây và các cửa khẩu Quảng Nam
4	Hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải NTB		1		20ha	30ha	Quảng Ngãi, Bình Định	Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Ngòi và các cửa khẩu vùng Tây Nguyên

(Nguồn: Quyết định số 1012/QĐ-TTg ban hành ngày 3/7/2015 về “Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”)

Hoạt động liên kết trong xây dựng chiến lược và quy hoạch phát triển dịch vụ logistics giữa các địa phương trong vùng hầu như chưa được triển khai. Nguyên nhân chính là chưa có cơ chế mang tính ràng buộc giữa các địa phương trong việc thực hiện liên kết phát triển nói chung và liên kết phát triển dịch vụ logistics nói riêng. Việc liên kết này mới chỉ được thực hiện thông qua một số kênh nhưng thực tế chưa được các địa phương trong Vùng triển khai chính thức, cụ thể:

(1) Ban điều phối vùng và Hội đồng vùng: Cơ chế liên kết các địa phương trong Vùng hiện mới chỉ thông qua Ban Điều phối Vùng⁽¹⁾ dành cho 09 tỉnh/thành phố từ Thừa Thiên Huế đến Bình Thuận và Hội đồng vùng KTTĐMT⁽²⁾. Trong đó, Ban Điều phối Vùng thống nhất cơ cấu tổ chức và cơ chế điều phối liên kết vùng cũng như các nội dung liên kết, hợp tác phát triển. Với cơ chế liên kết tự nguyện, Ban Điều phối Vùng chưa phát huy hết vai trò và hiệu quả trong điều phối hoạt động của các địa phương trong vùng KTTĐMT và toàn vùng, trong đó có liên kết phát triển dịch vụ logistics. Hiện nay, hoạt động của Ban Điều phối Vùng phải tạm dừng do chưa có các thành viên Ban điều phối mới thay thế, nhất là chưa có thành viên đảm nhiệm vị trí Chủ tịch. Hội đồng vùng KTTĐMT có vai trò quan trọng trong việc thực hiện tốt công tác phối hợp các địa phương trong Vùng cũng như tăng cường liên kết trong xây dựng quy hoạch và chính sách phát triển dịch vụ logistics. Tuy nhiên, các hoạt động phối hợp, liên kết này mới được Hội đồng Vùng triển khai thông qua các hội thảo, tọa đàm khoa học và tham vấn chính sách. Thực tế cho thấy vai trò

của Hội đồng Vùng chưa thực sự được phát huy do thiếu cơ chế hoạt động có tính pháp lý cũng như nguồn lực cho hoạt động.

(2) *Quy hoạch phát triển vùng*: Hiện chưa có quy hoạch riêng cho vùng KTTĐMT và Vùng này được quy hoạch lồng ghép vào Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung. Đây được xem là căn cứ pháp lý cao nhất để triển khai quy hoạch các địa phương trong Vùng. Tuy nhiên, quy hoạch vùng hiện đang triển khai sau quy hoạch tỉnh, thành phố và quy hoạch các ngành, lĩnh vực dẫn đến tính tổng thể chưa cao, phân bổ chưa hợp lý⁽³⁾. Quy hoạch vùng không kèm với cơ chế, phân cấp quản lý quy hoạch tương ứng khiến khâu giám sát thực hiện quy hoạch cấp vùng gần như không có. Vấn đề liên kết phát triển chưa được đề cập cụ thể để làm căn cứ cho các địa phương trong Vùng triển khai. Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương vẫn đang theo quan điểm địa giới hành chính nên các định hướng trong liên kết phát triển ngành hay lĩnh vực như logistic hầu như không có. Bên cạnh đó, việc lồng ghép các nội dung liên kết phát triển vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong Tiểu vùng còn mờ nhạt và chưa được cụ thể hóa.

(3) *Quy hoạch ngành, lĩnh vực quốc gia*: Các địa phương trong Vùng về cơ bản chưa có sự liên kết trong phối hợp, tham gia xây dựng chiến lược và quy hoạch phát triển các ngành, lĩnh vực quốc gia, trong đó có quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics và các quy hoạch có liên quan đến hạ tầng logistics (cảng biển, cảng hàng không, đường bộ, đường sắt v.v...) và các lĩnh vực phục vụ phát triển logistics (quy hoạch phát triển các khu, cụm công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế v.v...). Việc liên kết hiện nay mới chỉ được thực hiện thông qua các hội nghị về ngành, lĩnh vực gồm 11 tỉnh/thành phố Duyên hải Nam Trung bộ và Tây Nguyên. Tại các hội nghị, nội dung chủ yếu là rà soát quy hoạch, cơ chế chính sách của Trung ương có trên địa bàn để xác định những khó khăn và vướng mắc cũng như chia sẻ kinh nghiệm giữa các địa phương. Các nội dung vướng mắc, kiến nghị sẽ được thảo luận và tổng hợp để trình lên các bộ chủ quản, sau đó sẽ được trả lời và hướng dẫn những vấn đề chung nhất trên toàn vùng. Riêng đối với lĩnh vực logistics và liên kết phát triển dịch vụ logistics được đề cập thời gian gần đây nhưng rất mờ nhạt.

