HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

NGUYỄN VĂN THANH

PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG VIỆT NAM

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ

Mã số: 9310102

HÀ NỘI - 2026

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

***Người hướng dẫn khoa học*: 1. PGS.TS. Ngô Tuấn Nghĩa**

2. PGS.TS. Trần Thế Tuân

***Chủ tịch hội đồng*: PGS.TS. Nguyễn Ngọc Toàn**

***Phản biện 1:* PGS.TS. Hoàng Xuân Bình**

***Phản biện 2:* PGS.TS. Vũ Thị Vinh**

***Phản biện 3:* PGS.TS. Trần Quang Phú**

Luận án được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp học viện họp tại Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh
vào hồi 15 giờ 00 phút ngày 18 tháng 08 năm 2026

Có thể tìm hiểu luận án tại: Thư viện Quốc gia và Thư viện Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài luận án

Hệ thống logistics được coi là một trong những yếu tố đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế và năng lực cạnh tranh (NLCT) của mỗi quốc gia. Kết cấu hạ tầng (KCHT) logistics là hệ thống cơ sở vật chất – kỹ thuật phục vụ cho quá trình vận chuyển, lưu trữ và phân phối hàng hóa trong chuỗi cung ứng, bao gồm hạ tầng giao thông vận tải, cảng biển, cảng hàng không, kho bãi, trung tâm logistics cùng với hệ thống thông tin và các công nghệ hỗ trợ quản lý logistics. Sự phát triển đồng bộ của KCHT logistics có vai trò quan trọng trong việc bảo đảm dòng chảy hàng hóa thông suốt, giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng.

Tại Việt Nam, ngành logistics đã và đang phát triển mạnh mẽ, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và hội nhập quốc tế. Tuy nhiên, theo nhiều nghiên cứu và báo cáo chuyên ngành, chi phí logistics của Việt Nam hiện vẫn chiếm khoảng 16-17% GDP, cao hơn đáng kể so với mức trung bình của thế giới (khoảng 8-10%) (Bộ Công thương, 2025). Chi phí logistics cao không chỉ làm giảm hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp mà còn ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của nền kinh tế, đồng thời gây khó khăn cho việc thu hút đầu tư nước ngoài và khai thác hiệu quả các hiệp định thương mại tự do mà Việt Nam đã tham gia.

Trong những năm gần đây, Việt Nam đã có những cải thiện nhất định về năng lực cạnh tranh quốc gia, tuy nhiên chất lượng KCHT vẫn là một trong những điểm nghẽn quan trọng, phản ánh mức độ phát triển chưa đồng bộ của hệ thống hạ tầng logistics. Điều này cũng được thể hiện qua bảng xếp hạng chỉ số năng lực hoạt động logistics (Logistics Performance Index) của Ngân hàng Thế giới, khi Việt Nam giảm từ vị trí 39/160 năm 2018 xuống vị trí 43/139 năm 2023 (Bộ Công thương, 2025). Những kết quả này cho thấy hệ thống KCHT logistics của Việt Nam vẫn chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu phát triển của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.

Miền Trung Việt Nam, bao gồm khu vực Bắc Trung Bộ và Duyên hải Nam Trung Bộ, có vị trí địa kinh tế đặc biệt quan trọng trong việc kết nối các vùng kinh tế của cả nước cũng như với khu vực tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Khu vực

này có nhiều cảng biển quan trọng như Đà Nẵng, Chân Mây và Quy Nhơn, đồng thời là nơi tập trung nhiều khu kinh tế và khu công nghiệp lớn như Chu Lai và Dung Quất. Với vị trí địa lý nằm trên các tuyến hành lang kinh tế quan trọng, đặc biệt là hành lang kinh tế Đông – Tây, miền Trung có tiềm năng lớn trong việc phát triển logistics và trở thành đầu mối trung chuyển hàng hóa của khu vực.

Tuy nhiên, hệ thống KCHT logistics của khu vực miền Trung vẫn phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế địa kinh tế của vùng. Một trong những hạn chế lớn hiện nay là sự mất cân đối trong phân bổ nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông vận tải. Trong giai đoạn 2011–2021, khoảng 75–80% vốn đầu tư của ngành giao thông vận tải được dành cho đường bộ. Bước sang giai đoạn 2021–2025, mặc dù tỷ trọng này có xu hướng giảm nhẹ, song đầu tư cho đường bộ, đặc biệt là hệ thống đường cao tốc, vẫn chiếm ưu thế tuyệt đối trong cơ cấu đầu tư hạ tầng giao thông, thể hiện qua việc tập trung nguồn lực lớn cho các dự án cao tốc Bắc – Nam và các tuyến trục liên vùng. Năm 2025, vận tải đường bộ hiện chiếm khoảng 75,2% tổng khối lượng hàng hóa, trong khi vận tải đường sắt và đường thủy nội địa chỉ chiếm lần lượt khoảng 0,18% và 19,75% (Bộ Công thương, 2025). Sự phụ thuộc quá lớn vào vận tải đường bộ không chỉ làm gia tăng chi phí logistics mà còn làm giảm hiệu quả khai thác của các phương thức vận tải có chi phí thấp và khả năng chuyên chở lớn như đường sắt và đường thủy nội địa.

Bên cạnh đó, mặc dù hệ thống cảng biển đóng vai trò quan trọng trong xuất nhập khẩu và kết nối vận tải quốc tế, nhưng hệ thống cảng biển tại miền Trung vẫn chưa được đầu tư đồng bộ với các dịch vụ hậu cần sau cảng và kết nối giao thông nội địa. Điều này làm hạn chế khả năng phát huy vai trò của cảng biển trong chuỗi logistics và làm gia tăng chi phí vận tải cũng như chi phí logistics của doanh nghiệp. Ngoài ra, sự thiếu hụt các trung tâm logistics quy mô lớn và hiện đại tại các tỉnh miền Trung cũng là một trong những điểm nghẽn quan trọng trong phát triển hệ thống logistics của khu vực. Việc thiếu các trung tâm logistics có chức năng lưu trữ, phân phối và gia tăng giá trị cho hàng hóa không chỉ làm giảm hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng mà còn làm gia tăng chi phí logistics của nền kinh tế.

Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu về logistics, hạ tầng giao thông, cảng biển và liên kết vùng, các nghiên cứu tiếp cận phát triển KCHT logistics tại các tỉnh

miền Trung dưới góc độ kinh tế chính trị còn hạn chế, nhất là những nghiên cứu xem xét đồng thời thể chế, phân bổ nguồn lực, kết nối hạ tầng và quan hệ lợi ích giữa các chủ thể. Xuất phát từ những vấn đề trên, nghiên cứu về phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam có ý nghĩa quan trọng cả về mặt lý luận và thực tiễn. Kết quả nghiên cứu không chỉ góp phần làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển KCHT logistics trong điều kiện của Việt Nam mà còn cung cấp các luận cứ khoa học cho việc hoạch định chính sách và xây dựng các giải pháp nhằm phát triển KCHT logistics tại khu vực miền Trung theo hướng đồng bộ, hiện đại và hiệu quả. Chính vì vậy, nghiên cứu sinh lựa chọn đề tài "*Phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam*" làm đề tài nghiên cứu cho luận án tiến sĩ chuyên ngành Kinh tế chính trị.

