

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

NGUYỄN THANH HÂN

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG
LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

NGÀNH: QUẢN LÝ KINH TẾ

Mã số: 9310110



HÀ NỘI - 2026

**Công trình đã được hoàn thành tại
Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh**

Chủ tịch Hội đồng

Người hướng dẫn khoa học



PGS.TS. Nguyễn Quốc Thái



PGS. TS. Bùi Văn Huyền

Phản biện 1: PGS.TS. Nguyễn Thị Bích Loan

Trường Đại học Thương mại

Phản biện 2: PGS.TS. Lê Thái Phong

Trường Đại học Ngoại thương

Phản biện 3: PGS.TS. Trần Quang Phú

Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

**Luận án được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Học viện
hợp tại Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh**

Vào hồi 13 giờ 30, ngày 15 tháng 5 năm 2026

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Quốc gia
- Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Logistics ngày càng giữ vai trò then chốt trong nền kinh tế hiện đại: vận hành hiệu quả giúp rút ngắn thời gian lưu chuyển, giảm chi phí, nâng cao năng suất và sức cạnh tranh. Tuy nhiên, logistics không chỉ là vấn đề kỹ thuật vận tải hay kho bãi mà là bài toán quản trị công liên ngành – liên vùng, đòi hỏi Nhà nước kiến tạo thể chế, quy hoạch tích hợp, điều phối nguồn lực và bảo đảm phát triển bền vững.

Tại Việt Nam, nâng cao năng lực logistics gắn với mục tiêu phát triển kinh tế thị trường hiện đại, chuyển đổi số và tăng trưởng xanh. Chi phí logistics đã giảm từ khoảng 21% GDP (2018) xuống khoảng 17% (2022), nhưng vẫn cao; mục tiêu đến 2025 còn khoảng 15% GDP và đến 2035 đưa chỉ số LPI vào nhóm 40 nước đứng đầu. Để đạt được, điều kiện then chốt là hoàn thiện QLNN về hạ tầng logistics theo hướng đồng bộ “phần cứng – phần mềm”, tăng phối hợp đa cấp, đa ngành và nâng hiệu lực thực thi.

Trong bối cảnh đó, TP.HCM giữ vị thế đặc biệt: đóng góp trên 22% GDP, gần 1/3 thu ngân sách quốc gia và dẫn đầu xuất khẩu (hơn 46 tỷ USD năm 2024). Thành phố sở hữu cụm cảng biển trọng yếu (trong đó Cát Lái là cảng container chủ lực; cụm cảng TP.HCM xếp hạng 22 thế giới với khoảng 9,1 triệu TEU năm 2024), sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất và mạng lưới kết nối liên vùng. Vì vậy, QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM có tác động lan tỏa đến toàn vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và nền kinh tế quốc gia.

Tuy nhiên, vẫn tồn tại nhiều “nút thắt”: quy hoạch và tiêu chuẩn kỹ thuật giữa các phương thức vận tải thiếu đồng bộ; cơ chế điều phối và chia sẻ dữ liệu liên vùng hạn chế; đầu tư công còn phân tán; PPP chưa đủ hấp dẫn; hành lang pháp lý cho logistics xanh và chuyển đổi số chưa theo kịp yêu cầu về dữ liệu, định danh, quản trị rủi ro. Nếu không tái thiết kế cơ chế quản lý theo hướng tích hợp, linh hoạt và dựa trên dữ liệu, lợi thế hạ tầng khó chuyển hóa thành năng lực

cạnh tranh dài hạn.

Về chính sách, Nghị quyết 31-NQ/TW (2022) và các quyết định của UBND TP.HCM về phát triển logistics đến 2025, định hướng 2030 đặt ra yêu cầu cụ thể hóa mục tiêu chiến lược bằng cơ cấu quản lý khả thi, có chỉ tiêu đo lường và công cụ thực thi rõ ràng. Tuy nhiên, các nghiên cứu chuyên sâu về QLNN hạ tầng logistics trong điều kiện “siêu đô thị” như TP.HCM còn hạn chế; nhiều công trình mới dừng ở mô tả phát triển hạ tầng, chưa tiếp cận hệ thống QLNN trong bối cảnh số hóa và xanh hóa.

Với những lý do trên, đề tài **“Quản lý nhà nước về hạ tầng logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh”** có ý nghĩa thiết thực cả về lý luận và thực tiễn, đáp ứng yêu cầu cấp bách của quản trị phát triển hạ tầng logistics đô thị trong giai đoạn mới.

2. Mục đích, nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài luận án

2.1. Mục đích nghiên cứu

Trên cơ sở khoa học của QLNN về hạ tầng logistics; hệ thống hóa, bổ sung các vấn đề lý luận và thực tiễn, đánh giá thực trạng quản lý hạ tầng logistics tại TP.HCM; từ đó luận án đề xuất phương hướng và giải pháp hoàn thiện QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM trong bối cảnh chuyển đổi số, tăng trưởng xanh và hội nhập quốc tế đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

- Tổng quan nghiên cứu và xác định khoảng trống khoa học: Tổng hợp, phân tích nghiên cứu trong và ngoài nước về quản lý hạ tầng logistics; làm rõ kết quả đạt được và chỉ ra khoảng trống, nhất là ở cấp đô thị lớn.

- Hệ thống hóa và phát triển Cơ sở lý luận: Làm rõ khái niệm, cấu trúc hạ tầng logistics (cứng – mềm); luận giải nội hàm QLNN cấp tỉnh/thành phố, xác định nội dung, mục tiêu, công cụ, tiêu chí và yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý.

- Phân tích, đánh giá thực trạng: Đánh giá chính sách, tổ chức, công cụ và quy trình QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM giai

đoạn 2015–2024; chỉ ra kết quả, hạn chế và nguyên nhân; đối chiếu với kinh nghiệm trong và ngoài nước.

- Đề xuất giải pháp và kiến nghị: Xác định định hướng hoàn thiện QLNN trong bối cảnh xanh – số và liên vùng; đề xuất giải pháp về thể chế, tổ chức, nguồn lực, dữ liệu, giám sát; kiến nghị với Chính phủ và Bộ, ngành Trung ương.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của đề tài luận án

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là hoạt động quản lý nhà nước cấp tỉnh đối với hạ tầng logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

3.2.1. Phạm vi về không gian

Luận án nghiên cứu trong phạm vi hành chính của Thành phố Hồ Chí Minh trước khi sáp nhập, với sự xem xét mở rộng tới mỗi liên kết vùng Đông Nam Bộ.

3.2.2. Phạm vi về thời gian

Nghiên cứu tập trung vào giai đoạn 2015–2024, đồng thời đề xuất phương hướng, giải pháp đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

3.2.3. Phạm vi về nội dung

Luận án tập trung nghiên cứu các nội dung cơ bản của QLNN về hạ tầng logistics cấp đô thị, bao gồm:

Công tác quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển hạ tầng logistics: xác định chiến lược, định hướng, quy hoạch không gian logistics, danh mục dự án ưu tiên.

Tổ chức thực hiện và điều phối liên ngành: phân công chức năng, cơ chế phối hợp giữa các stakeholder/ngành và địa phương trong triển khai đầu tư, vận hành và khai thác hạ tầng.

