

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

DƯƠNG THỊ HỒNG VÂN

DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HOÁ
TẠI KHU KINH TẾ ĐỒNG ĐĂNG,
TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

LUẬN ÁN TIẾN SĨ
NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ

HÀ NỘI - 2026

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

DƯƠNG THỊ HỒNG VÂN

**DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HOÁ
TẠI KHU KINH TẾ ĐỒNG ĐĂNG,
TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ

Mã số: 9310102

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS, TS Trần Hoa Phượng



2. TS Trương Nam Trung



HÀ NỘI - 2026

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan: Đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu, kết quả nêu trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng và được trích dẫn đầy đủ theo quy định.

Tác giả



Dương Thị Hồng Vân

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU.....	1
Chương 1. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....	11
1.1. Các công trình nghiên cứu liên quan đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số.....	11
1.2. Khái quát kết quả các công trình nghiên cứu, những khoảng trống khoa học và những vấn đề trọng tâm nghiên cứu của luận án.....	24
Chương 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM THỰC TIỄN VỀ DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ.....	30
2.1. Khái niệm, đặc điểm và vai trò của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số.....	30
2.2. Nội dung, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số..	45
Chương 3. THỰC TRẠNG DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ.....	84
3.1. Khái quát về khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn và quá trình chuyển đổi số dịch vụ xuất nhập khẩu	84
3.2. Thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số giai đoạn 2019-2024	92
3.3. Đánh giá thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số giai đoạn 2019-2024	119
Chương 4. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP ĐỐI VỚI DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ	135
4.1. Bối cảnh mới và phương hướng đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số.....	135
4.2. Giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số.....	142
KẾT LUẬN.....	171
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....	174
PHỤ LỤC.....	175

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Nguyên nghĩa
AI	Trí tuệ nhân tạo (Artificial Intelligence)
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
DN	Doanh nghiệp
EVFTA	Hiệp định thương mại tự do Việt Nam – EU
KKTCK	Khu kinh tế cửa khẩu
VNACCS	Hệ thống thông quan tự động

DANH MỤC BẢNG

Bảng 3.1. Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa tại Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2019 - 2024	101
Bảng 3.2. Một số chỉ tiêu phản ánh bối cảnh thanh toán quốc tế tại Lạng Sơn..	104
Bảng 3.3. Mức độ đồng ý về Cơ chế - Chính sách (ND1).....	121
Bảng 3.4. Mức độ đánh giá về các loại hình dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa.	122

DANH MỤC HÌNH

Hình 3.1. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa mở tờ khai hải quan tại tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2019 - 2024	98
Hình 3.2. Số lượt phương tiện thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh theo Nghị định 59/2018/NĐ-CP khu cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn	109
Hình 3.3. Tình hình kiểm tra sau thông quan tại tỉnh Lạng Sơn (2021-2023)....	112
Hình 3.4. Số lượng doanh nghiệp sử dụng hệ thống VNACCS tại tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2019 - 2024	114

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, cùng với tác động mạnh mẽ của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa đang trở thành một trong những lĩnh vực chịu ảnh hưởng trực tiếp và sâu sắc nhất của quá trình chuyển đổi số. Sự phát triển của trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn, Internet vạn vật, thương mại điện tử xuyên biên giới và logistics số đang làm thay đổi căn bản phương thức tổ chức hoạt động thương mại quốc tế. Các lý thuyết hiện đại về chuỗi giá trị toàn cầu và quản trị logistics đều cho thấy năng lực cạnh tranh của hoạt động xuất, nhập khẩu ngày càng phụ thuộc vào hạ tầng số, khả năng kết nối dữ liệu, mức độ tự động hóa và hiệu quả quản trị chuỗi cung ứng. Điều đó đặt ra yêu cầu khách quan đối với các khu kinh tế cửa khẩu phải chuyển đổi từ mô hình quản lý truyền thống sang mô hình “cửa khẩu thông minh”, bảo đảm tính liên thông, minh bạch và hiệu quả trong hoạt động thông quan, kiểm dịch, giám sát hàng hóa và cung ứng dịch vụ logistics.

Về lý luận, dưới góc độ kinh tế chính trị, dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu không chỉ là hoạt động dịch vụ thuần túy mà là khâu quan trọng của quá trình lưu thông và phân phối trong nền kinh tế. Nơi diễn ra sự tương tác lợi ích giữa các chủ thể như Nhà nước, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ, doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các đối tác thương mại quốc tế. Trong bối cảnh chuyển đổi số, cơ chế điều tiết các quan hệ lợi ích này đang thay đổi căn bản: Nhà nước chuyển từ kiểm soát trực tiếp sang quản trị dựa trên dữ liệu; doanh nghiệp cung ứng dịch vụ phải thích ứng với môi trường cạnh tranh số; doanh nghiệp xuất, nhập khẩu yêu cầu dịch vụ nhanh hơn, minh bạch hơn và chi phí thấp hơn. Tuy nhiên, khung lý luận về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số đặc biệt là cơ chế tương

tác lợi ích giữa các chủ thể và yêu cầu tái cấu trúc mô hình quản trị vẫn chưa được hệ thống hóa đầy đủ trong các công trình nghiên cứu trong nước. Đây là khoảng trống lý luận cần tiếp tục được bổ sung và làm rõ

Về yêu cầu khoa học và yêu cầu phát triển mới, quá trình chuyển đổi số đang đặt ra yêu cầu tái cấu trúc toàn diện hoạt động dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại các khu kinh tế cửa khẩu. Nghị quyết số 52-NQ/TW ngày 27/9/2019 của Bộ Chính trị về một số chủ trương, chính sách chủ động tham gia cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư đã xác định chuyển đổi số là nhiệm vụ chiến lược quốc gia, trong đó yêu cầu hiện đại hóa quản lý nhà nước dựa trên nền tảng dữ liệu số, nâng cao hiệu lực, hiệu quả của các hoạt động kinh tế, trong đó có xuất, nhập khẩu hàng hóa. Sự phát triển của công nghệ số không chỉ làm thay đổi phương thức cung ứng dịch vụ mà còn làm thay đổi cách thức quản lý nhà nước đối với hoạt động thương mại xuyên biên giới. Đồng thời, các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như CPTPP, EVFTA và RCEP đang đặt ra yêu cầu ngày càng cao về thương mại điện tử, hải quan số, kết nối dữ liệu và minh bạch hóa quy trình thương mại quốc tế. Điều này đòi hỏi các khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam phải nâng cao năng lực quản trị số, tăng cường liên thông dữ liệu và hiện đại hóa hệ thống dịch vụ nhằm thích ứng với các chuẩn mực thương mại quốc tế và nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập.

Về thực tiễn, Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn một trong những cửa khẩu trọng điểm phía Bắc, những năm qua đã đạt được nhiều kết quả tích cực: kết cấu hạ tầng cửa khẩu từng bước được nâng cấp; hệ thống cửa khẩu số và quản lý phương tiện qua lại đã được triển khai; kim ngạch xuất, nhập khẩu tăng ổn định; thời gian thông quan từng bước được rút ngắn; các dịch vụ logistics, kho bãi, kiểm dịch, vận tải biên giới được mở rộng; môi trường đầu tư kinh doanh ngày càng thuận lợi hơn. Đồng Đăng đã trở thành đầu mối quan trọng trong hành lang thương mại Việt Nam - Trung Quốc, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của tỉnh và vùng trung du miền núi Bắc Bộ.

Mặc dù hoạt động xuất nhập khẩu giai đoạn 2019 - 2024 tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn có nhiều chuyển biến tích cực, nhưng hệ thống dịch vụ vẫn tồn tại một số hạn chế. *Thứ nhất*, cơ chế chính sách áp dụng tại khu vực cửa khẩu chưa thật sự thống nhất và dễ thực thi, đặc biệt trong bối cảnh quy định giữa Việt Nam và Trung Quốc có sự khác biệt, khiến doanh nghiệp thường xuyên phải điều chỉnh hồ sơ, xin giải thích hoặc thực hiện lại thủ tục. *Thứ hai*, chất lượng và mức độ kết nối của các dịch vụ xuất nhập khẩu chưa ổn định, chưa đầy đủ; nhiều khâu trong chuỗi dịch vụ vẫn thiếu sự tích hợp số, trong khi nhu cầu liên thông dữ liệu song phương với Trung Quốc ngày càng tăng. *Thứ ba*, hạ tầng số tại các cửa khẩu thành phần chưa đồng bộ; khả năng chia sẻ dữ liệu thời gian thực giữa lực lượng chức năng Việt Nam và phía Trung Quốc còn hạn chế, dẫn đến tình trạng chậm trễ, ùn ứ hoặc phải xử lý thủ công trong những thời điểm lưu lượng hàng hóa tăng cao. Những hạn chế này, đặc biệt khi gắn với yêu cầu phối hợp chặt chẽ trong thương mại biên giới Việt Nam - Trung Quốc, đặt ra sự cần thiết phải tiếp tục nghiên cứu và hoàn thiện hệ thống dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong bối cảnh chuyển đổi số.

Nguyên nhân của các hạn chế này xuất phát từ cả yếu tố khách quan và chủ quan. Về khách quan, sự chưa đồng bộ trong chuyển đổi số giữa hai phía Việt Nam và Trung Quốc, cùng với các yêu cầu ngày càng cao của các hiệp định thương mại thế hệ mới, tạo ra những áp lực mà KKT Đồng Đăng chưa thể đáp ứng kịp thời. Về chủ quan, Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng chưa có chiến lược dài hạn mang tính đột phá về dịch vụ xuất nhập khẩu số. Trong bối cảnh cạnh tranh giữa các hành lang thương mại Việt Nam - Trung Quốc - ASEAN ngày càng gay gắt, đặt ra yêu cầu cần có chiến lược dài hạn mang tính đột phá và giải pháp tổng thể đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong bối cảnh chuyển đổi số.

Từ những vấn đề lý luận và thực tiễn nêu trên, việc nghiên cứu đề tài

“Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số” có ý nghĩa cấp thiết cả về lý luận và thực tiễn. Kết quả nghiên cứu không chỉ góp phần bổ sung cơ sở lý luận về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong điều kiện chuyển đổi số và hội nhập quốc tế, mà còn cung cấp luận cứ khoa học cho việc hoạch định chính sách và đề xuất giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa, hiệu quả quản lý nhà nước và năng lực cạnh tranh của Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong giai đoạn phát triển mới.

2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu

2.1. Mục tiêu nghiên cứu

Luận án phân tích, đánh giá thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số giai đoạn 2019 - 2024; từ đó đề xuất các phương hướng và giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế này đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Từ mục tiêu nghiên cứu, đề tài luận án thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án, từ đó kế thừa và làm sáng tỏ thêm vấn đề lý luận và thực tiễn chưa được nghiên cứu, những vấn đề luận án cần tiếp tục bổ sung làm rõ về chủ đề dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu.

- Hệ thống hóa và làm rõ hơn cơ sở lý luận về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số: xây dựng cơ sở lý luận và khung phân tích nội dung, vai trò, các tiêu chí đánh giá và nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số.

- Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế và trong nước về dịch vụ xuất, nhập

khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số, từ đó rút ra các bài học có giá trị tham khảo cho khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số;

- Khảo sát, phân tích thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số, đánh giá toàn diện các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá, chỉ ra những kết quả đạt được, những hạn chế và nguyên nhân;

- Đề xuất hệ thống giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

3. Đối tượng nghiên cứu

Luận án nghiên cứu dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số dưới góc độ khoa học kinh tế chính trị.

4. Phạm vi nghiên cứu

- Về nội dung: Luận án nghiên cứu dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu dưới góc độ Kinh tế chính trị Mác – Lênin, xem xét dịch vụ như một dạng hàng hóa vô hình gắn với quá trình lưu thông và phân phối. Trên cơ sở đó, luận án tập trung làm rõ mối quan hệ giữa các chủ thể tham gia vào quá trình cung ứng và sử dụng dịch vụ, bao gồm Nhà nước, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ và doanh nghiệp xuất, nhập khẩu; đồng thời phân tích sự vận động, phối hợp và điều tiết lợi ích giữa các chủ thể này trong bối cảnh chuyển đổi số. Những mối quan hệ này được thể hiện thông qua các loại hình dịch vụ cụ thể, do đó luận án đi sâu nghiên cứu các dịch vụ chủ yếu như: dịch vụ thông quan, dịch vụ ngân hàng, dịch vụ bến bãi và logistics, dịch vụ sau thông quan, gắn với các điều kiện thể chế, hạ tầng số.

- Về không gian: Nghiên cứu được thực hiện tại Khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn, là khu kinh tế cửa khẩu được thành lập theo Quyết

định số 138/QĐ-TTg ngày 14/10/2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập và ban hành Quy chế hoạt động của Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn.

- *Về thời gian:*

+ Giai đoạn nghiên cứu thực trạng được xác định từ năm 2019 đến năm 2024. Lý do chọn năm bắt đầu là năm 2019 vì đây là thời điểm Nghị quyết 52-NQ/TW của Bộ Chính trị (27/9/2019) được ban hành, đánh dấu bước ngoặt chuyển đổi số quốc gia; đồng thời là giai đoạn khu kinh tế Đồng Đăng bắt đầu chịu tác động mạnh của yêu cầu hiện đại hóa xuất, nhập khẩu. Một số thông tin, số liệu năm 2025 được sử dụng nhằm bổ sung và làm rõ thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu hiện nay.

+ Giai đoạn định hướng và đề xuất giải pháp được xác định với tầm nhìn đến năm 2045, phù hợp với các chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và chuyển đổi số quốc gia.

5. Cách tiếp cận, phương pháp nghiên cứu và xử lý thông tin, số liệu của luận án

5.1. Cách tiếp cận

Luận án được thực hiện dựa trên nền tảng chủ nghĩa Mác-Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh; quan điểm, chủ trương đường lối chính sách của Đảng và pháp luật của Nhà nước Việt Nam về lĩnh vực dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá tại khu kinh tế cửa khẩu. Đồng thời, luận án tham khảo các công trình nghiên cứu của các nhà khoa học trong và ngoài nước về vấn đề này.

5.2. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng phương pháp nghiên cứu chủ yếu của Kinh tế chính trị Mác - Lênin kết hợp với các phương pháp khoa học hiện đại nhằm hệ thống hóa lý luận, phân tích thực tiễn và đề xuất giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số. Cụ thể:

- *Phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử*: là nền tảng để hệ thống hóa lý luận về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu; xác định nội hàm, đặc điểm, các yếu tố tác động trong điều kiện chuyển đổi số và hội nhập quốc tế.

- *Phương pháp trừu tượng hóa khoa học*: nhằm khái quát hóa các mối quan hệ bản chất giữa cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp xuất nhập khẩu và doanh nghiệp cung ứng dịch vụ. Chỉ ra những quy luật, xu hướng vận động của hệ thống dịch vụ xuất nhập khẩu trong bối cảnh số, từ đó nhận diện các nhân tố tác động chủ yếu.

- *Phương pháp phân tích, tổng hợp*: Thu thập, tổng hợp và phân tích các tài liệu thứ cấp: chủ trương, nghị quyết của Đảng và Nhà nước về phát triển thương mại biên giới và chuyển đổi số; báo cáo của Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, UBND tỉnh Lạng Sơn, Các cơ quan Hải quan; các công trình khoa học về dịch vụ, thương mại biên giới, hạ tầng logistics, chuyển đổi số trong thương mại.

- *Phương pháp so sánh - đối chiếu*: được sử dụng để phân tích sự khác biệt giữa đánh giá của doanh nghiệp xuất nhập khẩu và doanh nghiệp cung ứng dịch vụ; đồng thời so sánh giữa các nhóm dịch vụ khác nhau như thông quan, ngân hàng, logistics hay dịch vụ số nhằm xác định mức độ phát triển không đồng đều và các “điểm nghẽn” trong hệ thống dịch vụ. Việc đối chiếu giữa thực trạng giai đoạn 2019-2024 với yêu cầu mới của chuyển đổi số và hội nhập quốc tế giúp luận án rút ra được các đặc trưng, hạn chế và xu hướng vận động của dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, qua đó làm cơ sở cho việc đề xuất hệ thống giải pháp phù hợp trong chương tiếp theo...

5.3. Phương pháp thu thập thông tin, xử lý số liệu của luận án

Luận án sử dụng kết hợp dữ liệu thứ cấp và dữ liệu sơ cấp nhằm bảo đảm tính toàn diện, khách quan và độ tin cậy của kết quả nghiên cứu.

Thứ nhất, về dữ liệu thứ cấp, luận án thu thập từ các nguồn chính thức

như: văn bản chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước; báo cáo của UBND tỉnh Lạng Sơn, Ban Quản lý Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, các cơ quan Hải quan; các báo cáo thống kê và các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến dịch vụ xuất, nhập khẩu, logistics và chuyển đổi số. Dữ liệu này được sử dụng để phân tích bối cảnh, đánh giá thực trạng và làm cơ sở đối chiếu với kết quả điều tra thực tiễn.

Thứ hai, về dữ liệu sơ cấp, luận án sử dụng phương pháp điều tra xã hội học nhằm thu thập thông tin trực tiếp từ các chủ thể tham gia hoạt động xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Khảo sát được thực hiện với 130 doanh nghiệp, bao gồm hai nhóm chính: (i) doanh nghiệp sử dụng dịch vụ xuất, nhập khẩu và (ii) doanh nghiệp cung ứng dịch vụ như logistics, vận tải, kho bãi, đại lý hải quan và ngân hàng.

+ Mẫu khảo sát được lựa chọn theo phương pháp thuận tiện kết hợp với chọn mẫu có chủ đích. Cụ thể, việc chọn mẫu có chủ đích được thực hiện trên cơ sở xác định trước các nhóm đối tượng chính trong hệ thống dịch vụ. Trong từng nhóm, các doanh nghiệp được lựa chọn dựa trên các tiêu chí: có hoạt động thực tế tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong giai đoạn nghiên cứu; có thời gian tham gia thị trường từ 1 năm trở lên; và có phát sinh hoạt động xuất, nhập khẩu hoặc cung ứng dịch vụ liên quan. Cách tiếp cận này nhằm bảo đảm phản ánh được đặc điểm của các nhóm chủ thể chính, đồng thời phù hợp với điều kiện khảo sát thực tế, không nhằm mục tiêu suy rộng thống kê cho toàn bộ tổng thể.

+ Về công cụ khảo sát, luận án sử dụng hai bộ phiếu khảo sát riêng biệt cho hai nhóm đối tượng, được thiết kế thống nhất theo cấu trúc ba phần: (i) thông tin chung của doanh nghiệp; (ii) đánh giá thực trạng và các nhân tố ảnh hưởng theo thang đo Likert 5 mức; (iii) các khó khăn và kiến nghị. Các biến quan sát tập trung vào các nội dung như cơ chế chính sách, chất lượng dịch vụ, hạ tầng số, khả năng liên thông dữ liệu và các yếu tố ảnh hưởng.

+ Về quy trình thu thập và xử lý dữ liệu, khảo sát được thực hiện trong

khoảng thời gian từ tháng 5/2024 đến tháng 9/2024 thông qua hình thức gửi trực tiếp và qua thư điện tử. Tổng số phiếu phát ra là 130 phiếu, thu về 115 phiếu hợp lệ (đạt tỷ lệ 88,5%). Dữ liệu được mã hóa và xử lý bằng phương pháp thống kê mô tả trên phần mềm Excel.

Thứ ba, để bảo đảm độ tin cậy của kết quả nghiên cứu, luận án thực hiện đối chiếu và kiểm chứng giữa dữ liệu sơ cấp và dữ liệu thứ cấp. Việc kết hợp hai nguồn dữ liệu giúp hạn chế sai lệch thông tin, đồng thời phản ánh đầy đủ hơn thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong bối cảnh chuyển đổi số.

6. Đóng góp mới của luận án

6.1. Đóng góp về lý luận

Thứ nhất, luận án bổ sung khái niệm dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số.

Thứ hai, luận án xây dựng và xác định khung phân tích, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số. Khung phân tích được tiếp cận theo hướng xem xét dịch vụ là một khâu trong quá trình lưu thông và phân phối của nền kinh tế, gắn với vai trò của Nhà nước, doanh nghiệp cung ứng và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ, qua đó làm rõ mối quan hệ giữa các chủ thể và các giải pháp đối với dịch vụ.

Thứ ba, luận án góp phần bổ sung phân tích nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số.

6.2. Đóng góp về thực tiễn

Thứ nhất, luận án khảo cứu kinh nghiệm của một số địa phương trong nước có đặc điểm tương đồng với tỉnh Lạng Sơn, một số kinh nghiệm của Thái Lan, Trung Quốc đề xuất thêm căn cứ để phân tích, rút ra những bài học vận dụng vào trường hợp tỉnh Lạng Sơn.

Thứ hai, trên cơ sở dữ liệu sơ cấp và thứ cấp, luận án cung cấp thêm những phân tích và đánh giá toàn diện thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số. Trên cơ sở đó nhận diện rõ những kết quả đạt được, những hạn chế và nguyên nhân trong quá trình cung ứng và sử dụng dịch vụ.

Thứ ba, luận án đề xuất hệ thống giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn hướng tới phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa theo hướng hiện đại, hiệu quả, gắn với chuyển đổi số và hội nhập quốc tế, tầm nhìn đến năm 2045. Những giải pháp đề xuất của luận án bổ sung thêm căn cứ và những định hướng triển khai chính sách của địa phương trong thực tiễn.

7. Cấu trúc của Luận án

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận, kiến nghị, Danh mục tài liệu tham khảo và Phụ lục, nội dung luận án được kết cấu thành 04 chương:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án

Chương 2: Cơ sở lý luận và kinh nghiệm thực tiễn về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

Chương 3: Thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Chương 4: Phương hướng và giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số.

Chương 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.1. CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

1.1.1. Các công trình nghiên cứu về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa không chỉ là một hoạt động kinh tế mang tính kỹ thuật thương mại, mà còn là một bộ phận cấu thành trong hệ thống quan hệ sản xuất của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Thông qua hoạt động này, có thể nhận diện trình độ phát triển của lực lượng sản xuất xã hội, mức độ xã hội hóa và quốc tế hóa quá trình tái sản xuất, cũng như vai trò của Nhà nước trong điều tiết, phân phối và kiểm soát lợi ích giữa các chủ thể kinh tế trong và ngoài quốc gia. Dưới góc độ đó, dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa không chỉ phản ánh năng lực sản xuất vật chất, mà còn thể hiện bản chất chính trị - xã hội của nền kinh tế, nơi mà quan hệ giữa Nhà nước, doanh nghiệp và thị trường quốc tế được thể chế hóa thông qua các chính sách thương mại, tài chính, và đầu tư. Vì vậy, nhiều công trình khoa học đã tiếp cận lĩnh vực này không chỉ ở bình diện kỹ thuật thương mại, mà còn từ góc độ lý luận, thể chế và chính sách kinh tế, nhằm luận giải cơ chế vận hành của nó trong mối quan hệ giữa phát triển lực lượng sản xuất - đổi mới quan hệ sản xuất - mở rộng quan hệ kinh tế đối ngoại của Việt Nam trong thời kỳ hội nhập.

Tiếp nối hướng tiếp cận thể chế, Usha Kiran Rai (2010), *Export-import and Logistics Management* (Quản lý xuất nhập khẩu và logistics) đã phân tích vai trò của logistics như một yếu tố cấu thành trong dịch vụ xuất nhập khẩu toàn cầu. Tác giả cho rằng dịch vụ này không chỉ là hoạt động trung gian thương mại, mà còn là công cụ tái cấu trúc quan hệ sản xuất, góp phần hình thành chuỗi giá trị toàn cầu, qua đó phản ánh sự phụ thuộc lẫn nhau giữa các nền kinh tế. [83]

B Seyoum (2013), *Export-Import Theory, Practices, and Procedures* (Lý thuyết, thực tiễn và thủ tục xuất nhập khẩu) đã tiếp cận dịch vụ xuất nhập khẩu dưới góc độ pháp lý và tài chính quốc tế. Nghiên cứu cho thấy cơ chế tín dụng, bảo lãnh ngân hàng, và thủ tục hải quan chính là cấu phần thể chế của thương mại quốc tế, quyết định năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và hiệu quả điều tiết của Nhà nước trong quản lý thương mại xuyên biên giới. [85]

Ngoài ra, Grainger, A. (2014), *Trade facilitation and customs reform: The role of digital technologies* (Tạo thuận lợi thương mại và cải cách hải quan: Vai trò của công nghệ số) đã phân tích sâu vai trò của công nghệ số trong cải cách thủ tục hải quan và tạo thuận lợi thương mại. Nghiên cứu cho thấy việc ứng dụng công nghệ thông tin không chỉ giúp giảm chi phí và thời gian giao dịch, mà còn làm thay đổi cơ chế quản lý nhà nước từ kiểm soát trực tiếp sang quản lý dựa trên dữ liệu và rủi ro. Điều này phản ánh sự chuyển đổi trong quan hệ giữa Nhà nước và doanh nghiệp trong hoạt động xuất nhập khẩu, phù hợp với xu hướng hiện đại hóa quản trị kinh tế trong bối cảnh chuyển đổi số. [65]

Trịnh Thị Thu Hương và Phan Thị Thu Hiền (2016), *Một số tiêu chí đánh giá hoạt động giao dịch thương mại quốc tế và thực tiễn tại Việt Nam* đã lượng hóa các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả giao dịch thương mại quốc tế thông qua các chỉ số như mức độ thuận lợi thương mại (Ease of Trading Cross Border), năng lực logistics (LPI) và thời gian thông quan (TRS). Đây là cơ sở quan trọng để đánh giá mức độ phát triển của dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa dưới góc độ cải cách thể chế và hiện đại hóa quản lý Nhà nước. [53]

Đoàn Công Khanh (2017), *Khu hợp tác kinh tế Việt-Trung: Thực trạng và kiến nghị* đã mở rộng phạm vi phân tích sang khía cạnh hợp tác kinh tế xuyên biên giới. Tác giả cho rằng sự phát triển của dịch vụ xuất nhập khẩu phụ thuộc nhiều vào mức độ phối hợp chính sách giữa hai quốc gia, trong đó Nhà nước đóng vai trò điều tiết quan hệ lợi ích và thiết lập khung thể chế hợp tác công - tư nhằm thúc đẩy thương mại biên giới. [33]

Hà Văn Hội (chủ biên) (2018), *Phát triển và quản lý thương mại biên giới vùng Tây Bắc: Lý luận và Thực tiễn* đã khái quát cơ sở lý luận của kinh tế biên giới và phân tích mối liên hệ giữa thương mại, dịch vụ xuất nhập khẩu và phát triển bền vững vùng. Tác giả nhấn mạnh rằng Nhà nước cần giữ vai trò trung tâm trong việc điều phối các lợi ích kinh tế - xã hội, bảo đảm an ninh biên giới và gắn thương mại biên giới với mục tiêu phát triển quốc gia. [28]

Võ Thị Thanh Lộc và Nguyễn Đình Cường (2018), *Tác động của AEC đến dịch vụ xuất nhập khẩu tại các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam - Campuchia* đã phân tích ảnh hưởng của tiến trình tự do hóa thương mại trong Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) đến hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu tại các cửa khẩu Việt Nam - Campuchia. Nghiên cứu chỉ ra rằng hội nhập khu vực đã làm thay đổi cấu trúc lợi ích giữa các chủ thể thương mại, đòi hỏi Nhà nước phải đổi mới cơ chế điều tiết và kiểm soát nhằm bảo đảm cân bằng giữa mở cửa và bảo vệ lợi ích quốc gia. [39]

Đỗ Hữu Hải và Bùi Hồng Đăng (2020), *Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động xuất khẩu tại Thành phố Hồ Chí Minh* đã chỉ ra rằng thể chế kinh tế, chính sách điều hành và năng lực quản trị vĩ mô có ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực xuất khẩu của doanh nghiệp. Từ góc độ kinh tế chính trị, nghiên cứu này làm rõ vai trò của Nhà nước trong việc kiến tạo môi trường kinh doanh ổn định và định hướng phát triển xuất nhập khẩu bền vững. [22]

Bên cạnh đó, UNCTAD (2021), *Digital Economy Report 2021: Cross-border data flows and development* (Báo cáo kinh tế số: Dòng chảy dữ liệu xuyên biên giới và phát triển) đã tiếp cận dịch vụ xuất nhập khẩu trong mối quan hệ với kinh tế số toàn cầu. Nghiên cứu chỉ ra rằng dữ liệu và hạ tầng số trở thành yếu tố cốt lõi trong thương mại quốc tế hiện đại, đồng thời làm thay đổi phương thức tổ chức chuỗi giá trị toàn cầu. Từ góc độ kinh tế chính trị, báo cáo nhấn mạnh vai trò của Nhà nước trong việc xây dựng thể chế quản lý dữ liệu, bảo đảm

chủ quyền số và cân bằng lợi ích giữa các quốc gia trong quá trình hội nhập. [91]

LM Malyarets và LA Norik (2023), *The Development of Export-Import Activity on the Basis of Information and Communication Technologies* (Sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu trên cơ sở công nghệ thông tin và truyền thông) đã tiếp cận dịch vụ xuất nhập khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số. Các tác giả nhấn mạnh rằng công nghệ thông tin và truyền thông trở thành một lực lượng sản xuất mới, làm thay đổi bản chất của dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa và đòi hỏi Nhà nước phải tái cấu trúc thể chế quản lý kinh tế theo hướng số hóa, minh bạch và tích hợp dữ liệu. [73]

Trong bài *The impact of artificial intelligence technology on cross-border trade in Southeast Asia: A meta-analytic approach (2025)* (Tác động của công nghệ trí tuệ nhân tạo đến thương mại xuyên biên giới ở Đông Nam Á: Một phương pháp phân tích tổng hợp) của Jun Cui nghiên cứu tác động của công nghệ trí tuệ nhân tạo (AI) đối với thương mại xuyên biên giới khu vực Đông Nam Á. Từ góc nhìn kinh tế chính trị, nghiên cứu này chỉ ra rằng việc ứng dụng AI tạo ra chuyển biến trong quan hệ giữa chủ thể (doanh nghiệp, nhà nước), công nghệ và thị trường quốc tế; đồng thời đề cập tới vai trò thể chế (hạ tầng số, chính sách) trong việc khai thác lợi ích từ công nghệ mới. [62]

1.1.2. Các công trình nghiên cứu về khu kinh tế cửa khẩu

Phạm Văn Linh (2001), *Các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung và tác động của nó tới sự phát triển kinh tế hàng hoá ở Việt Nam*, là một trong những công trình nền tảng cho nghiên cứu KKTCK tại Việt Nam. Tác giả đã phân tích thực trạng bốn khu kinh tế cửa khẩu đầu tiên được thành lập (Lạng Sơn, Quảng Ninh, Cao Bằng, Lào Cai), qua đó chỉ ra tác động của mô hình này đối với thương mại biên giới, việc làm, và chuyển dịch cơ cấu kinh tế vùng. Từ góc nhìn kinh tế chính trị, nghiên cứu cho thấy sự ra đời của các KKTCK là kết quả của chính sách mở cửa kinh tế gắn với quản trị biên mậu của Nhà nước,

phản ánh cơ chế “thị trường có định hướng” trong phát triển vùng biên. [37]

Lương Đăng Ninh (2004), *Đổi mới quản lý nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam - Trung Quốc*, tập trung vào khía cạnh thể chế quản lý nhà nước đối với hoạt động xuất nhập khẩu ở vùng biên. Tác giả khẳng định, cùng với quá trình cải cách mở cửa, Nhà nước cần hoàn thiện cơ chế pháp lý, đơn giản hóa thủ tục hải quan và tăng cường phân cấp cho địa phương nhằm phát huy tính chủ động của các Ban quản lý KKTCK. [42]

Ma Tuệ Quỳnh (2006), *Tăng cường vai trò lan tỏa của thương mại biên giới, thúc đẩy những diễn biến mới trong quan hệ kinh tế Trung Quốc - Việt Nam*, phân tích thực trạng thương mại biên giới giữa Quảng Tây và Việt Nam giai đoạn sau bình thường hóa quan hệ (1991 - 2006). Tác giả nhận định rằng thương mại biên giới đã trở thành một kênh giao lưu kinh tế - chính trị quan trọng giữa hai quốc gia, trong đó các KKTCK giữ vai trò cầu nối trong cấu trúc hợp tác tiểu vùng, vừa mang tính kinh tế, vừa phục vụ mục tiêu ổn định chính trị và đối ngoại. [46]

Wei Chaohui (2006), *Developing the Economy of Port, Accelerating the Prosperity in Frontier Trade* (Phát triển kinh tế cảng biển, thúc đẩy thịnh vượng thương mại biên giới), đã chỉ ra vai trò của các khu kinh tế cửa khẩu như một động lực phát triển vùng trong hợp tác song phương Việt - Trung. Tác giả khẳng định rằng, trong chiến lược “Hai hành lang, một vành đai”, việc phát triển các KKTCK là yếu tố trung tâm để tích hợp hạ tầng thương mại, logistics và tài chính vùng biên, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hai nước. [60]

Lu Zhongshan (2006), *The Construction Situation of Vietnamese Border with Guangxi* (Tình hình xây dựng biên giới Việt Nam - Quảng Tây), tập trung mô tả tiến trình hình thành và phát triển các KKTCK của Việt Nam như Móng Cái, Đồng Đăng và Tà Lùng. Tác giả nhận định rằng việc hình thành các khu

kinh tế này không chỉ phục vụ mục tiêu thương mại, mà còn là biện pháp chính trị nhằm chuyển hóa biên giới từ “vành đai phòng thủ” sang “vành đai phát triển”, qua đó mở rộng ảnh hưởng kinh tế của Trung Quốc vào khu vực Đông Dương. [72]

Lưu Kiến Văn (Liu Jianwen) (2007) trong nghiên cứu *Nhanh chóng thúc đẩy tiến trình xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên quốc gia Việt - Trung*, đã nhấn mạnh ý nghĩa của việc phát triển KKTCK song phương trong chiến lược mở cửa của Trung Quốc. Tác giả đề xuất mô hình hợp tác “khu đôi” (tức hai khu kinh tế đối xứng hai bên biên giới) với mục tiêu chia sẻ hạ tầng, đồng bộ chính sách và thúc đẩy hội nhập vùng biên giới. [70]

Nguyễn Văn Lịch (2008) trong đề tài *Nghiên cứu xây dựng giải pháp khai thác chiến lược “Phát triển trục hai cánh” thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc*, chỉ ra mối quan hệ giữa phát triển KKTCK và việc thực thi chính sách hợp tác kinh tế khu vực. Nghiên cứu nhấn mạnh vai trò chủ động của Việt Nam trong việc thiết lập các “trục hành lang kinh tế” để cân bằng lợi ích và đảm bảo an ninh kinh tế quốc gia. [35]

Tác giả Đặng Xuân Phong (2012) có luận án *Phát triển khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế*, là một trong những nghiên cứu có tính hệ thống nhất về KKTCK. Tác giả phân tích toàn diện về thành tựu, hạn chế và nguyên nhân trong quá trình phát triển các KKTCK vùng biên phía Bắc, đặc biệt nhấn mạnh sự thiếu đồng bộ giữa thể chế chính sách và hạ tầng kỹ thuật. Từ đó, luận án đề xuất định hướng phát triển KKTCK theo mô hình đô thị biên giới - khu hợp tác liên vùng phù hợp với tiến trình hội nhập. [42]

Luận án *Quản lý nhà nước đối với khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo* của tác giả Trần Bá Hà (2017), là công trình tiêu biểu tiếp cận hiệu quả điều hành thể chế KKTCK. Nghiên cứu chỉ ra sự thiếu phối hợp giữa các cơ

quan như hải quan, kiểm dịch, biên phòng khiến quá trình thông quan kéo dài, chi phí logistics tăng cao. Luận án đề xuất hoàn thiện mô hình “một cửa - một lần dừng” trong quản lý, nâng cao hiệu lực điều phối của Nhà nước tại các KKTCK quốc tế. [21]

Bài *Sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam* của các tác giả Nguyễn Anh Thu và Vũ Thanh Hương (2018), đã tổng hợp tiến trình hình thành và phát triển các KKTCK Việt Nam trong bối cảnh hội nhập ASEAN và toàn cầu hóa. Tác giả cho rằng KKTCK là một dạng thể chế trung gian giữa kinh tế thị trường và quản lý hành chính, nơi Nhà nước vừa đóng vai trò điều tiết, vừa khuyến khích cạnh tranh. Bài viết cũng đề xuất việc hoàn thiện khung pháp lý và tăng cường phối hợp liên ngành nhằm bảo đảm phát triển bền vững KKTCK. [50]

Nguyễn Tiến Minh và Hà Văn Hội (2019), *Thailand's Experience of Developing Special Border Economic Zones and Some Policy Implications for Vietnam in Developing Border Economic Zones* (Kinh nghiệm phát triển các khu kinh tế cửa khẩu đặc biệt của Thái Lan và một số hàm ý chính sách đối với Việt Nam trong việc phát triển các khu kinh tế cửa khẩu), đã cung cấp kinh nghiệm quốc tế quan trọng. Tác giả phân tích mô hình KKTCK của Thái Lan, chỉ ra rằng thành công của nước này đến từ hệ thống chính sách logistics phát triển và cơ chế ưu đãi linh hoạt. Từ đó, bài viết đề xuất Việt Nam cần tập trung phát triển hạ tầng logistics, dịch vụ tài chính - ngân hàng tại các cửa khẩu để KKTCK trở thành trung tâm dịch vụ xuất nhập khẩu trọn gói. [78]

Nguyễn Thị Hồng Minh (2020), *Hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam: Nghiên cứu trường hợp tại Lạng Sơn và Quảng Ninh*, đã cung cấp bằng chứng thực nghiệm về hiệu quả kinh tế - xã hội của các KKTCK. Tác giả chỉ ra rằng dù KKTCK góp phần tăng trưởng thương mại và việc làm, song vẫn tồn tại tình trạng phụ thuộc thương mại tiểu ngạch và thiếu liên kết hạ tầng logistics. Nghiên cứu khuyến nghị cần tăng cường vai trò của Nhà nước

trong điều tiết thị trường, đồng thời thúc đẩy liên kết công - tư trong đầu tư phát triển dịch vụ cửa khẩu. [40]

Bộ Công Thương (2024), *Báo cáo Logistics Việt Nam, đã mở rộng cách nhìn về KKTCK trong mối tương quan với năng lực logistics quốc gia*. Báo cáo cho thấy khu vực cửa khẩu phía Bắc, đặc biệt là Lạng Sơn, Quảng Ninh và Lào Cai, đang chịu áp lực lớn về chi phí vận tải và nhân lực logistics. Dưới góc độ kinh tế chính trị, đây là biểu hiện của sự bất tương xứng giữa phát triển lực lượng sản xuất (hạ tầng, công nghệ) và quan hệ sản xuất (thể chế quản lý), đòi hỏi Nhà nước phải có chiến lược số hóa quản lý và tăng đầu tư hạ tầng kết nối vùng biên. [7]

1.1.3. Các công trình nghiên cứu về chuyển đổi số

Bùi Quang Tuấn, Hà Huy Ngọc (2022), *Chuyển đổi số kinh nghiệm quốc tế và lộ trình cho Việt Nam*, là công trình nghiên cứu có giá trị tổng hợp cả về lý luận và thực tiễn trong lĩnh vực chuyển đổi số. Nghiên cứu phân tích kinh nghiệm của một số quốc gia điển hình như Hàn Quốc, Singapore và Thái Lan trong việc xây dựng chiến lược chuyển đổi số quốc gia, phát triển hạ tầng số và thúc đẩy ứng dụng công nghệ trong các lĩnh vực kinh tế. Trên cơ sở đó, các tác giả chỉ ra rằng chuyển đổi số không chỉ là quá trình ứng dụng công nghệ mà còn là sự thay đổi đồng bộ về thể chế, chính sách và mô hình quản trị, trong đó vai trò của Nhà nước là kiến tạo môi trường pháp lý, đầu tư hạ tầng và điều phối các chủ thể tham gia. Nghiên cứu cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phát triển hệ sinh thái số, bao gồm doanh nghiệp, nền tảng công nghệ và nguồn nhân lực, nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh tế và năng lực cạnh tranh quốc gia. [54]

Nguyễn Hoàng (2022), *Tác động của chuyển đổi số đến kết quả xuất khẩu của các doanh nghiệp Việt Nam*, bài báo nghiên cứu tác động của chuyển đổi số đến hiệu quả xuất khẩu của doanh nghiệp Việt Nam trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp 4.0 và hậu Covid-19. Trên cơ sở khảo sát 328 doanh nghiệp

xuất khẩu, tác giả áp dụng mô hình hồi quy và chỉ ra bốn yếu tố ứng dụng chuyển đổi số có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến kết quả xuất khẩu, bao gồm: (1) quản trị quan hệ khách hàng số (E-CRM), (2) marketing kỹ thuật số, (3) truyền thông mạng xã hội, và (4) thương mại điện tử. Trong đó, E-CRM là nhân tố có tác động mạnh nhất đến hiệu suất xuất khẩu. Từ góc nhìn kinh tế chính trị, nghiên cứu khẳng định chuyển đổi số trong doanh nghiệp xuất khẩu phản ánh sự thích ứng của lực lượng sản xuất với điều kiện hội nhập quốc tế mới, đồng thời thể hiện vai trò điều tiết của Nhà nước trong việc kiến tạo môi trường thể chế, hạ tầng và nhân lực số. Bài báo đề xuất các giải pháp thể chế và quản trị: khuyến khích doanh nghiệp tham gia sàn thương mại điện tử quốc gia (ECVN), xây dựng chiến lược chuyển đổi số gắn với đầu tư nhân lực, và phát triển hệ sinh thái xúc tiến thương mại số dưới sự hỗ trợ của Nhà nước. Kết quả nghiên cứu góp phần bổ sung bằng chứng thực nghiệm về tác động của chuyển đổi số đối với hoạt động xuất khẩu, đồng thời làm rõ mối quan hệ biện chứng giữa phát triển công nghệ - chính sách điều tiết - năng lực cạnh tranh doanh nghiệp trong tiến trình hội nhập kinh tế số của Việt Nam. [26]

Ha Le Viet, Huu Dang Quoc (2023), *The Factors Affecting Digital Transformation in Vietnam's Logistics Enterprises* (Các yếu tố tác động đến chuyển đổi số trong doanh nghiệp logistics Việt Nam) đã khảo sát 258 doanh nghiệp logistics Việt Nam và chỉ rõ năm nhóm yếu tố ảnh hưởng lớn tới quá trình chuyển đổi số: năng lực quản lý, nhân sự chuyên trách số, công nghệ thông tin truyền thông, chi phí đầu tư và dịch vụ hỗ trợ chuyển đổi. Nghiên cứu này cho thấy rằng trong dịch vụ xuất nhập khẩu và logistics, nhân tố quản trị và nguồn nhân lực số phải đi trước công nghệ để chuyển đổi thành công. [66]

Thái Thị Hồng Minh (2024), “*Bàn về thí điểm mô hình khu kinh tế cửa khẩu qua biên giới trên Hành lang kinh tế Đông - Tây tại Cửa khẩu quốc tế Lao Bảo (Việt Nam) - Đen-sa-văn (Lào)*”, là công trình có tính tiên phong trong việc đề xuất thí điểm mô hình khu kinh tế cửa khẩu xuyên biên giới Việt - Lào. Tác giả cho rằng chuyển đổi số là yếu tố trọng yếu giúp kết nối các hệ

thống hải quan, logistics và quản lý đầu tư giữa hai quốc gia, qua đó hình thành “hành lang số” Đông - Tây nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và tính minh bạch trong hoạt động biên mậu. Nghiên cứu này nhấn mạnh vai trò của Nhà nước trong việc xây dựng thể chế liên kết vùng biên, tích hợp công nghệ vào quản trị cửa khẩu và chuẩn hóa dữ liệu thương mại song phương. [41]

Nguyễn Văn Hiến (2024), *Tác động từ Hiệp định EVFTA tới chuyển đổi số trong quản lý hải quan và xuất nhập khẩu*, bài báo phân tích tác động của Hiệp định EVFTA như một động lực thể chế thúc đẩy quá trình chuyển đổi số trong quản lý hải quan và hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam. Tác giả cho rằng EVFTA không chỉ mang lại ưu đãi thuế quan mà còn đặt ra yêu cầu hiện đại hóa hải quan, tăng tính minh bạch và tốc độ xử lý dữ liệu, buộc Việt Nam ứng dụng các công nghệ như AI, Blockchain, IoT trong quản lý, truy xuất nguồn gốc và kiểm soát rủi ro. Nghiên cứu nhấn mạnh vai trò của Nhà nước trong đầu tư hạ tầng số, bảo mật dữ liệu và đào tạo nhân lực công nghệ, đồng thời chỉ ra các thách thức thể chế như chi phí đầu tư cao, thiếu đồng bộ hệ thống và rủi ro an ninh mạng. Từ góc nhìn kinh tế chính trị, bài báo góp phần làm rõ cách các hiệp định thương mại thế hệ mới như EVFTA thúc đẩy tái cấu trúc quan hệ sản xuất và cải cách thể chế quản lý hải quan, hướng tới nền kinh tế số hiện đại và minh bạch hơn. [24]

Nghiên cứu “*Assessing the Critical Determinants of Cross-Border E-Commerce Adoption Intention in Vietnamese SMEs*” (2024), đã phân tích các nhân tố quyết định việc doanh nghiệp Việt Nam tham gia thương mại điện tử xuyên biên giới. Kết quả cho thấy yếu tố năng lực công nghệ, chính sách khuyến khích của Nhà nước và niềm tin vào bảo mật dữ liệu là ba điều kiện tiên quyết giúp doanh nghiệp vùng biên phát triển hoạt động thương mại số. Từ góc độ kinh tế chính trị, công trình này khẳng định sự đồng hành giữa Nhà nước và khu vực tư nhân là chìa khóa cho thành công của chuyển đổi số trong xuất nhập khẩu hàng hóa. [91]

Nguyễn Thị Lan Hương và Josedela Moral Rubia (2025) với bài viết “*Digital Transformation in Some Countries and Its Implications for Vietnam*” (Chuyển đổi số ở một số quốc gia và tác động đối với Việt Nam) đã cung cấp so sánh kinh nghiệm quốc tế về chính sách chuyển đổi số ở một số nước châu Á. Nghiên cứu chỉ ra rằng, sự thành công của chuyển đổi số tại các khu kinh tế biên giới ở Trung Quốc, Singapore hay Thái Lan bắt nguồn từ thể chế linh hoạt, dữ liệu mở và cơ chế phối hợp công - tư hiệu quả. Từ đó, bài viết đề xuất Việt Nam cần phát triển khung thể chế số cho khu kinh tế cửa khẩu, coi đây là công cụ điều tiết quan hệ sản xuất mới trong nền kinh tế số.

1.1.4. Các công trình nghiên cứu về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Nguyễn Minh Hằng (2001), *Buôn bán qua biên giới Việt - Trung: Lịch sử, hiện trạng và triển vọng* là công trình phân tích hoạt động thương mại tại các cửa khẩu Lạng Sơn - Bằng Tường và Móng Cái - Đông Hưng. Tác giả chỉ ra rằng các dịch vụ xuất nhập khẩu tại Lạng Sơn phát triển chủ yếu dựa trên thương mại tiểu ngạch, chịu ảnh hưởng mạnh của chính sách biên mậu và yếu tố thị trường Trung Quốc. Từ đó, tác giả đề xuất Nhà nước cần tăng cường quản lý hải quan, quy hoạch hạ tầng thương mại và nâng cao năng lực dịch vụ cửa khẩu, đặt nền móng cho những nghiên cứu sau này về Đồng Đăng. [23]

Lương Đăng Ninh (2004), *Đổi mới quản lý nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam - Trung Quốc* đã phân tích vai trò của Nhà nước trong quản lý và điều tiết thương mại biên giới. Tác giả khẳng định rằng khu vực biên giới - đặc biệt là các cửa khẩu như Đồng Đăng, Hữu Nghị, Tân Thanh - là nơi hội tụ đồng thời của lợi ích kinh tế và yêu cầu an ninh quốc gia, do đó việc đổi mới phương thức quản lý là yêu cầu cấp thiết. Nghiên cứu đặt trọng tâm vào việc hiện đại hóa hải quan, từng bước áp dụng mô hình “một cửa, một lần dừng” nhằm đơn giản hóa thủ tục, rút

ngắn thời gian thông quan và hạn chế tiêu cực. Tác giả cũng đề xuất hình thành cơ chế quản lý dữ liệu điện tử liên ngành giữa hải quan, thuế, kiểm dịch và ngân hàng để tăng tính minh bạch và năng suất lao động khu vực cửa khẩu. Từ đó, nghiên cứu đã đặt nền móng cho xu hướng chuyển đổi số trong quản lý nhà nước về thương mại biên giới hiện nay. [42]

Nguyễn Văn Dịch (2005), *Phát triển thương mại trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh*, tập trung đánh giá vai trò của kết nối hạ tầng giao thông và thương mại liên vùng đối với sự phát triển xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu miền Bắc, trong đó nhấn mạnh đặc biệt đến tuyến Lạng Sơn - Đồng Đăng. Tác giả chỉ ra rằng, sự vận hành của hành lang kinh tế này không chỉ đóng vai trò là “trục giao thương hàng hóa” giữa Việt Nam và Trung Quốc, mà còn là không gian thể chế mở, nơi các cơ chế chính sách thương mại, đầu tư và vận tải liên quốc gia được thử nghiệm và điều chỉnh. Theo đó, khu vực Đồng Đăng - Lạng Sơn giữ vị trí chiến lược trong chuỗi vận tải hàng hóa từ Tây Nam Trung Quốc ra Biển Đông, gắn kết với cảng Hải Phòng và hành lang thương mại quốc tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội. Tác giả nhấn mạnh rằng để gia tăng hiệu quả xuất nhập khẩu, việc số hóa quy trình quản lý, hiện đại hóa hải quan và ứng dụng logistics thông minh là xu hướng tất yếu, góp phần hình thành “chuỗi giá trị biên giới số”. Từ góc nhìn kinh tế chính trị, nghiên cứu khẳng định rằng Nhà nước cần đóng vai trò chủ đạo trong kiến tạo thể chế hạ tầng - công nghệ - dịch vụ đồng bộ, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh vùng biên và bảo đảm chủ quyền kinh tế quốc gia. [18]

Trong cuốn *Phát triển và quản lý thương mại biên giới vùng Tây Bắc: Lý luận và thực tiễn* (2018) tác giả Hà Văn Hội tiếp cận vấn đề từ khía cạnh thể chế quản lý và năng lực phối hợp vùng. Tác giả phân tích các mô hình quản lý thương mại biên giới Việt - Trung, trong đó Lạng Sơn được xem là điểm hội tụ của hai dòng lợi ích - kinh tế và an ninh quốc gia. Nghiên cứu

nhấn mạnh rằng trong giai đoạn hội nhập kinh tế quốc tế, ứng dụng công nghệ thông tin, quản lý rủi ro điện tử và kết nối hệ thống dữ liệu liên ngành là điều kiện tiên quyết để nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và hỗ trợ doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Tác giả đề xuất phát triển mô hình cửa khẩu thông minh dựa trên nền tảng số, trong đó Nhà nước giữ vai trò điều phối, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa các bên: chính quyền - doanh nghiệp - cư dân biên giới. Đây là công trình có giá trị định hướng chính sách quan trọng, đặt cơ sở lý luận cho quá trình chuyển đổi số tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. [28]

Nguyễn Thị Hồng Minh (2020) với bài viết *Hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam: Nghiên cứu trường hợp tại Lạng Sơn và Quảng Ninh*, thực hiện đánh giá thực chứng toàn diện về hiệu quả hoạt động dịch vụ tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn. Kết quả nghiên cứu cho thấy khu vực này đóng góp hơn 40% kim ngạch xuất nhập khẩu của toàn tỉnh, là “đầu tàu” phát triển thương mại vùng Đông Bắc. Tuy nhiên, hoạt động dịch vụ vẫn còn hạn chế do cơ sở hạ tầng công nghệ yếu, thiếu nhân lực số, và năng lực logistics còn thấp. Tác giả đề xuất ba nhóm giải pháp chiến lược: (i) đầu tư phát triển hạ tầng số và trung tâm logistics thông minh tại Đồng Đăng; (ii) xây dựng cơ chế dữ liệu dùng chung giữa hải quan, doanh nghiệp, ngân hàng và các cơ quan quản lý; (iii) hoàn thiện khung pháp lý điều hành cửa khẩu số và dịch vụ hải quan điện tử. Công trình này có giá trị đặc biệt trong bối cảnh Việt Nam đang triển khai “Đề án chuyển đổi số ngành Hải quan đến năm 2030”. [40]

Hoàng Thị Lan Hương (2022), *Giải pháp phát triển bền vững dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo* tuy không nghiên cứu trực tiếp về Lạng Sơn nhưng cung cấp cách tiếp cận phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu trong khu kinh tế cửa khẩu gắn với chuyển đổi số và tăng trưởng xanh, có giá trị tham chiếu quan trọng. Tác giả đề xuất mô hình logistics xanh kết hợp nền tảng số hóa quản lý hải quan và khai báo

điện tử, nhằm bảo đảm phát triển bền vững cả về kinh tế, xã hội và môi trường. Những luận điểm này hoàn toàn có thể vận dụng cho Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, nơi đang trong quá trình chuyển đổi sang mô hình dịch vụ xuất nhập khẩu thông minh, thân thiện với môi trường và số hóa toàn diện. [32]

Bộ Công Thương (2024), Báo cáo Logistics Việt Nam, đã cập nhật toàn diện tình hình chuyển đổi số trong chuỗi cung ứng logistics quốc gia, trong đó xác định Lạng Sơn là một trong những địa phương đi đầu trong việc ứng dụng hệ thống quản lý dữ liệu trực tuyến, thủ tục hải quan điện tử và điều hành tập trung qua nền tảng số. Báo cáo nhấn mạnh rằng Đồng Đăng cần trở thành “mô hình mẫu” của cửa khẩu số kết nối - dữ liệu mở - điều hành thông minh, với sự liên thông giữa các bộ ngành và doanh nghiệp. Từ góc độ kinh tế chính trị, đây là minh chứng cho sự chuyển dịch của quan hệ sản xuất trong thương mại biên giới - từ mô hình hành chính truyền thống sang mô hình quản trị số hóa, trong đó Nhà nước đóng vai trò điều tiết trung tâm, doanh nghiệp là chủ thể vận hành, và dữ liệu là nguồn lực sản xuất mới. [7]

1.2. KHÁI QUÁT KẾT QUẢ CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU, NHỮNG KHOẢNG TRỐNG KHOA HỌC VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ TRỌNG TÂM NGHIÊN CỨU CỦA LUẬN ÁN

1.2.1. Những kết quả đạt được trong các công trình đã công bố

Tổng hợp các công trình nghiên cứu về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số cho thấy hệ thống học thuật hiện nay đã đạt được nhiều kết quả về cơ sở lý luận, thực tiễn và định hướng chính sách. Các nghiên cứu tuy được thực hiện trong những thời điểm và bối cảnh khác nhau, song đều tập trung vào việc làm rõ vai trò, cơ chế vận hành và xu hướng đổi mới của hoạt động xuất nhập khẩu tại khu vực cửa khẩu trọng điểm phía Bắc.

Thứ nhất, về phương diện lý luận, các công trình nghiên cứu đã tiếp cận

hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu không chỉ dưới góc độ thương mại đơn thuần mà theo hướng đa ngành, gắn với vai trò của Nhà nước, doanh nghiệp và các tổ chức trung gian trong quá trình tổ chức và vận hành hoạt động thương mại biên giới. Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu gắn chặt với việc hoàn thiện thể chế quản lý nhà nước, phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật, logistics và hiện đại hóa phương thức quản lý. Trong đó, việc triển khai các mô hình như hải quan điện tử, cơ chế một cửa liên thông và quản lý dữ liệu số được xem là nền tảng quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả điều hành và thúc đẩy lưu thông hàng hóa. Các nghiên cứu gần đây còn mở rộng cách tiếp cận sang lĩnh vực chuyển đổi số, coi đây là xu hướng tất yếu trong quá trình hiện đại hóa khu kinh tế cửa khẩu, góp phần nâng cao tính minh bạch, khả năng kết nối và hiệu quả của chuỗi dịch vụ xuất nhập khẩu.