2. Mục tiêu, nhiệm vụ nghiên cứu của luận án

2.1. Mục tiêu nghiên cứu

Luận án nhằm làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển kết cấu hạ tầng logistics dưới góc độ kinh tế chính trị, đánh giá thực trạng phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam giai đoạn 2018–2024, từ đó đề xuất quan điểm, mục tiêu và giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng logistics của khu vực theo hướng đồng bộ, hiện đại và hiệu quả đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Để thực hiện mục tiêu nghiên cứu nêu trên, luận án tập trung giải quyết những nhiệm vụ chủ yếu sau:

- Phân tích, đánh giá tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài để tìm ra khoảng trống nghiên cứu;

- Làm rõ những vấn đề lý luận cơ bản về phát triển KCHT logistics;

- Nghiên cứu kinh nghiệm của một số quốc gia về phát triển KCHT logistics, qua đó rút ra bài học cho Việt nam;

- Phân tích, đánh giá thực trạng phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung, giai đoạn 2018 - 2024; chỉ ra những thành tựu, hạn chế, và nguyên nhân của những thành tựu, hạn chế đó;

- Đề xuất phương hướng và các giải pháp tiếp tục phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam đồng bộ, hiện đại đến năm 2030 tầm nhìn 2045.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là quá trình phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam dưới góc độ kinh tế chính trị, trong các quan hệ kinh tế giữa Nhà nước, doanh nghiệp, địa phương và cộng đồng, trong đó tập trung phân tích vai trò của Nhà nước trong định hướng quy hoạch, phân bổ nguồn lực đầu tư và điều phối các chủ thể tham gia vào quá trình phát triển KCHT logistics.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- **Về nội dung**: Luận án nghiên cứu phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam dưới góc độ kinh tế chính trị, tập trung vào ba nhóm nội dung chủ yếu: xây dựng, ban hành và thực thi thể chế, chính sách, quy hoạch phát triển KCHT logistics; phát triển các loại hình KCHT logistics, bao gồm hạ tầng giao thông vận tải đa phương thức, cảng biển, cảng hàng không, trung tâm logistics, kho bãi, hạ tầng công nghệ thông tin và các hạ tầng hỗ trợ; cơ chế huy động, phân bổ nguồn lực và giải quyết quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp, địa phương và cộng đồng trong quá trình phát triển KCHT logistics.

- **Về không gian**: Luận án nghiên cứu tại các tỉnh, thành phố thuộc khu vực miền Trung Việt Nam, bao gồm: Thừa Thiên Huế, thành phố Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định (nay là thành phố Huế, thành phố Đà Nẵng, tỉnh Quảng Ngãi và tỉnh Gia Lai). Đây là khu vực có vị trí quan trọng trong kết nối không gian kinh tế giữa Bắc – Nam và giữa vùng duyên hải miền Trung với khu vực Tây Nguyên, đồng thời là cửa ngõ ra biển của các hành lang kinh tế trong khu vực. Mặc dù từ ngày 01/7/2025, theo các nghị quyết của Quốc hội, một số địa phương trong khu vực nghiên cứu có sự thay đổi về địa giới hành chính do sắp xếp lại đơn vị hành chính cấp tỉnh, luận án vẫn sử dụng phạm vi và tên gọi địa phương theo đơn vị hành chính trước thời điểm sắp xếp. Việc xác định phạm vi nghiên cứu theo cách này nhằm bảo đảm tính thống nhất trong thu thập, xử lý và so sánh dữ liệu, đồng thời thuận lợi trong việc đối chiếu với các quy hoạch, chiến lược phát triển kinh tế – xã hội và KCHT logistics đã được ban hành và triển khai trong giai đoạn nghiên cứu.

- **Về thời gian**: Luận án nghiên cứu thực trạng phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam trong giai đoạn 2018–2024, đồng thời đề xuất phương hướng và giải pháp phát triển KCHT logistics tại khu vực đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

4. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu

4.1. Cơ sở lý luận

- *Cơ sở lý luận của luận án*: quan điểm của chủ nghĩa Mác – Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh; quan điểm, chủ trương, đường lối của Đảng và chính sách, pháp luật của Nhà nước về phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và phát triển KCHT logistics nói riêng. Bên cạnh đó, luận án kế thừa có chọn lọc các lý thuyết và kết quả nghiên cứu trong và ngoài nước về logistics, KCHT logistics, phát triển hạ tầng giao thông vận tải, liên kết vùng, phân bổ nguồn lực và vai trò của Nhà nước trong phát triển KCHT logistics.

- *Cơ sở thực tiễn của luận án:* kinh nghiệm phát triển KCHT logistics của một số quốc gia tiêu biểu, đặc biệt là Singapore và Cộng hòa Liên bang Đức; đồng thời dựa trên thực tiễn phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam giai đoạn 2018–2024.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng các phương pháp nghiên cứu chủ yếu gồm: phương pháp phân tích và tổng hợp, phương pháp hệ thống hóa, phương pháp thống kê mô tả, phương pháp so sánh và phương pháp suy luận logic. Ngoài dữ liệu thứ cấp, luận án còn sử dụng dữ liệu sơ cấp thu thập thông qua phỏng vấn chuyên sâu và khảo sát bảng hỏi trong giai đoạn từ tháng 3 đến tháng 6 năm 2025. Sau quá trình kiểm tra và làm sạch dữ liệu, 120 phiếu khảo sát hợp lệ được sử dụng để phân tích bằng phương pháp thống kê mô tả.

5. Đóng góp mới của luận án

5.1. Đóng góp mới về mặt lý luận

Luận án đã hệ thống hóa và làm rõ hơn cơ sở lý luận về phát triển KCHT logistics dưới góc độ kinh tế chính trị, trong đó làm rõ nội hàm, nội dung phát triển, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển KCHT logistics. Luận án góp phần bổ sung luận cứ khoa học về phát triển KCHT logistics ở cấp độ

vùng, đặc biệt trong bối cảnh tăng cường liên kết vùng, hội nhập kinh tế quốc tế và phát huy vai trò điều tiết của Nhà nước trong phát triển KCHT logistics.

5.2. Đóng góp mới về mặt thực tiễn

Luận án phân tích và đánh giá thực trạng phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam giai đoạn 2018–2024, chỉ ra những thành tựu, hạn chế và nguyên nhân của các hạn chế. Trên cơ sở nghiên cứu kinh nghiệm của Singapore và Cộng hòa Liên bang Đức, luận án rút ra một số bài học có giá trị tham khảo cho Việt Nam. Đồng thời, luận án đề xuất các quan điểm, mục tiêu và giải pháp nhằm phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam theo hướng đồng bộ, hiện đại, hiệu quả và tăng cường liên kết vùng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

6. Ý nghĩa khoa học của luận án

6.1. Ý nghĩa lý luận

Luận án góp phần hệ thống hóa và làm rõ cơ sở lý luận về phát triển KCHT logistics dưới góc độ kinh tế chính trị; làm rõ vai trò của KCHT logistics đối với phát triển kinh tế – xã hội, nâng cao năng lực cạnh tranh và tăng cường liên kết vùng. Kết quả nghiên cứu của luận án có thể được sử dụng làm tài liệu tham khảo trong nghiên cứu, giảng dạy và học tập về kinh tế chính trị, logistics và phát triển kết cấu hạ tầng.

6.2. Ý nghĩa thực tiễn

Thông qua phân tích thực trạng phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam, luận án chỉ ra những hạn chế trong công tác quản lý, quy hoạch, huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư cho KCHT logistics. Các giải pháp được đề xuất trong luận án có thể là tài liệu tham khảo cho các cơ quan quản lý nhà nước, các bộ, ngành và địa phương trong hoạch định chính sách, xây dựng quy hoạch và tổ chức phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

7. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, nội dung của luận án gồm 4 chương.