Kiểm tra, giám sát: cơ chế giám sát việc thực thi quy hoạch, chính sách; xử lý vi phạm; đánh giá hiệu quả và điều chỉnh kế hoạch phát triển.

3.2.4. Phạm vi về hạ tầng logistics

Hạ tầng phần cứng: hệ thống giao thông vận tải (đường bộ,

đường sắt, đường thủy, hàng không), cảng – bến, kho bãi, trung tâm logistics, hạ tầng kết nối liên vùng.

Hạ tầng phần mềm: hạ tầng công nghệ thông tin và dữ liệu logistics (nền tảng số, chia sẻ dữ liệu, dịch vụ công trực tuyến, hệ thống “một cửa điện tử” phục vụ quản lý logistics).

3.2.5. Phạm vi về chủ thể quản lý

Chủ thể quản lý được xác định là chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân Thành phố và các tại, ban, ngành có chức năng quản lý, điều phối phát triển hạ tầng logistics.

4. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu của đề tài luận án

4.1. Cơ sở lý luận

Đề tài luận án được triển khai trên nền tảng tiếp cận QLNN về hạ tầng logistics theo chuyên ngành Quản lý kinh tế, nhấn mạnh quan hệ Nhà nước – thị trường – doanh nghiệp; đồng thời vận dụng tiếp cận hệ thống, tiếp cận thể chế và tiếp cận chính sách công (chu trình chính sách), tích hợp yêu cầu chuyển đổi số – tăng trưởng xanh, kết hợp tiếp cận thực chứng (định tính và định lượng) để xây dựng khung nghiên cứu, phân tích thực trạng và đề xuất mô hình, giải pháp.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng kết hợp phương pháp định tính, điều tra xã hội học và phân tích định lượng tại mức mô tả nhằm hệ thống hóa Cơ sở lý luận, phân tích thực trạng và đề xuất giải pháp hoàn thiện QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM. Cụ thể:

Phương pháp định tính: sử dụng tổng hợp, hệ thống hóa, mô tả – phân tích, so sánh – đối chiếu và đánh giá để (i) xây dựng khung khái niệm/khung phân tích QLNN về hạ tầng logistics; (ii) mô tả – phân tích thực trạng theo các cấu phần hạ tầng (phần cứng, phần mềm) và chu trình chính sách (hoạch định – thực thi – giám sát/đánh giá); (iii) nhận diện nút thắt, nguyên nhân và ưu tiên cải cách.

Phương pháp điều tra xã hội học (phỏng vấn chuyên gia): thực hiện 10 phỏng vấn bán cấu trúc (06 cán bộ tại/ban/ngành; 02 chuyên

gia viện nghiên cứu; 02 đại diện hiệp hội logistics) nhằm làm rõ các vấn đề quy hoạch tích hợp, phối hợp liên ngành – liên cấp, huy động vốn/PPP, dữ liệu – hạ tầng số và giám sát thực thi; thông tin được mã hóa theo chủ đề để hỗ trợ phân tích.

Phương pháp điều tra xã hội học (khảo sát doanh nghiệp): khảo sát 519 doanh nghiệp/cung cấp dịch vụ logistics đang hoạt động tại TP.HCM; sử dụng thang đo Likert 5 mức để thu thập đánh giá về mức độ hài lòng đối với hạ tầng logistics và QLNN; dữ liệu được xử lý bằng phần mềm thống kê và trình bày bằng thống kê mô tả (tần suất, tỷ lệ, giá trị trung bình, độ lệch chuẩn) nhằm hỗ trợ đánh giá thực trạng và xác định ưu tiên chính sách (không suy luận quan hệ nhân – quả).

Nguồn dữ liệu: kết hợp dữ liệu thứ cấp (văn bản chính sách, báo cáo, niên giám, nghiên cứu khoa học, số liệu chính thức...) với dữ liệu sơ cấp (phỏng vấn, khảo sát) và đối chiếu giữa các nguồn để tăng độ tin cậy kết quả nghiên cứu.

5. Đóng góp mới của luận án

5.1. Đóng góp mới về học thuật, lý luận

Về lý luận, luận án góp phần hoàn thiện cơ sở khoa học về QLNN đối với hạ tầng logistics trong bối cảnh số hóa và xanh hóa quản lý kinh tế đô thị. Trên cơ sở kế thừa nghiên cứu trong và ngoài nước, luận án hệ thống hóa và phát triển khung lý thuyết QLNN về hạ tầng logistics, làm rõ mối quan hệ giữa các khái niệm logistics, hạ tầng logistics và QLNN.

Luận án đề xuất bộ 5 nhóm tiêu chí đánh giá hiệu quả QLNN cấp đô thị: (1) năng lực điều phối; (2) khung pháp lý – tiêu chuẩn; (3) huy động nguồn lực/PPP; (4) hiệu quả phát triển và vận hành hạ tầng vật chất – số; (5) mức độ chuyển đổi số, chia sẻ dữ liệu và logistics xanh.

Về thực tiễn, nghiên cứu tổng hợp kinh nghiệm trong và ngoài nước theo chu trình quản lý (hoạch định – thực thi – giám sát), rút ra bài học cho TP. Hồ Chí Minh.

5.2. Đóng góp mới về thực tiễn

Một là, luận án phác họa bức tranh tổng thể về hiện trạng hạ tầng logistics trên địa bàn (ga cảng, kho bãi, giao thông vận tải, công nghệ thông tin), qua đó nhận diện rõ các điểm nghẽn và khoảng trống trong cấu trúc, vận hành hệ thống.

Hai là, luận án phân tích, đánh giá toàn diện thực trạng QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM theo cách tiếp cận chu trình quản lý thống nhất; chỉ ra kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân trên cơ sở đối chiếu dữ liệu sơ cấp, thứ cấp với bộ tiêu chí đánh giá đã xây dựng.

Ba là, luận án đề xuất mục tiêu, định hướng và hệ thống giải pháp hoàn thiện QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM đến năm 2030, tầm nhìn 2045; đồng thời kiến nghị một số nội dung đối với Chính phủ và các bộ, ngành liên quan.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận án

6.1. Ý nghĩa lý luận

Luận án góp phần mở rộng khung nghiên cứu, hệ thống hoá Cơ sở lý luận về quản lý nhà nước về logistics tại địa phương theo hướng gắn với yêu cầu của bối cảnh mới.

6.2. Ý nghĩa thực tiễn

Với cách tiếp cận phân tích theo quy trình quản lý nhà nước, những nghiên cứu của luận án có thể giúp chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh dễ dàng đánh giá, điều chỉnh công tác quản lý nhà nước về logistics một cách hợp lý hơn, toàn diện hơn.

7. Kết cấu của luận án

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận, Danh mục tài liệu tham khảo, kết cấu luận án gồm 4 chương, 12 tiết.

Chương 1

TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.1. TỔNG QUAN CHUNG VỀ CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.1.1. Các vấn đề chung về logistics

Các nghiên cứu nền tảng và hiện đại đều khẳng định logistics không chỉ là vận tải – kho bãi mà là hệ thống tối ưu dòng hàng hóa, thông tin và tài chính trong chuỗi cung ứng. Từ lý thuyết động lực học hệ thống của Jay Forrester (1961) với hiện tượng “bullwhip”, nhiều công trình nhấn mạnh vai trò của thông tin thời gian thực và tư duy hệ thống trong nâng cao hiệu quả chuỗi.