(4) *Diễn đàn, hiệp hội ngành/lĩnh vực logistics*: Các diễn đàn, hiệp hội này chủ yếu tham gia ở giai đoạn tham vấn, góp ý cho việc xây dựng quy hoạch hay chính sách liên kết phát triển dịch vụ logistics ở tầm quốc gia và vùng. Đây là những chủ thể có vai trò quan trọng tạo ra sự kết nối, liên kết phát triển giữa các doanh nghiệp logistics trong nước và quốc tế nhưng chưa tạo ra tính kết nối, hỗ trợ lẫn nhau trong phát triển. Các hiệp hội chưa thực sự được tham gia vào công tác quy hoạch và hoạch định chính sách phát triển dịch vụ logistics.

Như vậy, từ thực tiễn trên có thể thấy liên kết xây dựng quy hoạch và chính sách phát triển dịch vụ logistics ở vùng KTTĐMT gần như chưa được thực hiện. Các chính sách phát triển dịch vụ logistics chủ yếu dựa trên các quy hoạch hay chính sách phát triển ngành/lĩnh vực quốc gia và địa phương. Việc triển khai Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics phần lớn là do bộ chủ quản triển khai và phân bổ, phối hợp với các địa phương có liên quan. Do vậy, các địa phương trong Vùng chưa thực sự có sự liên kết hay phối hợp rõ nét trong quá trình triển khai quy hoạch này. Điều đáng quan ngại hiện nay là 5 tỉnh, thành phố trong Vùng đều xác định logistics là lĩnh vực mũi nhọn hay thế mạnh của địa phương trong xây dựng quy hoạch phát triển đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Điều này dẫn đến tình trạng số lượng trung tâm logistics hay cảng biển được đầu tư xây dựng ở quy mô lớn hơn so với nhu cầu của thị trường cũng như lượng hàng hóa lưu thông trong vùng. Điều này sẽ dẫn đến sự cạnh tranh hơn là liên kết, phối hợp phát triển giữa các địa phương để logistics trở thành động lực phát triển cho toàn Vùng.

2.2. Liên kết phát triển hạ tầng giao thông và mở rộng thị trường

Cơ sở hạ tầng giao thông phục vụ cho phát triển logistics tại vùng KTTĐMT hiện nay có đầy đủ hệ thống cảng biển, hàng không, đường sắt, đường bộ, hệ thống công nghệ thông tin. Tổng khối lượng hàng hóa thông qua các địa phương trong Vùng tăng dần qua các năm với tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 6,62% năm trong giai đoạn 2013-2021. Trong đó, Đà Nẵng và Bình Định lần lượt là hai địa phương có khối lượng hàng hóa vận chuyển cao nhất và đạt 67,58 triệu tấn, chiếm hơn 60% tổng khối lượng hàng hóa thông qua vùng KTTĐMT. Nếu xét theo loại hình vận chuyển, khối lượng vận chuyển hàng hóa của toàn vùng thông qua đường bộ là chính (chiếm tỷ trọng hơn 95%), trong khi vùng có nhiều cảng biển nhưng lượng hàng hóa thông qua đường biển là rất thấp (Bảng 2).

Bảng 2: Khối lượng vận chuyển hàng hóa của toàn vùng KTTĐMT giai đoạn 2011-2020 phân theo loại hình

ĐVT: Nghìn tấn

	2011	2012	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Đường bộ	52.361	54.653	69.971	82.291	92.115	99.629	111.253	105.386
Đường sông	896	206	149	232	253	184	159	133
Đường biển	855	594	890	1.077	836	1.054	1.154	1.051
Tổng cộng	54.112	55.453	71.010	83.600	93.204	100.867	112.566	106.570

(Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê các tỉnh, thành phố vùng KTTĐMT)

2.2.1. Đường bộ và đường sắt

Trong thời gian qua, hạ tầng giao thông đường bộ và đường sắt được đầu tư, nâng cấp theo hướng kết nối giữa các địa phương trong Vùng và cả nước, cơ bản đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Sự kết nối về hạ tầng giao thông trong Vùng được thực hiện thông qua các trục giao thông đường bộ và đường sắt lớn của đất nước như Quốc lộ 1A, đường cao tốc Bắc – Nam, đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14), đường sắt quốc gia. Với hệ thống các đường quốc lộ khác như đường 24, đường 19 giúp các địa phương trong vùng KTTĐMT kết nối thuận tiện và mở rộng thị trường với các tỉnh thành ngoại vùng (Kon Tum, Gia Lai,...) và quốc tế (Nam Lào và Đông Bắc Campuchia, Thái Lan, Myanmar,...). Liên kết về hạ tầng đường bộ để mở rộng thị trường với nước ngoài có tuyến quốc lộ 14D nối cửa khẩu Nam Giang với Quảng Nam để kết nối với Thái Lan Myanmar và xa hơn nữa là các nước Nam Á và Tây Nam Trung Quốc qua hành lang kinh tế Đông – Tây 2 (tuyến đường 14D); Tuyến đường AH16 kết nối với Lào, Campuchia qua hành lang Đông – Tây 1; và Quốc lộ 14B và Quốc lộ 1A kết nối cảng biển Đà Nẵng với các tỉnh Tây Nguyên, qua các cửa khẩu Đắc ố (Quảng Nam) và Bờ Y (Kon Tum) sang Lào (hiện đang chuẩn bị được đầu tư cải tạo, nâng cấp tạo điều kiện thuận lợi cho lưu thông hàng hóa và mở rộng thị trường).