Chương 1
TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.1. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU VỀ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS

Các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước về phát triển kết cấu hạ tầng logistics đã tiếp cận vấn đề từ nhiều phương diện khác nhau như kinh tế học phát triển, thương mại quốc tế, quản trị chuỗi cung ứng, kinh tế vận tải, chính sách công và quản lý phát triển vùng. Nhìn chung, các nghiên cứu đều khẳng định kết cấu hạ tầng logistics, bao gồm hạ tầng giao thông vận tải, cảng biển, cảng hàng không, trung tâm logistics, kho bãi, hạ tầng công nghệ thông tin và các dịch vụ hỗ trợ, giữ vai trò quan trọng trong tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giảm chi phí vận tải – logistics, mở rộng khả năng tiếp cận thị trường, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Các nghiên cứu cũng cho thấy phát triển kết cấu hạ tầng logistics chịu tác động của nhiều nhóm yếu tố như thể chế, chính sách, quy hoạch, cơ chế đầu tư, hợp tác công – tư, điều kiện tự nhiên, trình độ phát triển kinh tế, khoa học – công nghệ, năng lực quản lý nhà nước và mức độ liên kết vùng. Trong đó, nhiều công trình nhấn mạnh vai trò của Nhà nước trong định hướng quy hoạch, huy động và phân bổ nguồn lực, điều phối các chủ thể tham gia, đồng thời bảo đảm tính đồng bộ, hiện đại và bền vững của hệ thống kết cấu hạ tầng logistics.

Đối với Việt Nam, các nghiên cứu trong nước đã bước đầu làm rõ vai trò của logistics và kết cấu hạ tầng logistics đối với tăng trưởng kinh tế, giảm chi phí logistics, thúc đẩy xuất khẩu, nâng cao năng lực cạnh tranh và tăng cường liên kết vùng. Một số nghiên cứu đã đề cập đến những điểm nghẽn trong phát triển logistics ở Việt Nam như hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, thiếu trung tâm logistics hiện đại, kết nối đa phương thức còn hạn chế, chi phí logistics cao, mức độ ứng dụng công nghệ còn thấp và cơ chế phối hợp giữa các địa phương chưa hiệu quả.

1.2. ĐÁNH GIÁ CÁC NGHIÊN CỨU TRONG NƯỚC VÀ QUỐC TẾ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.2.1. Những giá trị khoa học và thực tiễn

Các nghiên cứu trước đã hệ thống hóa cơ sở lý luận về KCHT logistics và làm rõ vai trò của phát triển KCHT logistics trong tăng trưởng kinh tế, tối ưu

chuỗi cung ứng, giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh. Nhiều nghiên cứu chỉ ra mối liên hệ chặt chẽ giữa chất lượng hạ tầng logistics với hiệu quả vận tải, thương mại và phát triển vùng, đồng thời sử dụng các chỉ số như LPI để lượng hóa tác động của logistics đối với phát triển kinh tế. Các nghiên cứu cũng nhấn mạnh vai trò của quản lý nhà nước, thể chế, chính sách, quy hoạch và hợp tác công – tư trong đầu tư, vận hành và nâng cao hiệu quả các dự án hạ tầng logistics.

1.2.2. Những hạn chế của các nghiên cứu đã công bố

1.2.2.1. Hạn chế về nội dung nghiên cứu

Nhiều nghiên cứu chủ yếu tiếp cận phát triển KCHT logistics từ góc độ kinh tế – kỹ thuật hoặc quản trị logistics, trong khi cách tiếp cận dưới góc độ kinh tế chính trị, nhất là mối quan hệ giữa thể chế, phân bổ nguồn lực và lợi ích của các chủ thể tham gia phát triển hạ tầng logistics, chưa được nghiên cứu đầy đủ. Các nghiên cứu trong nước về phát triển KCHT logistics ở cấp vùng, đặc biệt tại các tỉnh miền Trung Việt Nam, còn tương đối hạn chế.

1.2.2.2. Hạn chế về phương pháp nghiên cứu

Nhiều nghiên cứu sử dụng phương pháp định lượng và tập trung chủ yếu vào các chỉ số như Logistics Performance Index (LPI), cho kết quả tổng quan nhưng thiếu chiều sâu về bối cảnh thể chế, chính sách, quy hoạch, quản trị vùng và cơ chế phối hợp giữa các chủ thể. Các nghiên cứu định tính lại chưa kết hợp đầy đủ với bằng chứng thực tiễn và dữ liệu khảo sát ở cấp vùng.

1.2.2.3. Hạn chế về đối tượng nghiên cứu

Trọng tâm của nhiều nghiên cứu thường là hiệu quả kinh tế của KCHT logistics đối với doanh nghiệp hoặc nền kinh tế quốc gia, trong khi quá trình phát triển KCHT logistics ở cấp độ vùng, đặc biệt là vai trò và quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp, địa phương và cộng đồng xã hội, chưa được phân tích một cách toàn diện.

1.2.2.4. Hạn chế về phạm vi nghiên cứu

Trong các nghiên cứu trước, một số vấn đề then chốt như phân bổ nguồn lực, vai trò của khu vực tư nhân, liên kết vùng, kết nối hành lang kinh tế, mạng lưới trung tâm logistics, kết nối đa phương thức và cơ chế điều phối giữa các địa phương chưa được tích hợp đầy đủ trong một khung phân tích thống nhất.

1.2.2.5. Hạn chế về thời gian nghiên cứu

Nhiều nghiên cứu thiên về ngắn hạn, chưa phản ánh đầy đủ tác động dài hạn và những biến động mới của hệ thống logistics trong bối cảnh toàn cầu hóa, chuyển đổi số, logistics xanh, logistics thông minh và sự thay đổi của chuỗi cung ứng toàn cầu.

1.3. KHOẢNG TRỐNG NGHIÊN CỨU VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU CỦA LUẬN ÁN

1.3.1. Khoảng trống nghiên cứu

Thiếu nghiên cứu chuyên sâu về phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam dưới góc độ kinh tế chính trị. Đặc biệt, các vấn đề về vai trò của Nhà nước trong quy hoạch, huy động và phân bổ nguồn lực, điều phối quan hệ lợi ích giữa các chủ thể, liên kết vùng, kết nối hành lang kinh tế, mạng lưới trung tâm logistics, cơ chế tài chính và hợp tác công – tư trong bối cảnh đặc thù miền Trung chưa được làm rõ đầy đủ.

1.3.2. Vấn đề nghiên cứu của luận án

Luận án kế thừa cơ sở lý luận về logistics, KCHT logistics, vai trò, nội dung phát triển, các yếu tố ảnh hưởng và tiêu chí đánh giá phát triển KCHT logistics; đồng thời tham khảo kinh nghiệm quốc tế về phát triển KCHT logistics. Trọng tâm nghiên cứu của luận án là: hệ thống hóa cơ sở lý luận về phát triển KCHT logistics dưới góc độ kinh tế chính trị; đánh giá thực trạng phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam giai đoạn 2018–2024; chỉ ra thành tựu, hạn chế và nguyên nhân; từ đó đề xuất quan điểm, mục tiêu và giải pháp phát triển KCHT logistics tại khu vực đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Chương 2
CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS

2.1. KHÁI NIỆM VÀ VAI TRÒ CỦA KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS

2.1.1. Khái niệm logistics

Logistics có nguồn gốc từ lĩnh vực quân sự, sau đó được mở rộng sang lĩnh vực kinh tế – thương mại và trở thành một bộ phận cốt lõi của quản trị chuỗi cung ứng hiện đại. Theo cách tiếp cận phổ biến, logistics là quá trình lập

kế hoạch, tổ chức, thực hiện và kiểm soát hiệu quả dòng di chuyển và lưu trữ hàng hóa, dịch vụ và thông tin liên quan từ điểm xuất phát đến điểm tiêu dùng nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng với chi phí tối ưu. Trong bối cảnh hiện đại, logistics không chỉ giới hạn ở các hoạt động vận tải và kho bãi truyền thống, mà còn bao gồm logistics xanh, logistics nhân đạo và logistics thông minh gắn với ứng dụng công nghệ số. Điều này phản ánh vai trò ngày càng mở rộng của logistics trong phát triển kinh tế, bảo vệ môi trường và đảm bảo an sinh xã hội.