Trong bối cảnh công nghệ phát triển, logistics chuyển dịch theo các xu hướng như logistics điện tử, logistics xanh và logistics tích hợp đa phương thức, gắn với số hóa và đổi mới mô hình vận hành. Các nghiên cứu về e-logistics làm rõ vai trò của IoT, AI, blockchain, dữ liệu lớn trong quản lý; đồng thời đề xuất các khung, tiêu chí đánh giá mức độ số hóa và phân loại nghiên cứu theo hướng lý luận, vận hành, ứng dụng hệ thống và chính sách.

1.1.2. Các vấn đề về hạ tầng logistics

Các nghiên cứu trong và ngoài nước đều xem hạ tầng logistics là điều kiện nền tảng của phát triển chuỗi cung ứng và năng lực cạnh tranh. Nghiên cứu định lượng cho thấy đầu tư vào kho bãi, cảng biển, mạng lưới giao thông... có tương quan tích cực với thời gian giao hàng, độ tin cậy và chi phí logistics; đồng thời khẳng định hiệu quả phụ thuộc vào sự phối hợp vùng, không thể phát triển rời rạc từng dự án.

Nghiên cứu về cấu trúc mạng lưới logistics nhấn mạnh liên kết cảng biển – hậu phương nội địa, trong đó mô hình “cảng cạn (dry port)” được xem là giải pháp mở rộng không gian logistics và tối ưu vận tải đường dài. Tại Việt Nam, một số công trình đã áp dụng phương pháp định lượng và đa tiêu chí để lựa chọn vị trí cảng cạn, gợi ý quan trọng cho phát triển trung tâm logistics liên kết vùng.

Ngược lại, nhiều đánh giá chỉ ra hạn chế phổ biến của logistics Việt Nam là quy hoạch phân mảnh, thiếu kết nối giữa giao thông, kho bãi và CNTT; vì vậy cần vai trò kiến tạo, điều phối của Nhà nước để khắc phục các nút thắt hệ thống.

1.1.3. Các vấn đề về quản lý nhà nước đối với hạ tầng logistics cấp quốc gia

Các nghiên cứu về QLNN cấp quốc gia nhấn mạnh vai trò điều phối chiến lược của Nhà nước trong phát triển hạ tầng logistics thông qua quy hoạch tích hợp, đầu tư đồng bộ giữa các phương thức vận tải và thúc đẩy các chính sách như PPP, chia sẻ dữ liệu, logistics xanh và logistics số. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các quốc gia thành công thường có cơ quan đầu mối điều phối logistics nhằm giảm phân mảnh và nâng cao hiệu lực thực thi.

Tại Việt Nam, các nghiên cứu về thu hút đầu tư, phát triển nguồn nhân lực, ứng dụng công nghệ... đã góp phần làm rõ thực trạng và những vấn đề đặt ra trong hoàn thiện QLNN về logistics.

1.1.4. Các vấn đề về quản lý nhà nước đối với hạ tầng logistics cấp địa phương và khu vực

Nghiên cứu quốc tế cho thấy, dù có chính sách trung ương, năng lực thiết kế, thực thi và điều phối ở cấp tỉnh/thành phố quyết định hiệu quả logistics vùng. Thiếu quy hoạch tích hợp, phân cấp rõ ràng và cơ chế điều phối hiệu quả sẽ cản trở phát triển bền vững.

Tại Việt Nam, nghiên cứu cấp địa phương còn hạn chế nhưng đã chỉ ra “điểm nghẽn” tại một số địa bàn như Hải Phòng, Đà Nẵng, TP.HCM. Với TP.HCM, các công trình đề xuất ưu tiên đơn giản hóa thủ tục, tăng kết nối hậu cần, phát triển logistics điện tử và logistics xanh; đồng thời nhấn mạnh hạn chế trong liên kết liên tỉnh, chia sẻ dữ liệu và thiếu chỉ số đo lường hiệu quả, từ đó kiến nghị tăng cường điều phối vùng. Các tài liệu chiến lược và báo cáo ngành của TP.HCM cũng là nguồn thực tiễn quan trọng cho nghiên cứu.

1.2. ĐÁNH GIÁ CHUNG

1.2.1. Những nội dung đạt được, có tính kế thừa

Từ tổng quan trong và ngoài nước, có thể khái quát các điểm đã được làm rõ và có tính kế thừa như sau:

- Về lý luận: Logistics được xác định là hệ thống liên ngành, phát triển theo hướng số hóa, xanh hóa và tích hợp đa phương thức; các khái niệm như logistics điện tử, logistics xanh đã được làm rõ.
- Về hạ tầng logistics: Các nghiên cứu thống nhất vai trò trung tâm của hạ tầng (vật chất và hỗ trợ quản lý), đồng thời chứng

minh mối liên hệ giữa chất lượng hạ tầng và hiệu quả chuỗi cung ứng.

- Về quản lý nhà nước: QLNN giữ vai trò then chốt trong phát triển hạ tầng logistics, đặc biệt thông qua quy hoạch tích hợp, điều phối liên ngành/liên vùng và huy động nguồn lực.

1.2.2. Những khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu làm rõ

Tổng quan cũng cho thấy một số khoảng trống nổi bật:

- *Về lý luận*: Thiếu khung lý thuyết tổng hợp về QLNN hạ tầng logistics ở cấp đô thị/siêu đô thị; nhiều nghiên cứu còn tiếp cận rời rạc theo từng cấu phần.
- *Về tiêu chí và nhân tố đánh giá*: Chưa có hệ tiêu chí đầy đủ (kết hợp định tính – định lượng) đánh giá hiệu quả QLNN tại TP.HCM; chưa khái quát toàn diện các nhân tố tác động; thiếu tổng hợp hệ thống kinh nghiệm đô thị tương đồng.
- *Về thực tiễn*: Thiếu nghiên cứu chuyên sâu, tổng thể về QLNN hạ tầng logistics tại TP.HCM trong bối cảnh liên vùng, số hóa và xanh hóa.

Những khoảng trống này đặt ra yêu cầu cấp thiết cho việc tiếp tục nghiên cứu, bổ sung và hoàn thiện Cơ sở lý luận cũng như thực tiễn về quản lý nhà nước về logistics tại TP.HCM trong bối cảnh mới.

1.3. CÁCH TIẾP CẬN MỚI CỦA LUẬN ÁN

Luận án tiếp cận QLNN về hạ tầng logistics theo hướng hệ thống và bối cảnh đô thị đặc thù, coi đây là một hệ thống quản trị công tích hợp (chủ thể – đối tượng – mục tiêu – công cụ – nguồn lực – phối hợp) trong quan hệ Nhà nước – thị trường – doanh nghiệp, phù hợp đặc thù đô thị lớn như TP.HCM.

Về lý luận, luận án chuẩn hóa khái niệm logistics – hạ tầng logistics – QLNN theo hướng tích hợp, đa chủ thể; xây dựng khung phân tích thống nhất; khái quát nhóm nhân tố ảnh hưởng (thể chế, chính sách – đầu tư/PPP, công nghệ – dữ liệu, năng lực quản lý) và bổ sung góc nhìn kinh nghiệm đô thị tương đồng.