Nhìn chung, hạ tầng giao thông đường bộ về cơ bản được đầu tư kết nối giữa các địa phương trong nội Vùng, các địa phương khác trong cả nước và các nước trong khu vực. Đồng thời, hạ tầng đường bộ cũng được đầu tư kết nối thuận lợi đến hệ thống cảng biển, cảng hàng không với các KKT, KCN, cụm công nghiệp tại các địa phương trong Vùng. Tuy nhiên, giao thông đường sắt hiện chưa được kết nối với cảng biển và cảng hàng không và lượng hàng hóa thông qua các cảng hoàn toàn bằng đường bộ.

2.2.2. Đường hàng không

Vùng KTTĐMT tuy chỉ có 5 tỉnh thành nhưng có đến 4 sân bay, trong đó 3/12 sân bay quốc tế và 1/10 sân bay nội địa của Việt Nam, duy chỉ có Quảng Ngãi là địa phương không có

sân bay (xem Bảng 3). Sân bay Quốc tế Đà Nẵng hiện là cảng hàng không lớn nhất khu vực miền Trung - Tây Nguyên và lớn thứ ba của Việt Nam. Lượng hàng hóa thông qua sân bay Quốc tế Đà Nẵng chiếm tỷ trọng lớn tổng lượng hàng hóa thông qua cảng hàng không của vùng (năm 2019, chiếm tỷ trọng 81,8%), trong đó hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua sân bay này là chủ yếu. Công suất hàng hóa thông qua nhà ga đạt 100.000 tấn/năm. Sân bay hiện chưa có chuyến bay chuyên dụng cho vận chuyển hàng hóa mà chủ yếu kết hợp giữa vận chuyển hàng hóa và hành khách. Các cảng hàng không Phú Bài, Phù Cát, Chu Lai bên cạnh chức năng chính là vận tải hành khách nội địa, quốc tế thì cũng đóng góp một phần không nhỏ trong việc kiến tạo hạ tầng logistics để tạo lợi thế cạnh tranh cho mỗi địa phương trong Vùng. Trong đó, cảng hàng không Chu Lai đang được định hướng quy hoạch nâng cấp trở thành cảng hàng không quốc tế và là trung tâm trung chuyển, vận tải hàng hóa lớn nhất cả nước, qua đó có thể mở rộng thị trường logistics giữa các địa phương vùng KTTĐMT đến cả nước và thế giới.

Bảng 3: Các cảng hàng không vùng KTTĐMT

CHK	QH	TT 2021	Công suất		Sản lượng năm 2019		HK	HH
			HK (HK/năm)	HH (T/ năm)	HK (HK/năm)	HH (T/ năm)		
Phú Bài	4E	4C	1,500,000	2,000	1,930,547	4,850	128%	242%
Đà Nẵng	4E	4E	10,000,000	18,000	15,500,000	40,626	155%	226%
Chu Lai	4E/4F	4C	1.200,000	1,000	937.540	1.361	-	36%
Phù Cát	4E	4C	2.100,000	1,000	1,565,255	2.820	-	182%

(Nguồn: Cảng vụ Cảng hàng không)

2.2.3. Cảng biển

Toàn vùng KTTĐMT hiện có hệ thống cảng biển khá dày, trong đó cảng biển Đà Nẵng là cảng lớn thứ 3 của quốc gia và đóng vai trò là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực miền Trung và của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, nối liền 4 quốc gia Việt Nam, Myanmar, Thái Lan, Lào và toàn khu vực. Hiện cảng Liên Chiểu đang được quy hoạch đầu tư quy mô lớn để Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics của vùng KTTĐMT và khu vực miền Trung và Tây Nguyên.

Cảng Quy Nhơn là một trong 10 cảng biển tổng hợp lớn của Việt Nam là đầu mối chuyển tiếp hàng hóa quá cảnh cho một số tỉnh Nam Lào, Đông Bắc Campuchia qua QL 19 và QL 14. Trong khi đó, cảng biển Dung Quất và cảng Chu Lai hiện chủ yếu đang hoạt động theo chức năng cảng chuyên dùng phục vụ cho các doanh nghiệp, tập đoàn lớn. Cảng Chu Lai được quy hoạch từ cảng biển loại II thành cảng biển loại I và được kỳ vọng phát triển thành một trong các cảng đầu mối về giao thông vận tải, thương mại trong nước và quốc tế của khu vực miền Trung và Tây Nguyên, Nam Lào, Đông Bắc Campuchia và Thái Lan. Cảng Chân Mây hiện có quy mô và năng suất nhỏ nhất so với các cảng biển trong Vùng. Hiệu quả hoạt động của cảng còn nhiều hạn chế gặp nhiều khó khăn, nhất là nguồn hàng thông qua cảng. Cảng Chân Mây được quy hoạch phát triển thành cảng biển lớn phục vụ cho hoạt động của KKT và các KCN trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế.

