

# PHÁT TRIỂN LOGISTICS TẠI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG

## LOGISTICS DEVELOPMENT IN CENTRAL VIETNAM KEY ECONOMIC REGION

Ninh Thị Thu Thủy

*Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng; thuyntt@due.edu.vn*

**Tóm tắt** - Logistics là ngành kinh tế quan trọng gắn với sự phát triển kinh tế theo chiều sâu dựa trên nền tảng chuyên môn hóa, toàn cầu hóa và liên kết kinh tế. Phát triển Logistics mở ra khả năng huy động và phân bổ nguồn lực hiệu quả trong quá trình sản xuất và phân phối; thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội cả ở những vùng khó khăn, vùng xa. Do đó, phát triển Logistics là cơ sở thúc đẩy phát triển kinh tế; ngược lại phát triển kinh tế là nền tảng cho phát triển của Logistics. Sự phát triển của Logistics phải tương xứng với sự phát triển kinh tế nếu không sẽ dẫn tới dư thừa năng lực và kém hiệu quả. Bài viết đi phân tích các tiềm năng, nhận diện các vấn đề và kiến nghị một số giải pháp nhằm phát triển Logistics của Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung (VKTĐMT). Để thực hiện các mục tiêu đó nghiên cứu đã sử dụng cách tiếp cận cung cầu và phương pháp phân tích thống kê trên nền số liệu thứ cấp của các tỉnh thuộc VKTĐMT và Tổng cục Thống kê (TCTK).

**Từ khóa** - phát triển; phát triển kinh tế; Logistics; nguồn hàng cho Logistics; Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

### 1. Cơ sở lý thuyết của nghiên cứu

Cơ chế vận hành nền kinh tế quyết định sự phát triển kinh tế. Cơ chế vận hành nền kinh tế bảo đảm duy trì năng lực sản xuất mở rộng không ngừng và phân bổ sản lượng tạo ra tương xứng với năng lực đó. Cơ chế vận hành nền kinh tế thị trường gắn với các đặc trưng sau: Cách thức vận hành nền kinh tế trong đó vai trò của thị trường và Nhà nước có tầm quan trọng nhất định; Bảo đảm cho huy động, phân bổ và sử dụng nguồn lực bên trong và bên ngoài để tạo ra năng lực sản xuất ngày càng mở rộng và hiệu quả; Thực hiện phân phối kết quả cho tiêu dùng hiện tại và tương lai, thúc đẩy tăng tổng cầu trên thị trường trong và ngoài nước và đảm bảo tự chủ cao; Đạt và duy trì mức sản lượng GDP tương xứng với tiềm năng của nền kinh tế.

Logistics là một ngành kinh tế quan trọng có ảnh hưởng không nhỏ tới phát triển kinh tế. Sự ra đời và phát triển của ngành này gắn liền với sự phát triển kinh tế theo chiều sâu trên nền tảng chuyên môn hóa sâu và toàn cầu hóa. Một khi các ngành kinh tế khác phát triển, chuyên môn hóa sâu và tập trung sản xuất trên quy mô lớn cũng như nhu cầu ngày càng cao và đa dạng thì nhu cầu giao dịch và trao đổi cũng ngày càng tăng lên. Vì vậy, ngành Logistics sẽ góp phần to lớn cho sự phát triển của quốc gia trên cả khía cạnh kinh tế và xã hội. Về kinh tế, ngành Logistics bảo đảm huy động, cung ứng và phân bổ nguồn lực cho quá trình sản xuất và thực hiện giá trị sản phẩm. Về xã hội, ngành Logistics bảo đảm quá trình phân phối có hiệu quả; thúc đẩy sự phát triển ở những vùng khó khăn vùng sâu và vùng xa.

Phát triển kinh tế vùng dựa trên liên kết là một phương thức đã xuất hiện từ lâu trong hoạt động kinh tế, là sự hợp tác của hai hay nhiều bên và trong quá trình hoạt động, cùng mang lại lợi ích cho các bên tham gia. Trong công trình của Perroux (1955) trong tác phẩm "Những nguyên lý kinh tế học", ông đã bàn tới liên kết vùng theo cách tiếp

**Abstract** - Logistics is an important economic sector associated with deep economic development, based on specialization, globalization and economic integration. Logistics development opens up the capacity of effective resource mobilization and allocation during the production and distribution process; promotes the socio-economic development in poor areas. Therefore, the development of Logistics is the basis for promoting economic development and conversely, economic development is the foundation for the development of Logistics. Logistic development must be adequate to the development of economic, otherwise it leads to overcapacity and inefficiency. The paper analyzes the potential, identifies problems and then proposes some measures for Logistics development in the Central Vietnam's key economic region. The study utilizes the supply-demand approach and statistical analysis based on the secondary data of the provinces in Central Vietnam's key economic region and General Statistics Office.

