

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU**



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS CỦA MỘT SỐ QUỐC GIA VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM

Trình độ đào tạo: Đại học

Ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Tổ chức quản lý Cảng - Xuất nhập khẩu - Giao nhận vận tải quốc tế.

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Đinh Thu Phương

Sinh viên thực hiện: Lê Thị Thu Hậu

MSSV: 21030250 Lớp: DH21QG

Bà Rịa - Vũng Tàu, năm 2025

**NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn:
Học hàm, học vị: Chuyên ngành:
Đơn vị công tác:
- Họ và tên sinh viên: MSSV:
Lớp: Khoa:
Tên đề tài:
.....
- Tổng quát về ĐA/KLTN:
+ Số trang: Số chương:
+ Số bảng số liệu: Số hình vẽ:
+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

- 2.1. Nhận xét về hình thức:
.....
.....
.....
2.2. Tính cấp thiết của đề tài:
.....
.....
.....
2.3. Mục tiêu và nội dung:
.....
.....
.....
2.4. Tổng quan tài liệu:
.....

.....
.....
2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....
.....
.....
.....
2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....
.....
.....
.....
2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....
.....
.....
.....
2.8. Kết luận và đề nghị:

.....
.....
.....
.....
2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:.....

.....
.....
.....
.....
2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....
.....
III. Phần nhận xét tinh thần và thái độ làm việc của sinh viên

.....
.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

 Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

**NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên phản biện:
Học hàm, học vị: Chuyên ngành:
Đơn vị công tác:
- Họ và tên sinh viên: MSSV:
Lớp: Khoa:
Tên đề tài:
.....
- Tổng quát về ĐA/KLTN:
+ Số trang: Số chương:
+ Số bảng số liệu: Số hình vẽ:
+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

- 2.1. Nhận xét về hình thức:
.....
.....
.....
2.2. Tính cấp thiết của đề tài:
.....
.....
.....
2.3. Mục tiêu và nội dung:
.....
.....
.....
2.4. Tổng quan tài liệu:
.....

.....
.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....
.....
.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....
.....
.....
.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....
.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....
.....
.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:.....

.....
.....
.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....
.....
.....
.....

III. Câu hỏi (Giảng viên phản biện có đặt từ 1 - 3 câu hỏi liên quan đến nội dung của ĐA/KLTN để sinh viên trả lời tại Hội đồng bảo vệ ĐA/KLTN)

.....
.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

 Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CẢM ƠN

Trong quãng thời gian học tập tại trường Đại học Bà Rịa-Vũng Tàu, em đã nhận được sự chỉ dẫn và hỗ trợ tận tâm từ quý thầy cô cùng ban lãnh đạo nhà trường. Em xin gửi lời tri ân sâu sắc đến tất cả các thầy cô đã hết lòng dạy dỗ, truyền đạt những kinh nghiệm quý báu và kiến thức chuyên sâu về ngành nghề mà em mong muốn theo đuổi trong tương lai. Em vô cùng biết ơn các thầy cô đã dìu dắt em từ những ngày đầu bước chân vào môi trường đại học đầy thách thức.

Em xin chân thành cảm ơn Ban Giám Hiệu nhà trường đã tạo ra những điều kiện thuận lợi nhất để em có thể học tập và nghiên cứu, nhờ đó mà hôm nay em có thể vận dụng kiến thức để hoàn thành bài báo cáo thực hành nghề nghiệp của mình một cách tốt nhất. Em cũng xin gửi lời chúc sức khỏe đến toàn thể quý thầy cô và Ban Giám Hiệu trường.

Đặc biệt, em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến ThS. Đinh Thu Phương, giáo viên hướng dẫn của em, người đã dành thời gian quý báu để chỉ bảo và nhắc nhở em những điểm cần khắc phục, giúp em hoàn thiện bài báo cáo một cách tốt nhất có thể.

Em xin gửi lời cảm ơn chân thành, cùng những lời chúc sức khỏe và thành công đến quý thầy cô, Ban Giám Hiệu trường Đại học Bà Rịa-Vũng Tàu.

Vũng Tàu, ngày tháng năm 2025

Sinh viên thực hiện

LỜI CAM ĐOAN

Em cam đoan bài Khóa luận tốt nghiệp này là kết quả nghiên cứu, tìm hiểu của riêng em, được thực hiện dưới sự hướng dẫn khoa học của ThS. Đinh Thu Phương, đảm bảo tính trung thực về các nội dung báo cáo. Em xin chịu hoàn toàn trách nhiệm về lời cam đoan này.

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN	i
LỜI CAM ĐOAN	ii
LỜI MỞ ĐẦU	2
CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ TRUNG TÂM LOGISTICS.....	5
1.1. Các khái niệm liên quan đến logistics trong nền kinh tế.....	5
1.1.1. Khái niệm của logistics.....	5
1.1.2. Vai trò của Logistics	5
1.1.3. Phân loại hệ thống Logistics.....	7
1.2. Các khái niệm liên quan đến trung tâm logistics	9
1.2.1. Khái niệm về trung tâm logistics	9
1.2.2. Vai trò của trung tâm logistics đối với sự phát triển của vùng kinh tế động lực	10
1.2.3. Chức năng của trung tâm logistics.....	14
1.2.4. Các loại hình của trung tâm Logistics	17
1.2.5. Phân loại trung tâm logistics.....	18
1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến vị trí của trung tâm logistics.....	22
1.4. Tầm quan trọng của việc phát triển các trung tâm logistics.....	24
1.5. Các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động của trung tâm logistics	25
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	28
CHƯƠNG 2 THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS TẠI VIỆT NAM.....	29
2.1. Tình hình hoạt động logistics tại Việt Nam.....	29
2.1.1. Tình hình hoạt động logistics tại Việt Nam hiện nay	29
2.1.2. Đánh giá ngành logistics Việt Nam	33
2.2. Tình hình phát triển các trung tâm logistics tại Việt Nam.....	36

2.3. Quy mô các trung tâm logistics của Việt Nam.....	38
2.3.1. Quy mô các trung tâm logistics tiêu biểu đang hoạt động tại Việt Nam	38
2.3.2. Quy mô hệ thống kho và trung tâm phân phối tại các khu vực	41
2.3.3. Quy mô hệ thống cảng cạn tại Việt Nam	43
2.3.4. Các dự án trung tâm logistics của Việt Nam đang trong quá trình triển khai xây dựng.....	45
2.3. Đánh giá chung về tình hình phát triển trung tâm Logistics tại Việt Nam hiện nay	50
2.3.1. Đánh giá về tốc độ tăng trưởng	50
2.3.2. Những hạn chế trong việc phát triển các trung tâm logistics tại Việt Nam.....	51
2.4. Đánh giá hiệu quả hoạt động của các trung tâm logistics tại Việt Nam.....	52
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2:.....	53
CHƯƠNG 3 KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS CỦA MỘT SỐ QUỐC GIA VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM.....	55
3.1. Tiềm năng phát triển trung tâm logistics tại việt nam.....	55
3.1.1. Đối với khu vực miền Bắc của Việt Nam	55
3.1.2. Đối với khu vực miền Trung của Việt Nam.....	60
3.1.3. Đối với khu vực miền Nam của Việt Nam	61
3.2. Kinh nghiệm về việc phát triển các trung tâm logistics của một số quốc gia	62
3.2.1. Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Đức	62
3.2.2. Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Ba Lan	66
3.2.3. Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Singapore	69
3.2.4. Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Nhật Bản	73
3.3. Bài học kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics	77
3.3.1. Về việc xác định vị trí và quy mô	77
3.3.2. Về cơ chế chính sách	78

3.3.3. Về cơ cấu tổ chức.....	79
3.3.4. Về mô hình kinh doanh.....	79
3.4. Giải pháp phát triển trung tâm logistics cho Việt Nam	80
3.4.1. Quan điểm cơ bản phát triển hệ thống trung tâm logistics Việt Nam.....	80
3.4.2. Giải pháp đề xuất xây dựng, phát triển và nâng cao hiệu quả quản lý khai thác hệ thống trung tâm logistics Việt Nam.....	82
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	87
KẾT LUẬN	88
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	Error! Bookmark not defined.

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Các cấp độ trung tâm logistics.....	19
Hình 2.1. Trung tâm Logistics miền Nam được ứng dụng nhiều công nghệ40	40
hiện đại bậc nhất hiện nay trong vận hành và giám sát.....	40
Hình 2.2. Mạng lưới trung tâm logistics của công ty Gemadept	42
Hình 2.3. Dự án 5 trung tâm logistics tại Đà Nẵng	47
Hình 2.4. Phối cảnh Trung tâm logistics Cái Mép Hạ.....	49
Hình 3.1. Cửa ngõ giao thương của miền bắc	58
Hình 3.2. Vị trí khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải	59
Hình 3.3. Vị trí địa lý thuận lợi của Sân bay Long Thành trong khu vực	61
Hình 3.4. Lợi thế vị trí của Ba Lan khi nằm chính giữa của Châu Âu.....	66
Hình 3.5. Đề xuất vị trí các hệ thống trung tâm logistics chính	82
Hình 3.6. Mô hình cấu trúc hệ thống cụm trung tâm logistics	83

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.1: Chức năng và mục tiêu hoạt động của hệ thống logistics	8
Bảng 1.2 : Lợi ích của vận tải đa phương thức trong trung tâm logistics đối với các bên liên quan	11
Bảng 1.3. Phân loại trung tâm logistics theo Weigmans	20
Bảng 2.1. Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới, tổng số vốn, nguồn lao động trong 9 tháng đầu năm 2024	32
Bảng 2.2. Biến động doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi trong 9 tháng đầu năm 2024	32
Bảng 2.3. Danh sách các trung tâm logistics đang hoạt động hiện nay	38
Bảng 2.4. Danh sách các ICD tiêu biểu đang hoạt động tại các khu vực.....	44
Bảng 3.1. Tăng trưởng GDP của 3 tỉnh, thành phố của vùng động lực	56

DANH MỤC VẾT TẮT

Chữ viết tắt	Chữ đầy đủ	Nghĩa tiếng việt
BOT		Trạm thu phí
BQL		Ban quản lý
CCTV		Camera quan sát khép kín
CHK		Cảng hàng không
CHLB		Cộng hòa liên bang
CNTT		Công nghệ thông tin và truyền thông
ĐBSCL		Đồng bằng sông Cửu Long
DN		Doanh nghiệp
DWT	Deadweight Tonnage	Năng lực vận tải an toàn
ERP	Enterprise Resource Planning	Hệ thống hoạch định nguồn lực doanh nghiệp
EU	European Union	Liên minh Châu Âu
FIFO	First In, First Out	Nhập trước, xuất trước
FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
FTZ	Free Trade Zone	Khu thương mại tự do
GDP	Gross Domestic Product	Tổng chi tiêu nội địa
GTVT		Giao thông vận tải
ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn
ICT		Công nghệ thông tin và truyền thông
JIT	Just In Time	Phương pháp quản lý sản xuất và cung ứng hàng hóa
KCN		Khu công nghiệp
KKT		Khu kinh tế
KTTĐ		Kinh tế trọng điểm

Chữ viết tắt	Chữ Đầy Đủ	Nghĩa tiếng việt
LIFO	Last In, First Out	Nhập sau, xuất trước
LPI		Chỉ số hiệu quả logistics
LSP	Logistics Performance Index	Các nhà cung cấp dịch vụ logistics
NVOCC	Non – Vessel Operating Common Carrier	Nhà vận chuyển không sở hữu tàu
SCM	Supply Chain Management	Chuỗi cung ứng
SEZ	Special Economic Zone	Đặc khu kinh tế
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit	Đơn vị đo lường sức chứa hàng hóa theo container
TMĐT		Thương mại điện tử
TMS		Hệ thống quản lý vận tải
TTPP		Trung tâm phân phối
UBND		Ủy ban nhân dân
VAL	Value Added Logistics	Giá trị gia tăng Logistics
VAS	Value Added Services	Dịch vụ giá trị gia tăng
VTĐPT		Vận tải đa phương thức
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho bãi
WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại Thế giới
XNK		Xuất nhập khẩu

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh kinh tế toàn cầu hóa và xu hướng hội nhập quốc tế, logistics đã trở thành một trong những ngành nghề quan trọng để đảm bảo tính liên kết và hiệu quả trong chuỗi cung ứng hàng hóa và là yếu tố then chốt để tăng cường năng lực cạnh tranh của mỗi quốc gia. Trong đó, các trung tâm logistics đóng vai trò nổi bật như những nút giao thông cốt lõi để tối ưu hóa quy trình lưu chuyển hàng hóa. Tuy nhiên, tại Việt Nam, hạ tầng logistics và hệ thống trung tâm logistics vẫn còn nhiều hạn chế và các vấn đề như chi phí logistics cao, hạ tầng giao thông chưa đồng bộ đang gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng cạnh tranh quốc gia. Đặc biệt, sự phát triển của các trung tâm logistics hiện đại, hiệu quả và có tính kết nối cao là điều kiện tiên quyết để nâng cao hiệu quả vận chuyển, lưu trữ và phân phối hàng hóa, góp phần giảm chi phí logistics - một trong những thách thức lớn đối với nền kinh tế Việt Nam hiện nay.

Việt Nam đang trong giai đoạn phát triển kinh tế mạnh mẽ với các khu vực kinh tế trọng điểm như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, và các vùng công nghiệp lớn trải dài từ Bắc vào Nam. Tuy nhiên, hệ thống logistics của Việt Nam vẫn còn nhiều bất cập. Mạng lưới trung tâm logistics hiện có chưa đủ đáp ứng nhu cầu phát triển, cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ, chi phí logistics cao hơn đáng kể so với nhiều quốc gia trong khu vực. Điều này làm giảm năng lực cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp Việt Nam, đặc biệt là trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và thực hiện các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới (FTA).

Việc phát triển các trung tâm logistics hiện đại tại các khu vực kinh tế trọng điểm là giải pháp chiến lược để khắc phục những hạn chế này. Những trung tâm này không chỉ đáp ứng nhu cầu nội địa mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối Việt Nam với chuỗi cung ứng toàn cầu. Đặc biệt, trong bối cảnh thương mại điện tử bùng nổ và các doanh nghiệp đang chuyển hướng sang các mô hình kinh doanh kỹ thuật số, sự hiện diện của các trung tâm logistics hiện đại sẽ thúc đẩy sự phát triển bền vững, tạo động lực cho các ngành công nghiệp và dịch vụ liên quan.

Việc xây dựng và phát triển hệ thống trung tâm logistics tiên tiến, đặc biệt là tại các khu vực kinh tế trọng điểm, không chỉ là yêu cầu cấp bách mà còn là điều kiện cần thiết để Việt Nam hiện thực hóa các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trong tương lai.

2. Tình hình nghiên cứu

Các nghiên cứu về logistics đã được thực hiện rộng rãi trên thế giới, tập trung vào những khía cạnh như tối ưu hóa chuỗi cung ứng, phát triển công nghệ logistics và xây dựng trung tâm logistics hiện đại. Tại Việt Nam, các nghiên cứu về logistics và trung tâm logistics cũng đã được quan tâm nhưng vẫn còn hạn chế về phạm vi và độ sâu. Nhiều nghiên cứu chủ yếu đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp tăng cường hiệu quả logistics, nhưng chưa tập trung nhiều vào việc đề xuất kinh nghiệm quốc tế để phát triển trung tâm logistics.

3. Mục tiêu nghiên cứu

Đề tài này nhằm hướng đến việc phân tích kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics tại một số quốc gia đã có hạt tầng logistics tiên tiến, đồng thời rút ra bài học thích hợp cho Việt Nam. Mục tiêu cuối cùng là đề xuất những giải pháp đồng bộ và khả thi giúp Việt Nam phát triển các trung tâm logistics hiện đại, đáp ứng nhu cầu kinh tế - xã hội trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

4. Nhiệm vụ nghiên cứu

- Tổng quan về khái niệm, vai trò và tầm quan trọng của trung tâm logistics trong chuỗi cung ứng.
- Phân tích kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics của một số quốc gia tiêu biểu.
- Đánh giá thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Việt Nam.
- Rút ra bài học kinh nghiệm để phát triển trung tâm logistics tại Việt Nam.

5. Phương pháp nghiên cứu

- **Phương pháp thu thập tài liệu:** Thu thập các tài liệu, báo cáo, nghiên cứu đã công bố về logistics và trung tâm logistics trong nước và quốc tế.
- **Phương pháp phân tích - tổng hợp:** Đánh giá các số liệu đã thu thập, phân tích kinh nghiệm quốc tế để rút ra những đặc điểm đối với Việt Nam.
- **Phương pháp so sánh:** So sánh thực trạng và kinh nghiệm của các quốc gia để đề xuất bài học phù hợp.

6. Các kết quả đạt được của đề tài

Đề tài "Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics của một số quốc gia và bài học cho Việt Nam" được thực hiện nhằm đưa ra những đóng góp khoa học và thực tiễn quan trọng trong việc phát triển các trung tâm logistics tại Việt Nam. Cụ thể, đề tài đạt được các kết quả sau:

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận và thực tiễn về trung tâm logistics: Đề tài làm rõ khái niệm, vai trò, chức năng và các tiêu chí đánh giá hiệu quả của trung tâm logistics trong bối cảnh phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế.
- Phân tích kinh nghiệm quốc tế: Thông qua việc nghiên cứu và phân tích mô hình phát triển trung tâm logistics tại một số quốc gia phát triển và đang phát triển, đề tài rút ra các bài học quý báu về chính sách, quy hoạch, đầu tư và quản lý.
- Đánh giá thực trạng tại Việt Nam: Đề tài cung cấp một bức tranh toàn diện về hiện trạng phát triển trung tâm logistics tại Việt Nam, bao gồm những thành tựu, hạn chế, thách thức và nguyên nhân.
- Đề xuất giải pháp: Đưa ra các giải pháp cụ thể, mang tính khả thi cao nhằm phát triển hệ thống trung tâm logistics tại các khu vực kinh tế trọng điểm, bao gồm chính sách hỗ trợ, chiến lược đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng và ứng dụng công nghệ.

7. Cấu trúc của ĐA/KLTN:

- **Chương 1:** Tổng quan về trung tâm logistics.
- **Chương 2:** Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Việt Nam.
- **Chương 3:** Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics của một số quốc gia và bài học cho Việt Nam.

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ TRUNG TÂM LOGISTICS

1.1. Các khái niệm liên quan đến logistics trong nền kinh tế.

1.1.1. Khái niệm của logistics

Logistics là một thuật ngữ quân sự đã có từ mấy trăm năm nay, thuật ngữ này đầu tiên được sử dụng trong quân đội và mang nghĩa là “hậu cần” hoặc “tiếp vận”. Cùng với sự phát triển kinh tế và xã hội, nhiều thập kỷ qua, logistics được nghiên cứu sâu và áp dụng sang các lĩnh vực khác nhau như sản xuất, kinh doanh. Thuật ngữ logistics ngày nay được hiểu với nghĩa quản lý (Management) hệ thống phân phối vật chất của các đơn vị sản xuất kinh doanh trong xã hội. Nhưng cho đến nay, trên thế giới chưa có một định nghĩa nào đầy đủ về logistics hay hệ thống logistics.

Luật Thương mại Việt Nam năm 2005 không đưa ra khái niệm “logistics” mà đưa ra khái niệm “dịch vụ logistics” như sau: “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao.” (Điều 233- Luật Thương mại Việt Nam năm 2005).

1.1.2. Vai trò của Logistics

 **Logistics là công cụ liên kết các hoạt động kinh tế quốc tế như cung cấp, sản xuất, lưu thông, phân phối và mở rộng thị trường cho các hoạt động kinh tế:**

Khi thị trường toàn cầu phát triển với các tiến bộ công nghệ, đặc biệt là việc mở cửa thị trường ở các nước đang và chậm phát triển, logistics được các nhà quản lý coi như là công cụ, một phương tiện liên kết các lĩnh vực khác nhau của chiến lược doanh nghiệp. Logistics tạo ra sự hữu dụng về thời gian và địa điểm cho các hoạt động của doanh nghiệp.

Logistics có vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa chu trình lưu chuyển của sản xuất kinh doanh từ khâu đầu vào nguyên vật liệu, phụ kiện... tới sản phẩm cuối cùng đến tay khách hàng sử dụng.

Lưu thông phân phối hàng hoá, trao đổi giao lưu thương mại giữa các vùng trong nước với nhau và với nước ngoài là hoạt động thiết yếu của nền kinh tế quốc dân. Nếu những hoạt động này thông suốt, có hiệu quả, thì sẽ góp phần to lớn làm cho các ngành

sản xuất phát triển; còn nếu những hoạt động này bị ngưng trệ thì sẽ tác động xấu đến toàn bộ sản xuất và đời sống.

 Logistics đóng vai trò hỗ trợ nhà quản lý ra quyết định chính xác trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

Mục đích sản xuất kinh doanh là lợi nhuận. Muốn đạt được lợi nhuận như mong muốn phải đưa ra được phương án sản xuất kinh doanh tối ưu. Nhưng quá trình thực hiện, người sản xuất kinh doanh còn phải đối mặt với nhiều yếu tố khách quan cũng như chủ quan để giải quyết được phải có cơ sở cho việc đưa ra những quyết định chính xác. Nguồn nguyên liệu cung ứng ở đâu, thời gian nào, phương tiện vận tải nào sẽ được lựa chọn để vận chuyển, địa điểm kho chứa nguyên liệu, hàng hóa... Logistics cho phép nhà quản lý kiểm soát và ra quyết định chính xác những vấn đề như vật liệu cung ứng, phương thức vận chuyển... để giảm tối đa chi phí phát sinh đảm bảo hiệu quả trong sản xuất kinh doanh.

Logistics đóng vai trò quan trọng trong việc thay đổi và hoàn thiện dịch vụ vận tải giao nhận, đảm bảo yếu tố đúng thời gian- địa điểm (Just in time-JIT). Kết quả là hoạt động vận tải giao nhận nói riêng và lưu thông phân phối nói chung, một mặt phải đảm bảo yêu cầu giao hàng kịp thời đúng lúc (JIT), mặt khác phải tăng cường vận chuyển thực hiện mục tiêu không để hàng tồn kho. Để đáp ứng yêu cầu này, giao nhận vận tải phải nhanh, thông tin kịp thời chính xác và sự ăn khớp giữa các quá trình trong vận chuyển giao nhận.

Tóm lại, logistics có vai trò rất to lớn. Đối với doanh nghiệp, logistics không chỉ giải quyết cả đầu ra lẫn đầu vào của doanh nghiệp một cách hiệu quả thông qua khả năng thay đổi các nguồn tài nguyên đầu vào mà còn giảm được chi phí vận tải, tối ưu hoá quá trình chu chuyển nguyên vật liệu,... Từ đó, đối với nền kinh tế nói chung, thông qua hoạt động logistics mà hàng hoá được đưa đến thị trường một cách nhanh chóng kịp thời. Người tiêu dùng sẽ mua được hàng hoá một cách thuận tiện, linh hoạt, thỏa mãn nhu cầu của mình. Người mua có thể chỉ cần ở tại nhà, đặt mua hàng bằng cách gọi điện thoại, gửi fax, gửi e-mail hoặc giao dịch qua Internet... cho người bán hàng là có thể nhanh chóng nhận được thứ hàng cần mua, được vận chuyển đến tận nhà. Giúp cho việc kinh doanh nói chung đạt hiệu quả cao, mang lại nhiều lợi ích cho việc phát triển kinh tế.

1.1.3. Phân loại hệ thống Logistics

Phân loại theo các hình thức logistics:

Hiện nay, logistics đang tồn tại dưới các hình thức sau :

Logistics bên thứ nhất (First Party Logistisc): người chủ sở hữu hàng hóa tự mình tổ chức và thực hiện các hoạt động logistics để đáp ứng nhu cầu của bản thân. Theo hình thức này, chủ hàng phải đầu tư các phương tiện vận tải, kho chứa hàng, hệ thống thông tin, nhân công để quản lý và vận hành hoạt động logistics. Logistics bên thứ nhất làm phình to qui mô của doanh nghiệp và thường làm giảm hiệu quả kinh doanh, vì doanh nghiệp không có đủ quy mô cần thiết, kinh nghiệm và kỹ năng chuyên môn để quản lý và vận hành hoạt động logistics.

Logistics bên thứ hai (Second Party Logistics): người cung cấp dịch vụ logistics bên thứ hai là người cung cấp dịch vụ cho hoạt động đơn lẻ trong chuỗi các hoạt động logistics (vận tải, kho bãi, thủ tục hải quan, thanh toán...) để đáp ứng nhu cầu của chủ hàng, chưa tích hợp hoạt động logistics. Loại hình này bao gồm : các hãng vận tải đường biển, đường bộ, đường sông, đường hàng không, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kho bãi, kê khai hải quan, trung gian thanh toán...

Logistics bên thứ 3 (Third Party Logistics): là người thay mặt cho chủ hàng quản lý và thực hiện các dịch vụ logistics cho từng bộ phận chức năng, ví dụ như thay mặt người gửi hàng thực hiện các thủ tục xuất nhập và vận chuyển nội địa hoặc thay mặt cho người nhập khẩu làm thủ tục thông quan và vận chuyển hàng tới địa điểm đến qui định... Do đó logistics bên thứ ba bao gồm nhiều dịch vụ khác nhau, kết hợp chặt chẽ việc luân chuyển, tồn trữ hàng hóa, xử lý thông tin...và có tính tích hợp vào dây chuyền cung ứng của khách hàng.

Logistics bên thứ tư (Fourth Party Logistics): là người tích hợp, gắn kết các nguồn lực tiềm năng và cơ sở vật chất, khoa học kỹ thuật của mình với các tổ chức khác để thiết kế, xây dựng và vận hành các giải pháp chuỗi logistics. Logistics bên thứ tư chịu trách nhiệm quản lý dòng lưu chuyển logistics, cung cấp các giải pháp dây chuyền cung ứng, hoạch định, tư vấn logistics, quản trị vận tải...logistics bên thứ tư hướng đến quản trị cả quá trình logistics, như nhận hàng từ nơi sản xuất, làm thủ tục xuất nhập khẩu, đưa hàng đến nơi tiêu thụ cuối cùng.

Logistics bên thứ năm (Fifth Party Logistics): đã được nhắc đến trong những năm gần đây. Đây là hình thức phát triển cao hơn của logistics bên thứ tư đi cùng với sự phát triển của thương mại điện tử.

 Phân loại theo quá trình:

Logistics đầu vào (inbound logistics) là các hoạt động đảm bảo cung ứng tài nguyên đầu vào (nguyên liệu, thông tin, vốn...) một cách tối ưu cả về vị trí, thời gian và chi phí cho quá trình sản xuất.

Logistics đầu ra (outbound logistics) là các hoạt động đảm bảo cung cấp thành phẩm đến tay người tiêu dùng một cách tối ưu cả về vị trí, thời gian và chi phí nhằm đem lại lợi nhuận tối đa cho doanh nghiệp.

Logistics ngược (reverse logistics) là quá trình thu hồi các phụ phẩm, phế liệu, phế phẩm, các yếu tố ảnh hưởng đến môi trường phát sinh từ quá trình sản xuất, phân phối và tiêu dùng trở về để tái chế hoặc xử lý.

 Phân loại theo lĩnh vực hoạt động của logistics:

Ngày nay, hệ thống Logistics càng có vị trí và vai trò quan trọng đối với hoạt động sản xuất và đời sống, được ứng dụng rộng rãi trong các lĩnh vực khác nhau và phát triển thành 3 nhóm riêng biệt:

Bảng 1.1: Chức năng và mục tiêu hoạt động của hệ thống logistics

Loại hình hệ thống logistics	Mục tiêu	Chủ thể	Lĩnh vực hoạt động	Chức năng đánh giá
Hệ thống logistics quân sự	Bảo vệ đất nước	Quân đội	Nhiệm vụ quốc gia	Lợi ích quốc gia
Hệ thống logistics trong Sản xuất- Kinh doanh, Thương mại	Hiệu quả Sản xuất-Kinh doanh, Thương mại Kinh doanh = Tối thiểu chi phí vận chuyển hàng + tối đa giá trị phụ thêm	Nhà kinh doanh, chủ hãng	Sản xuất, kinh doanh	Lợi nhuận

Hệ thống logistics trong quản lý xã hội	Tối ưu XH	Chính phủ, công dân	Hoạt động XH	Lợi ích XH
---	-----------	---------------------	--------------	------------

(Nguồn : Phát triển dịch vụ logistics khi Việt Nam gia nhập WTO, Diễn đàn phát triển.)

1.2. Các khái niệm liên quan đến trung tâm logistics

1.2.1. Khái niệm về trung tâm logistics

Trung tâm Logistics còn là nơi diễn ra các hoạt động đóng gói, dán nhãn, lắp ráp, bóc tách, phân phối, hoặc thậm chí là vận chuyển hàng hóa quá cảnh. Trong bối cảnh các doanh nghiệp ngày càng mở rộng hoạt động của mình ra quy mô toàn cầu, thì số lượng trung tâm Logistics cũng ngày càng nhiều hơn.

Trung tâm Logistics thường được xây dựng ở những vị trí “đẹp”, nằm gần các đầu mối giao thông hoặc ở khu vực ngoài thành của các thành phố lớn.