Bảng 4: Các cảng biển lớn vùng KTTĐMT

Cảng biển	Diện tích kho bãi (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)
Chân Mây	24	3	50.000	300	11-12	3,5
Đà Nẵng	30	8	70.000	310	10-12	11,4
Dung Quất	45,3	2	70.000	240	15-20	15
Quy Nhơn	30,6	7	30.000	174	12-14	11

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam (<https://www.vinamarine.gov.vn/vi/cang-bien>))

Nhìn chung, hạ tầng giao thông kết nối phục vụ cho phát triển logistics tại Vùng KTTĐMT trong những năm gần đây dần được đầu tư cải tạo, nâng cấp và cơ bản đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, đặc biệt là hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, sự liên kết phát triển hạ tầng giao thông trong Vùng phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics vẫn còn nhiều khó khăn và hạn chế: (i) Trước hết, nguồn hàng sản xuất trong Vùng chưa đủ lớn để phát triển mạnh dịch vụ logistics trong khi mật độ cảng biển tại Vùng dày đặc. Điều này không chỉ dẫn đến tình trạng nguồn hàng bị phân tán mà còn gây ra sự lãng phí về nguồn lực và nguồn vốn đầu tư bị dàn trải; (ii) Các cơ sở hạ tầng hậu cảng biển và cảng hàng không chưa được đầu tư hiện đại, đạt các tiêu chuẩn quốc tế để tăng cường năng lực khai thác phát triển logistics. Trong Vùng hiện chưa được đầu tư một cảng biển xứng tầm để Vùng trở thành trung tâm logistics của toàn vùng miền Trung và Tây Nguyên, công suất đủ mạnh để đón các tàu trọng tải lớn vận chuyển hàng container đến trực tiếp các nước trên thế giới. (iii) Đối với hàng hoá nội địa, các cảng tại Vùng chỉ mới hoạt động mang tính chất gom hàng và vận chuyển đến cảng Hải Phòng hoặc cảng TP. Hồ Chí Minh để xuất khẩu. Lượng hàng container qua 2 cảng lớn là Đà Nẵng và Bình Định chỉ chiếm khoảng 3,2%. Trong khi đó, xe lưu thông đến cảng Đà Nẵng bị giới hạn theo giờ do đường dẫn đến cảng nằm trong thành phố. (iv) Sự liên kết trong ngành logistics của vùng KTTĐMT vẫn chưa phát triển tương xứng với tiềm năng vốn có của mình. Tính liên kết trong việc định hướng, đầu tư phát triển hạ tầng giao thông phục vụ phát triển lĩnh vực logistics cũng như chia sẻ hạ tầng logistics chưa cao. Trong tương lai gần nếu không được điều phối và tăng tính liên kết sẽ dẫn đến sự xung đột về lợi ích giữa các địa phương trong vùng, đặc biệt là trong thu hút nguồn hàng phục vụ cho hoạt động của cảng biển, cảng hàng không.

2.3. Liên kết thu hút đầu tư trong phát triển dịch vụ logistics

Thu hút đầu tư phát triển tại các KKT, KCN tạo "chân hàng" cho phát triển dịch vụ logistics của Vùng. Vùng KTTĐMT hiện có 4 khu kinh tế ven biển (Chân Mây, Chu Lai, Dung Quất, Nhơn Hội), 1 khu công nghệ cao (Đà Nẵng) và 19 khu công nghiệp nằm ngoài các khu kinh tế. Hiện tại các KKT, KCN này đã thu hút các dự án đầu tư về công nghiệp nặng và dần được đầu tư và lấp đầy. Sự phát triển ngành hàng công nghiệp sẽ là nguồn hàng quan trọng cho phát triển dịch vụ logistics. Tuy nhiên, do thiếu liên kết trong thu hút đầu tư phát triển giữa các KKT, KCN trong Vùng nên hiệu quả hoạt động của một số KKT, KCN chưa cao. Hoạt động liên kết chủ yếu từ các doanh nghiệp thực hiện mà chưa có sự liên kết giữa các Ban Quản lý các KKT, KCN tại các địa phương trong xúc tiến, thu hút đầu tư. Các địa phương vẫn đang kêu gọi, thu hút đầu tư dựa trên tiềm năng thế mạnh và định hướng phát triển của địa phương mình mà chưa gắn kết tạo động lực phát triển.