2.1.2. Phân loại logistics

Logistics có thể được phân loại theo nhiều tiêu chí như dòng vận động hàng hóa, vị trí trong chuỗi cung ứng, phương thức vận tải và cấp độ dịch vụ từ 1PL đến 5PL. Trong khuôn khổ luận án, logistics được tiếp cận chủ yếu theo các hoạt động vận tải, lưu trữ, phân phối và dịch vụ logistics gắn với phát triển KCHT logistics.

2.1.3. Khái niệm kết cấu hạ tầng logistics

Kết cấu hạ tầng logistics là hệ thống các yếu tố vật chất và phi vật chất phục vụ cho hoạt động vận chuyển, lưu trữ, phân phối và quản lý hàng hóa trong chuỗi cung ứng. Hạ tầng logistics bao gồm hạ tầng "cứng" (giao thông vận tải, cảng biển, sân bay, trung tâm logistics, kho bãi) và hạ tầng "mềm" (thể chế, chính sách, thủ tục hành chính, hệ thống thông tin). Chất lượng KCHT logistics có tác động trực tiếp đến chi phí logistics, hiệu quả thương mại và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Do đó, phát triển KCHT logistics được xem là điều kiện nền tảng để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và hội nhập quốc tế.

2.1.4. Vai trò của kết cấu hạ tầng logistics

(i) Vai trò kinh tế: Phát triển KCHT logistics giúp giảm chi phí vận chuyển, tối ưu hóa chuỗi cung ứng, nâng cao năng suất và thúc đẩy tăng trưởng GDP. Hạ tầng logistics hiện đại tạo điều kiện thu hút đầu tư, mở rộng xuất nhập khẩu và hình thành các trung tâm sản xuất – dịch vụ quy mô lớn.

(ii) Tác động xã hội: Hạ tầng logistics góp phần tạo việc làm, cải thiện khả năng tiếp cận hàng hóa và dịch vụ, thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các vùng. Đồng thời, logistics đóng vai trò quan trọng trong ứng phó thiên tai, đảm bảo cung ứng hàng hóa thiết yếu và nâng cao khả năng phục hồi xã hội.

(iii) Ý nghĩa chính trị: KCHT logistics là công cụ quan trọng để Nhà nước thực thi chiến lược phát triển vùng, tăng cường liên kết không gian kinh tế và nâng cao vị thế quốc gia trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Quy hoạch và đầu tư hạ tầng logistics hiệu quả giúp củng cố ổn định chính trị – xã hội và tăng cường sức mạnh mềm quốc gia.

2.1.5. Tiếp cận kinh tế chính trị trong nghiên cứu hạ tầng logistics

Tiếp cận kinh tế chính trị cho thấy KCHT logistics không chỉ là vấn đề kỹ thuật mà còn là kết quả của quá trình phân bổ quyền lực, nguồn lực và lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp và cộng đồng. Trong các nền kinh tế chuyển đổi như Việt Nam, vai trò điều phối của Nhà nước, năng lực thể chế và sự tham gia của các chủ thể xã hội có ảnh hưởng quyết định đến hiệu quả phát triển hạ tầng logistics, đặc biệt tại các vùng khó khăn như miền Trung.

2.2. PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS

2.2.1. Khái niệm phát triển kết cấu hạ tầng logistics

Phát triển kết cấu hạ tầng logistics là một quá trình tổng hợp, phản ánh sự kết hợp giữa các yếu tố kinh tế, kỹ thuật và thể chế, đồng thời là kết quả của sự phối hợp giữa nhiều chủ thể trong nền kinh tế dưới sự định hướng của Nhà nước.

2.2.2. Nội dung phát triển kết cấu hạ tầng logistics

a. Xây dựng thể chế và quy hoạch

Thể chế và quy hoạch giữ vai trò định hướng và điều tiết phát triển KCHT logistics. Thể chế hiệu quả giúp giảm chi phí giao dịch, tạo môi trường đầu tư minh bạch và huy động nguồn lực xã hội. Quy hoạch logistics là công cụ chiến lược nhằm tổ chức không gian hạ tầng, bảo đảm liên kết giữa giao thông, công nghiệp, thương mại và đô thị, đồng thời tránh đầu tư dàn trải, thiếu đồng bộ.

b. Phát triển các loại hình hạ tầng logistics

KCHT logistics bao gồm các nhóm hạ tầng chủ yếu:

(i) Hạ tầng giao thông vận tải đa phương thức;

(ii) Trung tâm logistics và điểm trung chuyển;

(iii) Hệ thống kho bãi và lưu trữ;

(iv) Hạ tầng công nghệ thông tin và viễn thông.

Sự phát triển đồng bộ các loại hình hạ tầng này là điều kiện tiên quyết để nâng cao hiệu quả vận hành chuỗi cung ứng và giảm chi phí logistics.

c. Giải quyết các quan hệ lợi ích liên quan

Phát triển KCHT logistics luôn gắn với quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp, địa phương và cộng đồng. Do đó, cần có cơ chế điều phối hiệu quả nhằm huy động và phân bổ nguồn lực hợp lý, thúc đẩy hợp tác công – tư, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa các chủ thể và nâng cao tính minh bạch, trách nhiệm giải trình trong quá trình đầu tư, khai thác và vận hành hệ thống KCHT logistics..

2.3. TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS

Luận án đánh giá phát triển KCHT logistics theo ba nhóm tiêu chí chủ yếu: nhóm tiêu chí về thể chế và quy hoạch, phản ánh mức độ đồng bộ, tính khoa học, tính dự báo và khả năng tổ chức không gian phát triển logistics; nhóm tiêu chí về phát triển hạ tầng, phản ánh mức độ đồng bộ, hiện đại, kết nối đa phương thức, hiệu quả kinh tế – xã hội và mức độ hoàn thiện của hạ tầng cứng, hạ tầng mềm; nhóm tiêu chí về giải quyết quan hệ lợi ích, phản ánh khả năng huy động, phân bổ nguồn lực, điều phối lợi ích giữa các chủ thể và bảo đảm tính minh bạch, công bằng, bền vững trong phát triển KCHT logistics.

2.4. CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS

Phát triển KCHT logistics chịu tác động tổng hợp của các yếu tố:

(i) Điều kiện tự nhiên (vị trí địa lý, địa hình, khí hậu);

(ii) Yếu tố kinh tế (tăng trưởng, đầu tư công – tư – FDI);

(iii) Yếu tố công nghệ (tự động hóa, số hóa, logistics thông minh);

(iv) Yếu tố văn hóa – xã hội (hành vi, sự chấp nhận xã hội);

(v) Yếu tố chính trị và quản lý nhà nước (ổn định chính trị, năng lực thể chế, chính sách phát triển).