Trung tâm Logistics có thể bao gồm một hệ thống các nhà kho, các tòa nhà văn phòng, bến bãi trung chuyển... Bên cạnh đó, nhiều doanh nghiệp Logistics hoặc doanh nghiệp có nhu cầu sử dụng số lượng hàng hóa, nguyên vật liệu lớn cũng xây dựng trung tâm Logistics riêng của họ. Mặc dù cùng nằm trong chuỗi cung ứng, tuy nhiên các trung tâm Logistics hoạt động độc lập so với các nhà máy sản xuất.

Hiện nay chưa có quy định chính thức về các thành phần cần có trong một trung tâm logistics, nhưng theo các chuyên gia thì trung tâm logistics có một số phân khu, công trình như sau:

- Hệ thống kho, bãi chứa container, hàng rời
- Khu vực xử lý, gia công, gia tăng giá trị cho hàng hóa: phân loại, đóng gói, dán nhãn...
- Bãi đỗ cho các phương tiện vận tải, phương tiện bốc xếp và các phương tiện khác hoạt động trong trung tâm
- Điểm sửa chữa, bảo dưỡng, cấp nhiên liệu cho phương tiện
- Đường giao thông nội bộ và kết nối với mạng lưới giao thông công cộng (đường bộ, đường sắt).

- Khu văn phòng: điều hành hoạt động của trung tâm logistics, hải quan, kiểm dịch, ngân hàng, bảo hiểm, đại lý hàng hóa,...
- Kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động của trung tâm: cấp điện, cấp nước, thoát nước, viễn thông, Internet...

1.2.2. Vai trò của trung tâm logistics đối với sự phát triển của vùng kinh tế động lực

Trung tâm logistics cung cấp dịch vụ logistics chất lượng cao, giúp tối ưu hóa chuỗi cung ứng và giảm chi phí vận chuyển cho doanh nghiệp trong vùng kinh tế trọng điểm. Trung tâm logistics không chỉ hỗ trợ các ngành công nghiệp phụ trợ như sản xuất linh kiện, kho bãi và vận tải mà còn kết nối vùng kinh tế với thị trường quốc tế qua vận tải biển, hàng không và đường sắt. Với các dịch vụ như thông quan, lưu trữ và vận chuyển hàng hóa, trung tâm logistics giúp doanh nghiệp tiếp cận thị trường quốc tế hiệu quả hơn, thúc đẩy hoạt động xuất, nhập khẩu và hội nhập kinh tế quốc tế.

Trung tâm logistics đóng vai trò quan trọng trong việc tăng cường khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp, giúp họ giảm chi phí logistics và nâng cao chất lượng sản phẩm, tạo giá trị gia tăng cho thương hiệu. Với những lợi ích toàn diện này, việc xây dựng trung tâm logistics là thiết yếu, mang lại động lực mạnh mẽ cho sự phát triển vùng kinh tế trọng điểm, có thể nhận thấy các vai trò quan trọng sau đối với sự phát triển của vùng kinh tế động lực, như:

(1) Thúc đẩy vận tải đa phương thức.

– Một trong những chức năng của trung tâm logistics là thúc đẩy việc chuyển đổi hình thức vận tải từ đường bộ sang đường sắt, đường thủy nội địa và các hệ thống vận tải liên vùng tiến bộ khác,... Với các trang thiết bị hiện đại, hàng rời hoặc hàng container sẽ được chuyển đổi phương tiện có năng lực vận tải thấp như đường bộ sang các phương tiện có năng lực vận tải cao như xà lan cho đường thủy nội địa và tàu hỏa cho đường sắt.

– Các trung tâm logistics với chức năng là điểm kết nối vận tải đa phương sẽ giúp cho cả vùng kinh tế trở thành khu vực thu hút hàng hóa xuất nhập khẩu nhờ vào khả năng tiếp cận và kết nối dễ dàng bằng nhiều phương thức vận tải. Các bên sản xuất dù ở các vùng địa lý xa, hạn chế về giao thông, thông qua trung tâm

logistics có thể nâng cao khả năng tiếp cận thị trường nội địa và thị trường quốc tế.

Lợi ích mà mô hình vận tải đa phương thức của trung tâm logistics tạo ra cho các bên liên quan sẽ được thể hiện thông qua bảng tổng hợp 1.2:

*Bảng 1.2 : Lợi ích của vận tải đa phương thức trong trung tâm logistics
đối với các bên liên quan*

	Chi phí	Vận tải	Môi trường
DOANH NGHIỆP			
Bên gửi hàng	Giảm giá vận tải nội địa	Cần chuỗi vận tải đáng tin cậy	Thể thiện mối quan tâm đến sự phát triển bền vững
Các hãng tàu	Cạnh tranh với các bên tổ chức vận tải khác để thu hút vận tải hàng hóa từ bên gửi hàng	Đưa ra chuỗi vận tải đáng tin cậy	
Bên giao nhận			
Bên xử lý hàng vận tải	Tương tự như trên nếu bên xử lý hàng vận tải là người tổ chức vận tải	Độ tin cậy trong hoạt động của các bến cảng biển	Tính đến các chi phí về môi trường trong chi phí vận tải
CHÍNH QUYỀN QUẢN LÝ			
Quản lý cảng	Cạnh tranh giữa các cảng	Cạnh tranh giữa các cảng	Động lực tạo sự phát triển bền vững

Các chính quyền của tỉnh, thành phố, vùng, quốc gia	Phát triển kinh tế và tạo công ăn việc làm	Kế hoạch phát triển của vùng	
CỘNG ĐỒNG			
Cư dân địa phương và tổ chức khác	Phát triển kinh tế và tạo công ăn việc làm	Động lực tạo sự phát triển bền vững	

(Nguồn: Cơ quan nghiên cứu và ngôn luận của học viện hành chính quốc gia)

(2) Điểm kết nối trung gian giữa các đô thị trong vùng và cửa ngõ quốc tế.

Các trung tâm logistics mang lại lợi ích trực tiếp cho sản xuất và phân phối do tiết kiệm thời gian dịch chuyển hàng hóa. Nhờ đó, các nhà sản xuất tiếp cận tốt hơn các thị trường nguyên liệu và thị trường hàng hóa xa xôi, dòng vốn đầu tư được thu hút vào các khu vực rộng lớn hơn, kích thích sản xuất địa phương, giúp phát triển kinh tế đồng đều giữa các vùng miền đất nước.

(3) Tạo thành các cụm liên kết ngành và hiệu ứng liên kết.

Sự phát triển của các trung tâm logistics không chỉ đóng góp vào ngành logistics mà còn thúc đẩy kim ngạch xuất khẩu, nộp ngân sách nhà nước, giải quyết việc làm, và phát triển hệ thống hạ tầng hiện đại cho địa phương. Tham gia vào trung tâm logistics và chuỗi giá trị tạo cơ hội phát triển cho các doanh nghiệp đa dạng, từ tư nhân đến doanh nghiệp nước ngoài, với sự liên kết chặt chẽ trong việc chia sẻ cơ sở vật chất, cung cấp dịch vụ, và xây dựng thương hiệu chung.

Các doanh nghiệp trong trung tâm logistics liên kết thông qua hai dạng chính:

Liên kết đầu vào: Giữa các nhà cung cấp logistics trong cùng khu vực để cân bằng cung-cầu, ổn định giá và tối ưu hóa nguồn lực.

Liên kết đầu ra: Tìm kiếm đối tác, mở rộng thị trường, quảng bá sản phẩm và liên kết tiêu thụ trong và ngoài nước, từ sản xuất đến tiêu thụ nhằm gia tăng giá trị sản phẩm.

(4) Tạo thành mối liên kết giữa các hoạt động kinh tế trong vùng.

Trung tâm logistics không chỉ giúp tăng hiệu quả chuỗi cung ứng mà còn thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương thông qua thu hút đầu tư vào hạ tầng và công nghệ logistics, tạo việc làm và nâng cao kỹ năng lao động.

Ngoài ra, trung tâm logistics tăng cường liên kết giữa các doanh nghiệp thông qua chia sẻ cơ sở hạ tầng, thiết bị và hệ thống thông tin, đồng thời hỗ trợ hình thành các cụm công nghiệp và dịch vụ phụ trợ. Nhờ vậy, trung tâm logistics giúp nâng cao năng lực cạnh tranh, xây dựng hệ sinh thái kinh tế bền vững và đóng góp vào sự phát triển bền vững của vùng kinh tế trọng điểm.

(5) Quản lý hệ thống vận tải trong vùng.

Việc ứng dụng Công nghệ thông tin và truyền thông (ICT) trong logistics, thông qua Hệ thống quản lý vận tải (TMS) và Hệ thống quản lý kho bãi (WMS), mang lại nhiều lợi ích. TMS giúp theo dõi, tối ưu hóa hoạt động vận tải, từ lập kế hoạch lộ trình đến quản lý đội xe và theo dõi giao hàng. WMS quản lý nhập kho, lưu trữ và tồn kho, tăng cường hiệu quả quản lý và theo dõi hàng hóa, bảo đảm quá trình vận chuyển diễn ra suôn sẻ. Đồng thời, trung tâm logistics thúc đẩy hợp tác giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng, chia sẻ cơ sở hạ tầng, giảm chi phí và tăng khả năng cạnh tranh. Trung tâm logistics còn phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước để bảo đảm tuân thủ quy định, giúp quá trình vận tải hiệu quả và đáng tin cậy.

(6) Kết nối cung cầu giữa các vùng và quốc tế.

Trung tâm logistics đóng vai trò quan trọng trong kết nối cung cầu nội vùng, liên vùng và quốc tế, tối ưu hóa chuỗi cung ứng và tăng cường khả năng cạnh tranh cho doanh nghiệp. Bên trong nội vùng, trung tâm logistics điều phối hàng hóa giữa các khu công nghiệp và thị trường nội địa, đảm bảo quá trình sản xuất, phân phối diễn ra kịp thời và hiệu quả. Liên vùng, trung tâm logistics kết nối các vùng kinh tế trên toàn quốc, cân bằng cung cầu hàng hóa và giảm chi phí vận chuyển. Trên thị trường quốc tế, trung tâm logistics hỗ trợ xuất nhập khẩu, cung cấp dịch vụ hải quan và phân phối, giúp doanh nghiệp tiếp cận thị trường mới và mở rộng quy mô kinh doanh. Sử dụng công nghệ

thông tin hiện đại, trung tâm logistics bảo đảm quản lý chuỗi cung ứng minh bạch, hiệu quả và bền vững.

(7) Thu hút đầu tư trong và ngoài nước.

Sự phát triển kinh tế nhanh chóng, thương mại điện tử và các hiệp định thương mại tự do đã tăng nhu cầu dịch vụ logistics. Hợp tác quốc tế với sự hiện diện của các tập đoàn lớn như Samsung và Toyota đã tạo nhu cầu lớn về logistics, giúp kết nối vùng và tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Các trung tâm logistics tại các miền không chỉ thu hút đầu tư mà còn thúc đẩy phát triển kinh tế, tạo nhiều cơ hội kinh doanh và việc làm.

(8) Thu hút nguồn nhân lực và tạo việc làm.

Các trung tâm logistics cung cấp mức lương cạnh tranh, phúc lợi hấp dẫn và đầu tư vào đào tạo nhân viên, tạo môi trường làm việc hiện đại và chuyên nghiệp. Sự phát triển của trung tâm logistics không chỉ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, thu hút đầu tư, mà còn giảm tỷ lệ thất nghiệp và nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân. Trung tâm logistics đóng góp quan trọng vào phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam trên trường quốc tế.

1.2.3. Chức năng của trung tâm logistics

 Các chức năng cơ bản của một trung tâm logistics bao gồm:

– Lưu kho bãi (Storage)

Đây là chức năng truyền thống của kho bãi. Hàng hóa cần phải lưu kho theo các hình thức khác nhau. Tuy nhiên thực tế các trung tâm logistics thường được thiết kế để tối thiểu hóa và thậm chí loại trừ dự trữ lưu kho. Các trung tâm logistics hiện đại được thiết kế chú trọng tới hiệu quả lưu chuyển dòng hàng hóa hơn là lưu kho dự trữ.

– Xếp dỡ hàng (Material handling)

Trung tâm logistics được trang bị các thiết bị làm hàng hiện đại phục vụ cho hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại trung tâm. Công tác quản trị làm hàng cũng cần thực hiện hiệu quả nhằm giảm thiểu các thao tác, hoạt động làm hàng, sử dụng hiệu quả cả không gian và thời gian. Các mục tiêu cơ bản của hoạt động làm hàng tại trung tâm logistics bao gồm:

- Tối ưu hóa năng lực chứa hàng của kho và bến bãi;
- Tối thiểu hóa không gian không dùng để chứa hàng;
- Giảm số lần thao tác làm hàng;
- Đảm bảo điều kiện làm việc an toàn và hiệu quả;
- Tối thiểu hóa lao động thủ công;
- Tăng hiệu quả luồng luân chuyển logistics tổng thể;
- Giảm chi phí

– **Gom hàng (Consolidation)**

Các lô hàng nhỏ được gom thành các lô hàng lớn phục vụ cho việc vận chuyển. Việc gom hàng có thể được nhà cung cấp dịch vụ trung tâm logistics hoặc bên thứ ba thực hiện. Ưu điểm nổi bật của gom hàng là tiết kiệm chi phí vận tải.

– **Chia nhỏ hàng (Break bulk)**

Đây là hoạt động ngược lại việc gom hàng. Là hoạt động chia lô hàng lớn thành các lô hàng nhỏ hơn.

– **Phối hợp phân chia hàng (Cross – docking)**

Hàng hóa được vận chuyển đến trung tâm logistics từ nhiều nhà cung cấp khác nhau, sau đó được kết hợp lại để vận chuyển cho các khách hàng khác nhau. Phối hợp phân chia hàng gắn liền với hoạt động phân loại, phân chia hay trộn lẫn.

– **Tạo ra giá trị logistics gia tăng (Value Added Logistics)**

Bên cạnh các chức năng như trên trung tâm logistics còn là nơi tạo ra giá trị gia tăng logistics. Giá trị này thông thường được cung cấp bởi các công ty logistics tạo ra cho sản phẩm cuối cùng. Các hoạt động VAL điển hình bao gồm:

- Hoạt động low-end VAL: thông thường tạo ra giá trị gia tăng không cao cho hàng hóa như: làm nhãn, đánh dấu sản phẩm quốc gia hay khách hàng đặc biệt, thêm các thao tác phụ hay linh phụ kiện, sắp xếp lại hàng hóa hay chia nhỏ hàng,...
- Hoạt động high-end VAL: thông thường tạo ra giá trị gia tăng cao cho hàng hóa như: trộn hàng hạt hay pha hàng lỏng, hun khử trùng, lắp ráp cuối, hướng dẫn/đào tạo, sửa chữa,....

- Hoạt động back office: bao gồm quản lý luồng luân chuyển hàng hóa và thông tin, bảo hiểm, thông quan,... Các hoạt động này còn gọi là hoạt động giá trị gia tăng dịch vụ (VAS-Value Added Services).
- Các dịch vụ giá trị gia tăng cho trang thiết bị (VAF-Value Added Facilities): bao gồm các dịch vụ như duy tu thiết bị, cho thuê thiết bị hay làm sạch thiết bị.

– **Lưu trữ hàng tối ưu (Postponement)**

Một trong những chức năng hiện đại của trung tâm logistics là lưu trữ hàng tối ưu. Chức năng này rất phổ biến đối với hoạt động logistics quốc tế nhằm lưu trữ hàng hóa trong một khoảng thời gian nhất định dưới dạng nhất định, tại một nơi nào đó, tới một thời điểm nào đó có lợi nhất cho khách hàng, cho hoạt động sản xuất kinh doanh, cho toàn bộ chu chuyển dòng logistics.

– **Logistics ngược**

Đây là một trong nhiều chức năng giá trị logistics gia tăng (VAL-Value Added Logistics) khi nhà sản xuất yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP-Logistics Services Provider) thực hiện thu hồi các sản phẩm lỗi, các linh kiện phụ tùng lỗi. Các sản phẩm và linh kiện phụ tùng này sẽ được thu gom hay sửa chữa phục hồi theo yêu cầu của nhà sản xuất tại các trung tâm logistics.

– **Chuyển tải (Transshipment)**

Trung tâm logistics cung cấp dịch vụ chuyển giao hàng hóa từ phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác. Dịch vụ này mang lại hiệu quả cao cho nhà vận tải, nhà phân phối, nâng cao hiệu quả hoạt động lưu kho phân phối hàng tồn kho, hàng dự trữ với mức chi phí tối thiểu cho đến thời điểm mang lại hiệu quả cao nhất cho khách hàng.

– **Một số chức năng khác**

Trung tâm logistics còn là nơi thực hiện các thủ tục hải quan, thông quan, kiểm tra kiểm soát hàng hóa,... cũng như các chức năng quản lý nhà nước khác theo quy định đối với hoạt động logistics nội địa và hoạt động logistics quốc tế. Trung tâm logistics còn có thể đóng vai trò là depot cho các phương tiện vận tải, người điều khiển và quản lý phương tiện vận tải, duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện vận tải,...Trung tâm logistics còn có thể cung cấp dịch vụ cho hoạt động bán lẻ các sản phẩm cuối cũng như

các linh phụ kiện cho khách hàng cuối, mang lại lợi ích và hiệu quả sản xuất kinh doanh cho cả khách hàng cuối cũng như nhà sản xuất phân phối.

1.2.4. Các loại hình của trung tâm Logistics

– Trung tâm phân phối

Thường là các trung tâm chuyển phát nhanh, để đáp ứng nhu cầu đang tăng nhanh, nhiều doanh nghiệp logistics đẩy mạnh xây dựng trung tâm chuyển phát nhanh để phân phối/ phát chuyển hàng hóa tới đa dạng khách hàng ở các vùng miền khác nhau, với quy mô khoảng 10.000 - 20.000 m².

Ví dụ như DHL Việt Nam, Kerry Express, ViettelPost...

Lazada Express - công ty con, thực hiện một phần dịch vụ logistics của Tập đoàn Lazada - cũng đang thuê mặt bằng với diện tích lớn tại Trung tâm logistics Hateco (Hà Nội) làm trung tâm phân loại hàng hóa để phục vụ phân phối đơn hàng. Hiện nay, Lazada Express là công ty tiên phong trong việc đầu tư ứng dụng công nghệ nhằm nâng cao chất lượng hoạt động logistics. Điển hình là tại các Trung tâm phân loại hàng hóa tự động. Hệ thống này sử dụng robot để tự động chia, chọn hàng hóa đến các hub của Lazada Express, cũng như chia chọn cho từng bên thứ 3 (3PL) đang là đối tác của Lazada.

– Trung tâm hoàn tất đơn hàng

Các doanh nghiệp logistics đầu tư mạnh vào mảng cung cấp dịch vụ hoàn tất đơn hàng như DHL eCommerce, TNT, đặc biệt là Kerry Express với 4 trung tâm điều phối và 110 bưu cục khắp cả nước. Lazada - một công ty thương mại điện tử nằm trong Top 3 tại Việt Nam (cùng với Tiki và Shopee) cũng đã đầu tư vào 3 kho lớn ở TP.HCM, Đà Nẵng và Hà Nội, với tổng diện tích 22.000 m² và mạng lưới 34 trung tâm phân phối trên toàn quốc.

– Trung tâm cung ứng dịch vụ vận tải

Bao gồm các trung tâm/ các hãng chuyên cung ứng các dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường biển, đường thủy, đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường ống... Đến nay, sự gia nhập thị trường của các hãng vận tải đã và đang mở rộng phạm vi của các trung tâm cung ứng dịch vụ logistics.

– **Trung tâm cung ứng dịch vụ logistics đa chức năng**

Bao gồm các kho ngoại quan, các trung tâm kho vận, cảng cạn... các trung tâm này đã cung ứng nhiều dịch vụ phục vụ cho xuất nhập khẩu hàng hóa, sản xuất, hoạt động thương mại...

1.2.5. Phân loại trung tâm logistics

+ Phân loại theo cấp độ:

Quá trình phát triển của các mô hình trung tâm logistics trải qua 4 giai đoạn, với 4 mô hình theo cấp độ lớn dần. Xuất phát điểm của các trung tâm logistics chỉ là các kho, bãi hay còn gọi là các trung tâm vệ tinh. Sau đó trở thành các cảng cạn với chức năng bốc xếp container. Bước phát triển thứ 3 và thứ 4 là các cụm liên kết logistics và trung tâm logistics cửa ngõ. Hệ thống trung tâm logistics được chia thành bốn cấp độ như hình 1.1.

Cấp độ 1: Trung tâm logistics vệ tinh với quy mô nhỏ, cung cấp các dịch vụ logistics cơ bản như kho bãi và phân phối trong chuỗi cung ứng.

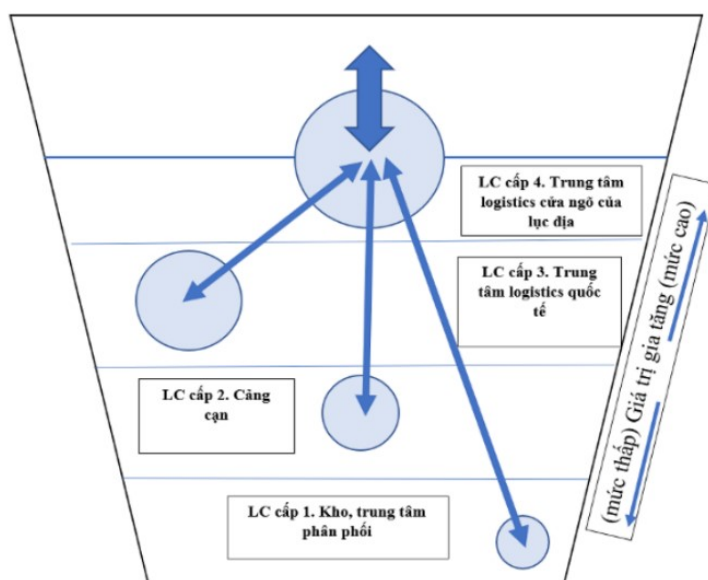
Đây là loại trung tâm logistics thực hiện phạm vi hẹp nhất các hoạt động của một trung tâm logistics. Các loại trung tâm logistics ở cấp độ này thường có kích thước S, tồn tại dưới hình thức kho hàng, trung tâm phân phối. Hình thức đơn giản nhất của trung tâm logistics cấp độ 1 là các kho hàng, là địa điểm dùng để dự trữ và chứa đựng hàng hóa và thực hiện chức năng vùng đệm hàng hóa giữa các nhà cung cấp, nhà máy và khách hàng nhằm tạo ra sự lưu chuyển liên tục của hàng hóa trong các chuỗi cung ứng. Hình thức phức tạp hơn của trung tâm logistics cấp độ 1 là trung tâm phân phối – là một kho hàng lớn độc lập hoặc là một chuỗi kho hàng được sử dụng để lưu chuyển hàng hóa nhanh chóng, có chức năng chính là bảo quản hàng hóa, giao hàng, nhận hàng, chuyển tải, tiếp nhận đơn hàng, nhận lại hàng hóa, quản trị thông tin, và thực hiện các công việc liên quan đến gia tăng giá trị sản phẩm như: dán nhãn, in mã hàng hóa,... Khác với các kho hàng, các trung tâm phân phối tập trung quản lý các dòng sản phẩm hơn là dự trữ hàng hóa.

Cấp độ 2: Cảng cạn, kết nối với cảng biển chính qua đường sắt hoặc đường thủy nội địa, đóng vai trò gom và chia luồng hàng vận tải giữa cảng biển và đích đến cuối cùng.

Cấp độ này là các cụm phân luồng hàng hóa bao gồm các bãi vận tải đa phương thức, cảng cạn nội địa và làng vận tải có kích thước M, L và có thể cả kích thước XL. Các trung tâm này thực hiện các hoạt động từ đơn giản như chuyển hàng hóa từ loại hình vận tải này sang một loại hình vận tải khác tại các bến cảng đa phương tiện, đến chuyển tải giữa tất cả các loại hình vận tải, phục vụ phạm vi địa lý rộng với nhiều loại dịch vụ gia tăng.

Cấp độ 3: Cụm liên kết ngành logistics, bao gồm hạ tầng phục vụ vận tải đa phương thức và các dịch vụ hỗ trợ cho phép chia sẻ cơ sở vật chất giữa các doanh nghiệp và nâng cao hiệu quả giao nhận hàng hóa.

Cấp độ 4: Trung tâm logistics cửa ngõ, là điểm giao giữa vận tải nội địa và biển, xử lý lượng hàng lớn và kết nối toàn cầu. Đây là loại hình trung tâm lớn nhất đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng và phát triển kinh tế, đòi hỏi đầu tư lớn và sử dụng công nghệ tiên tiến. Ngoài ra, các trung tâm logistics này có những tác động rất lớn về mặt kinh tế, có thể tạo ra nhiều việc làm, cung cấp các không gian rộng lớn để dự trữ hàng hóa, có cơ sở hạ tầng lớn để có thể bốc dỡ hàng hóa một cách nhanh chóng, cung cấp nhiều loại dịch vụ gia tăng liên quan đến vận tải và logistics.



Hình 1.1. Các cấp độ trung tâm logistics

(Nguồn: Developing Standardized Typology and Hierarchy).

Phân loại căn cứ vào quy mô và vai trò

Quyết định số 1012/QĐ-TTg đưa ra quy hoạch phát triển các trung tâm logistics trên cả nước. Mặc dù không đưa ra định nghĩa về trung tâm logistics loại I, loại II, nhưng qua nội dung Quyết định số 1012/QĐ-TTg, có thể thấy:

- Trung tâm logistics loại I là các trung tâm logistics cấp quốc gia và quốc tế, kết nối các khu vực kinh tế lớn của đất nước và kết nối với các nước bên ngoài. Diện tích của trung tâm logistics loại này đến năm 2020 phải đạt tối thiểu 20 hecta, đến năm 2030 phải đạt tối thiểu 50 hecta.
- Trung tâm logistics loại II là các trung tâm logistics cấp khu vực, kết nối các tỉnh, thành phố thành mạng liên kết phân phối. Diện tích của trung tâm logistics loại này đến năm 2020 phải đạt tối thiểu 15 hecta, đến năm 2030 phải đạt tối thiểu 30 hecta.

Theo Weigmans (1998), có thể phân loại trung tâm logistics như bảng 1.3 sau:

Bảng 1.3. Phân loại trung tâm logistics theo Weigmans

Trung tâm hạng XXL – trung tâm cửa ngõ quốc tế	Trung tâm có khả năng kết nối bằng đường biển, sắt, bộ, thủy nội địa xuyên suốt lục địa và kết nối với quốc tế. Trung tâm cung cấp
Trung tâm hạng XL – trung tâm cửa ngõ lục địa	Trung tâm có khả năng kết nối với toàn lục địa bằng đường biển, sắt, bộ và thủy nội địa, đóng vai trò là một trung tâm phân phối quốc tế.
Trung tâm hạng L – trung tâm cấp độ quốc gia	Trung tâm có khả năng kết nối thông qua đường sắt, thủy nội địa và đường bộ trong phạm vi quốc gia
Trung tâm hạng M – trung tâm cấp độ vùng	Trung tâm cung cấp các dịch vụ chi phí thấp với công nghệ đơn giản cho khối lượng hàng hóa nhỏ. Trung tâm đóng vai trò phân phối phục vụ các khu vực sản xuất nhỏ trong phạm

	vi khu vực và quốc gia thông qua vận tải đường bộ, đường sắt và thủy nội địa
Trung tâm hạng S – trung tâm cấp độ địa phương	Trung tâm chủ yếu kết nối thông qua đường bộ để nhận và giao hàng đến điểm đích cuối cùng. Các trung tâm này có thể kết nối thông qua đường sắt và đường thủy nội địa đơn giản.

(Nguồn: B.Wiegmans et al, *Intermodal Freight Terminals – An Analysis of the Terminal Market, Transportation Planning and Technology* 23(0055)).

Theo đó, trung tâm logistics quốc tế hiện đại phục vụ cho vùng kinh tế là mô hình trung tâm logistics quốc tế cao cấp được thiết kế như trung tâm quốc tế cửa ngõ với đầy đủ các chức năng của logistics, có kết cấu hạ tầng hiện đại, hệ thống điều hành thông minh và khả năng kết nối liên vùng, liên quốc gia một cách nhanh chóng.

Phân loại căn cứ vào vị trí địa lý:

– **Trung tâm logistics hàng hải:** là nơi hàng hóa được chuyển tải hoặc thông qua liên tục giữa các tuyến vận tải biển và các tuyến vận tải bộ, nơi hàng hóa lưu kho tạm thời và được phân loại chia tách, nơi tạo ra các giá trị dịch vụ gia tăng (VAS-Value Added Services) ở cấp độ khu vực hoặc cấp quốc tế.

– **Trung tâm logistics hàng không** là nơi có luồng hàng hóa luân chuyển và chuyển tải không ngừng giữa phương thức vận tải hàng không và các phương thức vận tải khác, nơi cung cấp các dịch vụ logistics và tạo ra giá trị gia tăng logistics cho khách hàng. Các trung tâm dạng này thường là các cảng hàng không trung chuyển lớn của khu vực và toàn cầu.

– **Trung tâm logistics đường bộ** về cơ bản cũng có đầy đủ các chức năng và vai trò như các trung tâm logistics hàng hải và hàng không nhưng vị trí nằm trên bộ. Các trung tâm loại này có thể là bến cảng sông quy mô lớn, ga đường sắt - bộ quy mô lớn, nơi các luồng hàng hóa lớn luân chuyển không ngừng, nơi cung cấp các dịch vụ phân phối, phân loại, lưu kho lưu bãi hàng hóa cũng như tạo ra các giá trị logistics gia tăng cho hàng hóa của khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm.