Thu hút đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics. Hiện nay cơ sở hạ tầng logistics trong vùng KTTĐMT vẫn còn nhiều hạn chế so với nhu cầu luân chuyển hàng hóa của thị trường tại Vùng. Các địa phương đang dần nhận diện được tầm quan trọng của việc phát triển dịch vụ logistics đối với sự phát triển kinh tế xã hội của địa phương. Hoạt động thu hút đầu tư trong lĩnh vực này cũng được một số địa phương triển khai nhưng không nhiều. Một số địa phương cũng đã chủ động triển khai liên kết thu hút đầu tư phát triển hạ tầng logistics trong thời gian qua. Đơn cử như tỉnh Bình Định đã chủ động lồng ghép với các hoạt động đối ngoại triển khai, thúc đẩy mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về logistics thông qua việc tăng cường liên kết với các Hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics trong tỉnh và khu vực, tổ chức các hội thảo và hội nghị liên quan đến hoạt động logistics như hội thảo trực tuyến “Logistics Hà Lan Việt Nam: Xác định cơ hội và kết nối đối tác”. Bên cạnh đó, để thu hút đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics nhằm tăng tính liên kết vùng trong ngành, tỉnh Bình Định cũng đã xây dựng quy hoạch hình thành mạng liên kết logistics công nghiệp tam giác Phương Mai – Vân Canh – An Nhơn, với trục trung tâm phân phối An Nhơn – Diêu Trì. Tuy nhiên, các mạng lưới liên kết logistics mới chỉ dừng lại trong từng địa phương mà chưa quan tâm đến việc kết nối với các địa phương khác trong Vùng cũng như cả nước, khu vực và thế giới.

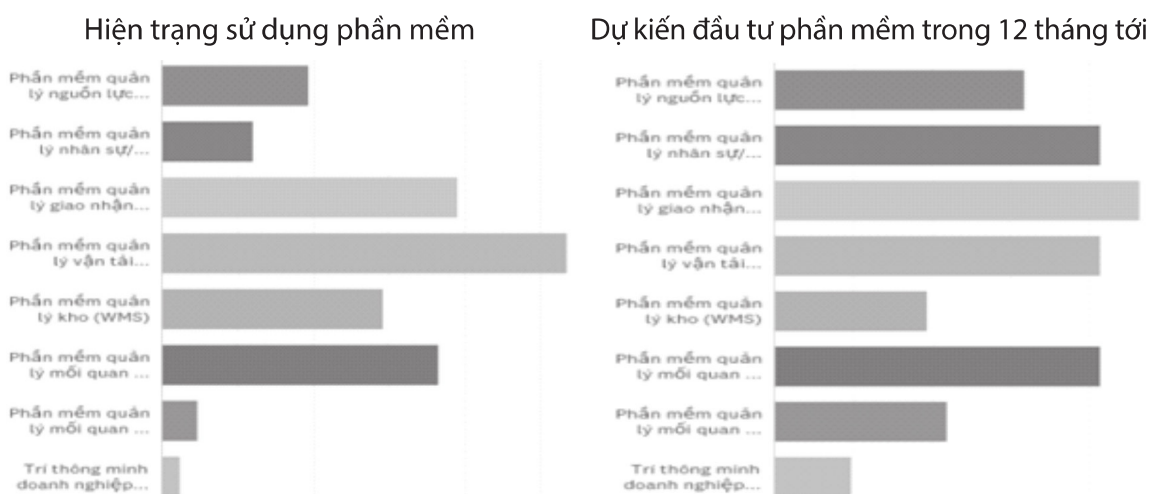
Cơ sở hạ tầng logistics ở vùng KTTĐMT có thể nhận thấy vẫn còn nhiều hạn chế và yếu kém. Sự liên kết trong thu hút đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics trong thời gian qua chưa được các địa phương trong Vùng triển khai theo hướng đồng bộ, hỗ trợ cùng nhau phát triển. Việc kêu gọi các doanh nghiệp tham gia đầu tư trong lĩnh vực logistics được thực hiện ở quy mô từng địa phương là chủ yếu.

2.4. Liên kết đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong phát triển dịch vụ logistics

Hạ tầng công nghệ thông tin (CNTT) ở vùng KTTĐMT dần được cải thiện đáng kể và có mật độ phổ biến dịch vụ viễn thông cao trên thế giới. Theo báo cáo của Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), đánh giá về mức độ ứng dụng công nghệ thông tin của doanh nghiệp trong những nghiệp vụ như quản lý đơn hàng (OMS), quản lý kho hàng (WMS) và quản lý vận tải (TMS), chỉ có khoảng 25% doanh nghiệp áp dụng hoàn toàn bằng điện tử, còn lại là thủ công kết hợp với điện tử hoặc thủ công hoàn toàn. Do đó, vẫn còn một khoảng cách giữa việc trang bị phương tiện và ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của các doanh nghiệp logistics hiện nay. Bên cạnh đó, hiện còn thiếu nhiều ứng dụng chuyên ngành cho phát triển dịch vụ logistics. Số lượng nhà cung cấp giải pháp CNTT logistics chuyên nghiệp còn ít, quy mô nhỏ lẻ, không có thương hiệu. Bản thân các công ty logistics tại các địa phương trong Vùng chủ yếu ở quy mô nhỏ, năng lực về công nghệ còn hạn chế và đang đứng trước nhiều khó khăn trở ngại. Hệ thống các dịch vụ hỗ trợ vận chuyển hàng hóa giữa các doanh nghiệp và giữa các đơn vị quản lý trong Vùng chưa được đồng bộ. Hệ thống công nghệ và thông tin quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu giữa các bên liên quan như cơ quan hải quan, thuế, cơ quan quản lý chuyên ngành, người khai hải quan v.v... chưa được thông suốt, đồng bộ, đảm bảo sự kết nối và xuất khẩu hàng hóa, nhanh và hiệu quả.