Thứ hai, về phương diện thực tiễn, các công trình đã cung cấp nhiều bằng chứng phản ánh vai trò và hiệu quả của Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn trong phát triển thương mại biên giới. Các nghiên cứu cho thấy khu vực này giữ vị trí quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu của tỉnh Lạng Sơn cũng như trong giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc. Đồng thời, nhiều nghiên cứu cũng chỉ ra những hạn chế còn tồn tại như hạ tầng số chưa đồng bộ, năng lực logistics còn hạn chế, chất lượng nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu chuyển đổi số và khả năng liên kết giữa các chủ thể tham gia dịch vụ còn chưa chặt chẽ. Bên cạnh đó, việc ứng dụng công nghệ thông tin, triển khai hải quan điện tử và xây dựng hệ thống quản lý dữ liệu liên ngành được xem là giải pháp trọng tâm nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của khu vực cửa khẩu.

Thứ ba, về phương diện chính sách và định hướng phát triển, các công trình nghiên cứu đều nhấn mạnh vai trò của cải cách thể chế, đầu tư hạ tầng và phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng trong quá trình phát triển bền vững

hoạt động xuất nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu. Nhiều nghiên cứu cho thấy xu hướng chuyển đổi mô hình quản lý từ phương thức hành chính truyền thống sang quản lý thông minh dựa trên nền tảng số, trong đó việc triển khai hải quan điện tử, logistics số hóa và quản lý dữ liệu trực tuyến được coi là giải pháp trung tâm nhằm nâng cao hiệu quả điều hành và giảm chi phí giao dịch. Đồng thời, một số nghiên cứu cũng mở rộng cách tiếp cận theo hướng phát triển bền vững, nhấn mạnh yêu cầu kết hợp giữa chuyển đổi số với logistics xanh, bảo vệ môi trường và nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên trong hoạt động thương mại biên giới. Những kết quả này đã góp phần hình thành cơ sở thực tiễn và định hướng chính sách quan trọng cho việc quy hoạch, quản lý và phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn trong giai đoạn tới.

Thứ tư, về phương pháp nghiên cứu và phạm vi tiếp cận, có thể nhận thấy các công trình đã sử dụng nhiều cách tiếp cận đa chiều - từ nghiên cứu định tính dựa trên phỏng vấn chuyên gia và phân tích chính sách, đến nghiên cứu định lượng dựa trên dữ liệu thương mại và mô hình thống kê. Điều này cho phép đánh giá khá toàn diện về cấu trúc, quy mô, hiệu quả và xu hướng chuyển đổi của khu kinh tế cửa khẩu. Nhờ vậy, bức tranh tổng thể về hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu tại Đồng Đăng đã được phác họa tương đối rõ ràng, phản ánh được sự thay đổi trong mô hình quản lý, sự tham gia của doanh nghiệp và xu hướng số hóa các hoạt động thương mại biên giới.

1.2.2. Khoảng trống nghiên cứu liên quan đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số và hướng nghiên cứu của luận án.

1.2.2.1. Khoảng trống nghiên cứu

Từ tổng quan các công trình nghiên cứu đã công bố, có thể thấy còn tồn tại những khoảng trống nghiên cứu chủ yếu sau:

Thứ nhất, các nghiên cứu hiện chủ yếu tiếp cận kinh tế học hoặc quản trị thương mại, tập trung vào hiệu quả, chi phí, hay mô hình tổ chức dịch vụ, chưa

có công trình nghiên cứu toàn diện về vấn đề dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa dưới góc độ kinh tế chính trị. Điều này khiến bản chất xã hội - chính trị của hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu, đặc biệt trong bối cảnh chuyển đổi số, chưa được lý giải đầy đủ. Việc xem chuyển đổi số chỉ như một công cụ kỹ thuật làm lu mờ khía cạnh quan hệ lợi ích, quyền lực thể chế và phân phối nguồn lực giữa các chủ thể tham gia (Nhà nước, doanh nghiệp, tổ chức trung gian). Đây là khoảng trống lý luận cơ bản mà luận án sẽ tập trung nghiên cứu bằng việc tiếp cận toàn diện, hệ thống và biện chứng theo hướng kinh tế chính trị.

Thứ hai, mặc dù chuyển đổi số trong logistics và thương mại biên giới đã được nhiều học giả quan tâm, song vẫn chưa có nghiên cứu nào đánh giá chuyên sâu về tác động của quá trình này đến hiệu quả dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại địa bàn nghiên cứu cụ thể. Các công trình hiện có chủ yếu dừng lại ở việc mô tả thực trạng ứng dụng các công nghệ đơn lẻ như hải quan điện tử hay quản lý dữ liệu trực tuyến, mà chưa làm rõ được cơ chế tác động toàn diện của chuyển đổi số đến năng suất, tối ưu hóa chi phí, thời gian thông quan và năng lực cạnh tranh. Bên cạnh đó, việc xây dựng mô hình đo lường mức độ sẵn sàng chuyển đổi số của các chủ thể tại khu kinh tế cửa khẩu vẫn còn bỏ ngỏ, và các lợi ích kinh tế - xã hội định lượng mà quá trình số hóa mang lại cho hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu vùng biên vẫn chưa được lượng hóa một cách cụ thể.

Thứ ba, vai trò và cơ chế điều phối của Nhà nước trong môi trường số chưa được phân tích một cách hệ thống. Các nghiên cứu hiện có chủ yếu đề cập đến chức năng quản lý hành chính, mà chưa đi sâu vào mối quan hệ phối hợp đa chiều giữa Nhà nước - doanh nghiệp - các tổ chức trung gian và cộng đồng cư dân biên giới. Trong thực tiễn, chuyển đổi số không chỉ là ứng dụng công nghệ, mà còn là sự tái cấu trúc quyền lực quản trị và quan hệ phân phối lợi ích, trong đó vai trò Nhà nước mang tính trung tâm. Tuy nhiên, các công trình hiện nay chưa xác định được rõ cơ chế điều tiết mới của Nhà nước trong

quản lý dữ liệu, giao dịch điện tử và thương mại số tại khu vực biên giới.

Thứ tư, chưa có nghiên cứu nào chuyên sâu về Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số. Phần lớn các công trình tiếp cận ở quy mô quốc gia hoặc vùng biên giới phía Bắc, coi Lạng Sơn như một ví dụ phụ trợ. Trong khi đó, Đồng Đăng là địa bàn đặc biệt quan trọng, vừa là “cửa ngõ giao thương lớn nhất giữa Việt Nam và Trung Quốc”, vừa là nơi đi đầu trong thí điểm hải quan điện tử, mô hình cửa khẩu số và trung tâm logistics vùng Đông Bắc Bộ. Việc chưa có nghiên cứu riêng cho khu vực này khiến khoảng trống thực chứng vẫn còn lớn, chưa có cơ sở khoa học để đánh giá mức độ chuyển đổi số, khả năng kết nối dữ liệu liên ngành, cũng như năng lực của hệ thống dịch vụ xuất nhập khẩu tại đây.

Thứ năm, các công trình hiện có chưa đánh giá đầy đủ tác động xã hội - chính trị của chuyển đổi số đối với dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa ở khu vực biên giới. Các khía cạnh như việc thay đổi phương thức lao động, chuyển dịch cơ cấu việc làm, hình thành lợi ích nhóm mới và vai trò của công nghệ trong phân phối nguồn lực chưa được xem xét trong mối liên hệ với thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Điều này đặt ra yêu cầu cần có những phân tích có chiều sâu về lợi ích và sự điều tiết của Nhà nước trong môi trường số hóa dịch vụ xuất nhập khẩu.

1.2.2.2. Những vấn đề luận án tiếp tục nghiên cứu làm rõ

Thứ nhất, phân tích và làm rõ bản chất khái niệm dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số. Các nghiên cứu trước đây chủ yếu tiếp cận dịch vụ xuất, nhập khẩu dưới góc độ kỹ thuật và nghiệp vụ, chưa làm rõ đầy đủ nội hàm của khái niệm này dưới góc độ kinh tế chính trị.

Thứ hai, dưới góc độ tiếp cận kinh tế chính trị, luận án cần xây dựng nội dung khung phân tích và xác định tiêu chí đánh giá dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số. Nội dung dịch vụ xuất, nhập

khẩu hàng hóa cần làm rõ mối quan hệ giữa các chủ thể cung ứng, phát triển dịch vụ thông qua khung phân tích nội dung và tiêu chí đánh giá.

Thứ ba, làm rõ những yêu cầu đặt ra đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số và phân tích tác động của các yếu tố này đến hoạt động dịch vụ.

Thứ tư, nghiên cứu và phân tích các kinh nghiệm quốc tế và trong nước về phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số, từ đó rút ra bài học cho khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn.

Thứ năm, trên cơ sở dữ liệu sơ cấp và thứ cấp, phân tích và đánh giá thực trạng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn, làm rõ những kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân của các hạn chế.

Thứ sáu, trên cơ sở bối cảnh chuyển đổi số, xác định phương hướng và đề xuất giải pháp đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn.

Chương 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM THỰC TIỄN VỀ DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

2.1. KHÁI NIỆM, ĐẶC ĐIỂM VÀ VAI TRÒ CỦA DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

2.1.1. Khái niệm dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

2.1.1.1. *Khái niệm dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa*

❖ Khái niệm dịch vụ

Khái niệm “dịch vụ” trong kinh tế chính trị được đề cập sớm. Adam Smith cho rằng các dịch vụ như giáo dục, nghệ thuật, và quản trị công không tạo ra sản phẩm vật chất cụ thể nên được xếp vào “lao động không sản xuất” [87]. Quan điểm này đã được Karl Marx mở rộng phát triển khi phân biệt giữa lao động sản xuất và không sản xuất dựa trên khả năng tạo ra giá trị thặng dư; theo đó các dịch vụ như giáo dục hay y tế, dù không tạo sản phẩm hữu hình, vẫn góp phần vào tái sản xuất sức lao động và do đó có thể mang tính sản xuất [74]. Theo đó, dịch vụ được nhìn nhận là một dạng hàng hóa đặc biệt: nó có giá trị (kết tinh lao động xã hội cần thiết của người cung ứng) và giá trị sử dụng (thỏa mãn nhu cầu của người tiêu dùng), nhưng tồn tại dưới dạng phi vật thể. Điểm khác biệt căn bản so với hàng hóa thông thường là quá trình sản xuất và tiêu dùng dịch vụ diễn ra đồng thời dịch vụ không thể tách rời khỏi hành vi cung ứng, không thể lưu kho hay vận chuyển độc lập như hàng hóa vật thể. Từ đó, học thuyết Mác - Lênin phân định rõ hai dạng hàng hóa: hàng hóa vật thể (có hình thái vật chất cụ thể, có thể sản xuất trước lưu kho vận chuyển tiêu dùng sau, tồn tại độc lập với quá trình sản xuất ra nó) và hàng hóa phi vật thể hay dịch vụ (không có hình thái vật chất, quá trình sản xuất và tiêu

dùng không thể tách rời nhau, giá trị sử dụng được thực hiện ngay trong quá trình cung ứng). Chính sự phân định này là cơ sở lý luận để nhận diện đặc thù của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa vốn là tổ hợp các hoạt động hỗ trợ phi vật thể gắn liền với quá trình lưu thông hàng hóa qua biên giới.

Trong kinh tế học hiện đại, Paul Samuelson nhấn mạnh bản chất kinh tế của dịch vụ là “tiêu dùng đồng thời với sản xuất”, nghĩa là dịch vụ không thể tồn tại độc lập khỏi quá trình sử dụng, làm nổi bật tính vô hình và không thể lưu trữ của nó [84]. Quan điểm này giúp định hình các khái niệm hiện đại về dịch vụ trong nền kinh tế tri thức mà ở đó giá trị không chỉ đến từ hàng hóa vật chất mà còn từ trải nghiệm và thông tin. Tiếp nối hướng tiếp cận này, Pakurar và Haddad cho rằng dịch vụ là các hành vi, quá trình và phương thức thực hiện công việc nhằm tạo ra giá trị sử dụng, đáp ứng nhu cầu và kỳ vọng của khách hàng [82]. Cùng quan điểm này, Philip Kotler khẳng định: “dịch vụ là bất kỳ hoạt động hay lợi ích nào mà chủ thể này có thể cung cấp cho chủ thể kia. Trong đó đối tượng cung cấp nhất định phải mang tính vô hình và không dẫn đến bất kỳ quyền sở hữu một vật nào cả. Còn việc sản xuất dịch vụ có thể hoặc không cần gắn liền với một sản phẩm vật chất nào”.

Trong hệ thống pháp luật Việt Nam, Điều 4 “Luật giá” năm 2023 cũng xác định: “Dịch vụ là hàng hóa có tính vô hình, quá trình sản xuất và tiêu dùng không thể tách rời nhau” đồng nhất với quan điểm của các nhà kinh tế về bản chất và đặc thù của dịch vụ. [44]

Tác giả Nguyễn Hoàng Thanh Lam: Dịch vụ là sản phẩm của lao động, tồn tại dưới dạng phi vật thể, quá trình sản xuất và tiêu dùng xảy ra đồng thời, nhằm đáp ứng nhu cầu của sản xuất và tiêu dùng thông qua quan hệ trao đổi, mua bán [34].

Từ các khái niệm trên, đề tài nghiên cứu dịch vụ dựa trên cách hiểu sau:

Dịch vụ là một dạng hàng hóa đặc biệt, tồn tại dưới hình thái phi vật thể, có giá trị và giá trị sử dụng, trong đó quá trình sản xuất và tiêu dùng diễn ra đồng thời; giá trị sử dụng của dịch vụ được thực hiện trực tiếp trong quá trình

cung ứng nhằm đáp ứng nhu cầu của các chủ thể trong sản xuất, lưu thông và tiêu dùng, thông qua quan hệ trao đổi, mua bán trên thị trường.

Khái niệm xuất, nhập khẩu hàng hóa:

Trong hệ thống pháp luật ở Việt Nam, Luật Thương mại năm 2005 tại Điều 28 đã quy định: “Xuất khẩu hàng hóa là việc hàng hóa được đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam hoặc vào khu vực đặc biệt nằm ngoài lãnh thổ hải quan Việt Nam theo hợp đồng mua bán hàng hóa” [45]. Tương tự, “nhập khẩu hàng hóa là việc hàng hóa được đưa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ khu vực đặc biệt nằm ngoài lãnh thổ hải quan Việt Nam theo hợp đồng mua bán hàng hóa” [45].

Các khái niệm này phản ánh rõ bản chất pháp lý của hoạt động xuất, nhập khẩu, nhấn mạnh sự di chuyển của hàng hóa qua biên giới quốc gia trên cơ sở quan hệ mua bán giữa các chủ thể. Dưới góc độ kinh tế, xuất, nhập khẩu không chỉ đơn thuần là hoạt động vận chuyển hàng hóa, mà còn là một bộ phận quan trọng của quá trình lưu thông và trao đổi trong nền kinh tế hàng hóa. Đồng thời có thể hiểu xuất, nhập khẩu hàng hóa là khâu trung gian kết nối giữa sản xuất và tiêu dùng trong phạm vi quốc tế, góp phần thực hiện giá trị và giá trị thặng dư của hàng hóa thông qua thị trường thế giới. Hoạt động này phản ánh mối quan hệ kinh tế giữa các chủ thể thuộc các quốc gia khác nhau, đồng thời chịu sự chi phối của các yếu tố như thể chế, chính sách thương mại, điều kiện thị trường và trình độ phát triển của lực lượng sản xuất.

Hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa không chỉ dừng lại ở việc mua bán và vận chuyển hàng hóa qua biên giới, mà còn gắn với các hoạt động hỗ trợ nhằm bảo đảm quá trình lưu thông diễn ra hiệu quả. Chính các hoạt động này đã hình thành hệ thống dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa, phản ánh sự phát triển của khâu lưu thông trong nền kinh tế.

❖ Khái niệm dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Dựa trên cách hiểu về dịch vụ và hoạt động xuất - nhập khẩu hàng hóa, có

thể xác định khái niệm “dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa” như sau:

Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa là toàn bộ các hoạt động tổ chức, quản lý và vận hành mua bán hàng hóa xuyên biên giới quốc gia, giá trị được tạo ra nhằm đáp ứng nhu cầu của các chủ thể trong sản xuất, lưu thông và tiêu dùng hàng hóa dịch vụ.

Như vậy về mặt chủ thể, dịch vụ này được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau nhằm đảm bảo hàng hóa xuất, nhập khẩu xuyên biên giới được luân chuyển hiệu quả, đúng yêu cầu.

Về mối quan hệ, dịch vụ xuất, nhập khẩu là sự tương tác trực tiếp giữa người cung ứng và người sử dụng dịch vụ. Vì thế, dịch vụ xuất, nhập khẩu góp phần rút ngắn thời gian, đưa đến sự thuận lợi và tới độ chính xác.

Về cấu trúc, cấu trúc của hệ thống dịch vụ liên quan đến xuất nhập khẩu không phải là một loại hình dịch vụ đơn lẻ mà là một hệ thống đa dạng, gồm các dịch vụ thông quan, logistics, vận tải quốc tế, kho bãi, kiểm định, kiểm dịch, thanh toán quốc tế, bảo hiểm hàng hóa và khai thuê hải quan. Mỗi loại hình dịch vụ đảm nhiệm một chức năng riêng trong chuỗi hoạt động hỗ trợ thương mại quốc tế. Khi được kết nối với nhau, chúng tạo thành một chuỗi dịch vụ hoàn chỉnh giúp hàng hóa di chuyển liên tục, an toàn và hiệu quả từ nơi sản xuất tới thị trường tiêu thụ. Hệ thống này càng đồng bộ thì khả năng cạnh tranh của hoạt động xuất nhập khẩu càng cao.

2.1.1.2. Khái niệm khu kinh tế cửa khẩu

Khu kinh tế cửa khẩu được nhiều tác giả tiếp cận dưới các góc độ khác nhau. Theo tác giả Nguyễn Minh Hiếu:

Khu kinh tế cửa khẩu là một không gian kinh tế xác định, gắn với cửa khẩu có dân cư sinh sống và được áp dụng những cơ chế, chính sách phát triển đặc thù, phù hợp với đặc điểm từng địa phương sở tại nhằm mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội cao nhất dựa trên việc quy hoạch, khai thác, sử dụng, phát triển bền vững các nguồn lực,

do Chính Phủ hoặc Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập [26].

Từ góc độ địa kinh tế, tác giả Nguyễn Quang Thái cho rằng Khu kinh tế cửa khẩu là một không gian kinh tế xác định, gắn với cửa khẩu có dân cư hoặc không có dân cư sinh sống và được thực hiện những cơ chế, chính sách phát triển riêng, phù hợp với đặc điểm điểm đó nhằm đưa lại hiệu quả KT-XH cao hơn [49]. Khu kinh tế cửa khẩu là địa bàn bao gồm một cửa khẩu biên giới và một khu vực liền kề bao quanh khu vực cửa khẩu, được tổ chức, khai thác, sử dụng cho các hoạt động giao lưu kinh tế qua biên giới, được áp dụng các chính sách riêng về thương mại, xuất nhập khẩu, du lịch, thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước, xây dựng kết cấu hạ tầng, quản lý tài chính, tiền tệ và phát triển xã hội.

Dưới góc độ kinh tế, khu kinh tế cửa khẩu được xem là trung tâm giao lưu kinh tế quốc tế, là động lực thúc đẩy quan hệ kinh tế đối ngoại. Khu kinh tế cửa khẩu được tạo lập môi trường hấp dẫn để thu hút đầu tư trong và ngoài nước nhằm khai thác tối đa lợi thế sẵn có, phát triển sản xuất và các loại hình dịch vụ, đẩy mạnh xuất khẩu, mở rộng thị trường, tạo việc làm và nâng cao thu nhập cho người dân. Thông qua hoạt động của khu kinh tế cửa khẩu từng bước mở rộng quan hệ hợp tác kinh tế và hữu nghị với nước láng giềng, góp phần vào sự phát triển và hội nhập kinh tế quốc tế của cả nước và đảm bảo an ninh quốc phòng. Theo Trần Báú Hà:

Khu kinh tế cửa khẩu là khu vực có không gian kinh tế riêng biệt, được hình thành ở khu vực biên giới đất liền có cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính, được thành lập bởi cấp có thẩm quyền với môi trường đầu tư và kinh doanh đặc biệt thuận lợi để phát triển sản xuất kinh doanh và các loại hình dịch vụ, giao lưu kinh tế qua biên giới, nhằm thu lợi ích từ hội nhập, đẩy mạnh phát triển KT-XH gắn với bảo vệ an ninh biên giới [21].

Từ các cách tiếp cận nêu trên, dưới góc độ kinh tế chính trị: *Khu kinh tế*

cửa khẩu là khu vực kinh tế đặc thù được xác lập tại vùng biên giới quốc gia, gắn với cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính, do cơ quan có thẩm quyền thành lập và quản lý, nhằm thúc đẩy giao thương qua biên giới, thu hút đầu tư, phát triển sản xuất kinh doanh, đồng thời góp phần ổn định an ninh, quốc phòng. Đây là không gian phát triển có quy hoạch, áp dụng các cơ chế, chính sách ưu đãi về kinh tế, thương mại, tài chính và hành chính để tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, từ đó khai thác hiệu quả tiềm năng khu vực biên giới, thúc đẩy hội nhập và tăng trưởng bền vững.

2.1.1.3. Khái niệm chuyển đổi số

Trong những năm gần đây, chuyển đổi số đã trở thành một trong những từ khóa trung tâm trong các nghiên cứu về kinh tế và quản lý. Tuy nhiên, tùy thuộc vào góc độ tiếp cận và mục đích nghiên cứu, khái niệm này được định nghĩa theo nhiều cách khác nhau.

Tại Việt Nam, theo Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 03/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ, chuyển đổi số được xác định là “quá trình thay đổi tổng thể và toàn diện của cá nhân, tổ chức dựa trên công nghệ số nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và tạo ra giá trị mới” [51]. Quan điểm này nhấn mạnh tính toàn diện của chuyển đổi số, không chỉ dừng lại ở ứng dụng công nghệ mà còn bao hàm sự thay đổi về phương thức tổ chức, quản lý và vận hành.

Theo World Economic Forum chuyển đổi số được hiểu là quá trình sử dụng công nghệ số để thay đổi căn bản mô hình hoạt động của tổ chức, tạo ra giá trị mới và nâng cao khả năng cạnh tranh trong môi trường số hóa. Cách tiếp cận này nhấn mạnh vai trò của đổi mới sáng tạo và khả năng thích ứng của các chủ thể trong nền kinh tế [95].

Theo United Nations Conference on Trade and Development, chuyển đổi số trong thương mại quốc tế là quá trình ứng dụng công nghệ số nhằm nâng cao hiệu quả giao dịch, giảm chi phí và tăng cường khả năng kết nối giữa các quốc

gia. Đặc biệt, chuyển đổi số được xem là yếu tố then chốt trong việc thúc đẩy thương mại xuyên biên giới và phát triển logistics hiện đại [91]

Ở góc độ chuỗi cung ứng, World Bank cho rằng chuyển đổi số giúp nâng cao tính minh bạch, khả năng truy xuất nguồn gốc và hiệu quả vận hành trong chuỗi giá trị toàn cầu, qua đó góp phần giảm chi phí logistics và rút ngắn thời gian lưu thông hàng hóa [95].

Từ đó, luận án xác định: *Chuyển đổi số là quá trình thay đổi căn bản, toàn diện phương thức tổ chức, quản lý và vận hành các hoạt động dựa trên công nghệ số, nhằm nâng cao giá trị, khả năng cạnh tranh của các hoạt động kinh tế.*

Trong lĩnh vực dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu, chuyển đổi số không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả lưu thông, giảm chi phí giao dịch và rút ngắn thời gian xử lý, mà còn là công cụ quan trọng để điều tiết và hài hòa lợi ích giữa các chủ thể trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

2.1.1.4. Khái niệm dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

Dựa vào những phân tích và những khái niệm được đưa ra ở trên, khái niệm trung tâm của đề tài được hiểu như sau: *“Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số là toàn bộ các hoạt động tổ chức, quản lý và vận hành mua, bán xuyên biên giới quốc gia dựa trên công nghệ số nhằm nâng cao giá trị, khả năng cạnh tranh, thúc đẩy giao thương qua biên giới, thu hút đầu tư, phát triển sản xuất, kinh doanh, đồng thời góp phần ổn định an ninh, quốc phòng của các chủ thể trong sản xuất, lưu thông và tiêu dùng hàng hóa dịch vụ”*

Thứ nhất, về phạm vi hoạt động, dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số diễn ra trong khuôn khổ khu kinh tế cửa khẩu - một khu vực kinh tế đặc thù được thành lập tại các vùng biên giới quốc gia,

gắn liền với các cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính. Khu vực này không chỉ có vị trí chiến lược trong giao thương xuyên biên giới mà còn được thiết kế với cơ chế chính sách ưu đãi, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động kinh tế, trong đó dịch vụ xuất nhập khẩu đóng vai trò then chốt. Tính chất pháp lý và địa lý của khu kinh tế cửa khẩu tạo ra môi trường đặc thù để triển khai các dịch vụ này một cách có tổ chức và chính quy, đồng thời là điểm trung chuyển hàng hóa và thông tin trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Thứ hai, về tính chất của dịch vụ, đây là nhóm các hoạt động phi vật thể, không trực tiếp tạo ra sản phẩm hàng hóa hữu hình, nhưng có vai trò thiết yếu trong việc bảo đảm cho quá trình xuất khẩu và nhập khẩu được diễn ra hợp pháp, thông suốt, hiệu quả. Các dịch vụ bao gồm khai báo hải quan, kiểm định chất lượng, vận tải quốc tế, logistics, lưu kho, bảo hiểm, thanh toán quốc tế, tư vấn pháp lý... Mặc dù không hiện hữu dưới dạng vật chất, các dịch vụ này tạo ra giá trị sử dụng quan trọng trong quá trình vận hành thương mại quốc tế, giúp kết nối các tác nhân trong chuỗi cung ứng và giảm thiểu rủi ro trong quá trình luân chuyển hàng hóa qua biên giới.

Thứ ba, về tác động của chuyển đổi số, đây là yếu tố tạo ra sự chuyển biến mang tính nền tảng trong cách thức tổ chức, cung ứng và quản lý dịch vụ xuất nhập khẩu. Chuyển đổi số không đơn thuần là ứng dụng công nghệ thông tin, mà là quá trình tái cấu trúc toàn diện hoạt động dịch vụ, từ việc số hóa quy trình, khai báo điện tử, sử dụng nền tảng dữ liệu lớn (big data), đến kết nối hệ thống giữa các bên liên quan như doanh nghiệp, cơ quan hải quan, ngân hàng, đơn vị kiểm định, logistics... Việc tự động hóa và liên thông dữ liệu giúp tăng tốc độ xử lý thủ tục, giảm sai sót, tăng tính minh bạch và khả năng giám sát thời gian thực, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động toàn chuỗi xuất nhập khẩu.

Thứ tư, về mục tiêu và tác động, việc phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu

hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số không chỉ nhằm hiện đại hóa hoạt động thương mại biên giới mà còn hướng tới nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng biên và hội nhập kinh tế quốc tế. Khu kinh tế cửa khẩu, khi được vận hành hiệu quả bằng các dịch vụ hiện đại, sẽ trở thành trung tâm kết nối logistics xuyên biên giới, là cầu nối giữa các thị trường khu vực và toàn cầu. Đồng thời, sự phát triển này cũng góp phần ổn định an ninh, quốc phòng và phát triển bền vững vùng biên giới, thông qua việc tạo việc làm, thu hút đầu tư và nâng cao đời sống cho cư dân địa phương.

Từ các khái niệm đã trình bày, có thể khẳng định rằng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu là một mắt khâu trong tổng thể quá trình tái sản xuất xã hội, bao gồm các khâu sản xuất, trao đổi, phân phối và tiêu dùng. Trong đó, dịch vụ xuất, nhập khẩu thuộc lĩnh vực lưu thông, giữ vai trò kết nối các khâu của chuỗi giá trị và góp phần thực hiện quá trình phân phối giá trị trong nền kinh tế.

Trong bối cảnh chuyển đổi số, mối quan hệ giữa dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa và môi trường số mang tính hữu cơ, tác động qua lại và quy định lẫn nhau theo ba khía cạnh sau:

Một là, môi trường số là điều kiện tất yếu để dịch vụ xuất, nhập khẩu vận hành hiệu quả. Cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư đã làm thay đổi căn bản cấu trúc của thương mại quốc tế: khối lượng giao dịch ngày càng lớn, tốc độ luân chuyển hàng hóa ngày càng nhanh, yêu cầu minh bạch và truy xuất thông tin ngày càng cao. Trong bối cảnh đó, các phương thức cung ứng dịch vụ truyền thống dựa trên hồ sơ giấy, xử lý thủ công và kiểm tra trực tiếp không còn đủ khả năng đáp ứng. Môi trường số với hạ tầng dữ liệu liên thông, nền tảng hải quan điện tử, hệ thống logistics thông minh và thanh toán quốc tế tự động trở thành điều kiện không thể thiếu để dịch vụ xuất, nhập khẩu tồn tại

và phát triển. Đây không phải là lựa chọn của từng doanh nghiệp hay từng quốc gia, mà là yêu cầu khách quan của thời đại, được thể chế hóa qua Nghị quyết số 52-NQ/TW của Bộ Chính trị và các cam kết trong các hiệp định thương mại thế hệ mới như CPTPP, EVFTA và RCEP.

Hai là, dịch vụ xuất, nhập khẩu là lĩnh vực tạo ra nhu cầu và động lực phát triển môi trường số. Chính đòi hỏi về tốc độ thông quan, độ chính xác của khai báo hải quan, khả năng truy xuất nguồn gốc hàng hóa và nhu cầu liên thông dữ liệu giữa các bên doanh nghiệp, cơ quan hải quan, ngân hàng, đơn vị kiểm định, logistics đã thúc đẩy việc xây dựng và hoàn thiện các nền tảng số chuyên biệt cho lĩnh vực thương mại biên giới. Ở chiều này, dịch vụ xuất, nhập khẩu không chỉ là đối tượng của chuyển đổi số mà còn là chủ thể tích cực định hình yêu cầu và tiêu chuẩn của môi trường số.

Ba là, chuyển đổi số tái cấu trúc quan hệ lợi ích giữa các chủ thể tham gia dịch vụ xuất, nhập khẩu. Khi dữ liệu trở thành nguồn lực cốt lõi, quyền kiểm soát thông tin và năng lực số trở thành yếu tố phân phối lại lợi ích giữa các chủ thể: Nhà nước chuyển từ kiểm soát trực tiếp sang quản trị dựa trên dữ liệu với chi phí thấp hơn và hiệu lực cao hơn; doanh nghiệp cung ứng dịch vụ có năng lực số cao hơn giành được lợi thế cạnh tranh; doanh nghiệp xuất, nhập khẩu tiếp cận được dịch vụ nhanh hơn, minh bạch hơn và chi phí thấp hơn. Sự chưa đồng bộ trong chuyển đổi số giữa các chủ thể và đặc biệt giữa hai phía Việt Nam và Trung Quốc trong thương mại biên giới chính là nguồn gốc của các điểm nghẽn trong hệ thống dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng hiện nay.

2.1.2. Đặc điểm của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

2.1.2.1. Tính kết nối đa chiều giữa các chủ thể trong và ngoài lãnh thổ

Tính kết nối đa chiều giữa các chủ thể trong và ngoài lãnh thổ ngày càng trở thành đặc trưng nổi bật của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số. Nếu trước đây hoạt động này chủ yếu diễn ra trong môi quan hệ song phương giữa doanh nghiệp và cơ quan quản lý, thì hiện nay đã mở rộng thành một hệ sinh thái phức hợp gồm nhiều chủ thể tham gia. Doanh nghiệp logistics, cơ quan hải quan, ngân hàng, doanh nghiệp vận tải quốc tế, các nền tảng công nghệ số, hệ thống chính phủ điện tử và các đối tác nước ngoài đều được kết nối thông qua các hạ tầng số hiện đại. Thông tin giao dịch, chứng từ, dữ liệu vận đơn, thanh toán và kiểm tra chuyên ngành được chia sẻ và xử lý theo thời gian thực, giúp tối ưu hóa quy trình, giảm sai sót và tăng tốc độ thông quan. Sự liên kết này không chỉ vượt qua giới hạn địa lý mà còn góp phần hình thành mạng lưới phối hợp linh hoạt, tăng hiệu quả quản trị chuỗi cung ứng và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong thương mại xuyên biên giới.

2.1.2.2. Tính minh bạch và truy xuất nguồn gốc cao

Tính minh bạch và khả năng truy xuất nguồn gốc trở thành đặc điểm trọng yếu của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số. Khi các quy trình nghiệp vụ được số hóa toàn diện, mọi bước xử lý - từ kê khai hải quan, vận chuyển, kiểm tra chuyên ngành, thanh toán quốc tế cho đến giao nhận hàng - đều được ghi lại và lưu trữ trên các hệ thống điện tử. Nhờ đó, toàn bộ thông tin liên quan đến hàng hóa như nguồn gốc, trạng thái kiểm tra, hành trình vận chuyển, thời gian xử lý của từng cơ quan và trách nhiệm của từng chủ thể đều có thể được theo dõi một cách rõ ràng và nhất quán.

Khả năng truy xuất nhanh chóng này không chỉ giúp cơ quan quản lý giảm thiểu rủi ro gian lận thương mại, gian lận xuất xứ hay tráo đổi hàng hóa, mà còn tạo niềm tin cho doanh nghiệp khi các bước xử lý đều có bằng chứng điện tử. Đối với hoạt động logistics, tính minh bạch góp phần đảm bảo tiến độ, giảm chi phí phát sinh và nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bên. Từ một yêu

cầu mang tính hỗ trợ, minh bạch đã trở thành nguyên tắc mặc định của hệ thống dịch vụ xuất nhập khẩu hiện đại, đóng vai trò quan trọng trong nâng cao chất lượng quản trị và năng lực cạnh tranh của toàn bộ chuỗi cung ứng.

2.1.2.3. Khả năng mở rộng linh hoạt động của doanh nghiệp

Khả năng mở rộng linh hoạt và tùy biến theo nhu cầu của doanh nghiệp là một đặc điểm quan trọng của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số. Nhờ ứng dụng các nền tảng số và hạ tầng công nghệ hiện đại, các dịch vụ không còn mang tính cố định hay đồng nhất cho mọi doanh nghiệp, mà có thể được thiết kế theo nhiều cấp độ khác nhau. Doanh nghiệp quy mô nhỏ có thể lựa chọn các gói dịch vụ cơ bản như khai báo hải quan điện tử, tra cứu tình trạng thông quan hay thanh toán trực tuyến. Trong khi đó, các doanh nghiệp lớn hơn có thể tích hợp thêm các giải pháp nâng cao như quản lý chuỗi cung ứng, theo dõi vận chuyển theo thời gian thực, kết nối kho bãi thông minh hoặc phân tích dữ liệu giao thương.

Đối với các đơn vị hoạt động trong khu kinh tế cửa khẩu, khả năng tùy biến này giúp họ thích ứng linh hoạt với từng thị trường mục tiêu, loại hình hàng hóa và chiến lược mở rộng kinh doanh. Việc dễ dàng kết nối hoặc loại bỏ các mô đun dịch vụ trên nền tảng số cũng giúp giảm chi phí đầu tư ban đầu, đồng thời nâng cao hiệu quả quản trị. Nhờ vậy, doanh nghiệp có thể xây dựng hệ thống dịch vụ phù hợp với năng lực của mình, tối ưu hóa quá trình xuất nhập khẩu và nâng cao khả năng cạnh tranh trong bối cảnh thương mại biên giới ngày càng phức tạp.

2.1.2.4. Chịu tác động mạnh bởi năng lực số hóa và hạ tầng công nghệ của khu vực

Hiệu quả vận hành của các dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số phụ thuộc trực tiếp vào mức độ hoàn thiện của hạ tầng kỹ thuật số tại khu kinh tế cửa khẩu. Hạ tầng này bao gồm hệ thống mạng dữ liệu

băng thông lớn, nền tảng phần mềm quản lý hải quan tự động, cơ sở dữ liệu liên thông giữa các cơ quan chức năng, hệ thống camera giám sát, cảm biến kiểm định chất lượng hàng hóa, thiết bị soi chiếu thông minh, và các trung tâm điều phối logistics vận hành dựa trên dữ liệu thời gian thực. Khi các thành phần này hoạt động đồng bộ, chuỗi dịch vụ sẽ đạt được hiệu suất tối ưu: tốc độ xử lý nhanh hơn, giảm tải giấy tờ, hạn chế sai sót thủ công và tăng khả năng giám sát.

Ngược lại, nếu hạ tầng số hóa chưa đồng đều hoặc còn lạc hậu, toàn bộ quy trình xuất nhập khẩu sẽ dễ gặp rủi ro: thời gian thông quan bị kéo dài do lỗi kết nối, dữ liệu không được cập nhật kịp thời, thiết bị kiểm định hoạt động kém ổn định hoặc thiếu cơ chế chia sẻ thông tin giữa các bên liên quan. Tình trạng này không chỉ ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động của cơ quan quản lý mà còn làm tăng chi phí giao dịch, giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp và tạo ra nguy cơ ùn tắc hàng hóa tại cửa khẩu. Vì vậy, việc nâng cấp đồng bộ hạ tầng số tại các khu kinh tế cửa khẩu là điều kiện tiên quyết để bảo đảm chất lượng dịch vụ trong giai đoạn chuyển đổi số.

2.1.2.5. Yêu cầu cao về năng lực chuyển đổi số của nhân lực và thể chế

Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong môi trường số không chỉ đòi hỏi cơ sở hạ tầng công nghệ hiện đại mà còn yêu cầu nguồn nhân lực có khả năng vận hành và thích ứng linh hoạt với các công nghệ mới. Nhân viên doanh nghiệp, cán bộ hải quan, biên phòng, kiểm dịch, ngân hàng hay đơn vị logistics phải thành thạo các kỹ năng như khai báo điện tử, sử dụng chữ ký số, quản lý hồ sơ trực tuyến, xử lý dữ liệu lớn và vận hành các nền tảng công nghệ tích hợp. Điều này đòi hỏi quá trình đào tạo lại, cập nhật kỹ năng số thường xuyên và xây dựng đội ngũ có tư duy công nghệ phù hợp với môi trường làm việc số hóa.

Bên cạnh yếu tố con người, hệ thống thể chế quản lý cũng phải chuyên đổi mạnh mẽ. Các quy định về quản lý dữ liệu điện tử, tiêu chuẩn kết nối liên thông, cơ chế xác thực và bảo mật thông tin, quy trình phối hợp giữa các cơ quan

đều cần được cập nhật để tương thích với hạ tầng số. Nếu thể chế không kịp điều chỉnh, các thủ tục điện tử sẽ khó vận hành trơn tru, dẫn đến hình thức “số hóa nửa vời” còn làm phát sinh thêm chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp.

Sự đồng bộ giữa năng lực số của nhân lực và khả năng thích ứng của thể chế đóng vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả dịch vụ xuất nhập khẩu. Khi hai yếu tố này được phát triển song song, hoạt động quản lý sẽ minh bạch hơn, tốc độ xử lý nhanh hơn, giảm rủi ro sai sót và góp phần nâng cao chất lượng môi trường kinh doanh tại khu kinh tế cửa khẩu.

2.1.3. Vai trò của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

2.1.3.1. Góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế và đa dạng hóa tiêu dùng trong nước

Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu đóng vai trò thiết yếu trong việc kết nối thị trường nội địa với thị trường quốc tế, từ đó nâng cao hiệu quả phân bổ các nguồn lực kinh tế. Việc ứng dụng chuyển đổi số vào chuỗi dịch vụ như khai báo điện tử, thanh toán xuyên biên giới, và logistics thông minh giúp hàng hóa lưu chuyển nhanh hơn, chi phí giao dịch giảm xuống, đồng thời tăng khả năng tiếp cận các sản phẩm chất lượng cao với giá thành hợp lý từ các thị trường quốc tế. Điều này không chỉ đa dạng hóa lựa chọn tiêu dùng trong nước mà còn tạo động lực thúc đẩy cạnh tranh, cải tiến sản phẩm và nâng cao chất lượng sống của người dân. Mặt khác, chuyển đổi số còn hỗ trợ hàng hóa trong nước, đặc biệt là các sản phẩm nông nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, dễ dàng tiếp cận thị trường xuất khẩu mới nhờ khả năng truy xuất nguồn gốc, chứng nhận chất lượng, và quản lý chuỗi cung ứng hiệu quả.

2.1.3.2. Thúc đẩy hiện đại hóa sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế

Thông qua hoạt động nhập khẩu thiết bị công nghệ, máy móc hiện đại và nguyên vật liệu có chất lượng, dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa

khẩu tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp trong nước nâng cấp năng lực sản xuất, đổi mới công nghệ và từng bước chuyển đổi mô hình sản xuất theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Khi các dịch vụ này được tích hợp với công nghệ số, các quy trình như kiểm định chất lượng, thủ tục hải quan, và điều phối logistics được tự động hóa và tiêu chuẩn hóa theo thông lệ quốc tế, giúp giảm thiểu rủi ro, minh bạch hóa quản lý và rút ngắn thời gian thông quan. Điều đó góp phần nâng cao năng suất, hạ giá thành, tăng khả năng cạnh tranh cho sản phẩm nội địa, đồng thời hỗ trợ quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế từ nông nghiệp truyền thống sang công nghiệp, dịch vụ có giá trị gia tăng cao và bền vững hơn.

2.1.3.3. Tạo việc làm, tăng thu nhập và cải thiện đời sống nhân dân vùng biên

Hoạt động dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu có khả năng tạo ra hệ sinh thái nghề nghiệp phong phú, đóng vai trò quan trọng trong giải quyết việc làm, nâng cao thu nhập và cải thiện đời sống của người dân khu vực biên giới - vốn là những vùng còn nhiều khó khăn. Không chỉ cần nguồn lao động phổ thông trong vận tải, kho bãi hay hậu cần, các dịch vụ này còn đòi hỏi đội ngũ kỹ thuật viên, chuyên viên tài chính, kiểm định, khai báo hải quan, và nhân sự công nghệ thông tin khi chuyển đổi số được triển khai mạnh mẽ. Điều này mở rộng cơ hội việc làm theo chiều sâu và chiều rộng, góp phần phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao tại chỗ. Đồng thời, thu nhập tăng lên từ các hoạt động thương mại dịch vụ cũng thúc đẩy tiêu dùng địa phương, phát triển hạ tầng cơ sở và giảm tình trạng di cư, từ đó góp phần giữ vững an ninh - quốc phòng vùng biên.

2.1.3.4. Tăng cường năng lực hội nhập và khẳng định vị thế kinh tế quốc gia

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế và chuyển đổi số sâu rộng, năng lực tổ

chức và cung cấp dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu là biểu hiện trực tiếp của trình độ quản lý thương mại và khả năng đáp ứng các cam kết quốc tế của một quốc gia. Việc số hóa toàn diện các hoạt động như khai báo hải quan, truy xuất nguồn gốc, kiểm định chất lượng, và chia sẻ dữ liệu liên ngành không chỉ giúp nâng cao hiệu quả vận hành mà còn tạo điều kiện đảm bảo minh bạch, chống gian lận thương mại và nâng cao độ tin cậy trong mắt đối tác quốc tế. Nhờ đó, hình ảnh thương hiệu quốc gia được cải thiện, niềm tin của thị trường toàn cầu tăng lên, và khả năng đàm phán và mở rộng quan hệ thương mại với các đối tác chiến lược được nâng cao. Đồng thời, đây cũng là nền tảng để mở rộng mô hình quản trị thương mại số ra các lĩnh vực và địa bàn khác trên cả nước.

Từ những phân tích trên, có thể thấy rằng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số không chỉ đơn thuần là phương tiện hỗ trợ giao thương, mà còn là lực lượng thúc đẩy các quá trình kinh tế - xã hội quan trọng như đa dạng hóa tiêu dùng, hiện đại hóa sản xuất, phát triển nguồn nhân lực vùng biên, và khẳng định năng lực hội nhập của quốc gia. Những vai trò này không chỉ có giá trị trước mắt mà còn mang tính chiến lược, góp phần định hình mô hình phát triển mới của nền kinh tế Việt Nam trong thời đại số hóa sâu rộng

2.2. NỘI DUNG, TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ VÀ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

2.2.1. Nội dung dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu là một bộ phận quan trọng của quá trình lưu thông và phân phối trong nền kinh tế hàng hóa, có chức năng kết nối sản xuất với tiêu dùng cả ở phạm vi trong nước và quốc tế. Trong bối cảnh chuyển đổi số, nội dung của dịch vụ này không chỉ thay đổi về

phương thức thực hiện mà còn biến đổi về cách thức tổ chức, vận hành và mối quan hệ giữa các chủ thể tham gia. Sự thay đổi này nhằm bảo đảm cho quá trình vận động của hàng hóa trong chuỗi giá trị diễn ra liên tục, thông suốt và hiệu quả, hạn chế các điểm nghẽn trong lưu thông, đồng thời tạo điều kiện điều tiết và hài hòa lợi ích giữa các chủ thể trong nền kinh tế.

2.2.1.1. Các chủ thể trong cung ứng và sử dụng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Trong bối cảnh chuyển đổi số, dịch vụ xuất nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu không còn là hoạt động đơn lẻ mà được vận hành trong một hệ sinh thái số có sự tham gia của nhiều chủ thể. Xét ở góc độ này, nội dung dịch vụ được cấu thành bởi mối quan hệ tương tác giữa ba nhóm chủ thể chính:

Thứ nhất, chủ thể quản lý nhà nước giữ vai trò trung tâm trong việc tổ chức và điều tiết các hoạt động dịch vụ. Bao gồm các cơ quan như Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch (y tế, động vật, thực vật) và Ban Quản lý khu kinh tế. Trong điều kiện truyền thống, nhóm chủ thể này chủ yếu thực hiện chức năng kiểm tra, kiểm soát trực tiếp. Tuy nhiên, trong bối cảnh chuyển đổi số, vai trò của Nhà nước chuyển từ “kiểm soát trực tiếp” sang “quản trị dựa trên dữ liệu”. Điều này thể hiện ở việc Nhà nước xây dựng và vận hành các nền tảng số như hệ thống thông quan điện tử, cổng thông tin một cửa quốc gia và các hệ thống quản lý chuyên ngành, qua đó nâng cao tính minh bạch, giảm chi phí giao dịch và rút ngắn thời gian xử lý. Đồng thời, Nhà nước giữ vai trò kiến tạo thể chế số, thiết lập các quy tắc vận hành, đảm bảo sự liên thông giữa các hệ thống và điều tiết quan hệ giữa các chủ thể nhằm hạn chế các biểu hiện độc quyền hoặc bất bình đẳng trong tiếp cận dịch vụ.

Thứ hai, chủ thể cung ứng dịch vụ đóng vai trò trung gian trong quá trình lưu thông hàng hóa. Nhóm này bao gồm doanh nghiệp logistics, vận tải, kho bãi, đại lý hải quan, tổ chức tài chính ngân hàng và các doanh nghiệp công nghệ. Trong bối cảnh chuyển đổi số, các chủ thể này có xu

hướng chuyển từ cung ứng dịch vụ đơn lẻ sang cung ứng dịch vụ tích hợp, dựa trên nền tảng công nghệ số và khả năng kết nối dữ liệu trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Đặc biệt, sự xuất hiện của các doanh nghiệp công nghệ làm thay đổi cấu trúc của hệ thống dịch vụ, khi hạ tầng số và dữ liệu trở thành yếu tố quyết định đến khả năng cung ứng dịch vụ. Điều này dẫn đến sự dịch chuyển tương quan quyền lực giữa các chủ thể, trong đó những chủ thể nắm giữ công nghệ và dữ liệu có lợi thế lớn trong việc kiểm soát dòng chảy hàng hóa và phân phối lợi ích.

Thứ ba, chủ thể sử dụng dịch vụ (doanh nghiệp xuất, nhập khẩu) là lực lượng trực tiếp tham gia vào quá trình lưu thông hàng hóa. Trong bối cảnh chuyển đổi số, doanh nghiệp không còn đóng vai trò thụ động mà trở thành người dùng chủ động của hệ thống dịch vụ số, thực hiện các giao dịch điện tử, khai báo từ xa và giám sát quá trình thông quan theo thời gian thực. Năng lực số của doanh nghiệp ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng tiếp cận dịch vụ, chi phí giao dịch và hiệu quả hoạt động xuất, nhập khẩu. Đồng thời, sự chênh lệch về năng lực số giữa các doanh nghiệp cũng có thể dẫn đến sự phân hóa trong cơ hội tiếp cận thị trường và lợi ích kinh tế.

Như vậy, xét ở góc độ chủ thể, nội dung dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số không chỉ là sự phối hợp về mặt kỹ thuật, mà còn là quá trình điều chỉnh và tái cấu trúc quan hệ lợi ích giữa các chủ thể trong toàn bộ chuỗi lưu thông hàng hóa.

2.2.1.2. Các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Theo Quyết định số 28/2011/QĐ-TTg ngày 17 tháng 5 năm 2011, dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa ở Việt Nam bao gồm 12 loại hình khác nhau, trải rộng trên nhiều lĩnh vực như vận tải, tài chính, bảo hiểm, công nghệ thông tin và các dịch vụ hỗ trợ kinh doanh. Điều này cho thấy dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa không chỉ giới hạn trong lĩnh vực logistics mà là một hệ thống dịch vụ tổng hợp, giữ vai trò quan trọng trong bảo đảm quá trình lưu thông hàng hóa

qua biên giới được vận hành hiệu quả, kiểm soát rủi ro và tuân thủ pháp luật.

Tuy nhiên, cách phân loại dịch vụ theo các ngành kinh tế như trên chủ yếu phản ánh cấu trúc của nền kinh tế, chưa làm rõ được vai trò và hoạt động của các loại hình dịch vụ trong quá trình lưu thông và phân phối hàng hóa qua biên giới. Đặc biệt, trong bối cảnh chuyển đổi số, các dịch vụ này không còn tồn tại tách biệt mà có xu hướng tích hợp, liên thông và được tổ chức lại theo chức năng trong chuỗi lưu thông hàng hóa. Do đó, để phù hợp với cách tiếp cận kinh tế chính trị, đồng thời phản ánh đúng đặc điểm vận hành của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu, việc phân loại cần dựa trên vai trò và chức năng của các loại hình dịch vụ trong quá trình lưu thông và phân phối, thay vì chỉ dựa trên ngành dịch vụ riêng lẻ.

Trên cơ sở đó, luận án xác định bốn nhóm dịch vụ cơ bản, tương ứng với các chức năng chủ yếu trong quá trình lưu thông hàng hóa qua biên giới, bao gồm: (1) dịch vụ thông quan; (2) dịch vụ tài chính - ngân hàng; (3) dịch vụ bến bãi và logistics và (4) dịch vụ sau thông quan trên nền tảng số.

Dịch vụ thông quan: Thông quan là khâu trung tâm trong chuỗi dịch vụ xuất, nhập khẩu, nơi hàng hóa chính thức được xác nhận đủ điều kiện lưu chuyển qua biên giới. Trước đây, đây là lĩnh vực chịu sự kiểm soát độc quyền của cơ quan nhà nước. Tuy nhiên, quá trình chuyển đổi số đã tạo ra mạng lưới dịch vụ thông quan đa tầng, nơi các nền tảng khai báo điện tử, phần mềm trung gian, và dịch vụ tư vấn thủ tục số do các doanh nghiệp công nghệ phát triển đã can dự sâu vào quá trình này. Việc kiểm soát hệ thống VNACCS/VCIS, Cổng thông tin một cửa quốc gia, hay nền tảng e-C/O không còn là quyền lực duy nhất của Nhà nước mà bị chia sẻ bởi các công ty tư nhân trong và ngoài nước. Điều này đặt ra vấn đề về quyền truy cập dữ liệu, độ minh bạch trong phân luồng, và khả năng can thiệp kỹ thuật vào quá trình thông quan, đặc biệt đối với các doanh nghiệp nhỏ, thiếu năng lực số.

Dịch vụ tài chính - ngân hàng: Dịch vụ ngân hàng giữ vai trò trung

gian đảm bảo pháp lý và an toàn cho dòng tiền xuyên quốc gia. Trong khu kinh tế cửa khẩu, các ngân hàng tham gia cung cấp dịch vụ mở L/C, thanh toán quốc tế, tín dụng thương mại, và bảo lãnh xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, quyền lực tài chính không được phân bổ đều: các ngân hàng lớn và các tổ chức tài chính nước ngoài thường chiếm ưu thế trong phục vụ nhóm doanh nghiệp FDI, trong khi doanh nghiệp nhỏ, đặc biệt là trong lĩnh vực nông - tiểu thủ công, gặp khó khăn trong tiếp cận dịch vụ tài chính số. Trong khi đó, các nền tảng ngân hàng số, Smart Trade, e-LC giúp doanh nghiệp lớn rút ngắn quy trình, giảm rủi ro pháp lý, thì phần đông doanh nghiệp nhỏ vẫn phụ thuộc vào giao dịch truyền thống. Như vậy, quá trình số hóa làm lộ rõ khoảng cách năng lực tài chính, kéo theo sự phân tầng trong tiếp cận cơ hội thương mại quốc tế.

Dịch vụ bến bãi và logistics: Logistics và dịch vụ kho bãi đóng vai trò là “hạ tầng mềm” bảo đảm khả năng vận chuyển, lưu trữ và trung chuyển hàng hóa tại khu cửa khẩu. Trong khi Nhà nước đầu tư một phần vào hệ thống hạ tầng kỹ thuật (kho ngoại quan, đường giao thông, trung tâm logistics), thì phần lớn dịch vụ vận hành do các doanh nghiệp tư nhân hoặc liên doanh FDI khai thác. Sự chênh lệch về năng lực vận hành, mạng lưới phân phối và vốn đầu tư khiến cho quyền tiếp cận bến bãi, ưu tiên lưu thông, và định giá dịch vụ logistics trở thành vấn đề mang tính quyền lực, đặc biệt khi thị trường có dấu hiệu độc quyền cục bộ. Việc ứng dụng công nghệ số như mã vạch, RFID, định vị GPS hay nền tảng đặt lịch bãi trực tuyến giúp tối ưu hóa vận hành, nhưng cũng làm gia tăng quyền kiểm soát của bên sở hữu hệ thống. Do đó, cần nhìn nhận logistics không chỉ là dịch vụ hỗ trợ, mà là công cụ chiến lược để chi phối luồng hàng hóa và cấu trúc lợi ích trong xuất nhập khẩu.

Dịch vụ sau thông quan dựa trên nền tảng số: Sau khi hàng hóa đã được thông quan, nhiều dịch vụ tiếp tục phát sinh như hoàn thuế, kiểm tra sau thông quan, xác nhận xuất xứ điện tử, khiếu nại - giải trình, hoặc tư vấn pháp

lý số. Trước đây, các dịch vụ này mang tính hỗ trợ, nhưng hiện nay đang trở thành một mắt xích chiến lược trong chuỗi giá trị thương mại, nhất là khi được vận hành trên nền tảng số. Hệ thống một cửa điện tử quốc gia, C/O điện tử, nền tảng phản hồi doanh nghiệp - nhà nước đang thay đổi cách thức tương tác giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp. Tuy nhiên, quyền truy cập, mức độ tương thích và khả năng vận hành các nền tảng này lại phụ thuộc nhiều vào năng lực công nghệ và vị thế thương lượng của từng nhóm tác nhân. Điều này khiến doanh nghiệp nhỏ thường bị loại trừ khỏi quy trình số, hoặc phải phụ thuộc vào bên trung gian công nghệ, dẫn tới chi phí phát sinh và nguy cơ mất quyền kiểm soát dữ liệu doanh nghiệp.

2.2.1.3. Điều kiện hạ tầng số trong cung ứng và vận hành dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Trong bối cảnh chuyển đổi số, hạ tầng số trở thành điều kiện quan trọng bảo đảm cho việc tổ chức và vận hành dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu. Nếu như trong điều kiện truyền thống, các yếu tố vật chất như hệ thống giao thông, kho bãi và phương tiện vận tải giữ vai trò quyết định đối với quá trình lưu thông hàng hóa, thì trong điều kiện chuyển đổi số, hạ tầng số nổi lên như một nền tảng thiết yếu, chi phối hiệu quả của toàn bộ hệ thống dịch vụ.

Hạ tầng số trong dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa bao gồm các hệ thống công nghệ như hải quan điện tử, cổng thông tin một cửa quốc gia, nền tảng quản lý logistics, hệ thống thanh toán điện tử, cũng như các nền tảng kết nối và chia sẻ dữ liệu giữa các chủ thể. Các hệ thống này cho phép tự động hóa quy trình, rút ngắn thời gian xử lý, giảm chi phí giao dịch và nâng cao khả năng phối hợp giữa các khâu trong quá trình lưu thông hàng hóa.