2.5. KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM

Kinh nghiệm từ Singapore và Đức cho thấy phát triển KCHT logistics hiệu quả cần dựa trên: (i) quy hoạch tích hợp và hạ tầng đa phương thức; (ii) ứng dụng công nghệ số và logistics thông minh; (iii) cơ chế PPP minh bạch; (iv) phát triển logistics xanh; và (v) định vị chiến lược trong chuỗi cung ứng

toàn cầu. Đối với Việt Nam, đặc biệt là khu vực miền Trung, cần chú trọng liên kết vùng, phát triển trung tâm logistics chiến lược, nâng cao năng lực thể chế và tận dụng vị trí địa lý để tham gia sâu hơn vào mạng lưới logistics khu vực và quốc tế.

Chương 3
THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG VIỆT NAM

3.1. PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG

Phát triển kết cấu hạ tầng logistics (KCHT logistics) tại các tỉnh miền Trung chịu tác động tổng hợp của các yếu tố tự nhiên, kinh tế, kỹ thuật – công nghệ và văn hóa – xã hội. Tiếp cận theo góc độ kinh tế chính trị cho thấy KCHT logistics không chỉ là vấn đề kỹ thuật thuần túy mà còn phản ánh năng lực thể chế, khả năng điều phối của Nhà nước và mức độ tham gia của các chủ thể kinh tế – xã hội trong vùng.

3.1.1. Yếu tố về điều kiện tự nhiên

Miền Trung có vị trí địa lý chiến lược, nằm giữa hai trung tâm kinh tế lớn của cả nước, đồng thời là cửa ngõ ra biển của Tây Nguyên, Nam Lào và Đông Bắc Thái Lan thông qua Hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC). Bờ biển dài với nhiều cảng nước sâu tạo tiềm năng lớn cho logistics biển và trung chuyển quốc tế. Tuy nhiên, địa hình hẹp ngang, bị chia cắt bởi đèo núi và thường xuyên chịu tác động của thiên tai đã làm gia tăng chi phí đầu tư, bảo trì hạ tầng và hạn chế khả năng mở rộng không gian logistics quy mô lớn.

3.1.2. Yếu tố kinh tế

Tăng trưởng kinh tế và cơ cấu ngành có ảnh hưởng trực tiếp đến nhu cầu và định hướng phát triển logistics. Các địa phương có công nghiệp và xuất nhập khẩu phát triển như Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Bình Định có nhu cầu logistics cao hơn, trong khi các tỉnh còn phụ thuộc nhiều vào nông nghiệp và dịch vụ truyền thống gặp khó khăn trong thu hút đầu tư hạ tầng logistics hiện đại. Hạn chế lớn là năng lực tài chính địa phương còn yếu, đầu tư hạ tầng vẫn phụ thuộc nhiều

vào ngân sách Trung ương, thiếu một cơ chế tài khóa vùng đủ mạnh để phân bổ nguồn lực theo lợi thế không gian kinh tế.

3.1.3. Yếu tố kỹ thuật, công nghệ

Ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số trong logistics tại miền Trung đã có bước khởi đầu nhưng còn chậm và không đồng đều. Một số trung tâm như Đà Nẵng đã tiên phong trong logistics số, song phần lớn doanh nghiệp vẫn vận hành theo mô hình truyền thống, thiếu tích hợp dữ liệu, tự động hóa và các dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

3.1.4. Yếu tố văn hóa xã hội

Cơ cấu dân cư phân tán, tỷ lệ lao động nông nghiệp cao và trình độ nhân lực logistics còn hạn chế đã ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác hạ tầng. Nhận thức xã hội về logistics ở nhiều địa phương vẫn gắn với vận tải truyền thống, chưa coi logistics là ngành dịch vụ nền tảng của chuỗi giá trị hiện đại.

3.2. TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG VIỆT NAM TRONG GIAI ĐOẠN 2018 - 2024

3.2.1. Thực trạng xây dựng, ban hành và thực thi thể chế, chính sách, quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam

Ở cấp quốc gia, nhiều chiến lược và quy hoạch quan trọng đã xác định miền Trung là vùng trọng điểm logistics, gắn với trục Bắc – Nam và hành lang Đông – Tây. Các định hướng này tạo cơ sở pháp lý quan trọng cho phát triển KCHT logistics vùng. Ở cấp địa phương, các tỉnh miền Trung đã ban hành nhiều chương trình, kế hoạch phát triển logistics và tích hợp logistics vào quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021–2030. Đà Nẵng được định hướng trở thành trung tâm logistics cấp quốc gia; Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định và Thừa Thiên Huế phát triển logistics gắn với cảng biển và khu kinh tế ven biển. Tuy nhiên, quy hoạch vẫn mang tính cục bộ theo địa giới hành chính, thiếu một cơ chế điều phối vùng hiệu quả, dẫn đến tình trạng phân mảnh, trùng lặp và cạnh tranh không cần thiết giữa các địa phương.

3.2.2. Thực trạng phát triển các loại hình kết cấu hạ tầng logistics

(i) Hạ tầng giao thông vận tải: Hệ thống đường bộ, đặc biệt là cao tốc Bắc – Nam phía Đông, được đầu tư mạnh, góp phần cải thiện kết nối vùng và giảm chi phí vận tải. Tuy nhiên, vận tải vẫn mất cân đối khi đường bộ chiếm

ưu thế tuyệt đối, trong khi đường sắt, đường thủy nội địa và logistics đa phương thức phát triển chậm. Hạ tầng đường sắt lạc hậu, thiếu kết nối với cảng biển; đường thủy nội địa quy mô nhỏ, chưa phát huy vai trò giảm tải chi phí logistics.

(ii) Hạ tầng cảng biển và hàng không: Miền Trung sở hữu nhiều cảng biển quan trọng như Đà Nẵng, Chân Mây, Dung Quất, Quy Nhơn, song quy mô và năng lực khai thác còn chênh lệch, thiếu hệ thống hậu cần sau cảng đồng bộ. Các sân bay quốc tế như Đà Nẵng, Phú Bài, Chu Lai góp phần thúc đẩy logistics hàng không, nhưng kết nối giữa sân bay với hệ thống logistics mặt đất còn hạn chế.

(iii) Trung tâm logistics, kho bãi và lưu trữ: Số lượng trung tâm logistics hiện đại còn ít, chủ yếu tập trung tại Đà Nẵng. Các tỉnh khác thiếu cảng cạn (ICD) và trung tâm logistics tích hợp, hệ thống kho bãi manh mún, công nghệ thấp, làm gia tăng chi phí logistics và hạn chế khả năng tham gia sâu vào chuỗi cung ứng khu vực.

(iv) Doanh nghiệp logistics, hạ tầng số và hạ tầng hỗ trợ: Doanh nghiệp logistics miền Trung chủ yếu có quy mô nhỏ, cung cấp dịch vụ đơn lẻ, tỷ lệ doanh nghiệp kho bãi và logistics tích hợp còn thấp. Ứng dụng CNTT và chuyển đổi số mới dừng ở mức cơ bản; các công nghệ tiên tiến như TMS, WMS, Big Data, AI chưa được triển khai rộng rãi.

3.2.3. Thực trạng giải quyết, đảm bảo hài hòa các quan hệ lợi ích

Quan hệ lợi ích giữa Nhà nước – doanh nghiệp – địa phương – cộng đồng trong phát triển KCHT logistics đã có cải thiện nhưng chưa ổn định. Cơ chế hợp tác công – tư còn hạn chế; mức độ đồng thuận xã hội trong thu hồi đất và triển khai dự án chưa cao ở một số địa phương; lợi ích vùng chưa được phân bổ hiệu quả do thiếu cơ chế điều phối liên tỉnh.