Về đánh giá thực trạng, nghiên cứu tiếp cận theo chu trình quản lý (hoạch định – thực thi – giám sát), đánh giá trên các tiêu chí hiệu

lực, hiệu quả, phù hợp và bền vững, kết hợp chỉ báo định tính – định lượng, thay vì chỉ xem xét mức độ đầu tư hạ tầng.

Về giải pháp, luận án chuyển từ đề xuất dự án đơn lẻ sang giải pháp quản trị tích hợp, tập trung điều phối liên ngành – liên vùng, hoàn thiện PPP, phát triển hạ tầng số, thúc đẩy logistics xanh và tăng cường giám sát theo bộ tiêu chí rõ ràng.

Tóm lại, nội dung QLNN được cấu trúc theo 3 trụ cột: (i) quy hoạch – chính sách; (ii) tổ chức thực hiện – điều phối; (iii) giám sát – điều chỉnh, áp dụng cho cả hạ tầng cứng và mềm, gắn với yêu cầu liên vùng – số – xanh.

Chương 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS

2.1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ LOGISTICS VÀ HẠ TẦNG LOGISTICS

2.1.1. Khái niệm và bản chất của logistics

Chương 2 hệ thống hóa các cách tiếp cận về logistics và thống nhất nhìn nhận logistics là quá trình tổ chức, quản trị dòng hàng hóa – dịch vụ – thông tin trong chuỗi cung ứng nhằm tối ưu thời gian, chi phí và chất lượng phục vụ. Logistics mang bản chất liên kết chuỗi, đa tác nhân, đa khâu, và ngày càng gắn với số hóa, tích hợp dịch vụ, tối ưu vận hành.

2.1.2. Khái niệm, cấu phần và vai trò của hạ tầng logistics

Làm rõ hạ tầng logistics là nền tảng vật chất – kỹ thuật và các điều kiện hỗ trợ để logistics vận hành hiệu quả; phạm vi hạ tầng logistics được nhìn theo hướng tích hợp “cứng” và “mềm”, phù hợp xu thế logistics số và logistics xanh.

2.1.2.1. Khái niệm hạ tầng logistics

Hạ tầng logistics được tiếp cận như một hệ thống bao gồm kết cấu vật chất, công nghệ, thể chế và các điều kiện tổ chức phục vụ vận hành logistics; nhấn mạnh tính tích hợp, kết nối và điều phối giữa các

cấu phần.

2.1.2.2. Cấu phần của hạ tầng logistics

Cấu phần được mô tả theo hướng hệ thống: (i) mạng lưới vận tải đa phương thức; (ii) các điểm/nút logistics như cảng, ICD, sân bay, kho bãi, trung tâm logistics; (iii) hạ tầng công nghệ và dữ liệu phục vụ điều hành; (iv) thể chế – tiêu chuẩn – quy trình; và (v) nguồn nhân lực/hệ sinh thái dịch vụ hỗ trợ.

2.1.2.3. Vai trò của hạ tầng logistics

Hạ tầng logistics quyết định năng lực kết nối – thông suốt – giảm chi phí của chuỗi cung ứng; đồng thời tạo nền cho nâng cao năng lực cạnh tranh vùng/địa phương, tăng hấp dẫn đầu tư, tăng khả năng chống chịu rủi ro, và thúc đẩy các mục tiêu xanh hóa, số hóa logistics.

2.2. CƠ SỞ LÝ LUẬN CỦA QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS

2.2.1. Khái niệm, chủ thể, đối tượng quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

Chương 2 xác định QLNN về hạ tầng logistics là quá trình Nhà nước sử dụng công cụ pháp luật, quy hoạch, chính sách và nguồn lực để định hướng – tổ chức thực thi – điều phối – giám sát phát triển hạ tầng logistics. Chủ thể quản lý gồm Trung ương và chính quyền địa phương; đối tượng quản lý bao trùm cả hạ tầng cứng lẫn hạ tầng mềm, với đặc trưng liên ngành – liên vùng và đa chủ thể tham gia.

2.2.2. Mục tiêu của quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

Mục tiêu QLNN được khái quát theo hướng: nâng hiệu lực – hiệu quả đầu tư và vận hành hạ tầng; bảo đảm kết nối đồng bộ đa phương thức; hỗ trợ tăng trưởng và năng lực cạnh tranh; đồng thời đáp ứng yêu cầu bền vững, giảm phát thải, an toàn – an ninh dữ liệu và thích ứng chuyển đổi số.

2.2.3. Nội dung của quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

Nội dung QLNN được cấu trúc theo chu trình quản lý, nhấn mạnh tính thống nhất từ hoạch định đến thực thi và điều chỉnh.

2.2.3.1. Hoạch định, quy hoạch và lập kế hoạch quản lý nhà

nước về hạ tầng logistics

Tập trung xây dựng chiến lược, quy hoạch tích hợp (không gian – ngành – phương thức), xác định ưu tiên đầu tư, chuẩn hóa tiêu chuẩn kỹ thuật, bố trí quỹ đất và lộ trình triển khai; gắn quy hoạch với mục tiêu xanh và số.

2.2.3.2. Tổ chức thực hiện và điều phối quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

Nhấn mạnh phân công – phối hợp liên ngành/liên cấp; cơ chế điều phối liên vùng; huy động và phân bổ nguồn lực (đầu tư công, PPP, xã hội hóa); tổ chức quản lý dự án và vận hành; thúc đẩy chia sẻ dữ liệu, ứng dụng công nghệ để nâng hiệu quả điều hành.

2.2.3.3. Thanh tra, giám sát và điều chỉnh trong quản lý phát triển hạ tầng logistics

Tập trung kiểm tra tuân thủ, giám sát tiến độ – chất lượng – hiệu quả, đánh giá tác động và điều chỉnh chính sách/quy hoạch theo phản hồi thực tiễn; nhấn mạnh giám sát dựa trên dữ liệu, tăng trách nhiệm giải trình.

2.2.4. Tiêu chí đánh giá quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

Thiết lập hệ tiêu chí đánh giá theo nhóm: hiệu lực, hiệu quả, phù hợp, công bằng và bền vững, kết hợp chỉ báo định tính và định lượng để đo lường chất lượng quản trị và kết quả chính sách.

2.2.5. Các yếu tố ảnh hưởng đến quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

Các yếu tố ảnh hưởng được phân theo hai nhóm lớn nhằm lý giải nguyên nhân “nút thắt” và điều kiện cải cách.

2.2.5.1. Yếu tố bên trong

Bao gồm năng lực bộ máy và nhân lực; chất lượng thể chế/cơ chế phối hợp; mức độ ứng dụng CNTT – dữ liệu; khả năng huy động và phân bổ nguồn lực; năng lực tổ chức thực thi và quản trị dự án.

2.2.5.2. Yếu tố bên ngoài

Gồm bối cảnh chính sách và hội nhập; đô thị hóa – dân số; trình

độ công nghệ và chuyển đổi số; biến động kinh tế và nhu cầu thị trường (công nghiệp, thương mại điện tử); rủi ro môi trường và biến đổi khí hậu.

2.3. KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ TRONG NƯỚC VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS VÀ BÀI HỌC THAM KHẢO CHO THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

2.3.1. Kinh nghiệm quản lý nhà nước về hạ tầng logistics tại một số thành phố trên thế giới

Chương 2 tổng hợp kinh nghiệm các đô thị logistics tiêu biểu, rút ra các điểm chung: quy hoạch tích hợp dài hạn; cơ quan điều phối đủ mạnh; huy động nguồn lực đa tác nhân; quản lý dựa trên dữ liệu; gắn phát triển hạ tầng với mục tiêu xanh và số.