Mặc dù doanh nghiệp logistics ý thức tầm quan trọng của công nghệ thông tin trong việc tạo tính liên kết cao bằng việc trang bị phương tiện như có mạng nội bộ (LAN) hay có trang web riêng, nhưng khảo sát về mức độ ứng dụng công nghệ thông tin trong nghiệp vụ quản lý đơn hàng, quản lý kho hàng hay quản lý vận tải cho đến các nghiệp vụ khác chưa thể hiện tính ưu việt của việc ứng dụng công nghệ thông tin. Các trở ngại chủ yếu là hạn chế ngân sách và quan ngại về vấn đề tích hợp công nghệ của doanh nghiệp (VLA, 2018).

Hình 1: Hiện trạng và kế hoạch ứng dụng công nghệ thông tin của doanh nghiệp vào các nghiệp vụ



(Nguồn: Khảo sát của VLA, tháng 4/2018)

Sự liên kết của các doanh nghiệp cũng được thực hiện tại một số sàn giao dịch logistics, chủ yếu là sàn giao dịch vận tải. Các sàn giao dịch này cho phép các nhà cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics trao đổi dịch vụ trực tuyến cũng như tìm kiếm cơ sở dữ liệu về nhu cầu, quảng cáo khả năng, tìm đối tác (ví dụ trong kết nối các bên để có hàng hai chiều). Nhưng việc ứng dụng này chưa được triển khai rộng rãi. Các công nghệ hỗ trợ cho phát triển dịch vụ chưa đồng bộ và còn yếu nên các doanh nghiệp hiện nay phải chi trả phí dịch vụ logistics tương đối cao. Sự liên kết trong ứng dụng công nghệ giữa các đơn vị còn nhiều hạn chế, chưa giúp hoạt động của dịch vụ logistics chuyên nghiệp và hiệu quả hơn. Ngoài ra, hoạt động liên kết đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong phát triển dịch vụ logistics giữa các địa phương trong Vùng dường như chưa được triển khai.

2.5. Liên kết về đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics

Công tác đào tạo về logistics tại vùng KTTĐMT mới được chú trọng vài năm trở lại đây, tập trung tại hai địa phương Đà Nẵng và Thừa Thiên Huế. Hiện nay phổ biến ở 3 hình thức: đào tạo chính thức tại các trường đại học, trung cấp và trường nghề; đào tạo trong các hiệp hội và đào tạo trong doanh nghiệp. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam đã kết hợp với các hiệp hội giao nhận các nước ASEAN (AFFA) tổ chức các khóa đào tạo nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế cấp chứng chỉ FIATA, nghiệp vụ gom hàng đường biển... Việc liên kết trong đào tạo phát triển nguồn nhân lực logistics giữa ba nhóm chủ thể này hầu như chưa có. Các cơ sở đào tạo tự chủ động đưa ra kế hoạch đào tạo hàng năm mà chưa có sự gắn kết với nhu cầu của các doanh nghiệp cả về số lượng và chất lượng. Các đơn vị quản lý nhà nước tại các địa phương trong Vùng cũng chưa thực sự quan tâm, hỗ trợ và kết nối cung và cầu của thị trường lao động trong ngành logistics.

Bảng 5. Danh sách các trường đại học, cao đẳng đào tạo nhân lực logistics tại vùng KTTĐMT

TT	Danh sách trường	Tỉnh/Thành phố	Ngành/chuyên ngành đào tạo
1	Đại học kinh tế Đà Nẵng	Đà Nẵng	Quản trị chuỗi cung ứng
2	Trường Đại học Kinh tế - Đại học Huế	Thừa Thiên Huế	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

3	Trường Đại học Đông Á	Đà Nẵng	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
4	Trường Đại học Duy Tân	Đà Nẵng	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
5	Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng	Đà Nẵng	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
6	Trường Cao đẳng giao thông Huế	Thừa Thiên Huế	Kinh doanh vận tải đường bộ
7	Trường Cao đẳng Giao thông Vận tải Trung Ương V	Đà Nẵng	Logistics, Quản trị Kinh doanh Vận tải đường bộ, Kinh doanh Vận tải đường bộ, Quản lý kho hàng, Quản lý kho bãi
8	Trường Cao đẳng nghề Đà Nẵng	Đà Nẵng	Logistics
9	Trường Cao đẳng Thương Mại, Đà Nẵng	Đà Nẵng	Logistics, kinh doanh xuất nhập khẩu
10	Trường Cao đẳng Hoa Sen	Đà Nẵng	Logistics
11	Trường Trung Cấp nghề giao thông công chính TP. Đà Nẵng	Đà Nẵng	Quản trị kinh doanh vận tải đường bộ
12	Trường Cao đẳng Đại Việt Đà Nẵng	Đà Nẵng	Logistics

(Nguồn: Tổng hợp từ Bộ Công Thương (2021))