Phân loại căn cứ theo tính chất sở hữu

– **Trung tâm logistics Công:** là dạng được xây dựng và hoạt động trên cơ sở ngân sách nhà nước, hay các tỉnh thành phố địa phương. Trung tâm này chủ yếu hoạt động vì mục đích công.

– **Trung tâm logistics Tư:** là dạng được xây dựng và hoạt động từ nguồn vốn của khối tư nhân, phục vụ lợi ích và mục đích kinh doanh của khối tư nhân.

– **Trung tâm logistics Công-Tư:** Là dạng mà được xây dựng và hoạt động trên cơ sở kết hợp từ nguồn vốn nhà nước hay chính quyền địa phương với nguồn vốn tư nhân. Trung tâm này hoạt động kết hợp vì mục đích công và lợi ích của cả khối tư nhân.

1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến vị trí của trung tâm logistics

Về phía DN sử dụng dịch vụ trung tâm logistics

– *Nguồn tài nguyên tự nhiên*

Vị trí xác định trung tâm logistics thường được các DN lựa chọn gần nơi có nguồn tài nguyên cơ bản phục vụ cho hoạt động sản xuất, lắp ráp để giảm thiểu chi phí vận chuyển nguyên vật liệu tới nhà máy sản xuất.

– *Đặc điểm cư dân*

Trung tâm logistics cũng thường được các DN cân nhắc bố trí gần hoặc tại những nơi mà các DN coi là các thị trường lớn có quy mô khách hàng mục tiêu lớn và cũng có thể gần cả những thị trường mục tiêu lớn tiềm năng. Khi lựa chọn vị trí trung tâm logistics, các DN cũng xét đến không chỉ xu hướng phát triển và thay đổi của quy mô dân số mà còn cần phải xét đến sự thay đổi cơ cấu dân số mà có ảnh hưởng rất lớn đến xu hướng lựa chọn và mua sắm sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ,... cũng như các yếu tố như: quy mô lực lượng lao động có sẵn, tỷ lệ thất nghiệp, cơ cấu tuổi lao động, kỹ năng và trình độ giáo dục,... Ngoài ra các DN này cũng quan tâm đến: chủng tộc, các nhóm dân tộc, khác biệt về văn hóa,..

– *Hệ thống giao thông vận tải*

Các DN sử dụng dịch vụ trung tâm logistics đặc biệt quan tâm đến mức độ phát triển của hệ thống GTVT cũng như chi phí vận tải. Đây là một trong những nhân tố then chốt cần phải cân nhắc do chi phí vận tải thường chiếm tỷ trọng lớn trong kết cấu chi phí logistics. Nếu như hệ thống vận tải kém phát triển, thị trường dịch vụ vận tải phát triển không lành mạnh sẽ ảnh hưởng tới chi phí vận tải cũng như chất lượng dịch vụ

khách hàng. Thông thường các DN lựa chọn trung tâm logistics ở gần các đầu mối GTVT lớn.

– *Gần các nhà cung cấp chính*

Những thập kỷ gần đây các DN sử dụng dịch vụ trung tâm logistics rất chú trọng lựa chọn trung tâm logistics có vị trí gần các nhà cung cấp chính cho DN để đảm bảo cho quá trình giao hàng được nhanh chóng, ổn định, đảm bảo việc giao hàng đúng lúc (JIT-Just In Time) và giảm thiểu chi phí dự trữ.

– *Một số nhân tố khác*

Một số nhân tố khác mà các DN sử dụng dịch vụ trung tâm logistics cũng xem xét khi lựa chọn trung tâm logistics là: chất lượng sống, môi trường sống và làm việc, quy định pháp lý liên quan đến hoạt động kinh doanh, mức độ ổn định chính trị, mức độ tham nhũng, chủ nghĩa dân tộc, tỷ lệ tội phạm, mức độ an toàn,...

 Về phía tổ chức, DN điều hành hoạt động và kinh doanh dịch vụ trung tâm logistics

Các tổ chức và DN này sẽ xem xét đến các yếu tố như trung tâm logistics cần nằm tại hay gần các đầu mối hành lang GTVT lớn (đặc biệt là các cảng biển lớn, các ga đường sắt lớn, các cảng hàng không lớn,...), chọn nơi có mức độ đô thị hóa cao, gần biên giới để thuận tiện cho các giao dịch thương mại quốc tế.

Cụ thể dưới đây là các nhân tố mà các tổ chức, DN điều hành hoạt động và kinh doanh dịch vụ trung tâm logistics quan tâm xem xét đầu tiên khi quyết định lựa chọn vị trí cho trung tâm logistics

- Chính sách địa phương, quy định pháp lý, khả năng sử dụng quy mô diện tích đất lớn cho trung tâm logistics.
- Môi trường kinh tế, mức độ hấp dẫn và chất lượng sống
- Mức độ ổn định về chính trị.
- Xu hướng phát triển kinh tế - thương mại.
- Chất lượng hệ thống giao thông và hệ thống CNTT.
- Khả năng sử dụng, tay nghề, quy mô lực lượng lao động.
- Đối thủ cạnh tranh và mức độ cạnh tranh về kinh doanh dịch vụ trung tâm logistics.

Một trong các nhân tố quan trọng nhất quyết định thành công của một trung tâm logistics đó là vị trí. Vì vậy các doanh nghiệp cần nghiên cứu khoa học khi xác định vị trí cũng như khi quyết định đầu tư xây dựng, các trang thiết bị và phương án kinh doanh cho một trung tâm logistics.

1.4. Tầm quan trọng của việc phát triển các trung tâm logistics

(1) Nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại

Theo các chuyên gia, để nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam cũng như mang lại nhiều lợi ích hơn cho người tiêu dùng Việt Nam, mục tiêu phải đạt được là giảm chi phí logistics xuống 16% vào năm 2025. Để thực hiện được mục tiêu này, sự hợp tác của nhiều ngành, nhiều bên tham gia vào hoạt động logistics tại Việt Nam là hết sức cần thiết. Một trong những biện pháp hữu hiệu nhất là phát triển hệ thống trung tâm logistics giúp điều tiết hoạt động logistics, giảm đáng kể chi phí logistics cho hoạt động logistics tại Việt Nam.

(2) Thu hút đầu tư nước ngoài

Việc phát triển hệ thống trung tâm logistics của Việt Nam sẽ thu hút các doanh nghiệp logistics nước ngoài tham gia thị trường trong nước cũng như thu hút các doanh nghiệp thương mại, doanh nghiệp sản xuất nước ngoài đầu tư. Hệ thống trung tâm logistics được coi là một trong những thành phần cơ sở hạ tầng cơ bản của hệ thống logistics quốc gia. Khi Việt Nam xây dựng và phát triển hệ thống các trung tâm logistics với các dịch vụ đa dạng sẽ thu hút đáng kể các doanh nghiệp logistics nước ngoài đến làm ăn. Các doanh nghiệp thương mại, doanh nghiệp lắp ráp nước ngoài khi đầu tư vào Việt Nam sẽ được cung cấp các dịch vụ logistics và cung ứng thương mại hiệu quả, đa dạng, nhanh chóng, tin cậy với chi phí thấp. Sản phẩm, hàng hóa do các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài sản xuất tại Việt Nam sẽ được xuất khẩu ra thị trường nước ngoài cũng như tiêu thụ tại thị trường trong nước nhanh hơn với chi phí thấp hơn và giá cả cạnh tranh hơn trên thị trường.

(3) Thúc đẩy phát triển kinh tế các vùng

Khi hệ thống trung tâm logistics của Việt Nam hoàn thiện và hoạt động hiệu quả, chắc chắn sẽ thu hút được đông đảo các doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư vào dịch vụ, tận dụng được lợi thế cạnh tranh mà các trung tâm logistics tạo ra, từ đó tạo

động lực mạnh mẽ để phát triển sản xuất thương mại của toàn vùng. Đây sẽ là cơ hội tạo nên bước đột phá về kinh tế, thương mại cho một vùng kinh tế lớn của Việt Nam.

(4) Tạo việc làm cho lao động Việt Nam

Các trung tâm logistics Việt Nam sẽ tạo thêm việc làm cho người lao động trong các doanh nghiệp dịch vụ tại các trung tâm logistics.

1.5. Các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động của trung tâm logistics

Để đánh giá hiệu quả hoạt động của một trung tâm logistics, chúng ta cần sử dụng các tiêu chí chi tiết và phân tích sâu sắc về các yếu tố ảnh hưởng đến sự vận hành và hiệu quả của trung tâm. Dưới đây là các tiêu chí chính để đánh giá trung tâm logistics, được chia thành các nhóm tiêu chí cụ thể:

(1) Hiệu quả trong quản lý kho và bãi chứa hàng

- Tối ưu hóa không gian lưu trữ kho một cách hiệu quả nhất, bao gồm việc áp dụng các giải pháp lưu trữ thông minh (kệ cao, kệ động, hệ thống quản lý kho tự động (WMS)) để tối ưu diện tích, giảm thiểu tình trạng kho thừa hoặc thiếu.
- Quản lý tồn kho và luân chuyển hàng hóa: Kiểm tra sự chính xác và hiệu quả trong việc kiểm soát số lượng hàng tồn kho, các chu kỳ luân chuyển hàng hóa, hạn chế tình trạng hư hỏng hoặc hết hạn. Các phương pháp như FIFO (First In, First Out) hay LIFO (Last In, First Out) cần được triển khai một cách hiệu quả.
- Tốc độ và độ chính xác trong nhận diện và phân loại hàng hóa: Đánh giá mức độ chính xác và tốc độ trong việc nhận diện, phân loại và truy xuất thông tin hàng hóa thông qua công nghệ (QR code, RFID, hệ thống tự động).

(2) Hiệu quả trong các công đoạn gia công và gia tăng giá trị cho hàng hóa

- Tối ưu quy trình gia công (đóng gói, dán nhãn, lắp ráp): bao gồm việc giảm thiểu thời gian và chi phí, đồng thời duy trì chất lượng đóng gói, dán nhãn, lắp ráp. Việc sử dụng tự động hóa trong đóng gói có thể giúp giảm thiểu sai sót và tăng tốc độ.
- Ứng dụng công nghệ trong gia công: Các công nghệ như in ấn tự động, dán nhãn thông minh, hệ thống tự động bốc xếp có thể nâng cao hiệu quả gia công và giảm

bớt chi phí nhân công. Đánh giá mức độ áp dụng công nghệ mới vào các công đoạn này.

(3) Tối ưu hệ thống giao thông và cơ sở hạ tầng

- Hiệu quả kết nối giao thông nội bộ và liên kết với mạng lưới giao thông công cộng: Đánh giá mức độ thuận tiện và hiệu quả của các tuyến đường giao thông trong trung tâm, đảm bảo không có tắc nghẽn, thuận tiện cho các phương tiện vận tải, bốc xếp và kết nối với các tuyến giao thông quan trọng (đường bộ, đường sắt).
- Tối ưu hóa diện tích bãi đỗ phương tiện: bãi đỗ phải đủ rộng rãi, có khả năng đáp ứng số lượng phương tiện lớn và phải có hệ thống phân làn hợp lý để tránh tắc nghẽn.
- Bảo dưỡng và sửa chữa phương tiện: Xem xét hiệu quả của các khu vực bảo trì, sửa chữa, cung cấp nhiên liệu cho phương tiện. Một hệ thống bảo dưỡng tốt giúp kéo dài tuổi thọ phương tiện và giảm thiểu thời gian chết.

(4) Cơ sở hạ tầng hỗ trợ và quản lý

- Hạ tầng điện, nước, viễn thông: Đánh giá tính hiệu quả và bền vững của hệ thống cấp điện, cấp nước, thoát nước trong trung tâm. Hệ thống điện phải ổn định, có dự phòng để tránh mất điện; hệ thống nước và thoát nước cần đảm bảo không gây ô nhiễm và thuận tiện cho các hoạt động. Cơ sở hạ tầng viễn thông và internet ổn định, đủ băng thông và hỗ trợ các ứng dụng quản lý chuỗi cung ứng như WMS, TMS, ERP, giúp giám sát và điều phối hoạt động logistics từ xa.

(5) Hiệu quả quản lý và điều hành

- Quản lý hoạt động của trung tâm: bao gồm quy trình quản lý, báo cáo, theo dõi tiến độ công việc, sự tương tác giữa các bộ phận trong trung tâm (kho, vận tải, dịch vụ khách hàng).
- Sự phối hợp giữa các đơn vị trong chuỗi cung ứng: Trung tâm logistics cần phối hợp chặt chẽ với các đối tác khác trong chuỗi cung ứng (nhà cung cấp, nhà sản

xuất, nhà phân phối, các bên hải quan, kiểm dịch...). Đánh giá sự hiệu quả trong việc trao đổi thông tin, sự minh bạch trong các giao dịch.

(6) Khả năng duy trì an toàn và bảo mật

- An toàn lao động: Kiểm tra các biện pháp bảo vệ sức khỏe và an toàn lao động cho nhân viên và các bên liên quan, từ trang bị bảo hộ cá nhân, đào tạo về an toàn lao động đến việc kiểm tra định kỳ các thiết bị bảo vệ.
- Bảo mật thông tin và dữ liệu: Đảm bảo các hệ thống công nghệ thông tin bảo mật và an toàn, từ dữ liệu hàng hóa, đơn hàng đến thông tin của khách hàng. Các biện pháp mã hóa, sao lưu dữ liệu cần được triển khai đầy đủ.

(7) Khả năng thích ứng và sáng tạo

- Khả năng mở rộng quy mô trung tâm khi nhu cầu gia tăng, bao gồm khả năng mở rộng kho bãi, bổ sung các công đoạn gia công, tăng cường phương tiện vận tải. Sáng tạo và đổi mới trong việc áp dụng công nghệ mới, mô hình kinh doanh mới, hoặc giải pháp logistics bền vững giúp giảm chi phí, tăng cường hiệu quả.

(8) Hiệu quả tài chính và chi phí vận hành

- Quản lý chi phí vận hành: Đánh giá mức độ kiểm soát chi phí liên quan đến vận hành trung tâm, bao gồm chi phí bảo trì, chi phí năng lượng, chi phí nhân công, chi phí vận tải và chi phí khác.
- Lợi nhuận và hiệu quả đầu tư: Xem xét khả năng sinh lời của trung tâm, lợi nhuận từ các dịch vụ gia tăng giá trị (như đóng gói, dán nhãn, lắp ráp), khả năng giảm chi phí tổng thể mà vẫn duy trì chất lượng dịch vụ.

(9) Tính bền vững và bảo vệ môi trường

- Quản lý chất thải và tái chế: Đánh giá các biện pháp quản lý chất thải trong trung tâm logistics, từ đóng gói, dán nhãn đến các vật liệu sử dụng trong vận hành, có phương án tái chế hợp lý.

- Giảm thiểu khí thải và tiết kiệm năng lượng: Đánh giá mức độ sử dụng năng lượng tái tạo, việc áp dụng các phương tiện vận tải ít gây ô nhiễm, và các hệ thống chiếu sáng tiết kiệm năng lượng.

Đánh giá hiệu quả của một trung tâm logistics không chỉ tập trung vào các yếu tố vận hành hàng ngày mà còn bao gồm các yếu tố dài hạn như khả năng duy trì, khả năng mở rộng, sáng tạo và khả năng ứng dụng công nghệ mới. Các tiêu chí này sẽ giúp xác định trung tâm logistics hoạt động hiệu quả, bền vững và có thể đáp ứng được các yêu cầu ngày càng cao của khách hàng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 của khóa luận đã mang đến cái nhìn toàn diện về logistics và trung tâm logistics, từ các khái niệm cơ bản cho đến những yếu tố quyết định vai trò và tầm quan trọng của chúng trong chuỗi cung ứng hiện đại. Qua đó, chúng ta đã hiểu rõ hơn về các chức năng, loại hình cũng như phân loại trung tâm logistics, từ đó thấy được sự ảnh hưởng của vị trí chiến lược đối với hiệu quả hoạt động của trung tâm. Việc phát triển trung tâm logistics không chỉ là yếu tố then chốt giúp các doanh nghiệp tối ưu chi phí mà còn nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường sự linh hoạt trong vận hành. Hơn thế nữa, các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động của trung tâm logistics đã được xác định rõ ràng, tạo nền tảng vững chắc để đo lường và cải thiện hiệu quả trong thực tiễn. Những kiến thức này không chỉ giúp chúng ta hiểu sâu hơn về vai trò của trung tâm logistics, mà còn mở ra những cơ hội nghiên cứu và ứng dụng thực tiễn quý giá cho những chương tiếp theo của khóa luận.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS TẠI VIỆT NAM

2.1. Tình hình hoạt động logistics tại Việt Nam

2.1.1. Tình hình hoạt động logistics tại Việt Nam hiện nay

➤ **Cơ sở hạ tầng:**

–**Đường bộ:** Tổng chiều dài mạng lưới đường bộ khoảng 595.125km gồm cả đường giao thông nông thôn, trong đó đường bộ quốc gia gồm cả quốc lộ và cao tốc là 26.484km, chiếm 4,4% tổng chiều dài đường bộ toàn quốc. Thị phần vận tải đường bộ vẫn chiếm đa số khoảng 90% - 93% đối với hành khách và 61% - 64% đối với hàng hóa.

–**Đường sắt:** Mạng lưới đường sắt Việt Nam phân bố trên 7 trục chính với tổng chiều dài 3.162,9km, kết nối các khu dân cư, trung tâm văn hóa nông nghiệp và công nghiệp, trong đó tuyến chính Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh dài 1.730km.

–**Đường thủy nội địa:** Việt Nam có 2.360 sông dài từ 10km trở lên, trong đó có 106 sông chính và 2.254 phụ lưu, có 112 cửa sông ra biển (trung bình 30km chiều dài bờ biển có 1 cửa sông). Tuy nhiên, các dòng chảy sông ngòi phân bố không đều. Mật độ sông kênh bình quân cả nước là 0,27km/km²; khu vực Đồng bằng sông Hồng và Đồng bằng sông Cửu Long có mật độ tương ứng là 0,2 - 0,4km/km². Các hệ thống sông có lưu vực với diện tích trên 10.000km² gồm: Bằng Giang - Kỳ Cùng, Hồng - Thái Bình, Mã, Cả, Vu Gia - Thu Bồn, Ba, Srêpôk (lưu vực sông Mê Kông), Sê San, Đồng Nai và sông Mê Kông; Lưu vực với diện tích từ 2.500 - 10.000km² gồm Thạch Hãn, Gianh, Hương, Trà Khúc, Côn và các lưu vực sông vùng Đông Nam Bộ.

–**Đường biển:** Theo số liệu thống kê năm 2022 của Lloyd's List, Việt Nam có 03 cảng biển nằm trong nhóm 50 cảng biển có sản lượng container thông qua lớn nhất thế giới, là cảng biển TP. Hồ Chí Minh xếp thứ 22; cảng biển Hải Phòng xếp thứ 28; cảng biển Cái Mép - Thị Vải xếp thứ 329, chất lượng cơ sở hạ tầng cảng biển của Việt Nam tiếp tục được quan tâm đầu tư; đặc biệt là phát triển cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ đang là những điểm nổi bật của bức tranh phát triển cảng biển nước ta.

Đối với tuyến vận tải chuyên tuyến container: Các tuyến đi thẳng châu Âu, châu Mỹ: có 27 tuyến tại cảng Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải (tăng từ 8 tuyến (năm 2013) lên 23 tuyến (năm 2023)). Các tuyến nội Á: có trên 100 tuyến tập trung nhiều ở cụm cảng

số 1 (Hải Phòng, Quảng Ninh), và nhóm cảng biển số 4 (TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu), ngoài ra, tại một số cảng biển khu vực miền Trung (Đà Nẵng, Quy Nhơn).

Việt Nam đứng thứ 3 Asean về sản lượng hàng thông qua và tuyến lớn nhất (sau Malaysia và Singapore). Khả năng tiếp nhận tàu: hiện nay cảng biển Việt Nam đã tiếp nhận được tàu container đến 132.000DWT tại Lạch Huyện, 214.000DWT tại Cái Mép - thuộc loại lớn nhất thế giới. Các bến chuyên dùng tiếp nhận tàu đến 200.000DWT, hàng lỏng đến 150.000DWT, dầu thô đến 320.000DWT (tại bến phao cảng Nghi Sơn).

–**Đường hàng không:** Hiện, cả nước có 22 CHK đang khai thác với tổng diện tích khoảng 11.859ha¹⁰; trong đó có 9 CHK quốc tế và 13 CHK quốc nội được phân chia theo 3 khu vực Bắc, Trung, Nam: Khu vực miền Bắc có 7 CHK là Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Thọ Xuân, Vinh, Điện Biên và Đồng Hới; Khu vực miền Trung có 7 CHK là Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Chu Lai; Khu vực miền Nam có 8 CHK là Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Côn Đảo, Cà Mau.

–**Cơ sở thông tin và công nghệ:** các doanh nghiệp logistics ngày càng chú trọng đầu tư hiện đại hóa hạ tầng CNTT nhằm nâng cao hiệu quả quản lý cũng như chất lượng dịch vụ khách hàng. Hầu hết các doanh nghiệp trong ngành logistics Việt Nam đều sử dụng hiệu quả các công cụ Internet và trang web phục vụ cho hoạt động kinh doanh. Nhiều doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp logistics có vốn đầu tư nước ngoài đã đầu tư xây dựng các công cụ CNTT hiện đại để phục vụ khách hàng như theo dõi đơn hàng, đặt chỗ điện tử, khả năng hiển thị, v.v.

Các dịch vụ logistics chính và mức phí dịch vụ:

Hiện nay, dịch vụ logistics tại Việt Nam chủ yếu là: dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, giao nhận hàng hóa nội địa và phân phối nội địa, kho bãi, phân loại, đóng gói hàng hóa. Tuy nhiên, các dịch vụ này chưa phát triển mạnh mà chủ yếu là nhỏ lẻ, thiếu chuyên nghiệp.

Mức phí dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay thường cao hơn so với các quốc gia trong khu vực. Điều này một phần do cơ sở hạ tầng logistics chưa phát triển đồng bộ, chi phí vận tải, kho bãi và thủ tục hành chính vẫn còn nhiều bất cập. Dù Chính phủ đã có những chính sách nhằm giảm chi phí logistics, tuy nhiên mức phí này vẫn là một yếu

tổ cản trở sự phát triển của ngành, đặc biệt trong việc cạnh tranh với các quốc gia có chi phí logistics thấp hơn như Trung Quốc, Thái Lan hay Malaysia.

Dịch vụ vận tải:

Tiếp nối đà phục hồi từ những tháng cuối năm 2023, dịch vụ vận tải hàng hóa năm 2024 ghi nhận những tín hiệu tích cực. Các yếu tố chính thúc đẩy sản lượng vận tải hàng hóa như kim ngạch xuất nhập khẩu và sản lượng sản xuất đều ghi nhận sự tăng trưởng so với cùng kỳ năm trước. Dưới tác động tích cực của hoạt động xuất nhập khẩu và sản xuất trong nước, dịch vụ vận tải hàng hóa đã có sự tăng trưởng sản lượng đáng kể, theo Báo cáo tình hình kinh tế xã hội 9 tháng đầu năm 2024 của Tổng cục Thống kê, tính chung trong 9 tháng đầu năm 2024, vận tải hàng hóa ước đạt 1.917,9 triệu tấn hàng hóa vận chuyển, tăng 13,7% so với cùng kỳ năm trước, và luân chuyển đạt 393,35 tỷ tấn/km, tăng 10,5% so với 9 tháng đầu năm 2023

Tính chung 9 tháng đầu năm 2024, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu ước đạt 578,5 tỷ USD, tăng 16,3% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt 299,6 tỷ USD, tăng 15,4%; kim ngạch nhập khẩu đạt 278,84 tỷ USD, tăng 17,3%.

Số lượng doanh nghiệp:

Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, tính chung 9 tháng đầu năm 2024, cả nước có gần 6,5 nghìn doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics đăng ký thành lập mới (chiếm 5,33% tổng số doanh nghiệp thành lập mới của cả nước) với tổng số vốn đăng ký là 36,55 nghìn tỷ đồng và tổng số lao động đăng ký gần 28,9 nghìn lao động, tăng 13,5% về số doanh nghiệp, tăng 18,3% về số lao động, nhưng lại giảm 11,3% về vốn đăng ký so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, số doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi thành lập mới có 6.503 doanh nghiệp, tăng 13.5% so với cùng kỳ năm 2023.

Bảng 2.1. Doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi đăng ký thành lập mới, tổng số vốn, nguồn lao động trong 9 tháng đầu năm 2024

Doanh nghiệp thành lập mới	9 tháng đầu năm 2024			9 tháng đầu năm 2024 so với cùng kỳ năm 2023 (%)		
	Số DN	Vốn đăng ký (tỷ đồng)	Số lao động (người)	Số DN	Vốn đăng ký	Số lao động
Tổng số DN cả nước	121.898	1.158.536	735.097	103,4	103,4	96,6
DN vận tải kho bãi	6.503	36.551	28.898	113,5	88,7	118,3
Tỷ trọng của DN vận tải kho bãi/ Tổng số DN cả nước (%)	5,33	3,15	3,93			

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Trung tự, trong 9 tháng đầu năm 2024, hơn 86,9 nghìn doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh có thời hạn, tăng 14,7% so với cùng kỳ năm trước; trong đó, 4.519 doanh nghiệp vận tải kho bãi phải tạm ngừng hoạt động, tăng 10,2%.

Gần 13,0 nghìn doanh nghiệp hoàn tất làm thủ tục giải thể, trong đó, doanh nghiệp vận tải kho bãi có 490 doanh nghiệp, chiếm 3,79% tổng số doanh nghiệp giải thể cả nước.

Bảng 2.2. Biến động doanh nghiệp lĩnh vực vận tải, kho bãi trong 9 tháng đầu năm 2024

	9 tháng đầu năm 2024		9 tháng đầu năm 2024 so với cùng kỳ năm 2023 (%)	
	Tạm ngừng kinh doanh có thời hạn	Hoàn tất thủ tục giải thể	Tạm ngừng kinh doanh có thời hạn	Hoàn tất thủ tục giải thể
Tổng số DN cả nước	86.904	15.366	114,7	118,9
DN vận tải kho bãi	4.519	575	110,2	117,3
Tỷ trọng của DN vận tải kho bãi/ Tổng số DN cả nước (%)	5.2	3.74		

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

2.1.2. Đánh giá ngành logistics Việt Nam

Với vị trí địa lý đặc biệt, nằm ở trung tâm khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, Việt Nam đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới giao thương quốc tế. Việt Nam có một tuyến đường hàng hải quốc tế quan trọng đi qua, giúp kết nối các quốc gia trong khu vực với thị trường toàn cầu. Đây là một lợi thế địa kinh tế lớn, tạo cơ hội để Việt Nam phát triển mạnh mẽ ngành logistics, thúc đẩy sản xuất, xuất khẩu và đóng góp vào sự phát triển kinh tế chung.

Năm 2023, theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới, Chỉ số hiệu quả logistics (LPI) của Việt Nam ở vị trí 43/139 nền kinh tế được xếp hạng, cải thiện đáng kể so với vị trí 53 vào năm 2010. Trong khu vực ASEAN, Việt Nam thuộc top 5 khi cùng thứ hạng với Philippines và đứng sau Singapore, Malaysia, Thái Lan. Nếu xét trong các thị trường mới nổi thì Việt Nam thuộc nhóm 10/50 thị trường logistics mới nổi trên thế giới, theo bảng xếp hạng về chỉ số thị trường mới nổi của Nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hậu cần kho vận Agility. Trong số đó, chỉ tiêu về cơ hội logistics quốc tế, Việt Nam xếp hạng 4 thế giới và được đánh giá là quốc gia có tiềm năng phát triển logistics hàng đầu khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, ngành logistics trên phạm vi cả nước vẫn còn nhiều hạn chế, chưa thực sự tương xứng với điều kiện và tiềm năng phát triển như:

(1) Về đường bộ

Mạng lưới đường cao tốc nói chung còn thiếu, đặc biệt trên các trục vận tải có lưu lượng lớn như trục Bắc Nam, các tuyến vành đai Thủ đô Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Theo Báo cáo Kết quả thực hiện 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 của Bộ Công Thương (2022), do điều kiện địa hình có đến 39% mạng lưới quốc lộ nằm trong khu vực đồi núi và nhiều tuyến được quy hoạch là quốc lộ, song chưa được nâng cấp, chưa đạt yêu cầu quy hoạch.

(2) Về đường sắt

Hầu hết các tuyến đường sắt đều được xây dựng từ lâu nên có tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, có nhiều hạn chế về tải trọng nên tốc độ chạy tàu thấp, làm giảm tính cạnh tranh so với các phương thức vận tải khác. Việc phân bổ nguồn lực đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường sắt còn hạn chế.

(3) Về đường thủy nội địa

Hệ thống cảng thủy nội địa hiện chủ yếu phục vụ bốc xếp hàng rời, hàng chuyên dùng với dây chuyền bốc xếp lạc hậu, năng suất thấp, trong khi đó các cảng thủy nội địa tổng hợp, container mới được đầu tư hiện đại tuy nhiên hiệu quả khai thác chưa cao (lượng hàng qua cảng thấp hơn công suất thiết kế). Hạn chế hiện nay của hệ thống cảng thủy là đường bộ kết nối với cảng có trọng tải thấp, không thuận lợi để trung chuyển hàng hóa bằng xe ô tô.