2.3.1.1. Kinh nghiệm từ Singapore

Quy hoạch chiến lược dài hạn, tối ưu không gian logistics; bộ máy gọn, phối hợp hiệu quả; đẩy mạnh số hóa và đo lường kết quả.

2.3.1.2. Kinh nghiệm từ Thượng Hải, Trung Quốc

Quy hoạch tích hợp đô thị – vùng; điều phối tập trung, quản trị đa cấp; ứng dụng dữ liệu thời gian thực trong điều hành mạng lưới quy mô lớn.

2.3.1.3. Kinh nghiệm từ Rotterdam, Hà Lan

Phát triển mô hình cảng – hậu phương, kết nối đa phương thức; số hóa cộng đồng cảng; gắn mạnh với mục tiêu xanh và giảm phát thải.

2.3.1.4. Kinh nghiệm từ Hamburg (Cộng hòa Liên bang Đức)

Quản trị theo hệ sinh thái logistics; phối hợp chính quyền – cảng – doanh nghiệp; phát triển hạ tầng kết nối và nền tảng số điều phối vùng cảng – đô thị.

2.3.1.5. Kinh nghiệm từ Tokyo (Nhật Bản)

Quản lý logistics đô thị mật độ cao; tối ưu phân phối “last-mile”; tăng chuẩn hóa, an toàn và khả năng chống chịu.

2.3.2. Kinh nghiệm quản lý nhà nước về hạ tầng logistics tại một số địa phương trong nước

Các kinh nghiệm trong nước cho thấy chính quyền địa phương giữ vai trò quyết định trong quy hoạch, bố trí quỹ đất, đầu tư kết nối và điều phối chính sách theo đặc thù địa bàn; đồng thời đặt ra yêu cầu tăng cường liên kết vùng và hệ thống đo lường hiệu quả quản lý.

2.3.2.1. Kinh nghiệm từ Thành phố Hải Phòng

Tập trung vào định hướng phát triển logistics gần cảng biển, hình thành các khu/điểm logistics, tăng kết nối hạ tầng và cải thiện cơ chế tổ chức thực thi, giám sát điều chỉnh theo mục tiêu phát triển.

2.3.2.2. Kinh nghiệm từ Thành phố Đà Nẵng

Nổi bật về định hướng quy hoạch, lựa chọn dự án trọng điểm, huy động nguồn lực và cải thiện phối hợp; chú trọng giám sát, điều chỉnh quy hoạch theo yêu cầu phát triển và tính khả thi.

2.3.2.3. Kinh nghiệm từ Thành phố Hà Nội

Tập trung vào quy hoạch – tổ chức thực hiện – điều phối và cơ chế giám sát – điều chỉnh; gọi mở bài học phát triển hạ tầng logistics đô thị gắn kết nối vùng và nhu cầu thị trường.

2.3.3. Bài học tham khảo cho Thành phố Hồ Chí Minh

Chương 2 khái quát bài học theo 3 trụ cột quản lý: (i) Quy hoạch, kế hoạch tích hợp không gian – ngành – phương thức, gắn mục tiêu xanh và số; (ii) Tổ chức thực hiện với cơ quan đầu mối đủ mạnh, liên kết vùng, huy động PPP và nền tảng dữ liệu dùng chung; (iii) Thanh tra, giám sát và điều chỉnh dựa trên bộ chỉ tiêu, dữ liệu thời gian thực và cơ chế phản hồi chính sách để cải tiến liên tục.

Chương 3

THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

3.1. KHÁI QUÁT VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Phần này mô tả các điều kiện nền tảng và cấu phần hạ tầng chủ yếu (cảng/kho bãi, giao thông vận tải, CNTT) – làm “đầu vào” cho đánh giá thực trạng QLNN.

3.1.1. Điều kiện đặc thù ảnh hưởng đến quản lý nhà nước về hạ tầng logistics trên địa bàn

Làm rõ các đặc điểm tự nhiên–kinh tế–xã hội tạo áp lực nhu cầu logistics lớn, đồng thời làm tăng độ phức tạp phối hợp liên ngành/liên vùng trong quản lý hạ tầng.

3.1.1.1. Điều kiện tự nhiên và địa lý

Khái quát vị trí địa lý vùng Đông Nam Bộ, điều kiện tự nhiên/khí hậu... cho thấy TP.HCM có lợi thế cửa ngõ giao thương nhưng cũng chịu ràng buộc về không gian đô thị, môi trường và yêu cầu tổ chức hạ tầng thích ứng.

3.1.1.2. Tình hình phát triển kinh tế - xã hội

Phân tích xu hướng tăng của GRDP, thu–chi ngân sách, FDI, xuất nhập khẩu (có giai đoạn gián đoạn do Covid-19 rồi phục hồi mạnh), qua đó nhấn mạnh: tăng trưởng và thương mại quy mô lớn khiến nhu cầu logistics tăng nhanh, đòi hỏi hạ tầng và quản trị hạ tầng phải theo kịp.

3.1.2. Hạ tầng ga cảng, kho bãi

TP.HCM là đầu mối cảng biển – container lớn (đặc biệt vai trò cảng Cát Lái), cùng hệ thống ICD, kho bãi và trung tâm logistics. Năng lực thông quan lớn nhưng chịu áp lực quá tải và yêu cầu kết nối – điều phối cao.

3.1.3. Hạ tầng giao thông vận tải

Mạng lưới đường bộ hướng tâm – vành đai – cao tốc kết nối cảng; cùng các phương thức hàng không, đường sắt/metro, đường thủy và dự án trọng điểm. Điểm nghẽn chính là kết nối đa phương thức và quá tải cửa ngõ, làm tăng chi phí logistics.

3.1.4. Hạ tầng công nghệ thông tin (CNTT)

CNTT giữ vai trò tối ưu vận hành logistics; các công nghệ như EDI, RFID, cloud, TMS, GPS... được ứng dụng ngày càng nhiều. Tuy nhiên còn chênh lệch năng lực số giữa doanh nghiệp và yêu cầu tăng cường liên thông dữ liệu Nhà nước – doanh nghiệp.

3.2. THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Phần này mô tả và phân tích QLNN theo chuỗi nội dung chính: (i) *quy hoạch-kế hoạch*, (ii) *tổ chức thực hiện-điều phối*, (iii) *kiểm tra-giám sát-điều chỉnh*.

3.2.1. Hoạch định, quy hoạch, xây dựng kế hoạch, đề án phát triển hạ tầng logistics

Tổng hợp các định hướng, đề án, kế hoạch của TP.HCM nhằm xác định mục tiêu, bố trí không gian và phân công nhiệm vụ; đồng thời chỉ ra tính đồng bộ và khả năng cụ thể hóa còn hạn chế.

3.2.1.1. Hoạch định chiến lược phát triển hạ tầng logistics

TP.HCM xác định logistics là ngành dịch vụ nền tảng, ban hành Đề án phát triển đến 2025/2030, nhấn mạnh nhiệm vụ trọng tâm và liên kết vùng. Tuy nhiên, một số mục tiêu chưa được cụ thể hóa thành ưu tiên hạ tầng theo giai đoạn và chưa gắn chặt với mục tiêu phát triển bền vững.