3.3. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG VIỆT NAM

3.3.1. Những thành công và nguyên nhân

Các tỉnh miền Trung đã đạt được những kết quả tích cực trong phát triển KCHT logistics, thể hiện ở: (i) thể chế và chính sách ngày càng hoàn thiện; (ii) quy hoạch logistics từng bước được tích hợp vào quy hoạch phát triển KT-XH;

(iii) hạ tầng giao thông, cảng biển, sân bay được đầu tư nâng cấp; (iv) nhận thức và năng lực tổ chức logistics được cải thiện; và (v) bước đầu ứng dụng công nghệ và logistics xanh. Những thành công này bắt nguồn từ sự quan tâm chỉ đạo nhất quán của Trung ương, lợi thế vị trí địa lý, sự tham gia ngày càng chủ động của doanh nghiệp và khả năng huy động nguồn lực đầu tư đa dạng.

3.3.2. Những hạn chế và nguyên nhân

Bên cạnh những kết quả đạt được, KCHT logistics miền Trung vẫn tồn tại nhiều hạn chế: hạ tầng thiếu đồng bộ giữa các phương thức vận tải; thiếu trung tâm logistics tích hợp quy mô vùng; công nghệ và chuyển đổi số chậm; nguồn nhân lực logistics yếu; và đặc biệt là thiếu cơ chế điều phối vùng hiệu quả. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ bất cập trong quy hoạch liên vùng, hạn chế về thể chế và năng lực quản lý nhà nước, cơ cấu đầu tư chưa hợp lý, điều kiện tự nhiên khắc nghiệt, năng lực doanh nghiệp logistics còn yếu và thiếu một cơ chế điều phối phát triển logistics cấp vùng đủ mạnh.

Chương 4
QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

4.1. BỐI CẢNH PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG THỜI GIAN TỚI

4.1.1. Bối cảnh quốc tế

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, hệ thống logistics và chuỗi cung ứng toàn cầu đang biến đổi mạnh mẽ dưới tác động của dịch chuyển chuỗi cung ứng, chuyển đổi số và yêu cầu phát triển bền vững. Các xu hướng logistics xanh, logistics thông minh, tiêu chuẩn hóa vận tải quốc tế và ứng dụng công nghệ số đặt ra yêu cầu ngày càng cao đối với hiện đại hóa KCHT logistics. Cùng với đó, xu hướng dịch chuyển sản xuất, các hiệp định thương mại thế hệ mới như CPTPP, EVFTA và yêu cầu kết nối số tạo ra cả cơ hội và thách thức đối với miền Trung trong việc nâng cấp KCHT logistics theo hướng hiện đại, bền vững và hội nhập.

4.1.2. Bối cảnh trong nước

Ở trong nước, phát triển KCHT logistics đang được xác định là một trong những động lực quan trọng thúc đẩy tái cơ cấu kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Hệ thống chủ trương, chính sách lớn của Đảng và Nhà nước đã hình thành tương đối đồng bộ, thể hiện qua các chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải, cảng biển, cảng hàng không và trung tâm logistics giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050. Miền Trung được định hướng trở thành vùng động lực phát triển, gắn với kinh tế biển, khu kinh tế ven biển và hành lang kinh tế Đông - Tây. Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy KCHT logistics của vùng vẫn còn nhiều hạn chế về tính đồng bộ, kết nối liên vùng và hiệu quả khai thác. Áp lực đô thị hóa, yêu cầu giảm phát thải và bảo đảm an ninh kinh tế - quốc phòng càng làm nổi bật nhu cầu phát triển hệ thống logistics hiện đại, tích hợp và bền vững cho khu vực này.

4.1.3. Những thách thức của các tỉnh miền Trung

Trong thời gian tới, phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung đối mặt với nhiều thách thức, gồm: quy hoạch logistics còn thiếu tính tích hợp và liên kết vùng; nguồn lực đầu tư còn hạn chế, phụ thuộc lớn vào ngân sách nhà nước; hạ tầng logistics chưa đồng bộ giữa các phương thức vận tải; năng lực quản lý và điều phối vùng còn yếu; tác động của biến đổi khí hậu, thiên tai và yêu cầu phát triển xanh ngày càng gia tăng. Những thách thức này đòi hỏi phải có hệ thống giải pháp đồng bộ về thể chế, quy hoạch, huy động nguồn lực, phát triển hạ tầng, chuyển đổi số và liên kết vùng.

4.2. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS Ở CÁC TỈNH MIỀN TRUNG TRONG THỜI GIAN TỚI

Phát triển KCHT logistics tại miền Trung cần được tiếp cận từ góc độ kinh tế chính trị, coi logistics là hạ tầng chiến lược phục vụ tái cơ cấu kinh tế, liên kết vùng và hội nhập quốc tế. Trên cơ sở đó, phát triển KCHT logistics phải gắn với vai trò kiến tạo của Nhà nước, cơ chế điều phối vùng, huy động hiệu quả nguồn lực xã hội và mục tiêu phát triển bền vững.

4.2.1. Bảo đảm tính tổng thể, liên kết vùng và thể chế điều phối hiệu quả

Phát triển KCHT logistics cần dựa trên quy hoạch tổng thể, tích hợp và liên kết vùng, kết nối hiệu quả các phương thức vận tải, các trung tâm sản

xuất - tiêu dùng, các đầu mối xuất nhập khẩu và các cực tăng trưởng. Đồng thời, cần thể chế hóa cơ chế điều phối logistics vùng nhằm bảo đảm phân bổ nguồn lực hợp lý, hạn chế cạnh tranh cục bộ và khai thác hiệu quả hạ tầng dùng chung.

4.2.2. Phát huy các nguồn lực trên cơ sở hoàn thiện thể chế và phát triển bền vững

Trong điều kiện ngân sách còn hạn chế, cần đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư, hoàn thiện thể chế PPP và cơ chế chia sẻ rủi ro phù hợp. Phát triển KCHT logistics phải gắn với mục tiêu xanh hóa, thích ứng biến đổi khí hậu, sử dụng hiệu quả tài nguyên đất đai và hài hòa lợi ích kinh tế - xã hội - môi trường.

4.2.3. Thúc đẩy vai trò điều phối của Nhà nước gắn với chuyển đổi số và nâng cao năng lực thể chế

Nhà nước giữ vai trò kiến tạo, điều phối và xây dựng thể chế hỗ trợ phát triển KCHT logistics trong bối cảnh chuyển đổi số. Việc phát triển hạ tầng dữ liệu, nâng cao năng lực quản lý và tăng cường liên thông thông tin giữa các chủ thể là điều kiện quan trọng để nâng cao hiệu quả vận hành, giảm chi phí logistics và hội nhập sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

4.3. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

Mục tiêu tổng quát là xây dựng hệ thống KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung đồng bộ, hiện đại và có tính liên kết cao, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế vùng, giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy liên kết vùng theo hướng bền vững.

4.3.1. Mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải

Phát triển đồng bộ hạ tầng đường bộ, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa và cảng biển nhằm nâng cao năng lực kết nối, giảm chi phí logistics và hình thành hệ thống vận tải đa phương thức hiệu quả.

4.3.2. Mục tiêu phát triển trung tâm logistics tại các tỉnh miền Trung

Hình thành mạng lưới trung tâm logistics cấp vùng, cấp tỉnh và các đầu mối logistics chuyên dụng, phân bố theo các hành lang kinh tế và đầu mối giao thông chiến lược, vận hành theo hướng xanh, thông minh và kết nối đa phương thức.

4.3.3. Mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng kho bãi và hệ thống lưu trữ

Phát triển hệ thống kho bãi chuyên dụng, hiện đại, gắn với trung tâm logistics, cảng biển, khu công nghiệp và các ngành hàng chủ lực; tăng cường ứng dụng công nghệ số và nâng cao khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu.