(4) Về đường biển

Mặc dù đã có những bước tiến lớn cả về thể chế và hạ tầng trong những năm gần đây, tuy nhiên với quy mô xuất, nhập khẩu hàng hóa liên tục tăng và phần lớn vẫn từ đường biển, trong khi năng lực vận tải đường biển còn hạn chế.

(5) Về đường hàng không

Việc đầu tư hoàn thiện, phát triển trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại các cảng còn hạn chế. Cơ sở hạ tầng phục vụ khai thác hàng hóa hiện nay chỉ có Cảng hàng không quốc tế Nội Bài và Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất là có nhà ga hàng hóa chuyên biệt. Tại Việt Nam hiện nay, cũng chưa có hãng hàng không chuyên vận chuyển hàng hóa bằng tàu bay chuyên dụng.

(6) Về trung tâm logistics

Hiện nay, các địa phương đã đưa ra các quy hoạch, triển khai và xây dựng trung tâm logistics tích hợp trong quy hoạch Tỉnh, song việc triển khai thực hiện vẫn còn

chậm. Năng lực khai thác của các trung tâm logistics chưa đạt như kỳ vọng do quy mô, tác động của thị trường...

➤ Bên cạnh những hạn chế thì với mục tiêu trở thành một điểm đến cung cấp nhiều dịch vụ cho đối tác và khách hàng (one-stop service), tăng cường tính cạnh tranh, các doanh nghiệp trong ngành đã không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường vận tải đa phương thức, tăng cường liên minh, liên kết giữa các hãng vận tải,...

– **Tăng cường vận tải đa phương thức:**

Tình hình vận tải đường sắt tại Việt Nam cũng có nhiều khởi sắc. Tuyến liên vận quốc tế Á - Âu được ví như một mỏ vàng đang được khai phá, giúp đưa hàng hóa nước ta đến các thị trường rộng lớn. Các đoàn tàu liên vận quá cảnh Trung Quốc có thể đi đến Nga, châu Âu, Kazakhstan, Mông Cổ. Tuy nhiên, hiện tuyến liên vận quốc tế bằng đường sắt Á - Âu, quá cảnh Trung Quốc đi Kazakhstan, đi Nga chỉ mới chạy một chuyến/tuần vì mới được đưa vào khai thác vào đầu năm nay và hàng hóa cũng đang dịch chuyển dần từ các loại hình vận tải khác sang đường sắt. Trong tương lai, số tuyến có thể được tăng lên nếu nhu cầu tăng. Các mặt hàng được xuất sang Trung Quốc bằng đường sắt chủ yếu là nông - thủy sản từ các tỉnh Bình Thuận, Long An, Tiền Giang; các mặt hàng khác như hàng điện tử, dệt may, da giày là nguồn hàng được xuất đi các nơi khác. Tháng 8/2024, Trung Quốc và Việt Nam cũng đã ký các văn kiện liên quan đến việc tăng cường hợp tác phát triển giữa hai quốc gia trong đó đáng chú ý là công thư về nghiên cứu tính khả thi dự án viện trợ kỹ thuật lập quy hoạch hai tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lạng Sơn - Hà Nội và Móng Cái - Hạ Long - Hà Nội giữa Bộ Giao thông vận tải Việt Nam và Tổng cục Hợp tác phát triển quốc gia Trung Quốc. Nắm bắt được nhu cầu thị trường, Tổng Công ty Cổ phần Bưu chính Viettel (Viettel Post) đang có kế hoạch khai thác 12 đoàn tàu đường sắt nội địa vận chuyển Bắc - Nam và liên vận Việt - Trung, bên cạnh đó sẽ cung cấp các dịch vụ vận tải, thông quan, vận chuyển container lạnh trong năm nay. Viettel Post cũng đã có phương án triển khai 9 tuyến vận tải xuyên biên giới đường bộ giữa các nước ASEAN với Trung Quốc. Doanh nghiệp này cũng ký thỏa thuận hợp tác để xây dựng 2 trung tâm logistics tại TP. Nam Ninh và TP. Bằng

Tường của Trung Quốc nhằm quảng bá thương hiệu và cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức Việt Nam - Trung Quốc.

– **Tăng cường liên minh, liên kết giữa các hãng tàu hay các cảng biển lớn**

Vào quý I/2023, liên minh 2M của hai hãng tàu container lớn nhất thế giới là MSC và Maersk thông báo sẽ chính thức tan rã vào tháng 1/2025. Tại Việt Nam, các tàu thuộc khai thác hoặc sở hữu của hai hãng tàu này đều tham gia vận chuyển hàng hóa đi châu Âu và châu Mỹ. Tình hình xuất nhập khẩu Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào các hãng tàu ngoại trong bối cảnh đội tàu của Việt Nam còn thiếu và yếu, do đó, việc tan rã liên minh hãng tàu có tuổi đời 10 năm này sẽ khiến vận tải biển Việt Nam chịu tác động không ít. Cùng thời điểm đó, Maersk và Hapag-Lloyd cũng tuyên bố sẽ thành lập liên minh mới là Gemini có hiệu lực từ tháng 2/2025. Với liên minh mới này, Hapag-Lloyd sẽ rút khỏi liên minh THE với ba thành viên còn lại (ONE-HMM-YML), sớm hơn hai năm so với hiệu lực chính thức (2027). Ngoài liên minh giữa các hãng tàu, các cảng biển tại Việt Nam cũng đã và đang có những bước tiến trong việc hợp tác cùng phát triển. Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải (TCTT) và cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) tiên phong trong việc mở cổng kết nối bến chung của hai cảng tạo thành cầu cảng dài 1.200m, có thể đón cùng lúc 3 tàu lớn, giúp tăng 30 - 40% công suất của cả hai cảng.

2.2. Tình hình phát triển các trung tâm logistics tại Việt Nam

Tình hình hoạt động của các trung tâm logistics tại Việt Nam hiện nay

Ngành hàng hóa phát triển cho thấy tầm quan trọng của ngành logistics cũng như các trung tâm logistics. Việt Nam là nước đang phát triển với nhiều chính sách hợp tác quốc tế, giao thương, thương mại; Bên cạnh đó, nhu cầu mua sắm hàng hóa, xuất nhập khẩu tăng cao nên việc hình thành các trung tâm logistics là vô cùng quan trọng.

Trung tâm logistics được coi là yếu tố quan trọng trong hệ thống cơ sở hạ tầng logistics nhưng thực sự chưa được quan tâm đầu tư phát triển ở Việt Nam. Trong khi chúng ta đều thừa nhận rằng “Quá trình sản xuất chỉ kết thúc khi sản phẩm làm ra được đưa tới tận tay người tiêu dùng”.

Cả nước có tới khoảng 370 khu công nghiệp với gần 100 nghìn ha, nhưng Việt Nam vẫn chưa có một khu công nghiệp logistics nào tại 63 tỉnh, thành phố. Và còn nhiều

rào cản cho quá trình tiếp tục sản xuất (lưu thông hàng hóa) như các trạm thu phí (BOT) lại mọc lên dày đặc, khoảng cách không tới 50km, thiếu hệ thống kho tàng, hạ tầng kết nối để giảm chi phí logistics thông qua phát triển mạng lưới các trung tâm logistics, chưa hình thành thị trường bất động sản logistics để thu hút đầu tư logistics... Điều này là có mâu thuẫn với mở cửa và hội nhập logistics của Việt Nam trong thực hiện các FTA thế hệ mới, nguy cơ dẫn đến nhiều hậu quả cho nền kinh tế - xã hội như làm cho chi phí logistics tăng cao hơn nhiều so với các nước, ùn tắc, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường... làm giảm sức cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp trên thị trường, đặc biệt là đối với hàng xuất khẩu.

Sự ra đời và phát triển các trung tâm logistics gắn liền với quá trình phát triển ngành logistics trên thế giới. Ở nước ta, ngành logistics và trung tâm logistics đang còn là vấn đề mới mẻ. Điều đó cho thấy quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế, chuyển từ phát triển theo chiều rộng, dựa vào lao động giá rẻ và tài nguyên sang phát triển theo chiều sâu dựa vào khoa học công nghệ, năng suất và hiệu quả còn nhiều khó khăn.

Hoạt động logistics đã diễn ra từ lâu tại Việt Nam và luôn gắn liền với lịch sử phát triển của đất nước, nhưng phải đến năm 2005, Việt Nam mới có văn bản pháp luật đầu tiên định nghĩa về hoạt động này tại Luật Thương mại. Logistics ở Việt Nam mặc dù đang trong giai đoạn đầu của sự phát triển nhưng đã có những đóng góp nhất định trong phát triển kinh tế - xã hội.

Theo định hướng, phát triển các trung tâm logistics cấp I quốc gia và quốc tế tại Việt Nam với vị trí và vai trò của trung tâm ban đầu là tại Hà Nội, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh. Từ các trung tâm gốc này, phát triển các trung tâm logistics cấp II ở cấp độ vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế. Nước ta đã hình thành và phát triển các trung tâm logistics chuyên ngành, trước mắt là các trung tâm logistics chuyên ngành hàng không gắn với các sân bay, kết nối với hệ thống các trung tâm logistics cấp I, cấp II để hỗ trợ, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hoặc trung chuyển hàng hóa thông qua vận tải đa phương thức, phục vụ đầu vào, đầu ra của sản xuất công nghiệp tại các khu công nghiệp, trung tâm công nghệ cao, các vùng sản xuất tập trung quy mô lớn.

Trong đó, miền Bắc đã hình thành và phát triển 7 trung tâm logistics cấp I, cấp II và 1 trung tâm logistics chuyên dùng gắn với các sân bay tại các vùng, tiểu vùng và hành

lang kinh tế. Khu vực miền Trung – Tây Nguyên hình thành và phát triển 6 trung tâm logistics cấp I, cấp II và 1 trung tâm logistics hàng không chuyên biệt tại các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế. Khu vực miền Nam hình thành và phát triển 05 trung tâm logistics cấp I, cấp II và 01 trung tâm logistics hàng không chuyên biệt tại các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Hiện nay, một số trung tâm logistics hiện đại, ứng dụng công nghệ tiên tiến, chuẩn hóa sẽ đi vào hoạt động, góp phần giảm gánh nặng cho cơ sở hạ tầng logistics. Một số kho hóa chất mới, hiện đại, đạt tiêu chuẩn về an toàn phòng cháy chữa cháy, an toàn lao động... đã được xây dựng và đưa vào hoạt động, đảm bảo an toàn cho việc lưu trữ. Sự phát triển bùng nổ của thương mại điện tử trong những năm gần đây với những tên tuổi lớn như Shopee, Lazada hay Tiki, Sendo đã tạo nên nhu cầu lớn về các trung tâm giao hàng chặng cuối và logistics chuyên về chức năng chia, tách đơn hàng.

Tuy nhiên, nhiều trung tâm logistics tại Việt Nam thực chất chỉ là các ICD mở rộng một số chức năng để phục vụ cho hoạt động trước đó. Trong bối cảnh tăng trưởng kinh tế hiện nay, việc phát triển một trung tâm logistics đáp ứng nhu cầu toàn diện là hết sức cấp thiết.

2.3. Quy mô các trung tâm logistics của Việt Nam

2.3.1. Quy mô các trung tâm logistics tiêu biểu đang hoạt động tại Việt Nam

Bảng 2.3. Danh sách các trung tâm logistics đang hoạt động hiện nay

TT	Vùng/Tên trung tâm	Tỉnh/thành	Tổng diện tích	Năm thành lập
Miền Bắc				
1	Trung tâm Logistics Cái Lân – VOSA	Quảng Ninh	49,7 ha	2012
2	Trung tâm Logistics Green – KCN Đình Vũ	Hải Phòng	30 ha	2012
3	Trung tâm KM Cargo Services Hải Phòng (KMCS)		2ha	2022

Miền Trung				
4	Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng	Đà Nẵng	>1ha	2013
5	Trung tâm logistics Vĩnh Tân Bình Thuận	Bình Thuận	50 ha	2022
Miền Nam				
6	Trung tâm logistics Schenker Gemadept	Bình Dương	1 ha	2009
7	Trung tâm Logistics Damco		7,3 ha	2011
8	Trung Tâm Logistics Geodis Wilson Cát Lái	TP. Hồ Chí Minh	250 ha	2012
9	Trung tâm Viettel logistics		143,7 ha	2021

(Nguồn: tác giả tổng hợp)

Đáng chú ý nhất là năm 2021, một sự kiện tiêu biểu cho thấy sự bứt phá của các trung tâm logistics trọng điểm đó là sự kiện Viettel Post khai trương trung tâm logistics tự động hiện đại bậc nhất Việt Nam tại Quận 12, TPHCM ngày 24/01/2021. Sự kiện này đánh dấu bước phát triển mới của Viettel Post trong lộ trình chuyển dịch từ Tổng công ty Bưu chính chuyển phát trở thành Tổng công ty Logistics, tiến tới trở thành doanh nghiệp Logistics số 1 Việt Nam dựa trên nền tảng công nghệ cao vào năm 2025.

Trung tâm Logistics miền Nam được ứng dụng nhiều công nghệ hiện đại bậc nhất hiện nay trong vận hành và giám sát với hai trung tâm chính là Trung tâm chia chọn và Trung tâm hoàn tất đơn hàng (Fulfillment). Trong trung tâm Fulfillment, Viettel Post cung cấp đầy đủ các dịch vụ gồm: nhập hàng vào kho, lưu kho, xử lý đơn hàng, dán nhãn, xuất hàng, chia chọn, vận chuyển bằng việc ứng dụng công nghệ robot AGV vận chuyển hàng hóa và lưu trữ tự động, sắp xếp hàng hóa và điều phối đơn một cách ngẫu nhiên dựa theo tối ưu đường đi. Dịch vụ hoàn tất đơn hàng sẽ cung cấp giải pháp toàn diện cho khách hàng, đặc biệt là khách hàng kinh doanh thương mại điện tử. Khách hàng chỉ cần tập trung vào bán hàng, toàn bộ các khâu hậu cần sẽ được Viettel Post thực hiện một cách tự động để đưa hàng đến tay khách hàng một cách nhanh nhất.

Tại trung tâm chia chọn mới được ra mắt, hệ thống băng chuyền chia chọn tự động với:

- Công suất 42.000 bưu phẩm/giờ.
- Tự động hóa bằng công nghệ nhận dạng mã vạch và phân tích hình ảnh với tốc độ rất nhanh và độ chính xác cao
- Hệ thống camera giám sát chuyên nghiệp
- 360 cổng chia hàng nhỏ và 41 cổng chia hàng nặng
- Đưa robot tự động trong hoạt động nâng hạ hàng hóa giúp giảm sức lao động. Trung bình 1 robot có thể thay thế cho 5 – 10 công nhân.
- Giúp tối ưu 91% nhân lực
- Giảm toàn trình kết nối bưu phẩm lên tới 6h



Hình 2.1. Trung tâm Logistics miền Nam được ứng dụng nhiều công nghệ hiện đại bậc nhất hiện nay trong vận hành và giám sát

(Nguồn: Báo điện tử Đại Biểu Nhân dân)

Đây là hệ thống duy nhất tại Việt Nam tích hợp được chia tự động hàng nặng đến 50kg và hàng nhỏ trên cùng một kích bản chia, do Viettel Post làm chủ sáng kiến và công nghệ. Băng chuyền chia chọn tự động này sẽ giúp Viettel Post thay đổi hoàn toàn cách làm cũ khi cho phép chia chọn tự động một cách chính xác đến từng quận, huyện. Hàng hóa sau khi được chia chọn qua trung tâm Logistics này sẽ được kết nối đến khách hàng mà không cần thực hiện chia chọn lần hai. Bên cạnh đó, việc kiểm soát an ninh và giám sát tại trung tâm Logistics miền Nam cũng được ứng dụng công nghệ AI để giám

sát luồng vận hành 1 vào- 1 ra duy nhất, nhận diện người vào, xe vào; tự động cảnh báo khói, cháy nổ trong kho...

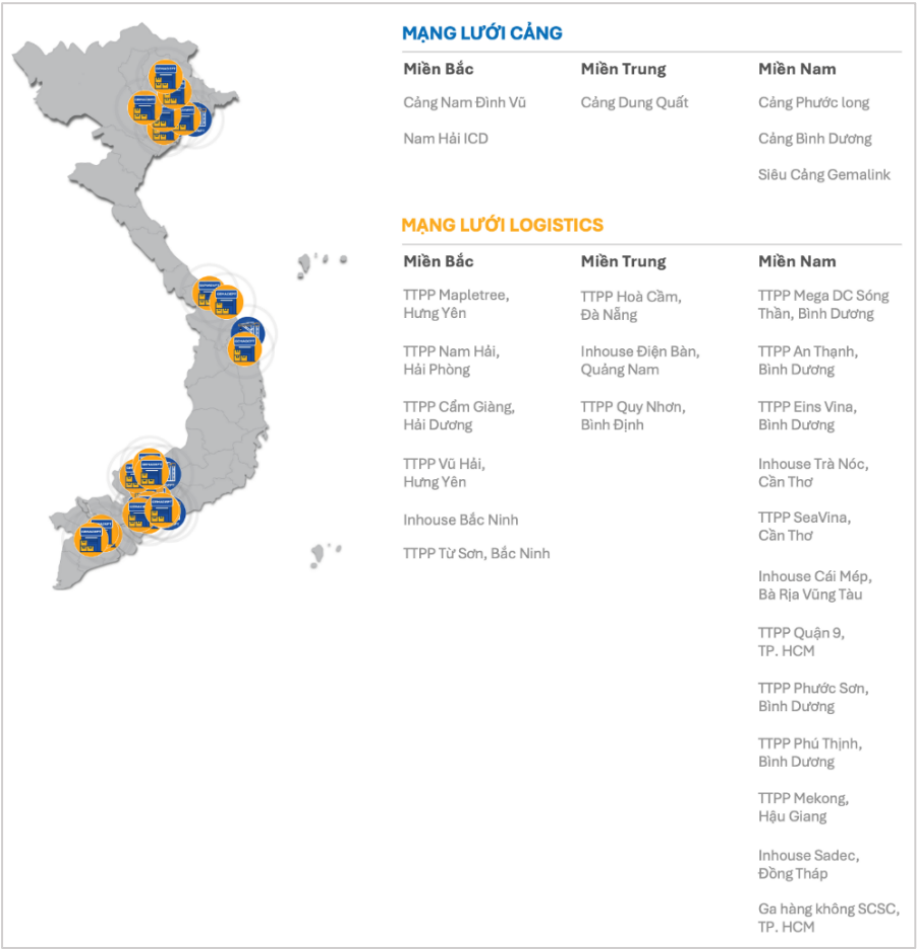
Ứng dụng công nghệ hiện đại, tự chủ thiết kế để phù hợp với thị trường Việt Nam, trung tâm Logistics miền Nam của Viettel Post là một hạ tầng Logistics hoàn chỉnh giúp lưu thông dòng chảy hàng hóa đạt cả 2 yếu tố là tốc độ và chính xác, giảm thời gian toàn trình kết nối bưu phẩm đến 6 giờ, tỷ lệ sai sót trong chia chọn gần như bằng không, tối ưu 91% nhân lực và cung cấp giải pháp hoàn tất đơn hàng tự động cho khách hàng. Với những công nghệ hiện đại, trung tâm Logistics này chính là bước tiến vượt trội của Viettel Post trong công cuộc chuyển đổi số, giúp cắt giảm chi phí Logistics, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh Logistics Quốc gia. Không những thế, người lao động của Viettel Post cũng được chuyển từ môi trường làm việc tay chân sang môi trường làm của thế hệ mới – thế hệ 4.0, làm việc trong môi trường tốt đẹp hơn và mang lại giá trị cho xã hội.

2.3.2. Quy mô hệ thống kho và trung tâm phân phối tại các khu vực

Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, tính đến cuối năm 2023, tổng diện tích kho hàng và trung tâm phân phối tại Việt Nam đạt khoảng 3,7 triệu m². Hiện nay đa số các trung tâm phân phối đều được phát triển, nâng cấp bởi các doanh nghiệp logistics, các sàn TMĐT, hệ thống các siêu thị,... một số trung tâm phân phối phổ biến ở Việt Nam như: IMC Logistics, TBS Logistics, Transimex, Gemadept Logistics,...

Riêng Gemadept Logistics sở hữu nhiều trung tâm phân phối lớn từ Bắc vào Nam. Với tổng diện tích hơn 450.000 m² kho hàng, phủ khắp từ Bắc tới Nam và tập trung tại các khu kinh tế trọng điểm như TP.HCM, Bình Dương, Cần Thơ, Hậu Giang, BRVT, Quảng Nam, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Hà Nội, Hải Phòng, Hưng Yên, Hải Dương, Bắc Ninh. Với hơn 300.000 m² với 02 TTPP chính: TTPP Sóng Thần (70.000m²) & TTPP An Thành (35.000m²) tại khu vực miền Nam, hơn 125.000 m² kho đang được khai thác tại các tỉnh khu vực miền Bắc và hơn 25.000 m² tại khu vực Miền Trung. Tại miền Bắc có 5 trung tâm phân phối bao gồm: trung tâm Mapletree (Hưng Yên), trung tâm phân phối Nam Hải (Hải Phòng), trung tâm phân phối Cẩm Giàng (Hải Dương), trung tâm phân phối Vũ Hải (Hưng Yên), trung tâm phân phối Từ Sơn (Bắc Ninh). Miền Trung có 2 trung tâm phân phối bao gồm: trung tâm Hòa Cầm (Đà Nẵng), trung tâm phân phối

Quy Nhơn (Bình Định). Miền Nam có 8 trung tâm phân phối bao gồm: trung tâm phân phối Mega DC Sóng Thần (Bình Dương), trung tâm phân phối An Thạnh (Bình Dương), trung tâm phân phối Eins Vina (Bình Dương), trung tâm phân phối SeaVina (Cần Thơ), trung tâm phân phối Quận 9 (Tp. Hồ Chí Minh), trung tâm phân phối Phước Sơn (Bình Dương), trung tâm phân phối Mekong (Hậu Giang). Ngoài ra Gemadept Logistics còn sở hữu các kho hàng hiện đại như: kho Bắc Ninh, kho Điện Bàn (Quảng Nam), kho Trà Nóc (Cần Thơ), kho Cái Mép (BR-VT), kho Sadec (Đồng Tháp).



Hình 2.2. Mạng lưới logistics của công ty Gemadept

(Nguồn: CJ Gemadept Logistics)

Vào cuối năm 2023, DHL - nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế hàng đầu thế giới, đã công bố mở rộng đầu tư vào Việt Nam. DHL đang triển khai xây dựng thêm các trung tâm phân phối hiện đại ở các khu vực phía Nam như Bình Dương và

Đồng Nai, khánh thành Trung tâm khai thác cửa khẩu mới tại Hà Nội vào Quý I/2024 với vốn đầu tư 11,7 triệu USD và tổng diện tích sử dụng 4.500 m².

Gần đây nhất, tháng 7/2024, Maersk Việt Nam đã tổ chức khai trương Trung tâm Phân phối Skechers tại KCN VSIP II, Bình Dương. Với trung tâm phân phối mới này, một lần nữa Maersk khẳng định việc ứng dụng công nghệ tự động hóa trong vận hành kho hàng và phát triển bền vững.

Hãng tàu SITC; Cảng Đình Vũ và Tập đoàn Cảng Vịnh Bắc Bộ cũng đã khai trương trung tâm phân phối hàng hóa Đình Vũ, mắt xích quan trọng trong hợp tác logistics giữa 2 quốc gia. Dự án nằm trên Hành lang Thương mại Đường biển - Đường bộ quốc tế mới, tuyến đường thương mại và logistics có trung tâm hoạt động tập trung tại Trùng Khánh. Tuyến đường cho hành lang này là đường sắt từ Trùng Khánh đến các cảng ở vịnh Bắc Bộ tại Quảng Tây như cảng Khâm Châu. Sau đó, hàng hóa được vận chuyển từ vịnh Bắc Bộ đến các cảng khác trên toàn thế giới và ngược lại; là một phần trong sáng kiến - vành đai, con đường - (BRI) của Trung Quốc.

Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cũng đã nghiên cứu xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa kết nối sân bay quốc tế Long Thành và cảng biển Cái Mép - Thị Vải nhằm kết hợp vận tải đa phương thức.

2.3.3. Quy mô hệ thống cảng cạn tại Việt Nam

Ngoài các trung tâm logistics ra thì nước ta cũng có nhiều ICD tại khu vực phía Bắc và khu vực phía Nam. Riêng khu vực phía Nam với lượng hàng hóa lưu thông lớn, khối lượng hàng container thông qua các cảng biển chiếm trên 70% cả nước. Đây là một trong những yếu tố quan trọng thúc đẩy sự hình thành và phát triển các cảng nội địa ICD và các điểm làm thủ tục hải quan ngoài cửa khẩu và hệ thống kho bãi chứa hàng. Khu vực phía Nam hiện có các ICD đang hoạt động như Phước Long Transimex, Biên Hòa, Bến Nghé (Trường Thọ), Sóng Thần (KCN Sóng Thần), Tanamexco, Phúc Long, Sotrans, Tân cảng-Long Bình. Ngoài ra, trong một số khu công nghiệp hình thành các điểm làm thủ tục hải quan, điểm kiểm tra hàng hóa ngoài cửa khẩu. Tham khảo bảng 2.4 dưới đây về danh sách các ICD tiêu biểu đang hoạt động tại các khu vực của Việt Nam:

Bảng 2.4. Danh sách các ICD tiêu biểu đang hoạt động tại các khu vực

TT	Vùng/Tên ICD	Tỉnh/thành	Tổng diện tích
	Miền Bắc		
1	ICD Cổ Bi (huyện Gia Lâm)	Hà Nội	47,2 ha
2	ICD Phúc Đồng (huyện Long Biên)		12 ha
3	ICD Tân Cảng Hải Phòng (Q.Hải An)	Hải Phòng	29,5 ha
4	ICD Đình Vũ – Quảng Bình		26 ha
5	ICD Nam Đình Vũ giai đoạn 1 (KKT Đình Vũ – Cát Hải)		5 ha
6	ICD Hải Dương	Hải Dương	52 ha
7	ICD Km3+4 Móng Cái	Quảng Ninh	33,5 ha
8	ICD Tân Cảng Quế Võ	Bắc Ninh	30 ha
9	ICD Bắc Ninh (KCN Gia Bình)		15 ha
	Miền Trung		
10	ICD Vinh (KCN Kim Liên)	Nghệ An	20 ha
11	ICD Đình Vũ	Quảng Bình	26 ha
12	ICD Đà Nẵng (huyện Hòa Vang)	Đà Nẵng	12 ha
13	ICD Quy Nhơn (huyện An Nhơn)	Bình Định	20 ha
	Miền Nam		
14	ICD Tân Cảng – Long Bình (huyện Củ Chi)	TP Hồ Chí Minh	35 ha
15	ICD Hồ Chí Minh (huyện Nhà Bè)		30 ha
16	ICD Transimex (Q.Thủ Đức)		10 ha
17	ICD Tanamexco (Q.Thủ Đức)		13,2 ha
18	ICD Sotrans (Q.Thủ Đức)		10 ha
19	ICD Phước Long 1 (Q.9)		5 ha
20	ICD Phước Long 3 (Q.Thủ Đức)		12 ha
21	ICD Tân Cảng – Mỹ Thủy		11 ha
22	ICD Phước Long (Tp Dĩ An)	Bình Dương	30 ha
23	ICD Thạnh Phước		53 ha

24	ICD Tân Cảng Sóng Thần (TX.Thuận An)		30 ha
25	ICD Tân Cảng Nhơn Trạch	Đồng Nai	26 ha
26	ICD Tân Cảng Long Bình (giai đoạn 1)		24,8 ha
27	ICD Đồng Nai		9,3 ha
28	ICD Phú Mỹ	Bà Rịa – Vũng Tàu	38 ha

(Nguồn: tác giả tổng hợp)

2.3.4. Các dự án trung tâm logistics của Việt Nam đang trong quá trình triển khai xây dựng

Những năm gần đây nhiều tỉnh, thành phố đã và đang quan tâm đầu tư nhiều dự án lớn về trung tâm logistics:

Ở khu vực miền Bắc như tỉnh Quảng Ninh đề xuất xây dựng khu hậu cần sau cảng và logistics tại khu vực Quảng Yên với quy mô 3.000 – 5000 ha (ngày 23 tháng 4 năm 2019). Ngoài ra, Quảng Ninh còn hoạch định ra 5 trung tâm logistics khác gồm: Cái Lân, Vân Đồn, Móng Cái, Hải Hà và Bình Liêu. Tổng diện tích đất dành cho các khu logistics lên tới hơn 6.500 ha. Trong đó, lớn nhất là Vân Đồn và Quảng Yên. Riêng khu vực Quảng Yên tỉnh xác định kết nối với trung tâm logistics lớn của thành phố Hải Phòng là Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải. TP Hải Phòng là địa phương có nhiều lợi thế để phát triển lĩnh vực logistics và khu thương mại tự do.

Ngoài ra, TP Hải Phòng hoàn toàn có thể trở thành trung tâm logistics của khu vực phía Bắc và quốc tế trong tương lai gần. Trước mắt, đến năm 2025, TP Hải Phòng sẽ đầu tư xây dựng từ 1-3 khu dịch vụ logistics cấp quốc gia. Đến năm 2030, TP Hải Phòng phấn đấu trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại bằng cả 5 hệ thống giao thông, ưu tiên quỹ đất để xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics đạt tầm cỡ quốc gia và quốc tế, cơ bản hoàn thiện mạng lưới trung tâm logistics trên địa bàn thành phố.