Dưới góc độ kinh tế chính trị, hạ tầng số có thể được xem là một dạng tư liệu sản xuất mới, đóng vai trò nền tảng trong việc tổ chức và điều hành hoạt động dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa. Khác với các tư liệu sản xuất

truyền thống, hạ tầng số không chỉ mang tính vật chất mà còn gắn liền với dữ liệu và khả năng xử lý thông tin. Do đó, chủ thể nắm giữ và kiểm soát hạ tầng số đồng thời có lợi thế trong việc kiểm soát dòng chảy thông tin, tổ chức lưu thông hàng hóa và ảnh hưởng đến quá trình phân phối lợi ích trong chuỗi giá trị.

Bên cạnh đó, dữ liệu trở thành một nguồn lực quan trọng trong hoạt động dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa. Việc thu thập, xử lý và chia sẻ dữ liệu giúp nâng cao tính minh bạch, giảm thiểu rủi ro và hỗ trợ ra quyết định trong quá trình lưu thông hàng hóa. Tuy nhiên, quyền truy cập và khai thác dữ liệu giữa các chủ thể không hoàn toàn đồng đều, phụ thuộc vào năng lực công nghệ và vị thế của từng chủ thể trong hệ thống. Điều này có thể dẫn đến sự khác biệt trong khả năng tiếp cận dịch vụ và mức độ hưởng lợi từ quá trình chuyển đổi số.

Ngoài ra, mức độ hoàn thiện của hạ tầng số còn thể hiện ở khả năng kết nối và liên thông giữa các hệ thống trong nước với các hệ thống của đối tác nước ngoài, đặc biệt trong thương mại biên giới. Sự thiếu đồng bộ về công nghệ, tiêu chuẩn dữ liệu hoặc cơ chế phối hợp có thể tạo ra các điểm nghẽn trong quá trình lưu thông hàng hóa, làm giảm hiệu quả của hoạt động xuất, nhập khẩu.

Như vậy, trong bối cảnh chuyển đổi số, hạ tầng số không chỉ là điều kiện kỹ thuật mà còn là điều kiện mang tính cấu trúc, quyết định đến cách thức tổ chức dịch vụ, vai trò của các chủ thể và hiệu quả của quá trình lưu thông và phân phối hàng hóa. Việc phát triển đồng bộ hạ tầng số và bảo đảm khả năng tiếp cận công bằng giữa các chủ thể là yêu cầu quan trọng để nâng cao chất lượng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu.

2.2.2. Tiêu chí đánh giá dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

Việc đánh giá dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu

trong bối cảnh chuyển đổi số cần được tiếp cận trên cơ sở làm rõ vai trò của dịch vụ trong quá trình lưu thông và phân phối, đồng thời phản ánh sự thay đổi về lực lượng sản xuất, quan hệ giữa các chủ thể và điều kiện hạ tầng số. Trên cơ sở nội dung đã phân tích tại mục 2.2.1 các tiêu chí đánh giá được xác định theo ba nhóm cơ bản, bao gồm: (1) quan hệ kinh tế giữa các chủ thể; (2) Chất lượng của hệ thống dịch vụ trong lưu thông và phân phối và (3) điều kiện hạ tầng số trong cung ứng và vận hành dịch vụ. Đồng thời, trong từng nhóm tiêu chí, việc đánh giá được đặt trong mối liên hệ với hiệu quả giải phóng lực lượng sản xuất và mức độ nâng cao chất lượng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa.

2.2.2.1. Nhóm tiêu chí về các chủ thể trong cung ứng và sử dụng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Nhóm tiêu chí này nhằm đánh giá mối quan hệ giữa Nhà nước, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ và doanh nghiệp xuất, nhập khẩu trong quá trình tổ chức và vận hành, cung ứng dịch vụ, đặc biệt trong điều kiện chuyển đổi số làm thay đổi phương thức quản lý và điều tiết. Bao gồm các tiêu chí:

Mức độ hoàn thiện và đồng bộ của thể chế, chính sách

Tiêu chí này phản ánh sự liên kết thể chế theo chiều dọc giữa các chính sách cấp quốc gia (do các bộ, ngành ban hành) với chính sách thực thi tại địa phương (do UBND tỉnh, Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu triển khai). Sự đồng bộ thể chế là tiền đề để phát triển dịch vụ, giúp giảm thiểu rào cản và chi phí phát sinh cho doanh nghiệp trong khâu lưu thông..

Mức độ minh bạch và khả năng tiếp cận thông tin, dữ liệu

Dịch vụ xuất, nhập khẩu chịu sự điều chỉnh của nhiều quy định pháp lý, do đó tiêu chí này đánh giá khả năng người sử dụng dịch vụ có thể dễ dàng tiếp cận và hiểu các quy định đó hay không. Sự minh bạch đảm bảo quyền lợi bình đẳng giữa các thành phần kinh tế, hạn chế tính độc quyền hoặc ưu ái nhóm lợi ích, qua đó điều tiết quan hệ phân phối một cách công bằng.

Mức độ phối hợp và tích hợp hệ thống giữa các cơ quan và chủ thể

Tiêu chí này phản ánh khả năng vận hành của hệ thống quản lý. Khả năng liên thông giữa các cơ quan như hải quan, biên phòng, kiểm dịch và các doanh nghiệp dịch vụ thông qua các nền tảng số góp phần tạo ra một quy trình thống nhất, giảm chông chéo và nâng cao hiệu quả xử lý..

Mức độ rõ ràng và hiệu quả của cơ chế phối hợp giữa các chủ thể trong cung ứng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa:

Trong quá trình tổ chức và vận hành dịch vụ, đặc biệt tại khu vực có nhiều lực lượng quản lý cùng tham gia như cửa khẩu, thì việc xác định rõ ràng vai trò, trách nhiệm của từng chủ thể là yếu tố quan trọng. Tiêu chí này nhằm đánh giá mức độ xác định vai trò, trách nhiệm của từng chủ thể; khả năng phối hợp, liên thông trong xử lý công việc; cũng như mức độ minh bạch trong quy trình cung ứng dịch vụ.

Mức độ phối hợp càng rõ ràng và hiệu quả sẽ góp phần hạn chế xung đột thẩm quyền, giảm trùng lặp thủ tục, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa. Đồng thời, đây cũng là cơ sở quan trọng phản ánh mức độ hài hòa lợi ích giữa các chủ thể, thông qua việc bảo đảm quyền tiếp cận dịch vụ, phân bổ trách nhiệm hợp lý và giảm chi phí giao dịch trong toàn bộ hệ thống.

2.2.2.2. Nhóm tiêu chí về chất lượng của các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Nhóm tiêu chí này đánh giá chất lượng của các loại hình dịch vụ nhằm đảm bảo sự vận động liên tục của dòng giá trị và hàng hóa. Dưới góc độ Kinh tế chính trị, việc nâng cao chất lượng ở nhóm này chính là giảm bớt các rào cản vật chất và thủ tục để giải phóng lực lượng sản xuất, rút ngắn thời gian lưu thông và tăng tốc độ vòng quay của vốn. Các tiêu chí cụ thể bao gồm:

Mức độ đa dạng và đầy đủ các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa:

Tiêu chí này phản ánh sự phong phú về mặt chức năng của hệ thống dịch vụ phục vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu. Một hệ sinh thái

dịch vụ được coi là toàn diện khi bao gồm đầy đủ các dịch vụ từ khâu trước thông quan (như tư vấn, bảo hiểm, tín dụng...), khâu vận hành chính (thông quan, logistics, kiểm định...), đến khâu sau thông quan (truy xuất nguồn gốc, hoàn thuế, giám sát sau thông quan). Mức độ đa dạng cao giúp doanh nghiệp thuận tiện hơn trong lựa chọn, giảm thời gian và chi phí vận hành, đồng thời phản ánh tính phát triển của thị trường dịch vụ trong khu vực cửa khẩu.

Tính chuyên môn hóa và hiệu quả trong từng khâu dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Chuyên môn hóa là biểu hiện của sự phát triển theo chiều sâu của hệ thống dịch vụ. Tiêu chí này xem xét mức độ mà từng dịch vụ được thực hiện bởi các đơn vị chuyên biệt có năng lực phù hợp, thay vì một đơn vị kiêm nhiệm nhiều chức năng. Chẳng hạn, dịch vụ logistics được cung cấp bởi doanh nghiệp chuyên vận tải hoặc kho bãi; dịch vụ khai báo hải quan được thực hiện qua hệ thống điện tử chuyên dụng. Mức độ chuyên môn hóa cao thường đi kèm với hiệu quả vận hành cao và giảm rủi ro thủ tục, đặc biệt trong điều kiện dịch vụ được tích hợp công nghệ số.

Khả năng tích hợp giữa các chức năng dịch vụ thông qua nền tảng công nghệ số

Tiêu chí này đánh giá mức độ mà các dịch vụ riêng lẻ có thể được tích hợp và kết nối thông qua một hoặc nhiều nền tảng số chung. Việc tích hợp giúp doanh nghiệp thực hiện nhiều thủ tục liên thông trên một hệ thống, thay vì phải xử lý rời rạc ở nhiều nơi. Điều này giúp giảm thiểu thời gian xử lý, tránh trùng lặp dữ liệu và nâng cao trải nghiệm người dùng. Trong bối cảnh chuyển đổi số, khả năng tích hợp phản ánh trình độ phát triển của mô hình tổ chức dịch vụ số hóa toàn diện.

2.2.2.3. Nhóm tiêu chí đánh giá về điều kiện hạ tầng số trong cung ứng và vận hành dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Nhóm tiêu chí này đánh giá các điều kiện vật chất và năng lực chủ thể -

yếu tố nền tảng quyết định trình độ phát triển của dịch vụ xuất nhập khẩu trong bối cảnh số. Dưới góc độ kinh tế chính trị, hạ tầng số được xem là một loại tư liệu sản xuất mới, chi phối khả năng giải phóng lực lượng sản xuất và định hình quan hệ phân phối lợi ích. Các tiêu chí cụ thể bao gồm:

Mức độ hiện đại và khả năng khai thác của hạ tầng số

Tiêu chí này tập trung vào việc đánh giá hạ tầng kỹ thuật đang hỗ trợ cho quá trình số hóa các dịch vụ, bao gồm hệ thống mạng, phần mềm chuyên ngành, thiết bị điện tử, trung tâm dữ liệu... Một hạ tầng hiện đại không chỉ giúp vận hành dịch vụ trơn tru, mà còn đảm bảo an toàn bảo mật và có khả năng mở rộng trong tương lai. Khả năng khai thác phản ánh việc các hệ thống có thân thiện với người dùng, dễ sử dụng và hỗ trợ nhiều loại hình doanh nghiệp hay không.

Khả năng liên thông dữ liệu giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp

Việc xây dựng một hệ sinh thái số hiệu quả phụ thuộc vào mức độ liên thông giữa các hệ thống. Tiêu chí này đánh giá xem dữ liệu có thể được chia sẻ một cách có kiểm soát giữa các cơ quan như hải quan, kiểm dịch, biên phòng và doanh nghiệp logistics, ngân hàng hay không. Hệ thống liên thông sẽ giúp giảm trùng lặp thao tác, đồng bộ thời gian xử lý và tăng hiệu quả toàn chuỗi.

Tỷ lệ dịch vụ công trực tuyến được sử dụng trong xuất, nhập khẩu

Tiêu chí này phản ánh trực tiếp mức độ ứng dụng công nghệ vào thực tế. Càng nhiều dịch vụ được thực hiện qua nền tảng trực tuyến như khai báo hải quan, đăng ký giấy chứng nhận, truy xuất nguồn gốc,... thì càng cho thấy mức độ sẵn sàng và hiệu quả của quá trình chuyển đổi số. Đồng thời, cũng cho thấy mức độ thích ứng của doanh nghiệp và khả năng đáp ứng của cơ quan nhà nước.

Mức độ tự động hóa các quy trình và khả năng truy cập dữ liệu thời gian thực

Tiêu chí này hướng đến khả năng giảm thiểu sự can thiệp thủ công và tăng khả năng giám sát thông minh. Việc tự động hóa các quy trình như phân luồng hàng hóa, xử lý thuế, truy xuất hồ sơ... giúp tăng tốc độ xử lý và giảm sai sót. Khả năng truy cập dữ liệu thời gian thực (real-time) giúp các bên có thông tin kịp thời để ra quyết định, từ đó tối ưu hóa lợi ích và nâng cao năng lực điều tiết của Nhà nước đối với quá trình lưu thông hàng hóa.

2.2.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

2.2.3.1. Nhóm các nhân tố bên trong

Một là, chiến lược và tầm nhìn số hóa của chính quyền địa phương

Chiến lược số hóa của chính quyền cấp tỉnh đóng vai trò định hướng cho toàn bộ hoạt động quản lý, vận hành và phát triển hệ thống dịch vụ tại khu kinh tế cửa khẩu. Khi chính quyền địa phương xác định rõ chuyển đổi số là một ưu tiên chiến lược, điều này sẽ dẫn tới việc phân bổ ngân sách, chỉ đạo triển khai đồng bộ giữa các cơ quan chuyên môn như Hải quan, Ban quản lý khu kinh tế, Sở Công Thương, Sở Thông tin và Truyền thông... Một tầm nhìn rõ ràng giúp tạo động lực cải cách thủ tục hành chính, phát triển cổng dịch vụ công trực tuyến, hệ thống một cửa điện tử và tích hợp dữ liệu liên ngành. Ngược lại, nếu không có định hướng cụ thể hoặc thiếu sự nhất quán giữa cấp tỉnh và cấp trung ương, quá trình triển khai dịch vụ số sẽ dễ rơi vào hình thức, thiếu chiều sâu và khó nhân rộng. Chiến lược số hóa mạnh mẽ không chỉ tạo điều kiện phát triển dịch vụ hiện đại, mà còn góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của địa phương trong thương mại biên giới.

Hai là, chất lượng nhân lực tham gia cung ứng và vận hành dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Nhân lực là yếu tố quyết định trực tiếp đến hiệu quả tổ chức và chất lượng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa. Tại khu kinh tế cửa khẩu, các lực lượng như công chức hải quan, kiểm dịch, biên phòng, nhân viên doanh

ngành logistics, tài chính, công nghệ đều tham gia vào chuỗi dịch vụ xuất, nhập khẩu. Nếu đội ngũ này chưa được đào tạo bài bản về công nghệ thông tin, chưa thành thạo thao tác số hoặc thiếu kiến thức về thương mại số, thì ngay cả khi có nền tảng công nghệ tốt, hiệu quả vận hành cũng bị hạn chế. Bên cạnh đó, đội ngũ nhân sự trung gian (tư vấn, khai báo thuế, môi giới logistics...) cũng cần được chuẩn hóa để đáp ứng yêu cầu của các hệ thống dịch vụ điện tử, từ khai báo hải quan đến xử lý thanh toán và truy xuất dữ liệu. Việc nâng cao chất lượng nhân lực không chỉ là điều kiện để phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa mà còn là tiền đề để đảm bảo an toàn thông tin, giảm sai sót và cải thiện mức độ hài lòng của doanh nghiệp.

Ba là, khả năng thu hút đầu tư và liên kết giữa các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ xuất, nhập khẩu

Sự xuất hiện của các doanh nghiệp dịch vụ lớn, có năng lực công nghệ và mạng lưới kết nối quốc tế là nhân tố quan trọng để thúc đẩy phát triển chuỗi dịch vụ xuất, nhập khẩu hiện đại. Khu kinh tế cửa khẩu nếu có cơ chế thu hút đầu tư hiệu quả vào các lĩnh vực như logistics, kiểm định, ngân hàng số, thương mại điện tử... sẽ hình thành nên hệ sinh thái dịch vụ đầy đủ và liên kết chặt chẽ. Việc hình thành các liên minh, hiệp hội hoặc cụm dịch vụ giữa các doanh nghiệp tại chỗ giúp chia sẻ hạ tầng, dữ liệu và tối ưu hóa vận hành thông qua nền tảng số. Đồng thời, sự phối hợp chặt giữa các doanh nghiệp trong nước và FDI cũng làm tăng hiệu quả liên thông dịch vụ và nâng cao năng lực cạnh tranh khu vực. Ngược lại, nếu khu vực cửa khẩu thiếu đầu tư, dịch vụ phân tán và không có kết nối chuỗi, thì việc chuyển đổi số chỉ diễn ra lẻ tẻ, khó đạt hiệu quả toàn diện.

Bốn là, vị trí địa lý và điều kiện kinh tế - xã hội của địa phương

Vị trí địa lý và điều kiện kinh tế - xã hội của địa phương đóng vai trò nhân tố nền tảng ảnh hưởng lớn đến năng lực phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa. Trước hết, lợi thế về vị trí như nằm trên trục giao thương quốc tế, gần thị trường tiêu thụ lớn hoặc tiếp giáp quốc gia láng giềng sẽ tạo điều

kiện hình thành các tuyến vận tải thuận lợi, giảm chi phí logistics và mở rộng phạm vi cung ứng dịch vụ. Vị trí địa lý thuận lợi cũng là tiền đề để địa phương thu hút đầu tư vào hạ tầng cửa khẩu, kho bãi, trung tâm logistics và các ngành dịch vụ giá trị gia tăng. Bên cạnh đó, điều kiện kinh tế - xã hội, đặc biệt là năng lực tài chính của địa phương cũng quyết định trực tiếp khả năng đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, ứng dụng công nghệ số trong quản lý xuất nhập khẩu, và phát triển hệ sinh thái dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp. Địa phương có tiềm lực tài chính mạnh sẽ chủ động dành ngân sách cho hải quan số, trung tâm dữ liệu, kho ngoại quan, logistics lạnh và các dự án kết nối liên vùng, từ đó nâng cao hiệu quả thông quan, giảm chi phí dịch vụ và tăng sức cạnh tranh. Ngược lại, những địa phương nguồn lực còn hạn chế thường gặp khó trong xây dựng hạ tầng đồng bộ, khiến dịch vụ xuất nhập khẩu thiếu tính kết nối, năng lực phục vụ doanh nghiệp bị thu hẹp. Vì vậy, nhân tố vị trí địa lý, điều kiện kinh tế - xã hội và nguồn lực tài chính là yếu tố quan trọng tác động đến sự phát triển bền vững của dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa ở mỗi địa phương.

2.2.3.2. Nhóm các nhân tố bên ngoài

Một là, chính sách của Nhà nước về chuyển đổi số

Chính sách của Nhà nước là nhân tố nền tảng định hình định hướng phát triển các hoạt động thương mại và dịch vụ tại khu vực cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số. Các văn bản như Chiến lược quốc gia về chuyển đổi số, Quyết định về phát triển thương mại biên giới, các quy định liên quan đến giao dịch điện tử, hạ tầng số và logistics thông minh có ảnh hưởng trực tiếp đến phạm vi và hình thức triển khai dịch vụ tại địa phương. Khi Nhà nước có chính sách nhất quán, minh bạch và đồng bộ từ cấp trung ương đến địa phương để khu kinh tế cửa khẩu chủ động tổ chức thực hiện và khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào dịch vụ số. Ngược lại, nếu chính sách còn chông chéo, thiếu hướng dẫn cụ thể hoặc chưa phù hợp với điều kiện công nghệ, thì các sáng kiến địa phương dù tích cực vẫn gặp nhiều khó khăn khi thực thi.

Chính sách không chỉ đóng vai trò là hành lang pháp lý, mà còn là cơ chế bảo đảm nguồn lực và tính ổn định cho các mô hình dịch vụ hiện đại tại khu kinh tế cửa khẩu.

Hai là, quy định, thủ tục và yêu cầu kỹ thuật của phía Trung Quốc

Đối với khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, đây là nhân tố bên ngoài có tác động trực tiếp và thường xuyên nhất đến chất lượng dịch vụ xuất, nhập khẩu. Khác với các nhân tố quốc tế mang tính khung khổ chung, quy định của phía Trung Quốc tác động cụ thể đến từng quy trình nghiệp vụ hàng ngày tại cửa khẩu.

Về thủ tục hải quan, phía Trung Quốc có hệ thống khai báo hải quan điện tử riêng (Hệ thống CUPIA/H2010), yêu cầu chứng từ theo định dạng và tiêu chuẩn kỹ thuật nhất định. Khi các yêu cầu này thay đổi như việc bổ sung yêu cầu về mã QR truy xuất nguồn gốc, chứng nhận kiểm dịch điện tử hay hóa đơn thương mại điện tử doanh nghiệp và cơ quan dịch vụ phía Việt Nam phải điều chỉnh kịp thời, nếu không sẽ dẫn đến ách tắc thông quan.

Về tiêu chuẩn kiểm dịch và kiểm tra chất lượng, Trung Quốc thường xuyên cập nhật danh mục hàng hóa cần kiểm tra, tiêu chuẩn an toàn thực phẩm, yêu cầu về nhãn mác và bao bì theo quy định của Tổng cục Hải quan Trung Quốc (GACC). Việc đăng ký doanh nghiệp xuất khẩu vào hệ thống GACC, đáp ứng yêu cầu truy xuất nguồn gốc điện tử và cập nhật liên tục các quy định mới của phía Trung Quốc đặt ra gánh nặng tuân thủ đáng kể cho các doanh nghiệp và đơn vị cung ứng dịch vụ tại Đồng Đăng.

Về mức độ đồng bộ hóa công nghệ, sự chưa kết nối giữa hệ thống hải quan điện tử hai bên đặc biệt về khả năng trao đổi dữ liệu thời gian thực, xác nhận chứng từ điện tử và chia sẻ thông tin phương tiện qua lại là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tình trạng ùn ứ hàng hóa trong những thời điểm lưu lượng tăng cao. Mức độ sẵn sàng chuyển đổi số của phía Trung Quốc tại các cửa khẩu đối diện vì thế trở thành nhân tố có tính quyết định đối với hiệu quả dịch vụ xuất, nhập khẩu tại Đồng Đăng.

Ba là, yêu cầu của các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới

Việt Nam đang thực thi đồng thời nhiều hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, trong đó CPTPP, EVFTA và RCEP đặt ra các cam kết quan trọng có tác động trực tiếp đến hoạt động dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu.

Về thương mại điện tử và thương mại không dùng giấy tờ, các hiệp định này yêu cầu các bên thành viên công nhận chứng từ thương mại điện tử, thúc đẩy hải quan không giấy tờ và bảo đảm tính pháp lý của giao dịch số xuyên biên giới. Đây là yêu cầu bắt buộc mà hệ thống dịch vụ xuất, nhập khẩu tại Đồng Đăng phải đáp ứng nếu muốn khai thác đầy đủ lợi ích từ các hiệp định này.

Về tiêu chuẩn kỹ thuật và truy xuất nguồn gốc, CPTPP và EVFTA đặt ra các yêu cầu cao về minh bạch chuỗi cung ứng, kiểm soát chất lượng và truy xuất nguồn gốc điện tử. Dịch vụ xuất, nhập khẩu tại cửa khẩu không chỉ phải xử lý thủ tục thông quan mà còn phải bảo đảm năng lực cung cấp các dịch vụ chứng nhận, kiểm định và lưu trữ dữ liệu đáp ứng tiêu chuẩn này.

Về quy tắc xuất xứ trong môi trường số, RCEP với sự tham gia của cả Việt Nam và Trung Quốc tạo ra khuôn khổ quan trọng cho thương mại biên giới, đặt ra yêu cầu về cơ chế tự chứng nhận xuất xứ điện tử và kết nối hệ thống quản lý xuất xứ giữa các bên. Đây vừa là cơ hội để nâng cấp hệ thống dịch vụ, vừa là thách thức về năng lực tuân thủ đối với cả doanh nghiệp và cơ quan quản lý tại Đồng Đăng.

Bốn là, xu hướng công nghệ và yêu cầu đồng bộ hóa tiêu chuẩn số quốc tế

Sự phát triển của các nền tảng công nghệ như blockchain trong truy xuất nguồn gốc, trí tuệ nhân tạo trong phân loại và kiểm tra hàng hóa, hệ thống quản lý kho bãi thông minh và thanh toán quốc tế tự động đang đặt ra yêu cầu ngày càng cao về năng lực công nghệ của toàn hệ thống dịch vụ xuất, nhập khẩu. Đặc biệt, yêu cầu về đồng bộ hóa tiêu chuẩn số trong thương mại xuyên biên giới bao gồm chuẩn định dạng dữ liệu, giao thức trao đổi thông tin

và tiêu chuẩn bảo mật đang trở thành điều kiện kỹ thuật bắt buộc để kết nối với các đối tác quốc tế. Sự cạnh tranh ngày càng mạnh từ các doanh nghiệp xuyên quốc gia và sự xuất hiện của các mô hình logistics tích hợp khiến các khu kinh tế cửa khẩu cần nhanh chóng nâng cấp dịch vụ nếu không muốn bị bỏ lại. Khả năng thích ứng với xu hướng toàn cầu vì thế không chỉ là yêu cầu về kỹ thuật, mà còn là thách thức về năng lực thể chế và khả năng điều phối giữa các chủ thể liên quan.

Năm là, hội nhập kinh tế quốc tế và sự phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới

Quá trình toàn cầu hóa và hội nhập sâu rộng đã mở ra không gian thị trường rộng lớn hơn cho hàng hóa Việt Nam, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa, đặc biệt là các đơn hàng nhỏ lẻ qua kênh thương mại điện tử. Đây là cơ hội để các doanh nghiệp xuất khẩu nhỏ và vừa tham gia vào thị trường toàn cầu thuận lợi hơn, đồng thời là cơ hội để các khu kinh tế cửa khẩu trở thành điểm trung chuyển quan trọng trong chuỗi cung ứng quốc tế. Tuy nhiên, để thích ứng với xu thế này, dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu cần đầu tư vào chuyển đổi số, xây dựng hệ thống quản trị hiện đại và tăng cường khả năng kết nối dữ liệu với các đối tác cũng như trong hệ thống cơ quan quản lý nhà nước.

2.3. KINH NGHIỆM VỀ DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ VÀ BÀI HỌC ĐỐI VỚI KHU KINH TẾ ĐỒNG DẰNG, TỈNH LẠNG SƠN

2.3.1. Kinh nghiệm quốc tế về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

2.3.1.1. Kinh nghiệm của Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, Trung Quốc

Khu tự trị dân tộc Choang - Quảng Tây là một đơn vị hành chính cấp tỉnh nằm ở phía Tây Nam Trung Quốc, tiếp giáp với Việt Nam qua các cửa khẩu như

Hữu Nghị, Tà Lùng và là một trong những khu vực đóng vai trò chiến lược trong kết nối hành lang kinh tế giữa Trung Quốc và các nước ASEAN. Với lợi thế về địa hình đa dạng, có đường biên giới dài, có cảng biển (cảng Bắc Hải, cảng Phòng Thành) và mạng lưới đường bộ, đường sắt ngày càng hoàn thiện, khu kinh tế cửa khẩu Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây được xác định có vị trí đặc biệt quan trọng trong việc phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa không chỉ cho khu vực phía Tây Trung Quốc mà còn là đầu mối kết nối với Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam.

Đối với khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, cửa khẩu và kinh tế cửa khẩu tiếp tục là trọng tâm trong quy hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm lần thứ 14 (2021- 2025). Quảng Tây hướng đến thúc đẩy khai thông tuyến đường nối khu vực phía Tây Trung Quốc ra biển, nhanh chóng xây dựng khu thí điểm mậu dịch tự do Quảng Tây. Riêng đối với khu vực cửa khẩu, Quảng Tây đang thực hiện một số kế hoạch hành động cụ thể như: “Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 về mở cửa và phát triển cửa khẩu Quảng Tây (2021-2015)”, “Kế hoạch hành động ba năm xây dựng cửa khẩu biên giới (2021- 2023)”, Chiến dịch hành động “100 doanh nghiệp ra biên giới”. Theo đó, địa phương này tiếp tục dành nguồn kinh phí lớn để hiện đại hoá khu vực cửa khẩu. Trong giai đoạn 2021-2023, nguồn vốn cho xây dựng cơ sở vật chất cửa khẩu biên giới của Quảng Tây sẽ đạt khoảng 2,08 tỷ NDT. Đối với Sùng Tà - nơi trực tiếp có các cửa khẩu đối xứng với tỉnh Lạng Sơn, chính quyền địa khu cũng đang đẩy mạnh xây dựng các mô hình thí điểm liên quan đến phát triển hệ thống cửa khẩu như: “Mô hình sáng tạo thông quan thông minh thông tin hoá toàn bộ và phê duyệt trước xuất nhập khẩu tại cửa khẩu đường bộ biên giới”; “Mô hình mới gia công tại chỗ ‘khai báo tập trung, thông quan toàn bộ xe’ cho thương mại qua biên giới”; “Đổi mới cải cách sử dụng Nhân dân tệ qua biên giới”; “Triển khai đổi mới hội nhập hợp tác lao động qua biên giới Việt Nam - Trung Quốc”...Rõ ràng, với cách tiếp cận coi hệ thống cửa khẩu ở Quảng Tây là cửa ngõ quan trọng để Trung Quốc mở rộng hợp tác với các nước Đông Nam Á, chính quyền địa phương ở đây cho thấy quyết

tâm hoàn thiện diện mạo hiện đại và chuyên nghiệp hệ thống cửa khẩu biên giới và các hạng mục liên quan.

Với những chính sách đó, trao đổi thương mại của Quảng Tây với các quốc gia rất nhộn nhịp, đặc biệt là khu vực ASEAN. Năm 2023, kim ngạch giữa Quảng Tây và ASEAN lần đầu vượt 300 tỷ NDT (42,2 tỷ USD), tăng 22,8% so với năm 2022 [1]. Ngoài ra, dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá của Quảng Tây với các quốc gia Hàn Quốc, Nhật Bản, Australia và New Zealand cũng tăng 23,7% chiếm 56,3% tổng thương mại của tỉnh.

Trong bối cảnh cách mạng công nghiệp lần thứ tư và xu thế chuyển đổi số diễn ra mạnh mẽ, chính quyền Quảng Tây đã sớm xác định chuyển đổi số là trụ cột để nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực xuất nhập, khẩu hàng hóa. Chiến lược phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Quảng Tây được xây dựng gắn liền với các mục tiêu quốc gia như “Sáng kiến Vành đai và Con đường” (BRI), chiến lược “Phát triển miền Tây”, và chương trình “Kết nối số ASEAN - Trung Quốc”; đồng thời gắn liền với chiến lược phát triển ba khu vực: Nam Ninh, Cảng Khâm Châu và Sùng Tả. Trong đó, Quảng Tây tập trung vào bốn chiến lược chính: (1) Xây dựng nền tảng logistics số; (2) Thúc đẩy thương mại điện tử xuyên biên giới; (3) Hiện đại hóa hệ thống quản lý hải quan và cơ chế thông quan; (4) Nâng cấp kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu.

Về xây dựng nền tảng logistics số: Quảng Tây xác định logistics hiện đại gắn với nền tảng số là trụ cột để nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa tại các khu kinh tế cửa khẩu. Tỉnh đã thu hút đầu tư mạnh mẽ vào các trung tâm logistics thông minh, như Công viên logistics quốc tế Nam Ninh (liên kết Trung Quốc - Singapore), nơi áp dụng các công nghệ quản lý kho, theo dõi vận chuyển và xử lý hàng hóa theo thời gian thực. Hoạt động vận tải được tích hợp với nền tảng hành lang logistics liên thông (ILSTC), cho phép luân chuyển hàng hóa từ miền Tây Trung Quốc qua Quảng Tây đến ASEAN bằng mô hình "đường bộ - đường sắt - cảng biển - số hóa". Tại đây thu hút được các tập đoàn logistics hàng

đầu như GLP (Singapore) và Wanwei (Trung Quốc) đặt trung tâm kho bãi, xử lý trên 3,15 triệu tấn hàng hóa với tổng vốn đầu tư khoảng 7,8 tỷ NDT [58]. Cùng với đó, Quảng Tây cũng thúc đẩy phát triển logistics chuyên dụng như logistics lạnh (cold chain) phục vụ nông sản. Năm 2023, Bộ Công Thương Việt Nam và Quảng Tây đã ký thỏa thuận hợp tác phát triển logistics chuỗi lạnh nhằm nâng cấp hệ thống vận chuyển nông sản qua biên giới. Những trung tâm logistics hiện đại này giúp giảm chi phí vận tải, tăng tốc độ lưu chuyển hàng hóa, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh xuất, nhập khẩu hàng hóa.

Về thúc đẩy thương mại điện tử xuyên biên giới: Quảng Tây coi thương mại điện tử xuyên biên giới (CBEC) là một động lực mới để mở rộng quy mô xuất nhập khẩu, đặc biệt với ASEAN và Việt Nam. Tỉnh đã thiết lập các cơ chế ưu đãi cho thương mại biên giới như miễn giảm thuế cho giao dịch nhỏ lẻ và chợ biên giới, đồng thời mở rộng hình thức hợp tác mới như thương mại điện tử xuyên biên giới. Chẳng hạn, tại thành phố Bằng Tường - cửa ngõ chính sang Lạng Sơn, Quảng Tây đã thu hút doanh nghiệp vào các khu công nghiệp sát biên để sản xuất và trung chuyển hàng hóa. Các doanh nghiệp được hỗ trợ ứng dụng “logistics thông minh” và tận dụng các tuyến “kênh xanh” ưu tiên thông quan, nhằm hình thành chuỗi cung ứng qua biên giới khép kín, tận dụng lợi thế bổ trợ giữa Quảng Tây và Việt Nam. Nhờ những chính sách này, hoạt động thương mại tại biên giới Quảng Tây ngày càng phát triển, góp phần nâng tổng kim ngạch thương mại với Việt Nam năm 2024 lên 41,6 tỷ USD (tăng 15,4%), đưa Việt Nam trở thành bạn hàng lớn nhất của Quảng Tây 26 năm qua.

Về hiện đại hóa hệ thống quản lý hải quan và cơ chế thông quan: Quảng Tây tập trung chú trọng vào việc hoàn thiện, tối ưu hoá các cơ chế, chính sách nhằm khuyến khích dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá phát triển cả về số lượng và chất lượng. Do đó, Quảng Tây là một trong những địa phương đi đầu ở Trung Quốc trong ứng dụng công nghệ hiện đại vào cải cách thủ tục hải quan và quản lý cửa khẩu. Tỉnh đã xây dựng mô hình quản lý tổng hợp cửa khẩu “một cửa, một điểm dừng”, phối hợp chặt chẽ giữa hải quan, kiểm dịch, biên phòng... giúp

doanh nghiệp làm thủ tục nhanh gọn tại một đầu mối. Tại các cửa khẩu lớn như Hữu Nghị Quan, chính quyền triển khai loạt giải pháp cải cách như: thông quan một cửa liên ngành, hải quan điện tử thông minh và cơ chế “xem trước hồ sơ, thông quan tại chỗ” cho hàng xuất nhập. Do đó, thời gian thông quan phương tiện giảm mạnh, từ chỗ phải mất nhiều phút kiểm tra thủ công nay chỉ cần quét nhận diện khuôn mặt và vân tay là lái xe có thể qua nhanh. Đồng thời, hệ thống kiểm soát xuất nhập cảnh “phiên bản 2.0” tích hợp công nghệ AI và nhận diện sinh trắc học giúp số hóa hoàn toàn quy trình khai báo phương tiện và giảm đáng kể nhân lực thủ công. Bên cạnh đó, tỉnh cũng tăng cường hội nhập tài chính quốc tế để tạo thuận lợi cho dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá diễn ra nhanh chóng và thuận lợi.

Về nâng cấp kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu: Để đẩy mạnh dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá, Quảng Tây không ngừng đầu tư, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng cửa khẩu và giao thông kết nối biên giới. Với giao thông, Hệ thống đường cao tốc hiện đại giúp kết nối thông suốt từ Nam Ninh, Sùng Tả... đến các cửa khẩu như Hữu Nghị (Bằng Tường - Lạng Sơn) và Đông Hưng (Dongxing - Móng Cái). Đến năm 2024, Quảng Tây đã quy hoạch 13 tuyến cao tốc nối từ các đô thị trong tỉnh tới biên giới Việt Nam, trong đó 7 tuyến đã hoàn thành. Về đường sắt, Quảng Tây đã đưa vào vận hành tuyến đường sắt cao tốc Nam Ninh - Sùng Tả (gần biên giới Việt Nam) từ năm 2022 và đang đẩy nhanh xây dựng đoạn Sùng Tả - Bằng Tường, tạo tiền đề kết nối đường sắt liên vận quốc tế tiêu chuẩn sang Việt Nam. Việc mở rộng cầu đường biên giới cũng được chú trọng. Tại cửa khẩu Móng Cái - Đông Hưng, Quảng Tây và Quảng Ninh đã hợp tác xây dựng cầu Bắc Luân II, III và đang nghiên cứu mở tuyến đường sắt quốc tế Móng Cái - Đông Hưng để tăng năng lực vận tải. Hạ tầng cảng biển Quảng Tây được nâng cấp đồng bộ, mở rộng tuyến hàng hải kết nối đến 555 cảng tại 127 quốc gia [93]. Với hạ tầng bến bãi, kho ngoại quan, bãi trung chuyển, liên tục được mở rộng, trạm kiểm soát cửa khẩu được nâng cấp với quy mô lớn hơn.

Với sự kết hợp 4 chiến lược phát triển là xây dựng nền tảng logistics số,

thúc đẩy thương mại điện tử xuyên biên giới, hiện đại hóa hệ thống quản lý hải quan và cơ chế thông quan, nâng cấp kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu, khu kinh tế cửa khẩu Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây có nhiều đột phá trong phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá, trở thành đầu mối giao thương quan trọng giữa Trung Quốc và các nước Đông Nam Á.

2.4.1.2. Kinh nghiệm của khu kinh tế cửa khẩu Chiang Khong, Thái Lan

Là quốc gia nằm ở trung tâm khu vực Đông Nam Á, Thái Lan là điểm trung chuyển thương mại quan trọng kết nối giữa lục địa và biển, giữa các nền kinh tế trong khối ASEAN. Với hệ thống cửa khẩu đa dạng, Thái Lan đóng vai trò cầu nối giúp hàng hóa Việt Nam, Lào, Campuchia, Myanmar lưu thông thuận tiện hơn.

Đặc biệt, Khu kinh tế cửa khẩu Chiang Khong là điểm giao thương nằm ở phía bắc tỉnh Chiang Rai, Thái Lan, giáp biên giới với Lào, nằm ngay cạnh bờ sông Mekong, cách trung tâm khu vực Tam giác vàng khoảng 60 km về phía nam; nối Côn Minh - Bo Kẹo - Chiang Khong, nên lượng hàng hóa trung chuyển Trung Quốc - Lào - Thái Lan tương đối lớn. Điều này thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động thương mại và logistics trong khu vực. Chính phủ Thái Lan đã đầu tư lớn để phát triển cơ sở hạ tầng, bao gồm cây cầu Hữu nghị Thái-Lào số 4, nhằm tăng cường kết nối và khả năng thông quan. Đây cũng được xem cửa khẩu thương mại lớn phía Bắc, góp phần quan trọng vào sự tăng trưởng kinh tế của tỉnh Chiang Rai thông qua hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa, là điểm kết nối quan trọng trong khu vực, có vai trò kết nối Thái Lan với Lào vào miền Nam Trung Quốc. Nơi đây được định vị là khu kinh tế cửa khẩu trọng điểm trong Hành lang kinh tế Bắc Nam. Đồng thời, là cửa ngõ quan trọng đến các thị trấn cổ kính như Chiang Saen, nơi có cảng sông quốc tế. Cửa khẩu này cũng là điểm trung chuyển phổ biến cho khách du lịch di chuyển giữa Thái Lan và Lào, đặc biệt là những người muốn khám phá khu vực Tam giác Vàng (Golden Triangle) và các điểm

tham quan ở Bắc Thái Lan. Du khách thường đi qua cửa khẩu này để đến Luang Prabang (Lào). Tóm lại, với vai trò là một trung tâm giao thương và du lịch quan trọng, là cầu nối chiến lược giữa Thái Lan và các quốc gia láng giềng trong khu vực Đông Nam Á, Chiang Khong có những bước đi và chiến lược cho xuất nhập khẩu hàng hoá nổi trội, cụ thể như sau:

Về xây dựng nền tảng logistics tại Chiang Khong, Thái Lan đặt mục tiêu nơi đây trở thành trung tâm logistics ASEAN, trung tâm tập kết - trung chuyển hàng hóa ở Bắc Thái, trong đó khu kinh tế đặc biệt biên giới (SEZ) như Chiang Rai được xem là cửa ngõ kết nối thương mại khu vực, đặc biệt là cho dòng hàng từ Trung Quốc qua Lào sang Thái Lan. Điều này buộc Chiang Khong phải chuyển từ “cửa khẩu biên giới địa phương” sang “nút logistics số” trong mạng lưới khu vực. [96] Do đó, chiến lược logistics của Chiang Khong xác định cần gắn chặt với ứng dụng công nghệ thông tin, quản lý kho bãi và vận tải bằng hệ thống quản lý số (TMS/WMS), kết nối với các hành lang GMS.

Về thúc đẩy thương mại điện tử xuyên biên giới, biên giới Thái - Lào - Trung Quốc đang trở thành không gian thương mại hàng tiêu dùng, nông sản, hàng chế biến; thương mại điện tử xuyên biên giới là kênh giúp các doanh nghiệp nhỏ và vừa tiếp cận thị trường rộng hơn và tận dụng hạ tầng logistics sẵn có. Do đó, Chiang Khong định hướng phát triển mạnh kho bãi, trung tâm phân phối hỗ trợ thương mại điện tử bằng cách đẩy mạnh cải cách khung pháp lý về thương mại điện tử xuyên biên giới giữa Thái Lan - Lào - Trung Quốc, đặc biệt về thuế, kiểm dịch, bảo vệ người tiêu dùng và dữ liệu. Bên cạnh đó, không ngừng thu hút các doanh nghiệp kho, trung tâm phân phối và các dịch vụ logistics phục vụ thương mại điện tử, nhằm tạo chuỗi cung ứng khép kín cho hàng qua biên giới. Đồng thời, không ngừng đẩy mạnh đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng số, tái định hình cách người buôn nhỏ tham gia thương mại, đây là nền tảng xã hội cho thương mại điện tử phát triển. Các doanh nghiệp được ưu đãi lớn

về thuế, đặc biệt là các mặt hàng sau: trái cây sấy khô, trà, cà phê, mỹ phẩm, được miễn thuế hải quan và chịu thuế VAT và thuế tiêu thụ đặc biệt với mức thuế suất bằng 70% mức thuế suất thông thường.

Về hiện đại hoá hệ thống quản lý hải quan và cơ chế thông quan, cùng với lượng hàng hoá ngày càng tăng lên, yêu cầu kiểm soát an ninh, chống buôn lậu, chống gian lận xuất xứ... cũng ngày càng tăng lên, hệ thống hải quan được yêu cầu phải xử lý tờ khai nhanh, giảm chi phí giao dịch, đảm bảo kiểm soát rủi ro. Giá trị xuất khẩu trung bình qua Chi cục Hải quan Chiang Khong đạt 2.000 triệu bath, thể hiện là điểm xuất khẩu quan trọng trong mạng lưới biên giới Thái Lan. [78]. Do đó, Chiang Khong đã triển khai một số chương trình sau: Ứng dụng thủ tục hải quan điện tử theo chuẩn quốc gia tại Chi cục Hải quan Chiang Khong, kết nối với hệ thống quốc gia và cơ chế một cửa biên giới trong GMS (GMS Cross-Border Transport); Tăng cường kiểm soát và giám sát bằng công nghệ tại cầu Hữu nghị 4 và cửa khẩu, hệ thống kiểm soát biên giới hoạt động cường độ lớn nên cần được “kỹ thuật hóa” (từ camera, hệ thống giám sát, trang thiết bị soi chiếu, hệ thống nhận diện phương tiện, con người tại cửa khẩu...) một cách toàn diện; Trong khung GMS và LMC (Lancang-Mekong), Chiang Khong được hưởng lợi từ các dự án tăng cường tạo thuận lợi thương mại qua biên giới, gồm: cải thiện quy trình hải quan, giảm giấy tờ và tăng sử dụng chứng từ điện tử nên cần đồng bộ hơn nữa giữa hải quan Thái và Lào, đặc biệt về công nhận chứng từ điện tử, chia sẻ dữ liệu tờ khai, áp dụng quản lý rủi ro song phương. Bên cạnh đó, nhân lực hải quan, biên phòng, kiểm dịch cũng không ngừng được đào tạo, nâng cao trình độ về nghiệp vụ số, phân tích dữ liệu, sử dụng hệ thống mới, tránh tình trạng “hạ tầng hiện đại nhưng vận hành theo tư duy cũ”.

Về nâng cấp kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu Chiang Khong: Chiang Khong xác định kết cấu hạ tầng là điều kiện tiên quyết để logistics số, hải quan số và thương mại điện tử xuyên biên giới phát huy tác dụng. Nếu chỉ số hóa mà

không có: đường bộ, đường sắt, cảng sông đủ năng lực; kho tàng, bến bãi đạt chuẩn thì dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá khó phát triển bền vững. Do đó, chính quyền địa phương đã tích cực đầu tư cho hạ tầng kỹ thuật, xây dựng dự án vận chuyển hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt với kế hoạch xây dựng tuyến đường sắt Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong nhằm giảm chi phí vận chuyển hàng hóa và logistics với các nước láng giềng dọc tuyến đường là Thái Lan, Lào và Trung Quốc; xây dựng nhà ga trung chuyển và đóng gói hàng hóa cùng một bãi chứa container để hỗ trợ tuyến đường sắt đôi Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong của Đường sắt Quốc gia Thái Lan. Tổng số tiền chi cho 2 hạng mục này lên đến 2,643 tỷ USD. [57]

2.3.2. Kinh nghiệm trong nước về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số

2.3.2.1. Kinh nghiệm của khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, tỉnh Lào Cai

Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được thành lập năm 2002 theo Quyết định số 35/2002/QĐ-TTg ngày 13/3/2002 của Thủ tướng Chính phủ, là một trong 9 khu kinh tế cửa khẩu trọng điểm của Việt Nam. Với vị trí địa lý nằm tại thành phố Lào Cai, giáp tỉnh Vân Nam (Trung Quốc), khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giữ vai trò trung tâm giao thương trên hành lang Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, là trục kết nối quan trọng giữa những cảng biển lớn ở miền Bắc với Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, là “cú hích” để Lào Cai sớm trở thành Trung tâm kết nối giao thương giữa Việt Nam và các nước ASEAN với vùng Tây Nam Trung Quốc và châu Âu. Khu kinh tế này có diện tích gần 16.000 ha gồm nhiều phân khu chức năng như: thương mại, công nghiệp, logistics và phi thuế quan. Đây là đầu mối xuất, nhập khẩu quan trọng giữa Việt Nam và Trung Quốc, đóng góp lớn cho kim ngạch thương mại và phát triển vùng Tây Bắc, tạo ra sự phát triển ở các vùng để hình thành khu vực thị trường rộng lớn, có khả năng thu hút và thâm nhập với các khu vực thị

trường khác. Bên cạnh đó là 3 cặp cửa khẩu: Cửa khẩu quốc tế đường sắt Lào Cai (Việt Nam) - Hà Khẩu (Trung Quốc), Cửa khẩu quốc tế đường bộ số 1 Lào Cai (Việt Nam) - Hà Khẩu (Trung Quốc) được nối liền bởi cầu Hồ Kiều II qua sông Nậm Thi, Cửa khẩu quốc tế đường bộ số II Kim Thành (Việt Nam) - Bắc Sơn (Trung Quốc) được nối liền bởi cầu Kim Thành; một số khu vực phụ cận thuộc thành phố Lào Cai, các huyện: Bát Xát, Bảo Thắng, Mường Khương. Thời gian qua, Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đã trở thành một trong những đơn vị điển hình về thúc đẩy dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số. Theo dữ liệu thống kê, nếu như tổng giá trị hàng hóa xuất - nhập khẩu qua Cửa khẩu Quốc tế Lào Cai (Việt Nam) - Hà Khẩu (Trung Quốc) năm 2001 chỉ đạt gần 210 triệu USD thì đến năm 2007 là 723 triệu USD (tốc độ tăng trưởng bình quân đạt gần 20%/năm). Đến năm 2019, kim ngạch xuất - nhập khẩu hàng hóa tại các cửa khẩu của tỉnh Lào Cai đạt cao nhất với 3,8 tỷ USD; năm 2023 là 1,159 tỷ USD (do ảnh hưởng của dịch Covid-19). Bước sang năm 2024, hoạt động xuất - nhập khẩu từng bước phục hồi, giá trị kim ngạch xuất - nhập khẩu qua các cửa khẩu trên địa bàn đạt 3,625 tỷ USD [10].

Hiện nay, tỉnh Lào Cai có 240 dự án với tổng vốn đăng ký trên 37.000 tỷ đồng đầu tư vào khu kinh tế cửa khẩu. Tổng giá trị xuất nhập khẩu, mua bán, trao đổi hàng hoá qua các cửa khẩu trong năm 2022 đạt 2.228,6 triệu USD, đứng thứ 3 về kim ngạch xuất nhập khẩu so với các cửa khẩu biên giới phía Bắc (sau cửa khẩu Móng Cái - Quảng Ninh và cửa khẩu Tân Thanh - Lạng Sơn). Tổng thu thuế, phí qua cửa khẩu năm 2022 đạt 1.650 tỷ đồng, tăng 2% so với năm 2021. Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai hiện có 61 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kho bãi với diện tích 72,7 ha, trong đó có 5 trung tâm logistics lớn. Hầu hết các trung tâm này đều hoạt động chuyên nghiệp từ việc vận chuyển, giao hàng thông quan qua cửa khẩu và thanh toán quốc tế. Tại Cửa khẩu quốc tế Kim Thành, có từ 450 - 500 doanh nghiệp thường xuyên có hoạt

động xuất, nhập khẩu. Cũng theo quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050, trong giai đoạn 2021 - 2025, Lào Cai phấn đấu đưa Khu kinh tế cửa khẩu trở thành một trong 8 khu kinh tế trọng điểm của cả nước, trong đó dự kiến giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 10 tỷ USD vào năm 2025. Do đó, cùng với việc mở rộng quy hoạch, tỉnh Lào Cai đang tích cực thu hút các doanh nghiệp lớn đầu tư phát triển dịch vụ logistics, trong đó, khu logistics Kim Thành, Bản Vược sẽ là khu vực trọng điểm trong Khu kinh tế cửa khẩu [6].

Để đạt được những kết quả đó, kinh nghiệm phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được tập trung vào những khía cạnh sau:

Một là, bước đầu đầu tư đồng bộ và chuyên sâu vào hạ tầng logistics. Chính quyền tỉnh đã dành nguồn lực đáng kể để phát triển khu bến bãi Kim Thành với quy mô hiện đại, phục vụ lưu giữ, kiểm định và trung chuyển hàng hóa. Cùng với đó là hệ thống kho ngoại quan, kho lạnh và trung tâm kiểm tra - kiểm dịch chuyên ngành nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về chất lượng và an toàn hàng hóa, đặc biệt là nông sản tươi sống. Bên cạnh đầu tư vật chất, tỉnh cũng chú trọng đến công tác quy hoạch không gian chức năng hợp lý, kết nối chặt chẽ giữa khu thương mại, khu công nghiệp, khu dân cư và khu dịch vụ logistics, từ đó hình thành chuỗi cung ứng hàng hóa khép kín tại cửa khẩu. Nhờ các chính sách thu hút đầu tư kết cấu hạ tầng có định hướng, công suất xử lý hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu tăng mạnh, giúp giảm tình trạng ùn ứ, tiết kiệm chi phí vận hành cho doanh nghiệp. Hiện tại, khu kinh tế cửa khẩu có 240 dự án đầu tư với tổng vốn đăng ký trên 16 nghìn tỷ đồng, trong đó có trên 50 doanh nghiệp kinh doanh kho bãi, riêng tại Cửa khẩu Kim Thành có 4 doanh nghiệp logistics với diện tích trên 20 ha. Ngoài ra, tại cửa khẩu phát triển đa dạng các loại hình kinh doanh vận tải, dịch vụ hải quan và ủy thác xuất nhập khẩu tại cửa khẩu.

Hai là, tích cực cải cách thủ tục thông quan, thúc đẩy chuyển đổi số hải quan. Lào Cai là địa phương tiên phong trong việc ứng dụng công nghệ số vào toàn bộ chu trình dịch vụ xuất nhập khẩu, không chỉ trong lĩnh vực logistics mà cả các dịch vụ hành chính công, kiểm dịch, tài chính và bảo hiểm. Việc áp dụng mô hình “một cửa điện tử - một điểm dừng”, tích hợp các dịch vụ công vào nền tảng số duy nhất, đã giúp đơn giản hóa quy trình từ khâu đăng ký vận tải, mua bảo hiểm hàng hóa, khai báo hải quan, thanh toán thuế đến đăng ký giấy phép thương hiệu hoặc bản quyền. Đặc biệt, dịch vụ máy tính và thông tin đóng vai trò trung tâm trong việc vận hành hệ thống hải quan điện tử, nền tảng dữ liệu chia sẻ giữa doanh nghiệp - cơ quan nhà nước - đối tác quốc tế. Một trong những đột phá là việc triển khai mô hình “một cửa - một điểm dừng” tại cửa khẩu Kim Thành, cho phép doanh nghiệp hoàn tất nhiều thủ tục (hải quan, kiểm dịch, biên phòng...) tại một địa điểm duy nhất. Cùng với đó, tỉnh triển khai sâu rộng hệ thống hải quan điện tử VNACCS/VCIS, cho phép doanh nghiệp khai báo từ xa, xử lý hồ sơ nhanh và nhận kết quả trực tuyến, thay vì nộp giấy tờ trực tiếp tại cửa khẩu. Các cơ quan chức năng cũng được liên thông hệ thống để rút ngắn thời gian xử lý và đảm bảo minh bạch. Ngoài ra, Lào Cai còn thúc đẩy ứng dụng nhận diện mã QR, số hóa tờ khai, và camera giám sát thông minh nhằm giảm thiểu tiếp xúc thủ công và tăng cường kiểm soát rủi ro. Kết quả là thời gian thông quan trung bình cho một xe hàng được rút ngắn xuống dưới 30 phút, góp phần giảm chi phí cho doanh nghiệp. Tỉnh cũng duy trì tỷ lệ hồ sơ thông quan điện tử ở mức trên 95%. Nhờ cơ chế chính sách hỗ trợ chuyển đổi số mạnh mẽ, tỷ lệ số hóa hồ sơ xuất nhập khẩu tại Lào Cai đạt mức cao, đồng thời giảm chi phí tuân thủ và thời gian xử lý.

Ba là, tích cực phối hợp song phương giữa Trung Quốc và Việt Nam trong điều hành dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá. Lào Cai không chỉ phối hợp với phía Trung Quốc trong vấn đề thông quan, mà còn liên kết cung cấp dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu song phương. Hai bên (Lào Cai - Hà Khẩu) đã có những

chia sẻ thông tin về luồng hàng, kiểm dịch, lịch trình vận tải, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp triển khai dịch vụ tài chính - bảo hiểm liên thông. Một số ngân hàng và công ty bảo hiểm quốc tế hoạt động hai bên biên giới được phép cung cấp dịch vụ thanh toán thương mại và bảo hiểm rủi ro xuất nhập. Cơ chế hội đàm định kỳ giữa hai bên chính quyền cũng bàn đến hợp tác cung cấp dịch vụ chính phủ điện tử xuyên biên giới và các dịch vụ giải trí - văn hóa trong khu thương mại biên giới nhằm hỗ trợ giao thương toàn diện. Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai thường xuyên phối hợp với Hà Khẩu (Vân Nam, Trung Quốc) để thống nhất quy trình kiểm dịch, làm việc linh hoạt theo mùa vụ (đặc biệt với nông sản); Hai bên duy trì cơ chế hội đàm cấp chính quyền định kỳ, chia sẻ thông tin kịp thời, giảm ùn tắc hàng hóa.

Bốn là, khai thác hiệu quả các mô hình dịch vụ thương mại đa dạng gắn với xuất nhập khẩu hàng hóa. Lào Cai đã chủ động kết hợp các loại hình dịch vụ gắn với xuất nhập khẩu, đặc biệt là thương mại cư dân, du lịch biên giới, dịch vụ bưu chính và dịch vụ kinh doanh khác như giao hàng, môi giới, tư vấn xuất khẩu. Việc tổ chức chợ biên giới Kim Thành được kiểm soát chặt chẽ về mặt pháp lý và vệ sinh an toàn, tạo không gian giao thương nhỏ lẻ nhưng chính thức.