**Key words** - development; Logistics; Logistics resources; Central Vietnam key economic region; economic development

cận tính lan tỏa dựa vào lý thuyết về "cực tăng trưởng". Các cực tăng trưởng này có sức lan tỏa và sức hút dòng hàng hóa nguyên liệu và lao động trong các khu vực khác của vùng và ngoài vùng. Sự tác động lan tỏa này sẽ thúc đẩy hình thành không gian liên kết kinh tế và mạng lưới buôn bán và hình thành một tập hợp các liên kết kinh tế giữa cực tăng trưởng và các vùng xung quanh. Jacques Raoul Boudeville (1966) đã phân tích các vấn đề quy hoạch phát triển vùng dựa trên nguyên lý phân tích các lợi thế phát triển và cực tăng trưởng trong các vùng cụ thể. Ông cho rằng, những phân tích về các nguồn lực phát triển, năng lực thương mại và chỉ ra được những lợi thế so sánh trong việc định hình phát triển vùng là cần thiết trong việc hoạch định kế hoạch phát triển vùng. Các liên kết sẽ được hình thành trong từng vùng với những lợi thế khác nhau của các địa phương sẽ tạo nên phân công lao động. Nó sẽ hình thành các trung tâm phát triển. Lý do của liên kết vùng theo Nguyễn Chiến Thắng (2013) bao gồm xử lý các vấn đề ngoại sinh trong hoạt động kinh tế như ô nhiễm các khu công nghiệp; giải quyết các vấn đề có tính liên vùng như tác động của biến đổi khí hậu, phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật; tận dụng lợi thế kinh tế theo quy mô và đa dạng; hỗ trợ chuỗi liên kết sản xuất. Như vậy, phát triển kinh tế dựa trên cơ sở liên kết kinh tế là nhằm phối hợp hoạt động của các bên nhằm tận dụng thế mạnh, lợi thế so sánh của nhau; đồng thời khắc phục những điểm yếu, sử dụng hiệu quả các nguồn lực có hạn, tiết kiệm thời gian, tiết kiệm chi phí để tạo ra những lợi ích lớn hơn, nâng lực cạnh tranh cao hơn và có thể loại bỏ những cạnh tranh không lành mạnh. Tất cả những điều đó cũng đúng với trường hợp liên kết để phát triển Logistics ở VKTĐMT.

Như vậy Logistics là ngành mà cách thức hoạt động của nó sẽ giúp cho nền kinh tế vận hành một cách có hiệu quả. Nhưng trong bối cảnh kinh tế Việt Nam hiện nay đang trong tình trạng "manh mún và cát cứ" có ảnh hưởng tới sự vận

hành của nền kinh tế nói chung cũng như hoạt động Logistics nói riêng. Phát triển Logistics nói chung là rất cần thiết để tái cấu trúc kinh tế và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế vùng.

Có thể hình thành khung phân tích cho nghiên cứu như sau: Tăng trưởng GDP  $\Leftrightarrow$  tăng trưởng xuất nhập khẩu và lượng hàng hóa vận chuyển (LHHVC) trong nền kinh tế  $\Leftrightarrow$  tăng nguồn hàng và thúc đẩy phát triển ngành Logistics  $\Leftrightarrow$  Thúc đẩy tăng trưởng GDP.

## 2. Phương pháp nghiên cứu và số liệu

Nghiên cứu này sử dụng cách tiếp cận hệ thống và vĩ mô. Hoạt động Logistics là một trong hệ thống kinh tế của VKTTĐMT và bản thân mỗi tỉnh thành ở đây cũng là một bộ phận trong tổng thể nền kinh tế vùng. Trong hệ thống này nếu không tạo ra sự liên kết thì khó có thể bảo đảm cho hệ thống vận hành tốt.