Tại Vĩnh Phúc, tháng 12 năm 2020 Liên danh Tập đoàn T&T Group của Việt Nam và Tập đoàn YCH của Singapore triển khai trên địa bàn thị trấn Hương Canh và xã Sơn Lôi, huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc. Dự án Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc nằm trên diện tích rộng hơn 83 hecta, dự án có trung tâm điều hành thông minh cảng cạn Super Port, sẽ giúp nhanh chóng và dễ dàng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ,

đường sắt, cũng như chuyển hàng tới các cảng biển và sân bay trong khoảng thời gian tối thiểu....

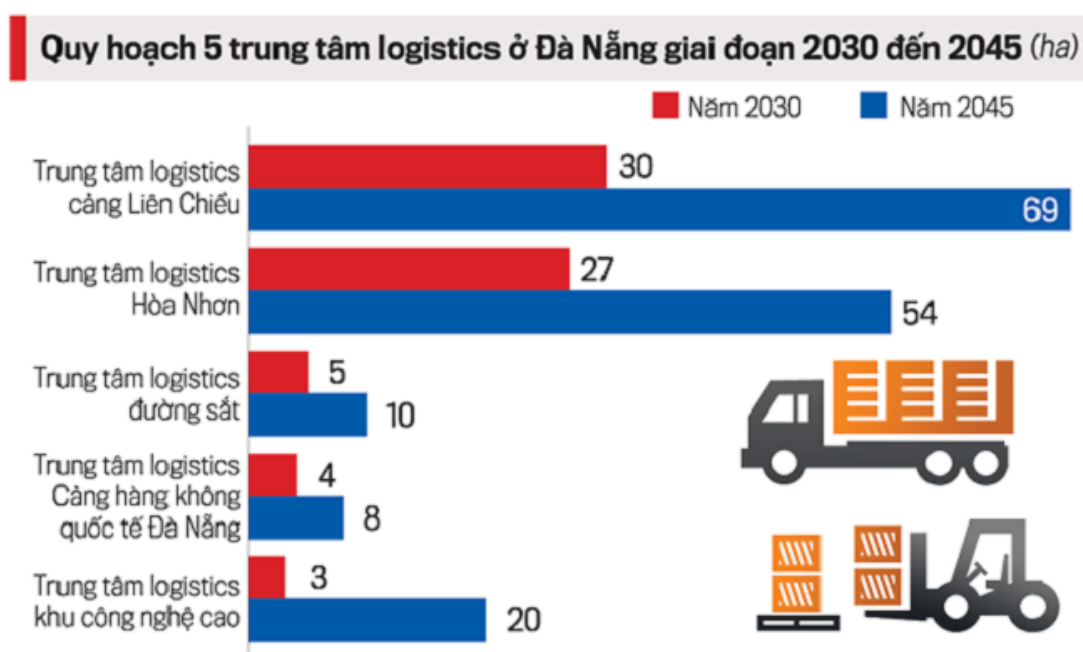
Tại khu vực Bắc Trung Bộ triển khai dự án Trung tâm logistics tại khu kinh tế Nghi Sơn, thuộc tổ hợp chung với dự án hạ tầng KCN số 6 - Khu Kinh tế Nghi Sơn. Tổ hợp dự án được triển khai trên diện tích 395 ha (370 ha đất KCN số 6 và 25 ha đất thuộc quy hoạch cảng biển). UBND tỉnh Thanh Hóa đã ký biên bản ghi nhớ với công ty cổ phần đầu tư và quản lý tài sản Á Châu (ASHICO) về đầu tư trung tâm logistics, ngoài đáp ứng toàn bộ nhu cầu trên địa bàn tỉnh, còn vươn ra khu vực các tỉnh khác như Ninh Bình, Hà Nam, Nghệ An và Bắc Hà Tĩnh. Hình thành trung tâm dịch vụ logistics đạt tiêu chí hạng II - cấp vùng, vị trí gần với Cảng biển Nghi Sơn.

Ở khu vực miền Trung, theo quy hoạch thì Đà Nẵng có 5 trung tâm logistics chính được bố trí tại các đầu mối giao thông, khu công nghiệp, cụm công nghiệp với tổng diện tích 229 ha; bao gồm:

- **Trung tâm logistics Cảng Liên Chiểu** có vai trò là trung tâm logistics cảng biển, quy mô đến năm 2030 là 35 ha, đến năm 2045 đạt 69 ha; vị trí đặt tại khu vực hậu cần cảng Liên Chiểu. Hiện BQL dự án đang lập quy hoạch chi tiết mặt bằng khu bến cảng Liên Chiểu.
- **Trung tâm logistics Hòa Nhơn** là trung tâm logistics đường bộ, quy mô đến năm 2030 là 27 ha, đến năm 2045 đạt 54 ha; vị trí đặt gần nút giao giữa cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi và đường Hoàng Văn Thái (phía Nam). Trung tâm này có chức năng cung cấp các dịch vụ kỹ thuật phương tiện vận tải đường bộ, dịch vụ logistics cho luồng hàng hóa Bắc – Nam và các tỉnh lân cận trung chuyển qua TP Đà Nẵng.
- **Trung tâm logistics đường sắt** là trung tâm logistics phục vụ vận tải đường sắt, quy mô đến năm 2030 là 5 ha, đến năm 2045 đạt 10 ha; vị trí tại khu vực Hòa Liên, gần nút giao cắt của đường sắt quốc gia với đường bộ quốc gia và đường vành đai của TP Đà Nẵng.
- **Trung tâm logistics Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng** là trung tâm logistics chuyên dụng hàng không, quy mô đến năm 2030 là 4 ha, đến năm 2045 đạt 8 ha; vị trí đặt trong hoặc gần khu vực Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng.

- **Trung tâm logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng** là trung tâm logistics khu công nghiệp, quy mô đến năm 2030 là 3 ha, đến năm 2045 dự kiến đạt 20 ha; vị trí đặt trong Khu công nghệ cao Đà Nẵng. Trung tâm này có vai trò là trung tâm logistics phụ trợ trung tâm logistics hàng không và đường bộ

Với một số trung tâm logistics cấp tỉnh còn lại gồm: Ga hàng hóa Kim Liên, trung tâm logistics và kho bãi khác (trên các đường tránh của tuyến cao tốc, tại các khu, cụm công nghiệp) cùng trung tâm logistics ở 05 địa phương Hoà Nhơn, Hoà Phước, Hoà Phú, Hoà Ninh, Hoà Hiệp Bắc sẽ hình thành khi có nhu cầu.



Hình 2.3. Dự án 5 trung tâm logistics tại Đà Nẵng

(Nguồn: Tổng cục thống kê)

Bên cạnh đó còn có dự án xây dựng Trung tâm tiếp vận ITL logistics Đà Nẵng được khởi công xây dựng vào tháng 3/2022, xây dựng trên khu đất có diện tích 31.244m² với tổng vốn đầu tư 200 tỷ đồng, gồm có các hạng mục công trình chính như: hệ thống nhà xưởng tiêu chuẩn để cho thuê, hệ thống kho và hạ tầng dùng chung, khu vực đóng gói là lưu trữ hàng hóa,... với các tiêu chuẩn hạng A về chất lượng dịch vụ với kệ chứa hàng 7 tầng, hệ thống quản lý kho WMS có khả năng tích hợp theo yêu cầu của khách hàng và cổng xuất hàng với sà nâng tự động,... Đặc biệt, đây sẽ là trung tâm phân phối xanh tại Việt Nam sử dụng nguồn năng lượng mặt trời cho các hoạt động sản xuất công nghiệp. Sau khi hoàn thành xây dựng và đưa vào hoạt động.

Ở khu vực miền Nam, với tiềm năng phát triển thị trường logistics Việt Nam, nhiều doanh nghiệp trong nước và quốc tế đã và đang đầu tư mạnh vào lĩnh vực logistics, công ty liên doanh Indo Trans Keppel logistics Việt Nam (ITL Keppel), công ty Keppel logistics thuộc Tập đoàn Viễn thông và Vận tải Keppel, công ty sản xuất, nhập khẩu Bình Dương (Protrade), Tập đoàn YCH của Singapore, Công ty DD Schenker Việt Nam thuộc Tập đoàn Logistics Schenker đưa vào khai thác trung tâm logistics SCL tại khu công nghiệp Sóng Thần I (Bình Dương).

Một điểm đáng chú ý nữa đó là Thị xã Phú Mỹ tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu sắp có trung tâm logistics lớn nhất cả nước trị giá 6,7 tỷ USD – Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ, với 2 phân khu chính là Trung tâm logistics và bến cảng Cái Mép Hạ hạ lưu. Diện tích khu vực bến cảng Cái Mép Hạ hạ lưu ra luồng để có thể tiếp nhận tàu có tải trọng lớn nhất thế giới (đến 250.000 tấn – 25.000 TEU), tổng diện tích quy hoạch Trung tâm logistics Cái Mép Hạ được điều chỉnh lên gần 2.204ha. Trong đó:

- Trung tâm logistics và bến cảng Cái Mép Hạ hạ lưu khoảng 1.485 ha.
- Diện tích mặt nước khoảng 202 ha.
- Đất dự trữ kho năng lượng sạch khoảng 195 ha sẽ được điều chỉnh thành đất phục vụ logistics và cảng.
- Diện tích còn lại quy hoạch thêm khu mặt nước tiềm năng.

Trung tâm logistics Cái Mép Hạ tại thị xã Phú Mỹ, Bà Rịa – Vũng Tàu là Trung tâm logistics hoàn chỉnh đầu tiên với sự kết hợp của các phân khu chức năng quan trọng như: cảng nước sâu, khu logistics, trung tâm LNG và các chức năng phụ trợ. Thuộc khu chức năng thuộc Quy hoạch chung Đô thị mới Phú Mỹ, Trung tâm logistics Cái Mép Hạ sẽ có tính chất cụ thể như sau:

- Là trung tâm trung chuyển hàng hóa tầm cỡ khu vực và quốc tế, có chức năng tiếp nhận và trung chuyển hàng hóa đi đến các tỉnh thành trong cả nước.
- Là trung tâm tiếp nhận, lưu trữ, sơ chế nguyên liệu, đóng gói, dán nhãn, phân phối hàng hóa,... phục vụ các khu công nghiệp lân cận, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải nói riêng, cảng Vũng Tàu và cả khu vực cảng biển Nhóm 5 nói chung.

- Gắn kết các khu dịch vụ hỗ trợ khác như khu kiểm tra hải quan, biên phòng, kiểm dịch; khu tài chính ngân hàng; cơ sở đào tạo logistics; khu nhà hàng khách sạn; khu thương mại tự do; khu dịch vụ nhà công vụ; nhà nghỉ giữa trưa cho công nhân,...



Hình 2.4. Phối cảnh Trung tâm logistics Cái Mép Hạ

(Nguồn: www.baogiaothong.vn)

Ngoài ra, còn có các dự án trung tâm logistics lớn khác tại miền Nam như:

- Dự án Trung tâm logistics Vũng Áng - Sơn Dương: đầu năm 2021, UBND tỉnh Hà Tĩnh đã có chuyên khảo sát, làm việc với lãnh đạo Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn. Hai bên đã ký biên bản ghi nhớ về hợp tác đầu tư, khai thác phát triển cảng biển và Trung tâm logistics Vũng Áng - Sơn Dương. Được biết, Trung tâm logistics tại Vũng Áng - Sơn Dương được quy hoạch là trung tâm logistics hạng I, cấp quốc gia và quốc tế. Trong đó, khu logistics Vũng Áng có diện tích quy hoạch 106,9 ha, công suất khoảng 16,3 triệu tấn/năm; khu logistics cảng Sơn Dương có diện tích quy hoạch 159,84 ha, công suất khoảng 22,5 triệu tấn/năm. Lợi thế của cụm cảng Vũng Áng – Sơn Dương đã lọt tầm ngắm của nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước như: Tập đoàn cảng Hạ Môn (Trung Quốc), Tập đoàn Formosa (Đài Loan), Tập đoàn cảng biển Singapore và Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn..
- Dự án Trung tâm Logistics, Cảng cạn ICD và Cảng Tổng Hợp Tây Ninh với chủ đầu tư là Công ty cổ phần Logistics Quốc tế Tây Ninh.

Đặc điểm của dự án này đó là hình thành một Trung tâm logistics, cảng cạn ICD và cảng tổng hợp hiện đại trên sông Sài Gòn mang tầm quốc tế, là điểm trung chuyển hàng hóa từ các nước ASEAN đến các tỉnh thành trong nước và quốc tế, giảm tải vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ, nâng cao năng lực cạnh tranh logistics của tỉnh Tây Ninh và các vùng lân cận thành phố Hồ Chí Minh. Quy mô dự án gồm Khu cảng cạn có diện tích 50,77 ha; Khu trung tâm logistics diện tích 160,85 ha; Khu cảng tổng hợp diện tích 53,24 ha tiếp nhận tàu trọng tải 2.000 tấn.

2.3. Đánh giá chung về tình hình phát triển trung tâm Logistics tại Việt Nam hiện nay

2.3.1. Đánh giá về tốc độ tăng trưởng

Cùng với quá trình hội nhập ngày càng sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới, hệ thống các trung tâm logistics Việt Nam được hình thành và ngày càng đóng vai trò quan trọng trong hệ thống logistics quốc gia, góp phần thúc đẩy thương mại trong nước và xuất nhập khẩu hàng hóa... Tuy nhiên có thể thấy rằng, về số lượng và phân bố, các trung tâm logistics Việt Nam có số lượng không nhiều, mới phát triển trong những năm gần đây và tập trung chủ yếu ở một số KCN phía Nam.

Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, tính đến cuối năm 2023, tổng diện tích kho hàng và trung tâm phân phối tại Việt Nam đạt khoảng 3,7 triệu m², tăng 12% so với năm 2022. Trong đó, kho hàng hiện đại chiếm 68%, tăng từ mức 59% của năm 2022. Trong những năm trước đây (khoảng 2010-2015), các trung tâm logistics chủ yếu tập trung ở cấp độ 1 (kho, trung tâm phân phối) và cấp độ 2 (cảng cạn), với sự phát triển rời rạc và manh mún. Từ 2016 đến nay, nhờ chính sách thúc đẩy thương mại và hạ tầng vận tải, số lượng các trung tâm logistics tăng đáng kể.

Về quy mô và phạm vi dịch vụ các trung tâm nhìn chung chủ yếu phục vụ một số doanh nghiệp trong khu vực KCN hoặc một tỉnh, thành, chưa phát triển đến quy mô phục vụ một ngành hoặc một vùng kinh tế. Phần lớn các trung tâm có quy mô đầu tư chưa đồng bộ nên đã hạn chế vai trò cũng như các chức năng cơ bản của một trung tâm logistics. Các trung tâm logistics Việt Nam còn thiếu nhiều dịch vụ đặc thù để tạo ra giá trị gia tăng cao cho khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm. Lượng khách hàng có thể phục vụ được còn ít, quy mô và chất lượng dịch vụ hạn chế là những yếu tố dẫn đến

các trung tâm logistics chưa thể đóng vai trò là điểm thu hút đầu tư trong nước và quốc tế.

Tính liên hoàn liên kết giữa các trung tâm logistics chưa cao. Từng trung tâm được đầu tư chủ yếu để phục vụ lợi ích của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ trung tâm logistics mà chưa phối hợp trong định hướng chung, chính sách chung phục vụ cho lợi ích và chính sách kinh tế - xã hội của một tỉnh, thành phố hay địa phương nào.

Tiềm lực vật chất và kỹ năng quản lý tổ chức, điều hành toàn bộ chuỗi dịch vụ logistics của các trung tâm logistics còn chưa cao, dù trong phạm vi hẹp là phục vụ quá trình lưu thông hàng hóa. Vì vậy trong thời gian tới Việt Nam cần xây dựng các trung tâm logistics hiện đại, cung cấp đồng bộ và trọn gói các dịch vụ hậu cần cho mạng lưới phân phối hàng hóa trên thị trường cả nước cũng như thị trường các vùng và các hành lang kinh tế phục vụ cho hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế.

2.3.2. Những hạn chế trong việc phát triển các trung tâm logistics tại Việt Nam

Bài toán nan giải về hạ tầng, hậu cần vận tải “Không ít các nhà đầu tư vẫn còn trì hoãn quyết định đầu tư vì tình trạng hệ thống cơ sở hạ tầng chưa kết nối tại các khu vực, chi phí vận chuyển tăng cao, thủ tục phê duyệt kéo dài hay thiếu nguồn nhân lực tay nghề cao”.

Riêng vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, trong 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 kinh tế trọng điểm khu vực miền Trung 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.

Về hạ tầng đường bộ, các tỉnh miền Nam có mạng lưới đường bộ đã bao phủ khắp lãnh thổ và đóng vai trò kết nối chính cho mạng lưới giao thông vận tải giữa các vùng công nghiệp, các cảng hàng không, các cảng biển, cửa khẩu, đầu mối giao thông quan trọng. Tuy nhiên, một số tuyến đường cao tốc quan trọng có nhu cầu lớn, các tuyến quốc

lộ song hành đã quá tải, thường xuyên tắc nghẽn, khiến thời gian vận tải container đến cảng biển chính phải mất nhiều giờ đồng hồ.

Bên cạnh đó, chiều dài đường cao tốc còn thấp so với các nước phát triển, mật độ phân bổ chưa đồng đều giữa các khu vực, một số trục đường có nhu cầu vận tải lớn chưa được hình thành như cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP.HCM - Mộc Bài, các đường cao tốc trong khu vực ĐBSCL, các đường vành đai 3 và 4.

Riêng đối với miền Nam nếu giải được bài toán hạ tầng, có khả năng cạnh tranh với Singapore và Hong Kong, không chỉ phân đầu trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa toàn cầu mà còn kết hợp với năng lực sản xuất nội địa để trở thành một mắt xích không thể tháo rời trong chuỗi cung ứng thế giới.

Ngoài ra, sự phát triển trung tâm logistics ở nước ta còn tồn tại nhiều bất cập và hạn chế:

- Quy mô các trung tâm logistics được xây dựng tự phát có quy mô nhỏ dưới 10 ha, thậm chí từ 1 ha đến 2 ha, một số trung tâm logistics có quy mô vừa thường ở mức từ 30 – 250 ha, trong khi ở các nước, quy mô của trung tâm logistics bằng cả quy mô khu công nghiệp (khu công nghiệp logistics) lên đến cả 1500 ha.
- Việt Nam chưa có một trung tâm logistics nào đáp ứng đầy đủ yếu tố mà chỉ là ICD mở rộng thêm một số chức năng; chưa hình thành các cụm logistics, các trung tâm logistics chưa thực hiện được chức năng kết nối liên hoàn các phương tiện vận tải của các địa phương và vùng lãnh thổ vì các trung tâm logistics hiện nay được xây dựng riêng lẻ trong các khu công nghiệp chỉ để phục vụ mục đích của doanh nghiệp đầu tư kinh doanh.

2.4. Đánh giá hiệu quả hoạt động của các trung tâm logistics tại Việt Nam

Việt Nam cho đến nay chưa có khu công nghiệp logistics nào, còn tại các khu công nghiệp của các địa phương, thành phố, các doanh nghiệp đầu tư xây dựng trung tâm phân phối (logistics) của mình để phục vụ cho sản xuất kinh doanh và làm kinh doanh dịch vụ cho thuê; đang có sự bất cập trong quy hoạch các khu công nghiệp và các trung tâm logistics (khu công nghiệp logistics). Chúng ta dường như mới chỉ chú ý đến quy hoạch phát triển các khu công nghiệp sản xuất, gia công, lắp ráp mà không tính đến các khu công nghiệp hậu cần (logistics)...

Hệ lụy là làm cho chi phí logistics tăng cao so với các nước, gây ách tắc trong lưu thông hàng hóa giữa các vùng miền; làm giảm giá trị, chất lượng hàng hóa và khả năng cạnh tranh trên các thị trường; đi xa hơn là làm trầm trọng thêm ùn tắc giao thông, sử dụng hiệu quả thấp các phương thức vận tải vốn Việt Nam có nhiều lợi thế như đường biển, đường sông, đường sắt, trong khi đường bộ lại quá tải... Những bất cập, tồn tại trên là do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan như nhận thức về vai trò và vị trí của cơ sở hạ tầng logistics nói chung và các trung tâm logistics nói riêng trong nền kinh tế chưa đầy đủ. Cơ chế, chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics, bao gồm các trung tâm logistics còn rất hạn chế, nhất là quỹ đất cho phát triển bất động sản logistics; các ngành và các địa phương chưa quan tâm, ủng hộ đúng mức đối với logistics và phát triển các trung tâm logistics, vì mô hình tăng trưởng kinh tế vẫn chủ yếu theo chiều rộng, năng suất, chất lượng còn thấp.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2:

Chương 2 đã tập trung phân tích một cách toàn diện và chi tiết về tình hình hoạt động logistics tại Việt Nam, bao gồm thực trạng ngành logistics hiện nay, mức độ phát triển và hiệu quả hoạt động của các trung tâm logistics trên toàn quốc. Bức tranh tổng thể cho thấy ngành logistics Việt Nam đang trên đà phát triển mạnh mẽ, góp phần quan trọng vào việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, hỗ trợ xuất nhập khẩu và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Các trung tâm logistics tại Việt Nam, dù đã hình thành ở cả ba khu vực Bắc, Trung, Nam, vẫn còn gặp nhiều hạn chế về quy mô, cơ sở hạ tầng và sự liên kết trong chuỗi cung ứng. Phần lớn các trung tâm này còn nhỏ lẻ, thiếu đồng bộ và chưa tận dụng hiệu quả các công nghệ tiên tiến. Bên cạnh đó, sự khác biệt trong mức độ phát triển giữa ba khu vực đã bộc lộ rõ nét: miền Bắc với lợi thế về cảng biển và cửa khẩu; miền Trung giàu tiềm năng nhờ vị trí địa lý chiến lược nhưng lại hạn chế về hạ tầng; miền Nam với sự năng động của các khu công nghiệp nhưng đang chịu áp lực lớn từ nhu cầu logistics ngày càng tăng.

Những đánh giá cụ thể trong chương 2 không chỉ giúp làm rõ bức tranh thực trạng mà còn là cơ sở để đề xuất các giải pháp phù hợp, khả thi trong những phần nội dung tiếp theo. Việc nâng cao hiệu quả hoạt động của các trung tâm logistics không chỉ đóng

vai trò là đòn bẩy quan trọng để phát triển ngành logistics mà còn góp phần xây dựng Việt Nam thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu. Đây chính là bước đệm để ngành logistics Việt Nam chuyển mình mạnh mẽ, đáp ứng những yêu cầu ngày càng cao trong thời kỳ hội nhập quốc tế.

CHƯƠNG 3

KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS CỦA MỘT SỐ QUỐC GIA VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM

3.1. Tiềm năng phát triển trung tâm logistics tại Việt Nam

Trung tâm logistics có thể xem là cơ sở để phát triển kinh tế tập trung vào ngành logistics gồm có các chính sách mở khóa đầu tư hay giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp nhỏ và rất nhỏ.

Theo báo cáo, ngành logistics dự kiến sẽ đạt được tỷ lệ 8%-10% trong tổng số sản phẩm quốc nội của Việt Nam vào 2025. Để chinh phục được con số này, đòi hỏi việc xây dựng một kế hoạch mới có thể giúp phát triển cũng như nâng cao tính cạnh tranh của logistics tại quốc gia trong năm 2025.

Để hiện thực hóa mục tiêu đưa ngành logistics trở thành một động lực quan trọng của nền kinh tế, việc phát triển các trung tâm logistics tại các khu vực trọng điểm đóng vai trò không thể thiếu. Các trung tâm này không chỉ hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động lưu thông hàng hóa trong nước mà còn giúp Việt Nam tăng cường vị thế trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Với vị trí địa lý chiến lược, Việt Nam có tiềm năng lớn để xây dựng và vận hành các trung tâm logistics hiện đại, đáp ứng yêu cầu của cả thị trường nội địa và xuất nhập khẩu.

3.1.1. Đối với khu vực miền Bắc của Việt Nam

Miền Bắc Việt Nam, với vị trí chiến lược gần các cảng biển lớn như Hải Phòng, Quảng Ninh và kết nối trực tiếp với các quốc gia trong khu vực ASEAN, đang trở thành một trung tâm quan trọng trong chuỗi cung ứng và logistics của cả nước. Hạ tầng giao thông đang được cải thiện mạnh mẽ, đặc biệt là các tuyến cao tốc, sân bay quốc tế và hệ thống đường sắt kết nối với các khu vực trọng điểm. Với sự phát triển nhanh chóng của các khu công nghiệp và nhu cầu gia tăng trong việc xuất nhập khẩu, tiềm năng phát triển các trung tâm logistics ở miền Bắc là rất lớn.

Tốc độ tăng trưởng kinh tế ấn tượng của các tỉnh, thành phố này trong những năm gần đây là minh chứng rõ nét cho vai trò đầu tàu của chúng trong phát triển kinh tế khu vực miền Bắc và cả nước. Dưới đây là bảng số liệu 3.1 thể hiện tăng trưởng GDP của Hà Nội, Hải Phòng, và Quảng Ninh – ba địa phương quan trọng trong vùng động lực kinh tế. Những con số tăng trưởng GDP không chỉ thể hiện tiềm lực kinh tế mạnh mẽ

của từng địa phương mà còn phản ánh vai trò của vùng kinh tế động lực trong việc đóng góp đáng kể vào GDP cả nước. Hà Nội giữ vai trò trung tâm kinh tế, chính trị và công nghệ cao; Hải Phòng là cửa ngõ hàng hải với hệ thống cảng biển hiện đại; trong khi Quảng Ninh nổi bật với tiềm năng phát triển công nghiệp và du lịch.

Bảng 3.1. Tăng trưởng GDP của 3 tỉnh, thành phố của vùng động lực

Năm	Hà Nội (tỷ VND)	Hải Phòng (tỷ VND)	Quảng Ninh (tỷ VND)	Tổng GDP 3 thành phố (tỷ VND)	Cả nước (tỷ VND)	Tỷ lệ % so với cả nước
2013	663.000	140.000	92.000	895.000	3.584.000	24,98
2014	717.000	154.000	101.000	972.000	3.937.000	24,69
2015	785.000	172.000	112.000	1.069.000	4.192.000	25,5
2016	864.000	194.000	124.000	1.182.000	4.503.000	26,24
2017	945.000	215.000	137.000	1.297.000	5.006.000	25,9
2018	1.030.000	238.000	151.000	1.419.000	5.536.000	25,63
2019	1.125.000	262.000	167.000	1.554.000	6.036.000	25,74
2020	1.205.000	288.000	184.000	1.677.000	6.294.000	26,65
2021	1.280.000	315.000	203.000	1.798.000	6.805.000	26,42
2022	1.365.000	343.000	224.000	1.932.000	7.263.000	26,6
2023	1.460.000	374.000	247.000	2.081.000	7.712.000	26,98

(Nguồn: Tác giả nghiên cứu tổng hợp số liệu từ Tổng cục Thống kê)

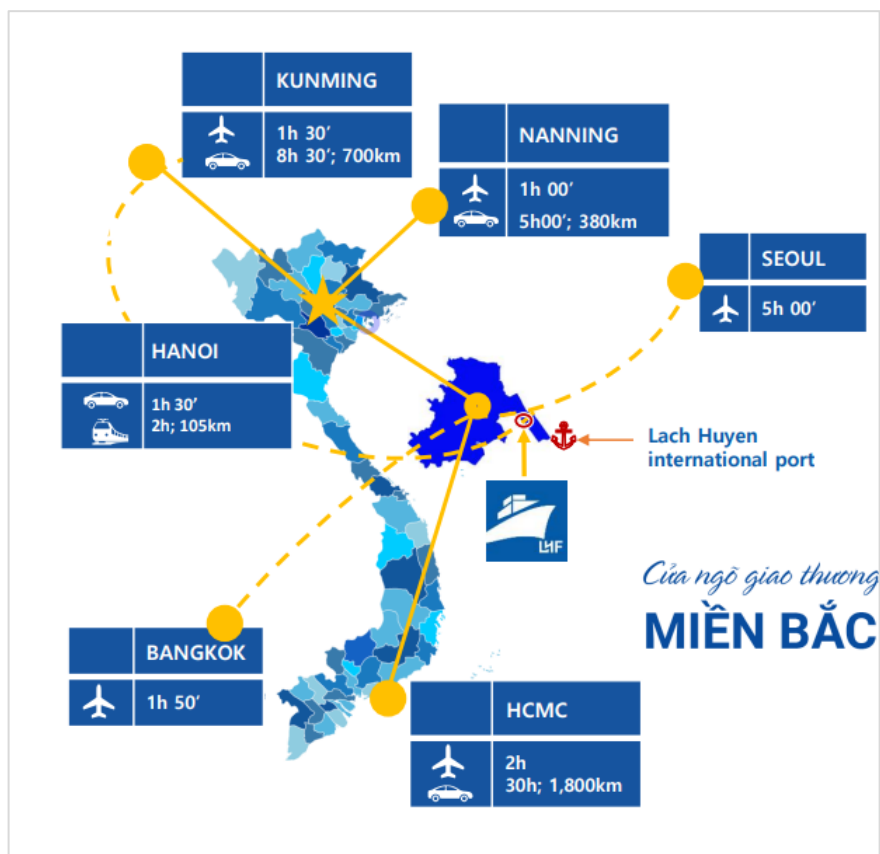
Dữ liệu tăng trưởng GDP của Hà Nội, Hải Phòng, và Quảng Ninh trong giai đoạn 2013–2023 cho thấy sự phát triển ổn định và ngày càng chiếm tỷ trọng lớn trong tổng GDP cả nước, từ 24,98% vào năm 2013 lên 26,98% vào năm 2023. Đặc biệt, Hải Phòng với tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ đã đóng góp quan trọng vào tổng GDP của vùng, nhờ lợi thế về cảng biển quốc tế và hạ tầng giao thông kết nối đồng bộ. Là cửa ngõ giao thương chính của miền Bắc, Hải Phòng không chỉ giữ vai trò dẫn đầu trong ngành vận

tải biển mà còn đang tập trung mọi nguồn lực để hiện thực hóa mục tiêu trở thành một trung tâm logistics chiến lược của khu vực phía Bắc và quốc tế.