2.3.2.3. Kinh nghiệm của khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, tỉnh Tây Ninh

Mộc Bài là cửa khẩu quốc tế đường bộ lớn nhất phía Nam trên tuyến biên giới đất liền Việt Nam - Campuchia. Đây không chỉ là cửa ngõ giao thương của tỉnh Tây Ninh với Campuchia mà còn giữ vai trò quan trọng trong xây dựng, phát triển kinh tế hướng ngoại, trở thành trung tâm giao dịch thương mại quốc tế, thực hiện chương trình hợp tác tiểu vùng trong chiến lược phát triển kinh tế ở Nam Việt Nam. Khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài có tổng diện tích tự nhiên 21.284 ha, được quy hoạch là khu kinh tế tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực với chức năng công nghiệp - đô thị - thương mại - dịch vụ - du lịch và nông - lâm nghiệp, gắn với các hoạt động đối ngoại của quốc gia, nằm trên đường xuyên Á, bắt đầu từ Myanmar, qua Thái Lan, Lào, Việt Nam,

Campuchia và kết thúc ở Quảng Tây -Trung Quốc. Theo đó, Mộc Bài chỉ cách Thành phố Hồ Chí Minh, trung tâm kinh tế lớn nhất của Việt Nam 70 km và Thủ đô PnomPenh của Campuchia 170 km. Có thể nói, cửa khẩu kinh tế Mộc Bài có vị trí địa kinh tế quan trọng, là trung tâm kinh tế, văn hóa, khoa học công nghệ quan trọng của Tây Ninh và tiểu vùng sông Mekong, có vị trí quan trọng về an ninh, quốc phòng [1].

Về dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá, ở giai đoạn đầu, khu vực này phát triển mạnh mẽ với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước. Tuy nhiên, sau một thời gian các khu thương mại, dịch vụ hoạt động nhộn nhịp, các siêu thị miễn thuế đóng cửa dẫn đến khu kinh tế cửa khẩu trở nên tụt hậu hơn, kém phát triển, nhiều kết cấu hạ tầng bị bỏ hoang nhiều năm đến hiện tại dẫn đến tình trạng lãng phí kéo dài. Cụ thể dịch vụ xuất nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài như sau:

Hoạt động khai báo hải quan tại khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài: Với mô hình “một cửa” song phương, công tác chuyển đổi số trong thủ tục hải quan cũng được đẩy mạnh với hệ thống thông quan tự động VNACCS/VCIS (Nhật Bản hỗ trợ) giúp doanh nghiệp khai báo và xử lý tờ khai điện tử từ xa. Theo định hướng của tỉnh, các hệ thống quản lý hiện đại được đưa vào sử dụng nhằm rút ngắn thời gian làm thủ tục và tăng tính minh bạch. Nhờ đó, thời gian thông quan được rút ngắn đáng kể, giảm chi phí cho doanh nghiệp. Trong năm 2023, dù lượng hàng tăng mạnh, Mộc Bài vẫn đảm bảo thông quan trên 1,8 triệu tấn hàng (tăng 25% so với 2022) mà không xảy ra ùn ứ kéo dài [1]. Theo cục Hải Quan Tây Ninh, mỗi ngày cửa khẩu quốc tế Mộc Bài xấp xỉ 50 doanh nghiệp đến làm thủ tục hải quan, khoảng 200 đến 350 lượt container và xe tải xuất cảnh; khoảng 90 đến 120 lượt vận chuyển container và xe tải nhập cảnh. Hoạt động khai báo hải quan không ngừng tăng lên qua các năm khi ngành thương mại giữa Việt Nam và Campuchia ngày càng đi vào chiều sâu. Hàng hóa qua cửa khẩu Mộc Bài thuộc tờ khai quá cảnh chiếm tới 80%, còn

lại là hàng hóa thuộc tờ khai vận chuyển kết hợp, hàng xuất sản phẩm gia công, hàng xuất kinh doanh, xuất hàng sản xuất xuất khẩu [4].

Hệ thống logistics ứng dụng công nghệ số: Tây Ninh xác định dịch vụ logistics là khâu đột phá để phát triển thương mại biên giới, tập trung biến logistics thành ngành dịch vụ mang lại giá trị gia tăng cao, gắn với sản xuất hàng xuất nhập khẩu và thương mại trong tỉnh. Hệ thống kho bãi, vận tải và dịch vụ hỗ trợ cũng được đầu tư nhờ thương mại biên giới Việt Nam - Campuchia có nhiều tiến triển. Nhiều ứng dụng số cũng được áp dụng để hỗ trợ như lắp đặt máy soi container di động để kiểm soát phương tiện vận chuyển hàng hóa, hỗ trợ kiểm tra nhanh và hiệu quả tại cửa khẩu; Camera giám sát cũng được bố trí tại khu vực cửa khẩu và ICD, kết nối trực tuyến với cơ quan hải quan để theo dõi luồng hàng liên tục, Container qua ICD đầu tiên đã thông quan thuận lợi, khẳng định vai trò của ICD như “cánh tay nối dài” của cảng biển, giúp giải tỏa ùn tắc và rút ngắn thời gian chờ ở cửa khẩu... Việc đưa cảng cạn vào hoạt động cho phép doanh nghiệp làm thủ tục hải quan ngay tại ICD Mộc Bài, rút ngắn quy trình thông quan ở cửa khẩu và cảng biển, nâng cao hiệu quả kiểm tra hàng hóa XNK giữa Việt Nam - Campuchia.

Ba là, xây dựng mô hình kết nối xuyên biên giới: Nhiều kết quả tích cực mà khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài đạt được là nhờ hợp tác hiệu quả Việt Nam - Campuchia. Về cấp quốc gia, Chính phủ Việt Nam và Campuchia đã ký Hiệp định Thương mại biên giới (2020) tạo khung pháp lý thuận lợi cho trao đổi hàng hóa qua biên giới. Ở cấp địa phương, tỉnh Tây Ninh và chính quyền các tỉnh giáp biên (Svay Riêng, Pray Veng...) thường xuyên tổ chức hội đàm, ký kết thỏa thuận hợp tác phát triển kinh tế biên giới. Hai bên phối hợp triển khai hoàn thiện đồng bộ kết cấu hạ tầng tạo mạng lưới giao thông xuyên biên giới, đặc biệt là tuyến cao tốc Hồ Chí Minh - Mộc Bài và tuyến cao tốc Phnom Penh - Bavet.

Bốn là, xây dựng hệ thống hải quan thông minh: Tỉnh không ngừng đầu

tư mở rộng bãi kiểm soát liên hợp, nâng công suất thông quan, đưa mô hình “kiểm tra “một cửa, một lần dừng” vào thực tiễn; bên cạnh đó, phối hợp giờ làm việc đồng bộ với cửa khẩu nước bạn trao đổi thông tin hải quan điện tử và phối hợp về kiểm dịch, xuất xứ hàng hóa... Những hợp tác song phương này đã và đang xoá bỏ dần các rào cản phi thuế quan, tạo dòng chảy thương mại thông suốt giữa hai nước.

Mặc dù vậy, khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài phát triển chưa tương xứng tiềm năng, đóng góp kinh tế còn khiêm tốn so với quy mô được duyệt. Thống kê cho thấy tổng diện tích đất các dự án đăng ký tại đây là 1.797 ha nhưng chỉ 15% diện tích được đưa vào khai thác, phần lớn đất (khoảng 1.636 ha) nằm “treo” do vướng bồi thường, giải phóng mặt bằng [5]. Hiện tại, dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá tại khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài gặp nhiều khó khăn. Nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng trên bao gồm:

Một là, sự phát triển không được duy trì ổn định, dẫn đến tình trạng kết cấu hạ tầng dù được xây dựng bài bản nhưng trở nên lạc hậu, thiếu tính đồng bộ và không đáp ứng được nhu cầu hiện tại. Nhất là hệ thống giao thông kết nối Mộc Bài với các khu vực lân cận, đặc biệt là Thành phố Hồ Chí Minh, chưa được phát triển đầy đủ. Đường sá xuống cấp, Khu vẫn chưa phát triển là bởi chưa hình thành hành lang kinh tế xuyên Á, kết nối giao thông với Thành phố Hồ Chí Minh và hệ thống cảng biển, cảng hàng không. Sự không đồng bộ trong kết cấu hạ tầng này chính là rào cản lớn để khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài bứt phá. Ngoài ra, tại đây cũng thiếu các dịch vụ hỗ trợ như kho bãi, dịch vụ logistics.

Hai là, thiếu nguồn lực đầu tư, nhiều dự án đầu tư vào Mộc Bài bị đình trệ hoặc không được thực hiện do thiếu nguồn vốn, làm giảm sức hấp dẫn của khu vực này đối với các nhà đầu tư.

Ba là, thiếu lực lượng lao động có chuyên môn. Do thiếu nhân lực chất lượng cao dẫn đến thiếu khả năng đáp ứng nhu cầu lao động tại khu kinh tế

cửa khẩu dẫn đến giảm khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế, khó thu hút các nhà đầu tư.

Bốn là, chưa có chính sách tạo động lực phát triển. Vì vậy, khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài cần một chính sách đột phá. Cần phải có sự mở rộng không gian phát triển theo kiểu đàn sếu bay, lan toả được làn sóng phát triển theo kiểu trung tâm - vệ tinh trong một chuỗi liên kết trải rộng trên các địa bàn không gian rộng hơn. Hiện tại, đồng bằng sông Cửu Long đang đứng trước nguy cơ lớn về biến đổi khí hậu, nước biển dâng nên việc lan toả phát triển công nghiệp về vùng cao hơn là cần thiết và Mộc Bài là sự lựa chọn hợp lý.

Cuối cùng là sự cạnh tranh từ các khu kinh tế khác. Các khu kinh tế cửa khẩu khác trong khu vực đã thu hút được nhiều dự án đầu tư lớn, tạo ra áp lực cạnh tranh lớn cho khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, dẫn đến sự tụt hậu của Mộc Bài và phải nhường lại các lợi ích kinh tế cho các khu kinh tế khác.

Như vậy, những điểm không thành công của khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài đã để lại nhiều bài học quý báu cần rút kinh nghiệm cho các khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam, trong đó có khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn.

2.3.2.4. Kinh nghiệm của khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo, Hà Tĩnh

Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo ở Hà Tĩnh được xem là mắt xích quan trọng trong hành lang kinh tế Đông - Tây, đóng vai trò là cánh cửa kết nối Việt Nam với Lào, Thái Lan và cả Myanmar. Với vị trí chiến lược và tiềm năng dồi dào, khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo đang không ngừng nâng cao dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá nhằm phát triển thương mại, thu hút đầu tư và du lịch. Đến nay, khu kinh tế Cửa khẩu quốc tế Cầu Treo đã thu hút được 28 dự án đầu tư có sử dụng đất (còn hiệu lực), gồm 27 dự án đầu tư trong nước với tổng vốn đầu tư đăng ký hơn 2.073 tỷ đồng và 1 dự án đầu tư nước ngoài với số vốn đầu tư đăng ký hơn 114 tỷ đồng. Hiện đã có 21 dự án đi vào hoạt động sản xuất, kinh doanh [9]

Về hạ tầng logistics tại khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo, đã có những thay đổi tích cực nhằm đáp ứng nhu cầu giao thương không ngừng tăng. Vị trí địa lý chiến lược chính là điểm mạnh nổi bật của khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo, nằm trên Quốc lộ 8A, dễ dàng kết nối với Quốc lộ 1A và các cảng biển quan trọng ở miền Trung như Vũng Áng, Sơn Dương. Điều này tạo thuận lợi lớn cho việc trung chuyển hàng hóa từ Lào, Đông Bắc Thái Lan ra biển và ngược lại. Vì thế, Quốc lộ 8A được đầu tư, nâng cấp khi đã được nâng cấp, mở rộng, giúp việc vận chuyển hàng hóa tải trọng lớn trở nên dễ dàng hơn và góp phần giảm ùn tắc và tăng khả năng lưu thông. Thêm vào đó, khu vực này đã có những bãi xe và kho bãi nhất định để tập kết, lưu trữ tạm thời và phân loại hàng hóa xuất nhập khẩu tại cửa khẩu.

Dù vậy, chất lượng kết cấu hạ tầng vẫn là một thách thức lớn. Các tuyến đường nội khu chưa thực sự đồng bộ và bền vững, dễ xuống cấp do mật độ xe tải nặng và điều kiện thời tiết khắc nghiệt. Vấn đề lớn hơn là sự thiếu hụt các kho bãi chuyên dụng và hiện đại. Hiện tại, kho bãi chủ yếu là kho thông thường, không đáp ứng được nhu cầu bảo quản đặc thù như kho lạnh cho nông sản, thủy sản hay hàng hóa cần điều kiện nghiêm ngặt. Hệ thống nhà kho chưa đạt các tiêu chuẩn quốc tế về quản lý và bảo quản hàng hóa [8]. Đặc biệt, khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo vẫn chưa có một trung tâm logistics tổng hợp tích hợp đầy đủ các dịch vụ từ kho bãi thông minh, phân phối, gom hàng, xử lý thủ tục hải quan cho đến các dịch vụ giá trị gia tăng khác. Điều này buộc các doanh nghiệp phải tự dàn xếp nhiều khâu, làm tăng chi phí và kéo dài thời gian. Thêm vào đó, khả năng kết nối đa phương thức còn yếu. Mặc dù có lợi thế gần cảng biển, nhưng sự liên kết giữa đường bộ với đường sắt và đường biển vẫn chưa hiệu quả, chưa tạo thành một chuỗi logistics liên hoàn và tối ưu.

Về cải cách thủ tục thông quan và chuyển đổi số hải quan, đây là hai yếu tố then chốt để nâng cao hiệu quả thông quan, tiết kiệm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp. Hải quan khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo đã phát triển

theo hướng hải quan thông minh. Hệ thống thông quan tự động VNACCS/VCIS đã được triển khai rộng rãi từ năm 2014 giúp tự động hóa quy trình tiếp nhận, xử lý tờ khai, phân luồng và quản lý thông tin hải quan, góp phần rút ngắn đáng kể thời gian thông quan. Bên cạnh đó, khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo cũng tích cực triển khai Cổng thông tin một cửa quốc gia, cho phép doanh nghiệp gửi và nhận hồ sơ, thông tin điện tử với các cơ quan quản lý chuyên ngành liên quan đến xuất nhập khẩu một cách tập trung, minh bạch và hiệu quả. Các nỗ lực cải cách hành chính cũng liên tục được thực hiện nhằm rà soát, cắt giảm thủ tục không cần thiết, công khai minh bạch các quy định, biểu mẫu và quy trình hải quan. Tuy nhiên, mức độ số hóa vẫn chưa thực sự đồng bộ. Dù đã có VNACCS/VCIS và Một cửa quốc gia, nhưng quá trình số hóa chưa diễn ra toàn diện ở mọi khâu và tất cả các cơ quan quản lý chuyên ngành khác. Tình trạng hồ sơ giấy tờ song song vẫn tồn tại, và doanh nghiệp vẫn phải cung cấp nhiều chứng từ, giấy phép chuyên ngành. Kết cấu hạ tầng công nghệ thông tin ở một số điểm vẫn còn hạn chế về tốc độ đường truyền và khả năng xử lý dữ liệu lớn, vì thế đã ảnh hưởng đến hoạt động của hệ thống số hóa, đặc biệt vào mùa cao điểm. Điều này cũng đặt ra thách thức về nguồn nhân lực, đòi hỏi cán bộ hải quan và doanh nghiệp cần có năng lực và trình độ công nghệ thông tin phù hợp để sử dụng hiệu quả các hệ thống này. Bên cạnh đó, sự phối hợp, kết nối, chia sẻ thông tin giữa cơ quan hải quan với các cơ quan kiểm dịch, kiểm tra chuyên ngành và các bên liên quan khác như ngân hàng, logistics vẫn tồn tại những điểm nghẽn, đôi khi gây chậm trễ trong toàn bộ quá trình thông quan.

Khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo là một trong những cửa khẩu có kim ngạch xuất nhập khẩu tăng trưởng ổn định trong khu vực Bắc Trung Bộ góp phần thúc đẩy thương mại xuyên biên giới, có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy kinh tế địa phương và củng cố quan hệ kinh tế Việt Nam - Lào. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua Cửa khẩu quốc tế Cầu Treo đạt 335,253 triệu USD năm 2024, trong đó kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Lào

chiếm tỷ trọng lớn. Các mặt hàng giao thương cũng khá đa dạng, từ sắt thép, vật liệu xây dựng, hàng tiêu dùng, máy móc thiết bị viễn thông, đến gỗ, nông sản, khoáng sản. Hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa qua cửa khẩu cũng diễn ra sôi động, thể hiện tiềm năng giao thương lớn [10]. Tuy nhiên, thương mại qua khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo vẫn còn phụ thuộc nhiều vào một số mặt hàng truyền thống, và việc đa dạng hóa các mặt hàng có giá trị gia tăng cao vẫn còn hạn chế. Hoạt động buôn lậu và gian lận thương mại vẫn tiềm ẩn, gây thất thu ngân sách và ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh minh bạch. Các mặt hàng như động vật hoang dã, gỗ lậu vẫn là vấn đề cần kiểm soát chặt chẽ. Bên cạnh đó, cơ chế chính sách khuyến khích thương mại, đặc biệt cho các mặt hàng thế mạnh của hai nước, chưa thực sự tạo ra đột phá. Chính vì vậy khiến khu kinh tế Cửa khẩu Cầu Treo chưa thực sự phát huy được hết tiềm năng và lợi thế, cũng như hoàn thành được chỉ tiêu của khu kinh tế cửa khẩu có vị trí quan trọng.

Về tăng cường hợp tác quốc tế, khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo tích cực phối hợp song phương Việt Nam và Lào. Các hiệp định và thỏa thuận song phương liên tục được ký kết và gia hạn. Các cơ chế hợp tác biên giới cũng được duy trì với các cuộc họp, hội đàm thường xuyên ở cả cấp địa phương và trung ương nhằm giải quyết các vấn đề liên quan đến quản lý biên giới, thông quan hàng hóa và phòng chống buôn lậu. Đặc biệt, khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo (Việt Nam) và Nậm Phao (Lào) là một trong những cặp cửa khẩu được chọn thí điểm mô hình kiểm tra "Một cửa, một điểm dừng", một nỗ lực quan trọng nhằm rút ngắn thời gian thông quan và giảm chi phí cho doanh nghiệp. Nhưng việc vận hành chính thức và hiệu quả của mô hình "Một cửa, một điểm dừng" tại Cầu Treo - Nậm Phao vẫn còn chậm trễ. Điều này xuất phát lớn nhất từ sự khác biệt kết cấu hạ tầng công nghệ thông tin và năng lực cán bộ giữa hai bên. Sự thiếu đồng bộ về thủ tục hải quan, kiểm dịch, kiểm tra chuyên ngành giữa hai quốc gia vẫn gây ra vướng mắc cho doanh nghiệp. Ngoài ra, năng lực, điều kiện vật chất và số lượng cán bộ của lực lượng chức

năng phía Lào (cửa khẩu Nậm Phao) đôi khi còn hạn chế, ảnh hưởng đến tốc độ xử lý công việc, đặc biệt vào mùa cao điểm. Mặc dù có mối quan hệ tốt đẹp, những khác biệt về ngôn ngữ và văn hóa đôi khi cũng tạo ra những rào cản trong giao tiếp và phối hợp thực tế.

2.3.3. Một số bài học về dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá đối với khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Từ những kinh nghiệm về dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá tại khu kinh tế cửa khẩu ở Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, Trung Quốc, khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, Tây Ninh và Hà Tĩnh, có thể rút ra một số bài học về dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá đối với khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số như sau:

Thứ nhất, có chính sách ưu đãi đặc biệt, đặc thù, phù hợp để thu hút đầu tư và hoàn thiện tổng thể quy hoạch khu kinh tế cửa khẩu, đa chức năng, có trọng tâm, trọng điểm, phù hợp với tiềm năng, lợi thế và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Cần có sự phân chia rõ ràng giữa các khu trung tâm thương mại, khu phi thuế quan, khu logistics, khu đô thị, du lịch...; có sự kết hợp giữa phát triển đô thị và công nghiệp - dịch vụ, tạo ra một hệ sinh thái toàn diện. Trong bối cảnh bước vào kỉ nguyên mới hiện nay, với những yêu cầu khắt khe của thị trường, mô hình khu kinh tế cửa khẩu cần hướng đến mục tiêu an toàn, hiệu quả, hiện đại và xanh hoá.

Thứ hai, tăng cường liên kết khu vực và quốc tế, thúc đẩy giao thương giúp tăng cường kết nối giữa khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng và các khu vực kinh tế trọng điểm khác, không chỉ trong nước mà còn với các nước láng giềng như Trung Quốc, Thái Lan và Lào. Điều này nhằm thúc đẩy mạnh mẽ giao thương quốc tế, tạo ra những cơ hội kinh doanh mới và đa dạng hóa các mặt hàng xuất nhập khẩu. Việc kết nối khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng với các hành lang kinh tế trong khu vực ASEAN sẽ giúp khu vực này trở thành mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực.

Thứ ba, đầu tư đồng bộ kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông, hạ

tầng số, logistics. Việc phát triển hạ tầng tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng là yếu tố tiên quyết để đem lại thành công, tạo lợi thế cạnh tranh trong vận chuyển hàng hoá. Bên cạnh đó, thực hiện vận tải đa phương thức cũng góp phần nâng cao năng lực logistics. Đồng thời, kết cấu hạ tầng đồng bộ cũng góp phần tạo ra nhiều việc làm, cải thiện thu nhập cho người dân địa phương, đồng thời thu hút dân cư từ các khu vực khác đến sinh sống và làm việc.

Thứ tư, phát triển mạnh thương mại điện tử xuyên biên giới, dịch vụ logistics đặc biệt là logistics số. Đây là xu thế không thể đảo ngược trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư với sự bùng nổ của internet, nền tảng số và nhu cầu tiêu dùng toàn cầu, cũng là yếu tố cạnh tranh với các khu kinh tế cửa khẩu trong khu vực. Khu kinh tế cửa khẩu phát triển không chỉ là "cửa khẩu vận chuyển", điểm trung chuyển hàng hóa quốc tế mà còn là "trung tâm dịch vụ số quốc tế", do đó, cần bắt kịp xu thế này để: Mở rộng quy mô giao thương; Tăng tốc độ giao dịch; Giảm chi phí giao thương và tạo ra giá trị gia tăng. Nếu không phát triển mạnh thương mại điện tử, khu kinh tế sẽ bị tụt hậu, bỏ lỡ cơ hội thu hút doanh nghiệp và người tiêu dùng quốc tế. Mặt khác, thương mại điện tử tạo ra yêu cầu tiên quyết phải thực hiện dịch vụ logistics hiện đại bao gồm: Logistics kho bãi thông minh; Vận chuyển xuyên biên giới tối ưu; Quản lý đơn hàng và giao nhận tự động để khu kinh tế nâng cao năng lực phục vụ, đáp ứng chuẩn mực quốc tế.

Thứ năm, thực hiện hệ thống hải quan thông minh. Đây là bài học quan trọng nhằm tạo thuận lợi cho thương mại điện tử xuyên biên giới, thực hiện logistics số, đồng thời, nâng cao tính minh bạch, chống gian lận thương mại, thất thoát thuế và buôn lậu. Không những vậy, hải quan thông minh giúp tăng tốc độ thông quan, giảm thời gian và chi phí giao dịch. Từ đó, hàng hoá qua cửa khẩu nhanh hơn, rẻ hơn, doanh nghiệp tiết kiệm chi phí logistics, khu kinh tế tăng tính cạnh tranh.

Thứ sáu, nâng cao chất lượng nhân lực tại khu kinh tế cửa khẩu. Với những yêu cầu mới đối với dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá hiện nay từ tiêu

chuẩn làm việc về hải quan, logistics, thương mại điện tử, tài chính quốc tế,.. khu kinh tế cửa khẩu không chỉ giao thương trong nước mà còn kết nối trực tiếp với các thị trường quốc tế (Trung Quốc, ASEAN, toàn cầu). Do đó, đội ngũ nhân lực khu kinh tế cửa khẩu cần không ngừng nâng cao về chất lượng để đáp ứng yêu cầu hội nhập như có trình độ chuyên môn, ngoại ngữ, thành thạo nghiệp vụ quốc tế. Nếu nhân lực không đủ trình độ, khu kinh tế sẽ khó phát triển cũng như khó kêu gọi doanh nghiệp nước ngoài đầu tư.

Chương 3

THỰC TRẠNG DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

3.1. KHÁI QUÁT VỀ KHU KINH TẾ CỬA KHẨU ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN VÀ QUÁ TRÌNH CHUYỂN ĐỔI SỐ DỊCH VỤ XUẤT NHẬP KHẨU

3.1.1. Vị trí và vai trò của khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong lưu thông hàng hóa xuyên biên giới

Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn được hình thành và phát triển theo các quyết định của Thủ tướng Chính phủ, cụ thể là Quyết định số 55/2008/QĐ-TTg ngày 28/4/2008 về phê duyệt đề án xây dựng, và các quyết định liên quan đến quy chế hoạt động và thành lập Ban Quản lý khu kinh tế. Đây là khu kinh tế tổng hợp, đa chức năng, có diện tích khoảng 394 km², nằm trên địa bàn trọng điểm của tỉnh Lạng Sơn, tiếp giáp với khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, Trung Quốc.

Về vị thế địa kinh tế và tầm nhìn chiến lược: Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn được xác định là trung tâm kinh tế động lực của tỉnh, có vai trò chủ đạo trong việc phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại và dịch vụ biên giới. Với vai trò, chiến lược, khu kinh tế này là một phần quan trọng trong trục liên kết kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, góp phần hình thành “tứ giác phát triển” phía Bắc Việt Nam. Dưới góc độ Kinh tế chính trị, đây chính là không gian kinh tế chiến lược, nơi diễn ra sự vận động mạnh mẽ của hàng hóa và giá trị trong chu trình lưu thông xuyên biên giới.

Về cơ cấu chức năng và tính chất đặc thù: Khu kinh tế được phân chia thành hai khu vực chính: khu phi thuế quan và khu thuế quan, với hoạt động thương mại biên giới và dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá là lĩnh vực mũi nhọn. Bên cạnh đó, Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn còn tích hợp các

chức năng quốc phòng, an ninh, tạo nên một vùng kinh tế - xã hội - chính trị có tính chiến lược. Việc xác lập các phân khu chức năng này chính là tiền đề để tổ chức các quan hệ sản xuất và cung ứng dịch vụ phù hợp với đặc thù của thương mại số hóa.

Về cơ chế quản lý và vai trò dẫn dắt chuyển đổi số: Với chức năng trên, ban Quản lý Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn là cơ quan trực thuộc UBND tỉnh Lạng Sơn, có tư cách pháp nhân, con dấu riêng và được giao thực hiện chức năng quản lý nhà nước toàn diện đối với khu kinh tế này. Cơ quan này không chỉ đóng vai trò điều phối các hoạt động đầu tư, thương mại, lao động và môi trường mà còn là đầu mối trọng yếu trong việc triển khai các nhiệm vụ chuyển đổi số. Việc chuyển dịch từ phương thức điều hành truyền thống sang quản trị dựa trên dữ liệu tại cửa khẩu đang làm thay đổi bản chất quan hệ giữa cơ quan quản lý và các chủ thể kinh tế, hướng tới sự minh bạch và hiệu quả cao hơn trong khâu lưu thông.

Về hệ thống chính sách và động lực phát triển: Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn được hưởng các chính sách ưu đãi cao nhất dành cho địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn. Các doanh nghiệp và nhà đầu tư hoạt động tại đây được hưởng ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng và các chính sách hỗ trợ đầu tư khác theo quy định pháp luật và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Những ưu đãi này đóng vai trò là "đòn bẩy" kinh tế, thúc đẩy các doanh nghiệp đầu tư vào hạ tầng và công nghệ, tạo nền tảng vững chắc để nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu.

Từ những nội dung khái quát trên có thể thấy: Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn không chỉ là đầu mối trọng yếu của chuỗi cung ứng khu vực biên giới phía Bắc mà còn là thực thể kinh tế năng động, hội tụ đầy đủ các điều kiện về vị trí chiến lược, thể chế ưu đãi và tiềm năng số hóa. Đây chính là nền tảng thực tiễn quan trọng để nghiên cứu và đánh giá thực trạng nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số hiện nay.

3.1.2. Những thuận lợi đối với dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Một là, có sự lãnh đạo, chỉ đạo tập trung và thống nhất của các cấp ủy, chính quyền đối với phát triển khu kinh tế cửa khẩu và chuyển đổi số

Trong nhiều năm qua, tỉnh Lạng Sơn luôn xác định rõ vai trò đặc biệt quan trọng của khu kinh tế cửa khẩu trong phát triển kinh tế biên giới, tăng trưởng xuất khẩu và kết nối giao thương với Trung Quốc. Trên cơ sở đó, nhiều chủ trương, chính sách trọng điểm đã được ban hành nhằm định hướng phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng kinh tế cửa khẩu và nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa. Điển hình là Nghị quyết số 49-NQ/TU ngày 28/9/2021 của Ban Thường vụ tỉnh ủy về Chuyển đổi số đến năm 2025, định hướng đến năm 2030; Nghị quyết số 136-NQ/TU ngày 20/11/2023 về Tăng cường lãnh đạo phát triển khu kinh tế cửa khẩu đến năm 2030. Các Nghị quyết này không chỉ thể hiện tầm nhìn dài hạn của lãnh đạo tỉnh Lạng Sơn mà còn đóng vai trò tạo nền tảng về chính trị và pháp lý vững chắc cho việc tích hợp chuyển đổi số vào các lĩnh vực then chốt trong đó có dịch vụ xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, Ban Chỉ đạo phát triển kinh tế cửa khẩu và Ban Chỉ đạo chuyển đổi số cấp tỉnh cũng thường xuyên tổ chức kiểm tra, đôn đốc tiến độ triển khai các giải pháp thực tiễn, góp phần thúc đẩy hiệu quả quản lý cửa khẩu bằng công nghệ số.

Hai là, lợi thế về vị trí địa kinh tế và năng lực kết nối vùng xuyên biên giới

Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn có vị trí đặc biệt quan trọng về mặt địa kinh tế - chính trị, nằm ở trung tâm hành lang kinh tế Bắc Bộ kéo dài từ Nam Ninh (Trung Quốc) qua Lạng Sơn - Hà Nội đến Hải Phòng - Quảng Ninh. Không chỉ tiếp giáp trực tiếp với khu tự trị dân tộc Choang, Quảng Tây (Trung Quốc), khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng có kết nối thuận tiện với các tỉnh miền núi phía Bắc và vùng trung du, đóng vai trò là trung tâm

trung chuyển hàng hóa từ nội địa Việt Nam ra thị trường quốc tế và ngược lại.

Hiện tại, khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn có 05 cửa khẩu trọng điểm, bao gồm 02 cửa khẩu quốc tế (Cửa khẩu đường bộ Hữu Nghị và cửa khẩu đường sắt Ga Đồng Đăng) cùng 03 cửa khẩu phụ quan trọng (Tân Thanh, Cốc Nam, và Pò Nhùng). Đây là một trong những khu vực có mật độ cửa khẩu cao nhất cả nước. Nhờ vậy, khả năng kết nối logistics xuyên biên giới được mở rộng, tạo điều kiện thuận lợi cho các loại hình dịch vụ như trung chuyển, kho bãi, kiểm định, hải quan điện tử và thanh toán quốc tế phát triển mạnh mẽ trong môi trường số hóa.

Ngoài ra, vị trí của khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn cũng là cửa ngõ xuất khẩu chủ lực của các mặt hàng nông sản từ miền Trung, miền Bắc Việt Nam sang Trung Quốc. Điều này không chỉ giúp khu vực này trở thành “nút giao chiến lược” trong chuỗi cung ứng khu vực mà còn là yếu tố thuận lợi để triển khai các mô hình điều hành chuỗi cung ứng thông minh, ứng dụng trí tuệ nhân tạo, blockchain hay định vị vệ tinh vào giám sát dòng hàng hóa, phương tiện và thời gian thông quan.

Ba là, kết cấu hạ tầng kỹ thuật và công nghệ thông tin bước đầu được quan tâm đầu tư, tạo nền tảng triển khai các mô hình dịch vụ thông minh

Trong 15 năm (2008-2023), tỉnh Lạng Sơn đã huy động hơn 12.200 tỷ đồng từ ngân sách trung ương, địa phương và các nguồn đầu tư khác để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu. Các công trình trọng điểm như quốc lộ 1A, tuyến đường tránh Đông Kỳ - Tân Thanh, tuyến Chi Ma - Bình Độ... đã được nâng cấp, mở rộng, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận tải hàng hóa. Ngoài ra, tỉnh đã hình thành hệ thống bến bãi, kho ngoại quan, kho lạnh phục vụ nông sản, trong đó có trên 23 dự án kho bãi lớn đang hoạt động tại các cửa khẩu chính như Hữu Nghị, Tân Thanh. Đặc biệt, kết cấu hạ tầng viễn thông và công nghệ thông tin cũng được chú trọng đầu tư, tạo điều kiện triển khai các giải pháp số như giám sát phương tiện qua camera, công đăng ký phương tiện điện tử, và quản lý bến bãi qua phần mềm chuyên

dụng. Kết cấu hạ tầng kỹ thuật hiện đại chính là nền tảng để triển khai các mô hình dịch vụ xuất nhập khẩu thông minh, giảm thủ tục giấy tờ, tăng năng suất và tính minh bạch trong hoạt động thương mại biên giới.

Bốn là, chuyển đổi số tại khu vực cửa khẩu đã đạt được một số kết quả nhất định và mang lại hiệu quả

Lạng Sơn là địa phương đi đầu cả nước trong việc triển khai nền tảng cửa khẩu số với hệ thống tích hợp các chức năng khai báo, đăng ký, phân luồng và quản lý phương tiện, hàng hóa tại cửa khẩu trên môi trường trực tuyến. Tính đến cuối năm 2022, nền tảng này đã được đưa vào vận hành chính thức tại các cửa khẩu Hữu Nghị và Tân Thanh, cho phép xử lý tự động hơn 1.000 lượt xe/ngày, giúp giảm thời gian trung bình làm thủ tục từ 15 phút xuống còn dưới 5 phút/xe. Hệ thống cũng kết nối với các lực lượng chức năng như hải quan, biên phòng, kiểm dịch và quản lý thị trường, giúp nâng cao khả năng điều phối và giám sát xuyên suốt. Ngoài ra, tỉnh cũng đang xây dựng mô hình “hải quan thông minh”, cho phép kiểm tra hàng hóa bằng thiết bị điện tử từ xa, hạn chế tiếp xúc trực tiếp, và hướng đến quy trình không giấy tờ trong tương lai.

Năm là, chính sách ưu đãi và cải cách hành chính tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu

Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn được áp dụng đầy đủ các chính sách ưu đãi dành cho khu vực có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn, bao gồm: miễn, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn tiền thuê đất trong thời gian dài, ưu đãi về thủ tục đầu tư và tín dụng. Bên cạnh đó, tỉnh đã xây dựng cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia xuất khẩu, phát triển hạ tầng kho lạnh, logistics, và tiếp cận các nền tảng thanh toán điện tử. Đặc biệt, trong lĩnh vực cải cách hành chính, tỉnh đã số hóa gần 90% thủ tục hành chính liên quan đến xuất nhập khẩu, triển khai cơ chế một cửa liên thông điện tử, giúp rút ngắn thời gian và chi phí cho doanh nghiệp. Chỉ số PAR Index năm 2022 của Lạng Sơn tăng 13 bậc so với năm trước, phản ánh môi trường đầu tư, kinh doanh ngày càng thông thoáng, là tiền đề để các doanh

nghiệp dịch vụ XNK phát triển bền vững trong thời đại số.

3.1.3. Những khó khăn đối với dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Một là, kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng cho logistics và công nghệ thông tin chưa đồng bộ, còn thiếu chiều sâu

Dù đã có nhiều nỗ lực đầu tư trong những năm gần đây, hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng logistics tại khu kinh tế cửa khẩu vẫn bộc lộ nhiều điểm nghẽn. Hệ thống giao thông vận tải chưa đảm bảo chất lượng và thiếu đồng bộ. Nhiều tuyến đường kết nối đến cửa khẩu hoặc trong nội bộ kinh tế cửa khẩu bị xuống cấp, mặt đường hẹp, không đáp ứng được tải trọng của các xe container hạng nặng; Mạng lưới đường chưa đồng bộ, thiếu các tuyến tránh, đường gom, gây xung đột giao thông và ùn tắc, đặc biệt tại các nút giao và công vào khu kinh tế cửa khẩu; lưu lượng phương tiện, nhất là vào mùa cao điểm như mùa nông sản xuất khẩu, vượt quá khả năng đáp ứng của hạ tầng đường bộ hiện có, dẫn đến tình trạng "xe nằm chờ" kéo dài. Bên cạnh đó, hệ thống đường sắt ít được đầu tư hoặc chưa kết nối hiệu quả với hệ thống đường bộ và các cơ sở logistics, làm hạn chế khả năng vận tải đa phương thức. Mặt khác, đối với kết cấu hạ tầng cho logistics, việc bố trí các khu vực chức năng chưa hợp lý, gây khó khăn cho luồng di chuyển của người và phương tiện khi thực hiện các thủ tục liên quan; thiếu các trung tâm logistics quy mô lớn, được trang bị công nghệ quản lý hiện đại, cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng, do đó dẫn đến chưa đủ năng lực tiếp nhận lượng phương tiện lớn trong các đợt cao điểm, đặc biệt là tại cửa khẩu Tân Thanh. Diện tích kho (kho thường, kho lạnh, kho ngoại quan) không đủ đáp ứng nhu cầu lưu trữ, bảo quản hàng hóa, đặc biệt là các mặt hàng nông sản, thủy sản đòi hỏi điều kiện bảo quản khắt khe. Bên cạnh đó, hạ tầng công nghệ thông tin còn hạn chế về tính kết nối và tương thích giữa các hệ thống. Các hệ thống của các ngành khác nhau (hải quan, thuế, kiểm dịch, ngân hàng...) chưa được tích hợp

một cách thông suốt và toàn diện với nhau hoặc với nền tảng cửa khẩu số chung (nếu có). Điều này dẫn đến dữ liệu bị phân mảnh, phải khai báo nhiều lần, gây khó khăn trong quản lý và đối chiếu.

Hai là, phụ thuộc lớn vào thị trường Trung Quốc và chịu ảnh hưởng bởi sự thiếu ổn định trong chính sách kiểm soát biên giới

Một trong những thách thức lớn đối với dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn là mức độ phụ thuộc quá cao vào thị trường Trung Quốc (quốc gia đang chiếm hơn 80% tổng giá trị hàng hóa qua các cửa khẩu trên địa bàn). Khi phần lớn hoạt động xuất khẩu hàng hóa tập trung vào một thị trường duy nhất, rủi ro trở nên đặc biệt lớn, nhất là trong bối cảnh chính sách kiểm soát hàng hóa từ phía Trung Quốc thường xuyên thay đổi, thiếu tính ổn định và dự báo. Các tình huống như: siết chặt kiểm dịch, thay đổi phương thức giao nhận hoặc tạm ngừng thông quan có thể xảy ra đột ngột, gây gián đoạn chuỗi cung ứng và thiệt hại cho doanh nghiệp Việt Nam. Tình trạng thiếu ổn định này không chỉ ảnh hưởng đến hoạt động giao thương mà còn khiến cho các hệ thống quản lý xuất nhập khẩu thông minh gặp khó khăn trong vận hành hiệu quả. Ngoài ra, đến nay, chưa có cơ chế chia sẻ dữ liệu điện tử song phương giữa cơ quan quản lý của Việt Nam và cơ quan quản lý của Trung Quốc tại khu vực biên giới, dẫn đến việc phối hợp kiểm soát, giám sát hàng hóa qua lại giữa hai nước vẫn còn thủ công, manh mún và khó ứng dụng đồng bộ các giải pháp số hóa hiện đại.

Ba là, khung thể chế và tiêu chuẩn kỹ thuật phục vụ chuyển đổi số trong xuất nhập khẩu còn thiếu và chồng chéo

Dù đã có nhiều văn bản pháp luật điều chỉnh lĩnh vực chuyển đổi số và thương mại biên giới, nhưng hệ thống thể chế hiện nay vẫn còn phân tán, thiếu tính đồng bộ giữa các ngành: hải quan, biên phòng, kiểm dịch, quản lý thị trường. Kết quả khảo sát doanh nghiệp thuộc Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Lạng Sơn đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 xác định,

vẫn còn khoảng 30% đến 40% các bước trong chuỗi thủ tục thông quan phải duy trì hình thức song song cả số và giấy. Các chứng từ như Biên bản bàn giao phương tiện, Giấy chứng nhận xuất xứ nguồn gốc bản gốc (C/O bản giấy, đặc biệt là Form E), hoặc Chứng thư kiểm dịch thực vật bản gốc của phía bạn vẫn bắt buộc phải nộp trực tiếp tại bàn kiểm bả để đóng dấu đỏ phục vụ công tác hậu kiểm, khiến mục tiêu "thông quan không giấy tờ" (paperless clearance) bị chậm tiến độ. Nhiều quy trình nghiệp vụ vẫn đang thực hiện song song cả trên giấy và trên nền tảng số, gây lãng phí nguồn lực và giảm hiệu quả. Việc ban hành các chuẩn định dạng dữ liệu, chuẩn tích hợp hệ thống (API), chứng từ điện tử dùng chung giữa các bên vẫn còn chậm. Đây là rào cản lớn đối với việc phát triển các hệ sinh thái dịch vụ xuất nhập khẩu số theo hướng kết nối mở và liên thông toàn diện.

Bốn là, chất lượng nhân lực tại các khu kinh tế cửa khẩu chưa thực sự đáp ứng được yêu cầu quốc tế.

Theo Báo cáo khảo sát thực trạng nguồn nhân lực của Sở Lao động – Thương binh và Xã hội tỉnh Lạng Sơn năm 2025, tỷ lệ lao động được đào tạo bài bản, có chuyên môn về logistics, quản trị chuỗi cung ứng và ngoại thương tại khu vực cửa khẩu hiện chỉ chiếm khoảng 12–15% tổng số lao động toàn ngành, trong khi trên 85% còn lại vẫn là lao động phổ thông thực hiện các công việc như bốc xếp, sang tải, lái xe, khai thuê hải quan hoặc các dịch vụ hỗ trợ đơn giản. Phần lớn lao động chưa được trang bị đầy đủ kiến thức về thương mại quốc tế, nghiệp vụ logistics hiện đại và kỹ năng xử lý các thủ tục hải quan điện tử trong môi trường số hóa. Bên cạnh đó, năng lực công nghệ thông tin và ngoại ngữ chuyên ngành còn thấp cũng đang trở thành rào cản lớn trong quá trình hiện đại hóa hoạt động xuất nhập khẩu. Theo số liệu của Hiệp hội Logistics tỉnh Lạng Sơn năm 2025, chỉ khoảng 20% nhân sự tại các doanh nghiệp logistics địa phương có khả năng sử dụng thành thạo các phần mềm quản trị logistics, hệ thống quản lý kho hàng (WMS), quản lý vận tải (TMS) hoặc chủ động xử lý các sự cố phát sinh trên nền tảng số. Đồng thời,

tỷ lệ lao động có khả năng sử dụng tiếng Trung thương mại hoặc tiếng Anh chuyên ngành ở mức đáp ứng yêu cầu giao dịch, đàm phán và xử lý tranh chấp thương mại quốc tế chỉ dưới 10%. Những hạn chế này làm gia tăng chi phí vận hành, giảm khả năng thích ứng với mô hình hải quan thông minh và hạn chế năng lực cung cấp các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng cao. Thực tế cho thấy phần lớn doanh nghiệp logistics tại địa phương hiện mới chỉ hoạt động ở các phân khúc dịch vụ cơ bản (1PL, 2PL), trong khi các dịch vụ logistics tích hợp, quản trị chuỗi cung ứng số và dịch vụ 3PL, 4PL chủ yếu do các doanh nghiệp lớn từ Hà Nội hoặc Hải Phòng đảm nhiệm. Điều đó cho thấy hạn chế về nguồn nhân lực đang trở thành rào cản nội tại quan trọng làm chậm quá trình chuyển đổi số và giảm năng lực cạnh tranh của Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng Lạng Sơn trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng.

3.2. THỰC TRẠNG DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ GIAI ĐOẠN 2019-2024

3.2.1. Thực trạng các chủ thể trong cung ứng và sử dụng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Giai đoạn 2019-2024, hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn diễn ra trong môi trường đầy biến động. Đó là sự biến động của nền kinh tế toàn cầu, chính sách biên giới của Trung Quốc, tác động của đại dịch Covid-19 và quá trình chuyển đổi số của Việt Nam đã tạo ra những thay đổi sâu sắc trong cách thức luân chuyển hàng hóa, đặc biệt là những yêu cầu đối với hoạt động thương mại. Do đó, trước hết đối với chủ thể chính quyền địa phương tỉnh Lạng Sơn, thông qua hệ thống cơ chế chính sách và thực thi không chỉ là khung pháp lý nhằm điều chỉnh các hoạt động xuất nhập khẩu mà còn là công cụ để hỗ trợ, tháo gỡ các vướng mắc phát sinh, định hướng cho sự phát triển của các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá tại khu vực cửa khẩu.

3.2.1.1. Cơ chế chính sách của Trung ương đối với dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số

Khung pháp lý của Trung ương đã tạo nền tảng cho việc chuyển dịch quan hệ quản lý từ kiểm soát trực tiếp sang kiến tạo môi trường số:

Luật Quản lý ngoại thương năm 2017 và các văn bản hướng dẫn thi hành như Thông tư 05/2019/TT-BCT đã tạo ra khung pháp lý cơ bản cho việc kiểm soát, điều tiết hàng hóa xuất nhập khẩu qua biên giới. Luật quy định rõ trách nhiệm của các chủ thể tham gia, nguyên tắc quản lý hàng hóa và điều kiện áp dụng các biện pháp hành chính và kỹ thuật trong hoạt động ngoại thương. Tuy nhiên, trong bối cảnh các giao dịch xuất nhập khẩu hàng hóa ngày càng đa dạng và phức tạp, đặc biệt tại khu vực biên mậu, việc áp dụng các quy định này trên thực tế vẫn gặp không ít khó khăn, do tồn tại khác biệt trong cách hiểu và cách vận dụng giữa các cơ quan chức năng ở trung ương và địa phương.

Nghị quyết số 50-NQ/TW ngày 20/8/2019 của Bộ Chính trị đã đặt mục tiêu hoàn thiện chính sách thu hút và điều phối đầu tư nước ngoài theo hướng hội nhập, đổi mới mô hình tăng trưởng và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Trong đó, khu kinh tế cửa khẩu là một trong những địa bàn được ưu tiên phát triển kết cấu hạ tầng logistics và công nghệ nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu. Các mục tiêu định lượng như gia nhập nhóm ASEAN-4 về môi trường đầu tư trước năm 2021, nhóm ASEAN-3 trước 2030 đặt ra yêu cầu cấp bách về nâng cấp dịch vụ xuất nhập khẩu trên nền tảng số hóa và dữ liệu số.

Điều này tạo điều kiện cho các chủ thể cung ứng dịch vụ nâng cấp tư liệu sản xuất, hướng tới các mục tiêu định lượng của ASEAN về môi trường đầu tư.

Bên cạnh đó quá trình chuyển đổi số trong lĩnh vực xuất nhập khẩu được thúc đẩy mạnh mẽ từ sau khi Bộ Chính trị ban hành Nghị quyết số 52-NQ/TW ngày 27/9/2019 và Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình chuyển đổi số quốc gia tại Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 03/6/2020. Theo đó, ba trụ cột gồm chính phủ số, kinh tế số, và xã hội số được xác định là nền tảng chiến lược.

Về dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa, các mục tiêu cụ thể như “100% dịch vụ công được cung cấp trực tuyến mức độ 4”, “ứng dụng nền tảng logistics thông minh” hay “xây dựng hệ thống khai báo hải quan điện tử kết nối chia sẻ dữ liệu” đã từng bước được cụ thể hóa thông qua hệ thống VNACCS/VCIS, cổng thông tin một cửa quốc gia, và các nền tảng tích hợp dữ liệu doanh nghiệp, hải quan, kho bạc và ngân hàng.

Một trong những định hướng chuyên biệt đối với hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa là Chiến lược phát triển xuất nhập khẩu bền vững đến năm 2030 được phê duyệt tại Quyết định số 431/QĐ-TTg năm 2021. Văn bản này nhấn mạnh yêu cầu xây dựng cửa khẩu số, tăng cường năng lực hạ tầng logistics, khuyến khích áp dụng công nghệ trong giám sát luồng phương tiện, tự động hóa khai báo và xử lý tờ khai. Đồng thời, chiến lược cũng xác định việc phát triển mô hình cửa khẩu thông minh là một trong những giải pháp trọng tâm nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Bổ sung vào đó, Nghị định số 35/2022/NĐ-CP quy định về quản lý khu công nghiệp và khu kinh tế cũng đã xác lập rõ vai trò của khu kinh tế cửa khẩu trong thu hút đầu tư vào hạ tầng dịch vụ, logistics và công nghệ. Nghị định cho phép các địa phương ban hành chính sách ưu đãi đầu tư đặc thù để thúc đẩy chuyển đổi số trong hoạt động thương mại biên giới, tuy nhiên mức độ triển khai cụ thể còn phụ thuộc vào năng lực thể chế và mức độ chủ động của chính quyền tỉnh.

Từ hệ thống các Nghị quyết, Nghị định và Quyết định, Chiến lược được ban hành trong những năm gần đây, có thể nhận thấy rằng khung chính sách và pháp lý của Nhà nước đã từng bước thích ứng với yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế và chuyển đổi số toàn diện trong lĩnh vực xuất nhập khẩu hàng hóa nói chung và dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu nói riêng. Những chính sách như chuyển đổi số quốc gia, phát triển cửa khẩu số, chiến lược xuất

nhập khẩu bền vững đến năm 2030... đã được tỉnh Lạng Sơn cụ thể hóa thông qua việc đẩy mạnh số hóa quy trình khai báo hải quan, tích hợp dữ liệu liên ngành, hiện đại hóa hạ tầng logistics và triển khai nền tảng giao dịch thương mại điện tử xuyên biên giới. Thực tiễn triển khai tại Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn cho thấy tiềm năng xây dựng mô hình kinh tế cửa khẩu thông minh, trong đó có các dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa được vận hành trên nền tảng số, đảm bảo kết nối đồng bộ giữa doanh nghiệp, cơ quan quản lý và hạ tầng kỹ thuật trong toàn bộ chuỗi cung ứng biên mậu.

3.2.1.2. Cơ chế chính sách của tỉnh Lạng Sơn đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số

Tỉnh Lạng Sơn đã cụ thể hóa các định hướng quốc gia thành các quy trình vận hành và cơ chế phối hợp đặc thù:

Trên cơ sở bám sát các định hướng chiến lược quốc gia về xuất nhập khẩu trong quá trình hội nhập kinh tế và chuyển đổi số, Tỉnh ủy và UBND tỉnh Lạng Sơn đã ban hành nhiều chủ trương, chính sách cụ thể nhằm thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa, đặc biệt là dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số tại khu vực khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Các chính sách này vừa mang tính định hướng lâu dài, vừa giải quyết các vấn đề thực tiễn trong tổ chức dịch vụ cửa khẩu, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh.

Đề án phát triển dịch vụ logistics giai đoạn 2021-2030, với tầm nhìn đưa khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trở thành trung tâm trung chuyển quốc tế. Đề án xác định rõ mục tiêu phát triển logistics thành một ngành kinh tế mũi nhọn của tỉnh, tập trung vào ba trụ cột chính: nâng cấp hạ tầng kỹ thuật và kho bãi hiện đại, phát triển doanh nghiệp logistics có năng lực công nghệ cao, và thu hút đầu tư vào các lĩnh vực dịch vụ liên quan đến chuỗi cung ứng biên giới. Khu kinh tế Đồng Đăng được xem là địa bàn trung tâm để hiện thực hóa tầm nhìn này, với vai trò vừa là cửa ngõ giao thương với Trung Quốc, vừa là đầu mối kết nối với các tỉnh phía sau như Hà Nội, Hải

Phòng, Thái Nguyên.

Song song với đó, tỉnh đã triển khai Kế hoạch hành động chuyển đổi số tỉnh Lạng Sơn, trong đó nổi bật là việc xây dựng và đưa vào vận hành Nền tảng cửa khẩu số từ năm 2022. Đây là bước tiến lớn trong ứng dụng công nghệ số vào quản lý hoạt động xuất nhập khẩu. Nền tảng cho phép doanh nghiệp, lái xe, các lực lượng chức năng như hải quan, biên phòng, kiểm dịch... thực hiện các thủ tục nghiệp vụ thông qua hệ thống điện tử, bao gồm khai báo trực tuyến, phân luồng phương tiện, giám sát hàng hóa, xác nhận hồ sơ và thanh toán phí dịch vụ. Việc rút ngắn quy trình xử lý từ 10 - 12 bước thủ công xuống còn 7 bước cho xuất khẩu và 8 bước cho nhập khẩu đã giúp giảm đáng kể thời gian thông quan, đồng thời giảm áp lực cho hệ thống kho bãi và bến xe tại cửa khẩu Hữu Nghị và Tân Thanh.

Để đảm bảo tính đồng bộ và khả thi trong triển khai, Quyết định số 941/QĐ-UBND ngày 02/6/2022 của UBND tỉnh Lạng Sơn đã ban hành Quy định về quy trình sử dụng Nền tảng cửa khẩu số, áp dụng thống nhất cho toàn bộ hoạt động xuất nhập khẩu tại các cửa khẩu chính. Quy trình được chuẩn hóa, tự động hóa theo thời gian thực, dữ liệu từ các bên liên quan được cập nhật liên thông, phục vụ hiệu quả cho việc truy xuất, phân tích và điều hành phương tiện tại cửa khẩu. Trong trường hợp xảy ra sự cố về hệ thống, quy định cũng linh hoạt chuyển sang chế độ thủ công theo mẫu giấy, đảm bảo không làm gián đoạn hoạt động giao thương. Bên cạnh nền tảng công nghệ, tỉnh còn chú trọng hoàn thiện cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý.

Quy chế phối hợp liên ngành giữa Ban Quản lý Khu kinh tế cửa khẩu, Cục Hải quan, Bộ đội Biên phòng, lực lượng kiểm dịch và UBND các huyện biên giới được ban hành nhằm thống nhất phương án xử lý tại thực địa. Quy chế này quy định rõ trách nhiệm, quy trình phối hợp nghiệp vụ và cơ chế xử lý các tình huống khẩn cấp như ùn tắc giao thông, thiên tai, dịch bệnh... tạo điều kiện cho dịch vụ xuất nhập khẩu hoạt động thông suốt, ổn định, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm.

Kế hoạch số 196/KH-UBND ngày 30/9/2023 của UBND tỉnh về phát triển hạ tầng số giai đoạn 2023-2025 đã xác định việc đầu tư mới, cải tạo và mở rộng hệ thống viễn thông băng rộng, mạng truyền dẫn, hạ tầng trung tâm dữ liệu tại khu vực cửa khẩu. Hướng đến mục tiêu đồng bộ với Chương trình chuyển đổi số quốc gia, hạ tầng số tại Đồng Đăng được định hướng phát triển theo nguyên tắc chia sẻ, dùng chung, có khả năng mở rộng, tốc độ cao và bảo mật mạnh, qua đó đáp ứng yêu cầu triển khai hệ thống logistics thông minh và giao dịch thương mại điện tử xuyên biên giới trong tương lai gần.

Các cơ chế, chính sách cấp tỉnh mà Lạng Sơn triển khai trong giai đoạn 2019 - 2024 cho thấy sự chủ động và nhất quán trong việc chuyển đổi mô hình điều hành dịch vụ xuất nhập khẩu từ phương thức hành chính truyền thống sang phương thức quản trị số. Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng với vai trò đầu mối đang từng bước trở thành trung tâm thử nghiệm các giải pháp cửa khẩu thông minh, hạ tầng số dùng chung và nền tảng logistics hiện đại đúng như định hướng chiến lược của cả trung ương và địa phương trong giai đoạn đến năm 2030.