3. Kết luận và một số khuyến nghị

Ngành logistics của vùng KTTĐMT phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, vị trí và vai trò của Vùng. Phát triển dịch vụ logistics của Vùng hiện vẫn còn nhiều hạn chế và yếu kém, nhất là trong liên kết phát triển dịch vụ logistics để tạo động lực cho phát triển kinh tế - xã hội toàn Vùng như đã được phân tích ở trên. Để tăng cường liên kết phát triển dịch vụ logistics tại vùng KTTĐMT, một số nội dung cần tiếp tục nhận được sự quan tâm thực hiện trong thời gian tới đó là:

Thứ nhất, hoàn thiện cơ chế chính sách liên quan đến hoạt động logistics để tăng cường sự kết nối liên hoàn trong chuỗi phân phối toàn Vùng. Hiện nay, cơ chế liên kết giữa các địa phương trong Vùng về xây dựng quy hoạch và chính sách phát triển dịch vụ logistics còn thiếu. Từng địa phương trong Vùng hầu như chưa xây dựng chính sách cụ thể cho phát triển dịch vụ logistics cũng như kế hoạch hợp tác, liên kết phát triển giữa các địa phương trong Vùng về lĩnh vực này. Các cơ chế triển khai liên kết phát triển dịch vụ logistics của các địa phương trong Vùng chủ yếu thông qua Hội đồng vùng và quy hoạch vùng, quy hoạch ngành/lĩnh vực có liên quan. Tuy nhiên, tính liên kết này chưa thực sự được triển khai để phát huy hiệu quả mang tính "cộng hưởng" trong phát triển dịch vụ logistics. Để đảm bảo tính hiệu lực của liên kết phát triển, bên cạnh việc hoàn thiện các cơ chế chính sách và pháp luật quốc gia liên quan đến hoạt động logistics, nội dung quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung, chiến lược và quy hoạch các ngành/lĩnh vực cần được lồng ghép các vấn đề liên kết phát triển vùng, trong đó có vùng KTTĐMT và cụ thể là liên kết phát triển ngành logistics giữa các địa phương trong Vùng. Đây sẽ là căn cứ quan trọng để các địa phương trong Vùng triển khai các hoạt động liên kết phát triển. Đáng chú ý, Chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam đến năm 2030 và định hướng đến năm 2050 khi triển khai xây dựng cần phải đặt vấn đề

liên kết phát triển dịch vụ logistics là định hướng và giải pháp đột phá trong phát triển ngành logistics của vùng. Bên cạnh đó, Ban điều phối vùng và Hội đồng Vùng KTTĐMT cần được trao thẩm quyền có tính pháp lý để thực hiện hiệu quả chức năng điều phối, tư vấn, giám sát các hoạt động liên kết phát triển mang tính vùng và liên vùng.

Thứ hai, cải thiện cơ sở hạ tầng logistics 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 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. Xác định địa điểm xây dựng các trung tâm logistics, cảng cạn bến bãi phục vụ lưu thông hàng hóa sản xuất trong nước và xuất nhập khẩu phải đảm bảo tính kết nối đầy đủ với hạ tầng giao thông vận tải đường bộ, đường sắt và tiếp cận tốt tới các cảng biển và cảng hàng không chính nhằm giảm thiểu chi phí vận chuyển và tăng khả năng thu hút lượng hàng lưu thông có quy mô lớn. Đồng thời, các trung tâm logistics này cần được xác định trên cơ sở tiềm năng, thế mạnh, điều kiện phát triển cũng như định hướng phát triển kinh tế của các địa phương trong vùng toàn Vùng.

Thứ ba, liên kết mở rộng thị trường trên cơ sở 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 doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sản xuất và doanh nghiệp xuất khẩu. Sự hợp tác và hỗ trợ của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và các tổ chức xã hội nghề nghiệp khác trong lĩnh vực logistics như VLA, VISABA, VPA, VSA, VATA sẽ góp phần đẩy mạnh sự liên kết giữa cộng đồng doanh nghiệp cũng như tạo sự kết nối giữa doanh nghiệp với các cơ quan quản lý nhà nước. Với vai trò là 'cầu nối' này sẽ góp phần hình thành và phát triển mạng lưới logistics của Vùng ở phạm vi quốc gia, khu vực và toàn cầu. Tăng cường sự hợp tác với các địa phương nước bạn (Lào, Thái Lan) sẽ góp phần phát triển nguồn hàng đủ lớn và mở rộng thị trường để Vùng hình thành các trung tâm logistics mang tầm khu vực. Sự liên kết và hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sản xuất và doanh nghiệp xuất khẩu sẽ hình thành được mạng lưới các doanh nghiệp logistics của Vùng có quy mô lớn, có năng lực và khả năng dẫn dắt, mở rộng thị trường, qua đó góp phần thúc đẩy ngành logistics phát triển nhanh và hiệu quả hơn.