3.2.1.2. Quy hoạch tích hợp đa ngành và không gian logistics

Mô tả nỗ lực lồng ghép logistics vào quy hoạch giao thông, đất đai và quy hoạch tổng thể; định hướng mạng lưới trung tâm logistics theo vị trí chiến lược. Tuy vậy, mức độ đồng bộ giữa các quy hoạch chưa cao, tham vấn thị trường còn hạn chế, làm giảm tính khả thi.

3.2.1.3. Lập kế hoạch hành động và chỉ tiêu đo lường hiệu quả

Tóm lược các kế hoạch các kế hoạch hành động có phân công nhiệm vụ, chỉ tiêu và nội dung chuyển đổi số. Tuy nhiên, nhiều dự án trọng điểm, đặc biệt trung tâm logistics, còn chậm triển khai hoặc mới ở giai đoạn chuẩn bị.

3.2.2. Tổ chức thực hiện và điều phối quản lý phát triển hạ tầng logistics

Phân tích bộ máy, cơ chế phối hợp, huy động nguồn lực và năng lực

tổ chức triển khai dự án – là nơi bộc lộ rõ nhất độ “vênh” giữa mục tiêu và thực thi.

3.2.2.1. Về phân công trách nhiệm quản lý và cơ chế phối hợp liên ngành

Mô tả cơ chế phối hợp liên ngành (Hội đồng logistics, tổ công tác...), phân công theo từng dự án/trung tâm và xu hướng tăng cường điều phối. Đánh giá: đã rõ và chủ động hơn, nhưng vẫn vướng do tính liên ngành – liên địa bàn và phụ thuộc vào đất đai, quy hoạch, thủ tục.

3.2.2.2. Về huy động và phân bổ nguồn lực tài chính, vốn đầu tư cho quản lý hạ tầng logistics

Trình bày nhu cầu vốn lớn và các nguồn huy động (ngân sách, FDI, PPP, phí hạ tầng cảng biển), cùng định hướng tăng đầu tư và cơ chế đặc thù. Đồng thời, chỉ ra rủi ro do dự án lớn, thu hồi vốn dài và vướng mắc PPP, pháp lý làm giảm hấp dẫn nhà đầu tư.

3.2.2.3. Về quản lý thực thi dự án và vận hành hạ tầng logistics

Tập trung vào “điểm nghẽn quỹ đất” và tổ chức không gian logistics: quy hoạch 8 trung tâm tại khu vực cửa ngõ, gần vành đai – cao tốc để giảm tải nội đô. Tuy nhiên, tiến độ chậm do vướng quy hoạch, giải phóng mặt bằng và pháp lý; cần quy hoạch linh hoạt và tạo quỹ đất sạch.

3.2.2.4. Về phát triển nguồn nhân lực và nâng cao năng lực quản lý

Nêu tình trạng thiếu nhân lực logistics chất lượng cao và giải pháp: tăng đào tạo, liên kết cơ sở đào tạo – doanh nghiệp, thu hút nhân lực, nâng năng lực quản lý. Đồng thời ghi nhận xu hướng chuyển đổi số, nhưng còn khoảng cách giữa doanh nghiệp lớn và nhóm vừa/nhỏ về nguồn lực và mức độ số hóa.

3.2.3. Thanh tra, giám sát và điều chỉnh trong quản lý hạ tầng logistics

Làm rõ cách TP.HCM khép kín chu trình quản lý thông qua theo dõi chỉ tiêu, thanh tra dự án, giám sát xã hội và điều chỉnh chính sách.

3.2.3.1. Thiết lập hệ thống theo dõi và đánh giá hiệu quả thực thi chính sách

TP.HCM bước đầu chuyển từ quản lý theo tiến độ sang theo mục tiêu – nhiệm vụ, có chỉ tiêu và mốc thời gian. Tuy nhiên, hệ thống M&E còn thiên về đầu vào, thiếu chỉ số kết quả – tác động và cơ chế công bố, đối chiếu thường xuyên phục vụ điều chỉnh chính sách.

3.2.3.2. Thanh tra, kiểm tra việc thực hiện dự án hạ tầng logistics

Tăng cường thanh tra, kiểm tra và đôn đốc tiến độ các dự án lớn, góp phần siết kỷ luật thực thi. Dù vậy, với dự án phức tạp, kéo dài và nhiều rủi ro pháp lý, việc kiểm tra đôi khi chưa kịp thời, triệt để.

3.2.3.3. Giám sát xã hội và cơ chế phản hồi đa tác nhân

Gồm các kênh giám sát từ cơ quan dân cử, doanh nghiệp/hiệp hội, báo chí – cộng đồng và yêu cầu môi trường – xã hội. Dù đã hình thành cơ chế phản hồi, việc chuyển hóa ý kiến thị trường, xã hội thành dữ liệu quản trị và đầu vào chính thức cho điều chỉnh chính sách còn hạn chế.

3.2.3.4. Đánh giá, tổng kết và điều chỉnh chính sách

TP.HCM thực hiện rà soát pháp lý, yêu cầu cam kết tiến độ, thu hồi hoặc xử phạt khi có chậm trễ, sai phạm. Tuy nhiên, điều chỉnh còn mang tính sự vụ, chưa có cơ chế định kỳ dựa trên đánh giá tác động và bộ chỉ số chuẩn hóa.

3.3. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Tổng hợp kết quả (gồm cả khảo sát doanh nghiệp), chỉ ra điểm mạnh–yếu theo 3 khâu quản lý và phân tích nguyên nhân chủ quan/khách quan.

3.3.1. Những kết quả đạt được

Khẳng định TP.HCM có tiến bộ rõ trong định hướng–tổ chức thực hiện–giám sát, tạo nền tảng cho mục tiêu trung tâm logistics vùng, đồng thời cải thiện một phần môi trường logistics và năng lực điều phối.

3.3.1.1. Thành tựu trong công tác quy hoạch, kế hoạch phát triển hạ tầng logistics

Điểm mạnh là đã hình thành hệ thống văn bản/định hướng và bố trí không gian trung tâm logistics theo logic cửa ngõ–liên kết vùng; mức độ tham vấn thị trường có cải thiện; quy hoạch giúp định hình cấu trúc phát triển lan tỏa, giảm dồn nén nội đô.

3.3.1.2. Thành tựu trong tổ chức thực hiện và điều phối quản lý hạ tầng logistics

Ghi nhận cơ chế điều phối liên ngành, huy động công cụ tài chính và thúc đẩy chuyển đổi số trong quản lý; doanh nghiệp đánh giá tích cực hơn về tính chủ động và hỗ trợ thủ tục tại một số nội dung. Tuy nhiên, chính các kỳ vọng tích cực này cũng làm nổi bật yêu cầu phải tăng tốc thực thi dự án và nâng chất phối hợp.

3.3.1.3. Thành tựu trong kiểm tra, giám sát và điều chỉnh chính sách quản lý hạ tầng logistics

Ghi nhận tăng cường giám sát, kiểm tra và đưa chỉ tiêu vào theo dõi; doanh nghiệp nhìn chung đánh giá tích cực hơn về kỷ luật thực thi. Đánh giá theo tiêu chí quản trị công (hiệu lực, hiệu quả, phù hợp, công bằng, bền vững) cho thấy xu hướng cải thiện, nhưng chưa đồng đều giữa các nội dung.