3.2.2. Thực trạng các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

3.2.2.1. Thực trạng dịch vụ thông quan hàng hóa

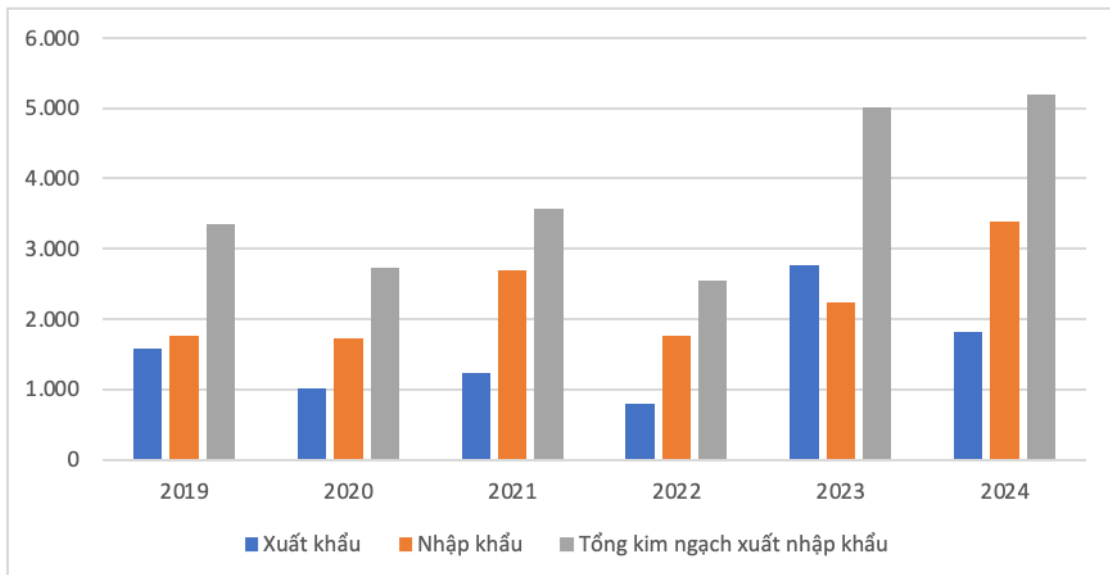
Trong chuỗi giá trị xuất nhập khẩu hàng hóa, dịch vụ thông quan giữ vai trò cốt lõi, là “công ra - vào” của hàng hóa qua biên giới. Đây là khâu chịu trách nhiệm chính trong kiểm tra, kiểm soát, xác nhận và xử lý thủ tục pháp lý để hàng hóa được phép lưu thông hợp pháp giữa các quốc gia. Tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn, nơi tập trung các cửa khẩu quốc tế và quốc gia quan trọng giáp Trung Quốc, dịch vụ thông quan không chỉ thực hiện chức năng pháp lý, mà còn đóng vai trò điều phối hoạt động lưu chuyển hàng hóa trong toàn bộ hệ thống logistics. Mức độ thuận lợi, nhanh chóng, chính xác của dịch vụ thông quan sẽ quyết định trực tiếp đến chi phí, thời gian và khả năng cạnh tranh của hoạt động xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa

khẩu Đồng Đăng. Thực trạng dịch vụ thông quan hàng hóa được thể hiện thông qua hai khía cạnh sau:

Thứ nhất, Sự biến động kim ngạch xuất, nhập khẩu và khả năng thích ứng của hệ thống thông quan

Giai đoạn 2019-2024 là thời kỳ nhiều biến động của dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn nói chung và dịch vụ thông quan nói riêng. Những ảnh hưởng từ đại dịch Covid-19, chính sách “Zero Covid” từ phía Trung Quốc, tình trạng ùn tắc tại cửa khẩu và việc gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu đã khiến các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa nhiều lần bị đình trệ. Trong bối cảnh đó, việc chuyển đổi hình thức vận hành dịch vụ thông quan từ phương thức truyền thống sang ứng dụng công nghệ - điển hình là triển khai mô hình “Cửa khẩu số” từ năm 2022 đã góp phần tạo nên bước chuyển quan trọng, giúp Lạng Sơn duy trì năng lực thương mại và từng bước phục hồi sau khủng hoảng.

Đơn vị: Triệu USD



Hình 3.1. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa mở từ khai hải quan tại tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2019 - 2024

Nguồn: Tổng hợp số liệu hàng năm qua Báo cáo của Cục Hải quan tỉnh Lạng Sơn [13][14][15]16]

Hình 3.1. cho thấy tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa mở tờ khai hải quan của tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2019-2024 có xu hướng không ổn định. Trong năm 2019, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của tỉnh đạt 3.344 triệu USD, được xem là giá trị ổn định trước khi bước vào thời kỳ biến động lớn với cơ cấu kim ngạch tương đối cân bằng, trong đó xuất khẩu đạt 1.576 triệu USD và nhập khẩu đạt 1.768 triệu USD, thể hiện nhịp độ giao thương sôi động tại khu vực cửa khẩu.

Tuy nhiên, năm 2020 đánh dấu sự sụt giảm nghiêm trọng về xuất nhập khẩu do ảnh hưởng trực tiếp từ đại dịch Covid-19. Tổng kim ngạch chỉ còn 2.735,79 triệu USD, trong đó xuất khẩu giảm mạnh xuống còn 1.017,67 triệu USD và nhập khẩu duy trì ở mức 1.718,12 triệu USD. Việc phong tỏa biên giới, siết kiểm dịch và thiếu sự phối hợp về cung cấp, xử lý thông tin giữa hai bên biên giới đã khiến hiệu quả của hệ thống dịch vụ thông quan bị hạn chế. [13]

Năm 2021, dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá khu kinh tế cửa khẩu dần được phục hồi khi chính quyền địa phương và các ngành chức năng từng bước cải thiện điều kiện tiếp nhận, đẩy mạnh điện tử hóa thủ tục và nới lỏng một số quy định kiểm dịch. Tổng kim ngạch đạt 3.575,10 triệu USD, trong đó xuất khẩu tăng lên 1.237,80 triệu USD và nhập khẩu tăng mạnh đạt 2.693,80 triệu USD. Tuy nhiên, đà phục hồi không duy trì được lâu. [14]

Năm 2022, do chính sách “Zero Covid” được áp dụng nghiêm ngặt từ phía Trung Quốc, dòng hàng hóa qua biên giới lại rơi vào trạng thái đình trệ. Tổng kim ngạch giảm còn 2.547,60 triệu USD, xuất khẩu chỉ còn 793,6 triệu USD đây được xem là mức thấp nhất trong toàn bộ giai đoạn và nhập khẩu giảm xuống 1.754 triệu USD. [15]

Năm 2023 được coi là năm có sự chuyển biến nhất trong cả giai đoạn. Khi các biện pháp phòng chống dịch được gỡ bỏ, cửa khẩu được khôi phục hoàn toàn và đặc biệt là mô hình “Cửa khẩu số” được chính thức triển khai tại

tỉnh Lạng Sơn. Nhờ ứng dụng nền tảng công nghệ vào phân luồng phương tiện, đăng ký tờ khai điện tử, chia sẻ dữ liệu hải quan, vận tải, ngân hàng, kiểm dịch..., năng lực xử lý hồ sơ và thông quan tăng đáng kể. Tổng kim ngạch đạt mức kỷ lục 5.011,94 triệu USD, xuất khẩu vọt lên 2.769,28 triệu USD, tăng gấp 3,5 lần so với năm 2022 và nhập khẩu đạt 2.242,68 triệu USD, ghi nhận mức tăng trưởng ổn định và bền vững. [16]

Năm 2024, tổng kim ngạch đạt 5.200,00 triệu USD, tiếp tục vượt mốc của năm trước. Trong đó, xuất khẩu đạt 1.816,60 triệu USD, giảm so với năm 2023 nhưng vẫn cao hơn tất cả các năm trước đó (trừ 2023), còn nhập khẩu tăng mạnh lên 3.383,40 triệu USD, là mức cao nhất trong giai đoạn. Sự gia tăng của kim ngạch nhập khẩu phản ánh rõ khả năng phối hợp thông suốt của hệ thống dịch vụ từ kiểm tra thực tế, xác nhận thông tin, cho đến kết nối nền tảng giữa doanh nghiệp và cơ quan nhà nước. Tốc độ xử lý tờ khai, thời gian lưu xe và năng suất xử lý luồng hàng tại các cửa khẩu như Hữu Nghị, Chi Ma, Tân Thanh đều được cải thiện rõ rệt. Số lượng tờ khai năm 2024 là 2005 tờ khai, tăng gần gấp đôi so với năm 2019 là 1293 tờ khai; trị giá tính bằng USD tăng 1,3 lần từ 84.093.462 lên 112.357.845. [17]

Như vậy, sự biến động của tổng kim ngạch xuất nhập khẩu giai đoạn 2019 - 2024 không chỉ phản ánh những tác động từ môi trường kinh tế bên ngoài mà còn cho thấy năng lực ứng phó của hệ thống dịch vụ thông quan tại Lạng Sơn. Đặc biệt, khi các cửa khẩu đường bộ đối mặt với tình trạng đình trệ do kiểm dịch, sự chuyển dịch dòng hàng hóa sang phương thức vận tải khác đã trở thành một chỉ dấu quan trọng để đánh giá tính linh hoạt của khâu lưu thông. Thực trạng này được thể hiện rõ nét qua sự vận hành của dịch vụ thông quan tại Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng một mắt xích chiến lược giúp duy trì mạch máu kinh tế trong những giai đoạn đứt gãy cung ứng.

Thứ hai, thực trạng thông quan tại các cửa khẩu trọng điểm và ga đường sắt

Sự vận động của dịch vụ thông quan được thể hiện rõ nét qua số lượng tờ khai và trị giá hàng hóa qua Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng (Bảng 3.1).

Bảng 3.1. Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa tại Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2019 - 2024

Năm	Số lượng tờ khai	Trị giá (USD)	Tỷ lệ tăng/giảm tờ khai (%)	Tỷ lệ tăng/giảm trị giá (%)
2019	1293	84.093.462		
2020	3792	281.091.683	+193,27	+234,26
2021	2051	137.842.833	-45,91	-50,96
2023	1679	118.326.360	-18,14	-14,16
2024	2005	112.357.845	+19,42	-5,04

Nguồn: Tổng hợp số liệu hàng năm qua Báo cáo của Cục Hải quan tỉnh Lạng Sơn [13][14][15][16][17]

Nhìn vào bảng 3.1. cho thấy có sự biến động rõ rệt về số lượng tờ khai và trị giá hàng hóa qua từng năm điều này phản ánh không chỉ nhu cầu thị trường mà còn là hiệu quả tổ chức dịch vụ logistics và thông quan tại khu vực ga đường sắt.

Cụ thể, năm 2019 có 1.293 tờ khai và tổng kim ngạch đạt 84,09 triệu USD. Năm 2020, với chính sách thúc đẩy vận tải hàng hóa qua đường sắt trong bối cảnh dịch Covid-19 khiến hoạt động vận tải đường bộ bị gián đoạn, số lượng tờ khai tăng vọt lên 3.792, gấp gần 3 lần năm trước. Đồng thời, trị giá xuất nhập khẩu cũng đạt hơn 281 triệu USD, tăng 234,26% so với năm 2019 đây được xem là một con số kỷ lục trong cả giai đoạn. Tuy vậy, năm 2021, hoạt động tại ga Đồng Đăng chững lại khi số lượng tờ khai giảm mạnh còn 2.051 (giảm 45,91%) và trị giá xuất nhập khẩu còn 137,84 triệu USD (giảm 50,96%). Xu hướng giảm tiếp tục trong năm 2023, khi số lượng tờ khai

giảm còn 1.679, trị giá chỉ đạt 118,33 triệu USD, tương ứng mức giảm - 14,16% so với năm trước. Năm 2024 cho thấy tín hiệu phục hồi tích cực: số lượng tờ khai tăng trở lại lên 2.005 (tăng +19,42%) và kim ngạch đạt 112,36 triệu USD, dù vẫn giảm nhẹ so với năm 2023 (-5,04%).

Nhìn chung, dịch vụ thông quan tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn đã có những bước tiến rõ rệt về tổ chức và vận hành trong giai đoạn 2019-2024. Khối lượng tờ khai và kim ngạch xuất nhập khẩu qua các năm phản ánh rõ năng lực thích ứng trước các biến động về chính sách và thị trường. Đặc biệt, từ sau năm 2022, việc đưa vào vận hành mô hình cửa khẩu số và tích hợp dữ liệu đa ngành đã góp phần giảm thời gian thông quan, nâng cao tính minh bạch và độ chính xác trong xử lý hồ sơ. Dù còn nhiều thách thức về đồng bộ kết cấu hạ tầng và chia sẻ dữ liệu xuyên biên giới, nhưng nền tảng kỹ thuật và thể chế đã được hình thành. Đây là tiền đề quan trọng để Lạng Sơn hướng đến mục tiêu phát triển hệ thống dịch vụ thông quan hiện đại, hiệu quả và bền vững hơn trong giai đoạn tiếp theo.

Tóm lại, thực trạng dịch vụ thông quan giai đoạn 2019 - 2024 phản ánh quá trình hiện đại hóa mạnh mẽ về phương thức vận hành. Sự gia tăng kỷ lục về kim ngạch và số lượng tờ khai trong hai năm cuối giai đoạn cho thấy hiệu quả của việc thay đổi từ quản lý hành chính trực tiếp sang quản trị dựa trên dữ liệu. Tuy nhiên, sự biến động không ổn định trong các năm dịch bệnh cũng cho thấy tính dễ bị tổn thương của khâu lưu thông khi chưa có sự liên thông dữ liệu xuyên biên giới đồng bộ.

3.2.2.2. Thực trạng dịch vụ tài chính - ngân hàng trong hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển mạnh mẽ thương mại biên giới, dịch vụ ngân hàng đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ và thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu của tỉnh Lạng Sơn, đặc biệt tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Đây là khu vực có mật độ

giao dịch thương mại cao, lưu lượng phương tiện và doanh nghiệp thường xuyên qua lại giữa Việt Nam và Trung Quốc. Việc đảm bảo dòng tiền quốc tế, tài trợ vốn lưu động, kiểm soát rủi ro thanh toán và kết nối dữ liệu giao dịch là những yêu cầu thiết yếu mà hệ thống ngân hàng tỉnh cần đáp ứng.

Một là, thực trạng mạng lưới cung ứng và sự dịch chuyển phương thức thanh toán.

Các ngân hàng thương mại lớn có chi nhánh tại khu vực cửa khẩu Lạng Sơn như Vietcombank, BIDV, Agribank, VietinBank... đã triển khai đầy đủ các phương thức thanh toán quốc tế, bao gồm:

Thư tín dụng (L/C): Phổ biến trong giao dịch xuất khẩu nông sản, vật liệu xây dựng, hàng tiêu dùng - đảm bảo an toàn cho cả bên mua và bán khi thực hiện giao dịch xuyên biên giới.

Nhờ thu chứng từ (Documentary Collection): Áp dụng tại một số doanh nghiệp xuất khẩu thường xuyên với đối tác truyền thống bên kia biên giới - giúp tiết kiệm chi phí, nhưng đi kèm rủi ro nếu không có đảm bảo từ phía người mua.

Chuyển tiền (Remittance): Được sử dụng nhiều với hàng hóa có giá trị nhỏ, theo hình thức trao đổi linh hoạt hoặc thương mại cư dân qua lối mở phụ. Tuy nhiên, thực tiễn tại Lạng Sơn vẫn còn hiện tượng thanh toán tiền mặt, giao dịch qua trung gian phi chính thức hoặc ngoại tệ mạnh, đặc biệt trong giai đoạn ứ ứ tại cửa khẩu. Điều này làm gia tăng rủi ro tài chính và ảnh hưởng đến khả năng kiểm soát dòng vốn nhà nước.

Với các hình thức thanh toán quốc tế đa dạng, 100% ngân hàng tại cửa khẩu kết nối hệ thống SWIFT, CNAPS; tổng lượng giao dịch thanh toán quốc tế qua các ngân hàng tại Lạng Sơn tăng trưởng từ 15 đến 20%/năm. Số lượng doanh nghiệp sử dụng phương thức thanh toán qua ngân hàng với dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá chiếm 60%

Một số ngân hàng Trung Quốc như ICBC, Bank of China cũng hợp tác

với ngân hàng Việt Nam để hỗ trợ giao dịch xuyên biên giới. Với thoả thuận song phương Việt - Trung thì đồng Nhân dân tệ (RMB) cũng đã được sử dụng trong thanh toán biên mậu.

Mặc dù hệ thống thanh toán chính thức phát triển mạnh, trên thực tế vẫn tồn tại các giao dịch phi chính thức như thanh toán tiền mặt, thanh toán qua trung gian không đăng ký, hoặc sử dụng ngoại tệ mạnh khác ngoài RMB và VND. Những giao dịch này xuất hiện chủ yếu ở các thương vụ nhỏ lẻ hoặc khi xảy ra ùn tắc cửa khẩu, doanh nghiệp buộc phải xử lý nhanh để giải phóng hàng. Tuy nhiên, hình thức thanh toán phi chính thức này tiềm ẩn nhiều rủi ro, đặc biệt là rủi ro về kiểm soát dòng vốn, trốn thuế, gian lận thương mại và nguy cơ rửa tiền. Do đó, việc nâng tỷ lệ thanh toán chính thức qua ngân hàng là xu hướng tất yếu nhằm thúc đẩy thương mại biên giới bền vững và minh bạch. Được thể hiện trong bảng 3.2 dưới đây:

Bảng 3.2. Một số chỉ tiêu phản ánh bối cảnh thanh toán quốc tế tại Lạng Sơn

Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Quý I/2024	Quý I/2025
Kim ngạch XNK qua Lạng Sơn	Tỷ USD	14,3	17,8
Tăng trưởng dịch vụ thanh toán quốc tế	%	15-20	15-20
Tỷ lệ thanh toán qua ngân hàng	%	60	60

Nguồn: Nguồn: Tổng hợp từ [6]; [48]

Hai là, phát triển dịch vụ ngân hàng bán lẻ hỗ trợ xuất nhập khẩu hàng hóa.

Song song với các dịch vụ dành riêng cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu, các ngân hàng thương mại tại tỉnh Lạng Sơn cũng đẩy mạnh phát triển dịch vụ ngân hàng bán lẻ nhằm phục vụ cư dân biên giới, người lao động và các hộ kinh doanh nhỏ.

Các ngân hàng thương mại lớn như SHB Lạng Sơn, Agribank Lạng Sơn, BIDV, Vietcombank, VietinBank... đã có những bước đi tích cực trong

việc mở rộng chi nhánh, điểm giao dịch và giới thiệu các sản phẩm tài chính bán lẻ tại các địa bàn trọng điểm. Trong năm 2024, Ngân hàng TMCP Sài Gòn - Hà Nội Chi nhánh Lạng Sơn (SHB Lạng Sơn) đã mở thêm 2 phòng giao dịch mới tại thị trấn Lộc Bình (huyện Lộc Bình) và thị trấn Đồng Đăng (huyện Cao Lộc) - hai khu vực có hoạt động thương mại biên giới sôi động. Ngân hàng tập trung đẩy mạnh các sản phẩm như: thu hộ tiền nước qua tài khoản, gói vay tiêu dùng - mua nhà - mua ô tô với lãi suất ưu đãi, khoản vay thấu chi không tài sản đảm bảo với lãi suất giảm 2%, cùng nhiều chính sách miễn, giảm phí và tặng tài khoản số đẹp. Tính đến cuối năm 2024, SHB Lạng Sơn đã có trên 20.000 khách hàng vay với tổng dư nợ trên 3.500 tỷ đồng

Tương tự, Agribank Lạng Sơn đang phát triển mạnh các gói vay tiêu dùng đơn giản hóa thủ tục cho khách hàng cá nhân, trong đó có các chương trình ưu đãi giảm lãi suất từ 1% - 2%/năm, đặc biệt là các khoản vay liên quan đến lĩnh vực lâm sản, thủy sản, sản xuất kinh doanh gắn với chương trình OCOP. Ngân hàng này còn phát hành trên 12.000 thẻ thấu chi tại thị trường nông thôn. Việc phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương để triển khai tuyên truyền, quảng bá dịch vụ giúp gia tăng đáng kể lượng khách hàng tiếp cận dịch vụ tài chính chính thức.

Các ngân hàng trên địa bàn đã đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, hướng tới ngân hàng không giấy tờ và giao dịch không tiếp xúc. Một số ứng dụng đáng chú ý: eKYC: Định danh khách hàng trực tuyến bằng khuôn mặt hoặc vân tay, giúp tiết kiệm thời gian, đơn giản hóa thủ tục mở tài khoản. Mobile Banking: Cung cấp nền tảng ngân hàng số tích hợp nhiều tính năng như chuyển khoản, thanh toán QR code, gửi tiết kiệm online, tra cứu thông tin tài khoản. POS: Phát triển hệ thống máy quét thẻ tại các điểm bán lẻ, siêu thị, cửa hàng trong khu vực cửa khẩu, thúc đẩy thanh toán không dùng tiền mặt.

Các chương trình chuyển đổi số và phát triển ngân hàng bán lẻ trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn nói chung và khu vực cửa khẩu Đồng Đăng nói riêng đã ghi nhận nhiều kết quả tích cực: Tỷ lệ người lao động có tài khoản ngân hàng đạt trên 70%, góp phần nâng cao khả năng tiếp cận tài chính chính thức và thúc đẩy tài chính toàn diện tại địa phương. Số lượng khách hàng sử dụng ngân hàng số tăng mạnh, với trên 60% giao dịch tài chính được thực hiện qua nền tảng số tính đến cuối năm 2024. Tăng trưởng dư nợ bán lẻ mạnh mẽ, tiêu biểu như SHB Lạng Sơn với 3.500 tỷ đồng và Agribank với hệ thống thẻ thấu chi phục vụ nông nghiệp - nông thôn đạt trên 12.000 thẻ phát hành. 14 ngân hàng thương mại hoạt động trên địa bàn tỉnh đều đang ưu tiên chiến lược phát triển bán lẻ và ngân hàng số, góp phần cải thiện mạnh mẽ chất lượng dịch vụ, đa dạng hóa sản phẩm và gia tăng tính minh bạch cho các giao dịch tại khu vực biên giới.

3.2.2.3. Thực trạng dịch vụ bến bãi và logistics tại khu kinh tế cửa khẩu

Dịch vụ bến bãi và logistics tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong giai đoạn 2019 - 2024 đã có những chuyển biến rõ nét cả về quy mô hạ tầng lẫn mức độ ứng dụng công nghệ trong quản lý và khai thác dịch vụ. Dưới áp lực gia tăng mạnh mẽ từ hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc, các doanh nghiệp và cơ quan quản lý đã chủ động đầu tư, mở rộng và nâng cấp các điểm kho, bãi cũng như triển khai các giải pháp số hóa quy trình logistics.

Thứ nhất, về quy mô và năng lực hạ tầng bến bãi, kho vận

Dưới áp lực gia tăng mạnh mẽ từ hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc, hệ thống kết cấu hạ tầng logistics tại khu vực đã được quy hoạch và đầu tư bài bản hơn. Mạng lưới bến bãi được mở rộng tập trung tại các khu vực trọng điểm như Cửa khẩu Quốc tế Hữu Nghị, bến xe Tân Thanh,

khu vực Bản Chát, Tân Mỹ và Pò Nhùng. Tính đến năm 2024, năng lực thông quan và lưu chứa tại các cửa khẩu được duy trì ổn định ở mức cao: Cửa khẩu Tân Thanh đạt năng lực khoảng 600 - 700 xe/ngày; Cửa khẩu Chi Ma đạt khoảng 600 xe/ngày và Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng xử lý trung bình 120 toa hàng/ngày.

Sự tham gia của khối tư nhân vào xã hội hóa hạ tầng logistics ngày càng rõ nét. Năm 2024, toàn tỉnh Lạng Sơn ghi nhận 39 doanh nghiệp đầu tư chuyên sâu vào dịch vụ kho bảo quản và bến xe. Tổng cơ sở vật chất bao gồm 28 kho bảo quản (trong đó có 8 kho lạnh đạt chuẩn và 20 kho khô) cùng 23 bến xe được đầu tư xây dựng kiên cố. Điển hình cho mô hình này là Công ty Cổ phần Hữu Nghị Xuân Cương – đơn vị chủ lực tại Cửa khẩu Quốc tế Hữu Nghị. Với diện tích bến bãi quản lý hơn 30.000 m², năng lực phục vụ trên 1.500 lượt phương tiện/ngày cùng hệ thống 4 kho lạnh và 8 kho khô (tổng diện tích trên 1.000 m²), doanh nghiệp này đã góp phần giải quyết bài toán ùn tắc và bảo quản hàng hóa trong các đợt cao điểm.

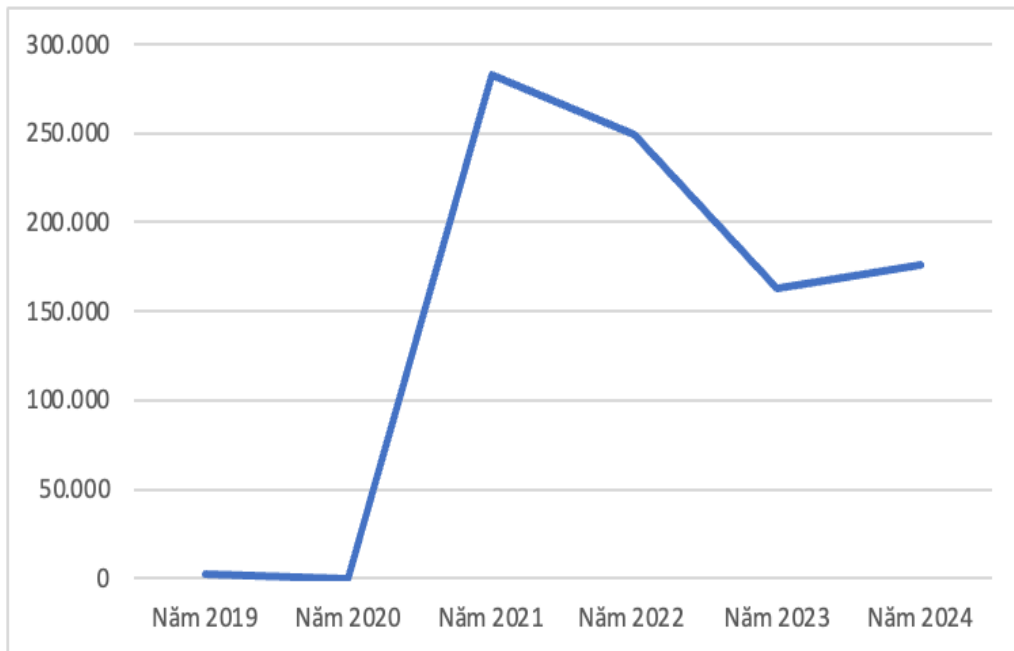
Thứ hai, về biến động lưu lượng phương tiện và khả năng thích ứng của chuỗi cung ứng

Cụ thể, năm 2019 lượng phương tiện ghi nhận ở mức 2.655 lượt, chủ yếu tập trung vào các nhóm hàng hóa tạm nhập - tái xuất. Năm 2020, dưới tác động của đại dịch COVID-19, chuỗi cung ứng bị đứt gãy khiến lượng phương tiện sụt giảm kỷ lục xuống còn 142 lượt. Tuy nhiên, sự phục hồi mạnh mẽ đã diễn ra ngay trong năm 2021 với sự bùng nổ về lưu lượng vận tải, đạt đỉnh điểm 282.405 lượt phương tiện – mức cao nhất trong cả giai đoạn. Sự gia tăng đột biến này là kết quả của các nỗ lực thiết lập "vùng xanh" an toàn, giải phóng hàng tồn đọng và áp dụng các phương thức vận tải chuyên biệt như container lạnh, vận tải không tiếp xúc. Trong hai năm tiếp theo (2022-2023), khi hoạt động thương mại đi vào ổn định, số lượng

phương tiện duy trì ở mức cao và bền vững (249.175 lượt năm 2022 và 162.834 lượt năm 2023). Đặc biệt, đến năm 2024, lưu lượng phương tiện đạt 176.010 lượt. Con số này phản ánh mức độ duy trì ổn định và chuyên nghiệp hóa của dịch vụ vận tải, đồng thời chứng minh vai trò của công nghệ số trong việc tối ưu hóa quy trình điều phối, giúp hệ thống cửa khẩu có thể "hấp thụ" lượng hàng hóa lớn mà không xảy ra tình trạng vỡ trận như trước đây. Bên cạnh đường bộ, vận tải đường sắt tại Ga quốc tế Đồng Đăng cũng khẳng định vai trò trụ cột trong chuỗi logistics với các mặt hàng đặc thù. Hàng xuất khẩu chủ lực gồm hàng gia công, quặng sắt, nông sản đông lạnh (chân gà, chân lợn...); trong khi hàng nhập khẩu tập trung vào tư liệu sản xuất như linh kiện, hóa chất, vật liệu xây dựng. Sự ổn định của đường sắt đã bổ trợ đắc lực cho đường bộ, tạo nên tính đa dạng trong hệ sinh thái logistics tại khu vực.

Theo Ban Quản lý Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn, đến năm 2024, toàn tỉnh duy trì 7 cửa khẩu có hoạt động thông quan ổn định, với lưu lượng trung bình 1.100 - 1.350 xe/ngày. Trong đó: Cửa khẩu Tân Thanh (Văn Lãng) đạt năng lực thông quan khoảng 600 - 700 xe/ngày. Cửa khẩu Chi Ma (Lộc Bình) đạt khoảng 600 xe/ngày. Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng có thể xử lý khoảng 120 toa hàng/ngày. Sự gia tăng lưu lượng phương tiện và hàng hóa đòi hỏi dịch vụ logistics phải vận chuyển. Ga đường sắt quốc tế Đồng Đăng ngày càng đóng vai trò lớn trong xuất khẩu hàng gia công và chuyển khẩu như: chân gà, chân lợn, quặng sắt, da heo khô. Hàng nhập khẩu bao gồm: vật liệu xây dựng, linh kiện xe đạp điện, túi nilon, vải giả da, hóa chất, gạch chịu lửa... Hình thức vận tải đường sắt ngày càng được ưu tiên nhờ tính ổn định và khả năng kiểm soát chuỗi cung ứng bằng dữ liệu số.

Đơn vị: Lượt



Hình 3.2. Số lượt phương tiện thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh theo Nghị định 59/2018/NĐ-CP khu cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn

Nguồn: Tổng hợp từ [13]; [14]; [15]; [17]

Giai đoạn 2019-2024, số lượt phương tiện thực hiện thủ tục xuất cảnh nhập cảnh theo Nghị định 59/2018/NĐ-CP tại khu vực cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn có nhiều biến động, phản ánh quá trình thích ứng của hoạt động vận tải biên mậu với bối cảnh thực tiễn. Năm 2019 ghi nhận 2.655 lượt phương tiện, chủ yếu tập trung vào các tuyến vận chuyển hàng hóa có thủ tục tạm xuất - tái nhập và tạm nhập - tái xuất. Năm 2020, do ảnh hưởng nặng nề từ đại dịch COVID-19, lượng phương tiện sụt giảm mạnh xuống chỉ còn 142 lượt, thể hiện sự gián đoạn nghiêm trọng trong chuỗi vận tải biên giới. Tuy nhiên, đến năm 2021, số lượt phương tiện tăng vọt lên 282.405 đây là mức cao nhất trong giai đoạn nhờ vào quá trình phục hồi thương mại, gia tăng hoạt động thông quan hàng hóa tồn đọng và áp dụng các giải pháp vận tải chuyên biệt như luồng xanh, container lạnh, vận tải liên vận. Trong hai năm tiếp theo, số lượt phương tiện duy trì ở mức cao với 249.175 lượt (năm 2022) và 162.834 lượt

(năm 2023), cho thấy sự ổn định tương đối của hoạt động vận tải xuyên biên giới trong điều kiện hạ tầng và hệ thống điều phối được cải thiện. Đáng chú ý, đến năm 2024, lượng phương tiện đạt 176.010 lượt, phản ánh mức độ duy trì ổn định và chuyên nghiệp hóa của dịch vụ vận tải tại khu vực cửa khẩu, đồng thời cho thấy vai trò ngày càng rõ nét của công nghệ số trong việc tối ưu hóa quy trình điều phối, kiểm soát phương tiện và tăng hiệu suất vận hành của chuỗi logistics biên giới.

Thứ ba, về mức độ số hóa và ứng dụng công nghệ trong quản lý logistics

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp vận tải lớn tại khu vực Đồng Đăng đã áp dụng hệ thống định vị GPS, kết hợp mã QR truy xuất nguồn gốc, hỗ trợ khách hàng theo dõi trạng thái giao nhận hàng hóa theo thời gian thực. Nhiều đơn vị cũng tích hợp hệ thống cảnh báo sớm đối với xe bị dừng lâu bất thường, đảm bảo an toàn và minh bạch quá trình vận chuyển. Dịch vụ lưu kho kết hợp theo dõi nhiệt độ - độ ẩm qua IoT: Đối với hàng hóa có yêu cầu bảo quản đặc biệt như nông sản tươi sống, một số kho trung chuyển trong khu vực đã triển khai giải pháp cảm biến nhiệt độ, độ ẩm kết nối mạng nhằm giám sát điều kiện lưu trữ và cảnh báo sớm khi thông số vượt ngưỡng.

Thứ tư, về thu hút đầu tư chiến lược và hợp tác quốc tế

Giai đoạn 2022-2024 ghi nhận xu hướng liên kết mạnh mẽ khi nhiều doanh nghiệp logistics Việt Nam ký kết hợp tác với đối tác Trung Quốc trong hoạt động gom hàng và chia sẻ kho bãi. Điểm nhấn quan trọng nhất trong hạ tầng logistics hiện đại là sự kiện Tập đoàn Viettel chính thức khai trương Công viên logistics Viettel tại Lạng Sơn vào năm 2024. Với quy mô 143,7ha và tổng vốn đầu tư gần 3.300 tỷ đồng, đây là trung tâm logistics được đầu tư đồng bộ, hiện đại bậc nhất khu vực Đông Bắc. Dự án này không chỉ đơn thuần là bến bãi, mà được định vị là cầu nối giao thương chiến lược giữa ASEAN và Trung Quốc, cung cấp các dịch vụ logistics trọn gói (Full-service) với hàm lượng công nghệ

cao. Sự ra đời của các trung tâm logistics quy mô lớn như vậy là minh chứng rõ ràng nhất cho sự chuyển dịch của dịch vụ logistics tại Đồng Đăng: từ quy mô nhỏ lẻ, phân tán sang mô hình tập trung, hiện đại và liên kết vùng.

3.2.2.4. Thực trạng dịch vụ sau thông quan trên nền tảng số

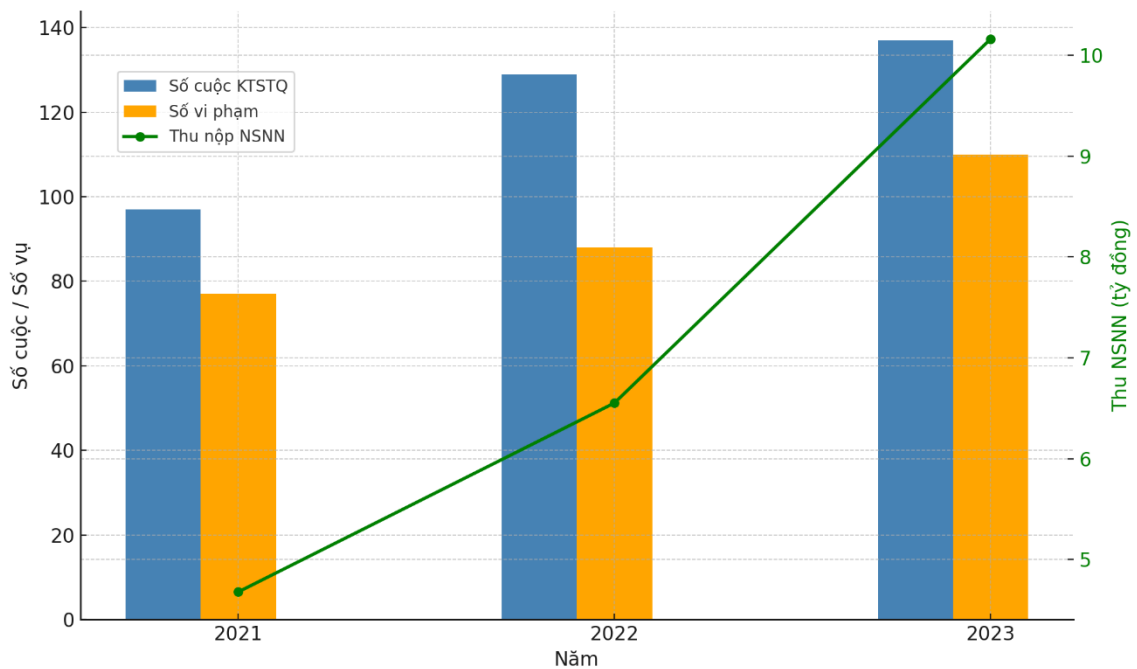
Dịch vụ sau thông quan là mắt xích chiến lược trong chuỗi giá trị thương mại, bao gồm các hoạt động nhằm hoàn tất nghĩa vụ thuế, xác nhận xuất xứ và kiểm tra tính tuân thủ của hàng hóa. Trong bối cảnh chuyển đổi số tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, thực trạng cung ứng dịch vụ này phản ánh xu hướng số hóa toàn diện quy trình tương tác giữa Nhà nước và doanh nghiệp, chuyển dịch từ kiểm soát hành chính thủ công sang quản trị dựa trên phân tích dữ liệu rủi ro.

Thứ nhất, hiệu quả công tác kiểm tra sau thông quan dựa trên dữ liệu số:

Tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, Cục Hải quan tỉnh Lạng Sơn đã triển khai công tác kiểm tra sau thông quan một cách có hệ thống, phù hợp với thực tiễn địa bàn biên mậu sôi động và đặc thù hàng hóa đa dạng. Thực trạng này được phản ánh rõ nét qua các chỉ số về quy mô và hiệu quả tài chính:

Sự gia tăng về cường độ kiểm tra: Theo số liệu tổng hợp, trong ba năm gần nhất (2021-2023), toàn Cục đã thực hiện lần lượt 97, 129 và 137 cuộc kiểm tra sau thông quan; phát hiện tương ứng 77, 88 và 110 vụ vi phạm; với tổng số thu nộp vào ngân sách nhà nước đạt 4,68 tỷ đồng (năm 2021), 6,553 tỷ đồng (năm 2022) và 10,161 tỷ đồng (năm 2023).

Diễn biến này được minh họa rõ trong Hình 3.3, phản ánh xu thế gia tăng đều đặn về cả số lượng kiểm tra, số vụ vi phạm phát hiện và hiệu quả tài chính từ hoạt động kiểm tra sau thông quan.



Hình 3.3. Tình hình kiểm tra sau thông quan tại tỉnh Lạng Sơn (2021-2023)

Nguồn: Tổng hợp từ [13]; [14]; [15]; [16] [17]

Nâng cao năng lực phát hiện vi phạm: Số vụ vi phạm được phát hiện cũng tăng tương ứng từ 77 vụ (2021) lên 110 vụ (2023). Đặc biệt, hiệu quả thu nộp ngân sách nhà nước ghi nhận sự bứt phá mạnh mẽ, từ 4,68 tỷ đồng năm 2021 đã tăng lên hơn 10,16 tỷ đồng vào năm 2023 (gấp 2,17 lần). Diễn biến này phản ánh năng lực kiểm soát của cơ quan chức năng ngày càng được củng cố nhờ sự hỗ trợ của các công cụ số hóa.

Thứ hai, sự thay đổi phương thức lao động và công nghệ quản lý trong khâu sau thông quan

Thực trạng cho thấy sự chuyển dịch về chất trong phương thức vận hành dịch vụ sau thông quan tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, thể hiện qua các khía cạnh cụ thể:

Chuyển dịch từ kiểm tra ngẫu nhiên sang quản trị dựa trên phân tích rủi ro: Tỷ lệ phát hiện vi phạm tăng cao trong giai đoạn này là minh chứng cho việc thay đổi phương thức lao động của cơ quan quản lý. Thay vì kiểm

tra dần trải, Hải quan tỉnh Lạng Sơn đã áp dụng cơ chế kiểm tra trọng điểm dựa trên hệ thống dữ liệu số. Việc thu thập và xử lý thông tin được thực hiện thông qua sự liên thông giữa các hệ thống nghiệp vụ, kết hợp phân tích dữ liệu lịch sử khai báo, mã HS, trị giá tính thuế và thông tin xuất xứ (C/O) để nhận diện các hành vi nghi vấn một cách chính xác.

Hiện đại hóa tư liệu sản xuất thông qua ứng dụng công nghệ chuyên ngành: Từ năm 2021, công tác hậu kiểm đã được trang bị các "tư liệu sản xuất mới" là các phần mềm quản lý hiện đại. Việc triển khai đồng bộ hệ thống phân tích hồ sơ điện tử, công cụ quản lý danh mục hàng hóa rủi ro về trị giá và phần mềm hỗ trợ phân tích chéo dữ liệu kê khai đã giúp tối ưu hóa quy trình nghiệp vụ. Những công cụ này cho phép cơ quan chức năng truy xuất thông tin theo thời gian thực (real-time), từ đó đẩy nhanh tốc độ xác minh, kết luận hồ sơ và hạn chế tối đa tình trạng chậm trễ trong ấn định thuế hay xử phạt hành chính.

Tái cấu trúc bộ máy tổ chức và nâng cao năng lực lực lượng sản xuất: Bộ máy kiểm tra sau thông quan tại khu vực Đồng Đăng đã được kiện toàn theo hướng chuyên trách hóa. Việc định kỳ rà soát dữ liệu tờ khai trong vòng 60 ngày, tập trung vào các nhóm hàng có thuế suất nhạy cảm hoặc chính sách quản lý phức tạp phản ánh sự chuyên nghiệp hóa của lực lượng lao động. Sự thay đổi này không chỉ rút ngắn thời gian kiểm tra, giảm áp lực cho các doanh nghiệp tuân thủ tốt mà còn kiến tạo môi trường xuất nhập khẩu minh bạch, công bằng.

3.2.3. Thực trạng điều kiện hạ tầng số trong cung ứng và vận hành dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa

Trong bối cảnh chuyển đổi số, hạ tầng số tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng không chỉ là công cụ hỗ trợ mà đã trở thành một loại tư liệu sản xuất đặc biệt, chi phối trực tiếp đến hiệu quả giải phóng lực lượng sản xuất trong khâu lưu thông. Thực trạng giai đoạn 2019 - 2024 cho thấy sự chuyển dịch

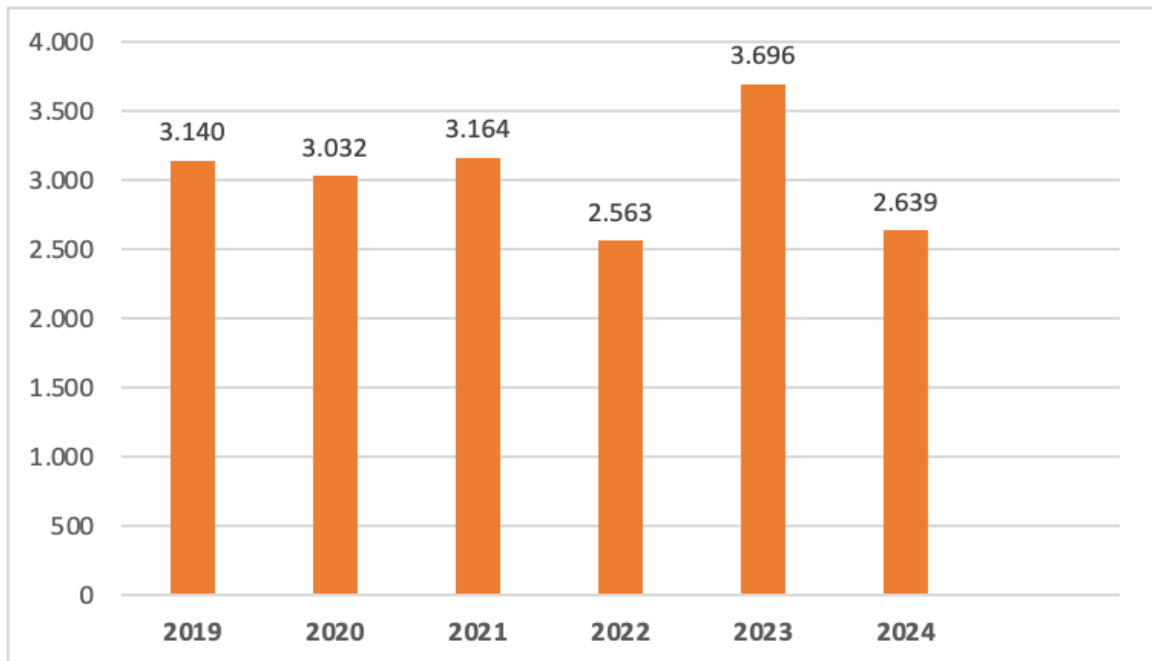
manh mẽ từ mô hình quản trị hành chính thủ công sang mô hình quản trị dựa trên nền tảng dữ liệu số.

3.2.3.1. Thực trạng hạ tầng kỹ thuật và các nền tảng công nghệ dùng chung

Hệ thống hạ tầng kỹ thuật tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng đã được đầu tư đồng bộ, tạo lập nền tảng vật chất cho việc vận hành các dịch vụ thông minh. Thực trạng này được phản ánh qua ba trụ cột chính:

Một là, hệ thống thông quan tự động VNACCS/VCIS và các hệ thống vệ tinh:

Đây là "trục xương sống" trong quản lý thuế và hàng hóa tại cửa khẩu. Tại khu vực Đồng Đăng, việc ứng dụng VNACCS đã trở thành phổ biến, phản ánh qua số lượng doanh nghiệp tham gia sử dụng hệ thống trong giai đoạn 2019-2024 như hình dưới đây:



Hình 3.4. Số lượng doanh nghiệp sử dụng hệ thống VNACCS tại tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2019 – 2024

Nguồn: Tổng hợp số liệu hàng năm qua Báo cáo của Cục Hải quan tỉnh

Lạng Sơn [13];[14]; [15]; [17]

Mặc dù có sự biến động nhẹ qua từng năm, số lượng doanh nghiệp sử dụng hệ thống VNACCS vẫn duy trì ở mức tương đối cao, phản ánh xu thế số hóa rộng khắp trong cộng đồng doanh nghiệp xuất nhập khẩu tại khu vực cửa khẩu. Sự sụt giảm trong năm 2022 và 2024 có thể liên quan đến việc điều chỉnh dòng hàng hoặc thay đổi tuyến vận tải, song xu thế chuyển đổi số vẫn là chủ đạo. Việc duy trì ổn định đường truyền kết nối giữa Cục Hải quan Lạng Sơn với Tổng cục Hải quan và các Chi cục trực thuộc đã đảm bảo tính liên tục của chu trình lưu thông giá trị.

Hai là, nền tảng Cửa khẩu số – Bước đột phá trong chuyển dịch phương thức quản trị và điều tiết dịch vụ

Triển khai chính thức từ năm 2022 tại cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị và cửa khẩu Tân Thanh, nền tảng này đã tích hợp dữ liệu của các lực lượng: Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch, và các đơn vị bến bãi. Thực trạng cho thấy hệ thống cho phép xử lý tự động hơn 1.000 lượt xe/ngày, rút ngắn thời gian làm thủ tục trung bình từ 15 phút xuống còn dưới 5 phút/xe. Việc ứng dụng mã QR định danh phương tiện và tài xế đã thay thế dần các bước xác nhận thủ công, giải quyết triệt để tình trạng "xe nằm chờ" và minh bạch hóa thứ tự ưu tiên thông quan.

Ba là, Hạ tầng viễn thông và vùng phủ sóng băng rộng:

Hạ tầng viễn thông trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn hình thành trong mối quan hệ trực tiếp với quá trình số hóa hoạt động quản lý nhà nước và vận hành các nền tảng cửa khẩu số. Quá trình đầu tư hạ tầng giai đoạn 2021–2025 được triển khai thông qua nhiều nguồn lực khác nhau, với tổng kinh phí khoảng 565,6 tỷ đồng dành cho các nhiệm vụ công nghệ thông tin và chuyển đổi số [52]. Cấu trúc hạ tầng này bao gồm hệ thống mạng viễn thông, trung tâm dữ liệu, nền tảng điện toán đám mây và các hệ thống truyền dẫn phục vụ

kết nối liên thông dữ liệu giữa các cơ quan.

Trong khu vực cửa khẩu, hạ tầng viễn thông gắn trực tiếp với quá trình số hóa hoạt động xuất nhập khẩu. Việc vận hành Nền tảng cửa khẩu số nơi toàn bộ phương tiện và doanh nghiệp thực hiện khai báo trực tuyến phụ thuộc vào khả năng duy trì kết nối liên tục và xử lý dữ liệu theo thời gian thực. Dữ liệu từ các khâu như đăng ký phương tiện, kiểm tra hàng hóa, điều phối luồng xe được truyền qua hệ thống này, tạo thành một dòng dữ liệu liên tục song hành với dòng hàng hóa.

Ngoài ra, đặc tính của hạ tầng viễn thông tại khu vực cửa khẩu còn chịu tác động của yếu tố không gian biên giới. Dòng dữ liệu vận hành trong phạm vi quốc gia được tổ chức theo các chuẩn kết nối nội bộ, trong khi hoạt động xuất nhập khẩu lại gắn với yêu cầu trao đổi thông tin xuyên biên giới. Trong bối cảnh đó, hạ tầng viễn thông không chỉ đóng vai trò kết nối kỹ thuật mà còn là không gian vật chất của quá trình trao đổi dữ liệu giữa các hệ thống khác nhau, bao gồm cả những hệ thống chưa được chuẩn hóa về cấu trúc và tiêu chuẩn dữ liệu.

Hệ thống cũng kết nối với các lực lượng chức năng như hải quan, biên phòng, kiểm dịch và quản lý thị trường, giúp nâng cao khả năng điều phối và giám sát xuyên suốt. Ngoài ra, tỉnh cũng đang xây dựng mô hình “hải quan thông minh”, cho phép kiểm tra hàng hóa bằng thiết bị điện tử từ xa, hạn chế tiếp xúc trực tiếp, và hướng đến quy trình không giấy tờ trong tương lai. Đồng thời ưu tiên hỗ trợ phát triển hạ tầng số tại các thôn, bản vùng sâu, vùng xa, biên giới. Số lượng Trạm thu phát sóng di động (BTS) đã được quan tâm xây dựng ở hầu hết các thôn, bản trắng sóng, sóng yếu hoặc mở rộng vùng phủ sóng và tăng cường chất lượng dịch vụ. Thiết lập 100% xã có điểm phục vụ bưu chính có người phục vụ theo chỉ đạo của Bộ Thông tin và Truyền thông.

100% xã có đài truyền thanh, trong đó 83/200 xã có đài ứng dụng nền tảng số (chiếm tỷ lệ 41,5%), 57 xã vừa sử dụng song song truyền thanh FM và truyền thanh IP. Triển khai ứng dụng chuyên đổi văn bản thành giọng nói để thực hiện công tác truyền thanh qua hệ thống loa. Đến nay, nhiều đơn vị có tỷ lệ dân số trưởng thành có điện thoại thông minh đạt từ 90% (thành phố Lạng Sơn, Chi Lăng, Bình Gia). Tỷ lệ hộ gia đình tại một số đơn vị có đường truyền Internet cáp quang băng rộng đạt trên 85% (thành phố Lạng Sơn, Cao Lộc, Chi Lăng, Bình Gia).

3.2.3.2. Thực trạng khả năng liên thông dữ liệu giữa các cơ quan quản lý và doanh nghiệp

Khả năng liên thông dữ liệu giữa các cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn được hình thành trong quá trình chuyển đổi từ mô hình quản lý hành chính sang mô hình quản lý dựa trên dữ liệu số. Trong cấu trúc này, dữ liệu không chỉ là kết quả của hoạt động quản lý mà trở thành yếu tố trung gian kết nối các chủ thể tham gia vào chuỗi hoạt động xuất nhập khẩu.

Ở cấp độ nội bộ hệ thống quản lý nhà nước, dòng dữ liệu được tổ chức thông qua các nền tảng tích hợp và chia sẻ dữ liệu, trong đó nền tảng LGSP đóng vai trò trung gian kết nối giữa các hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu. Đến thời điểm hiện tại, hệ thống này đã thực hiện kết nối với 44 hệ thống thông tin, bao gồm 24 hệ thống của các bộ, ngành trung ương và 20 hệ thống của địa phương [52]

Ở cấp độ tương tác giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp, Nền tảng cửa khẩu số trở thành không gian trung tâm của quá trình liên thông dữ liệu. Trên nền tảng này, toàn bộ doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu thực hiện khai báo thông tin trực tuyến, và dữ liệu liên quan đến phương tiện,

hàng hóa, trạng thái xử lý được cập nhật, xử lý theo thời gian thực. Thực tiễn vận hành cho thấy 100% doanh nghiệp thực hiện khai báo trên nền tảng, với tổng số hơn 1,22 triệu lượt phương tiện được xử lý trong giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025. [4]

Bên cạnh đó, việc chia sẻ dữ liệu giữa nền tảng cửa khẩu số với các hệ thống chuyên ngành bước đầu được triển khai, với việc kết nối và chia sẻ 11 trường thông tin với cơ sở dữ liệu của các ngành như hải quan và giao thông vận tải. Cấu trúc này cho thấy dữ liệu đã được chuyển từ trạng thái phân tán sang trạng thái có kết nối, nhưng vẫn tồn tại dưới dạng các tập hợp dữ liệu riêng biệt gắn với từng cơ quan quản lý.

Trong lĩnh vực logistics và bến bãi, dữ liệu phát sinh từ hoạt động vận hành của doanh nghiệp (quản lý kho, điều phối phương tiện, giám sát điều kiện bảo quản hàng hóa) được số hóa thông qua các hệ thống quản lý nội bộ và thiết bị công nghệ. Một phần dữ liệu này được tích hợp vào nền tảng cửa khẩu số, tạo ra sự liên kết giữa dữ liệu quản lý nhà nước và dữ liệu vận hành của doanh nghiệp. Tuy nhiên, sự tích hợp này mang tính từng phần và phụ thuộc vào khả năng công nghệ của từng doanh nghiệp, dẫn đến sự tồn tại song song của nhiều hệ thống dữ liệu với mức độ kết nối khác nhau.

Ở cấp độ liên thông xuyên biên giới, dòng dữ liệu xuất nhập khẩu chịu sự chi phối của hai hệ thống quản lý khác nhau giữa Việt Nam và Trung Quốc. Trong khi dữ liệu trong phạm vi nội địa được tổ chức thông qua các nền tảng tích hợp, thì dữ liệu liên quan đến kiểm soát biên giới lại vận hành theo các quy trình riêng biệt của từng quốc gia. Điều này dẫn đến việc doanh nghiệp phải thực hiện khai báo thông tin trên nhiều hệ thống khác nhau, phản ánh sự tồn tại của các “ranh giới dữ liệu” trong không gian kinh tế cửa khẩu.

3.3. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ GIAI ĐOẠN 2019-2024

3.3.1. Kết quả đạt được

Thứ nhất, nhìn chung hệ thống cơ chế - chính sách giai đoạn 2019-2024 đã góp phần quan trọng trong hoàn thiện môi trường pháp lý, nâng cao hiệu quả quản trị cửa khẩu và thúc đẩy chuyển đổi số tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng.

Trong giai đoạn 2019-2024, hệ thống cơ chế, chính sách điều chỉnh hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng đã có những chuyển biến quan trọng nhằm thích ứng với bối cảnh thương mại biên giới nhiều biến động. Các chính sách của Trung ương và của tỉnh Lạng Sơn vừa mang tính định hướng lâu dài, vừa đáp ứng yêu cầu xử lý các vấn đề thực tiễn tại cửa khẩu. Kết quả khảo sát doanh nghiệp cho thấy các chính sách này đã bước đầu phát huy hiệu quả, thể hiện qua mức độ đồng thuận tương đối cao của cả doanh nghiệp xuất nhập khẩu và doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa

Một là, khung pháp lý từ Trung ương đã tạo nền tảng quan trọng cho quản lý hoạt động xuất nhập khẩu và thúc đẩy chuyển đổi số.