4.3.4. Mục tiêu phát triển hạ tầng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong logistics

Xây dựng hạ tầng số logistics đồng bộ, nền tảng dữ liệu dùng chung và hệ sinh thái logistics số, hỗ trợ quản lý, điều phối và tích hợp chuỗi cung ứng vùng.

4.4. MỘT SỐ GIẢI PHÁP CƠ BẢN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI CÁC TỈNH MIỀN TRUNG ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

4.4.1. Hoàn thiện công tác quy hoạch kết cấu hạ tầng logistics theo hướng tích hợp và liên kết vùng

Bên cạnh việc tích hợp nội dung phát triển KCHT logistics vào quy hoạch tỉnh, cần chuyển mạnh từ tư duy quy hoạch theo địa giới hành chính sang quy hoạch theo dòng chảy hàng hóa và hành lang logistics. Quy hoạch KCHT logistics phải gắn chặt với không gian sản xuất - tiêu dùng - xuất nhập khẩu, xác định rõ vai trò của từng địa phương trong mạng lưới logistics vùng theo hướng đầu mối, vệ tinh và chuyên dụng. Đồng thời, cần áp dụng các công cụ số như GIS, dữ liệu lớn và mô hình hóa logistics để dự báo nhu cầu vận tải, tối ưu hóa vị trí các đầu mối logistics, hạn chế đầu tư dàn trải và nâng cao hiệu quả sử dụng đất logistics.

4.4.2. Đa dạng hóa và sử dụng hiệu quả nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng logistics

Giải pháp trọng tâm là tái cấu trúc cơ chế huy động và sử dụng vốn theo hướng kết hợp đầu tư công có chọn lọc với xã hội hóa và PPP. Ngân sách nhà nước cần tập trung cho hạ tầng khung, hạ tầng kết nối thiết yếu và các dự án có tính lan tỏa vùng, trong khi khu vực tư nhân tham gia đầu tư, vận hành các hạng mục có khả năng tạo dòng tiền như trung tâm logistics, cảng cạn, kho bãi hiện đại và dịch vụ hậu cần sau cảng. Đồng thời, cần hoàn thiện cơ chế chia sẻ rủi ro, minh bạch hóa quy trình lựa chọn dự án và nâng cao trách nhiệm giải trình trong sử dụng vốn nhằm tăng niềm tin của nhà đầu tư, đặc biệt đối với các dự án logistics quy mô lớn, liên tỉnh.

4.4.3. Phát triển logistics đa phương thức và tăng cường kết nối chuỗi cung ứng vùng

Phát triển logistics đa phương thức cần được coi là trục kỹ thuật cốt lõi để giảm chi phí và nâng cao hiệu quả vận tải vùng. Trọng tâm là tăng cường kết nối thực chất giữa đường bộ, đường sắt, cảng biển, hàng không và đường thủy nội địa thông qua các nút trung chuyển, cảng cạn, ga hàng hóa và trung tâm logistics đa chức năng. Song song, cần thúc đẩy kết nối chuỗi cung ứng giữa doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sản xuất, doanh nghiệp xuất nhập khẩu và hệ thống phân phối, từng bước hình thành các chuỗi logistics theo ngành hàng chủ lực như nông sản, thủy sản, công nghiệp chế biến và hàng xuất nhập khẩu qua cảng biển.

4.4.4. Phát triển các trung tâm logistics liên vùng và địa phương theo quy hoạch

Các trung tâm logistics cần được phát triển theo mô hình phân cấp chức năng, tránh cạnh tranh trùng lặp giữa các địa phương. Trung tâm cấp vùng tập trung vào trung chuyển, điều phối, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics giá trị gia tăng; trung tâm cấp tỉnh phục vụ nhu cầu sản xuất - tiêu dùng địa phương, khu kinh tế, khu công nghiệp và vùng sản xuất tập trung; các điểm logistics vệ tinh hỗ trợ gom hàng, chia hàng và phân phối. Việc phát triển trung tâm logistics cần gắn với quy hoạch quỹ đất dài hạn, hạ tầng kết nối, cơ chế PPP rõ ràng và mô hình quản trị hiện đại để bảo đảm hiệu quả khai thác.

4.4.5. Phát triển hệ thống kho bãi, trung tâm phân phối và dịch vụ hậu cần sau cảng

Giải pháp then chốt là chuyển từ kho bãi truyền thống sang kho bãi chuyên dụng, hiện đại và thông minh, phục vụ từng nhóm hàng và chuỗi giá trị cụ thể. Hệ thống hậu cần cảng biển cần được mở rộng theo hướng tích hợp kho ngoại quan, kho lạnh, bãi container, cảng cạn và dịch vụ logistics sau cảng nhằm kéo dài chuỗi giá trị logistics tại chỗ. Đồng thời, cần ưu tiên phát triển không gian logistics ven cảng có khả năng chống chịu thiên tai, thích ứng biến đổi khí hậu và đáp ứng các tiêu chuẩn xanh trong vận hành.

4.4.6. Ứng dụng công nghệ số và xây dựng nền tảng logistics thông minh

Ứng dụng công nghệ số cần được triển khai đồng bộ từ hạ tầng dữ liệu, nền tảng số đến doanh nghiệp. Trước hết, cần xây dựng nền tảng dữ liệu logistics dùng chung cấp vùng để hỗ trợ điều phối, dự báo và hoạch định chính sách. Đồng thời, cần khuyến khích doanh nghiệp áp dụng hệ thống quản lý vận tải, quản lý kho, truy xuất nguồn gốc, theo dõi đơn hàng, chứng từ điện tử và tự động hóa vận hành. Nhà nước giữ vai trò kiến tạo thể chế, chuẩn hóa dữ liệu và hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa tiếp cận công nghệ nhằm hạn chế khoảng cách số trong ngành logistics.

4.4.7. Hoàn thiện thể chế và cơ chế điều phối quản lý logistics vùng

Giải pháp mang tính nền tảng là thiết lập cơ chế điều phối logistics vùng miền Trung với chức năng rõ ràng trong liên kết quy hoạch, xây dựng danh mục dự án ưu tiên, phân bổ nguồn lực và giám sát các dự án liên tỉnh. Đồng thời, cần rà soát, thống nhất các quy định pháp lý liên quan đến logistics nhằm giảm chồng chéo, tăng tính dự báo và ổn định chính sách. Thể chế logistics cần hướng tới hỗ trợ thị trường vận hành hiệu quả, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, tiếp cận công bằng hạ tầng dùng chung và hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, địa phương, doanh nghiệp và cộng đồng.

4.4.8. Phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao và có tư duy đổi mới

Phát triển nhân lực logistics cần gắn với nhu cầu thực tiễn của vùng, yêu cầu vận hành KCHT logistics hiện đại và quá trình chuyển đổi số. Trọng tâm là tăng cường liên kết giữa cơ sở đào tạo, doanh nghiệp và cơ quan quản lý trong đào tạo nghề, đào tạo lại và nâng cao kỹ năng. Cần chú trọng các nhóm nhân lực về quy hoạch logistics, vận hành cảng biển, cảng cạn, kho bãi, trung tâm logistics, quản trị dữ liệu, quản lý dự án hạ tầng và hợp tác công - tư. Đồng thời, cần khuyến khích hình thành các trung tâm đổi mới sáng tạo logistics, vườn ươm khởi nghiệp và chương trình hợp tác quốc tế để nâng cao năng lực chuyên môn, tư duy quản trị và khả năng hội nhập của đội ngũ nhân lực logistics miền Trung.