3.3.2. Những hạn chế, tồn tại

Nhấn mạnh khoảng cách “quy hoạch đúng hướng” nhưng “triển khai chậm”, thiếu đồng bộ và thiếu cơ chế đánh giá–điều chỉnh dựa trên tác động.

3.3.2.1. Hạn chế trong công tác quy hoạch, kế hoạch phát triển hạ tầng logistics

Hạn chế chính nằm tại chất lượng và tính khả thi: quy hoạch còn phân mảnh, chưa đủ sát nhu cầu vận hành (luồng hàng, vị trí kho bãi/ICD, điểm trung chuyển theo ngành); tham vấn chưa đều (doanh nghiệp nhỏ/vừa ít tiếng nói), nên quy hoạch thiếu linh hoạt khi thị trường thay đổi nhanh.

3.3.2.2. Hạn chế trong tổ chức thực hiện và điều phối phát triển hạ tầng logistics

Tồn tại nổi bật là tiến độ triển khai dự án, huy động nguồn lực và phối hợp liên ngành/liên cấp còn chậm; nhiều trung tâm logistics/dự án kết nối trọng điểm chưa đạt tiến độ; PPP và cơ chế thu hút vốn còn hạn chế; vướng mắc đất đai–GPMB tiếp tục là “nút thắt” kéo dài.

3.3.2.3. Hạn chế trong kiểm tra, giám sát và điều chỉnh chính sách phát triển hạ tầng logistics

Thiếu hệ thống hậu kiểm và bộ chỉ số đánh giá khoa học, cơ chế công bố kết quả chưa rõ; điều chỉnh còn mang tính tình huống, chưa dựa nhiều vào đánh giá tác động, nên hiệu quả chưa bền vững.

3.3.3. Nguyên nhân của hạn chế

Phân nhóm nguyên nhân chủ quan (năng lực và tổ chức thực thi) và khách quan (khung thể chế cấp trên, bối cảnh đô thị–thị trường–công nghệ–môi trường).

3.3.3.1. Nguyên nhân chủ quan

Chủ yếu do: năng lực/ bộ máy và phối hợp còn bất cập; quy hoạch – chính sách thiếu đồng bộ, tham vấn hạn chế; nguồn lực tài chính và PPP chưa phù hợp dự án lớn; thủ tục hành chính gây độ trễ; dữ liệu và chuyển đổi số còn phân tán.

3.3.3.2. Nguyên nhân khách quan

Gồm: Khung pháp lý trung ương còn chồng chéo; đô thị hóa nhanh làm “nén” không gian hạ tầng; công nghệ và hội nhập biến động nhanh; nhu cầu logistics tăng vượt năng lực hạ tầng; yếu tố môi trường, biến đổi khí hậu làm phức tạp quy hoạch và triển khai.

Chương 4

PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

4.1. PHƯƠNG HƯỚNG HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

4.1.1. Bối cảnh và xu hướng mới tác động đến quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

4.1.1.1. Bối cảnh mới tác động đến QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM

- Kinh tế số & CMCN 4.0
- Biến đổi khí hậu & bền vững:
- Cạnh tranh & hội nhập
- Thể chế & chính sách vĩ mô

4.1.1.2. Các xu hướng phát triển logistics tác động đến

QLNN về hạ tầng logistics tại TP.HCM

- Chuyển đổi số logistics
- Logistics xanh
- Thuê ngoài dịch vụ logistics 3PL–5PL & e-logistics.

Kết luận định hướng QLNN: (1) *quản trị tích hợp vùng thay quản lý theo ngành*; (2) *quản trị dựa trên dữ liệu & kết quả*; (3) *quản trị chủ động–dự báo thay hậu kiểm*.

4.1.2. Mục tiêu phát triển hạ tầng logistics của Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

4.1.2.1. Mục tiêu tổng quát

Phát triển hạ tầng logistics theo hướng đồng bộ–thông minh–xanh–kết nối vùng, nâng vai trò trung tâm logistics quốc gia và đầu mối quốc tế, giảm chi phí logistics, nâng hiệu quả luân chuyển hàng hóa và chất lượng QLNN, tăng đóng góp vào GRDP.

4.1.2.2. Mục tiêu cụ thể đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

4.1.3. Phương hướng hoàn thiện quản lý nhà nước về hạ tầng logistics của Thành phố Hồ Chí Minh

Đề xuất đổi mới QLNN theo chu trình QLNN, tập trung 3 mảng: (i) *quy hoạch/kế hoạch tích hợp*; (ii) *tổ chức thực hiện & điều phối liên ngành–PPP*; (iii) *thanh tra–giám sát & điều chỉnh*.

4.1.3.1. Lập quy hoạch và kế hoạch tích hợp hạ tầng logistics

4.1.3.2. Tổ chức thực hiện và điều phối liên ngành, tăng cường hợp tác công – tư (PPP)

4.1.3.3. Thanh tra, giám sát và điều chỉnh chính sách

4.2. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

4.2.1. Hoàn thiện thể chế, chính sách và quy hoạch tích hợp hạ tầng logistics

Tập trung khắc phục chồng chéo quy hoạch, ban hành quy chế quản lý logistics cấp địa phương và lập quy hoạch tổng thể đến 2045 theo hướng tích hợp, liên kết vùng; thiết lập cơ chế điều phối liên

ngành; xây dựng bộ tiêu chí đánh giá; hoàn thiện chính sách huy động nguồn lực (PPP) và thể chế hóa chuyển đổi số, logistics xanh.

4.2.2. Nâng cao hiệu quả tổ chức thực hiện và điều phối liên ngành, liên vùng

Đề xuất mô hình điều phối kiểu “một cửa” thông qua Trung tâm điều phối logistics; ban hành quy chế phối hợp và tăng liên kết vùng Đông Nam Bộ (chia sẻ dữ liệu, kết nối dự án). Số hóa giám sát đầu tư công-PPP; tăng đối thoại và phản hồi từ doanh nghiệp, hiệp hội.

4.2.3. Phát triển nguồn lực tài chính và thúc đẩy đối tác công – tư (PPP) trong phát triển hạ tầng logistics

Tạo đột phá vốn bằng ưu tiên đầu tư công cho kết nối chiến lược; đổi mới PPP (danh mục ưu tiên, hợp đồng linh hoạt, chia sẻ rủi ro, tổ hỗ trợ). Phát triển tài chính xanh (trái phiếu xanh, tín dụng xanh, ODA), thành lập Quỹ Phát triển logistics TP.HCM; cải thiện môi trường đầu tư và xúc tiến quốc tế để thu hút nhà đầu tư lớn.

4.2.4. Đẩy mạnh chuyển đổi số và phát triển logistics xanh trong quản lý nhà nước về hạ tầng logistics

Xây nền quản trị logistics số-xanh với HCMC Logistics Data Hub và bản đồ số; triển khai Chương trình chuyển đổi số 2025–2030; ban hành tiêu chuẩn và nhãn “Green Logistics”. Ứng dụng AI, Digital Twin, Blockchain, IoT trong giám sát – dự báo – tối ưu; tăng hợp tác quốc tế và hình thành trung tâm đổi mới sáng tạo logistics.