TP Hải Phòng được biết đến là đô thị cảng biển, cửa ngõ giao thông quan trọng của Việt Nam và quốc tế với hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đồng bộ, cùng với 5 loại hình giao thông thuận lợi kết nối liên tỉnh, liên vùng và đi các nước trên thế giới.

Dựa vào bức ảnh minh họa 3.1 có thể thấy cảng Lạch Huyện thuộc thành phố Hải Phòng đóng vai trò then chốt trong kết nối hàng hóa qua đường biển với thế giới. Là một cảng biển quốc tế hiện đại, Lạch Huyện giúp tối ưu hoạt động vận tải biển, đảm bảo lưu thông khối lượng lớn hàng hóa xuất nhập khẩu từ miền Bắc đến nhiều quốc gia và ngược lại. Đây là lợi thế quan trọng trong việc giảm chi phí logistics và thời gian vận chuyển, nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam.

- Về giao thông đường bộ, Hải Phòng kết nối với các địa phương khác thông qua hệ thống cao tốc trọng điểm như Hà Nội – Hải Phòng – Hạ Long và các tuyến quốc lộ như QL5, QL10. Những tuyến đường này không chỉ rút ngắn thời gian di chuyển giữa các trung tâm kinh tế lớn mà còn giúp hàng hóa được vận chuyển nhanh chóng từ các khu công nghiệp đến cảng biển, đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng.
- Ngoài ra, kết nối đường bộ và đường sắt từ Hải Phòng đến các thành phố lớn của Trung Quốc như Nam Ninh và Côn Minh tạo điều kiện thuận lợi cho giao thương khu vực. Với khoảng cách gần và thời gian di chuyển nhanh chóng (380km đến Nam Ninh và 700km đến Côn Minh), Hải Phòng đóng vai trò là cửa ngõ kết nối hàng hóa từ Việt Nam đến Trung Quốc và ngược lại, mở rộng tiềm năng phát triển thị trường.
- Không chỉ mạnh về đường bộ và đường biển, khu vực này còn sở hữu khả năng kết nối đường hàng không đến các trung tâm kinh tế lớn trong và ngoài nước. Chẳng hạn, các tuyến bay từ miền Bắc đến Seoul mất khoảng 5 giờ, đến Bangkok chỉ 1 giờ 50 phút, và đến TP. Hồ Chí Minh khoảng 2 giờ 30 phút. Thời gian vận chuyển nhanh chóng là một lợi thế quan trọng giúp tăng cường giao thương, thu hút đầu tư và thúc đẩy phát triển các dịch vụ logistics.



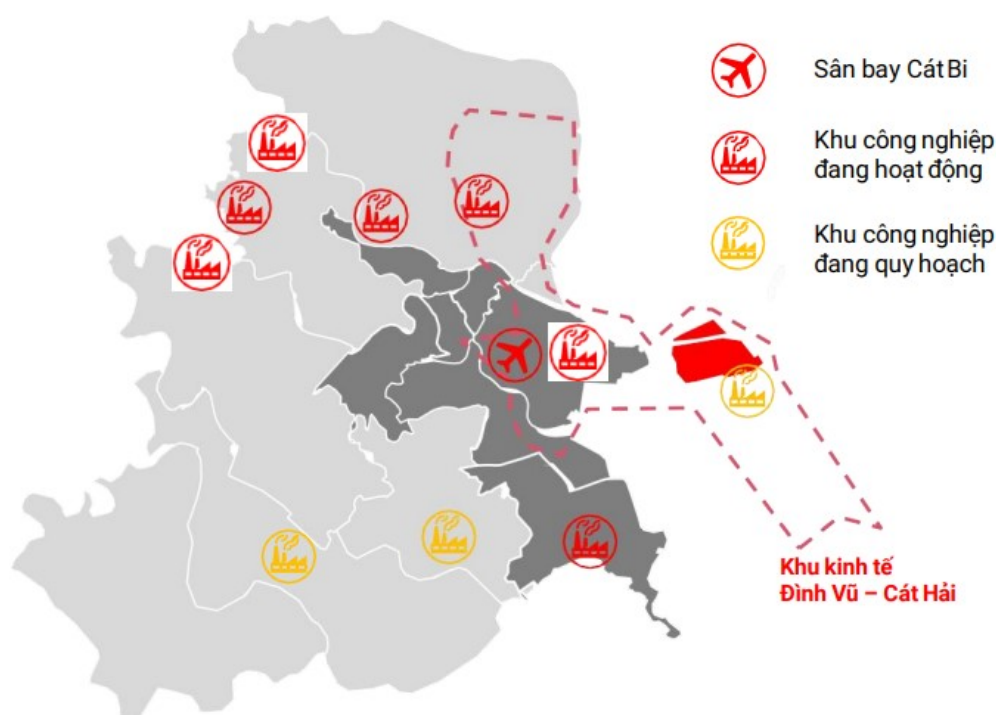
Hình 3.1. Cửa ngõ giao thương của miền bắc

(Nguồn: www.lachhuyenftz.com.vn)

Những năm qua, TP Hải Phòng đã tập trung cao huy động mọi nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đô thị, các khu công nghiệp (KCN), khu kinh tế (KKT). Hiện có 14 tuyến đường thủy nội địa quốc gia với chiều dài 265 km, 17 tuyến đường thủy nội địa địa phương với chiều dài 191 km, 16 cảng thủy nội địa. Cảng Hàng không quốc tế Cát Bi được quy hoạch để đạt công suất 13 triệu khách và 250.000 tấn hàng hóa/năm vào năm 2030; tầm nhìn tới năm 2050 đạt 18 triệu hành khách/năm và 500.000 tấn hàng hóa/năm.

Được biết, Cảng hàng không quốc tế Cát Bi nằm tại quận Hải An, thành phố Hải Phòng. Đây là sân bay quốc tế quan trọng của miền Bắc, đóng vai trò kết nối giao thông hàng không giữa Hải Phòng với các tỉnh thành trong nước và quốc tế. Sân bay không chỉ phục vụ nhu cầu vận chuyển hành khách mà còn là một mắt xích quan trọng trong hoạt động logistics, đặc biệt là vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu.

Bên cạnh đó, khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải nằm ở phía Đông thành phố Hải Phòng, trải dài từ bán đảo Đình Vũ đến khu vực Cát Hải. Với vị trí chiến lược gần cảng nước sâu Lạch Huyện và kết nối thuận tiện với hệ thống đường cao tốc và cảng biển, khu kinh tế này trở thành trung tâm công nghiệp, logistics và dịch vụ cảng biển hàng đầu của khu vực. Đây là khu vực thu hút nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước, tạo động lực mạnh mẽ cho sự phát triển kinh tế của Hải Phòng nói riêng và vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ nói chung.



Hình 3.2. Vị trí khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải

(Nguồn: www.lachhuyenftz.com.vn)

Cơ hội phát triển logistics tại Hải Phòng rất lớn. Các KCN được xây dựng bên cạnh cảng biển, nằm trong khu kinh tế ven biển đã và đang trở thành xu hướng tất yếu do tận dụng được tiềm lực sẵn có về đường bờ biển dài của Việt Nam, giúp vận chuyển số lượng lớn hàng hóa trên quãng đường dài với chi phí thấp. Đây cũng được đánh giá là bộ phận tăng trưởng của ngành dịch vụ cảng biển và logistics.

3.1.2. Đối với khu vực miền Trung của Việt Nam

Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung bao gồm các tỉnh như: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định có đường bờ biển dài 609km 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. Sở hữu một hệ thống cảng biển quan trọng như: Cảng Chân Mây, Liên Chiểu, Tiên Sa, Kỳ Hà, Dung Quất và Quy Nhơn... cùng hệ thống sân bay quốc tế, đường sắt xuyên quốc gia, hệ thống đường bộ gắn với nhiều hành lang kinh tế trong vùng..., đây là tiền đề quan trọng cho phát triển logistics nói chung và xây dựng các trung tâm logistics nói riêng.

Miền Trung Việt Nam, với vị trí địa lý đặc biệt nằm giữa hai đầu Bắc - Nam, đang trở thành một khu vực chiến lược quan trọng trong mạng lưới logistics quốc gia. Các tỉnh miền Trung sở hữu các cảng biển quốc tế lớn như cảng Đà Nẵng, cảng Quy Nhơn, và cảng Nghi Sơn, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thông thương hàng hóa với các quốc gia trong khu vực và thế giới.

Đặc biệt, Đà Nẵng nổi bật như một trung tâm logistics tiềm năng tại miền Trung, sở hữu một vị trí địa lý đặc biệt thuận lợi và là một trong những cửa ngõ hướng ra biển điển hình có Cảng Tiên Sa - cửa ngõ Hành lang kinh tế Đông Tây. Ngoài ra Đà Nẵng còn có tiềm năng trở thành một phần trong mạng lưới chuỗi cung ứng và sản xuất toàn cầu do thuận lợi trong kết nối các khu vực Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương... Đây chính là lợi thế tạo cơ hội lớn cho Đà Nẵng phát triển thành một trung tâm kinh tế biển và trung tâm logistics lớn của Vùng kinh tế trọng điểm của miền Trung, cả nước và quốc tế.

Điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cũng là yếu tố tạo ra cơ hội để phát triển hệ thống các trung tâm logistics lớn: các biển nước sâu trong vùng có thể mở rộng, vùng nội địa rộng lớn và mạng lưới đầy đủ các tuyến vận tải đường sắt, đường bộ và đường sông trong vùng tạo nên triển vọng lớn để phát triển hệ thống trung tâm logistics cửa ngõ (gateway) và các trung tâm phân luồng hàng hóa ở vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

Thuận lợi về mặt chính sách từ quy hoạch phát triển các cảng biển và quy hoạch các trung tâm logistics đã tạo ra khuôn khổ chính sách và pháp lý để phát triển

các trung tâm logistics ở miền Trung có tính hệ thống, tránh được hiện tượng chồng chéo trong quy hoạch phát triển.

3.1.3. Đối với khu vực miền Nam của Việt Nam

Khu vực miền Nam có tiềm năng logistics “khổng lồ”, có hơn 6.500 km sông, kênh với sáu tuyến vận tải đường thủy đang được khai thác vận tải, vận hành trên hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và sông Cửu Long. Không chỉ riêng VN mà vùng công nghiệp các nước Đông Dương cũng được hưởng lợi, đặc biệt là khu vực Bavet thuộc Campuchia với khoảng cách đến cảng Cát Lái gần hơn tới 90 km so với việc vận chuyển đến cảng Sihanoukville của họ.

Ngoài ra, miền Nam còn có thế mạnh về logistics hàng không. Trong tương lai, khi Cảng hàng không quốc tế Long Thành hoàn thiện và đi vào hoạt động hứa hẹn sẽ thúc đẩy khu vực miền Nam phát triển trở thành trung tâm logistics chuyên dụng hàng không trong nước và khu vực.



Hình 3.3. Vị trí địa lý thuận lợi của Sân bay Long Thành trong khu vực

(Nguồn: Báo giao thông)

Sân Bay Quốc Tế Long Thành, một dự án quy mô lớn đang được xây dựng tại huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai, cách Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 40km về hướng Đông. Dự kiến khi hoàn thành, sân bay sẽ có công suất phục vụ lên đến 100 triệu

hành khách mỗi năm, trở thành sân bay lớn nhất Việt Nam, lớn gấp 5 lần sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay Nội Bài.

Mục tiêu xây dựng sân bay này không chỉ là để đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng tăng mà còn nhằm thúc đẩy kinh tế vùng Nam Bộ và cả nước mà còn đóng vai trò là vị trí chiến lược tại khu vực Đông Nam Á với khả năng kết nối mạnh mẽ với các trung tâm kinh tế lớn trong khu vực như Singapore, Bangkok, Manila, và xa hơn là Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc, sân bay quốc tế Long Thành sẽ trở thành một cửa ngõ giao thương hàng không quan trọng. Sự đóng góp dự kiến cho ngành hàng không: Sân bay này dự kiến sẽ giúp ngành hàng không Việt Nam “cất cánh”, đưa Việt Nam trở thành một điểm trung chuyển hàng không chủ chốt trong khu vực và quốc tế.

Nhờ khả năng vận chuyển khối lượng lớn hàng hóa và hành khách, sân bay này hứa hẹn sẽ tạo đà phát triển mạnh mẽ cho các trung tâm logistics chuyên dụng xung quanh khu vực miền Nam.

3.2. Kinh nghiệm về việc phát triển các trung tâm logistics của một số quốc gia

3.2.1. *Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Đức*

a) Thực trạng phát triển logistics tại Đức

CHLB Đức nằm ở trung tâm của EU, được bao quanh bởi 9 quốc gia châu Âu, đồng thời cũng là quốc gia cửa ngõ lý tưởng để xâm nhập thị trường EU với 500 triệu người tiêu dùng, được coi là trung tâm thương mại của cả châu lục, là nơi giao nhau của các tuyến đường xuyên Âu. Gần như một nửa dân số của EU là nằm trong phạm vi bán kính 500 km biên giới của Đức.

Đức cũng là một trong những quốc gia phát triển hàng đầu thế giới về khoa học kỹ thuật và công nghệ. Không chỉ có đội ngũ lao động lành nghề trình độ cao, khoa học kỹ thuật phát triển, môi trường kinh tế và chính trị ổn định, CHLB Đức còn là quốc gia phát triển hàng đầu về giao thông vận tải với nhiều cảng biển lớn hiện đại, các cảng hàng không hàng đầu Châu Âu và hệ thống giao thông vận tải đường bộ và đường sắt hiện đại với mật độ hệ thống giao thông cao gấp hai lần mức trung bình của EU. Đức cũng là thị trường logistics lớn nhất châu Âu về quy mô doanh thu hàng năm hơn 200 tỷ EUR, đứng top đầu châu Âu về kỹ thuật-công nghệ và dịch vụ.

Trong 10 phân khúc thị trường logistics của EU29, các công ty logistics Đức dẫn đầu trong 7 phân khúc. Hiện có khoảng 60.000 doanh nghiệp Đức đang kinh doanh trong

lĩnh vực logistics với khoảng 2,7 triệu việc làm chiếm gần 7% lực lượng lao động Đức. Theo dự báo, ngành công nghiệp logistics sẽ sớm trở thành ngành kinh tế lớn thứ ba của nền kinh tế Đức chỉ đứng sau hai ngành bán buôn - bán lẻ và ngành công nghiệp ô tô, ngành logistics cũng được coi là ngành kinh tế sẽ tạo ra nhiều việc làm trong những năm tới, lực lượng lao động trong các ngành liên quan trực tiếp cũng như gián tiếp đến logistics của Đức sẽ có thể đạt mức 20% - 25% trong 5 năm tới.

b) Chính sách phát triển trung tâm logistics tại Đức

Chính phủ CHLB Đức đặc biệt chú trọng phát triển hệ thống logistics và trung tâm logistics. Bộ GTVT, Xây dựng và Đô thị tại Đức khẳng định vận tải và logistics là nhân tố then chốt của chính sách giao thông vận tải bền vững và phát triển trung tâm logistics được coi là giải pháp then chốt trong Bản quy hoạch tổng thể. Bản quy hoạch đã xác định 3 nhóm giải pháp chính liên quan đến phát triển trung tâm logistics tại Đức như sau:

– *Tránh những tuyến đường không cần thiết - tăng khả năng linh hoạt*

- Đẩy mạnh logistics đô thị: tạo ra môi trường thân thiện cho vận tải đô thị, xây dựng các tiêu chuẩn có thể chuyển đổi và tăng cường hợp tác giữa các chính quyền địa phương.
- Đẩy mạnh đầu tư đổi mới công nghệ và nâng cao năng lực công nghệ: Đẩy mạnh tài trợ cho các dự án áp dụng nhiều hơn các công nghệ mới cho ngành công nghiệp vận tải và logistics.
- Tối ưu hoá vận tải chuyển tải: Giảm bớt các hoạt động vận tải chuyển tải kém hiệu quả, tạo ra các tuyến vận tải mới thay thế hiệu quả hơn.
- Phát triển vận tải cận hải: Thay thế dần các tuyến vận tải hàng hóa trên tuyến hành lang Bắc - Nam thành các tuyến vận tải đường thủy nội địa và tuyến vận tải cận hải.

– *Tăng dần vận tải hàng hóa bằng đường sắt và đường sông*

- Điều chỉnh lại các quy định pháp lý liên quan đến vận tải đa phương thức: tạo ra môi trường và cơ chế pháp lý cạnh tranh hơn để phát triển vận tải đa phương thức.
- Tăng tài trợ phát triển vận tải đa phương thức: Tăng ngân sách cho xây dựng và nâng cấp phát triển hoạt động vận tải đa phương thức hàng năm.

- Hiện đại hoá công nghệ làm hàng và tổ chức vận tải đa phương thức: tài trợ cho các dự án định hướng hỗ trợ phát triển đổi mới công nghệ xếp dỡ hàng hoá trong vận tải đa phương thức.

– ***Phát triển Đức thành trung tâm logistics của EU***

- Thiết lập mạng lưới vận tải và logistics: thiết lập mạng lưới kết nối chính quyền liên bang, các tiểu bang, ngành công nghiệp vận tải và logistics,... để đảm bảo lợi ích của Đức được phản ánh và thông tin sớm và hiệu quả trong các quyết định của EU.
- Đẩy mạnh các hoạt động marketing Đức là trung tâm logistics EU: đẩy mạnh các hoạt động xúc tiến quảng bá quốc tế từ chính quyền Liên bang cũng như các tiểu bang các vùng trung tâm logistics đối với các doanh nghiệp nước ngoài sử dụng dịch vụ trung tâm logistics và các nhà đầu tư nước ngoài vào các trung tâm logistics thông qua các hội chợ thương mại, các phái đoàn tham quan của các đại biểu/doanh nhân, các mạng lưới sự kiện,..
- Đảm bảo an ninh cho ngành công nghiệp vận tải và logistics: ngăn ngừa hiệu quả các hành động tội phạm và khủng bố nhưng không tạo ra các rào cản đối với các hoạt động thương mại, thiết lập các tiêu chuẩn về an ninh, đẩy mạnh hợp tác giữa chính quyền công, ngành công nghiệp vận tải và logistics, các tổ chức thương mại về an ninh trong vận tải và logistics.

Hiện nay có khoảng 1.300 doanh nghiệp đang hoạt động kinh doanh với khoảng 45.000 người đang làm việc tại các trung tâm logistics tại Đức. Một trong những khác biệt nổi bật của hệ thống trung tâm logistics của Đức với các quốc gia khác ở châu Âu đó là mạng lưới dày đặc và hợp tác chặt chẽ giữa các trung tâm logistics.

c) Bremen-Mô hình trung tâm logistics thành công của Đức

GVZ Bremen nằm ở vùng Tây Nam vùng Bremen-Weser trung tâm thương mại và công nghiệp của Đức, nơi tập trung nhiều ngành công nghiệp quan trọng của Đức như: công nghiệp ô tô, công nghiệp hàng không, công nghiệp thực phẩm và đồ uống, công nghiệp năng lượng và hoá chất..... Trung tâm logistics Bremen GVZ Bremen là trung tâm logistics được xây dựng và khai thác đầu tiên ở Đức. Đây là mô hình trung tâm logistics thành công nhất đứng số 1 của Đức cũng như luôn đứng trong Top 10 trung tâm logistics của cả châu Âu. Trung tâm logistics GVZ Bremen tập trung cung

cấp dịch vụ logistics phục vụ sản xuất và bán buôn cho ngành công nghiệp thực phẩm và đồ uống.

GVZ Bremen có tổng diện tích khoảng 496 ha với hơn 1,2 triệu m² kho. GVZ Bremen nằm ở vị trí chiến lược gần 3 cảng biển lớn của Đức là Bremerhaven, Hamburg và Wilhelmshaven cũng như kết nối với 3 phương thức vận tải cơ bản trên bộ là: vận tải ô tô, vận tải đường sắt và vận tải thủy nội địa.

- GVZ Bremen có đường B6 kết nối với đường cao tốc quốc gia A1 (cách khoảng 11km), đường A27 (cách khoảng 9km) và kết nối với đường A281.

GVZ Bremen cũng kết nối với ga đường sắt Bremen thông qua đường Bundesstrabe 6 chỉ khoảng 8 km.

- GVZ Bremen cách sân bay quốc tế Bremen International Airport khoảng 7 km. Bến cảng sông nước sâu Neustadter Hafen chỉ cách GVZ Bremen khoảng 2 km.

Hoạt động xếp dỡ hàng hoá và vận tải đa phương thức của GVZ Bremen được công ty tư nhân Rolan Umschlagsgesellschaft für den kombinierten Guterkehr mbH&Co KG kinh doanh khai thác. Doanh nghiệp này có 6 tuyến đường sắt, hệ thống cần cầu bờ hiện đại, có đội ô tô tải trọng tới 90 tấn và có năng lực phục vụ khoảng 220.000 tàu/năm.

GVZE đã rất thành công trong việc thu hút các doanh nghiệp đến GVZ Bremen kinh doanh khai thác cũng như đầu tư vào trung tâm logistics này. Hiện tại GVZ Bremen thu hút khoảng 150 doanh nghiệp với số người làm việc khoảng 8.000. Kể từ ngày thành lập đến nay GVZ Bremen đã thu hút được tổng cộng khoảng 450 triệu EUR chủ yếu từ khu vực kinh tế công và khu vực kinh tế tư.

Tuy nhiên GVZ Bremen cũng tồn tại một số hạn chế. Nổi cộm nhất đó là thiếu không gian để phát triển lâu dài và giá thuê dài hạn đắt đỏ. Không gian của GVZ Bremen gần như không thể mở rộng hơn được nữa khi trung tâm logistics này nằm sát khu dân sinh. Các doanh nghiệp sau khi hết hợp đồng thuê chỗ trong trung tâm phần lớn đều phải đổi sang vị trí khác do giá thuê chỗ cũ đã trở lên quá đắt đỏ. Bên cạnh đó cơ sở hạ tầng tổ chức vận tải của trung tâm này mặc dù có những bất cập nhất định nhưng gần như không thay đổi được nữa.

3.2.2. Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Ba Lan

a) Thực trạng phát triển logistics tại Ba Lan

Ba Lan là một quốc gia nằm ở vị trí chiến lược ở trung tâm châu Âu nơi giao nhau của các tuyến đường huyết mạch từ Đông sang Tây cũng như từ Bắc xuống Nam của châu Âu. Các tuyến đường chạy xuyên Âu quan trọng của mạng TEN-Trans European Network là A1, A2, A3 và A4 đều chạy qua lãnh thổ Ba Lan. Đây là một trong nhiều nước đạt nhiều thành công nổi bật nhiều mặt cả về kinh tế - thương mại cũng như vận tải và logistics. Trong những năm trở lại đây kim ngạch XNK của Ba Lan tăng lên nhanh chóng do Ba Lan đã chuyển đổi tương đối thành công sang nền kinh tế thị trường cũng như lợi thế vị trí Ba Lan nằm chính giữa của châu Âu. Đối tác thương mại lớn nhất của Ba Lan là 3 nước Đức (nhập khẩu khoảng >24%), Nga (nhập khẩu khoảng >8%) và Trung Quốc (nhập khẩu khoảng >7%).



Hình 3.4. Lợi thế vị trí của Ba Lan khi nằm chính giữa của Châu Âu

(Nguồn: <https://duhocso1.com/images/balan3.png>)

Trong các phương thức vận tải của Ba Lan, vận tải đường bộ đóng vai trò quan trọng nhất và phát triển nhanh nhất. Tuy nhiên phần lớn hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ là nguyên nhiên liệu thô như quặng sắt, quặng phi kim và khoáng sản khác. Bên cạnh đó, hệ thống đường sắt của Ba Lan là hệ thống lớn đứng top đầu trong số các nước EU chuyên chở hơn 60% tổng khối lượng than, sỏi, vôi, kim loại và sản phẩm kim loại

hàng năm. Tuy nhiên vận tải đường sắt đang giảm dần vai trò trong vận tải hàng hóa khi so sánh với vận tải bằng đường bộ.

Các cảng biển của Ba Lan đều đã lạc hậu về cơ sở hạ tầng ở những năm trước đây. Tuy nhiên, vài năm trở lại đây Ba Lan đang thực hiện nhiều thay đổi lớn trong chính sách thu hút vốn tư nhân trong việc đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển cũng như hoạt động khai thác cảng biển. Về vận tải hàng không, Ba Lan nằm trong nhóm những nước có cơ sở hạ tầng hệ thống sân bay lạc hậu nhất EU rất cần phải nhanh chóng mở rộng các terminal, xây dựng các terminal mới, đường băng mới cũng như các trang thiết bị khác. Chính phủ Ba Lan đang lập kế hoạch hiện đại hóa và phát triển cơ sở hạ tầng cho các sân bay quốc tế và nội địa.

Ba Lan sở hữu nhiều vùng đất rộng, mật độ dân cư chưa cao, giá thuê đất thấp thuận lợi cho việc xây dựng trung tâm logistics. Ba Lan có nhiều tiềm năng phát triển thị trường kho bãi logistics cũng như trung tâm logistics, hiện tại có khoảng 8 vùng logistics lớn nhất tại Ba Lan với tổng diện tích kho bãi logistics đạt tiêu chuẩn là vào khoảng 4,19 triệu m². Diện tích kho bãi logistics lớn nhất là vùng Poznan với tổng diện tích lên tới 420.000 m², vùng Gorny Slask là 280.000 m², vùng thủ đô Warszawa là 270.000 m², vùng miền trung Ba Lan là 260.000 m² và vùng Wroclaw là 154.000 m².

Ba Lan cũng tương đối thành công trong việc thu hút các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vào lĩnh vực vận tải và logistics. Đã có rất nhiều công ty logistics hàng đầu thế giới đến đầu tư và kinh doanh tại Ba Lan. Về nguồn nhân lực trong ngành logistics thì Ba Lan được đánh giá tương đối cao trong nhóm các nước Trung và Đông Âu CEE mới gia nhập EU. Nguồn nhân lực trẻ cho ngành vận tải và logistics của Ba Lan đang phát triển rất nhanh trong những năm gần đây.

b) Chính sách phát triển trung tâm logistics tại Ba Lan

Cản trở lớn nhất đối với sự phát triển trung tâm logistics ở Ba Lan lại là cơ sở hạ tầng GTVT kém phát triển, trang thiết bị và kỹ thuật GTVT còn lạc hậu.

Vì vậy, Chính phủ Ba Lan đã bắt đầu coi trọng phát triển trung tâm logistics. Các nhà khoa học và chuyên gia logistics hàng đầu Ba Lan đã nghiên cứu xác định rõ các vị trí ưu tiên lựa chọn là trung tâm logistics cũng như các phương án xây dựng, phát triển trung tâm logistics cho Ba Lan và phối hợp chặt chẽ với các nhà khoa học và chuyên

gia logistics của các nước Bắc Âu, Baltic và CHLB Đức nhằm nghiên cứu xây dựng hệ thống trung tâm logistics Baltic đóng vai trò then chốt.

Chính phủ Ba Lan cũng như chính quyền các tỉnh thực hiện chính sách khuyến khích và thu hút vốn đầu tư và công nghệ mới vào các trung tâm logistics từ các nhà đầu tư nước ngoài cũng như các nhà đầu tư trong nước. Cho đến năm nay, theo tiêu chuẩn của Ba Lan, tại 8 tỉnh lớn có hơn 32 trung tâm logistics đang khai thác kinh doanh, tuy nhiên chỉ có 3 trung tâm logistics trong số các trung tâm kể trên đáp ứng tiêu chuẩn các trung tâm logistics EU bao gồm:

- Wielkopolska Logistics Centre.
- Slaskie Logistics Centre.
- Poznan Logistics Centre.

c) Một số trung tâm logistics thành công nổi bật tại Ba Lan

❖ Trung tâm logistics Wielkopolska

Trung tâm logistics Wielkopolska nằm ở trung tâm của Ba Lan, gần nơi giao nhau của tuyến đường cao tốc xuyên Âu A2 và 25 tuyến đường cao tốc quốc gia, trung tâm này có bến container terminal nằm gần tuyến đường sắt quốc gia E20, được đầu tư lớn về cơ sở hạ tầng với khoảng 100 ha, hệ thống nước, điện và sưởi đầy đủ.

Trung tâm logistics Wielkopolska cung cấp dịch vụ cho các khách hàng chủ yếu là các công ty logistics, các nhà XNK phân phối hàng toàn Ba Lan và EU, các mạng lưới phân phối thương mại cũng như các doanh nghiệp sản xuất có nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics. Ngoài ra còn cung cấp dịch vụ logistics đa dạng từ dịch vụ kho bãi logistics, dịch vụ thông quan, dịch vụ tài chính và pháp lý, dịch vụ văn phòng cho đến dịch vụ quản lý bất động sản và an ninh giám sát.