Đây là đối tượng nghiên cứu tổng hợp ở tầm vĩ mô nên số liệu sử dụng được tổng hợp từ Niên giám Thống kê Việt Nam của TCTK và Niên giám Thống kê các tỉnh VKTTĐMT. Số liệu về GDP được xử lý đưa về giá so sánh 2010, lượng hàng hóa vận chuyển tính bằng ngàn tấn, kim ngạch xuất khẩu tính bằng USD...

Nghiên cứu sử dụng tổng hợp nhiều phương pháp nhưng chủ yếu là phân tích thống kê. Ngoài ra phương pháp so sánh, đánh giá, tổng hợp và suy diễn cũng sẽ được sử dụng. Các phương pháp này được sử dụng để phân tích các chỉ tiêu cơ bản liên quan tới tăng trưởng kinh tế như tăng trưởng GDP, cơ cấu GDP, mối quan hệ giữa tăng trưởng GDP và khối lượng hàng hóa vận chuyển, kim ngạch xuất khẩu.

## 3. Tình hình phát triển Logistics của Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung (VKTTĐMT)

### 3.1. Giới thiệu chung về Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung

Vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung gồm 07 tỉnh. Đó là Thừa Thiên (TT) Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa. Vùng này có diện tích khoảng gần 2.800 ngàn ha, (gần 8% lãnh thổ Việt Nam) và trải dài theo ven biển miền Trung, khoảng 800km chiều dài bờ biển Việt Nam. Toàn vùng có gần 09 triệu dân trong đó có hơn 5,5 triệu người trong độ tuổi lao động (2015), chiếm 10% dân số Việt Nam. VKTTĐMT có 04 sân bay, 05 cảng biển nước sâu, 04 khu kinh tế ven biển, 01 khu công nghệ cao (cả nước có 03 khu công nghệ cao), 09 tuyến đường quốc lộ, đường sắt Bắc - Nam chạy qua, phân bố đều khắp ở các địa phương, nối liền 07 đô thị lớn, các khu kinh tế, khu công nghiệp trong Vùng. Ở đây có quốc lộ 1A và tuyến đường sắt Thống Nhất và là cửa ngõ

quan trọng thông ra biển của các tỉnh Tây Nguyên và Nam Lào, thuận lợi cho phát triển kinh tế và giao lưu hàng hoá. Những điều này cũng cho thấy VKTTĐMT hoàn toàn có thể sẽ hình thành vai trung tâm logistics. Khi đó sẽ lại diễn ra sự cạnh tranh nguồn hàng nếu thiếu các định hướng phát triển toàn diện ngành này cũng như quy hoạch nguồn hàng cho ngành.

### 3.2. Nhu cầu phát triển Logistics ở VKTTĐMT

Ngành Logistics là ngành sản xuất tiếp tục trong quá trình lưu thông trao đổi và phục vụ cho quá trình sản xuất kinh doanh. Quy mô hoạt động của ngành này phụ thuộc vào quy mô của nền kinh tế nói chung và nhu cầu lưu thông hàng hóa. Do vậy về cơ bản muốn đánh giá nhu cầu phát triển ngành này cần phải xem xét quy mô và tăng trưởng kinh tế của các tỉnh VKTTĐMT và các tỉnh Tây Nguyên (ở đây không bao gồm tỉnh Lâm Đồng).

Theo giá 2010, quy mô GDP của VKTTĐMT và Tây Nguyên đều tăng liên tục. Quy mô GDP của VKTTĐMT tăng từ 61,6 ngàn tỷ đồng năm 2000 lên 182,6 ngàn tỷ đồng năm 2010 và 311,6 ngàn tỷ đồng năm 2015. Trong khoảng thời gian này, quy mô GDP của các tỉnh Tây Nguyên tăng từ hơn 15,7 ngàn tỷ đồng năm 2000 lên gần 57 ngàn tỷ đồng năm 2010 và 98 ngàn tỷ đồng năm 2015. Tăng trưởng trung bình của VKTTĐMT trong suốt hơn 15 năm qua khoảng hơn 10,5% và của Tây Nguyên là khoảng hơn 10%. Nhưng do đặc điểm địa lý của VKTTĐMT trải dài trên chiều dài gần 800km hay mức độ tập trung sản xuất không cao. Như vậy về cơ bản, quy mô GDP càng lớn và tăng trưởng nhanh cộng với đặc thù về địa lý ở đây thì nhu cầu vận chuyển hàng hóa càng lớn và nhu cầu dịch vụ logistics cũng tăng theo thời gian.