Các văn bản như Luật Quản lý ngoại thương 2017, Thông tư 05/2019/TT-BCT, Nghị quyết 52-NQ/TW về chuyển đổi số và Quyết định 749/QĐ-TTg đã đặt ra khung quản lý hiện đại và minh bạch hơn đối với hoạt động ngoại thương. Đặc biệt, chủ trương “cửa khẩu số”, “hải quan điện tử”, “dịch vụ công trực tuyến mức độ 4” đã tạo tiền đề cho địa phương đẩy mạnh số hóa quy trình dịch vụ xuất nhập khẩu.

Kết quả khảo sát phản ánh mức độ đồng thuận khá tích cực: tiêu chí TC2 (“Quy định pháp lý minh bạch, dễ tiếp cận”) đạt 3.48 điểm ở doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa và 3.57 điểm ở doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa. Điều này cho thấy khung pháp lý của Trung ương được đánh giá ở mức “đồng ý”, có độ ổn định và tính minh bạch.

Hai là, chính sách của tỉnh Lạng Sơn thể hiện sự chủ động mạnh mẽ trong Đề án phát triển dịch vụ logistics 2021 - 2030, Kế hoạch chuyển đổi số cấp tỉnh, Quy định vận hành Nền tảng cửa khẩu số và các quy chế phối hợp liên ngành đã góp phần nâng cao hiệu quả điều hành dịch vụ xuất nhập khẩu. Việc triển khai Nền tảng cửa khẩu số từ năm 2022 là bước đột phá, giúp rút ngắn quy trình xử lý hồ sơ, giảm thời gian thông quan và giảm tải cho khu vực kho bãi.

Dữ liệu khảo sát doanh nghiệp phản ánh hiệu quả của các chính sách địa phương: tiêu chí TC4 về “*Cơ chế phối hợp thông suốt giữa hải quan - biên phòng - kiểm dịch - doanh nghiệp*” đạt 3.76 điểm ở doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa và 3.40 điểm ở doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa. Doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa - nhóm thụ hưởng trực tiếp - đánh giá mức độ phối hợp tích cực hơn, cho thấy chính sách địa phương đã bước đầu phát huy hiệu quả trong thực tiễn.

Ba là, nội dung chuyển đổi số trong các chính sách được nhận diện rõ hơn theo thời gian.

Sự xuất hiện của các chiến lược như Chiến lược phát triển xuất nhập khẩu bền vững đến năm 2030, Nghị định 35/2022/NĐ-CP về quản lý khu kinh tế hay các hướng dẫn triển khai cửa khẩu thông minh đã giúp định hình rõ hơn yêu cầu phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu trên nền tảng công nghệ.

Khảo sát cho thấy tiêu chí TC3 (“*Chính sách đã thể chế hóa chuyển đổi số rõ ràng*”) có sự khác biệt đáng kể giữa hai nhóm doanh nghiệp: Doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá 3.10, trong khi doanh nghiệp dịch vụ đánh giá 3.93. Điều này phản ánh rằng các doanh nghiệp logistics - nhóm tiếp xúc thường xuyên với hệ thống số - nhận thấy nội dung chuyển đổi số rõ nét hơn, trong khi doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa vẫn cần các chính sách cụ thể và dễ tiếp cận hơn.

Bốn là, hệ thống cơ chế - chính sách đã tạo môi trường tương đối ổn định cho dịch vụ xuất nhập khẩu vận hành.

Sự đồng bộ giữa chủ trương Trung ương và chính sách tỉnh giúp hoàn thiện khung điều hành hoạt động thương mại biên giới. Tỉnh Lạng Sơn đã cụ thể hóa kịp thời các định hướng lớn, từ chuyển đổi số đến phát triển hạ tầng logistics, qua đó cải thiện tính minh bạch, dự báo và tính thống nhất trong triển khai.

Tiêu chí TC1 (“*Chính sách đồng bộ và dễ áp dụng*”) đạt 3.36 điểm ở DN XNK và 3.73 điểm ở DN dịch vụ, cho thấy các doanh nghiệp cơ bản đánh giá tích cực về khả năng áp dụng chính sách vào thực tế.

Bảng 3.3. Mức độ đồng ý về Cơ chế - Chính sách (ND1)

(Thang Likert 1-5)

Mã TC	TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ	DN XNK (TB)	DN Dịch vụ (TB)
TC1	Chính sách XNK TỰ - địa phương đồng bộ và dễ áp dụng.	3.36	3.73
TC2	Quy định pháp lý liên quan đến XNK minh bạch, dễ tiếp cận, được cập nhật.	3.48	3.57
TC3	Chính sách đã thể chế hóa nội dung chuyển đổi số rõ ràng.	3.10	3.93
TC4	Cơ chế phối hợp giữa hải quan - biên phòng - kiểm dịch - DN thông suốt.	3.76	3.40

NCS tổng hợp từ phiếu khảo sát

Thứ hai, các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng đã có bước phát triển rõ rệt về thời gian xử lý, mức độ đa dạng, khả năng tích hợp số và mức độ chuyên môn hóa, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu của doanh nghiệp trong giai đoạn 2019 - 2024.

Bảng 3.4. Mức độ đánh giá về các loại hình dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa

Đơn vị: %

Mã TC	TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ	Đối tượng	1 (Rất KĐY)	2 (KĐY)	3 (BT)	4 (ĐY)	5 (Rất ĐY)
TC5	Dịch vụ thông quan/logistics đáp ứng nhu cầu về thời gian và thủ tục.	DN XNK	4.0	6.0	30.0	48.0	12.0
		DN Dịch vụ	0.0	0.0	16.7	60.0	23.3
TC6	Các loại hình dịch vụ XNK tại cửa khẩu đa dạng và đầy đủ/Dịch vụ kho bãi đáp ứng nhu cầu.	DN XNK	4.0	10.0	36.0	40.0	10.0
		DN Dịch vụ	0.0	3.3	16.7	56.7	23.3
TC7	Mức độ tích hợp giữa thông quan - kiểm định - vận tải - thanh toán thông qua công nghệ số tốt.	DN XNK	10.0	16.0	36.0	30.0	8.0
		DN Dịch vụ	0.0	0.0	10.0	60.0	30.0
TC8	Các dịch vụ XNK hàng hóa ngày càng chuyên môn hóa, hỗ trợ hiệu quả cho DN	DN XNK	2.0	4.0	28.0	52.0	14.0
		DN Dịch vụ	6.7	10.0	33.3	40.0	10.0

NCS tổng hợp từ phiếu khảo sát

Từ bảng kết quả khảo sát cho thấy trong giai đoạn 2019-2024, hệ thống dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng đã có sự phát triển đáng kể về quy mô, mức độ đa dạng và khả năng ứng dụng công nghệ số. Các nhóm dịch vụ cốt lõi như dịch vụ thông quan, ngân hàng, bến bãi -

logistics và dịch vụ sau thông quan được củng cố và mở rộng, từng bước hình thành chuỗi dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu tương đối hoàn chỉnh. Kết quả khảo sát doanh nghiệp cho thấy mức độ hài lòng ở mức khá cao, dù vẫn có sự khác biệt nhất định giữa nhóm doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa và doanh nghiệp cung ứng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa.

Một là, dịch vụ thông quan và logistics cơ bản đáp ứng yêu cầu về thời gian và thủ tục.

Kết quả TC5 cho thấy tỷ lệ Đồng ý và Rất đồng ý đạt: 60% ở doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa (48% ĐY, 12% RĐY), 83,3% ở Doanh nghiệp Dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa (60% ĐY, 23,3% RĐY). Điều này phản ánh khá rõ hiệu quả của việc triển khai Cửa khẩu số từ năm 2022 với các chức năng phân luồng phương tiện, khai báo điện tử, chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực. Trong bối cảnh sau đại dịch và phục hồi thương mại, các cải tiến này đã giúp rút ngắn thời gian lưu xe, giảm thủ tục trùng lặp và tăng tốc độ xử lý tờ khai tại Hữu Nghị, Tân Thanh, Chi Ma và ga Đồng Đăng. Sự gia tăng đột biến kim ngạch XNK năm 2023-2024 cùng lượng phương tiện đạt trên 160.000-170.000 lượt/năm cũng củng cố đánh giá tích cực này.

Hai là, các loại hình dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa và hệ thống kho bãi ngày càng đa dạng, đáp ứng tốt hơn nhu cầu thị trường.

Ở tiêu chí TC6, tỷ lệ đánh giá Đồng ý/Rất đồng ý là: 50% đối với DN XNK, 80% đối với DN Dịch vụ. Điều này phù hợp với thực tiễn mở rộng mạnh mẽ hạ tầng dịch vụ trong giai đoạn 2019-2024: 28 kho bảo quản (8 kho lạnh, 20 kho khô), 23 bến bãi, hơn 150 doanh nghiệp logistics, vận tải, đại lý hải quan, sự tham gia tích cực của các doanh nghiệp quy mô lớn như Hữu Nghị Xuân Cường. Mạng lưới logistics được nâng cấp về quy mô lẫn công nghệ (quản lý xe bằng QR, camera, đặt chỗ bãi xe trực tuyến), giúp giảm quá tải vào mùa cao điểm và hỗ trợ tốt hơn cho dòng hàng nông sản, vật liệu xây dựng, linh kiện, hàng chế biến...

Thứ ba, hạ tầng số và mức độ ứng dụng công nghệ trong dịch vụ xuất

nhập khẩu được cải thiện rõ rệt, từng bước tạo nền tảng cho mô hình cửa khẩu số và quản trị xuất nhập khẩu hiện đại.

Bảng 3.5. Bảng kết quả đánh giá về hạ tầng số và ứng dụng công nghệ số

Mã TC	TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ (Nội dung chính)	Đối tượng	1 (Rất KĐY) (%)	2 (KĐY) (%)	3 (BT) (%)	4 (ĐY) (%)	5 (Rất ĐY) (%)	TB (Thang 5)
TC9	Hạ tầng số tại khu kinh tế cửa khẩu hiện đại, dễ khai thác/đáp ứng yêu cầu.	DN	12.0	24.0	0.0	8.0	6.0	2.82
		XNK						
TC9		DN	6.7	16.6	3.4	36.7	6.6	3.20
		Dịch vụ						
TC10	Các hệ thống số giữa cơ quan nhà nước và DN liên thông tốt.	DN	4.0	14.0	8.0	6.0	8.0	3.30
		XNK						
TC10		DN	3.3	13.3	36.7	36.7	10.0	3.37
		Dịch vụ						
TC11	DN thường xuyên sử dụng dịch vụ công trực tuyến khi làm thủ tục XNK hàng hóa.	DN	0.0	4.0	10.0	50.0	36.0	4.18
		XNK						
TC11		DN	0.0	3.3	10.0	50.0	36.7	4.20
		Dịch vụ						
TC12	Quy trình số hóa, tự động hóa giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục XNK.	DN	4.0	4.0	24.0	48.0	20.0	3.76
		XNK						
TC12		DN	0.0	3.3	20.0	3.4	23.3	3.97
		Dịch vụ						

NCS tổng hợp từ phiếu khảo sát

Kết quả khảo sát cho thấy doanh nghiệp đánh giá khá tích cực về sự chuyển dịch số tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, dù mức độ hài lòng giữa doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa và doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa vẫn có sự khác biệt. Ở tiêu chí TC9 - “Hạ tầng số hiện đại, dễ khai thác”, có 24% doanh nghiệp xuất, nhập khẩu và 23,3% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa không đồng ý; đồng thời vẫn có 24% doanh nghiệp xuất nhập khẩu và 43,3% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá tích cực (Đồng ý/Rất đồng ý). Điều này phản ánh đúng thực trạng: hạ tầng số đã được đầu tư đáng kể, nhưng chưa đồng đều giữa các khu vực và chưa đáp ứng kỳ vọng của tất cả doanh nghiệp.

Ngược lại, tiêu chí TC10 - “Các hệ thống số giữa cơ quan nhà nước và DN liên thông tốt” lại có tỷ lệ hài lòng cao hơn, với 44% doanh nghiệp xuất nhập khẩu và 46,7% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá Đồng ý/Rất đồng ý. Đây là kết quả trực tiếp từ việc vận hành ổn định hệ thống thông quan điện tử VNACCS/VCIS, Cổng thanh toán điện tử, kết nối ngân hàng - kho bạc và các nền tảng tra cứu hồ sơ trực tuyến.

Đáng chú ý nhất, tiêu chí TC11 - “DN thường xuyên sử dụng dịch vụ công trực tuyến” nhận được mức đồng thuận rất cao: 86% doanh nghiệp xuất nhập khẩu (50% ĐY, 36% RĐY), 86,7% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa (50% ĐY, 36,7% RĐY).

Điều này cho thấy thói quen số hóa đã trở nên phổ biến nhờ các nền tảng điện tử được vận hành xuyên suốt giai đoạn 2019-2024, đặc biệt sau Covid-19.

Ở tiêu chí TC12 - “Quy trình số hóa, tự động hóa giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục xuất nhập khẩu”, 68% doanh nghiệp xuất nhập khẩu và 76,7% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá Đồng ý/Rất đồng ý. Kết quả này phản ánh đúng tác động của chuyển đổi số đối với tốc độ thông quan: tại Hữu Nghị và Tân Thanh, thời gian xử lý xe giảm từ khoảng 15 phút xuống còn dưới 5 phút/xe sau khi nền tảng cửa khẩu số được triển khai năm 2022.

Những kết quả khảo sát trên hoàn toàn phù hợp với thực tế vận hành tại Đồng Đăng. Giai đoạn 2019-2024 chứng kiến sự chuyển đổi mạnh mẽ từ mô hình truyền thống sang mô hình ứng dụng công nghệ số, trong đó các hệ thống số hóa then chốt như VNACCS/VCIS, nộp thuế điện tử, QR định danh phương tiện, phần mềm điều phối xe bến bãi, WMS kết nối IoT, trạm cân điện tử tự động cảnh báo... được triển khai đồng bộ. Tỷ lệ hồ sơ xử lý hoàn toàn qua điện tử đạt trên 98%, riêng khu vực Đồng Đăng gần như tuyệt đối đối với mọi tờ khai thương mại chính ngạch.

Cùng với đó, tỉnh Lạng Sơn là địa phương đi đầu trong triển khai Nền tảng cửa khẩu số, xử lý tự động hơn 1.000 lượt xe/ngày, đồng thời kết nối cơ sở dữ liệu theo thời gian thực giữa hải quan - biên phòng - kiểm dịch - quản lý thị trường. Song song với hệ thống chuyên ngành XNK, hạ tầng viễn thông toàn tỉnh cũng được đầu tư mở rộng: tỷ lệ hộ gia đình có Internet cáp quang tại nhiều địa bàn đạt trên 85%, tỷ lệ người trưởng thành sử dụng smartphone đạt 90%, và 100% xã có điểm phục vụ bưu chính. Những điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến và triển khai hải quan thông minh trong tương lai.

Thứ tư, quan hệ phối hợp giữa các chủ thể và cơ chế hợp tác song phương Việt Nam - Trung Quốc trong dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng đã có những bước tiến quan trọng.

Một là, cơ chế phối hợp nội bộ giữa các cơ quan quản lý nhà nước phía Việt Nam được cải thiện rõ rệt. Trước khi Nền tảng cửa khẩu số ra đời, bốn lực lượng chức năng gồm Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch và Ban Quản lý KKT cửa khẩu Đồng Đăng vận hành các hệ thống quản trị riêng biệt, dữ liệu không liên thông. Từ năm 2022, việc triển khai Nền tảng cửa khẩu số đã tích hợp quy trình nghiệp vụ của các lực lượng này trên một hệ thống duy nhất, xử lý tự động hơn 1.000 lượt phương tiện/ngày và cung cấp dữ liệu thời gian thực cho tất cả các bên. Kết quả khảo sát tiêu chí TC4 phản ánh rõ sự cải thiện này: mức độ

đồng thuận về "Cơ chế phối hợp giữa hải quan - biên phòng - kiểm dịch - doanh nghiệp thông suốt" đạt 3.76 điểm ở nhóm doanh nghiệp xuất, nhập khẩu - mức cao nhất trong nhóm tiêu chí về thể chế phản ánh nhóm thụ hưởng trực tiếp đánh giá tích cực về hiệu quả phối hợp liên ngành.

Hai là, cơ chế phối hợp song phương Việt Nam – Trung Quốc tại cặp cửa khẩu Hữu Nghị – Hữu Nghị Quan đạt được những kết quả thực chất. Hai bên đã duy trì cơ chế Ủy ban hợp tác quản lý cửa khẩu biên giới đất liền Việt – Trung và tổ chức thường xuyên các cuộc hội đàm trực tiếp để xử lý các vướng mắc phát sinh. Trong 10 tháng năm 2024, lưu lượng phương tiện chở hàng hóa XNK thông quan qua cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị đạt 208.877 lượt, tăng khoảng 15,3% so với cùng kỳ năm 2023 [10]. Để điều tiết lưu lượng tăng cao, phía Bằng Tường (Trung Quốc) và phía Lạng Sơn đã thống nhất thiết lập cơ chế hợp tác danh sách trắng chuỗi cung ứng xuyên biên giới, đồng thời ưu tiên sắp xếp tối thiểu 30 xe hàng được thông quan nhanh mỗi ngày qua cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị. Đây là bước tiến thực chất trong điều tiết quan hệ lợi ích giữa doanh nghiệp hai phía, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp xuất khẩu nông sản Việt Nam tiếp cận thị trường Trung Quốc nhanh hơn, giảm rủi ro hư hỏng hàng hóa.

Ba là, đồng bộ hóa công nghệ giữa hai phía đạt được kết quả bước đầu có ý nghĩa. Từ năm 2023, Hải quan Hữu Nghị Quan đã đưa vào vận hành hệ thống kiểm dịch thông minh, giúp Việt Nam và Trung Quốc số hóa toàn bộ quy trình phối hợp, qua đó thời gian chờ đợi mỗi chuyến xe giảm bình quân 3,5 giờ. Đặc biệt, nếu như trước đây một chuyến xe phải mất 3 - 5 ngày để hoàn tất thủ tục thì nay chỉ mất khoảng 15 giây tại cửa khẩu Hữu Nghị Quan. Sự đồng bộ này đã trực tiếp tác động đến lợi ích của doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam: năm 2024, trong tổng số 1,56 triệu tấn sàu riêng được Trung Quốc nhập khẩu có tới gần một nửa đến từ Việt Nam, phần lớn thông qua cửa khẩu Lạng Sơn - minh chứng rõ nét cho hiệu quả của cơ chế phối hợp khi được vận hành trên nền tảng công nghệ.

3.3.2. Hạn chế và nguyên nhân

3.3.2.1. Hạn chế

Mặc dù giai đoạn 2019 - 2024 ghi nhận nhiều chuyển biến tích cực trong cơ chế - chính sách, hệ thống dịch vụ và hạ tầng số phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, nhưng kết quả khảo sát và thực tiễn triển khai cho thấy vẫn tồn tại nhiều hạn chế cần được tiếp tục hoàn thiện. Những hạn chế này tập trung vào ba nhóm nội dung chính.

Thứ nhất, về cơ chế chính sách: mức độ rõ ràng, tính đồng bộ và khả năng áp dụng vào thực tiễn còn hạn chế.

Mặc dù hệ thống cơ chế chính sách được ban hành trong giai đoạn 2019-2024 tương đối đầy đủ, nhưng kết quả khảo sát cho thấy doanh nghiệp vẫn gặp khó khăn trong việc tiếp cận và áp dụng. Tiêu chí TC3 “Chính sách đã thể chế hóa nội dung chuyển đổi số rõ ràng” cho thấy sự khác biệt lớn trong cảm nhận giữa hai nhóm doanh nghiệp. Doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa chỉ đánh giá ở mức 3,10 điểm (tương ứng với mức “Bình thường”), trong khi doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá 3,93 điểm (gần mức “Đồng ý”). Sự chênh lệch này phản ánh việc hiểu và thực thi các quy định về chuyển đổi số của doanh nghiệp sản xuất - thương mại còn hạn chế, đặc biệt khi các nội dung kỹ thuật (chuẩn dữ liệu, chữ ký số, mã QR phương tiện...) chưa được hướng dẫn chi tiết. Tiêu chí TC1 - “Chính sách xuất nhập khẩu của Trung ương và địa phương đồng bộ và dễ áp dụng” vẫn có trên 40% doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa chỉ đánh giá ở mức “Bình thường” hoặc “Không đồng ý”. Điều này phản ánh tình trạng chưa thống nhất giữa các văn bản hướng dẫn hoặc cách áp dụng khác nhau giữa các lực lượng tại cửa khẩu. Một số chính sách của Trung ương về chuyển đổi số, cửa khẩu số, hải quan điện tử... được ban hành nhưng khi triển khai xuống cấp cơ sở lại thiếu quy trình chi tiết, dẫn đến doanh nghiệp phải hỏi lại nhiều lần hoặc phụ thuộc vào sự giải thích của từng cơ quan chức năng. Cơ chế phối hợp liên ngành dù được cải thiện, song tiêu chí TC4 - “Cơ chế phối hợp giữa hải quan - biên phòng - kiểm dịch - doanh nghiệp thông suốt” vẫn

ghi nhận những phản hồi trái chiều: doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá 3,76 điểm, nhưng doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa chỉ đánh giá 3,40 điểm. Điều này cho thấy nhóm doanh nghiệp thường xuyên làm việc ở hiện trường (như logistics, vận tải, đại lý hải quan) vẫn gặp các vướng mắc chi tiết và thiếu nhất quán trong quá trình phối hợp.

Thứ hai, về các loại hình dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa: chất lượng dịch vụ chưa đồng đều, thiếu ổn định và chưa đáp ứng tối đa nhu cầu thực tế.

Chuỗi dịch vụ phục vụ xuất nhập khẩu tại Đồng Đăng đã phát triển nhưng vẫn tồn tại nhiều hạn chế theo phản ánh của doanh nghiệp qua các tiêu chí TC5-TC8.

Một là, Dịch vụ thông quan - logistics còn quá tải cục bộ và chưa ổn định. Ở tiêu chí TC5 - “Dịch vụ thông quan/logistics đáp ứng nhu cầu về thời gian và thủ tục”, vẫn có 10% doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá “Không đồng ý”.

Hai là, Sự đa dạng của dịch vụ XNK và kho bãi chưa đồng đều giữa các khu vực. Ở tiêu chí TC6 - “Các loại hình dịch vụ xuất nhập khẩu đa dạng và đầy đủ; dịch vụ kho bãi đáp ứng nhu cầu”, có 14% doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa chưa hài lòng.

Ba là, Mức độ tích hợp số giữa các khâu trong chuỗi dịch vụ chưa đồng bộ. Tiêu chí TC7 - “Mức độ tích hợp giữa thông quan - kiểm định - vận tải - thanh toán thông qua công nghệ số” có tới 26% doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa không đồng ý. Những phản ánh này cho thấy: Dữ liệu chưa liên thông hoàn toàn, nhiều hồ sơ phải nhập lại ở từng khâu. Hệ thống số giữa cơ quan nhà nước và doanh nghiệp chưa thống nhất; một số phần mềm có giao diện và chuẩn dữ liệu khác nhau. Việc chia sẻ dữ liệu xuyên biên giới với phía Trung Quốc chưa đồng bộ, dẫn đến phải bổ sung hồ sơ hoặc điều chỉnh tờ khai nhiều lần. 4. Mức độ chuyên môn hóa của dịch vụ còn thiếu nhất quán. Ở tiêu chí TC8 - “Các dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa ngày càng chuyên môn hóa, hỗ trợ hiệu quả cho doanh nghiệp”, có 16,7% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa

không đồng ý.

Thứ ba, năng lực vận hành hạ tầng số chưa ổn định và ứng dụng công nghệ chưa đạt hiệu quả chưa đạt kỳ vọng.

Mặc dù Lạng Sơn là địa phương đi đầu trong triển khai Cửa khẩu số, nhưng kết quả TC9-TC12 cho thấy vẫn còn những khoảng trống.

Một là, hạ tầng số chưa thật sự ổn định và đồng đều giữa các cửa khẩu. Ở tiêu chí TC9 - “Hạ tầng số hiện đại, dễ khai thác/đáp ứng yêu cầu”, 36% doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa 23,3% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa đánh giá ở mức “Không đồng ý”. Điều này phản ánh các vấn đề như: Đường truyền chưa ổn định ở một số cửa khẩu phụ. Thiết bị hỗ trợ (camera, trạm cân, hệ thống quét QR) chưa đồng bộ. Năng lực triển khai và xử lý sự cố kỹ thuật còn phụ thuộc vào từng đơn vị.

Hai là, hệ thống số giữa cơ quan nhà nước và doanh nghiệp chưa liên thông hoàn toàn. Ở tiêu chí TC10 - “Các hệ thống số giữa cơ quan nhà nước và doanh nghiệp liên thông tốt”, chỉ khoảng 44-46% doanh nghiệp đồng ý. Điều đó nghĩa là hơn một nửa doanh nghiệp chỉ đánh giá ở mức “Bình thường”, vì: Một số thủ tục chuyên ngành vẫn yêu cầu bản giấy. Dữ liệu chưa luân chuyển liền mạch, gây chậm trễ trong xác minh thông tin. Quy trình xử lý ngoại lệ vẫn phụ thuộc vào trao đổi trực tiếp.

Ba là, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ công trực tuyến nhưng chưa khai thác toàn diện lợi ích số hóa. Ở tiêu chí TC11 - “Doanh nghiệp thường xuyên sử dụng dịch vụ công trực tuyến”, dù 86% doanh nghiệp đồng ý nhưng nhiều doanh nghiệp thừa nhận: Họ sử dụng dịch vụ công trực tuyến chủ yếu để đáp ứng yêu cầu bắt buộc. Chưa tích hợp số hóa vào toàn bộ quy trình nội bộ, khiến lợi ích giảm thời gian - giảm chi phí chưa đạt tối ưu.

Bốn là, quy trình tự động hóa vẫn còn điểm nghẽn. Ở tiêu chí TC12 - “Quy trình số hóa, tự động hóa giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục XNK”, còn: 28% doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa 23,3% doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa chỉ đánh giá ở mức “Bình thường” hoặc thấp hơn. Điều này

phản ánh rằng một số khâu vẫn phụ thuộc vào kiểm tra thủ công như: kiểm tra thực tế hàng, kiểm dịch, giám sát chuyên ngành, xử lý hồ sơ có sai lệch hoặc cần xác minh bổ sung.

Thứ tư, cơ chế phối hợp song phương Việt Nam – Trung Quốc trong dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng còn một số điểm cần tiếp tục hoàn thiện

Một là, về quan hệ lợi ích, do đặc thù của thương mại biên giới, phía Việt Nam còn gặp khó khăn trong việc chủ động điều chỉnh phương thức cung ứng dịch vụ khi phía Trung Quốc thay đổi chính sách. Thực tế triển khai Nền tảng cửa khẩu số cho thấy, theo yêu cầu từ phía đối tác, nền tảng này phải liên tục cập nhật, điều chỉnh để phù hợp với phương thức giao nhận hàng hóa của phía Trung Quốc, phần nào ảnh hưởng đến tính ổn định và chủ động trong xây dựng hệ thống dịch vụ số của phía Việt Nam.

Hai là, về liên thông dữ liệu, ở cấp độ nội bộ, việc chia sẻ dữ liệu giữa các ngành Hải quan, Biên phòng, Y tế, Ngân hàng vẫn còn vướng mắc về quy định bảo mật và phân quyền khai thác; ở cấp độ xuyên biên giới, cơ chế trao đổi dữ liệu điện tử song phương chưa được thiết lập đầy đủ, khiến doanh nghiệp vẫn phải kê khai thủ công 17 trường thông tin bắt buộc và việc kiểm tra bản giấy đối với Giấy phép vận tải điện tử loại C của lái xe Trung Quốc vẫn tạo ra những điểm chờ làm chậm tốc độ thông quan trong giờ cao điểm.

Ba là, về khung thể chế, hiện cả hai nước vẫn đang trong quá trình sửa đổi Hiệp định về quy chế quản lý biên giới và Hiệp định về cửa khẩu và quy chế quản lý cửa khẩu biên giới trên đất liền Việt Nam – Trung Quốc. Sự chưa hoàn chỉnh của khung pháp lý song phương ít nhiều ảnh hưởng đến quyền lợi của doanh nghiệp hai phía khi phát sinh vướng mắc trong quá trình cung ứng dịch vụ.

Bốn là, về phân phối lợi ích trong nước, mặc dù nguồn thu ngân sách từ hoạt động xuất nhập khẩu tăng trưởng khá tốt (10 tháng năm 2024 đạt gần 6.000 tỷ đồng, tăng 43% so với cùng kỳ) song doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics và kho bãi trong nước chưa đủ năng lực để hấp thụ đầy đủ lợi ích từ đà tăng

trường thương mại, trong khi một phần đáng kể giá trị gia tăng từ dịch vụ xuất nhập khẩu vẫn nghiêng về phía các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài với năng lực số và kinh nghiệm quản trị vượt trội hơn.

3.3.2.2. Nguyên nhân của tồn tại, hạn chế

Thứ nhất, do đặc thù vị trí địa lý và kinh tế - xã hội. Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng nằm ở vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới nên điều kiện sống và kết cấu hạ tầng giáo dục, y tế, văn hóa còn hạn chế, khó thu hút nhân lực chất lượng cao từ các trung tâm đô thị lớn. Bên cạnh đó, do tính chất tập trung cao của hệ thống giao thông và cửa khẩu, phần lớn hàng hóa xuất khẩu bị dồn vào một số điểm thông quan chính. Khi lưu lượng hàng hóa tăng đột biến, đặc biệt vào mùa vụ nông sản thì năng lực tiếp nhận và xử lý của khu vực cửa khẩu không đáp ứng kịp, dẫn đến tình trạng ùn tắc kéo dài, làm gia tăng chi phí logistics và rủi ro hư hỏng hàng hóa. Ngoài ra, trong khi phía Trung Quốc đã đầu tư mạnh vào hạ tầng cửa khẩu và hệ thống logistics hiện đại, thì phía Việt Nam vẫn còn hạn chế về kho bãi, bến bãi trung chuyển và dịch vụ logistics. Sự chênh lệch này tạo ra “điểm nghẽn” trong chuỗi cung ứng xuyên biên giới. Hơn nữa, trình độ dân trí và trình độ học vấn chung của người dân nơi đây thấp hơn so với các trung tâm phát triển.

Thứ hai, do biến động từ môi trường kinh tế, chính trị quốc tế tác động mạnh đến hoạt động xuất nhập khẩu tại khu vực biên giới. Trong giai đoạn 2019 - 2024, đại dịch COVID-19 và chính sách “Zero COVID” nghiêm ngặt từ phía Trung Quốc đã gây ra sự gián đoạn nghiêm trọng trong chuỗi cung ứng. Việc đóng mở cửa khẩu thất thường, thay đổi chính sách kiểm dịch, kiểm soát hàng hóa biên mậu khiến các hệ thống thông quan điện tử và quản lý luồng hàng gặp khó khăn trong vận hành ổn định. Điều này phản ánh sự phụ thuộc lớn vào một thị trường duy nhất (Trung Quốc), làm gia tăng tính rủi ro và khó dự báo trong điều hành dịch vụ.

Thứ ba, do khoảng cách về năng lực số và tiêu chuẩn kỹ thuật giữa Việt

Nam và các đối tác thương mại cũng là rào cản cho việc tích hợp các hệ thống quản lý hiện đại. Hiện nay chưa có cơ chế chia sẻ dữ liệu điện tử song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc tại khu vực cửa khẩu, khiến việc giám sát hàng hóa, xác minh thông tin và xử lý đồng bộ bằng công nghệ vẫn còn hạn chế, phụ thuộc vào thao tác thủ công và giấy tờ truyền thống.

Thứ tư, thiếu nguồn lực tài chính. Đây là nguyên nhân chính dẫn đến những hạn chế, khó khăn của khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Hạn chế về vốn ảnh hưởng đến đầu tư công, đến khả năng hỗ trợ doanh nghiệp, đào tạo và thu hút nhân tài, nhu cầu ứng dụng khoa học công nghệ tại khu kinh tế cửa khẩu. Từ đó, làm giảm khả năng cạnh tranh của dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá, tạo ra rào cản lớn đối với sự phát triển toàn diện của dịch vụ xuất nhập khẩu.

Thứ năm, hạ tầng công nghệ và viễn thông tại khu vực biên giới còn thiếu đồng bộ và chưa phát triển toàn diện. Mặc dù chính quyền các cấp của tỉnh Lạng Sơn đã đầu tư đáng kể vào các cửa khẩu chính như Hữu Nghị và Tân Thanh, nhưng các khu vực cửa khẩu phụ hoặc điểm tập kết vùng sâu, vùng xa vẫn còn thiếu camera giám sát, phần mềm điều phối phương tiện, trạm cân điện tử kết nối trung tâm. Việc này ảnh hưởng đến khả năng vận hành chuỗi logistics thông minh và giám sát liên tục trên toàn hệ thống.

Thứ sáu, mức độ phối hợp thể chế giữa chính quyền cửa khẩu hai bên. Thực tế cho thấy khu kinh tế cửa khẩu Lạng Sơn thường xuyên phải kiến nghị phía Bằng Tường và cơ quan cấp trên của Quảng Tây mở lại lối thông quan, nâng cấp cửa khẩu, thúc đẩy cửa khẩu thông minh và tăng tiện lợi trong thông quan. Điều đó có nghĩa là tính ổn định vận hành của khu kinh tế cửa khẩu không chỉ phụ thuộc vào quy trình nội bộ của Việt Nam, mà còn phụ thuộc vào mức độ sẵn sàng phối hợp của hệ thống quản trị cửa khẩu phía Trung Quốc. Khi sự phối hợp diễn ra chậm chạp, thiếu đồng bộ hoặc phải chờ quyết định từ cấp cao hơn phía bạn thì khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam sẽ chịu hệ quả trực tiếp dưới dạng giảm lưu lượng thông quan, tăng chi phí giao dịch và giảm sức hấp dẫn đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Thứ bảy, vai trò quản lý nhà nước chưa thực sự quyết liệt như chuyển đổi số ở một số lĩnh vực còn mang tính hình thức; chưa chuyển hẳn sang quản trị dựa trên dữ liệu; một số quy định chưa theo kịp thực tiễn chuyển đổi số;...

Thứ tám, năng lực của doanh nghiệp dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá vẫn còn hạn chế như thiếu vốn đầu tư công nghệ; thiếu nhân lực số; tâm lý ngại thay đổi mô hình vận hành, phụ thuộc vào trung gian và chưa chủ động ứng dụng công nghệ số; chưa sẵn sàng kết nối với hệ thống số của cơ quan nhà nước.

Chương 4

PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP ĐỐI VỚI DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

4.1. BỐI CẢNH MỚI VÀ PHƯƠNG HƯỚNG ĐỐI VỚI DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

4.1.1. Bối cảnh mới ảnh hưởng đến dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Về tình hình quốc tế

Chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái cấu trúc sau Covid-19, chiến tranh thương mại Mỹ - Trung, xung đột địa chính trị diễn ra gay gắt giữa Nga - Ukraine, Trung Đông Mỹ, Irasel - Iran và xu hướng “friend-shoring”, “near-shoring”. Điều này dẫn tới dịch chuyển một phần sản xuất, thương mại sang khu vực Đông Nam Á, trong đó Việt Nam là điểm đến quan trọng nhờ vị trí địa kinh tế, các FTA thế hệ mới và chi phí cạnh tranh hấp dẫn các đối tác.

Thương mại biên giới Trung Quốc - ASEAN tiếp tục mở rộng, đặc biệt trên các hành lang kinh tế hành lang Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, với nhu cầu rất lớn về dịch vụ logistics, kho bãi, vận tải đa phương thức, tài chính, bảo hiểm và dịch vụ hải quan. Trung Quốc đặc biệt kì vọng vào dự án đường sắt Đồng Đăng - Hà Nội, thúc đẩy kết nối đường sắt khổ tiêu chuẩn qua biên giới Việt Nam - Trung Quốc, sẵn sàng triển khai hợp tác với Việt Nam về vốn vay, công nghệ, đào tạo, năng lực công nghiệp trong lĩnh vực đường sắt, chỉ đạo doanh nghiệp có thực lực tham gia xây dựng đường sắt nhằm phát triển vận tải hàng hóa liên vận quốc tế bằng đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi mở rộng danh mục hàng hóa thông quan qua cửa khẩu đường sắt, tích cực

thúc đẩy hợp tác về kiểm nghiệm hàng hóa xuất nhập khẩu.

Chuyển đổi số trong thương mại quốc tế trở thành chuẩn mực: hải quan điện tử, chứng từ điện tử (C/O, vận đơn điện tử), nền tảng logistics số, hệ thống quản lý luồng phương tiện, hệ thống đặt chỗ qua cửa khẩu... Các chuẩn mực số này tạo sức ép phải hiện đại hóa toàn bộ chuỗi dịch vụ xuất nhập khẩu ở các cửa khẩu trên bộ như khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn.

Bên cạnh đó, trong tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc nhân chuyến thăm của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm ngày 17/4/2026, Trung Quốc cũng nhấn mạnh sẽ tạo điều kiện thuận lợi để Việt Nam tham gia chuỗi hoạt động “Chia sẻ thị trường lớn - Xuất khẩu Trung Quốc”, tăng cường các hoạt động xúc tiến thương mại và quảng bá thương hiệu của Việt Nam tại Trung Quốc. Đồng thời, tiếp tục triển khai hiệu quả cơ chế hợp tác kiểm nghiệm, kiểm dịch hải quan khu vực biên giới, bảo đảm thông quan thông suốt tại các cửa khẩu, cùng nâng cao hiệu suất thông quan tại các cửa khẩu, giảm thiểu áp lực thông quan, tích cực hợp tác, trao đổi về việc xây dựng “hải quan thông minh”.

Như vậy, dưới góc độ kinh tế chính trị, có thể nói “luật chơi” mới trong thương mại quốc tế là luật chơi số, ai làm chủ được hạ tầng số, dữ liệu và nền tảng kết nối thì nắm lợi thế trong phân phối lợi ích của chuỗi cung ứng. Điều này đặt ra thách thức nhưng cũng mở cửa cơ hội cho các “điểm nút” biên giới như khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn.

Về tình hình trong nước

Thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế số, Chiến lược phát triển dịch vụ logistics, chiến lược hải quan đến năm 2030, với các mục tiêu rõ ràng về hải quan số, hải quan thông minh, cửa khẩu thông minh, đẩy mạnh thương mại biên mậu với Trung Quốc và ASEAN.

Thúc đẩy hạ tầng logistics, cảng cạn, trung tâm logistics gắn với các hành lang kinh tế xuyên biên giới, trong đó Lạng Sơn được định hướng là một trong các trung tâm logistics quan trọng của cả nước.

Tăng cường cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm chi phí giao dịch, triển khai rộng rãi hải quan điện tử, thanh toán điện tử, quản lý rủi ro, một cửa quốc gia và một cửa ASEAN, tạo thuận lợi thương mại cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Do đó, những điều này tạo ra môi trường khá thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu: có khung chính sách, có ưu tiên về đầu tư và chuyển đổi số, có động lực từ tăng trưởng kim ngạch xuất, nhập khẩu.

Tuy nhiên, không tránh khỏi những thách thức nhất định. Cụ thể là:

Thứ nhất, phụ thuộc lớn vào thị trường và chính sách phía Trung Quốc. Dù kim ngạch tăng mạnh, thị trường chính vẫn chủ yếu là Trung Quốc; các biện pháp kiểm soát biên giới, tiêu chuẩn kỹ thuật, kiểm dịch và cả các thay đổi về quy trình số hóa từ phía bạn có thể tạo cú sốc tức thì đối với lưu lượng hàng hóa và dịch vụ xuất, nhập khẩu ở khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Có thể thấy, điều này khiến cửa khẩu tăng trưởng nhanh nhưng cũng tạo ra sự lệ thuộc thị trường của Việt Nam, dễ bị tổn thương trước các quyết định một phía từ đối tác lớn.

Thứ hai, áp lực đầu tư công nghệ và năng lực số lên doanh nghiệp dịch vụ. Chuyển đổi số của cơ quan nhà nước đi nhanh (hải quan số, cửa khẩu số), trong khi đa số doanh nghiệp dịch vụ xuất, nhập khẩu, logistics ở địa phương là vừa và nhỏ, năng lực tài chính và nhân lực còn hạn chế; chi phí đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin, phần mềm quản lý, bảo mật, đào tạo nhân lực số là gánh nặng không nhỏ. Nếu không được hỗ trợ, một bộ phận doanh nghiệp có nguy cơ bị “gạt ra ngoài” chuỗi giá trị mới, làm giảm tính bao trùm của tăng trưởng.

Thứ ba, cạnh tranh gay gắt với các hành lang và cửa khẩu khác. Các cửa khẩu khác như Móng Cái (Quảng Ninh), Lào Cai, Hữu Nghị, Chi Ma, Tân Thanh... cũng đẩy mạnh chuyển đổi số và nâng cấp hạ tầng, tạo nên cạnh tranh giữa các hành lang kinh tế trong thu hút luồng hàng, đặc biệt đối với

hàng trung chuyển, quá cảnh. Để giữ vững và nâng cao vị thế, khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng cần không chỉ dựa vào “lợi thế vị trí” mà còn phải tạo lợi thế thể chế và dịch vụ số vượt trội (thủ tục nhanh hơn, chi phí thấp hơn, độ tin cậy cao hơn).

Như vậy, bối cảnh hiện nay đang khiến khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trở thành trung tâm trong chuỗi cung ứng khu vực: với các tập đoàn logistics, thương mại lớn. Do đó, chuyển đổi số, nếu được thiết kế theo hướng minh bạch, cạnh tranh lành mạnh và hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ, sẽ tái phân phối lại lợi ích trong chuỗi dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá theo hướng nâng cao hiệu quả, giảm chi phí xã hội. Ngược lại, nếu các nền tảng số bị “độc quyền hóa” bởi một số ít chủ thể, nguy cơ tạo ra dạng độc quyền nền tảng trong dịch vụ cửa khẩu là không nhỏ.

Vì vậy, phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong bối cảnh chuyển đổi số cần gắn chặt với thiết kế thể chế thông minh: vừa tận dụng được động lực của công nghệ, vừa kiểm soát được rủi ro độc quyền, lệ thuộc và bảo đảm lợi ích dài hạn của địa phương, doanh nghiệp và người lao động.

4.1.2. Mục tiêu đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Trên cơ sở bám sát Quy hoạch tỉnh Lạng Sơn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 19/3/2024; Kế hoạch thực hiện quy hoạch theo Quyết định 1371/QĐ-TTg ngày 13/11/2024; Kế hoạch 268/KH-UBND (ngày 19/12/2024) và Nghị quyết số 49-NQ/TU của Ban Thường vụ Tỉnh ủy, mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số theo hai khía cạnh: mục tiêu tổng quát và hệ thống chỉ tiêu cụ thể về lượng:

Mục tiêu tổng quát

Xây dựng khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trở thành trung tâm kinh tế cửa khẩu hiện đại, năng động, giữ vai trò động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của tỉnh và vùng Đông Bắc; Chuyển dịch mô hình phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu từ chiều rộng sang chiều sâu dựa trên nền tảng công nghệ số; hình thành hệ sinh thái “Cửa khẩu số - Thông minh - Xanh”; Phấn đấu đưa Lạng Sơn trở thành trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa lớn nhất giữa Việt Nam và các nước ASEAN với Trung Quốc, đảm bảo sự lưu thông hàng hóa nhanh chóng, minh bạch, an toàn và tối ưu hóa chi phí.

Mục tiêu cụ thể (Giai đoạn đến năm 2030 và định hướng 2050)

Để cụ thể hóa các định hướng trên, hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu tại KKTCK Đồng Đăng cần đạt được các chỉ tiêu định lượng sau đây:

Một là, về quy mô tăng trưởng kim ngạch và kinh tế biên mậu: Tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất nhập khẩu qua địa bàn bình quân đạt từ 14% - 15%/năm. Tỷ trọng dịch vụ logistics trong GRDP đạt khoảng 8-10% GRDP tỉnh. Đến năm 2030, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua địa bàn đạt mốc 100 tỷ USD; trong đó, tập trung gia tăng tỷ trọng hàng hóa làm thủ tục thông quan trực tiếp tại Cục Hải quan Lạng Sơn để tăng thu ngân sách bền vững (thu đạt 7.000 - 8.000 tỷ đồng/năm); tăng tỷ trọng xuất khẩu chính ngạch lên 80%.

Hai là, về năng lực thông quan và lưu lượng phương tiện: Đến năm 2030, năng lực thông quan tăng 2-3 lần so với hiện nay, đạt khoảng 3.000 lượt xe/ngày; đảm bảo khả năng giải phóng hàng hóa ngay trong ngày đối với nông sản tươi sống; đảm bảo hạ tầng bến bãi đủ năng lực lưu chứa cho 5.000 - 6.000 phương tiện cùng lúc vào các thời điểm cao điểm; chấm dứt tình trạng ùn tắc cục bộ kéo dài, không để tình trạng ùn đọng kéo dài 24- 48 giờ.

Ba là, về mức độ chuyển đổi số và cải cách hành chính: 100% thủ tục hành chính liên quan đến xuất nhập khẩu được thực hiện trên môi trường mạng (dịch vụ công trực tuyến mức độ 4) và kết nối liên thông qua cơ chế một cửa

quốc gia; 100% các cơ quan quản lý nhà nước tại cửa khẩu như Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch sử dụng dữ liệu số dùng chung để giải quyết thủ tục; 100% các khoản phí, lệ phí tại khu vực cửa khẩu được thực hiện thanh toán không dùng tiền mặt; 100% doanh nghiệp kinh doanh bến bãi, logistics kết nối hệ thống camera giám sát và chia sẻ dữ liệu thời gian thực với cơ quan quản lý và 100% phương tiện được quản lý bằng hệ thống số hóa như định danh, luồng xe.

Bốn là, về hiệu quả chi phí và thời gian: Rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa với việc giảm 30 - 40% thời gian làm thủ tục thông quan và thời gian giải phóng hàng hóa so với năm 2020 nhờ áp dụng quy trình số hóa và tự động hóa.

Giảm chi phí logistics: Giảm chi phí logistics xuống tương đương 10 - 12% giá thành sản phẩm (tiệm cận mức trung bình của khu vực ASEAN) thông qua việc tối ưu hóa vận tải đa phương thức và minh bạch hóa các loại phí dịch vụ.

4.1.3. Phương hướng đối với dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số

Thứ nhất, tỉnh Lạng Sơn định hướng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng theo hướng hiện đại, đồng bộ và gắn với quá trình chuyển đổi số quốc gia. Trước hết, tỉnh tập trung đẩy mạnh xây dựng và hoàn thiện hệ thống cửa khẩu số và hải quan thông minh. Công tác số hóa toàn diện các quy trình quản lý phương tiện, hàng hóa, thu phí, lệ phí và giám sát sẽ được triển khai đồng bộ tại tất cả các cửa khẩu trong khu kinh tế, bảo đảm liên thông với hệ thống quản lý của Trung ương và kết nối dữ liệu song phương với phía Trung Quốc. Cùng với đó, hệ thống hải quan điện tử, hải quan thông minh được nâng cấp theo Chiến lược Hải quan đến năm 2030, ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin, trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn và thiết bị soi chiếu hiện đại trong kiểm tra, giám sát hàng hóa.

Thứ hai, tỉnh định hướng phát triển hạ tầng logistics hiện đại, đồng bộ,

bao gồm kho bãi, kho ngoại quan, bãi đỗ phương tiện, trung tâm logistics và hệ thống vận tải kết nối với các tuyến giao thông chiến lược, trong đó ứng dụng công nghệ quản lý thông minh như WMS, TMS, IoT, RFID sẽ được thúc đẩy nhằm hình thành chuỗi dịch vụ giá trị gia tăng như đóng gói, phân loại, dán nhãn điện tử và truy xuất nguồn gốc hàng hóa.

Thứ ba, tỉnh chú trọng thúc đẩy chuyển đổi số trong cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu và logistics. Doanh nghiệp được khuyến khích áp dụng hệ thống quản trị hiện đại, thanh toán điện tử, hóa đơn điện tử và phần mềm điều hành logistics. Đặc biệt, tỉnh dành ưu tiên hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa thông qua các chương trình đào tạo nhân lực số, hỗ trợ phần mềm dùng chung và tích hợp nền tảng logistics của tỉnh.

Thứ tư, chính quyền tỉnh tiếp tục thực hiện cải cách thủ tục hành chính trong hoạt động xuất nhập khẩu theo hướng tinh gọn, minh bạch và số hóa. Các quy trình kiểm tra, giám sát, xử lý hồ sơ được đơn giản hóa, đồng thời áp dụng hệ thống giám sát bằng dữ liệu thời gian thực và camera trực tuyến. Mô hình “một cửa điện tử” cấp tỉnh và cửa khẩu được hoàn thiện nhằm rút ngắn thời gian xử lý và giảm chi phí không chính thức cho doanh nghiệp.

Thứ năm, tăng cường hợp tác quốc tế và liên kết vùng nhằm mở rộng không gian phát triển cho Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Tỉnh sẽ tiếp tục hợp tác chặt chẽ với tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc) trong kết nối hạ tầng, điều phối giao nhận, chia sẻ dữ liệu và phát triển logistics xuyên biên giới. Đồng thời, tỉnh thúc đẩy liên kết với Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Bắc Ninh để hình thành hành lang logistics cửa khẩu - cảng biển - khu công nghiệp, nâng cao năng lực cạnh tranh của khu kinh tế trong chuỗi cung ứng khu vực.

Thứ sáu, các biện pháp bảo vệ hệ thống thông tin, kiểm soát dữ liệu xuyên biên giới, phòng chống gian lận thương mại và bảo đảm trật tự tại cửa khẩu được tỉnh tăng cường. Song song với đó, tỉnh thúc đẩy mô hình logistics xanh, sử dụng phương tiện thân thiện môi trường và quản lý năng lượng hiệu

quả, đáp ứng yêu cầu về thương mại bền vững và cam kết quốc gia về tăng trưởng xanh.

4.2. GIẢI PHÁP ĐỐI VỚI DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA TẠI KHU KINH TẾ CỬA KHẨU ĐỒNG ĐĂNG, TỈNH LẠNG SƠN TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

4.2.1. Hoàn thiện khung thể chế, chính sách điều chỉnh dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số

4.2.1.1. Điều chỉnh quy hoạch khu kinh tế cửa khẩu

Trong bối cảnh chuyển đổi số, quy hoạch Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng nếu chỉ dừng lại ở việc phân khu chức năng truyền thống: khu thương mại, kho bãi, khu dân cư, khu công nghiệp nhẹ... thì sẽ khó đáp ứng yêu cầu mới về kinh tế số, logistics thông minh, quản trị dữ liệu và an ninh phi truyền thống. Sự gia tăng nhanh về lưu lượng hàng hóa, phương tiện và dịch vụ xuyên biên giới làm nảy sinh áp lực lớn lên hạ tầng, không gian bên bãi, giao thông kết nối, đồng thời đặt ra yêu cầu tích hợp hạ tầng số về trung tâm điều hành thông minh, mạng lưới cảm biến, hệ thống dữ liệu lớn... Nếu quy hoạch không kịp thời điều chỉnh, Khu kinh tế cửa khẩu có nguy cơ rơi vào tình trạng phát triển manh mún, quá tải cục bộ, xung đột sử dụng đất và không tận dụng được cơ hội từ chuyển đổi số để tái cấu trúc không gian kinh tế theo hướng hiện đại và bền vững.

Do đó, nội dung của giải pháp điều chỉnh quy hoạch bao gồm: Điều chỉnh quy hoạch Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong bối cảnh chuyển đổi số cần theo hướng tích hợp chặt chẽ yếu tố kinh tế số, logistics thông minh và cửa khẩu số vào toàn bộ cấu trúc không gian và hạ tầng. Trọng tâm cụ thể như sau:

Một là, chính quyền tỉnh Lạng Sơn cần rà soát, cập nhật các mục tiêu, chỉ tiêu và định hướng phát triển trong quy hoạch hiện có, bảo đảm gắn với các chiến lược quốc gia về chuyển đổi số, phát triển logistics và kinh tế cửa khẩu; xác định rõ vai trò khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng như một trung tâm logistics, dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá và cửa ngõ số của vùng.

Hai là, tái cấu trúc không gian chức năng của Khu kinh tế thông qua bố trí quỹ đất hợp lý cho khu logistics thông minh, khu kho ngoại quan công nghệ cao, khu dịch vụ hỗ trợ xuất, nhập khẩu hàng hoá gắn với nền tảng số, khu trung tâm điều hành cửa khẩu số, khu trung tâm dữ liệu và hạ tầng số, đồng thời bảo đảm hành lang an ninh, quốc phòng và dự phòng không gian phát triển dài hạn.

Ba là, tích hợp hạ tầng số vào hạ tầng kỹ thuật: quy hoạch hệ thống mạng viễn thông, cáp quang, trung tâm dữ liệu, camera giám sát, hệ thống cảm biến, trạm thu phí không dừng, trung tâm điều hành thông minh (IOC cửa khẩu) như là một bộ phận hữu cơ của hạ tầng Khu kinh tế, chứ không chỉ là phần mềm “gắn thêm” sau này.

Bốn là, gắn quy hoạch Khu kinh tế cửa khẩu với các hành lang kinh tế - logistics vùng (Hà Nội - Lạng Sơn - Quảng Tây; cửa khẩu - cảng biển; cửa khẩu - khu công nghiệp nội địa) nhằm bảo đảm không gian phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá được kết nối đồng bộ với mạng lưới logistics quốc gia và khu vực.

Để thực hiện các nội dung trên, tỉnh Lạng Sơn cần:

Thứ nhất, bảo đảm sự phù hợp với Quy hoạch tỉnh, Quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch mạng lưới logistics và phát triển kinh tế cửa khẩu, tuân thủ các quy định của Luật Quy hoạch, Luật Đất đai, Luật Đầu tư công và các văn bản liên quan.

Thứ hai, tổ chức quá trình điều chỉnh quy hoạch theo hướng liên ngành, có sự phối hợp chặt chẽ giữa các sở, ngành (Tài chính, Công Thương, Xây dựng, Khoa học và Công nghệ, Nông nghiệp và Môi trường, Quốc phòng, Công an, Hải quan), doanh nghiệp và nhà đầu tư.

Thứ ba, huy động nguồn lực tài chính hợp lý, kết hợp ngân sách nhà nước và các hình thức hợp tác công tư trong đầu tư hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng số; đồng thời, tăng cường năng lực cho đội ngũ cán bộ quy hoạch, quy hoạch đô thị, chuyên gia kinh tế số, chuyên gia logistics để bảo đảm chất lượng điều chỉnh quy hoạch.

Thứ tư, xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu địa lý (GIS) và dữ liệu kinh tế - xã hội phục vụ quy hoạch, để mọi điều chỉnh, cập nhật được thực hiện trên nền tảng thông tin đầy đủ, kịp thời và có thể chia sẻ giữa các cơ quan quản lý.

4.2.1.2. Sửa đổi, bổ sung, rà soát các chính sách điều chỉnh dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số

Hệ thống chính sách điều chỉnh dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa của tỉnh Lạng Sơn phần lớn được xây dựng trong bối cảnh các loại hình dịch vụ logistics số, nền tảng trực tuyến, thương mại điện tử xuyên biên giới, chứng từ điện tử, dữ liệu lớn... chưa phát triển mạnh mẽ như hiện nay. Điều này dẫn đến tình trạng một số quy định chưa theo kịp thực tiễn, còn khoảng trống pháp lý đối với các mô hình dịch vụ mới; một số thủ tục vẫn mang tính thủ công, giấy tờ, gây phát sinh chi phí giao dịch và tạo dư địa cho chi phí không chính thức. Đồng thời, các quy định về bảo mật dữ liệu, chia sẻ dữ liệu, an ninh mạng, trách nhiệm của các bên trong môi trường số chưa được cụ thể hóa ở cấp tỉnh và Khu kinh tế cửa khẩu. Nếu không sớm rà soát, sửa đổi và hoàn thiện, thể chế sẽ trở thành “điểm nghẽn”, cản trở mục tiêu phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số.

Vì vậy, nội dung sửa đổi, bổ sung, rà soát chính sách cần được triển khai theo một chương trình có trọng tâm, trọng điểm, bao gồm:

Một là, rà soát toàn diện các văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế, chính sách hiện có của tỉnh liên quan đến quản lý Khu kinh tế cửa khẩu, dịch vụ logistics, dịch vụ kho bãi, vận tải, đại lý hải quan, dịch vụ ủy thác xuất, nhập khẩu, phí và lệ phí cửa khẩu, từ đó nhận diện các quy định chồng chéo, lạc hậu, thiếu phù hợp với môi trường số.