❖ Trung tâm logistics Slaskie

Trung tâm logistics Slaskie nằm tỉnh Slaskie ở phía Nam của Ba Lan. Trung tâm logistics này rộng khoảng 60 ha, kết nối với cả 3 phương thức vận tải quan trọng nhất của Ba Lan là đường bộ, đường sắt và đường sông. Một trong những ưu điểm nổi bật của trung tâm logistics này là nằm rất gần nơi giao nhau của 2 tuyến đường xuyên Âu quan trọng là A4 và A3. Hiện trung tâm logistics Slaskie có kho khoảng 28.000 m², có cảng cạn ICD, 3.000 m² văn phòng, bãi đỗ rất rộng cho các xe tải và đầu kéo, rất gần tuyến đường sắt quốc gia. Toàn bộ hoạt động của trung tâm logistics này được quản lý

bằng hệ thống CNTT hiện đại là hệ thống BPSC MRPII/ERP và hệ thống quản lý kho WMS-Warehouse Management System.

Trung tâm logistics Slaskie là một trong những mô hình kinh doanh trung tâm logistics rất thành công so với các trung tâm logistics khác của Ba Lan với trị giá cổ phiếu trên sàn giao dịch hiện nay đã lên tới 37.428.200,00 PLN.

❖ **Trung tâm logistics Poznan**

Trung tâm logistics Poznan thuộc tỉnh Wielkopolska và có tổng diện tích kho khoảng 105.000 m², bao gồm 3 nhà kho lớn được xây dựng hiện đại trên đặc khu kinh tế SEZ của Tỉnh Wielkopolska. Có tất cả 3 khu kho với tổng diện tích gần 80.000 m² được trang bị hệ thống thiết bị xếp dỡ và lưu trữ hàng nhiều tầng và các phương tiện vận tải nội bộ. Cả 3 kho của trung tâm logistics Poznan đều hoạt động 24/7 và được trang bị hệ thống CCTV (camera quan sát khép kín) với nhiều trang thiết bị xếp dỡ và làm hàng container hiện đại. Trong trung tâm cũng có hệ thống đường sắt nội bộ và hệ thống đường ô tô nội bộ riêng kết nối với hệ thống GTVT quốc gia và quốc tế. Trung tâm nằm gần hành lang đường sắt châu Âu E20 Paris-Moscow nên rất thuận tiện cho hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường sắt xuyên Âu.

Một trong những yếu tố dẫn đến thành công của Trung tâm logistics Poznan là trung tâm này được xây dựng trong Đặc khu kinh tế SEZ (Special Economic Zone) duy nhất của Tỉnh Wielkopolska rộng khoảng 500.000 m², có chính sách miễn giảm thuế kinh doanh cho các nhà đầu tư. Do đó Trung tâm thu hút và hấp dẫn một lượng lớn các nhà đầu tư nước ngoài cũng như trong nước đến đầu tư kinh doanh.

3.2.3. Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Singapore

a) Thực trạng phát triển logistics tại Singapore

❖ **Kinh tế và thương mại**

Singapore được nhiều nhà đầu tư nước ngoài đánh giá cao về vị trí chiến lược, ổn định chính trị, khung pháp lý, dịch vụ tài chính, cơ sở hạ tầng kinh doanh. Singapore thực hiện chính sách thương mại tự do, phần lớn hàng hóa nhập khẩu vào Singapore đều được miễn thuế. Singapore cũng là thành viên của Khu thương mại tự do ASEAN-AFTA, thị trường lớn với khoảng 550 triệu dân đã và đang xúc tiến ký kết FTA với nhiều nước khác. Singapore cũng ký kết nhiều hiệp định chống đánh thuế hai lần và nhiều hiệp định cam kết đầu tư với nhiều nước.

Mặc dù Singapore chỉ là một quốc đảo nhỏ với diện tích khoảng 707 km², tuy nhiên Singapore có đến 5 khu thương mại tự do FTZ-Free Trade Zone với mục đích tạo thuận lợi cho thương mại và thu hút vốn đầu tư nước ngoài. Các FTZ của Singapore được chia thành 2 nhóm chính: 4 FTZ phục vụ thương mại hàng hóa vận tải đường biển nằm trong hoặc sát cảng biển Singapore và 1 FTZ phục vụ thương mại hàng hóa vận tải hàng không nằm trong sân bay Changi. Các FTZ của Singapore đều là những mô hình thành công nổi bật về thương mại cũng như thu hút đầu tư vốn và công nghệ cao nước ngoài, đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - thương mại cũng như ngành vận tải - logistics của quốc đảo Singapore. Nhiều tập đoàn công nghiệp và kỹ nghệ cao hàng đầu thế giới như khoa học sinh học, hoá học, năng lượng, công nghệ, hàng hóa tiêu dùng đều chọn Singapore là nơi đầu tư phát triển.

❖ **Hệ thống giao thông vận tải và CNTT Singapore**

Cảng biển Singapore là cảng biển container hàng đầu thế giới với sản lượng hàng hóa thông qua hàng năm có thể lên tới hơn 500 triệu tấn trong đó riêng sản lượng container là >28 triệu TEU và hàng năm có khoảng 140.000 lượt tàu biển ghé cảng biển Singapore. Cảng Singapore là cảng trung chuyển hàng đầu thế giới. Cảng hàng không quốc tế Changi Airport phục vụ hơn 100 hãng hàng không với 5.600 chuyến bay hàng tuần.

Hệ thống GTVT bộ của Singapore tuy quy mô không lớn nhưng lại có mật độ cao, hiện đại và hiệu quả có vai trò đặc biệt quan trọng đối với vận tải nội địa của quốc đảo. Singapore đặc biệt chú trọng thu hút vốn đầu tư công nghệ cao và tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp trong ngành CNTT kinh doanh. Singapore đã thu hút được khoảng 3.669 triệu S\$ vốn đầu tư nước ngoài vào ngành công nghiệp này. Hiện có hơn 6.590 doanh nghiệp CNTT đang kinh doanh tại Singapore. Hệ thống CNTT hiện đại và dịch vụ CNTT chất lượng cao là một trong những lợi thế cạnh tranh nổi bật của Singapore.

❖ **Ngành công nghiệp logistics**

Chính phủ Singapore đã triển khai chiến lược LEAP-Logistics Enhancement and Application Programme bao gồm 4 nhóm giải pháp với 16 dự án cụ thể về phát triển nguồn nhân lực, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh, phát triển năng lực

công nghệ và phát triển cơ sở hạ tầng đã thành công rực rỡ, đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với thành công của ngành công nghiệp logistics Singapore ngày nay.

Hiện nay, các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL hàng đầu thế giới đều lựa chọn đặt trụ sở và trung tâm điều hành của cả khu vực tại Singapore. Trong đó nổi bật nhất có thể kể đến: DB Schenker, DHL và TNT. Ngoài ra, các tổ chức nghiên cứu và LSP hàng đầu thế giới đều triển khai tại Singapore những công nghệ giải pháp logistics hàng đầu thế giới, ví dụ điển hình có thể kể đến giải pháp Automated Sortation và Conveyor System đã hỗ trợ cho Tập đoàn siêu thị hàng đầu Singapore Grocery Logistics of Singapore-GLS nâng cao năng lực gần 50%; Tập đoàn dược phẩm Zuellig Pharma cũng thiết lập trung tâm nghiên cứu ứng dụng các giải pháp logistics Specialty Solution Group tại Singapore nhằm phát triển các công nghệ logistics cho ngành y tế cho thị trường Ấn Độ, Trung Quốc và Úc....

Singapore cũng là nơi phát triển các ngành logistics hàng đầu thế giới như: Logistics ngành y tế và chuỗi lạnh, logistics ngành hoá học, logistics ngành hàng không, logistics ngành nghệ thuật, logistics ngành rượu.

b) Chính sách phát triển trung tâm logistics của Singapore

Chính phủ Singapore triển khai chiến lược phát triển Singapore thành trung tâm hội nhập logistics toàn cầu-Global Integrated Logistics Hub. Chiến lược này đề xuất 8 nhóm giải pháp phát triển Singapore thành trung tâm logistics toàn cầu như sau:

- Duy trì và thúc đẩy năng lực trung tâm logistics.
- Phát triển cách ngành “mềm” của ngành dịch vụ vận tải, dịch vụ logistics và nguồn nhân lực.
- Phát triển Singapore thành trung tâm IT logistics.
- Phát triển Singapore thành trung tâm quản trị chuỗi cung ứng SCM.
- Xây dựng trung tâm an toàn.
- Thiết lập trung tâm VTĐPT.
- Thiết lập cơ chế thuế cạnh tranh.
- Thiết lập cơ quan hàng đầu phối hợp các hoạt động của Chính phủ hoạt động theo cơ chế one-stop-shop xúc tiến phát triển logistics.

Tám nhóm giải pháp trên được Chính phủ Singapore triển khai thực hiện đồng bộ và mang lại thành công rất lớn cho ngành logistics Singapore, đặc biệt mang đến vị

thể trung tâm logistics toàn cầu cho Changi International Airport và PSA Singapore Terminals.

c) Một số trung tâm logistics nổi bật tại Singapore

Cảng biển Singapore - Trung tâm logistics toàn cầu: nằm ở vị trí chiến lược trên các tuyến hàng hải quốc tế giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Singapore được coi là cảng biển trung chuyển lớn nhất thế giới chiếm khoảng 1/6 tổng lượng container trung chuyển. Singapore hiện đang là cảng container hàng đông lạnh đứng top lớn trên thế giới. Singapore hiện phục vụ khoảng 200 công ty vận tải biển, có tuyến hàng hải kết nối với khoảng 600 cảng biển đến 123 quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới, hàng ngày đều có các tuyến kết nối với các cảng biển chính trên toàn thế giới.

Hiện Singapore đang quản lý khai thác 4 distripark là: Keppel Distripark, Alexandra Distripark, Pasir Panjang Distripark và Tanjong Pagar Distripark với tổng diện tích kho khoảng 600.000 m².

❖ Keppel Distripark

Đây là một trung tâm phân phối hàng hóa hiện đại, cùng với hệ thống kho và văn phòng giao dịch. Keppel Distripark kết nối trực tiếp với PSA terminal và cho phép hàng từ trung tâm chỉ cần vận chuyển từ 5-10 phút đến cảng. Bên cạnh đó Keppel Distripark cũng rất gần các tuyến đường giao thông dày đặc của Singapore, cho phép hàng từ đây được vận chuyển đến thành phố, sân bay cũng như các trung tâm công nghiệp.

Keppel Distripark nằm trong khu thương mại tự do FTZ, hoạt động kinh doanh ở đây hoàn toàn được miễn thuế hàng hoá và dịch vụ. Bên cạnh đó Keppel Distripark còn cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng cơ bản VAS-Value-Adding Services cho NVOCC, dịch vụ cho các hãng liner kinh doanh khai thác container,...Hiện Keppel Distripark có khoảng 45 kho hiện đại với diện tích khoảng 113.000 m² cùng các trang thiết bị xếp dỡ hàng container hiện đại.

❖ Alexandra Distripark Alexandra Distripark

Là tổ hợp bao gồm 3 khu nhà 11 tầng và 2 khu nhà 10 tầng phục vụ làm kho và văn phòng. Tổng diện tích kho của Alexandra Distripark vào khoảng 210.000 m² với hệ thống kho được thiết kế hiện đại trần cao, tải trọng lớn, các trang thiết bị phục vụ hàng hóa hiện đại. Hiện Alexandra Distripark có khoảng 300 khách hàng.

❖ **Pasir Panjang Distripark Pasir Panjang Distripark**

Nằm gần các bến cảng hàng truyền thống và bến container terminal mới. Pasir Panjang Distripark bao gồm 9 nhà kho 1 tầng với tổng diện tích kho là 144.000 m². Pasir Panjang Distripark phục vụ những loại hàng hóa đặc biệt như hàng có kích thước đặc biệt hay những loại hàng cần quay vòng nhanh. Pasir Panjang Distripark được trang bị những thiết bị phục vụ hàng tải trọng lớn chuyên dụng. Tại Pasir Panjang Distripark cũng xây dựng Khu Pasir Panjang Districentre gồm 3 tầng phục vụ hàng có giá trị cao, an ninh đảm bảo, môi trường sạch sẽ và các trang thiết bị phục vụ quay vòng hàng nhanh. Tổng diện tích kho và văn phòng phục vụ khách hàng của Pasir Panjang Distripark lên tới khoảng 250.000 m².

❖ **Tanjong Pagar Distripark Tanjong Pagar Distripark**

Bao gồm 2 toà nhà 5 tầng cung cấp khoảng 65.000 m² diện tích kho và văn phòng cho khách hàng. Tanjong Pagar Distripark có vị trí lý tưởng là liền kề với các bến container terminal đồng thời lại rất gần các quận thương mại trung tâm. Tanjong Pagar Distripark cung cấp các dịch vụ phục vụ các hoạt động bán lẻ và văn phòng cho thành phố. Tanjong Pagar Distripark được thiết kế thuận tiện cho việc phục vụ các container cũng như các xe tải đến nhận và giao hàng.

3.2.4. *Thực trạng phát triển trung tâm logistics tại Nhật Bản*

a) Thực trạng phát triển logistics Nhật Bản

❖ **Kinh tế và thương mại**

Kinh tế Nhật Bản thường chịu ảnh hưởng của thảm họa kép sóng thần - động đất tàn phá nghiêm trọng nhiều cơ sở hạ tầng kinh tế, hoạt động sản xuất kinh doanh của Nhật Bản bị đình trệ,...Thảm họa thiên nhiên này gây thiệt hại rất lớn về kinh tế cho Nhật Bản cản trở quá trình sự phát triển kinh tế của Nhật Bản. Kinh tế Nhật Bản có đặc điểm nổi bật là lệ thuộc vào kinh tế thế giới. Đầu tư và thương mại Nhật Bản ngày càng gắn chặt với các nền kinh tế thế giới. Quy mô đầu tư ra nước ngoài cũng như số lượng các doanh nghiệp Nhật Bản đầu tư tăng mạnh trong những năm gần đây. Đối tác thương mại hàng đầu của Nhật Bản là Mỹ. Mỹ là đối tác XK đứng đầu và đối tác NK lớn thứ hai của Nhật Bản.

❖ Hệ thống GTVT

Phần lớn dân số Nhật Bản tập trung sống trên 4 đảo lớn là Hokkaido, Honshu, Kyushu và Shikoku. Đồng thời lại có nhiều dãy núi chạy dọc theo đất nước Nhật Bản. Chỉ có vùng trung tâm xung quanh Tokyo và Osaka là khác biệt với các vùng khác với các vùng đất bằng phẳng rộng. Chính vì vậy việc xây dựng hệ thống GTVT của Nhật Bản bị hạn chế về diện tích phát triển quy mô và chi phí đất đai. Các dự án phát triển GTVT trong tương lai của Nhật Bản sẽ được đẩy mạnh thực hiện trên các đảo nhân tạo ngoài biển. Phương tiện GTVT hàng hóa quan trọng nhất tại Nhật Bản là giao thông đường bộ và vận tải ven biển. Lượng hàng vận chuyển bằng đường sắt của Nhật Bản gần như không đáng kể.

Do đặc điểm năng lực các cảng biển Miền Tây của Mỹ - đối tác thương mại lớn nhất của Nhật Bản hạn chế, nên những năm gần đây vận tải hàng hóa hai chiều Nhật Bản và Mỹ có xu hướng chuyển dịch từ vận tải biển sang vận tải hàng không. Điều đó đã dẫn đến hệ quả là đầu tư của Nhật Bản vào ngành cảng biển gần đây không lớn nên các cảng biển Nhật Bản đã mất dần vị trí hàng đầu khu vực châu Á - Thái Bình Dương.

b) Chính sách phát triển trung tâm logistics của Nhật Bản

Nhật Bản là một trong số ít nước đầu tiên trên thế giới nhận ra lợi ích và hiệu quả của trung tâm logistics đối với hệ thống logistics quốc gia cũng như đối với năng lực cạnh tranh của kinh tế - thương mại Nhật Bản. Hiện nay Nhật Bản đã xây dựng hơn 20 trung tâm logistics quy mô lớn tại 22 thành phố. Có thể thấy rõ những đặc điểm nổi bật của chính sách phát triển trung tâm logistics Nhật Bản như sau:

– Hợp lý hoá logistics đô thị

Do đặc điểm diện tích đất nước hạn chế và những vấn đề khó khăn đặc thù của quá trình đô thị hóa nên Nhật Bản đã đặt ra những quy định tương đối chặt chẽ về xây dựng trung tâm logistics. Phần lớn các trung tâm logistics được xây dựng xung quanh các thành phố lớn và gần các đầu mối giao thông vận tải. Khác biệt nổi bật với các trung tâm logistics của Đức, một trong các mục đích chính xây dựng trung tâm logistics Nhật Bản là hợp lý hóa các hoạt động logistics đô thị. Các trung tâm logistics Nhật Bản đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong việc hợp lý hóa hoạt động của ngành công nghiệp phân phối phát triển bậc cao của Nhật Bản, đặc biệt là hệ thống phân phối đô thị và hỗ trợ mạnh mẽ hệ thống vận tải quốc gia.

– **Đặc biệt coi trọng việc lập kế hoạch xây dựng các trung tâm logistics**

Chính phủ Nhật Bản xây dựng kế hoạch khung phát triển trung tâm logistics gắn liền với các chương trình phát triển đô thị. Chính phủ quyết định lựa chọn vị trí phù hợp như phải nằm bên rìa thành phố, bên ngoài các tuyến vận tải nội đô và các tuyến giao thông chính giữa các thành phố.

– **Xây dựng các chính sách phù hợp và khuyến khích phát triển các trung tâm logistics hiện đại**

Bên cạnh việc hoàn thiện hệ thống GTVT, tạo thuận lợi phát triển hoạt động giao thông vận tải, giảm ùn tắc giao thông đô thị, khuyến khích liên kết giữa các hoạt động vận tải, Chính phủ Nhật Bản còn triển khai các chính sách khuyến khích mềm dẻo như: giảm bớt các quy định, tăng cường phối hợp giữa các cơ quan chức năng liên quan, cũng như hỗ trợ nhiều mặt cho hoạt động xây dựng trung tâm logistics.

Chính phủ Nhật Bản thường cho thuê đất xây dựng trung tâm logistics với giá thấp cũng như cho các doanh nghiệp tư nhân được vay vốn với lãi suất thấp trong quá trình xây dựng trung tâm logistics.

– **Chính phủ trực tiếp đầu tư vốn xây dựng cơ sở hạ tầng logistics và trung tâm logistics**

Chính phủ Nhật Bản đã đầu tư vốn cho các dự án phát triển cơ sở hạ tầng logistics như hệ thống đường sắt, hệ thống đường bộ, hệ thống sân bay, hệ thống cảng biển, hệ thống CNTT.... Một số dự án xây dựng trung tâm logistics, Chính phủ Nhật Bản và các chính quyền địa phương còn trực tiếp đầu tư xây dựng với tỷ lệ vốn đầu tư rất lớn. Ví dụ điển hình là trong dự án xây dựng trung tâm logistics đảo Hopping với tổng số vốn đầu tư 57,2 tỷ yên Nhật, trong đó có đến 70% vốn là từ chính quyền trung ương, 20% vốn là từ ngân sách thành phố Tokyo, còn các doanh nghiệp tư nhân chỉ tham gia góp 10% vốn còn lại.

Chính phủ và các chính quyền địa phương còn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng GTVT thiết yếu và cơ sở hạ tầng đô thị hiện đại nhằm thu hút các doanh nghiệp logistics đầu tư vào các dự án trung tâm logistics. Chính phủ và các chính quyền địa phương cũng cho phép các doanh nghiệp đầu tư được hưởng lợi hoàn toàn từ việc tăng giá đất cũng như trị giá các bất động sản trong các trung tâm logistics.

– **Chính phủ thu hút mạnh mẽ đầu tư nước ngoài đến đầu tư kinh doanh tại các trung tâm logistics**

Để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài đến đầu tư, Chính phủ Nhật Bản đã ban hành đạo luật đặc biệt khuyến khích đầu tư nước ngoài. Đạo luật này đã thiết lập cơ chế pháp lý khuyến khích các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư vào Nhật Bản. Đạo luật này cũng xác định rõ các khu đầu tư nước ngoài FAZ-Foreign Access Zones. Các FAZ được thiết lập trên khắp Nhật Bản nhằm tận dụng tối đa các lợi thế của từng địa phương cũng như phối hợp chặt chẽ với nhau để mang lại lợi ích tối đa cho các nhà đầu tư nước ngoài cũng như các nhà đầu tư Nhật Bản. Những lợi ích nổi bật của FAZ đối với các nhà đầu tư nước ngoài có thể kể đến là:

- Chi phí phân phối thấp, hệ thống phục vụ hàng hóa luân chuyển hiệu quả
- Hỗ trợ hiệu quả hoạt động kinh doanh, chính sách thuế và tài chính linh hoạt, các khoản vay đảm bảo, bảo hiểm tín dụng, chế độ tài chính lãi suất thấp,....

FAZ và các trung tâm logistics có tác động tương hỗ rất hiệu quả. Các trung tâm này vừa tạo điều kiện cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp nước ngoài tại FAZ được hiệu quả với chi phí logistics thấp đồng thời việc thu hút các doanh nghiệp nước ngoài vào hoạt động kinh doanh tại các trung tâm logistics là một trong những nhân tố quan trọng đảm bảo cho các trung tâm logistics Nhật Bản hoạt động hiệu quả với luồng hàng lớn và ổn định bền vững. Đây có thể nói là một trong những kinh nghiệm rất thành công của Nhật Bản trong việc thu hút đầu tư phát triển trung tâm logistics.

c) Yokohama Port Cargo Centre - Mô hình trung tâm logistics thành công nổi bật của Nhật Bản

❖ Trung tâm logistics Yokohama Port Cargo Centre

Trung tâm logistics Yokohama Port Centre-YCC nằm trên khu cầu cảng container hiện đại Daikoku Pier, là trung tâm logistics lớn nhất Nhật Bản với tổng diện tích lên tới 320.000 m². Một trong những mục tiêu của việc xây dựng YCC là nhằm phát triển chức năng dịch vụ logistics cho Cảng Yokohama. YCC cung cấp các dịch vụ logistics đa dạng như phân loại hàng, phân phối hàng, triển lãm, mua bán hàng, thông quan, thanh toán thuận tiện,...

YCC được xây dựng có 5 tầng chia thành 63 khu văn phòng với tổng diện tích 12.700 m² và 55 khu phục vụ hàng với tổng diện tích là 305.500 m². YCC có khả năng

phục vụ 4,25 triệu tấn hàng/năm tương đương với khoảng 5% tổng lượng hàng hóa thông qua của Cảng Yokohama. Trung tâm logistics YCC phục vụ 24h/ngày trong mọi điều kiện thời tiết. YCC cũng được trang bị các thiết bị chuyên dụng hiện đại đóng vai trò quan trọng đối với việc giảm chi phí logistics và thời gian vận tải, xếp dỡ hàng cho khách hàng. Hàng hóa vẫn có thể vào và ra ngay cả trong các giờ cao điểm do YCC có bãi parking lớn và điều phối luồng phương tiện vận chuyển được tính toán tối ưu bằng hệ thống máy tính. Hàng hóa được đảm bảo an ninh, an toàn do được giám sát và quản lý bởi các hệ thống giám sát hiện đại nhất. Hiện nay, YCC chủ yếu phục vụ các mặt hàng XNK như: thực phẩm, hàng điện tử, thiết bị máy nông nghiệp, hàng tổng hợp, vật liệu xây dựng, đồ nội thất, hàng giá trị cao,....

3.3. Bài học kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics

3.3.1. Về việc xác định vị trí và quy mô

Các nước phát triển thành công hệ thống trung tâm logistics đều rất coi trọng việc xác định vị trí và quy mô phát triển trung tâm logistics. Các nước này đều lựa chọn vị trí trung tâm logistics nằm gần các đầu mối giao thông quan trọng của quốc gia và quốc tế cũng như nằm gần các trung tâm kinh tế-thương mại lớn. Điển hình đó là nước Ba Lan, đã tiến hành rất nhiều nghiên cứu lựa chọn vị trí trung tâm logistics và đã tổ chức rất nhiều hội thảo lấy ý kiến rộng rãi từ các chuyên gia và các doanh nghiệp trong ngành. Chính vì vậy mà quá trình triển khai xây dựng và phát triển các trung tâm logistics cho Ba Lan sau đó đã thu được nhiều thành công mà không gặp nhiều khó khăn vướng mắc lớn. Hoặc trường hợp của Đức, Trung tâm logistics GVZ Bremen được coi là một trong những trung tâm logistics thành công nhất của Châu Âu và Đức. Các trung tâm logistics của Hà Lan và Singapore đều nằm ở những vị trí rất thuận lợi gần các bến cảng thời gian vận chuyển hàng hóa đến và đi rất ngắn và thuận tiện.

Các trung tâm logistics đều được xây dựng với quỹ đất lớn để có thể phục vụ được lượng hàng hóa lớn và có thể hướng đến vai trò là trung tâm logistics mang tầm quốc tế. Trung tâm logistics GVZ Bremen của Đức có diện tích lên tới 496 ha. Trung tâm logistics cảng biển Rotterdam của Hà Lan là một cụm gồm 3 trung tâm thành phần trong đó Distripark Maasvlakte có diện tích là 125 ha, Distripark Botlek 104 ha và Distripark Eemhaven mới xây dựng dù là nhỏ nhất cũng là 65 ha.

Tuy nhiên cũng cần tính toán đúng quy mô trung tâm logistics cho phù hợp với xu hướng phát triển lâu dài cho trung tâm logistics. Xác định quy mô trung tâm logistics quá lớn vượt quá xa nhu cầu sử dụng thực tế sẽ lãng phí lớn nguồn tài nguyên quý giá là quỹ đất, lãng phí vốn đầu tư, đọng vốn rất lớn. Nhưng nếu diện tích cho trung tâm nhỏ sẽ là cản trở lớn cho sự phát triển của trung tâm logistics. Ví dụ điển hình chính là trung tâm logistics GVZ Bremen, dù rằng quỹ đất giành cho trung tâm này là rất lớn lên tới 496 ha với hơn 1,2 triệu m² kho, những hiện nay trung tâm logistics này không thể phát triển thêm được nữa vì đã sử dụng hết toàn bộ quỹ đất giành cho trung tâm, GVZ Bremen đã bị bao quanh hoàn toàn bởi các khu dân sinh sát ngoài. Nhu cầu liên tục tăng nhưng lại không thể mở rộng thêm quy mô nên giá thuê trung tâm logistics GVZ Bremen ngày càng đắt đỏ đã tác động rất lớn tới năng lực cạnh tranh của trung tâm cũng như cản trở sự phát triển bền vững lâu dài của GVZ Bremen.

3.3.2. Về cơ chế chính sách

Phần lớn các nước phát triển thành công đều áp dụng chính sách hỗ trợ tín dụng và chính sách thuế hấp dẫn để thu hút đầu tư vào các trung tâm logistics và các khách hàng đến khai thác kinh doanh tại các trung tâm logistics.

- Các trung tâm logistics Nhật Bản phần lớn được xây dựng trong các khu thương mại FAZ nên cũng được hưởng nhiều ưu đãi, các doanh nghiệp đến đầu tư kinh doanh và khai thác sử dụng dịch vụ tại các trung tâm logistics Nhật Bản cũng được hưởng lợi lớn nên đã thu hút rất nhiều doanh nghiệp đến kinh doanh khai thác và sử dụng dịch vụ trung tâm logistics, tạo nguồn khách hàng lớn và ổn định bền vững cho các trung tâm logistics Nhật Bản.

- Chính phủ Singapore cũng đã nghiên cứu xây dựng và áp dụng các cơ chế chính sách ưu đãi đặc biệt là cơ chế thuế cạnh tranh để thu hút các nhà đầu tư và các doanh nghiệp đến xây dựng và khai thác các trung tâm logistics của quốc đảo này.

- Các trung tâm logistics của Ba Lan cũng được hưởng lợi nhiều từ các chính sách ưu đãi. Ví dụ trung tâm logistics Poznan của Ba Lan được xây dựng và phát triển trong đặc khu kinh tế SEZ của Tỉnh Wiekopolska và được hưởng lợi rất nhiều từ chính sách ưu đãi đầu tư của Tỉnh này. Trung tâm logistics Slaskie cũng hoạt động khai thác trên cơ sở cơ chế miễn thuế khu vực Duty Free Zone của Tỉnh Slaskie.

3.3.3. Về cơ cấu tổ chức

Phần lớn các trung tâm logistics thành công tại châu Âu và châu Á đều xây dựng mô hình cơ cấu tổ chức hợp lý và hiệu quả để có thể khai thác sử dụng tốt nhất các nguồn lực xã hội. Mô hình được nhiều trung tâm logistics thành công lựa chọn là mô hình công-tư. Trong đó chính quyền công sẽ góp vốn hay đóng vai trò quản lý đất và cơ sở hạ tầng còn phía tư nhân cũng sẽ góp vốn và đóng vai trò là nhà khai thác trung tâm logistics.