4.5. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ

4.5.1. Đối với Chính phủ và các bộ, ngành Trung ương

Chính phủ và các bộ, ngành Trung ương cần tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý về phát triển KCHT logistics, ưu tiên phân bổ nguồn lực cho các dự án có tính liên vùng, thúc đẩy chuyển đổi số logistics và nghiên cứu cơ chế điều phối logistics vùng miền Trung trong khuôn khổ cơ chế điều phối vùng hiện có. Đồng thời, cần ban hành hoặc hoàn thiện các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với trung tâm logistics, cảng cạn, kho bãi, vận tải đa phương thức và nền tảng dữ liệu logistics.

4.5.2. Đối với chính quyền các tỉnh, thành phố miền Trung

Chính quyền các địa phương cần chủ động tích hợp nội dung phát triển KCHT logistics vào quy hoạch tỉnh, xây dựng danh mục dự án ưu tiên, bố trí quỹ đất phù hợp, cải thiện môi trường đầu tư và nâng cao năng lực quản lý nhà nước về logistics. Đồng thời, cần tăng cường phối hợp liên tỉnh trong phát triển các đầu mối logistics, hạ tầng kết nối, nền tảng dữ liệu và các dự án có tính liên vùng.

4.5.3. Đối với doanh nghiệp và nhà đầu tư

Doanh nghiệp và nhà đầu tư cần chủ động tái cấu trúc mô hình hoạt động theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại và tích hợp chuỗi cung ứng; tăng cường ứng dụng công nghệ số; tham gia đầu tư, vận hành các dự án KCHT logistics theo cơ chế thị trường và hợp tác công - tư phù hợp. Đồng thời, cần chú trọng đào tạo nhân lực, tuân thủ tiêu chuẩn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và thực hiện trách nhiệm xã hội trong quá trình khai thác hạ tầng logistics.

KẾT LUẬN

Phát triển KCHT logistics tại các tỉnh miền Trung có ý nghĩa chiến lược đối với nâng cao NLCT quốc gia, thúc đẩy tăng trưởng bền vững và hội nhập kinh tế quốc tế. Trong bối cảnh tái cấu trúc chuỗi cung ứng, phát triển kinh tế số, kinh tế xanh và thích ứng với biến đổi khí hậu, logistics không chỉ hỗ trợ sản xuất, thương mại mà còn trở thành động lực phát triển kinh tế. Đối với miền

Trung, khu vực kết nối Bắc – Nam, duyên hải với Tây Nguyên và hành lang Đông – Tây, phát triển KCHT logistics đồng bộ, hiện đại, hiệu quả và liên kết vùng có ý nghĩa đặc biệt quan trọng.

Từ góc độ kinh tế chính trị, luận án đã làm rõ KCHT logistics không chỉ bao gồm giao thông vận tải, cảng biển, cảng hàng không, kho bãi, trung tâm logistics và dịch vụ hậu cần sau cảng mà còn gồm thể chế, chính sách, quy hoạch, công nghệ, nguồn nhân lực, cơ chế huy động, phân bổ nguồn lực và phối hợp giữa các chủ thể. Vì vậy, phát triển KCHT logistics gắn với chiến lược phát triển kinh tế – xã hội, quy hoạch vùng, vận tải đa phương thức, chuyển đổi số, logistics xanh, phân bổ nguồn lực và hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp, địa phương, cộng đồng.

Kinh nghiệm của Singapore và Đức cho thấy vai trò của quy hoạch tích hợp, hạ tầng vận tải đa phương thức, trung tâm logistics hiện đại, công nghệ số, nền tảng dữ liệu và sự điều phối của Nhà nước. Đây là những kinh nghiệm tham khảo cho quá trình hoàn thiện chính sách và phát triển KCHT logistics tại Việt Nam nói chung, miền Trung nói riêng.

Qua phân tích Thừa Thiên Huế, thành phố Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định giai đoạn 2018–2024, luận án đã làm rõ những kết quả, hạn chế và nguyên nhân của hạn chế trong phát triển KCHT logistics. Hệ thống cảng biển, cảng hàng không, giao thông vận tải, kho bãi và một số trung tâm logistics bước đầu được hình thành, góp phần cải thiện năng lực vận tải, lưu thông hàng hóa và kết nối kinh tế. Tuy nhiên, KCHT logistics còn thiếu đồng bộ, kết nối giữa các phương thức vận tải hạn chế, hạ tầng đầu mối, kho bãi, trung tâm phân phối và dịch vụ hậu cần sau cảng chưa tương xứng. Hạ tầng CNTT, dữ liệu logistics còn chậm phát triển, cơ chế huy động và phân bổ vốn chưa hiệu quả, nguồn nhân lực còn hạn chế, trong khi điều phối vùng và giải quyết quan hệ lợi ích giữa các chủ thể còn bất cập. Những hạn chế này ảnh hưởng đến hiệu quả logistics, liên kết vùng và NLCT của miền Trung.

Trên cơ sở phân tích lý luận và thực tiễn, luận án đề xuất tám nhóm giải pháp phát triển KCHT logistics đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, gồm hoàn thiện quy hoạch logistics tích hợp và liên kết vùng, đa dạng hóa nguồn lực đầu tư, phát triển logistics đa phương thức, phát triển các trung tâm logistics

liên vùng và địa phương, phát triển kho bãi, trung tâm phân phối và dịch vụ hậu cần sau cảng, thúc đẩy công nghệ số và nền tảng logistics thông minh, hoàn thiện thể chế và cơ chế điều phối vùng, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao. Các giải pháp hướng tới hệ sinh thái logistics hiện đại, xanh, số, có khả năng kết nối các địa phương miền Trung với những trung tâm kinh tế trong nước, các hành lang kinh tế và mạng lưới logistics quốc tế.

Luận án cũng đề xuất các kiến nghị đối với Chính phủ, các bộ, ngành trung ương, chính quyền địa phương và cộng đồng doanh nghiệp nhằm bảo đảm tính khả thi của các giải pháp. Nhà nước giữ vai trò kiến tạo thể chế, định hướng chiến lược, điều phối vùng và đầu tư hạ tầng nền tảng. Chính quyền địa phương tổ chức thực thi, bố trí không gian phát triển, tạo môi trường đầu tư và phối hợp liên vùng. Doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp khai thác cảng, doanh nghiệp vận tải và nhà đầu tư tư nhân trực tiếp đầu tư, khai thác, vận hành, cung cấp dịch vụ logistics theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại và bền vững.

Về lý luận và thực tiễn, luận án góp phần làm rõ cơ sở khoa học của phát triển KCHT logistics dưới góc độ kinh tế chính trị trong bối cảnh hội nhập quốc tế, chuyển đổi số, kinh tế xanh và liên kết vùng. Kết quả nghiên cứu cung cấp luận cứ cho hoạch định chính sách, tổ chức phát triển logistics tại miền Trung, góp phần nâng cao NLCT vùng, tăng cường liên kết kinh tế, nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực và phục vụ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

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

1. Nguyễn Văn Thanh, Phạm Quyết Chiến (2024), "Một số giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng logistics ở khu vực miền Trung đến năm 2030", *Tạp chí Kinh tế dự và Dự báo,* số 13 tháng 7/2024, trang 158.
2. Nguyễn Văn Thanh, Nguyễn Văn Tuấn (2025), "Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông ở Việt Nam: Thực trạng và giải pháp", *Tạp chí Kinh tế và Dự báo,* số 05 tháng 3/2025, trang 82.
3. Nguyễn Văn Thanh, Bùi Văn Viễn, Trần Thế Tuân (2025), "Phát triển hạ tầng logistics miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số", *Tạp chí nghiên cứu tài chính kế toán,* kỳ 1 tháng 12/2025 (số 301), trang 75.