Quy mô lượng hàng hóa vận chuyển (LHHVC) của VKTTĐMT và Tây Nguyên đều tăng liên tục: Quy mô LHHVC của VKTTĐMT tăng từ khoảng 18.500 ngàn tấn năm 2000 lên hơn 70.000 ngàn tấn năm 2010 và gần 91.000 ngàn tấn năm 2015, tăng trưởng trung bình khoảng 12,8% năm. Trong khoảng thời gian này, quy mô LHHVC của các tỉnh Tây Nguyên tăng từ 3.200 ngàn tấn lên hơn 20.000 ngàn tấn và gần 26.000 ngàn tấn, tăng trung bình 17% năm. Mức tăng trưởng LHHVC của Tây Nguyên cao hơn VKTTĐMT. Đồng thời mức tăng trưởng này cũng cao hơn tăng trưởng kinh tế của cả hai vùng phía Bắc và phía Nam.

Tỷ trọng LHHVC của từng tỉnh trong VKTTĐMT như bảng 2. Tỷ trọng LHHVC của các tỉnh có sự thay đổi nhất định trong 15 năm qua. Năm 2014, chiếm tỷ trọng cao nhất là Đà Nẵng gần 30% của cả vùng. Tiếp đến là Khánh Hòa gần 18% (giảm 6% so với năm 2000). Thấp nhất là lượng hàng hóa của Thừa Thiên Huế chỉ chiếm 6,4%.

**Bảng 1. Tỷ trọng lượng hàng hóa vận chuyển của các tỉnh VKTTĐMT (%)**

|            | 2000  | 2005  | 2010  | 2014  |
|------------|-------|-------|-------|-------|
| TT Huế     | 10,19 | 11,16 | 9,13  | 6,40  |
| Đà Nẵng    | 29,37 | 35,72 | 30,00 | 29,75 |
| Quảng Nam  | 9,63  | 7,78  | 10,38 | 13,75 |
| Quảng Ngãi | 4,41  | 2,75  | 4,98  | 7,92  |
| Bình Định  | 8,45  | 13,92 | 14,15 | 14,09 |

|           |       |       |       |       |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| Phú Yên   | 17,38 | 9,44  | 10,29 | 10,34 |
| Khánh Hòa | 24,99 | 19,22 | 21,07 | 17,75 |

(Nguồn: Xử lý từ Niên giám thống kê Việt Nam 2015, TCTK, www.gso.gov.vn)

Như vậy, Thành phố Đà Nẵng và các tỉnh TT Huế, Quảng Nam và Quảng Ngãi có LHHVC chiếm khoảng 57%. Tỉnh Bình Định và Phú Yên chỉ chiếm khoảng 24%. Nếu được bổ sung lượng hàng từ các tỉnh Tây Nguyên thì tỷ trọng này sẽ cao hơn. Tỉnh Khánh Hòa phải tiếp nhận được lượng hàng từ Tây Nguyên và Ninh Thuận sẽ có tỷ

trọng khá cao.

Nhu cầu phát triển Logistics còn từ sự phát triển xuất nhập khẩu. Nguồn này khác với LHHVC chung vì nhu cầu vận chuyển sẽ xa hơn so với vận chuyển nội địa và do đó sẽ có giá trị gia tăng cao hơn.

**Bảng 2.** Tổng giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu của VKTTĐMT và Tây Nguyên

(Đơn vị: triệu USD)