Hoạt động kinh doanh khai thác trung tâm logistics GVZ Bremen hoàn toàn do công ty tư nhân GVZE-GVZ quản lý điều hành. Thực tế cho thấy doanh nghiệp tư nhân này quản lý và kinh doanh khai thác trung tâm logistics GVZ Bremen rất hiệu quả. Chính quyền tiểu bang Bremen chủ yếu chỉ tham gia ở góc độ góp vốn, cho sử dụng đất cũng như tạo điều kiện thuận lợi về cơ chế chính sách để trung tâm này hoạt động hiệu quả mà thôi. Trung tâm logistics Wielkopolska cũng là một mô hình công - tư thành công nổi bật, trong đó chính quyền thành phố Konin và UBND Stare Miasto chủ yếu chỉ tham gia đóng góp về đất sử dụng, cơ sở hạ tầng và hỗ trợ cơ chế chính sách.

3.3.4. Về mô hình kinh doanh

Mô hình kinh doanh chủ yếu mà các trung tâm logistics thành công áp dụng là tìm hiểu đúng nhu cầu của khách hàng và cung cấp các dịch vụ trung tâm logistics đa dạng chất lượng cao phù hợp nhất cho khách hàng.

Các trung tâm logistics đều rất chú trọng xây dựng hệ thống kho bãi rộng rãi tiêu chuẩn quốc tế với các trang thiết bị hiện đại chuyên dụng có thể phục vụ nhiều loại hàng hóa khác nhau theo yêu cầu của khách hàng. Ba Lan cũng đầu tư phát triển đến hơn 4 triệu m² kho logistics. Chỉ riêng trung tâm logistics GVZ Bremen của Đức có đến 1,2 triệu m² kho. Singapore cũng đầu tư xây dựng hơn 600.000 m² kho hiện đại. Trung tâm logistics của cảng biển Yokohama-YCC cũng đầu tư xây dựng 55 khu phục vụ hàng với tổng diện tích là 305.500 m² có thể phục vụ tới 4,25 triệu tấn hàng/năm.

Để phù hợp với nhu cầu của khách hàng trung tâm logistics Distripark Maasvlakte của cảng biển Rotterdam đã phân chia thành các lô tiêu chuẩn 3,4 ha để phục vụ cho các khách hàng. Trung tâm logistics GVZ Bremen cũng phân thành các lô khác nhau nhau với diện tích, dịch vụ, trang thiết bị,...và các mức giá khác nhau để phù hợp với từng nhóm khách hàng.

Các trung tâm logistics thành công tại châu Âu và châu Á đều có điểm chung là cung cấp rất nhiều dịch vụ logistics giá trị gia tăng VAL đa dạng chất lượng cao phục vụ khách hàng cũng như có chính sách chăm sóc khách hàng và chính sách marketing hiệu quả. Cùng với việc cung cấp các dịch vụ trung tâm logistics đa dạng chất lượng cao, chính sách chăm sóc khách hàng đã làm cho hoạt động kinh doanh của các trung tâm logistics luôn có được doanh số cao, lợi nhuận lớn và thu hút ngày càng nhiều vốn đầu tư,... đảm bảo cho sự phát triển bền vững và lâu dài cho các trung tâm logistics này.

3.4. Giải pháp phát triển trung tâm logistics cho Việt Nam

3.4.1. Quan điểm cơ bản phát triển hệ thống trung tâm logistics Việt Nam

3.4.1.1. Phát triển hệ thống trung tâm logistics trên cơ sở thực trạng và định hướng phát triển kinh tế-xã hội Việt Nam cũng như thực trạng và định hướng phát triển ngành logistics Việt Nam.

(1) Hệ thống trung tâm logistics Việt Nam phải được phát triển trên cơ sở thực trạng trình độ phát triển kinh tế-xã hội Việt Nam, phù hợp với thể mạnh cũng như cả hạn chế của thực trạng phát triển kinh tế-xã hội Việt Nam.

- Xây dựng và khai thác trên cơ sở xét đến thực trạng phát triển các ngành nghề kinh tế - thương mại Việt Nam để hỗ trợ thúc đẩy các ngành này phát triển.
- Xây dựng và khai thác phù hợp với trình độ của lực lượng lao động và phải hướng tới mục tiêu tạo ra nhiều việc làm ổn định xã hội và an ninh chính trị thông qua tạo ra việc làm ổn định tại trung tâm logistics và các vùng hấp dẫn của trung tâm logistics.
- Đóng vai trò là một trong những cơ sở hạ tầng hấp dẫn thu hút các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài đến vùng trung tâm logistics đầu tư và kinh doanh.
- Được xây dựng, quản lý điều hành và định hướng phát triển phù hợp với định hướng phát triển kinh tế-xã hội của đất nước.

(2) Hệ thống trung tâm logistics phải phát triển phù hợp với thực trạng phát triển và định hướng phát triển ngành logistics Việt Nam.

Hệ thống trung tâm logistics là một thành tố cơ sở hạ tầng logistics, do đó trung tâm logistics phải được phát triển trên cơ sở thực trạng phát triển của cơ sở hạ tầng logistics của Việt Nam theo hướng hài hoà hoá với trung tâm logistics của các nước tiên tiến trong khu vực. Trung tâm logistics cũng phải được phát triển phù hợp với định hướng phát triển của ngành logistics Việt Nam, phải được xây dựng và phát triển theo các mục tiêu mà ngành logistics Việt Nam cần hướng tới, phải là một trong những nhân tố quan trọng góp phần giảm chi phí logistics nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành logistics Việt Nam.

3.4.1.2. Phát triển hệ thống trung tâm logistics gắn liền với thực trạng phát triển và định hướng phát triển các vùng kinh tế trọng điểm Việt Nam

Vùng kinh tế trọng điểm là vùng hội tụ đầy đủ nhất các điều kiện phát triển, có khả năng tạo lợi thế cạnh tranh, làm đầu tàu tăng trưởng nhanh để đẩy mạnh quá trình phát triển cho chính mình, và tiến tới đóng được vai trò chi phối quyết định đối với nền kinh tế của cả nước. Lãnh thổ được coi là vùng KTTĐ phải thoả mãn các yếu tố sau:

- Hội tụ các điều kiện thuận lợi tập trung tiềm lực kinh tế, có vị trí thuận lợi trong quá trình thực hiện liên kết, gần và có điều kiện phát triển thị trường và hội nhập, có vị thế hấp dẫn các nhà đầu tư, để tạo khả năng thực hiện vai trò đầu tàu tăng trưởng và phát triển nhanh trong nội bộ vùng.
- Có khả năng chiếm tỷ trọng cao trong tổng GDP của quốc gia, nếu được đầu tư thích đáng sẽ có khả năng tạo tốc độ phát triển nhanh cho cả nước.
- Có khả năng tạo tích lũy đầu tư để tái sản xuất mở rộng; đồng thời có thể tạo nguồn thu ngân sách lớn cho đất nước. Trên cơ sở đó vùng này không chỉ tự đảm bảo nguồn tài chính cho mình mà có khả năng hỗ trợ cho các vùng khác.
- Có khả năng thu hút những ngành công nghiệp mới và các ngành dịch vụ then chốt để rút kinh nghiệm về mọi mặt cho các vùng khác trong phạm vi cả nước. Từ đây có tác dụng lan truyền sang các vùng xung quanh.

Các trung tâm logistics Việt Nam phải được ưu tiên xây dựng và đầu tư hỗ trợ phát triển nhằm phục vụ cho các vùng KTTĐ của đất nước. Trung tâm logistics phải được thiết lập tại các tỉnh, thành phố có vị trí chiến lược và thuận lợi cho phát triển bền vững cho cả vùng KTTĐ. Phát triển các trung tâm logistics cần phải phù hợp và hài hòa hoá

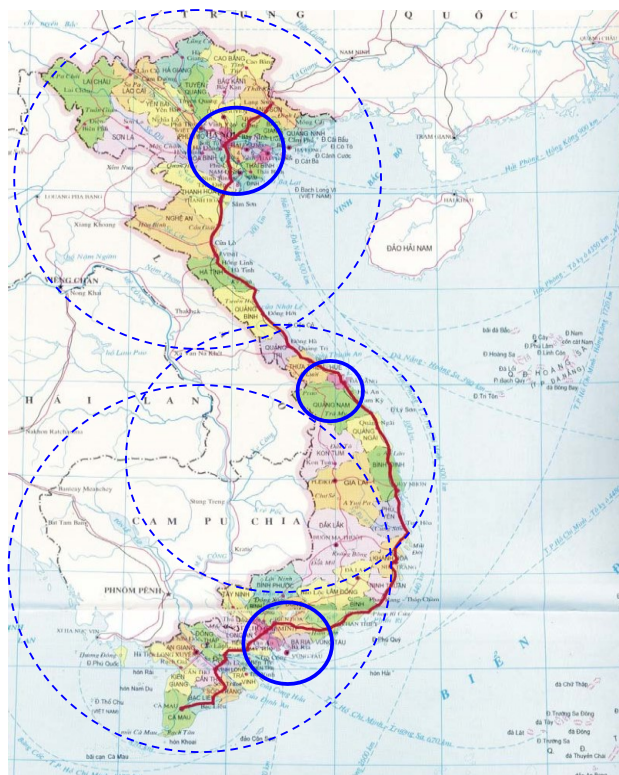
với cơ chế chính sách phát triển và định hướng phát triển các ngành kinh tế-thương mại và cơ sở hạ tầng của các vùng KTTĐ.

3.4.2. Giải pháp đề xuất xây dựng, phát triển và nâng cao hiệu quả quản lý khai thác hệ thống trung tâm logistics Việt Nam

(1) Về vị trí đề xuất

Trên cơ sở phân tích đánh giá các nội dung phân tích liên quan trong những phần trước của Chương 2, tác giả đề xuất tập trung phát triển các trung tâm logistics quốc tế cho Việt Nam tại các vùng kinh tế trọng điểm. Trong đó theo quan điểm của tác giả nghiên cứu Việt Nam nên quy hoạch và đầu tư xây dựng phát triển 3 trung tâm logistics chính cho 3 vùng miền của đất nước:

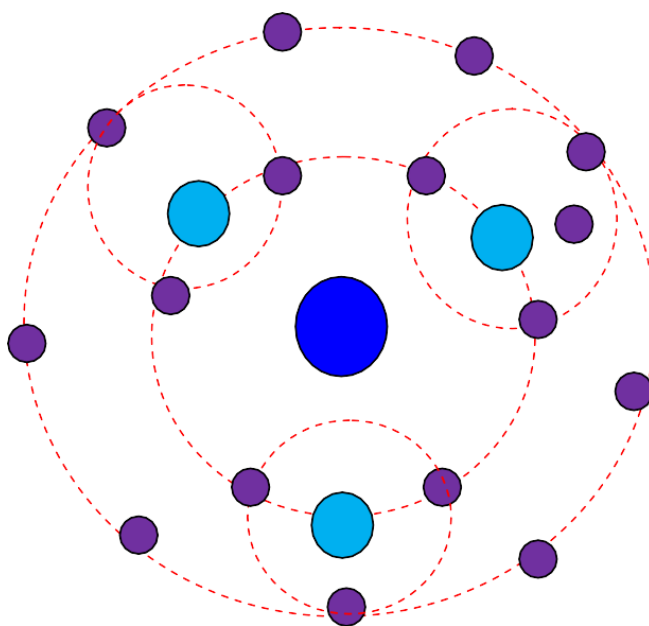
- Trung tâm logistics Bắc Bộ: nên bố trí trong khu vực địa phận TP Hải Phòng, Tỉnh Hưng Yên và Tỉnh Hải Dương.
- Trung tâm logistics miền Trung: nên bố trí trong khu vực địa phận TP Đà Nẵng, Tỉnh Thừa Thiên Huế và Tỉnh Quảng Nam.
- Trung tâm logistics phía Nam: nên bố trí trong khu vực địa phận Tỉnh Đồng Nai và Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.



Hình 3.5. Đề xuất vị trí các hệ thống trung tâm logistics chính

(2) Về cấu trúc

Cấu trúc của các trung tâm logistics quốc gia cần được định hướng phát triển thành các cụm trung tâm logistics. Trong đó sẽ có một trung tâm logistics lõi và chòm nhiều trung tâm logistics vệ tinh. Các trung tâm logistics vệ tinh sẽ được xác định trên cơ sở hệ thống ICD hiện tại.



Hình 3.6. Mô hình cấu trúc hệ thống cụm trung tâm logistics

Quá trình phát triển cấu trúc hệ thống trung tâm logistics quốc gia cần phát triển theo ba giai đoạn:

- Giai đoạn đầu: Tập trung phát triển cho trung tâm logistics lõi và một số trung tâm logistics vệ tinh cấp 1 quan trọng nhất.
- Giai đoạn phát triển: Tập trung phát triển các trung tâm logistics lõi và phát triển các trung tâm logistics vệ tinh cấp 1, cấp 2, cấp 3,....
- Giai đoạn hoàn thiện: Hoàn thiện và hiện đại hoá toàn bộ hệ thống trung tâm logistics về cơ sở hạ tầng và trang thiết bị đảm bảo các hệ thống trung tâm logistics hoạt động hiệu quả, tương hỗ liên kết chặt chẽ.

Vị trí của trung tâm logistics lõi và các trung tâm logistics vệ tinh phải được nghiên cứu phân tích khoa học theo đúng nguyên tắc xác định vị trí trung tâm logistics để chọn được vị trí tối ưu trong chiến lược phát triển ngắn hạn, trung hạn và dài hạn.

Các trung tâm logistics phải đảm bảo nguyên tắc trước hết phải phục vụ hiệu quả cho các vùng KTTĐ và sau đó là các hành lang kinh tế tiểu vùng. Các trung tâm logistics phải hỗ trợ tạo thuận lợi cho phát triển kinh tế-thương mại vùng KTTĐ và phải được quy hoạch các giai đoạn phát triển theo quy mô phát triển kinh tế-thương mại của vùng KTTĐ theo nguyên tắc phát triển cơ sở hạ tầng đi trước phát triển kinh tế-thương mại.

Sau khi đã đảm bảo cơ bản chức năng và vai trò hỗ trợ phát triển kinh tế- thương mại các vùng KTTĐ thì hệ thống các trung tâm logistics mới nên tiếp tục đẩy mạnh phát triển phục vụ cho nhu cầu giao thương trên các hành lang kinh tế của tiểu vùng GMS, theo định hướng phục vụ cho phát triển kinh tế-thương mại và hội nhập kinh tế của Việt Nam và của các nước khác trên các hành lang kinh tế đó.

(3) Về quy mô, trang thiết bị và chức năng

Các trung tâm logistics lõi phải có quy mô diện tích khoảng 200-300 ha, cũng như có vùng diện tích đất dự trữ từ 100-200 ha phục vụ cho chiến lược phát triển lâu dài sau này. Trong trung tâm lõi phải được xây dựng các hệ thống kho bãi hiện đại theo các tiêu chuẩn quốc tế, vừa đảm bảo sử dụng hiệu quả nhất quỹ đất hạn chế của quốc gia và địa phương đồng thời phục vụ tốt nhất cho các khách hàng sử dụng dịch vụ trung tâm logistics. Trung tâm cần có kho hàng riêng theo tiêu chuẩn quốc tế phục vụ các nhóm hàng chuyên biệt như hàng đông lạnh, hàng điện tử, hàng quý hiếm, hàng lông, hoá chất,....

Hệ thống giao thông nội bộ của trung tâm cũng phải được xây dựng quy hoạch hợp lý đảm bảo phục vụ khối lượng hàng hóa lớn đa dạng chủng loại mà trung tâm phục vụ. Bên cạnh hệ thống vận tải nội bộ bằng đường nhựa cũng nên cần có hệ thống vận tải đường sắt nội bộ. Hệ thống vận tải nội bộ của trung tâm phải được kết nối nhanh chóng thuận tiện với các hệ thống đường quốc gia, quốc tế, thời gian vận tải đến các cảng biển lớn và sân bay quốc tế phải ngắn.

Trong trung tâm cần phải có bãi parking đủ lớn phục vụ các phương tiện đến lấy và giao khối lượng hàng lớn qua trung tâm. Các trang thiết bị xếp dỡ và vận chuyển của trung tâm logistics cũng cần phải là các trang thiết bị chuyên dụng hiệu quả phục vụ cho khối lượng hàng hóa lớn và đa dạng. Đặc biệt trung tâm cần phải được trang bị cơ sở hạ tầng và các trang thiết bị CNTT hiện đại phục vụ hiệu quả công tác quản lý khai thác trung tâm cũng như phục vụ khách hàng với chất lượng dịch vụ trung tâm logistics tốt

nhất. Bên cạnh đó, các trung tâm logistics lõi cũng cần có các cơ sở hỗ trợ cho hoạt động của trung tâm như: cơ quan hải quan, kiểm dịch, ngân hàng, dịch vụ tư vấn, dịch vụ bảo dưỡng sửa chữa, dịch vụ bao bì, bao gói, dẫn nhãn,...

Các trung tâm logistics lõi cũng cần đầy đủ, chất lượng cao các chức năng của một trung tâm logistics quốc gia như: lưu kho bãi, xếp dỡ hàng, gom hàng, chia nhỏ hàng, phối hợp phân chia hàng, dịch vụ giá trị gia tăng logistics VAL, lưu giữ hàng hóa tối ưu, logistics ngược, chuyển tải, các dịch vụ hỗ trợ,...

Bên cạnh trung tâm logistics lõi, các trung tâm logistics vệ tinh các cấp cũng được thiết lập xung quanh trung tâm logistics lõi nhằm hỗ trợ cho trung tâm logistics lõi vừa đóng vai trò giảm tải vừa đóng vai trò nâng cao hiệu quả cho cả hệ thống cụm logistics. Các trung tâm logistics vệ tinh về cơ bản cũng có kết cấu, trang thiết bị và các chức năng cơ bản như trung tâm logistics lõi nhưng có quy mô nhỏ hơn, cũng như có những cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và chức năng riêng đặc trưng cho vùng kinh tế thương mại mà trung tâm đó phục vụ. Các trung tâm logistics vệ tinh cấp 1 nên có diện tích quy mô từ 200-300 ha, các trung tâm logistics vệ tinh cấp 2 nên có diện tích quy mô từ 50-100 ha, cấp 3 nên có diện tích quy mô từ 20-30 ha. Các trung tâm logistics vệ tinh cũng cần phải được quy hoạch có quỹ đất dự trữ để phát triển quy mô khi khối lượng hàng thông qua tăng lên cũng như lượng khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm phát triển.

(4) Huy động hiệu quả nguồn vốn lớn đầu tư xây dựng

Các Bộ ban ngành liên quan và các địa phương khi quyết định xây dựng trung tâm logistics cần có cơ chế đặc biệt thu hút vốn đầu tư cho các dự án xây dựng và phát triển các trung tâm logistics. Việt Nam nên cho các chủ đầu tư xây dựng các dự án trung tâm logistics với thời gian cho vay dài, lãi suất thấp thậm chí là không tính lãi như trường hợp nhiều dự án đầu tư xây dựng trung tâm logistics của Nhật Bản.

Việt Nam cần xây dựng được cơ chế và chính sách hấp dẫn ưu đãi đặc biệt cho các bên tham gia góp vốn đầu tư xây dựng trung tâm logistics. Việt Nam cũng có thể áp dụng mô hình huy động vốn xã hội mà nhiều trung tâm logistics trên thế giới đã áp dụng thành công. Như mô hình huy động vốn của trung tâm logistics của Nhật Bản, của Đức và của Ba Lan trong đó có sự tham gia đóng góp vốn từ cả phía chính quyền trung ương, chính quyền địa phương và khu vực tư nhân. Trong đó chính quyền chủ yếu góp vốn

dưới dạng đất và tư nhân góp phần còn lại. Cơ cấu tổ chức quản lý sẽ có sự tham gia của các bên góp vốn, doanh thu sẽ phân chia theo tỷ lệ góp vốn.

(5) Tiến hành xây dựng đầy đủ các hạng mục cơ bản và đầu tư các trang thiết bị phù hợp hiện đại

Trung tâm logistics phải được đầu tư đầy đủ các hạng mục cơ bản quy mô phù hợp với thị trường tiềm năng, đặc biệt phải có hệ thống kho bãi hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế, có kho bãi chuyên dụng và trang thiết bị chuyên dụng phục vụ cho các loại hàng bách hoá cũng như nhóm hàng mục tiêu mà trung tâm hướng tới. Trung tâm logistics cũng cần phải có cơ sở hạ tầng phục vụ cho các hoạt động logistics giá trị gia tăng VAL để phục vụ khách hàng. Hệ thống giao thông vận tải nội bộ phải được thiết kế hợp lý kết nối nhanh chóng với hệ thống vận tải quốc gia và quốc tế để có thể phục vụ vận chuyển hàng hóa cho khách hàng nhanh chóng ngay cả khi có lượng hàng hóa thông qua rất lớn. Trung tâm logistics phải được xây dựng được hệ thống cơ sở hạ tầng CNTT-Viễn thông theo tiêu chuẩn quốc tế để phục vụ cho hoạt động quản lý khai thác trung tâm của Ban điều hành trung tâm cũng như tiện dụng cho các khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm.

(6) Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng yêu cầu của quản lý và kinh doanh khai thác

Tăng cường thu hút và chế độ đãi ngộ với các nhân lực chất lượng cao được đào tạo bài bản trong nước và nước ngoài chuyên ngành logistics, đặc biệt là đội ngũ đã từng quản lý và làm việc tại các trung tâm logistics có thương hiệu trên thế giới và trong khu vực.

Cần chú trọng giải pháp đào tạo nội bộ do thường mang lại hiệu quả cao phù hợp với trường hợp cụ thể của trung tâm. Nên tạo điều kiện cho đội ngũ quản lý các cấp, đội ngũ nhân viên kỹ thuật được đi thăm quan học hỏi và bổ sung kiến thức và nâng cao tay nghề tại các nước có ngành logistics phát triển, đặc biệt là tại các trung tâm logistics tiên tiến trong khu vực và trên thế giới.

Về lâu dài cần phát triển nguồn nhân lực phong phú đa dạng theo theo các tiêu chuẩn quốc tế với các chứng chỉ chuyên môn có uy tín để đảm bảo cho sự phát triển bền vững lâu dài cho các trung tâm logistics cũng như nâng cao năng lực cạnh tranh bền

vững cho các trung tâm logistics Việt Nam trong bối cảnh môi trường cạnh tranh quốc tế ngày càng gay gắt.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Phát triển trung tâm logistics phù hợp với điều kiện tiềm năng của Việt Nam trên cơ sở tham khảo kinh nghiệm của các nước trên thế giới sẽ đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành logistics Việt Nam. Để phát triển được hệ thống trung tâm logistics hiệu quả cho Việt Nam, chúng ta cần quyết tâm và kiên trì áp dụng cả các giải pháp về phía các doanh nghiệp đầu tư xây dựng và kinh doanh trung tâm logistics cũng như sự hỗ trợ mạnh mẽ, quản lý sát sao từ các cơ quan quản lý Nhà nước chức năng và chính quyền địa phương các cấp.

KẾT LUẬN

Phát triển trung tâm logistics được nhiều nước chú trọng như là một chính sách quan trọng hoàn thiện cơ sở hạ tầng logistics, hoàn thiện hệ thống logistics, giảm chi phí logistics trong các hoạt động kinh tế-thương mại, nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống logistics quốc gia....Những năm gần đây Việt Nam bắt đầu quan tâm đến việc phát triển các trung tâm logistics nhưng chúng ta vẫn chưa có được những nghiên cứu lý thuyết tổng hợp đầy đủ về trung tâm logistics, chưa có được những nghiên cứu đầy đủ về kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics của các nước trên thế giới, chưa có các giải pháp tổng thể đồng bộ phát triển hệ thống trung tâm logistics quốc gia. Đề tài mà tác giả nghiên cứu lựa chọn đã đáp ứng phần nào yêu cầu này. Sau khi nghiên cứu, Đề tài đã rút ra được các kết luận cơ bản như sau:

- Trung tâm logistics là một thành tố đặc biệt của hệ thống logistics, đóng vai trò quan trọng điều phối và hợp lý hoá các hoạt động logistics, giảm chi phí logistics. Trung tâm logistics là một thành tố cơ bản của hệ thống cơ sở hạ tầng logistics. Trung tâm logistics cung cấp nhiều dịch vụ trung tâm logistics đa dạng tạo ra giá trị gia tăng cho các bên sử dụng dịch vụ. Một trong những nhân tố quyết định thành công của một trung tâm logistics là vị trí lựa chọn xây dựng, nguồn nhân lực cũng như quy mô và cơ sở hạ tầng trang thiết bị của trung tâm đó.

- Để hoàn thiện cơ sở hạ tầng logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành logistics quốc gia chúng ta nên rất cần xây dựng và phát triển hệ thống các trung tâm logistics phù hợp với định hướng phát triển kinh tế-xã hội của đất nước, chính sách hội nhập kinh tế-thương mại của Việt Nam cũng như cần phải xét đến lợi ích của các bên liên quan đặc biệt là bên kinh doanh khai thác trung tâm logistics cũng như các bên sử dụng dịch vụ trung tâm logistics.

- Lựa chọn vị trí xây dựng tối ưu là nhân tố quyết định đến sự thành công của một trung tâm logistics. Khi lựa chọn vị trí xây dựng hệ thống trung tâm logistics Việt Nam cần phải đảm bảo hệ thống trung tâm logistics Việt Nam phải phù hợp với định hướng phát triển kinh tế-xã hội Việt Nam, phù hợp với chính sách phát triển kinh tế-thương mại Việt Nam, phù hợp với định hướng phát triển cơ sở hạ tầng của đất nước, phải nằm trong các vùng kinh tế trọng điểm của Việt Nam đồng thời cũng phải xét đến thực trạng phát triển của cơ sở hạ tầng logistics và các hoạt động logistics. Việt Nam nên lựa chọn

xây dựng 3 hệ thống trung tâm logistics riêng cho 3 vùng: miền Bắc, miền Nam và miền Trung.

- Để hệ thống trung tâm logistics Việt Nam có thể xây dựng, phát triển bền vững và kinh doanh một cách hiệu quả mang lại lợi ích cho cả nền kinh tế Việt Nam, ngành logistics Việt Nam, các vùng kinh tế trọng điểm, các tỉnh thành địa phương, các doanh nghiệp tổ chức kinh doanh trung tâm logistics và các bên sử dụng dịch vụ trung tâm logistics... cần có đồng bộ các giải pháp cả về phía doanh nghiệp tổ chức quản lý khai thác trung tâm và về phía các cơ quan quản lý Nhà nước chức năng, các chính quyền địa phương.

- Các doanh nghiệp khai thác trung tâm logistics cần áp dụng đồng bộ 8 giải pháp đó là: Xác định vị trí xây dựng tối ưu với quỹ đất đủ lớn; Huy động hiệu quả các nguồn vốn lớn đầu tư xây dựng; Tiến hành xây dựng đầy đủ các hạng mục cơ bản và đầu tư các trang thiết bị phù hợp hiện đại; Phát triển quy mô xây dựng theo từng giai đoạn phù hợp với định hướng phát triển kinh tế-xã hội và năng lực tài chính; Xây dựng mô hình tổ chức quản lý hiệu quả; Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng của quản lý và kinh doanh khai thác; Không ngừng hoàn thiện, đa dạng hoá và nâng cao chất lượng dịch vụ trung tâm logistics; Chú trọng thực hiện hiệu quả hoạt động marketing và chăm sóc khách hàng.

Do thời gian và kiến thức có hạn, Đề tài do tác giả nghiên cứu thực hiện không thể tránh khỏi những hạn chế. Tôi rất mong nhận được sự góp ý của các Nhà nghiên cứu và Bạn đọc quan tâm đến vấn đề này.

Xin trân trọng cảm ơn!

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chính phủ (2022). Nghị quyết số 138/NQ-CP về quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
2. Khoa Marketing Bộ môn Logistics KD (2022). Quản lý kho & Trung tâm phân phối, Trường Đại học Thương Mại.
3. B. Wiegmans et al. (1998). Intermodal Freight Terminals – An Analysis of the Terminal Market. *Transportation Planning and Technology* 23(0055).
4. PGS.TS. Nguyễn Thái Sơn, Trường Đại học Hải Phòng (2024). Vai trò của trung tâm logistics quốc tế với sự phát triển của vùng kinh tế động lực phía Bắc. *Tạp chí Quản lý Nhà nước*.
5. Báo cáo logistics Việt Nam (2024). Khu thương mại tự do, Nhà xuất bản Công Thương, trang 42.
6. Công Ty Cổ Phần Tư Vấn Thiết Kế Cảng – Kỹ Thuật Biển (2024). Portcoast, <https://www.portcoast.com.vn/vi/lien-he/>.
7. CJ Gemadept Logistics (2024). Giới thiệu mạng lưới. <https://gemadeptlogistics.com.vn/gioi-thieu/mang-luoi.html>.
8. Viettel (2024). Viettel Post khai trương trung tâm logistics tự động hiện đại bậc nhất Việt Nam. https://www.viettellogistics.vn/viettel-post-khai-truong-trung-tam-logistics-tu-donbbg-hien-dai-bac-nhat-viet-nam-cl19.html#google_vignette.
9. Trang thông tin điện tử logistics Việt Nam (2025). Báo cáo tình hình các ICD tại Việt Nam: Thực trạng và triển vọng. <https://logistics.gov.vn/nguyen-cuudao-cao/bao-cao-tinh-hinh-cac-icd-tai-viet-nam-thuc-trang-va-trien-vong>.