Thứ tư, đẩy mạnh liên kết ứng dụng rộng rãi công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động logistics và các dịch vụ hỗ trợ. Để dịch vụ logistics phát triển xứng tầm với vai trò của vùng KTTĐMT, việc đẩy mạnh liên kết ứng dụng CNTT giữa các đơn vị trong ngành nhằm tạo thành chuỗi logistics và kết nối giữa các phương thức vận tải, qua đó góp phần giảm chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động của dịch vụ theo hướng chuyên nghiệp. Các địa phương trong Vùng cần có những cơ chế, chính sách khuyến khích các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp nhỏ và vừa đẩy mạnh liên kết, ứng dụng CNTT rộng rãi trong quản lý các hoạt động logistics. Đồng thời, các cơ quan quản lý nhà nước cần tăng cường liên kết và chia sẻ CNTT theo hướng đồng bộ, thống nhất, đảm bảo việc lưu thông hàng hóa trong Vùng không gặp trở ngại, giảm thiểu rủi ro và chi phí dịch vụ logistics.

Thứ năm, mở rộng mạng lưới đào tạo nhân lực logistics theo hướng tăng cường sự hợp tác, liên kết trong đào tạo giữa các địa phương trong Vùng và gắn với nhu cầu của thị trường nhân lực logistics trong Vùng. Trước hết, các cơ sở đào tạo về lĩnh vực logistics tại vùng KTTĐMT cần được rà soát, sắp xếp và xây dựng kế hoạch đào tạo gắn với quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của từng địa phương và nhu cầu của thị trường nhân lực của toàn Vùng và từng địa phương trong Vùng. Thúc đẩy sự liên kết, hỗ trợ giữa các cơ quan quản lý Nhà nước, tổ chức xã hội nghề nghiệp có liên quan, các doanh nghiệp với các cơ sở đào tạo trong phát triển nhân lực logistics cho Vùng. Tăng cường hợp tác giữa các cơ sở đào tạo logistics trong

Vùng với doanh nghiệp thông qua việc mời doanh nghiệp tham gia hoạt động giảng dạy, nghiên cứu, đánh giá các công trình khoa học, tham gia góp ý xây dựng và chỉnh sửa chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu thực tiễn v.v... Vùng có thể xem xét đầu tư xây dựng trung tâm đào tạo nhân lực logistics chuyên sâu, đáp ứng được sự phát triển ngày càng nhanh của lĩnh vực này. Chương trình đào tạo nhân lực logistics cần gắn với vấn đề chuyển đổi số trong ngành logistics để bắt kịp sự phát triển của logistics trên thế giới.

Chú thích:

(1) Ban Điều phối vùng được thành lập vào ngày 15/07/2011 tại Đà Nẵng trên cơ sở sáng kiến của lãnh đạo chủ chốt 07 tỉnh/thành từ Huế đến Khánh Hòa, đến năm 2012, kết nạp thêm Ninh Thuận và Bình Thuận.

(2) Hội đồng vùng KTTĐMT được thành lập theo Quyết định số 2059/QĐ-TTg ngày 24/11/2015 của Thủ tướng Chính phủ ban hành về việc Thành lập Ban Chỉ đạo điều phối và các Hội đồng vùng kinh tế trọng điểm

(3) Các địa phương trong Tiểu vùng đã triển khai lập quy hoạch từ năm 2021, trong khi Quy hoạch vùng Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 mới được phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch ngày 14/4/2022 (Quyết định 462/QĐ-TTg).

Tài liệu tham khảo

Ban quản lý khu kinh tế công nghiệp Thừa Thiên Huế (2021). *Báo cáo số: 106/KKTCN-QHXDTNMT ngày 21/1/2021* V/v liên quan đến việc phát triển hệ thống logistics trên địa Khu kinh tế Chân Mây – Lăng Cô.

Hội đồng vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (2020). *Báo cáo số: 149 /BC-HĐV ngày 23/10/2020* về Tổng kết tình hình điều phối phát triển Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung giai đoạn 2016-2020. Quảng Nam.

Sở Công thương tỉnh Bình Định (2021). *Báo cáo số 269/BC-SCT ngày 31/12/2021 Báo cáo Tình hình phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Bình Định năm 2021.*

Bộ Công Thương (2021). *Báo cáo logistics Việt Nam 2021: Phát triển nhân lực logistics.* Nxb Công Thương.

Bộ Công Thương (2020). *Báo cáo logistics Việt Nam 2020: Cắt giảm chi phí Logistics.* Nxb Công Thương.

Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development* (No. HD82 H49).

Miller, R. E. (2017). Regional and interregional input-output analysis. In *Methods of interregional and regional analysis* (pp. 41-134). Routledge.

Friedmann, J. (1966). *Regional development policy: a case study of Venezuela.* MIT press.

Perroux, F., & McKee, D. (1955). *Regional economics: theory and practice.* The Free Press, New York

Thủ tướng Chính phủ (2015). Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 3/7/2015 về “Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”.

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Nam (2021). Số: 1881/UBND-TH ngày 6/4/2021 về “Đề xuất các nhiệm vụ và giải pháp thực hiện liên kết vùng trong giai đoạn 2021- 2025 của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung”.

Thủ tướng Chính phủ (2015). Quyết định số 2059/QĐ-TTg ngày 24/11/2015 về việc “Thành lập Ban Chỉ đạo điều phối và các Hội đồng vùng kinh tế trọng điểm”.