|                   | 2010          | 2011           | 2012          | 2013          | 2014          | 2015          |
|-------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>VKTTĐMT</b>    | <b>8352,0</b> | <b>10347,4</b> | <b>7641,6</b> | <b>8023,7</b> | <b>8447,9</b> | <b>9032,9</b> |
| <i>TT Huế</i>     | 465,0         | 470,5          | 522,2         | 563,3         | 600,2         | 632,2         |
| <i>Đà Nẵng</i>    | 1339,0        | 1607,0         | 1820,0        | 2032,0        | 2192,0        | 2266,0        |
| <i>Quảng Nam</i>  | 1040,0        | 1087,4         | 1063,9        | 1209,7        | 1452,2        | 1760,3        |
| <i>Quảng Ngãi</i> | 3620,6        | 4725,5         | 1468,6        | 1659,5        | 1391,7        | 1452,0        |
| <i>Bình Định</i>  | 588,9         | 645,2          | 764,7         | 765,8         | 895,1         | 948,4         |
| <i>Phú Yên</i>    | 180,2         | 201,2          | 221,3         | 235,2         | 244,5         | 241,8         |
| <i>Khánh Hòa</i>  | 1118,3        | 1610,6         | 1780,9        | 1558,1        | 1672,1        | 1732,2        |
| <b>Tây Nguyên</b> | <b>1046,0</b> | <b>1223,1</b>  | <b>1680,1</b> | <b>1926,8</b> | <b>1549,0</b> | <b>1669,9</b> |
| <i>Kon Tum</i>    | 84,1          | 77,1           | 118,9         | 75,1          | 82,5          | 83,3          |
| <i>Gia Lai</i>    | 140,1         | 240,5          | 371,6         | 506,6         | 282,0         | 342,2         |
| <i>Đắk Lắk</i>    | 613,4         | 640,7          | 784,9         | 771,3         | 624,0         | 700,2         |
| <i>Đắk Nông</i>   | 208,3         | 264,8          | 404,8         | 573,9         | 560,5         | 544,2         |

(Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê các tỉnh VKTTĐMT và Tây Nguyên)

Tổng giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu của các tỉnh VKTTĐMT và Tây Nguyên nhìn chung không cao và biến động nhiều. Nếu so với cả nước thì tổng kim ngạch của VKTTĐMT chỉ khoảng 6-7%, và của Tây Nguyên chỉ khoảng dưới 1%. Nhìn chung tăng trưởng xuất nhập khẩu của VKTTĐMT và Tây Nguyên khá chậm so với cả nước. Do vậy nguồn hàng cho ngành Logistics VKTTĐMT từ nguồn này dường như tăng chậm.

Từ những phân tích trên có thể thấy nhu cầu phát triển Logistics của VKTTĐMT rất lớn hay nhu cầu vận chuyển hàng hóa của nền kinh tế khá cao. Do đặc điểm địa lý nên nguồn hàng hóa cho ngành Logistics VKTTĐMT không chỉ do sản xuất tại vùng mà còn một lượng không nhỏ từ Tây Nguyên. Nếu kết nối và có sự phát triển từ Hành lang

kinh tế Đông - Tây thì sẽ còn cao hơn. Do kinh tế ở khu vực này vẫn đang tăng trưởng khá nên triển vọng nguồn hàng hóa cho ngành Logistics khá khả quan.

#### 4. Khả năng phát triển Logistics tại Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Để bảo đảm phát triển Logistics của VKTTĐMT cần phải thực hiện phân bổ nguồn hàng này thế nào khi sẽ có một số trung tâm Logistics ở VKTTĐMT. Về cơ bản sẽ có ba trung tâm là Đà Nẵng, Quy Nhơn và Nha Trang. Thành phần chính của các trung tâm này là cảng Đà Nẵng, Quy Nhơn và Nha Trang. Hãy xem lượng hàng qua các cảng này cùng với điều kiện hạ tầng và các đơn vị cung cấp dịch vụ liên quan.

**Bảng 3.** Khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển ở VKTTĐMT

(Đơn vị: 1.000 tấn)

|                               | 2000           | 2005           | 2010           | 2013           | 2014           |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>TỔNG SỐ</b>                | <b>21902,5</b> | <b>38328,0</b> | <b>60924,8</b> | <b>69284,2</b> | <b>73410,3</b> |
| <i>Phần trăm trong đó (%)</i> |                |                |                |                |                |
| - Hàng xuất khẩu              | 24,9           | 25,9           | 28,7           | 34,4           | 33,9           |
| - Hàng nhập khẩu              | 42,4           | 38,8           | 34,8           | 31,6           | 27,7           |
| - Hàng nội địa                | 32,6           | 35,4           | 36,6           | 34,0           | 38,5           |

| Các cảng                                 |        |        |        |        |        |
|------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Cảng Đà Nẵng</b>                      | 1310,6 | 2255,0 | 2378,0 | 5010,0 | 6022,0 |
| Trong đó: % xuất khẩu qua cảng Đà Nẵng   | 24,5   | 34,5   | 58,4   | 47,1   | 38,0   |
| <b>Cảng Quy Nhơn</b>                     | 1282,0 | 2449,0 | 4502,0 | 6256,0 | 6256,0 |
| Trong đó: % xuất khẩu qua cảng Quy Nhơn  | 30,8   | 43,9   | 58,6   | 66,9   | 66,9   |
| <b>Cảng Nha Trang</b>                    | 485,3  | 682    | 2529,4 | 1766,4 | 3283,0 |
| Trong đó: % xuất khẩu qua cảng Nha Trang | 7,7    | 17,4   | 46,6   | 69,0   | 57,9   |