Hai là, sửa đổi, bổ sung các quy định theo hướng công nhận và khuyến khích sử dụng chứng từ điện tử, chữ ký số, hóa đơn điện tử, thanh toán điện tử, gắn với hệ thống “một cửa điện tử” và “cửa khẩu số”. Các thủ tục liên quan đến cấp phép, gia hạn, xác nhận, chứng nhận... cần được thiết kế để có thể thực hiện

100% trên môi trường mạng, trừ những khâu pháp luật bắt buộc xử lý trực tiếp.

Ba là, ban hành các quy định cụ thể về chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan nhà nước và giữa khu vực công - tư trong phạm vi khu kinh tế cửa khẩu theo nguyên tắc chia sẻ, quyền tiếp cận, bảo mật, trách nhiệm khai thác và sử dụng dữ liệu, cơ chế kiểm soát và xử lý vi phạm; đồng thời, quy định rõ các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với hệ thống công nghệ thông tin của doanh nghiệp khi kết nối vào “cửa khẩu số”.

Bốn là, hoàn thiện chính sách phí và lệ phí theo hướng khuyến khích giao dịch điện tử, tối ưu thời gian xử lý, gắn thu phí với chất lượng dịch vụ và khả năng chia sẻ dữ liệu; đồng thời, áp dụng quản lý rủi ro trong kiểm tra chuyên ngành, giảm tỷ lệ kiểm tra thực tế đối với lô hàng có lịch sử tuân thủ tốt trên nền tảng dữ liệu số.

Năm là, bổ sung các quy định về bảo vệ dữ liệu, an ninh mạng, an ninh kinh tế trong hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu số, quy định rõ trách nhiệm của doanh nghiệp dịch vụ logistics, doanh nghiệp vận hành nền tảng số, cơ quan quản lý nhà nước và các chủ thể tham gia khác.

Để thực hiện được điều này hiệu quả thì:

Thứ nhất, bảo đảm sự thống nhất, đồng bộ của chính sách cấp tỉnh với hệ thống pháp luật Trung ương. Việc sửa đổi, bổ sung phải dựa trên căn cứ pháp lý rõ ràng, tránh vượt quá thẩm quyền.

Thứ hai, tổ chức quá trình xây dựng, sửa đổi chính sách theo phương thức có tham vấn rộng rãi: lấy ý kiến các sở, ngành, Cục Hải quan, doanh nghiệp dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá, hiệp hội doanh nghiệp, chuyên gia pháp lý và chuyên gia công nghệ số, nhằm bảo đảm chính sách phù hợp thực tiễn, khả thi, không tạo gánh nặng mới cho doanh nghiệp.

Thứ ba, đầu tư nâng cao năng lực cho đội ngũ cán bộ làm công tác xây dựng và thực thi chính sách, đặc biệt là kiến thức về chuyển đổi số, kinh tế số, logistics số, quản trị dữ liệu và an ninh mạng. Đồng thời, phải có hạ tầng công

nghệ thông tin và cơ chế giám sát, đánh giá việc thực thi chính sách, kịp thời điều chỉnh các quy định không còn phù hợp.

Thứ tư, bố trí nguồn lực phù hợp cho công tác truyền thông chính sách, tập huấn doanh nghiệp, hỗ trợ doanh nghiệp chuyển đổi từ hình thức giao dịch truyền thống sang môi trường số, tránh tình trạng văn bản đã có nhưng không đi vào thực tiễn cuộc sống.

4.2.1.3. Xây dựng các quy chế ưu đãi cho các nhà đầu tư vào Khu kinh tế cửa khẩu.

Trong điều kiện cạnh tranh gay gắt giữa các địa phương trong và ngoài nước trong thu hút đầu tư vào lĩnh vực logistics, hạ tầng cửa khẩu, thương mại biên giới và dịch vụ số, nếu không có cơ chế ưu đãi đủ rõ ràng, ổn định và hấp dẫn, Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng sẽ khó thu hút được các nhà đầu tư chiến lược, các tập đoàn logistics và công nghệ lớn. Đặc biệt, các dự án hạ tầng logistics hiện đại, hạ tầng số, trung tâm dữ liệu, kho ngoại quan quy mô lớn có chu kỳ hoàn vốn dài, rủi ro cao về chính sách và thị trường, nên nhà đầu tư rất quan tâm tới môi trường thể chế, mức độ bảo đảm an toàn và khả năng dự báo của chính quyền địa phương. Do đó, việc xây dựng quy chế ưu đãi có tính cạnh tranh, nhưng vẫn phù hợp khung pháp lý quốc gia, là điều kiện quan trọng để hiện thực hóa mục tiêu phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trở thành trung tâm dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá và logistics thông minh.

Do đó, cần triển khai các nội dung theo hướng sau:

Một là, quy chế ưu đãi cho nhà đầu tư cần được thiết kế theo hướng vừa tạo động lực thu hút đầu tư, vừa gắn ưu đãi với cam kết và trách nhiệm của nhà đầu tư, tập trung vào các nội dung:

Hai là, cụ thể hóa các hình thức ưu đãi thuế, tiền thuê đất, phí sử dụng hạ tầng, phí sử dụng bến bãi, trong giới hạn pháp luật cho phép, với mức độ ưu tiên cao hơn cho các dự án đầu tư vào hạ tầng logistics hiện đại, dịch vụ xuất, nhập khẩu chất lượng cao, hạ tầng số, trung tâm điều hành cửa khẩu số, trung tâm dữ

liệu và các dự án logistics xanh, ít phát thải.

Ba là, quy định các ưu đãi phi tài chính như rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục hành chính, áp dụng cơ chế “một cửa, một điểm đến” cho dự án trong Khu kinh tế; hỗ trợ nhà đầu tư trong công tác giải phóng mặt bằng, tiếp cận hạ tầng kỹ thuật, kết nối với các cơ quan chủ chốt như Hải quan, Biên phòng, Công an, Thuế...

Bốn là, xây dựng cơ chế chia sẻ rủi ro và lợi ích với các dự án hạ tầng quy mô lớn theo hình thức hợp tác công - tư hoặc xã hội hóa, trong đó làm rõ cam kết của tỉnh về ổn định chính sách, hỗ trợ đầu ra dịch vụ, đồng thời quy định rõ các tiêu chí, điều kiện để nhà đầu tư được hưởng ưu đãi và trách nhiệm khi không thực hiện đúng cam kết.

Năm là, thiết kế các ưu đãi gắn với chuyển giao công nghệ, đào tạo nhân lực, tạo việc làm và đóng góp ngân sách: mức ưu đãi cao hơn dành cho nhà đầu tư cam kết chuyển giao công nghệ số, công nghệ logistics hiện đại, xây dựng trung tâm đào tạo, sử dụng lao động địa phương và tham gia các chương trình phát triển cộng đồng.

Sáu là, công khai, minh bạch và chuẩn hóa toàn bộ quy trình, tiêu chí đánh giá và mức ưu đãi trong bộ quy chế nhằm tiếp cận đối với nhà đầu tư trong và ngoài nước, hạn chế tối đa cơ chế “xin - cho”.

Để quy chế ưu đãi phát huy tác dụng, tỉnh Lạng Sơn cần:

Thứ nhất, bảo đảm quy chế được xây dựng trên căn cứ pháp lý vững chắc, phù hợp với Luật Đầu tư, Luật Doanh nghiệp, Luật Đất đai, Luật Ngân sách nhà nước và các nghị định về khu kinh tế, khu công nghiệp, về ưu đãi đầu tư; không đưa ra các ưu đãi vượt thẩm quyền hoặc trái với cam kết quốc tế.

Thứ hai, thiết lập cơ chế phối hợp hiệu quả giữa các sở, ngành và Ban quản lý Khu kinh tế cửa khẩu trong thực thi ưu đãi, bảo đảm nhà đầu tư thực sự được thụ hưởng các ưu đãi một cách nhanh chóng, minh bạch, không bị “bào mòn” bởi thủ tục hành chính phức tạp.

Thứ ba, xây dựng hệ thống tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư chiến lược, trong đó đánh giá về năng lực tài chính, kinh nghiệm, công nghệ, khả năng kết nối mạng lưới logistics quốc tế và cam kết phát triển bền vững, tránh tình trạng ưu đãi dàn trải cho các dự án nhỏ, phân tán, hiệu quả thấp.

Thứ tư, nâng cao năng lực của cơ quan quản lý trong công tác đàm phán, ký kết thỏa thuận đầu tư, hợp đồng hợp tác công - tư và thực hiện hậu kiểm, bảo đảm nhà đầu tư thực hiện đúng các cam kết về tiến độ, chất lượng, quy mô, môi trường và trách nhiệm xã hội; kịp thời điều chỉnh, chấm dứt ưu đãi nếu có hành vi vi phạm.

Thứ năm, đẩy mạnh công tác xúc tiến đầu tư chuyên sâu, tập trung vào các tập đoàn logistics, công nghệ, thương mại điện tử, chuỗi bán lẻ lớn, sử dụng quy chế ưu đãi như một công cụ quan trọng trong chiến lược quảng bá, nhưng đồng thời nhấn mạnh tính ổn định, minh bạch và khả năng dự báo của môi trường đầu tư tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn.

4.2.2. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực phục vụ dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trong bối cảnh chuyển đổi số

4.2.2.1. Nhân lực của các cơ quan quản lý nhà nước

Trong bối cảnh chuyển đổi số diễn ra mạnh mẽ, các cơ quan quản lý nhà nước tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn phải đảm nhiệm không chỉ vai trò truyền thống trong kiểm tra, giám sát, điều tiết hoạt động xuất nhập khẩu, mà còn phải thực thi các nhiệm vụ mới như: vận hành hệ thống cửa khẩu số; xử lý dữ liệu lớn; phối hợp liên thông dữ liệu với Trung ương và với phía Trung Quốc; đảm bảo an toàn thông tin; và quản lý các nền tảng số liên quan đến logistics, phương tiện, hàng hóa.

Thực tiễn cho thấy, quy trình nghiệp vụ ngày càng phức tạp, đòi hỏi trình độ công nghệ, năng lực phân tích dữ liệu, khả năng quản trị rủi ro và am hiểu pháp luật quốc tế. Nếu chất lượng nhân lực không được nâng lên tương xứng, bộ máy quản lý sẽ trở thành “điểm nghẽn”, dẫn đến chậm trễ trong xử lý thủ tục,

hạn chế hiệu quả của cửa khẩu số và chưa đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của doanh nghiệp.

Do đó, nâng cao chất lượng nhân lực nhà nước là yêu cầu cấp thiết để bảo đảm quản lý hiện đại, minh bạch và chủ động trong bối cảnh chuyển đổi số, đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh của khu kinh tế cửa khẩu.

Giải pháp cần được triển khai theo các hướng sau:

Một là, tổ chức đánh giá tổng thể năng lực đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức đang trực tiếp tham gia quản lý hoạt động xuất nhập khẩu, hải quan, biên phòng, kiểm dịch, logistics và điều hành cửa khẩu số để xác định khoảng trống về kỹ năng số, kỹ năng pháp lý, kỹ năng ngoại ngữ, đặc biệt tiếng Trung và kỹ năng phân tích dữ liệu.

Hai là, xây dựng chương trình đào tạo, bồi dưỡng chuyên sâu về: kỹ năng số (chữ ký số, chứng từ số, vận hành hệ thống cửa khẩu số, phân tích dữ liệu lớn, an ninh mạng); kỹ năng quản lý hải quan hiện đại gồm quản lý rủi ro, kiểm tra sau thông quan, quản lý luồng phương tiện bằng dữ liệu thời gian thực; kiến thức về logistics quốc tế, thương mại biên giới, pháp luật thương mại quốc tế về WTO, TBT, SPS; khả năng ngoại ngữ phục vụ giao tiếp và phối hợp song phương.

Ba là, củng cố cơ chế đánh giá cán bộ theo năng lực, trong đó tiêu chí về năng lực số, khả năng xử lý tình huống trong môi trường số và mức độ tuân thủ quy trình điện tử trở thành tiêu chí bắt buộc khi đánh giá, bổ nhiệm, quy hoạch, luân chuyển.

Bốn là, tăng cường bố trí cán bộ trẻ, có tri thức công nghệ và am hiểu kinh tế số vào các vị trí then chốt tại cửa khẩu; đồng thời thực hiện cơ chế luân chuyển để tạo môi trường học hỏi lẫn nhau giữa các cơ quan: Hải quan - Biên phòng - Công Thương - Ban quản lý Khu kinh tế.

Năm là, hợp tác với các cơ sở đào tạo, các tập đoàn logistics, các tổ

chức quốc tế như ADB, JICA, UNESCAP để tổ chức các khóa đào tạo chuyên sâu, chuẩn hóa nghiệp vụ và tiếp cận mô hình cửa khẩu thông minh của các nước tiên tiến.

Để giải pháp phát huy hiệu quả, cần bảo đảm các điều kiện sau:

Thứ nhất, bảo đảm nguồn lực tài chính ổn định cho đào tạo, bồi dưỡng, cử cán bộ tham quan học tập mô hình cửa khẩu số trong và ngoài nước.

Thứ hai, hoàn thiện cơ chế tuyển dụng và sử dụng nhân lực chất lượng cao, đặc biệt là chuyên gia công nghệ thông tin, chuyên gia logistics, chuyên viên phân tích dữ liệu lớn, cán bộ thông thạo ngoại ngữ, nhằm tạo điều kiện để thu hút nhân tài cho khu vực cửa khẩu.

Thứ ba, xây dựng hạ tầng công nghệ thông tin hiện đại, bảo đảm môi trường làm việc số, hỗ trợ thực hành trực tiếp trên các nền tảng số từ cửa khẩu số, hải quan số đến hệ thống quản lý rủi ro.

Thứ tư, tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính, gắn trách nhiệm cá nhân với chất lượng xử lý hồ sơ, thời gian thông quan, khả năng ứng dụng công nghệ và tuân thủ quy trình.

Thứ năm, thiết lập cơ chế phối hợp liên ngành để bảo đảm tính đồng bộ trong đào tạo, chia sẻ dữ liệu, xử lý nghiệp vụ số và trao đổi thông tin giữa các lực lượng quản lý tại cửa khẩu.

4.2.2.2. Nhân lực của các doanh nghiệp, tổ chức cung ứng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa

Trong bối cảnh chuyên đổi số, doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp cung ứng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá đang phải đối mặt với những thay đổi sâu rộng: ứng dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS), quản lý kho thông minh (WMS), truy xuất nguồn gốc bằng (QR,Blockchain), thanh toán điện tử, chứng từ điện tử, kết nối dữ liệu với hải quan và cửa khẩu số. Nhiều doanh nghiệp địa phương, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa, còn hạn chế về kỹ năng công nghệ, khả năng vận hành hệ thống số và tiêu chuẩn quốc tế về logistics - vận tải - thủ tục xuất nhập khẩu hàng hoá.

Nếu thiếu nhân lực chất lượng cao, doanh nghiệp không thể đáp ứng yêu cầu tuân thủ điện tử, không khai thác hết lợi ích của cửa khẩu số, dễ bị loại khỏi chuỗi cung ứng mới và khó cạnh tranh với doanh nghiệp lớn trong và ngoài nước. Do đó, nâng cao chất lượng nhân lực doanh nghiệp là điều kiện quyết định để nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng.

Giải pháp tập trung vào các hướng chính:

Một là, hỗ trợ doanh nghiệp triển khai chương trình đánh giá năng lực nhân sự, tập trung vào các kỹ năng: sử dụng chứng từ điện tử, vận hành hệ thống TMS/WMS, chuyển đổi số trong quản trị doanh nghiệp, hiểu biết về quy trình hải quan điện tử, kiến thức về tiêu chuẩn logistics quốc tế (ISO, IATA, FIATA...).

Hai là, tổ chức các chương trình đào tạo, tập huấn chuyên sâu theo từng nhóm đối tượng:

Đối với nhân lực nghiệp vụ xuất, nhập khẩu: nắm vững quy trình hải quan điện tử, quy trình chứng từ số, quy định về SPS/TBT, quản trị rủi ro trong xuất, nhập khẩu.

Đối với nhân lực logistics: vận hành kho thông minh, định tuyến phương tiện, truy xuất nguồn gốc, ứng dụng IoT trong giám sát hàng hóa.

Đối với nhân lực quản trị doanh nghiệp: sử dụng ERP, CRM, kế toán số, thương mại điện tử xuyên biên giới.

Đối với nhân lực công nghệ: vận hành hệ thống kết nối với cửa khẩu số, bảo mật dữ liệu, xử lý sự cố kỹ thuật.

Ba là, thúc đẩy doanh nghiệp hợp tác với các trường đại học, viện nghiên cứu, hiệp hội logistics và các tập đoàn công nghệ để phát triển nguồn nhân lực mới thông qua: chương trình đào tạo tại chỗ; mô hình “học theo dự án”; trung tâm đào tạo logistics, xuất, nhập khẩu tại Khu kinh tế; học bổng và thực tập sinh cho lao động trẻ.

Bốn là, xây dựng đội ngũ chuyên gia nòng cốt trong các doanh nghiệp thành chuyên gia có khả năng đào tạo nội bộ, triển khai chuyển đổi số và dẫn dắt tổ chức trong quá trình áp dụng công nghệ mới.

Để các giải pháp về nhân lực doanh nghiệp trở nên hiệu quả, cần bảo đảm một số điều kiện quan trọng:

Thứ nhất, có cơ chế hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp nhỏ và vừa trong đào tạo nhân lực số; ưu tiên vốn vay, hỗ trợ chi phí tham gia các khóa học, hỗ trợ chuyển đổi số.

Thứ hai, xây dựng Quỹ phát triển nguồn nhân lực logistics - XNK cấp tỉnh để đồng hành cùng doanh nghiệp trong đào tạo, nghiên cứu, chuyển giao công nghệ.

Thứ ba, tăng cường vai trò của hiệp hội doanh nghiệp, giúp điều phối đào tạo, chia sẻ kinh nghiệm và hỗ trợ doanh nghiệp trong thực tiễn vận hành hệ thống số.

Như vậy, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cả khu vực nhà nước và doanh nghiệp là giải pháp then chốt giúp Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng vận hành hiệu quả trong bối cảnh chuyển đổi số, bảo đảm năng lực cạnh tranh, chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu và sự phát triển bền vững của toàn khu kinh tế.

4.2.3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp tham gia dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá trong bối cảnh chuyển đổi số

Nâng cao năng lực doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu là giải pháp có ý nghĩa then chốt đối với phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số. Doanh nghiệp là chủ thể trực tiếp tổ chức giao dịch, vận chuyển, khai báo, lưu kho, phân phối và kết nối thị trường; vì vậy, chất lượng hoạt động của doanh nghiệp quyết định trực tiếp đến tốc độ thông quan, chi phí logistics, khả năng tuân thủ quy định và năng lực cạnh tranh của toàn bộ khu kinh tế cửa khẩu. Nếu doanh nghiệp còn yếu về vốn, công nghệ, quản trị, ngoại ngữ, pháp lý và khả

năng khai thác nền tảng số, thì dù Nhà nước có đầu tư hạ tầng và cải cách thủ tục, hiệu quả phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu vẫn khó đạt được như kỳ vọng. Ngược lại, khi doanh nghiệp đủ năng lực tham gia sâu vào chuỗi logistics, thương mại điện tử xuyên biên giới, truy xuất nguồn gốc, thanh toán số và quản trị rủi ro, Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng sẽ không chỉ là điểm trung chuyển hàng hóa mà có thể trở thành trung tâm dịch vụ xuất nhập khẩu hiện đại, tạo giá trị gia tăng cao.

Thứ nhất, cần nâng cao năng lực quản trị và năng lực tuân thủ pháp luật cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Trong hoạt động thương mại biên giới, doanh nghiệp phải thường xuyên đối mặt với sự thay đổi về chính sách hải quan, kiểm dịch, tiêu chuẩn kỹ thuật, quy định về truy xuất nguồn gốc và yêu cầu chứng từ của cả Việt Nam và Trung Quốc. Vì vậy, tỉnh cần hỗ trợ doanh nghiệp cập nhật thường xuyên các quy định pháp luật, quy trình thông quan, quy định về SPS, TBT, xuất xứ hàng hóa, hợp đồng ngoại thương, thanh toán quốc tế và quản lý rủi ro. Doanh nghiệp cần được hướng dẫn xây dựng bộ phận pháp chế hoặc nhân sự phụ trách tuân thủ, sử dụng tư vấn chuyên nghiệp khi tham gia các giao dịch lớn, hạn chế tình trạng làm ăn theo kinh nghiệm, phụ thuộc vào trung gian hoặc bị động khi chính sách phía đối tác thay đổi.

Thứ hai, cần thúc đẩy chuyển đổi số trong doanh nghiệp xuất nhập khẩu và doanh nghiệp dịch vụ logistics. Nội dung trọng tâm là hỗ trợ doanh nghiệp sử dụng hóa đơn điện tử, chứng từ điện tử, chữ ký số, phần mềm khai báo hải quan, phần mềm quản lý kho, quản lý vận tải, quản trị khách hàng và kết nối với nền tảng cửa khẩu số của tỉnh. Doanh nghiệp cần từng bước chuyển từ quản lý thủ công sang quản lý bằng dữ liệu, từ giao dịch rời rạc sang giao dịch trên nền tảng số. Đối với doanh nghiệp logistics, cần khuyến khích áp dụng hệ thống WMS, TMS, định vị phương tiện, mã QR, RFID, truy xuất nguồn gốc và thanh toán không dùng tiền mặt. Đây là điều kiện quan trọng để giảm sai sót hồ sơ, rút ngắn thời gian xử lý, tăng tính minh bạch và nâng cao năng lực kết nối với hải quan, kho bãi, ngân hàng, bảo hiểm và đối tác Trung Quốc.

Thứ ba, cần nâng cao năng lực tài chính và khả năng tiếp cận vốn của doanh nghiệp. Phần lớn doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu tại khu vực cửa khẩu là doanh nghiệp nhỏ và vừa, quy mô vốn hạn chế, khó đầu tư kho lạnh, phương tiện vận tải, phần mềm quản trị, hệ thống truy xuất nguồn gốc hoặc mở rộng thị trường. Vì vậy, tỉnh cần phối hợp với các tổ chức tín dụng xây dựng các gói tín dụng ưu đãi cho doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp xuất nhập khẩu nông sản, doanh nghiệp đầu tư kho bãi, kho lạnh và doanh nghiệp chuyển đổi số. Đồng thời, cần hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận quỹ bảo lãnh tín dụng, quỹ phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa, các chương trình hỗ trợ đổi mới công nghệ, chuyển đổi số và xúc tiến thương mại. Nâng cao năng lực tài chính không chỉ giúp doanh nghiệp mở rộng quy mô mà còn giúp họ đủ sức chịu đựng rủi ro thị trường, biến động tỷ giá, thay đổi chính sách kiểm dịch và các cú sốc về chuỗi cung ứng.

Thứ tư, cần phát triển năng lực thị trường và khả năng liên kết chuỗi của doanh nghiệp. Doanh nghiệp không nên chỉ dừng ở hoạt động mua bán, vận chuyển hoặc thông quan đơn lẻ, mà cần tham gia sâu hơn vào các chuỗi giá trị: thu gom – sơ chế – đóng gói – kiểm định – lưu kho – vận chuyển – phân phối – bán hàng xuyên biên giới. Tỉnh cần hỗ trợ doanh nghiệp kết nối với các hiệp hội ngành hàng, sàn thương mại điện tử, doanh nghiệp logistics lớn, nhà phân phối Trung Quốc và các trung tâm tiêu thụ trong nước. Đặc biệt, đối với nông sản, cần thúc đẩy liên kết giữa doanh nghiệp xuất khẩu với vùng nguyên liệu, hợp tác xã, cơ sở đóng gói đạt chuẩn và đơn vị kiểm định chất lượng. Khi doanh nghiệp kiểm soát tốt hơn nguồn hàng, tiêu chuẩn chất lượng và kênh phân phối, hoạt động xuất nhập khẩu sẽ bền vững hơn, giảm phụ thuộc vào thương lái và giảm rủi ro ùn tắc theo mùa vụ.

Thứ năm, cần xây dựng cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới công nghệ và tham gia các mô hình dịch vụ mới. Trong bối cảnh chuyển đổi số, các dịch vụ như logistics lạnh, thương mại điện tử xuyên biên giới, truy xuất nguồn gốc số,

bảo hiểm hàng hóa số, thanh toán quốc tế điện tử và dịch vụ sau thông quan sẽ ngày càng quan trọng. Tỉnh cần khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào các mô hình này thông qua hỗ trợ thử nghiệm, tư vấn công nghệ, ưu đãi thuê đất, hỗ trợ chi phí phần mềm và kết nối với các nền tảng thương mại số. Những doanh nghiệp tiên phong cần được lựa chọn để xây dựng mô hình mẫu, sau đó nhân rộng trong toàn khu kinh tế cửa khẩu.

Để thực hiện giải pháp này hiệu quả, cần có một số điều kiện bảo đảm. Trước hết, Nhà nước cần hoàn thiện cơ chế chính sách hỗ trợ doanh nghiệp theo hướng minh bạch, dễ tiếp cận và đúng nhu cầu thực tế, tránh hỗ trợ dàn trải; khuyến khích doanh nghiệp đầu tư thiết bị công nghệ, phần mềm quản trị, bằng cách giảm chi phí tiếp cận, đơn giản hóa thủ tục vay vốn và hỗ trợ tư vấn triển khai. Thứ hai, phải có hạ tầng số và hạ tầng logistics đồng bộ để doanh nghiệp có môi trường ứng dụng công nghệ, kết nối dữ liệu và mở rộng dịch vụ, đặc biệt là nền tảng cửa khẩu số, hệ thống dữ liệu thời gian thực và môi trường thử nghiệm (sandbox) để doanh nghiệp thực hành và làm quen với quy trình mới. Thứ ba, cần có nguồn lực tài chính ổn định từ ngân sách tỉnh, vốn trung ương, vốn tín dụng và vốn xã hội hóa để triển khai các chương trình hỗ trợ chuyển đổi số, đào tạo nhân lực và xúc tiến thương mại. Thứ tư, cần tăng cường vai trò của hiệp hội doanh nghiệp, hiệp hội logistics và các tổ chức trung gian trong tư vấn, đào tạo, kết nối thị trường và phản ánh vướng mắc chính sách. Cuối cùng, bản thân doanh nghiệp phải thay đổi tư duy phát triển, chuyển từ cách làm ngắn hạn, manh mún sang quản trị chuyên nghiệp, tuân thủ pháp luật, đầu tư công nghệ và tham gia chuỗi giá trị dài hạn.

Tóm lại, nâng cao năng lực doanh nghiệp là điều kiện quyết định để phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trong bối cảnh chuyển đổi số. Giải pháp này không chỉ giúp doanh nghiệp giảm chi phí, tăng khả năng thích ứng và nâng cao hiệu quả kinh doanh, mà còn góp phần xây dựng Đồng Đăng – Lạng Sơn trở thành trung tâm dịch vụ logistics và

xuất nhập khẩu hiện đại, minh bạch, có sức cạnh tranh cao trong quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

4.2.4. Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ gắn với phát triển các dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trên nền tảng số

4.2.4.1. Về hệ thống giao thông

Hệ thống giao thông là “huyết mạch” của hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Mặc dù tỉnh Lạng Sơn đã có các tuyến đường quan trọng như cao tốc Bắc Ninh - Lạng Sơn, quốc lộ 1A, quốc lộ 4A... nhưng tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất, nhập khẩu qua Lạng Sơn những năm gần đây quá nhanh, dẫn đến quá tải cục bộ, tắc nghẽn luồng phương tiện ra - vào cửa khẩu, đặc biệt trong các đợt cao điểm nông sản hoặc thời điểm phía Trung Quốc siết chặt kiểm soát. Bên cạnh đó, kết nối đường sắt liên vận quốc tế hiện chưa khai thác hết tiềm năng, trong khi đây là phương thức vận tải quan trọng phục vụ xuất khẩu sâu vào thị trường Trung Quốc và các nước Á - Âu.

Trong bối cảnh chuyển đổi số, hạ tầng giao thông truyền thống phải được nâng cấp để tích hợp các công nghệ quản lý luồng phương tiện, cảm biến, định vị, kết nối dữ liệu thời gian thực, giúp đồng bộ hoá vận hành của “cửa khẩu số” và giảm thiểu chi phí logistics. Do đó, đầu tư vào hạ tầng giao thông là điều kiện tiên quyết để nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng.

Giải pháp cần tập trung vào các nội dung sau:

Một là, nâng cấp, mở rộng năng lực của các tuyến đường bộ kết nối trực tiếp cửa khẩu như tuyến Hữu Nghị - Tân Thanh - Cốc Nam; các đường tỉnh, đường vành đai cửa khẩu; đường gom cao tốc... nhằm bảo đảm lưu lượng phương tiện lớn, giảm ùn tắc và tạo sự thông suốt cho vận tải hàng hóa.

Hai là, đẩy mạnh đầu tư đưa tuyến đường sắt liên vận Đồng Đăng - Bằng Tường trở thành trục vận tải chính cho hàng hóa khối lượng lớn, hàng container, hàng yêu cầu giao nhanh; nghiên cứu phát triển thêm các khu depot, ga hàng hóa để khai thác tối đa hiệu quả vận tải đường sắt quốc tế.

Ba là, xây dựng các tuyến đường kết nối liên vùng: Hà Nội - Bắc Ninh - Lạng Sơn - Quảng Tây và kết nối giữa cửa khẩu - khu công nghiệp - trung tâm logistics - cảng biển (Hải Phòng, Quảng Ninh), nhằm hình thành hành lang logistics xuyên suốt, đồng bộ và giảm chi phí chung cho toàn chuỗi cung ứng.

Bốn là, tích hợp các giải pháp giao thông thông minh trên nền tảng số: hệ thống quản lý luồng phương tiện bằng dữ liệu thời gian thực; camera giám sát dọc tuyến; cảm biến theo dõi tải trọng; hệ thống chỉ dẫn giao thông số hóa; phần mềm đặt lịch xe vào cửa khẩu; bản đồ số kết nối cửa khẩu số.

Để giải pháp có tính khả thi, tỉnh cần: Bố trí nguồn lực đầu tư từ ngân sách trung ương, ngân sách tỉnh và thu hút vốn PPP, đặc biệt cho các dự án đường bộ và đường sắt có tính chất liên vùng; Hoàn thiện hồ sơ pháp lý, lập quy hoạch giao thông - logistics gắn với Quy hoạch tỉnh và Quy hoạch khu kinh tế cửa khẩu; Tăng cường phối hợp liên ngành, liên vùng, nhất là với Bộ Xây dựng, Bộ Công Thương, Hải quan, và với tỉnh Quảng Tây của Trung Quốc để đồng bộ hóa hạ tầng xuyên biên giới và xây dựng cơ sở dữ liệu giao thông số và quy trình vận hành đồng bộ với hệ thống cửa khẩu số của tỉnh.

4.2.4.2. Về hệ thống kho tàng, bến bãi

Kho tàng, bến bãi là nền tảng của dịch vụ logistics hỗ trợ xuất nhập khẩu. Hiện nay, lượng hàng hóa qua khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn tăng đột biến, trong khi nhiều kho, bãi xe, điểm trung chuyển còn manh mún, công nghệ thấp, chưa đáp ứng yêu cầu chuẩn hóa và số hóa. Việc thiếu kho ngoại quan hiện đại, kho lạnh lớn, trung tâm phân phối tiêu chuẩn quốc tế khiến doanh nghiệp gặp khó trong lưu trữ, phân loại, xử lý hàng hóa, đặc biệt là nông sản, hàng tươi sống, hàng cần kiểm định chất lượng.

Trong bối cảnh chuyển đổi số và tiêu chuẩn thương mại quốc tế ngày càng khắt khe, hệ thống kho tàng, bến bãi cần được phát triển theo hướng logistics thông minh, tích hợp IoT, mã QR, cảm biến nhiệt độ, truy xuất nguồn

góc, kết nối nền tảng cửa khẩu số và hệ thống hải quan điện tử. Nếu không có hạ tầng kho bãi đủ mạnh, dịch vụ xuất, nhập khẩu khó nâng tầm và khu kinh tế cửa khẩu khó trở thành trung tâm logistics quốc gia. Theo đó, các giải pháp về hệ thống kho bãi góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ xuất, nhập khẩu cụ thể là:

Một là, quy hoạch và đầu tư xây dựng các khu kho ngoại quan, trung tâm logistics cấp vùng, với hạ tầng hiện đại, diện tích lớn, đủ khả năng tiếp nhận hàng container, hàng qua vận tải đa phương thức.

Hai là, phát triển kho lạnh công nghệ cao phục vụ hàng nông sản, thực phẩm, hàng có điều kiện bảo quản đặc biệt, bảo đảm các yêu cầu truy xuất nguồn gốc, chứng nhận chất lượng và tiêu chuẩn vệ sinh an toàn thực phẩm.

Ba là, ứng dụng công nghệ hiện đại trong quản lý kho: hệ thống WMS (Warehouse Management System); hệ thống RFID và IoT theo dõi tự động hàng hóa; phần mềm kiểm soát tồn kho thời gian thực; hệ thống cảnh báo sớm rủi ro thất lạc, hư hỏng.

Bốn là, cải tạo, mở rộng các bãi đỗ phương tiện, bãi chờ xuất nhập khẩu, tích hợp với phần mềm đặt lịch xe, kiểm soát tải trọng, quản lý tự động phương tiện vào - ra, nhằm giảm ùn tắc và tăng tốc độ quay vòng phương tiện.

Năm là, phát triển mô hình dịch vụ logistics đa dạng trong kho tàng, bến bãi: phân loại, đóng gói, dán nhãn điện tử, kiểm định chất lượng, xử lý đơn hàng, gia công nhẹ... để nâng cao giá trị gia tăng cho hàng hoá qua cửa khẩu.

Để thực hiện các giải pháp đó, điều kiện triển khai gồm:

Thứ nhất, hoàn thiện quy hoạch của tỉnh về đất đai, giải phóng mặt bằng và cơ chế giao đất, cho thuê đất dài hạn, ổn định cho các dự án kho bãi lớn.

Thứ hai, tỉnh cần cụ thể hoá cơ chế thu hút đầu tư vào lĩnh vực kho bãi thông qua chính sách ưu đãi, giảm chi phí hạ tầng, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư công nghệ mới.

Thứ ba, xây dựng các tiêu chuẩn kỹ thuật về kho bãi gắn với yêu cầu số hóa, an toàn dữ liệu, truy xuất nguồn gốc.

Thứ tư, tạo môi trường pháp lý minh bạch, thuận lợi để doanh nghiệp logistics quốc tế, doanh nghiệp công nghệ tham gia đầu tư, vận hành.

Thứ năm, kết nối dữ liệu kho bãi với hệ thống cửa khẩu số - hải quan điện tử - hệ thống vận tải thông minh để tạo chuỗi logistics khép kín, tạo thành một bộ phận của hải quan thông minh.

4.2.4.3. Về hạ tầng kỹ thuật số

Trong bối cảnh chuyển đổi số, mọi hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hoá từ khai báo hải quan, cấp chứng từ, phân luồng phương tiện, giám sát hàng hóa, thu phí, kiểm tra chuyên ngành đến điều phối giao nhận đều chuyển dịch sang môi trường điện tử. Vì vậy, hạ tầng số trở thành trung tâm của hệ thống cửa khẩu thông minh, quyết định tốc độ thông quan, tính minh bạch, giảm chi phí và khả năng quản trị rủi ro.

Hiện nay, mặc dù tỉnh đã triển khai “cửa khẩu số”, nhưng hạ tầng số vẫn chưa đồng bộ, còn thiếu trung tâm dữ liệu hiện đại, chưa có hệ thống phân tích dữ liệu lớn phục vụ điều hành, chưa có cơ chế chia sẻ dữ liệu hoàn chỉnh và chưa có mô hình “sandbox” thử nghiệm cho doanh nghiệp. Nếu không đầu tư đúng mức, dịch vụ xuất nhập khẩu khó nâng cấp và khó cạnh tranh với các hành lang cửa khẩu khác. Các giải pháp đối với hạ tầng kỹ thuật số bao gồm:

Một là, tỉnh cần xây dựng trung tâm dữ liệu của khu kinh tế cửa khẩu, phục vụ lưu trữ, xử lý, phân tích dữ liệu lớn liên quan đến hàng hóa, phương tiện, doanh nghiệp, luồng thông quan.

Hai là, hoàn thiện và mở rộng nền tảng cửa khẩu số, tích hợp: hệ thống đặt lịch xe; hệ thống thu phí điện tử; hệ thống giám sát hàng hóa bằng AI; hệ thống cảnh báo ùn tắc; bản đồ số logistics; cơ chế chia sẻ dữ liệu với hải quan và với phía Trung Quốc.

Ba là, triển khai đồng bộ hệ thống hải quan số - hải quan thông minh, kết nối với doanh nghiệp, kho bãi, bến bãi, ngân hàng, vận tải, kiểm dịch.

Bốn là, đầu tư hạ tầng truyền dẫn tốc độ cao, mạng 5G, cáp quang, camera giám sát, hệ thống IoT dọc các tuyến vận tải và tại cửa khẩu.

Năm là, thiết lập hệ thống phân tích dữ liệu lớn, ứng dụng trí tuệ nhân tạo để dự báo lượng hàng, điều tiết phương tiện, phát hiện gian lận thương mại và tối ưu hóa quy trình thông quan.

Sáu là, xây dựng mô hình khu thử nghiệm (sandbox) cho doanh nghiệp logistics, công nghệ để thử nghiệm các giải pháp số, mô hình dịch vụ mới trước khi triển khai chính thức.

Để triển khai các nhiệm vụ trên hiệu quả thì tỉnh cần thực hiện các điều cụ thể ở cấp tỉnh bao gồm:

Thứ nhất, bố trí nguồn lực từ ngân sách, đồng thời huy động đầu tư tư nhân, mô hình PPP vào các dự án trung tâm dữ liệu và hạ tầng số.

Thứ hai, xây dựng khung pháp lý đầy đủ về quản trị dữ liệu, an toàn thông tin, chia sẻ dữ liệu, bảo vệ dữ liệu cá nhân.

Thứ ba, đảm bảo đội ngũ kỹ thuật có chuyên môn cao, kết hợp đào tạo mới và hợp tác với doanh nghiệp công nghệ lớn.

Thứ tư, thiết lập cơ chế phối hợp liên cơ quan giữa Hải quan - Ban quản lý khu kinh tế - Sở Khoa học và Công nghệ - Công an tỉnh để đồng bộ vận hành hệ thống số.

Thứ năm, tích hợp các hệ thống số của tỉnh vào khung “Chính quyền số - Kinh tế số - Xã hội số” nhằm bảo đảm kết nối liên thông từ cấp tỉnh đến cửa khẩu và doanh nghiệp.

4.2.5. Tăng cường huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn cho dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá trong bối cảnh chuyển đổi số

Trong bối cảnh chuyển đổi số diễn ra mạnh mẽ, hoạt động dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn đang đứng trước yêu cầu tái cấu trúc toàn diện cả về hạ tầng, công nghệ, phương thức vận hành và mô hình cung ứng dịch vụ. Quá trình này cần khối lượng vốn đầu tư lớn, không

chỉ cho các công trình hạ tầng truyền thống như giao thông, kho bãi, bến bãi, mà còn cho các hạng mục mới như hạ tầng số, trung tâm dữ liệu, nền tảng cửa khẩu số, hệ thống quản trị thông minh và các giải pháp công nghệ cao. Tuy nhiên, khả năng đáp ứng vốn từ ngân sách nhà nước của địa phương còn hạn chế, nếu không có giải pháp huy động và sử dụng nguồn lực hiệu quả thì sẽ khó hiện thực hóa các mục tiêu phát triển đã đề ra. Vì vậy, tỉnh Lạng Sơn cần:

Thứ nhất, ưu tiên bố trí ngân sách tỉnh và lồng ghép các chương trình đầu tư công cho các hạng mục phục vụ dịch vụ xuất nhập khẩu, gồm: hạ tầng số, hệ thống bến bãi, kho bãi, công nghệ thông quan...

Thứ hai, tăng cường huy động vốn từ doanh nghiệp, hợp tác công - tư cho các dự án dịch vụ xuất nhập khẩu có khả năng thu hồi vốn, gồm các hạng mục quan trọng sau: kho lạnh, logistics, hệ thống giám sát, bãi xe...

Thứ ba, tận dụng các nguồn hỗ trợ của Trung ương, đặc biệt là vốn cho kinh tế cửa khẩu, thương mại biên giới và chuyển đổi số.

Thứ tư, thu hút vốn từ ngân hàng thương mại và tổ chức tài chính để hỗ trợ doanh nghiệp xuất nhập khẩu nâng cấp công nghệ, ứng dụng nền tảng số, triển khai thanh toán quốc tế và bảo hiểm thương mại.

Thứ năm, sử dụng nguồn lực một cách hiệu quả, tránh dàn trải, ưu tiên cho các dự án có tác động trực tiếp đến chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa và khả năng chuyển đổi số.

Như vậy, tăng cường huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn cho phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số là cơ sở, là điều kiện tiên quyết để triển khai các giải pháp khác như phát triển hạ tầng, chuyển đổi số, nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường hợp tác quốc tế, trên cơ sở đó, nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tạo ra chuỗi logistics hiện đại, thông minh và đủ sức cạnh tranh trong bối cảnh chuyển đổi số sâu rộng. Đây chính là yếu tố quyết định khả năng

hiện thực hóa mục tiêu xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng trở thành trung tâm logistics và dịch vụ xuất nhập khẩu hiện đại trong giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn 2050.

4.2.6. Tăng cường hợp tác song phương Việt Nam - Trung Quốc về dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng

4.2.6.1 Tăng cường cơ chế trao đổi thông tin, điều phối song phương và chia sẻ dữ liệu vận hành cửa khẩu giữa tỉnh Lạng Sơn và tỉnh Quảng Tây

Hợp tác giữa tỉnh Lạng Sơn và Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây có ý nghĩa quyết định đối với hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Hai bên có hệ thống cửa khẩu đối ứng trực tiếp, luồng hàng hóa phụ thuộc lẫn nhau và chịu tác động mạnh từ các quyết định điều hành của mỗi phía. Trong thực tiễn, nhiều vấn đề phát sinh như ùn tắc phương tiện, thay đổi quy định kiểm dịch, điều chỉnh giờ làm việc hoặc gián đoạn thông quan thường bắt nguồn từ việc thiếu thông tin kịp thời và chưa có cơ chế điều phối đủ chặt chẽ giữa hai địa phương.

Trong bối cảnh kim ngạch xuất nhập khẩu tăng nhanh và yêu cầu vận hành theo mô hình “cửa khẩu thông minh”, việc tăng cường trao đổi thông tin và chia sẻ dữ liệu không chỉ giúp xử lý kịp thời các tình huống phát sinh, mà còn tạo nền tảng để hai bên đồng bộ hóa chính sách, điều tiết dòng hàng và nâng cao hiệu quả cung ứng dịch vụ xuất nhập khẩu. Đặc biệt, trong môi trường số, dữ liệu vận hành cửa khẩu trở thành “tài sản chiến lược”, quyết định năng lực dự báo, điều hành và tối ưu hóa toàn bộ chuỗi logistics xuyên biên giới.

Trên cơ sở đó, giải pháp cần được triển khai đồng bộ theo hai nội dung chính: cơ chế trao đổi thông tin, điều phối song phương và cơ chế kỹ thuật. Nội dung trọng tâm bao gồm:

Về cơ chế trao đổi thông tin và điều phối song phương:

Một là, thiết lập cơ chế hội đàm định kỳ giữa lãnh đạo tỉnh Lạng Sơn và

Chính quyền nhân dân Khu tự trị Quảng Tây ở nhiều cấp độ từ cấp tỉnh, cấp sở, cấp cửa khẩu. Nội dung hội đàm tập trung vào: đánh giá tình hình thông quan; trao đổi thông tin về chính sách mới; xử lý các vướng mắc phát sinh; thống nhất phương án điều hành trong từng thời điểm, đặc biệt vào các giai đoạn cao điểm nông sản.

Hai là, thiết lập đầu mối liên lạc chính thức và thống nhất của mỗi bên, bảo đảm thông tin được truyền đạt nhanh chóng, tránh tình trạng phân tán hoặc chậm trễ. Trên cơ sở đó, xây dựng các tổ công tác liên ngành giữa hai bên gồm hải quan, biên phòng, kiểm dịch, ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu... để phối hợp xử lý các vấn đề chuyên môn.

Ba là, thiết lập cơ chế liên lạc nhanh giữa các cơ quan chức năng tại cửa khẩu, cho phép xử lý kịp thời các tình huống đột xuất như ùn tắc phương tiện, thay đổi quy định kiểm dịch, gián đoạn hệ thống số hoặc sự cố kỹ thuật.

Bốn là, phối hợp tổ chức các diễn đàn xúc tiến thương mại, hội nghị doanh nghiệp, hội chợ chuyên đề về logistics và dịch vụ xuất nhập khẩu, qua đó tạo kênh trao đổi thông tin hai chiều giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận thông tin chính sách và thị trường một cách minh bạch.

Về cơ chế chia sẻ dữ liệu vận hành cửa khẩu và hỗ trợ điều tiết thông minh:

Một là, xây dựng cơ chế chia sẻ dữ liệu thời gian thực giữa các cơ quan chức năng của hai bên, bao gồm các thông tin cốt lõi như: lưu lượng phương tiện ra vào cửa khẩu; năng lực thông quan theo từng thời điểm; tình trạng kho bãi, bến bãi; tình hình kiểm tra chuyên ngành; và dự báo mùa vụ hàng hóa, đặc biệt đối với nông sản.

Hai là, từng bước đồng bộ hóa và kết nối dữ liệu giữa hệ thống “cửa khẩu số” của Lạng Sơn với hệ thống quản lý cửa khẩu của Quảng Tây, hướng tới hình

thành nền tảng thông tin chung hoặc giao diện kết nối, cho phép doanh nghiệp theo dõi tình trạng luồng hàng, thời gian thông quan và kế hoạch điều tiết phương tiện.

Ba là, phát triển các công cụ phân tích và dự báo dựa trên dữ liệu lớn nhằm hỗ trợ cơ quan quản lý trong việc điều tiết luồng phương tiện, phân luồng ưu tiên cho hàng hóa dễ hư hỏng hoặc hàng hóa có giá trị cao, đồng thời cảnh báo sớm nguy cơ ùn tắc.

Bốn là, tạo điều kiện cho doanh nghiệp được tiếp cận dữ liệu ở mức phù hợp, giúp họ chủ động xây dựng kế hoạch vận chuyển, lựa chọn thời điểm giao hàng hợp lý, qua đó giảm chi phí logistics và hạn chế rủi ro do ùn tắc.

Để giải pháp tăng cường cơ chế trao đổi thông tin, hội đàm định kỳ và chia sẻ dữ liệu vận hành cửa khẩu giữa Lạng Sơn và Quảng Tây được triển khai hiệu quả, cần bảo đảm đồng bộ các điều kiện về thể chế, kỹ thuật và tổ chức thực thi như sau:

Thứ nhất, bảo đảm sự thống nhất và cam kết chính trị ở cấp trung ương và địa phương. Hợp tác trong trao đổi thông tin và chia sẻ dữ liệu cửa khẩu liên quan trực tiếp đến chủ quyền, an ninh kinh tế và quản lý biên giới, do đó cần có sự thống nhất chủ trương ở cấp Trung ương của hai nước, đồng thời trao quyền chủ động nhất định cho chính quyền địa phương trong việc triển khai các nội dung kỹ thuật. Sự cam kết của lãnh đạo tỉnh Lạng Sơn và Chính quyền Khu tự trị Quảng Tây là điều kiện tiên quyết để duy trì cơ chế hội đàm định kỳ, xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh và bảo đảm tính liên tục của hợp tác.

Thứ hai, thiết lập khung pháp lý đầy đủ và rõ ràng về trao đổi thông tin và chia sẻ dữ liệu. Cần xây dựng và ký kết các thỏa thuận hợp tác song phương, tập trung vào biên bản ghi nhớ, quy chế phối hợp, quy trình kỹ thuật; cần quy định cụ thể về: phạm vi dữ liệu được chia sẻ; nguyên tắc khai thác và sử dụng dữ liệu; quyền và trách nhiệm của các bên; cơ chế bảo mật, bảo vệ dữ liệu và xử lý vi

phạm. Khung pháp lý này phải phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và Trung Quốc về an ninh mạng, bảo vệ dữ liệu và quản lý thông tin, đồng thời bảo đảm không làm lộ bí mật thương mại và thông tin nhạy cảm.

Thứ ba, xây dựng và chuẩn hóa hạ tầng kỹ thuật số phục vụ kết nối và chia sẻ dữ liệu xuyên biên giới. Việc chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực đòi hỏi hệ thống hạ tầng số đủ mạnh, bao gồm: trung tâm dữ liệu, hệ thống truyền dẫn tốc độ cao, nền tảng tích hợp và chia sẻ dữ liệu, phần mềm quản lý cửa khẩu số và các công cụ phân tích dữ liệu. Các hệ thống này cần được thiết kế theo các tiêu chuẩn kỹ thuật tương thích giữa hai bên, bảo đảm khả năng kết nối liên thông, xử lý dữ liệu lớn và vận hành ổn định trong điều kiện lưu lượng cao. Đồng thời, cần đầu tư các giải pháp an ninh mạng, mã hóa dữ liệu và kiểm soát truy cập để bảo đảm an toàn thông tin.

Thứ tư, thiết lập cơ chế tổ chức và vận hành liên ngành, liên cơ quan rõ ràng và hiệu quả. Cần xác định rõ đầu mối chịu trách nhiệm của mỗi bên trong việc tiếp nhận, xử lý và cung cấp thông tin. Đồng thời, xây dựng quy trình phối hợp liên ngành giữa các lực lượng như hải quan, biên phòng, kiểm dịch, công an, quản lý thị trường... để bảo đảm dữ liệu được cập nhật đầy đủ, chính xác và kịp thời. Việc vận hành cơ chế này cần gắn với hệ thống giám sát, đánh giá định kỳ nhằm kịp thời điều chỉnh các bất cập trong quá trình thực hiện.

Thứ năm, nâng cao năng lực của đội ngũ cán bộ và nhân lực tham gia vận hành hệ thống thông tin và dữ liệu. Cán bộ trực tiếp tham gia quản lý và vận hành hệ thống phải có năng lực về công nghệ thông tin, phân tích dữ liệu, ngoại ngữ trọng tâm là tiếng Trung, và am hiểu pháp luật thương mại biên giới. Cần tổ chức các chương trình đào tạo, tập huấn song phương để thống nhất cách hiểu, quy trình xử lý và kỹ năng sử dụng hệ thống, đồng thời xây dựng đội ngũ chuyên gia nòng cốt có khả năng vận hành, bảo trì và nâng cấp hệ thống dữ liệu.

Thứ sáu, bảo đảm sự tham gia và thích ứng của doanh nghiệp trong hệ

sinh thái dữ liệu cửa khẩu. Doanh nghiệp là chủ thể trực tiếp tạo ra và sử dụng dữ liệu trong hoạt động xuất nhập khẩu, do đó cần có cơ chế để doanh nghiệp tiếp cận thông tin ở mức phù hợp, đồng thời tuân thủ các tiêu chuẩn kỹ thuật và quy định về kết nối hệ thống. Tỉnh cần hỗ trợ doanh nghiệp nâng cấp hạ tầng công nghệ, đào tạo nhân lực số và làm quen với các nền tảng dữ liệu mới, tránh tình trạng “đứt gãy” giữa hệ thống quản lý nhà nước và năng lực thực thi của doanh nghiệp.

Thứ bảy, gắn cơ chế trao đổi thông tin và chia sẻ dữ liệu với triển khai mô hình cửa khẩu thông minh. Cơ chế trao đổi thông tin và chia sẻ dữ liệu không thể tách rời khỏi quá trình xây dựng cửa khẩu số và cửa khẩu thông minh. Vì vậy, cần tích hợp các nội dung này vào tổng thể chương trình chuyển đổi số của tỉnh Lạng Sơn, bảo đảm dữ liệu được thu thập, xử lý và khai thác một cách thống nhất từ cấp tỉnh đến khu kinh tế cửa khẩu và kết nối với phía Trung Quốc. Việc này giúp tránh đầu tư trùng lặp, đồng thời nâng cao hiệu quả khai thác dữ liệu trong quản lý và điều hành.

Như vậy, thiết lập đồng bộ cơ chế trao đổi thông tin và chia sẻ dữ liệu vận hành cửa khẩu sẽ giúp chuyển đổi phương thức điều hành từ “phản ứng bị động” sang “chủ động dự báo và điều tiết”, qua đó góp phần giảm ùn tắc, rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí logistics và nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Đồng thời, đây cũng là nền tảng quan trọng để hai bên tiến tới xây dựng mô hình cửa khẩu thông minh, kết nối dữ liệu xuyên biên giới và phát triển chuỗi dịch vụ xuất nhập khẩu hiện đại, bền vững.

4.2.6.2. Thống nhất quy trình chuyên môn và tiêu chuẩn kỹ thuật trong các khâu kiểm dịch, kiểm tra chuyên ngành, chứng từ điện tử và truy xuất nguồn gốc nhằm rút ngắn thời gian thông quan

Hoạt động xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường chịu tác động trực tiếp bởi quy định của cả Việt Nam và Trung Quốc. Sự khác biệt

trong quy trình kiểm dịch, kiểm tra chuyên ngành, công nhận chứng từ điện tử, tiêu chuẩn truy xuất nguồn gốc là nguyên nhân chính gây chậm trễ, ùn tắc và chi phí cao cho doanh nghiệp.

Trong bối cảnh chuyển đổi số, nếu hai bên không thống nhất tiêu chuẩn kỹ thuật, hệ thống số của Việt Nam và Trung Quốc sẽ không thể liên thông, dẫn đến tình trạng “nút thắt số” trong luồng hàng hóa. Vì vậy, chuẩn hóa và thống nhất quy trình là điều kiện cốt lõi để rút ngắn thời gian thông quan và nâng cao chất lượng dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hoá. Các giải pháp cụ thể bao gồm:

Một là, ký kết các văn bản ghi nhớ và thỏa thuận hợp tác kỹ thuật giữa các cơ quan kiểm dịch, hải quan, kiểm tra chất lượng của hai bên để công nhận lẫn nhau các chứng từ điện tử, tem truy xuất nguồn gốc, mã QR hàng hóa.

Hai là, phối hợp xây dựng quy trình kiểm tra thống nhất, giảm trùng lặp giữa hai bên, đặc biệt đối với nông sản, thực phẩm, hàng tiêu dùng - các mặt hàng có kim ngạch lớn.

Ba là, thử nghiệm xây dựng cơ chế “kiểm dịch trước tại nguồn”, cho phép doanh nghiệp Việt Nam được kiểm tra chất lượng trước khi đưa hàng lên biên giới, giảm áp lực tại cửa khẩu.

Bốn là, thống nhất danh mục, tiêu chuẩn kỹ thuật và tần suất kiểm tra đối với các mặt hàng rủi ro thấp, áp dụng phương thức quản lý rủi ro thay vì kiểm tra 100%.

Năm là, chuẩn hóa hệ thống chứng từ điện tử như C/O điện tử, hóa đơn điện tử, bản kê hàng hóa, nhằm giảm thời gian đổi chiếu giấy tờ.

Để giải pháp được triển khai thuận lợi thì cần: Hai bên thống nhất chính trị ở cấp trung ương, trao quyền cho địa phương thực hiện các nội dung kỹ thuật; Có đội ngũ chuyên gia hiểu về tiêu chuẩn SPS/TBT, bảo quản hàng hóa, và công nghệ số; Thiết lập nền tảng kết nối dữ liệu bảo mật, ổn định để chia sẻ chứng từ và kết quả kiểm tra; Doanh nghiệp phải tuân thủ đầy đủ quy định về truy xuất

nguồn gốc và tiêu chuẩn hàng hóa; Tổ chức tập huấn song phương để bảo đảm thống nhất trong triển khai thực tế.