4.2.5. Nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ và hoàn thiện công cụ thanh tra, giám sát, đánh giá trong quản lý hạ tầng logistics

Trọng tâm “con người + công cụ”: đào tạo chuyên sâu (PPP, dữ liệu, xanh), chuẩn hóa năng lực và củng cố bộ máy theo mô hình chính quyền đô thị. Xây dựng hệ thống M&E số hóa dựa trên dữ liệu và rủi ro; hoàn thiện bộ chỉ số kết quả và trách nhiệm giải trình; phát triển mạng lưới chuyên gia logistics công phục vụ tư vấn, phản biện chính sách.

4.3. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ VỚI CHÍNH PHỦ, CÁC BỘ, NGÀNH VÀ CHÍNH QUYỀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH MỞ

RỘNG

4.3.1. Kiến nghị đối với Chính phủ và cơ quan điều phối trung ương

4.3.2. Kiến nghị đối với Bộ Công Thương và Bộ Ngoại giao

4.3.3. Kiến nghị đối với Bộ Tài chính và Cục Hải quan

4.3.4. Kiến nghị đối với Bộ Xây dựng và Bộ Nông nghiệp và

4.3.5. Kiến nghị đối với Bộ Khoa học và Công nghệ và Bộ Giáo dục – Đào tạo

KẾT LUẬN

Nghiên cứu về quản lý nhà nước (QLNN) đối với hạ tầng logistics tại TP. Hồ Chí Minh cho thấy đây là lĩnh vực có ý nghĩa chiến lược, vừa thúc đẩy tăng trưởng kinh tế – xã hội, vừa phản ánh năng lực quản trị đô thị hiện đại trong bối cảnh toàn cầu hóa và chuyển đổi số.

Thứ nhất, luận án đã làm rõ khung lý luận về hạ tầng logistics và QLNN trong lĩnh vực này. Hạ tầng logistics được tiếp cận theo nghĩa rộng, bao gồm cả nền tảng vật chất – kỹ thuật và các yếu tố thể chế, chính sách, công nghệ, nguồn nhân lực. Trên cơ sở kế thừa lý thuyết quản trị công và phát triển bền vững, luận án xây dựng khung phân tích gồm ba nhóm: (1) yếu tố ảnh hưởng; (2) nội dung QLNN (quy hoạch – tổ chức thực hiện – giám sát, điều chỉnh); (3) kết quả đầu ra (hiệu lực, hiệu quả, phù hợp, công bằng, bền vững). Khung này là công cụ đánh giá mức độ hoàn thiện QLNN cấp đô thị.

Thứ hai, thực tiễn cho thấy TP. Hồ Chí Minh là đầu tàu logistics quốc gia và cửa ngõ xuất nhập khẩu của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Tuy nhiên, tăng trưởng nhanh tạo áp lực lớn lên hạ tầng; quy hoạch còn thiếu tích hợp; cảng – kho – ICD phân tán; chi phí logistics cao. QLNN còn hạn chế ở phối hợp liên ngành, cơ chế PPP và dữ liệu, năng lực dự báo – giám sát và chiều sâu chuyển đổi số.

Thứ ba, giai đoạn 2025–2035 đặt ra yêu cầu tái cấu trúc toàn diện

QLNN trước tác động của kinh tế số, biến đổi khí hậu, hội nhập ASEAN và cam kết giảm phát thải. Việc mở rộng không gian đô thị – cảng làm thay đổi phạm vi điều hành, đòi hỏi mô hình quản lý đa cấp, tích hợp và linh hoạt, trong đó chính quyền đô thị giữ vai trò điều phối trung tâm.

Thứ tư, luận án đề xuất năm nhóm giải pháp: (1) Hoàn thiện thể chế, chính sách và quy hoạch tích hợp; (2) Nâng cao hiệu quả tổ chức thực hiện và điều phối liên ngành – liên vùng; (3) Phát triển nguồn lực tài chính, thúc đẩy PPP và tài chính xanh; (4) Đẩy mạnh chuyển đổi số và logistics xanh; (5) Nâng cao năng lực cán bộ và hoàn thiện công cụ giám sát – đánh giá.

Thứ năm, ở tầm quốc gia, kiến nghị ban hành Luật Logistics Việt Nam, thành lập cơ quan điều phối logistics quốc gia, triển khai chương trình đầu tư hạ tầng 2026–2035 và cơ chế quỹ phát triển; đồng thời cập nhật chiến lược, quy hoạch đa phương thức và khung năng lực nhân lực logistics.

Thứ sáu, đối với TP. Hồ Chí Minh mở rộng, cần triển khai kế hoạch tổng thể phát triển hạ tầng logistics đến 2045, thành lập trung tâm điều phối vùng và thực hiện chương trình chuyển đổi số – logistics xanh 2025–2030; tăng liên kết hành lang logistics với các địa phương lân cận nhằm hình thành “siêu trung tâm logistics” quốc gia và khu vực.

Thứ bảy, về lý luận, luận án bổ sung mô hình phân tích QLNN hạ tầng logistics cấp đô thị theo hướng quản trị đa cấp, dựa trên dữ liệu và phát triển bền vững; về thực tiễn, cung cấp bộ khuyến nghị chính sách có tính ứng dụng cao.

Tổng kết lại, QLNN về hạ tầng logistics là hoạt động quản trị phát triển dài hạn, đòi hỏi phối hợp liên ngành – liên vùng và năng lực đổi mới. Thực hiện hiệu quả các giải pháp đề xuất sẽ giúp TP. Hồ Chí Minh tháo gỡ nút thắt hiện tại, hướng tới trở thành trung tâm logistics thông minh, xanh và cạnh tranh của Đông Nam Á vào năm 2035, tầm nhìn 2045./.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ ĐƯỢC CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1. Nguyễn Thanh Hân (2025), "Kinh nghiệm quốc tế và quản lý nhà nước về hạ tầng logistics: Bài học cho TP. Hồ Chí Minh", Tạp chí Kinh tế và Dự báo Online, 30 September 2025. [Trực tuyến]. Available: <https://kinhtevadubao.vn/kinh-nghiem-quoc-te-va-quan-ly-nha-nuoc-ve-ha-tang-logistics-bai-hoc-cho-tp-ho-chi-minh-32395.html>
2. Nguyễn Thanh Hân (2025), "Quản lý nhà nước về logistics tại Việt Nam, thực trạng và giải pháp", Tạp chí Điện tử Lý luận chính trị, 08 October 2025. [Trực tuyến]. Available: <https://lyluanchinhtri.vn/quan-ly-nha-nuoc-ve-logistics-tai-viet-nam-thuc-trang-va-giai-phap-8197.html>
3. Nguyễn Thanh Hân (2025), "Một số khuyến nghị nhằm tháo gỡ khó khăn, thúc đẩy hoạt động logistics Việt Nam trong bối cảnh mới: Từ thực tiễn hoạt động của khu vực Nam Bộ", Tạp chí Cộng Sản, 11 October 2025. [Trực tuyến]. Available: <https://tapchicongsan.org.vn/web/guest/thanh-pho-ho-chi-minh/-/2018/1149802/mot-so-khuyen-nghi-nham-thao-gu-kho-khan%2C-thuc-day-hoat-dong--logistics-viet-nam-trong-boi-can-moi--tu-thuc-tien-hoat-dong-cua-khu-vuc-nam-bo.aspx>