4.2.6.3. Phối hợp phát triển các mô hình dịch vụ mới xuyên biên giới trên nền tảng số

Xu hướng thương mại toàn cầu đang chuyển mạnh sang thương mại điện tử xuyên biên giới, logistics lạnh, thanh toán số và dịch vụ sau thông quan dựa trên dữ liệu. Trong khi đó, kim ngạch thương mại giữa Việt Nam - Trung Quốc ngày càng lớn, các mặt hàng nông sản, tiêu dùng, điện tử đều phù hợp với mô hình giao dịch số.

Nếu không nhanh chóng phối hợp triển khai, khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng có nguy cơ bị bỏ lại phía sau, mất cơ hội thu hút dòng dịch vụ giá trị gia tăng lớn và các nhà đầu tư công nghệ - logistics quốc tế. Giải pháp cần tập trung vào các nội dung sau:

Một là, phối hợp xây dựng hành lang thương mại điện tử xuyên biên giới, kết nối doanh nghiệp Việt Nam với các sàn thương mại điện tử Trung Quốc; xây dựng kho hàng thương mại điện tử, trung tâm xử lý đơn hàng tại Đồng Đăng - Bằng Tường.

Hai là, phát triển chuỗi logistics lạnh song phương, đồng bộ từ khâu đóng gói, vận chuyển, kiểm dịch tới kho lạnh biên giới, bảo đảm tiêu chuẩn lạnh liên tục (cold-chain) cho hàng nông sản và thực phẩm.

Ba là, thử nghiệm mô hình thanh toán quốc tế thông minh, kết nối ngân hàng hai bên, bảo đảm giao dịch nhanh, hạn chế rủi ro tỷ giá và thanh toán chậm.

Bốn là, hợp tác phát triển dịch vụ sau thông quan dựa trên dữ liệu số: bảo hiểm vận tải số, truy xuất nguồn gốc điện tử, kiểm tra chất lượng bằng dữ liệu, chứng thực xuất xứ điện tử.

Để thực hiện tốt giải pháp, các điều kiện cần đảm bảo bao gồm:

Thứ nhất, khung pháp lý thống nhất về thương mại điện tử, logistics lạnh, chia sẻ dữ liệu số và thanh toán quốc tế.

Thứ hai, hệ thống kho lạnh, trung tâm dữ liệu và cửa khẩu số đủ năng lực vận hành.

Thứ ba, hợp tác giữa các tập đoàn logistics, sàn thương mại điện tử và ngân hàng hai nước.

Thứ tư, hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa hai bên tham gia vào chuỗi giá trị số.

Thứ năm, đảm bảo an ninh mạng, bảo vệ dữ liệu người dùng và thông tin doanh nghiệp.

4.2.6.4. Tăng cường phối hợp giữa lực lượng chức năng hai bên (hải quan, biên phòng, kiểm dịch, quản lý thị trường)

Hoạt động xuất nhập khẩu phụ thuộc nhiều vào sự phối hợp của lực lượng chức năng. Nếu hai bên thiếu thống nhất trong kiểm tra, xử lý vi phạm, xác nhận chứng từ hoặc quy trình kiểm soát, sẽ dễ xảy ra ùn tắc, chòng chéo, tăng chi phí và kéo dài thời gian làm hàng. Đặc biệt trong bối cảnh thương mại số, sự phối hợp càng quan trọng để đảm bảo minh bạch, an ninh - an toàn và quản lý rủi ro hiệu quả. Các giải pháp cụ thể để tăng cường phối hợp giữa hai bên trên các vấn đề cụ thể sau:

Một là, tổ chức tập huấn, trao đổi nghiệp vụ định kỳ giữa lực lượng chức năng hai bên để thống nhất quy trình kiểm tra, xử lý vi phạm, điều tiết luồng hàng.

Hai là, thiết lập cơ chế phối hợp liên ngành xuyên biên giới trong giám sát hàng hóa bằng công nghệ số, như soi chiếu container, chia sẻ dữ liệu từ camera giám sát, chia sẻ kết quả kiểm tra rủi ro.

Ba là, phối hợp kiểm soát chặt chẽ các hành vi buôn lậu, gian lận thương mại, làm giả chứng từ điện tử, gian lận truy xuất nguồn gốc.

Bốn là, phối hợp đánh giá các mô hình thí điểm như “kiểm tra một lần - thông quan hai chiều”, cơ chế ưu tiên doanh nghiệp tuân thủ tốt.

Theo đó, các điều kiện để thực hiện thành công giải pháp là:

Thứ nhất, có các văn bản hợp tác chính thức giữa các ngành tương ứng của hai nước.

Thứ hai, xây dựng hệ thống chia sẻ dữ liệu và nền tảng kỹ thuật tương thích.

Thứ 3, tăng cường đào tạo nhân lực chuyên môn và nhân lực công nghệ.

Thứ tư, có cơ chế giám sát, kiểm tra độc lập để đảm bảo minh bạch và kỷ cương hành chính.

Thứ năm, tăng cường vai trò của các cơ quan trung ương trong hỗ trợ điều phối.

Hợp tác song phương Việt Nam - Trung Quốc là trụ cột chiến lược trong phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng. Việc tăng cường đồng bộ cả bốn nội dung: rao đổi thông tin, thống nhất quy trình kỹ thuật, chia sẻ dữ liệu và phối hợp triển khai các mô hình dịch vụ mới sẽ giúp rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh và xây dựng chuỗi dịch vụ xuất, nhập khẩu hiện đại, thông minh và bền vững./.

KẾT LUẬN

Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong thúc đẩy thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc, đồng thời đóng góp trực tiếp vào tăng trưởng kinh tế, ổn định xã hội, an ninh-quốc phòng và phát triển hạ tầng khu vực. Trong bối cảnh chuyển đổi số diễn ra mạnh mẽ trên phạm vi quốc gia và quốc tế, lĩnh vực dịch vụ xuất nhập khẩu tại đây đã có những thay đổi sâu rộng, thể hiện cả ở hệ thống cơ chế – chính sách, hạ tầng kỹ thuật, mô hình vận hành dịch vụ và sự tham gia của các chủ thể kinh tế. Quá trình nghiên cứu cho thấy giai đoạn 2019 – 2024 là thời kỳ bản lề, với những bước tiến nổi bật nhưng cũng đồng thời bộc lộ nhiều vấn đề cần tiếp tục hoàn thiện.

Thứ nhất, hệ thống dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng đã hình thành tương đối đầy đủ về cấu trúc, bao gồm các nhóm dịch vụ cốt lõi như thông quan, logistics và vận tải, kho bãi, ngân hàng – thanh toán quốc tế, kiểm dịch – kiểm định, đại lý hải quan, dịch vụ giám sát và các dịch vụ hỗ trợ dựa trên nền tảng số. Sự phát triển của các nhóm dịch vụ này góp phần quan trọng nâng cao tốc độ xử lý hàng hóa, giảm chi phí giao dịch, tạo thuận lợi thương mại và tăng năng lực cạnh tranh của khu vực cửa khẩu. Thực tiễn triển khai cho thấy các loại hình dịch vụ ngày càng đa dạng, chuyên nghiệp hơn, có khả năng đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của doanh nghiệp và đối tác thương mại phía Trung Quốc.

Thứ hai, việc ứng dụng công nghệ số đã tạo ra bước thay đổi quan trọng trong hoạt động quản lý và vận hành dịch vụ. Các hệ thống như hải quan điện tử, quản lý phương tiện qua cửa khẩu, phần mềm khai báo từ xa, thanh toán không dùng tiền mặt, nền tảng logistics số... đã từng bước được áp dụng, giúp tăng tính minh bạch, giảm thời gian chờ đợi và nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan chức năng. Đây là tiền đề quan trọng để Đồng Đăng hội nhập sâu hơn vào chuỗi logistics khu vực và đáp ứng yêu cầu chuyển đổi số trong thương mại biên

giới. Tuy vậy, mức độ số hóa giữa các khâu vẫn chưa đồng đều; hệ thống dữ liệu dùng chung chưa được liên thông hoàn toàn; và mức độ phối hợp giữa các chủ thể còn hạn chế, nhất là trong kết nối xuyên biên giới với phía Trung Quốc.

Thứ ba, nghiên cứu thực trạng cũng cho thấy khung khổ cơ chế – chính sách trong giai đoạn 2019 – 2024 có nhiều cải thiện, song vẫn còn bất cập. Một số quy định còn chồng chéo, chưa đồng bộ giữa Trung ương và địa phương; quy trình thực thi ở từng khâu vẫn còn khác biệt; và mức độ minh bạch hóa vẫn còn hạn chế đối với doanh nghiệp nhỏ và vừa. Các kết quả khảo sát doanh nghiệp cho thấy khó khăn lớn nhất liên quan đến việc tiếp cận thông tin, quy trình thủ tục thay đổi thường xuyên và năng lực phối hợp giữa các cơ quan quản lý chưa thật sự hiệu quả. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng tận dụng các cơ hội thương mại cũng như quá trình thích ứng với chuyển đổi số.

Thứ tư, quan hệ lợi ích giữa các chủ thể trong hệ thống dịch vụ xuất, nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng ngày càng được định hình rõ hơn trong bối cảnh số hóa. Các cơ quan quản lý nhà nước giữ vai trò điều tiết, đảm bảo tuân thủ quy định và duy trì an ninh biên giới; doanh nghiệp là lực lượng thực thi trung tâm, trực tiếp sử dụng và tác động đến chất lượng dịch vụ; các đơn vị trung gian như logistics, ngân hàng, đại lý hải quan... giữ vai trò quan trọng trong kết nối các công đoạn. Tuy nhiên, sự khác biệt về lợi ích giữa các nhóm chủ thể đôi khi dẫn đến sự thiếu nhất quán trong phối hợp, làm giảm hiệu quả tổng thể của hệ thống dịch vụ. Điều này được thể hiện qua thời gian xử lý hồ sơ, chi phí dịch vụ và tính ổn định của dòng hàng hóa.

Thứ năm, quá trình chuyển đổi số đối với hệ thống dịch vụ xuất, nhập khẩu tại khu vực cửa khẩu được thúc đẩy mạnh bởi yêu cầu thực tiễn và áp lực cạnh tranh, nhưng mức độ thích ứng giữa các nhóm dịch vụ và các loại hình doanh nghiệp là không đồng đều. Các doanh nghiệp lớn có khả năng áp dụng công nghệ nhanh hơn nhờ nguồn lực mạnh, trong khi doanh nghiệp nhỏ gặp khó khăn về vốn, nhân lực và kiến thức số. Điều này tạo ra sự chênh lệch trong năng lực tiếp cận dịch vụ, khiến thị trường dịch vụ chưa thật sự phát huy hết tiềm năng.

Thứ sáu, bối cảnh hợp tác thương mại Việt Nam – Trung Quốc cũng tạo ra nhiều tác động trực tiếp đến hoạt động dịch vụ xuất, nhập khẩu tại Đồng Đăng. Hạ tầng kết nối xuyên biên giới, cơ chế phối hợp giữa cơ quan chức năng hai bên, và sự tương thích về hệ thống công nghệ thông tin là những yếu tố ảnh hưởng mạnh đến hiệu quả dịch vụ. Trong những năm qua, sự thay đổi trong chính sách mở cửa biên giới, điều chỉnh quy trình kiểm dịch của Trung Quốc hay tình trạng ùn tắc theo mùa đã tác động đáng kể đến hoạt động của khu vực cửa khẩu, đặt ra yêu cầu nâng cao khả năng dự báo và điều phối chung.

Trên cơ sở tổng hợp kết quả phân tích và khảo sát, có thể khẳng định rằng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng đã và đang chuyển biến theo hướng hiện đại, số hóa và chuyên nghiệp hơn; song vẫn còn đối diện với không ít rào cản về thể chế, hạ tầng, năng lực chủ thể và cơ chế phối hợp. Những vấn đề này không chỉ ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ mà còn chi phối trực tiếp tới năng lực cạnh tranh của khu vực cửa khẩu trong toàn bộ hệ thống thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc.

**DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ
LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

1. Dương Thị Hồng Vân (2025) “*Kinh nghiệm phát triển dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số*”
Tạp chí Kinh tế và Dự báo – Tháng 09/2025

2. Dương Thị Hồng Vân (2025) “*Dịch vụ logistic và bến bãi tại khu kinh tế Cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn*”, Tạp chí Quản lý nhà nước ngày 16/12/2025 <https://www.quanlynhanuoc.vn/2025/12/16/dich-vu-logistics-va-ben-bai-tai-khu-kinh-te-cua-khau-dong-dang-lang-son/>

3. Dương Thị Hồng Vân (2025) “*Phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng Lạng Sơn*”, Tạp chí Quản lý nhà nước ngày 30/12/2025 <https://www.quanlynhanuoc.vn/2025/12/30/phan-trien-dich-vu-xuat-nhap-khau-hang-hoa-tai-khu-kinh-te-cua-khau-dong-dang-lang-son-trong-boi-can-chuyen-doi-so/>

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO**Tiếng Việt**

1. Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, Lạng Sơn. (2020). *Báo cáo số 07/BC-BQLKKTCK: Tổng kết công tác năm 2019, phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2020*.
2. Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, Lạng Sơn (2021), Báo cáo số 344/BC-BQLKKTCK, ngày 29 tháng 12 năm 2021, Báo cáo tổng kết công tác năm 2020, phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2021, Lạng Sơn.
3. Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, Lạng Sơn (2023), Báo cáo số 377/BC-BQLKKTCK, ngày 31 tháng 12 năm 2022, Báo cáo tổng kết công tác năm 2022, phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2023, Lạng Sơn.
4. Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, Lạng Sơn (2025), *Báo cáo đánh giá triển khai cửa khẩu số*.
5. Báo cáo viên (2024), *Tây Ninh: Khu Kinh tế cửa khẩu quốc tế Mộc Bài chờ cơ hội "thay áo mới"*, <https://baocaovien.vn/tin-tuc/tay-ninh-khu-kinh-te-cua-khau-quoc-te-moc-bai-cho-co-hoi-thay-ao-moi/145693.html>, [truy cập ngày 12/4/2025].
6. Bộ Công thương (2010), *Báo cáo quy hoạch phát triển Kết cấu hạ tầng thương mại tuyến hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh giai đoạn 2009-2020, có xét đến năm 2025*, Hà Nội.
7. Bộ Công Thương (2024), *Báo cáo Logistics Việt Nam*, Hà Nội.
8. Bộ Thương mại (2006), *Đề án phát triển biên mậu Việt Nam - Trung Quốc thời kỳ 2006 - 2010*, Bộ Thương mại, Hà Nội.
9. Nguyễn Công Bình (2008), *Nghiên cứu ứng dụng phương pháp hải quan hiện đại nhằm tạo thuận lợi cho thương mại quốc tế của Việt Nam*, Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Hà Nội.

10. Nụ Bùi (2024), *Điều tiết hàng hóa qua cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị vào thời gian cao điểm*, Tạp chí Kinh tế - Tài chính. <https://thuehaiquan.tapchikinhtetaichinh.vn/dieu-tiet-hang-hoa-qua-cua-khau-quoc-te-huu-nghi-vao-thoi-gian-cao-diem-112138.html> [Truy cập ngày 28/12/2024]
11. Phạm Thị Cải (2003), *Một số giải pháp nhằm phát triển thương mại hàng hóa Việt Nam - Trung Quốc qua biên giới trên bộ thời kỳ đến 2005*, Đề tài khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, Hà Nội.
12. Trần Nguyễn Hợp Châu, Trịnh Thuỳ Trang (2022), “Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động logistics tại Châu Á- Một số đề xuất đối với Việt Nam”, *Tạp chí Khoa học & Đào tạo Ngân hàng*, Số 239, tháng 4.
13. Cục Hải quan Lạng Sơn (2020), Báo cáo số 16/BC-HQLS, ngày 03 tháng 01 năm 2020, Báo cáo tổng kết công tác năm 2019, phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2020, Lạng Sơn.
14. Cục Hải quan Lạng Sơn (2021), Báo cáo số 34/BC-HQLS, ngày 06 tháng 01 năm 2021, Báo cáo tổng kết công tác năm 2020, phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2021, Lạng Sơn.
15. Cục Hải quan Lạng Sơn (2022), Báo cáo số 34/BC-HQLS, ngày 06 tháng 01 năm 2022, Báo cáo tổng kết công tác năm 2021, phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2022, Lạng Sơn.
16. Cục Hải quan Lạng Sơn (2023), Báo cáo số 34/BC-HQLS, ngày 06 tháng 01 năm 2023, Báo cáo tổng kết công tác năm 2022, phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2023, Lạng Sơn.
17. Cục Hải quan tỉnh Lạng Sơn (2024), *Báo cáo tóm tắt kết quả thực hiện 6 tháng đầu năm 2024; phương hướng nhiệm vụ trọng tâm 6 tháng cuối năm năm 2024* - Số 1436/BC-HQLS ngày 4 tháng 6 năm 2024.
18. Nguyễn Văn Dịch (2005), *Phát triển thương mại trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh*, Nxb Thống kê, Hà Nội.

19. Trí Dũng (2024), Xuất nhập khẩu hàng hóa qua địa bàn tỉnh năm 2023: Bức tranh với gam màu sáng, tại trang, <https://baolangson.vn/xuat-nhap-khau-hang-hoa-qua-dia-ban-tinh-nam-2023-buc-tranh-voi-gam-mau-sang-1634417.html>, [truy cập ngày 26/1/2025]
20. Nguyễn Thị Kim Dung (1999), *Những vấn đề lý luận và thực tiễn trong xây dựng cơ chế chính sách và các biện pháp quản lý kinh tế đặc thù đối với khu vực cửa khẩu trên bộ phía Bắc Việt Nam*, Đề tài cấp Bộ, Viện Nghiên cứu kinh tế quản lý trung ương, Hà Nội.
21. Trần Bá Hộ (2017), *Quản lý nhà nước đối với khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, Hà Nội.
22. Đỗ Hữu Hải, Bùi Hồng Đăng (2020), “Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động xuất khẩu tại Thành phố Hồ Chí Minh”, *Tạp chí Khoa học & Đào tạo Ngân hàng*, Số 220, tháng 9.
23. Nguyễn Minh Hằng (chủ biên) (2001), *Buôn bán qua biên giới Việt Trung Lịch sử - Hiện trạng - Triển vọng*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
24. Nguyễn Văn Hiến (2024), *Tác động từ Hiệp định EVFTA tới chuyển đổi số trong quản lý hải quan và xuất nhập khẩu*, Trung tâm Tham vấn WTO và FTAs, Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương
25. Nguyễn Minh Hiếu (2008), *Một số vấn đề kinh tế cửa khẩu Việt Nam trong quá trình hội nhập*, Nxb Giáo dục, TP Hồ Chí Minh.
26. Nguyễn Minh Hiếu (2008), “Một số vấn đề về kinh tế cửa khẩu ở nước ta hiện nay”, *Tạp chí Khoa học ĐHSP TP.HCM*, Số 15, tr.158-165
27. Nguyễn Hoàng (2022), *Tác động của chuyển đổi số đến kết quả xuất khẩu của các doanh nghiệp Việt Nam*, *Tạp chí Kinh tế và Quản lý Thương mại*, số 169.
28. Hà Văn Hội (chủ biên) (2018), *Phát triển và quản lý thương mại biên giới vùng Tây Bắc: Lý luận và Thực tiễn*, Nxb Thông tin và Truyền thông, Hà Nội.

29. Nguyễn Văn Hội (2018), *Lợi thế cạnh tranh của Việt Nam trong xuất khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới Việt - Trung*, Luận án tiến sĩ kinh tế quốc tế, Đại học Kinh tế quốc dân.
30. Nguyễn Mạnh Hùng (2000), *Vai trò, vị trí, lý thuyết về khuyến khích đầu tư thương mại vào các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam*, Nxb Thống Kê, Hà Nội.
31. Trần Văn Hùng, Lê Thị Thu Hà (2019), *Kinh tế cửa khẩu và phát triển thương mại biên giới*, Chương 4: "*Dịch vụ logistics và xuất nhập khẩu tại các khu kinh tế cửa khẩu*", Nxb Thông tin & Truyền thông, Hà Nội.
32. Hoàng Thị Lan Hương (2022), *Giải pháp phát triển bền vững dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo*, Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Đại học Thương mại, Hà Nội.
33. Đoàn Công Khanh (2017), "*Khu hợp tác kinh tế Việt-Trung: Thực trạng và kiến nghị*", *Tạp chí Kinh tế Đối ngoại*, tr 35 -39.
34. Nguyễn Hoàng Thanh Lam (2024), *Dịch vụ số hóa năng lực quản lý nhân lực cho doanh nghiệp tư nhân tại Việt Nam*, Luận án tiến sĩ Kinh tế chính trị, Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh, Hà Nội.
35. Nguyễn Văn Lịch (2008), *Nghiên cứu xây dựng giải pháp khai thác chiến lược "phát triển trục hai cánh" thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc*", Đề tài khoa học cấp Bộ, Viện Nghiên cứu thương mại, Bộ Công Thương, Hà Nội.
36. Phạm Văn Linh (1999), *Quan hệ kinh tế - Thương mại cửa khẩu biên giới Việt - Trung với việc phát triển kinh tế hàng hóa ở các tỉnh vùng núi phía Bắc*. Nxb Thống kê, Hà Nội.
37. Phạm Văn Linh (2001), *Các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung và tác động của nó tới sự phát triển kinh tế hàng hóa ở Việt Nam*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
38. Cù Chí Lợi (chủ biên) (2013), *Khu kinh tế tự do: Những vấn đề lý luận và thực tiễn*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội

39. Võ Thị Thanh Lộc, Nguyễn Đình Cường (2018), "Tác động của AEC đến dịch vụ xuất nhập khẩu tại các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam - Campuchia", *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, Số 5, tr. 32-47.
40. Nguyễn Thị Hồng Minh (2020), *Hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam: Nghiên cứu trường hợp tại Lạng Sơn và Quảng Ninh*, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, Số 278.
41. Thái Thị Hồng Minh (2024), *Bàn về thí điểm mô hình khu kinh tế cửa khẩu qua biên giới trên Hành lang kinh tế Đông - Tây tại Cửa khẩu quốc tế Lao Bảo (Việt Nam) - Đen-sa-văn (Lào)*, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 36.
42. Lương Đăng Ninh (2004), *Đổi mới quản lý nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam - Trung Quốc*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
43. Đặng Xuân Phong (2012), *Phát triển Khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Đại học Kinh tế quốc dân.
44. Quốc hội (2023), *Luật giá*, *Luật số: 16/2023/QH15*, ngày 19 tháng 6 năm 2023, Hà Nội.
45. Quốc hội (2005), *Luật Thương mại*, *Số: 36/2005/QH11*, Hà Nội, ngày 14 tháng 06 năm 2005, Hà Nội.
46. Ma Tuệ Quỳnh (2006), *Tăng cường vai trò lan tỏa của thương mại biên giới, thúc đẩy những diễn biến mới trong quan hệ kinh tế Trung Quốc - Việt Nam*, Kỷ yếu Hội thảo Kinh tế biên mậu Việt Nam - Trung Quốc: triển vọng và giải pháp thúc đẩy, Hà Nội.
47. Báo cáo tình hình xuất nhập khẩu của Sở Công Thương tỉnh Lạng Sơn và Báo cáo của Ngân hàng Nhà nước chi nhánh tỉnh Lạng Sơn; Tháng 3/2024
48. Báo cáo tình hình xuất nhập khẩu của Sở Công Thương tỉnh Lạng Sơn và Báo cáo của Ngân hàng Nhà nước chi nhánh tỉnh Lạng Sơn; Tháng 3/2025
49. Nguyễn Quang Thái (2010), *Vấn đề phát triển các khu kinh tế mở hiện đại*

vùng ven biển Việt Nam, Nxb Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.

50. Nguyễn Anh Thu, Vũ Thanh Hương (2018), “Sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, Số 7 (220), tr.30-38.
51. Thủ tướng Chính phủ (2020), *Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 03/6/2020 về việc phê duyệt "Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030"*, Hà Nội.
52. Tỉnh ủy Lạng Sơn (2025), Báo cáo *Tổng kết 05 năm thực hiện Nghị quyết số 49-NQ/TU, ngày 28/9/2021 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy về chuyển đổi số tỉnh Lạng Sơn đến năm 2025*, tháng 12 năm 2025
53. Hương Trinh Thi Thu, Hien Phan Thi Thu (2016), “Một số tiêu chí đánh giá hoạt động giao dịch thương mại quốc tế và thực tiễn tại Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế đầu tư*, số 82, tháng 12.
54. Bùi Quang Tuấn, Hà Huy Ngọc (2022), *Chuyển đổi số kinh nghiệm quốc tế và lộ trình cho Việt Nam*, Nhà xuất bản chính trị quốc gia sự thật, Hà Nội.
55. Lê Thanh Tuấn (2019), *Phát triển kinh tế biên giới Việt - Trung (tỉnh Quảng Ninh): Vấn đề và giải pháp*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện Hàn Lâm khoa học xã hội Việt Nam, Hà Nội.
56. Phạm Quang Tú (2021), "Chính sách thu hút đầu tư vào dịch vụ xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lao Bảo", *Kỷ yếu Hội thảo Quốc gia về Phát triển Kinh tế Cửa khẩu*, Đà Nẵng, tr. 134-150.
57. Viện nghiên cứu phát triển kinh tế xã hội Hà Nội (2016), Thái Lan đầu tư hơn 3 tỷ USD thúc đẩy kết nối với 6 quốc gia, <https://vienktxh.hanoi.gov.vn/ngghien-cuu-trao-doi/thai-lan-dau-tu-hon-3-ty-usd-thuc-day-ket-noi-voi-6-quoc-gia>

Tiếng Anh

58. Bekele, W. T., Mersha, F. G (2019), “A dynamic panel gravity model application on the determinant factors of Ethiopia’s coffee export

- performance”, *Annals of Data Science*, (6(4), pp.787-806.
59. Luis C. Blancas, John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, Wendy Ta (2014), *Efficient Logistics: A Key to Vietnam’s Competitiveness (Logistics, chìa khoá năng lực cạnh tranh của Việt Nam)*, World Bank.
60. Wei Chaohui (2006), “Developing the Economy of Port, Accelerating the Prosperity in Frontier Trade”, *Around Southeast Asia*, vol.6.
61. China Daily (2023), Guangxi FTZ to play bigger role in commerce with RCEP, [English.gov.cn, https://english.www.gov.cn/news/202309/11/content_WS64fe6bd4c6d0868f4e8df5bf.html#:~:text=,chair%20of%20Guangxi%27s%20regional%20governmen](https://english.www.gov.cn/news/202309/11/content_WS64fe6bd4c6d0868f4e8df5bf.html#:~:text=,chair%20of%20Guangxi%27s%20regional%20governmen)
62. Jun Cui (2025), *The impact of artificial intelligence technology on cross-border trade in Southeast Asia: A meta-analytic approach*, Papers 2503.13529, arXiv.org
63. Đông Gia Tương (Dong Jiaxiang) (2012), “Suy nghĩ về việc khuyến khích tài chính đối với xây dựng khu kinh tế mở Mohan biên giới Trung Quốc - Lào”, *Tạp chí Tài chính thời đại*, số 11Z (tiếng Trung quốc)
64. Giordani, A. (2018), *Artificial Intelligence in Customs Risk Management for e- Commerce (Trí tuệ nhân tạo trong quản lý rủi ro hải quan cho thương mại điện tử)*, Delft University of Technology.
65. Grainger, A. (2014). Trade facilitation and customs reform: The role of digital technologies. *World Customs Journal*, 8(1), 23–34.
66. Ha Le Viet, Huu Dang Quoc (2023), *The Factors Affecting Digital Transformation in Vietnam Logistics Enterprises*, Faculty of Economic Information System and E-Commerce, Thuong mai University, <https://doi.org/10.3390/electronics12081825>
67. Fan Hongwei (2011), *China's "Look South": China-Myanmar Transport Corridor*, Ritsumeikan international affairs Vol.10

68. Lã Kha (Luke) và Hồ Liệt Khúc (Hu Liequ) (2011), *Chức năng của khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới*, Nghiên cứu và tìm hiểu (Study&Exploration), số 2 (tiếng Trung Quốc)
69. Lehman N.F, Herzer D, Martinez-Zazozo I, Vollmer S (2007), “The impact of Custom Union between Turkey and The on Turkey”s Export to the EU”, *JCMS. J Common Market S*, (45(3), pp.719-743
70. Lưu Kiến Văn (Liu Jianwen) (2007), *Nhanh chóng thúc đẩy tiến trình xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên quốc gia Việt - Trung*, Viện Khoa học xã hội Quảng Tây - Trung Quốc.
71. Lưu Kiến Văn (Liu Jianwen) - Lôi Tiểu Hoa (Lei Xiaohua) (2010), *Triển vọng, vấn đề và đối sách của khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung - Việt khu vực Quảng Tây, Vùng Đông Nam Á*, số 6/2010 (tiếng Trung Quốc)
72. Lu Zhongshan (2006), “The Construction Situation of Vietnamese Border with Guangxi”, *Around Southeast Asia*, vol.7
73. LM Malyarets, LA Norik (2023), “The Development of Export-Import Activity on the Basis of Information and Communication Technologies and other, (Sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu trên cơ sở công nghệ thông tin và truyền thông)”, *Проблеми економіки*. - 2023. - № 4 (58). - С. 22-31.
- 74.K. Marx, *Capital* (1976), A Critique of Political Economy, Volume I, Hamburg: Otto Meissner Verlag, 1867. (Translated edition: New York: Penguin Books, 1976.)
75. Matsudaira, T., Koh, J. (2022), “Customs Administration and Digitalization (Quản trị Hải quan và số hóa)”, *International Monetary Fund*, pp.203-234.
76. Nguyễn Anh Thu và Vũ Thanh Hương (2019), *Factors Needed to Establish Cross Border Economic Zones: Some Assessments for Cao Bang*
77. Nguyen Anh Thu, Huong Vu Thanh, Nguyen Thi Vu Ha (2019),

- “Conditions for establishing cross-border economic zones in the North of Vietnam (Điều kiện thành lập khu kinh tế xuyên biên giới miền Bắc Việt Nam)”, *Ekonomski horizonti*, vol. 21, br. 2, str. 93-110.
78. Nguyễn Thị Lan Hương, Jisdela Moral Rubia (2025), *Digital Transformation in Some Countries and Its Implications for Vietnam*, *Journal of Social Sciences and Humanities*, Vol.7(2).
79. Nguyễn Tiến Minh, Hà Văn Hội (2019), “Thailand’s Experience of Developing Special Border Economic Zones and Some Policy Implications for Vietnam in Developing Border Economic Zones (Kinh nghiệm phát triển các khu kinh tế biên giới đặc biệt của Thái Lan và một số hàm ý chính sách đối với Việt Nam trong việc phát triển các khu kinh tế biên giới)”, *VNU Journal of Science: Economics and Business*, Vol. 35, No. 4 (2019) 18-29.
80. Thanasit Nitayaprapha, Jessada Pochan (2025), Analysis of factors influencing the selection of road transportation routes for agricultural fruit exports from Thailand to China- A policy perspective, *Pakistan Journal of Life and Social Sciences*, <https://doi.org/10.57239/PJLSS-2025-23.1.00646>
81. OECD (2020). *Digital Economy Outlook 2020*. OECD Publishing. DOI: 10.1787/bb167041-en
82. Pakurár et al, 2019. The Service Quality Dimensions That Affect Customer Satisfaction in the Jordanian Banking Sector. *Sustainability* 11(4), 1113.
83. Usha Kiran Rai (2010), *Export-import and logictics management (Xuất nhập khẩu và hoạt quản lý logictics)*, Nxb Asoke K.Ghost.
84. P. A. Samuelson and W. D. Nordhaus (1998), *Economics*, 16th ed., New York: McGraw-Hill.
85. B Seyoum (2013), *Export-import theory, practices, and procedures, (Xuất nhập khẩu - Lý thuyết, thực tiễn và thủ tục)*, Nxb New York, Mỹ.

86. Sun Xia (Tôn Hà) (2014), *Xây dựng cơ chế pháp luật cho khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới dưới cái nhìn luật học kinh tế phân tích- nghiên cứu trường hợp Trung tâm hợp tác biên giới quốc tế Khorgos của Trung Quốc*, Theoretical Horizon, No.8
- 87.A. Smith (1776), *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, London: W. Strahan and T. Cadell.
88. Toàn Hồng Đào (Quán Hongtao)- Dương Thọ Lộc (Yang Lushou)- Long Nhữ Lâm (Long Nulin) - Lý Toàn Dân (Li Quanmin) (2012), *Lựa chọn chiến lược của mở cửa vùng ven: Nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung Quốc - Myanmar (Yanbian Kaifang de zhanlue xuanze: Zhong-Mian kuajing jingji hezuoqu yanjiu)*, Nxb Quản lý kinh tế Trung Quốc.
89. Tả Minh (Zuo ming) - Trương Nhân Văn (Zhang Renwen) (2016), “Suy nghĩ về việc xây dựng khu thực nghiệm hợp tác tài chính khu vực biên giới ba nước Trung Quốc - Lào - Việt Nam - Nghiên cứu trường hợp huyện Giang Thành, thành phố Phổ Nhĩ”, *Tạp chí Tài chính thời đại*, (2016), (tiếng Trung Quốc).
90. Trương Thụy Côn (Zhang Ruikun) (2009), “Khu hợp tác kinh tế biên giới Trung Quốc - Lào với công trình Hợp tác kinh tế Vân Nam - Lào trong khuôn khổ hợp tác Trung - Lào”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4, (tiếng Trung Quốc.)
91. UNCTAD (2021) *Digital Economy Report 2021: Cross-border data flows and development*. Geneva: United Nations.
92. *Assessing the Critical Determinants of Cross-Border E-Commerce Adoption Intention in Vietnamese SMEs* (2024), Electronic Commerce Research and Applications.
93. Yuan Shenggao (2023), *CAEXPO puts spotlight on global commerce*. China Daily. Retrieved from https://regional.chinadaily.com.cn/guangxi/2023-09/15/c_1032235.htm

94. Westerman, G., Bonnet, D., & McAfee, A. (2014). *Leading Digital: Turning Technology into Business Transformation*. Harvard Business Review Press.
95. World Bank (2020), *Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies*. Washington, DC: World Bank.
96. The World bank (2025), *Unlocking Thailand's border potential*, https://documents1.worldbank.org/curated/en/099022525232023849/pdf/P181115-34a235fd-68e0-4ebd-8770-6fd7e3bc0e7d.pdf?utm_source=chatgpt.com, truy cập ngày 25/10/2025
97. World Economic Forum (2020) *The Future of Jobs Report 2020*. Geneva: WEF.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1

PHIẾU KHẢO SÁT

(Dành cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa)

Kính chào Anh/chị! Tôi là Nghiên cứu sinh ngành Kinh tế chính trị tại Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh. Hiện tại tôi đang thực hiện nghiên cứu đề tài: *"Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số"*. Kính mong anh/chị có thể dành ra chút thời gian để trả lời bằng câu hỏi dưới đây. Tôi cam kết tất cả thông tin mà quý Anh/chị cung cấp chỉ được sử dụng vào mục đích thống kê và nghiên cứu, không nhằm bất cứ mục đích nào khác.

Xin chân thành cảm ơn!

PHẦN A. THÔNG TIN CHUNG

Anh/chị vui lòng trả lời bằng cách tích "X" vào những ô trống dưới đây:

1. Doanh nghiệp của Anh/Chị thuộc loại hình:

- Doanh nghiệp xuất khẩu
 Doanh nghiệp nhập khẩu
 Doanh nghiệp vừa xuất khẩu - vừa nhập khẩu

2. Ngành hàng kinh doanh chính:

- Nông sản Khoáng sản Hàng công nghiệp
 Hàng tiêu dùng Khác:.....

3. Quy mô doanh nghiệp:

- Nhỏ Vừa Lớn

4. Số năm tham gia hoạt động xuất nhập khẩu:

- Dưới 1 năm 1-3 năm 3-5 năm
 5-10 năm Trên 10 năm

PHẦN B. ĐÁNH GIÁ DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA

Mỗi tiêu chí có 5 mức độ đánh giá theo thang đo Likert tương ứng với:

- 1 - Rất không đồng ý 2 - Không đồng ý 3 - Bình thường
4 - Đồng ý 5 - Rất đồng ý

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ	MỨC ĐỘ ĐỒNG Ý				
	1	2	3	4	5
ND1. Cơ chế - chính sách điều chỉnh hoạt động xuất, nhập khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số					
TC1. Chính sách xuất, nhập khẩu giữa Trung ương - địa phương đồng bộ và dễ áp dụng.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC2. Quy định pháp lý liên quan đến xuất, nhập khẩu minh bạch, dễ tiếp cận, được cập nhật thường xuyên.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC3. Các chính sách đã thể chế hóa nội dung chuyển đổi số rõ ràng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC4. Cơ chế phối hợp giữa hải quan - biên phòng - kiểm dịch - doanh nghiệp thông suốt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ND2. Đánh giá các loại hình dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa doanh nghiệp đang sử dụng					
TC5. Dịch vụ thông quan đáp ứng nhu cầu về thời gian và thủ tục.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC6. Các loại hình dịch vụ xuất, nhập tại cửa khẩu đa dạng và đầy đủ.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC7. Mức độ tích hợp giữa thông quan - kiểm định - vận tải - thanh toán thông	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

qua công nghệ số tốt.					
TC8. Các dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa ngày càng chuyên môn hóa, hỗ trợ hiệu quả cho doanh nghiệp.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ND3. Đánh giá hạ tầng số và mức độ ứng dụng công nghệ trong hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa					
TC9. Hạ tầng số tại khu kinh tế cửa khẩu hiện đại, dễ khai thác.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC10. Các hệ thống số giữa cơ quan nhà nước và doanh nghiệp liên thông tốt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC11. Doanh nghiệp thường xuyên sử dụng dịch vụ công trực tuyến khi làm thủ tục xuất, nhập khẩu hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC12. Quy trình số hóa, tự động hóa giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục xuất nhập khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NT1. Các nhân tố bên trong ảnh hưởng đến hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa					
TC13. Chiến lược và tầm nhìn số hóa của chính quyền địa phương hỗ trợ tích cực cho phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC14. Chất lượng nhân lực tại các cơ quan quản lý và doanh nghiệp đủ năng lực để vận hành các dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trên nền tảng số.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TC15. Khu kinh tế cửa khẩu có khả năng thu hút đầu tư và tạo liên kết hiệu quả giữa các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ xuất, nhập khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC16. Các điều kiện kinh tế - xã hội và nguồn lực tài chính của địa phương tạo thuận lợi cho phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NT2. Các nhân tố bên ngoài ảnh hưởng đến hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa					
TC17. Chính sách chuyển đổi số của Nhà nước tạo môi trường thuận lợi cho phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC18. Chính sách hợp tác song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC19. Xu hướng công nghệ mới và yêu cầu thị trường quốc tế tạo động lực thúc đẩy đổi mới dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại cửa khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC20. Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế và các cam kết thương mại góp phần thúc đẩy phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C. KHÓ KHĂN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Những khó khăn chính doanh nghiệp thường gặp:

- Thủ tục hành chính
- Hệ thống số không ổn định
- Thiếu thông tin chính sách
- Thiếu liên thông Việt - Trung
- Chi phí dịch vụ xuất, nhập khẩu cao
- Khác:.....

2. Anh/Chị vui lòng nêu các kiến nghị nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu.

.....

.....

.....

Phụ lục 2**PHIẾU KHẢO SÁT****(Dành cho doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa)**

Kính chào Anh/chị! Tôi là Nghiên cứu sinh ngành Kinh tế chính trị tại Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh. Hiện tại tôi đang thực hiện nghiên cứu đề tài: *"Dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn trong bối cảnh chuyển đổi số"*. Kính mong anh/chị có thể dành ra chút thời gian để trả lời bảng câu hỏi dưới đây. Tôi cam kết tất cả thông tin mà quý Anh/chị cung cấp chỉ được sử dụng vào mục đích thống kê và nghiên cứu, không nhằm bất cứ mục đích nào khác.

Xin chân thành cảm ơn!

PHẦN A. THÔNG TIN CHUNG

Anh/chị vui lòng trả lời bằng cách tích "X" vào những ô trống dưới đây:

1. Doanh nghiệp của Anh/Chị thuộc loại hình nào?

- Logistic - vận tải
- Kho bãi - kho lạnh - bãi hàng
- Ngân hàng /dịch vụ tài chính xuất, nhập khẩu
- Đại lý hải quan/khai thuế
- Kiểm dịch - kiểm định
- Khác:.....

2. Quy mô doanh nghiệp:

- Nhỏ Vừa Lớn

3. Số năm tham gia hoạt động xuất nhập khẩu:

- Dưới 1 năm 1-3 năm 3-5 năm
- 5-10 năm Trên 10 năm

PHẦN B. ĐÁNH GIÁ DỊCH VỤ XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA DOANH NGHIỆP ĐANG CUNG ỨNG

Mỗi tiêu chí có 5 mức độ đánh giá theo thang đo Likert tương ứng với:

- 1 - Rất không đồng ý 2 - Không đồng ý 3 - Bình thường
4 - Đồng ý 5 - Rất đồng ý

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ	MỨC ĐỘ ĐỒNG Ý				
	1	2	3	4	5
ND1. Cơ chế - chính sách tác động đến hoạt động cung ứng dịch vụ					
TC1. Chính sách pháp lý hiện hành thuận lợi cho hoạt động dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC2. Doanh nghiệp tiếp cận thông tin chính sách đầy đủ, cập nhật và minh bạch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC3. Quy trình phối hợp với các cơ quan nhà nước (hải quan, kiểm dịch...) rõ ràng, hiệu quả.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC4. Các chính sách chuyển đổi số hỗ trợ tích cực cho dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ND2. Chất lượng và mức độ chuyên môn hóa của dịch vụ doanh nghiệp cung ứng					
TC5. Chất lượng dịch vụ logistics - vận tải đáp ứng yêu cầu của doanh nghiệp xuất, nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC6. Dịch vụ kho bãi/kho lạnh/kho ngoại quan đáp ứng nhu cầu về bảo quản - lưu trữ hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TC7. Các dịch vụ doanh nghiệp cung ứng có tính chuyên môn hóa và hiệu quả.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC8. Các khâu dịch vụ (vận tải - lưu kho - khai báo - thanh toán) được tích hợp tốt trên nền tảng số.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ND3. Đánh giá hạ tầng số và mức độ ứng dụng công nghệ trong dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa					
TC9. Hạ tầng số tại khu kinh tế cửa khẩu đáp ứng yêu cầu vận hành dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC10. Các hệ thống số giữa cơ quan nhà nước và doanh nghiệp liên thông tốt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC11. Doanh nghiệp thường xuyên sử dụng dịch vụ công trực tuyến khi làm thủ tục xuất, nhập khẩu hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC12. Quy trình số hóa, tự động hóa giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục xuất nhập khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NT1. Các nhân tố bên trong ảnh hưởng đến hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa					
TC13. Chiến lược và tầm nhìn số hóa của chính quyền địa phương hỗ trợ tích cực cho phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC14. Chất lượng nhân lực tại các cơ quan quản lý và doanh nghiệp đủ năng lực để vận hành các dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa trên nền tảng số.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TC15. Khu kinh tế cửa khẩu có khả năng thu hút đầu tư và tạo liên kết hiệu quả giữa các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ xuất, nhập khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC16. Các điều kiện kinh tế - xã hội và nguồn lực tài chính của địa phương tạo thuận lợi cho phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu trong bối cảnh chuyển đổi số.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NT2. Các nhân tố bên ngoài ảnh hưởng đến hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa					
TC17. Chính sách chuyển đổi số của Nhà nước tạo môi trường thuận lợi cho phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC18. Chính sách hợp tác song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC19. Xu hướng công nghệ mới và yêu cầu thị trường quốc tế tạo động lực thúc đẩy đổi mới dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại cửa khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TC20. Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế và các cam kết thương mại góp phần thúc đẩy phát triển dịch vụ xuất, nhập khẩu hàng hóa tại khu kinh tế cửa khẩu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C. KHÓ KHĂN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Những khó khăn chính doanh nghiệp thường gặp:

- Thủ tục hành chính
- Hệ thống số không ổn định
- Thiếu thông tin chính sách
- Thiếu liên thông Việt - Trung
- Chi phí dịch vụ xuất, nhập khẩu cao
- Khác:.....

2. Anh/Chị vui lòng nêu các kiến nghị nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu.

.....

.....

.....

Phụ lục 3:**Danh sách các doanh nghiệp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa tại Đồng Đăng và Lạng Sơn**

STT	Tên Doanh nghiệp	Dịch vụ chính	Địa chỉ tại Lạng Sơn	Khu vực Hoạt động
1	Công ty Cổ phần Hữu nghị Xuân Cương	Bến bãi, Thông quan, Hải quan	Trung tâm Dịch vụ Hữu Nghị Xuân Cương, Cửa khẩu Quốc tế Hữu Nghị, X. Đồng Đăng, Cao Lộc, Lạng Sơn.	Đồng Đăng/Hữu Nghị
2	Công ty TNHH Logistics Hữu Nghị	Vận tải, Khai thuê Hải quan	Bến xe Xuân Cương, Cửa khẩu Hữu Nghị, thôn Kéo Kham, TT. Đồng Đăng, H. Cao Lộc, Lạng Sơn.	Đồng Đăng/Hữu Nghị

3	Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Quốc tế Lacco	Logistics, Khai thuê Hải quan	Phòng số 3, Cổng B5, Bến Xe Tải, Cửa Khẩu Quốc Tế Hữu Nghị, TT Đông Đăng, H. Cao Lộc, Lạng Sơn.	Đông Đăng/Hữu Nghị
4	Công ty TNHH Vận tải VHL Logistics	Vận tải, Logistics	Số 9, ngõ 353 Bà Triệu, P. Hoàng Văn Thụ, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn (Phục vụ đa cửa khẩu)
5	Công ty TNHH Thuận An 999	Đại lý Hải quan, Logistics	Ngõ 660, Trần Đăng Ninh, P. Hoàng Đồng, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn (Phục vụ đa cửa khẩu)
6	Công ty TNHH Vận tải & Thương mại Lạng Sơn (VNT)	Vận tải, Kho bãi, Ủy thác XNK	Số 18, Đường Tô Hiệu, P. Chi Lãng, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn

7	Công ty TNHH Vĩnh Cát	Khai thuê Hải quan, Vận tải Quốc tế	Số 44 Phai Vệ, P. Đông Kinh, TP. Lạng Sơn (Có chi nhánh tại cửa khẩu).	TP. Lạng Sơn
8	Công ty TNHH MTV BHN Logistics	Đại lý Hải quan	Số 44 Đinh Tiên Hoàng, P. Chi Lăng, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
9	Công ty Cổ phần Vận tải Quốc tế Việt Logi	Vận tải Quốc tế, Logistics	Số 72, đường Lý Thường Kiệt, P. Vĩnh Trại, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
10	Công ty Cổ phần Giao nhận vận tải và XNK THL	Giao nhận, XNK	Số 61, đường Chu Văn An, P. Vĩnh Trại, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
11	Công ty TNHH Thương mại và XNK Cự Hiên Vĩnh Việt Nam	Thương mại, XNK	Số 140, đường Nhánh Bắc Tân Thanh, X. Tân Thanh, H. Văn Lãng, Lạng Sơn.	Cửa khẩu Tân Thanh

12	Công ty TNHH MTV Xuất nhập khẩu Thế Phi	XNK, Dịch vụ cửa khẩu	Kiot 09, bãi xe Thịnh Vượng, đường Trục Chính, X. Tân Thanh, H. Văn Lãng, Lạng Sơn.	Cửa khẩu Tân Thanh
13	Công ty TNHH New Lê Gia	Đại lý Hải quan	Số 5 đường Đinh Liệt, P. Vĩnh Trại, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
14	Công ty Cổ phần XNK Sao Phương Bắc	XNK, Logistics	Đường số 26, KĐT Nam Hoàng Đồng, X. Hoàng Đồng, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
15	Công ty TNHH Vận tải Tuấn Minh	Vận tải, XNK	Cửa khẩu Chi Ma, X. Yên Khoái, H. Lộc Bình, Lạng Sơn.	Cửa khẩu Chi Ma

16	Công ty TNHH Thuận An 168	Đại lý Hải quan	Số 113, đường Bà Triệu, P. Hoàng Văn Thụ, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
17	Công ty TNHH Vận tải và XNK Quốc Việt	Vận tải XNK, Dịch vụ khai báo	Khu vực cửa khẩu Đồng Đăng/Tân Thanh.	Khu vực cửa khẩu
18	Công ty TNHH MTV Vận tải và XNK Bảo Long	Vận tải, XNK	Khu vực cửa khẩu.	Khu vực cửa khẩu
19	Công ty TNHH Vận tải Quốc tế Hồng Phát	Vận tải, Logistics	Phường Hoàng Văn Thụ, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
20	Công ty Cổ phần Vận tải Quốc tế S-Line	Vận tải XNK, Thủ tục Hải quan	Phường Vĩnh Trại, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
21	Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Giao nhận Hữu Nghị	Giao nhận, Vận tải	Khu vực Đồng Đăng / Cửa khẩu Hữu Nghị.	Khu vực cửa khẩu

22	Công ty TNHH XNK QUỐC HƯNG LOGISTICS	Logistics, XNK	Số 250 Lê Lai, P. Hoàng Văn Thụ, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
23	Công ty TNHH Vận tải và Dịch vụ Cửa khẩu Bình Minh	Vận tải, Thủ tục Hải quan	Khu vực cửa khẩu Tân Thanh/Hữu Nghị.	Khu vực cửa khẩu
24	Công ty TNHH Vận tải và Thương mại Thành Đạt	Vận tải, Dịch vụ cửa khẩu	Khu vực Tân Thanh/Hữu Nghị.	Khu vực cửa khẩu
25	Công ty TNHH Thương mại & Dịch vụ Tổng hợp Tín Thành	Dịch vụ Ủy thác XNK, Vận tải	Khu vực cửa khẩu.	Khu vực cửa khẩu
26	Công ty Cổ phần XNK và DV Vận tải Hùng Vương	Vận tải, Dịch vụ XNK	Số 209 Trần Đặng Ninh, P. Tam Thanh, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn

27	Công ty TNHH XNK và Vận tải Long Hải	Vận tải, Dịch vụ XNK	P. Chi Lăng, TP. Lạng Sơn.	TP. Lạng Sơn
28	Công ty TNHH Vận tải & Thương mại Quốc Tế Hợp Lực	Vận tải, Ủy thác XNK	Khu vực cửa khẩu Hữu Nghị/Tân Thanh.	Khu vực cửa khẩu
29	Công ty TNHH XNK và Vận tải Đức Anh	Vận tải, Dịch vụ XNK	Khu vực cửa khẩu.	Khu vực cửa khẩu
30	Công ty TNHH MTV Vận tải và Dịch vụ Dũng Hiền	Vận tải, Dịch vụ Cửa khẩu	Khu vực cửa khẩu.	Khu vực cửa khẩu

Phụ lục 4: Doanh nghiệp xuất, nhập khẩu hàng hóa tại cửa khẩu Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn

STT	Tên Doanh nghiệp	Dịch vụ chính	Địa chỉ tại Đồng Đăng / Cửa khẩu Hữu Nghị	Mã số thuế (tham khảo)
------------	-------------------------	----------------------	--	-------------------------------

1	Công ty Cổ phần Hữu nghị Xuân Cương	Bến bãi, Thông quan, Hải quan	Trung tâm Dịch vụ Hữu Nghị Xuân Cương, Cửa khẩu Quốc tế Hữu Nghị, X. Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900139121
2	Công ty TNHH Logistics Hữu Nghị	Logistics, Vận tải, Khai thuê HQ	Bến xe Xuân Cương, Cửa khẩu Hữu Nghị, TT. Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900908852

3	Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Quốc tế Lacco	Logistics, Khai thuê Hải quan	Phòng 3, Cổng B5, Bến Xe Tải, Cửa Khẩu Quốc Tế Hữu Nghị, TT Đông Đăng, H. Cao Lộc.	107297920
4	Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ XNK FTG	Thương mại, Dịch vụ XNK	Km1+600 Quốc Lộ 1A, Cửa Khẩu Hữu Nghị, TT. Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900922967
5	Công ty TNHH Xuất nhập khẩu Logistics Bảo An	Logistics, XNK	Số 15, Khu Nam Quan, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900922212

6	Công ty TNHH Xuất nhập khẩu LCA	XNK, Thương mại	Số 17A Khu Hoàng Văn Thụ, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900923978
7	Công ty TNHH XNK Nông sản Kim Thụy	XNK Nông sản, Thương mại	Số 158, đường Nguyễn Đình Lộc, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900918590
8	Công ty TNHH Thương mại Tỷ Thành Đông Đăng	Thương mại, XNK	Km1+600 Quốc Lộ 1A, Cửa Khẩu Hữu Nghị, TT. Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900921445
9	Công ty TNHH Xuất nhập khẩu Zuki	XNK, Thương mại	Số 7, Ngõ 1, Tổ 4, Khu Ga, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900918801

10	Công ty TNHH Xuất nhập khẩu Mỹ Dung LS	XNK, Thương mại	Đường Chi Lăng, Tổ 4, Khu Ga, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900911281
11	Công ty TNHH Phát Triển Nông Nghệp Thuận Thông	Phát triển Nông nghiệp, XNK	Khu Vườn Sái, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900923093
12	Công ty Cổ phần Logistics Quốc tế HTC	Logistics, Vận tải	Khu Vườn Sái, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900923745

13	Công ty TNHH Thương mại XNK Hải Đăng LS	Thương mại, XNK	Phòng 01 Bến Xe Đồng Đăng, Khu Ga, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900923262
14	Công ty TNHH XNK Hoa Sen	XNK, Thương mại	Số 91 Trần Quốc Toàn, Khu Nam Quan, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900923696
15	Công ty TNHH XNK QNQ 898 Lạng Sơn	XNK, Thương mại	Khu Ga Trung tâm thương mại Đồng Đăng, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900907461

16	Công ty TNHH XNK Mỹ Duyên	XNK, Thương mại	Số 28, Khu Hoàng Văn Thụ, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900920409
17	Công ty TNHH XNK Thảo Nguyên Lạng Sơn	XNK, Thương mại	Số 28, đường Trần Hưng Đạo, Khu Dây Thép, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900912300
18	Văn phòng Đại diện Lạng Sơn - Công ty TNHH XNK Bakavina	XNK, Thương mại	Số 82, Đường Hữu Nghị, Tổ 8 Khu Ga, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4700287838-001

19	Công ty TNHH XNK Trung Tín Phát	Thương mại, XNK	Số 26b, đường Trần Quốc Toản, Khu Lò Rèn, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900924756
20	Công ty TNHH Thương mại DVTH Hải Anh LS	Thương mại, Dịch vụ	Khu Ga Trung tâm Thương mại Đồng Đăng, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900924668
21	Công ty TNHH MTV Thương mại Vận tải DK	Vận tải, Thương mại	Số 29, đường Kim Đồng, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900924851
22	Công ty TNHH XNK và Vận tải Quốc Việt	XNK, Vận tải	Khu vực Đồng Đăng/Cửa khẩu.	4900910245

23	Công ty TNHH MTV Long Hải Lạng Sơn	Vận tải, XNK	Số 38 đường Bắc Sơn, Khu Ga, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	4900924876
24	Công ty TNHH Vận tải & Thương mại Quốc Tế Hợp Lực	Vận tải, Ủy thác XNK	Khu vực Cửa khẩu Đồng Đăng/Hữu Nghị.	4900905582
25	Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Giao nhận Hữu Nghị	Giao nhận, Vận tải	Khu vực Đồng Đăng / Cửa khẩu Hữu Nghị.	4900906231
26	Chi nhánh Công ty TNHH Tập đoàn Rita Võ	Thương mại XNK (Nội thất)	Khu Kéo Kham, Thị trấn Đồng Đăng, H. Cao Lộc.	0302802627-079
27	Công ty TNHH Dịch vụ Vận tải Đức Anh LS	Vận tải, Dịch vụ XNK	Khu vực cửa khẩu Đồng Đăng.	4900911765

28	Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Bảy Bảy	Thương mại, Dịch vụ XNK	Số 15 đường Trần Quốc Toản, Khu Nam Quan, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900910123
29	Công ty TNHH XNK Gia Phát Lạng Sơn	XNK, Thương mại	Số 40, đường Trần Hưng Đạo, Khu Dây Thép, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	4900909567
30	Công ty TNHH Thương mại và Du lịch Mạnh Long - Chi nhánh Lạng Sơn	Thương mại, Du lịch, XNK	Số 19 đường Thanh Niên, Thị trấn Đông Đăng, H. Cao Lộc.	5701614920-004