(Nguồn: Xử lý từ Niên giám thống kê Việt Nam 2015, TCTK, [www.gso.gov.vn](http://www.gso.gov.vn))

Dữ liệu trên cho thấy lượng hàng qua các cảng của VKTTĐMT chỉ chiếm khoảng 21% lượng hàng qua cảng của Việt Nam (năm 2014). Nhưng nếu so với tổng lượng hàng hóa vận chuyển của VKTTĐMT thì chỉ chiếm khoảng 17%. Trong lượng hàng hóa qua cảng này thì tỷ lệ hàng xuất khẩu của Đà Nẵng thấp nhất, chỉ khoảng gần 40% trong khi của Quy Nhơn tăng nhanh, hiện gần 67% và Nha Trang là 57%. Lượng hàng hàng hóa qua cảng côngtenơ ở miền Trung chỉ khoảng gần 220 ngàn TEU năm 2011, chiếm khoảng hơn 3% (Ngân hàng Thế giới (2014)).

Nếu xem xét lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ ở VKTTĐMT và Tây Nguyên thì thấy đây vẫn là phương tiện chiếm tỷ lệ hàng hóa vận chuyển cao nhất

khoảng gần 80% (Tây Nguyên còn cao hơn). Con số này cao hơn mức trung bình của Việt Nam khá cao, khoảng 40%. Phương tiện xếp thứ nhất là đường thủy nội địa khoảng gần 50%. Đường sắt chỉ chiếm chưa tới 2%.

Sự phát triển của các ngành vận chuyển trong hệ thống Logistics Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung đang khá nhanh. Số liệu bảng 4 cho thấy tốc độ tăng năng lực của vận tải đường bộ và cảng biển đang nhanh hơn so với tăng trưởng kinh tế. Nếu trong giai đoạn 2000-2010, tăng trưởng GDP trung bình là 11,4% thì năng lực vận tải đường bộ tăng 20,5% và cảng biển tăng 11,8%. Giai đoạn 2011-2015, kinh tế tăng trưởng là 10,9% thì năng lực các ngành này lần lượt là 12,1% và 12,7%.

**Bảng 4. Tăng trưởng GDP và năng lực vận chuyển**

|                                           | (Đvt: %)    |             |
|-------------------------------------------|-------------|-------------|
|                                           | 2000 - 2010 | 2010 - 2015 |
| Tốc độ tăng GDP                           | 11,4        | 10,9        |
| Tốc độ tăng năng lực vận chuyển đường bộ  | 20,5        | 12,1        |
| Tốc độ tăng năng lực vận chuyển cảng biển | 11,8        | 12,7        |

(Nguồn: Xử lý từ Niên giám thống kê Việt Nam 2015, TCTK, [www.gso.gov.vn](http://www.gso.gov.vn))

Tuy nhiên theo Quy hoạch tổng thể đến năm 2010, và tháng 12/2009 (Quyết định số 2190/QSS-TTg) về Quy hoạch tổng thể đến năm 2020, thì Quy hoạch tổng thể hiện hành phân chia hệ thống cảng biển Việt Nam thành 6 nhóm. Trong đó các cảng biển của VKTTĐMT lại nằm ở 2 nhóm. Cảng Đà Nẵng nằm ở nhóm 3 từ Quảng Bình tới Quảng Ngãi. Trong khi Quy Nhơn và Nha Trang lại thuộc nhóm 4 từ Bình Định tới Bình Thuận. Do đó, dẫn tới phát sinh sự dư thừa công suất cảng vì xuất hiện nhiều cảng khác ở các địa phương; sự cạnh tranh sẽ xuất hiện từ đây. Ngoài ra hiện đang diễn ra tình trạng dư thừa công suất cảng ở phía Nam và cạnh tranh giá đang khá gay gắt. Những diễn biến này sẽ ảnh hưởng lớn tới nguồn hàng cho các cảng biển nói riêng và ngành Logistics ở VKTTĐMT.

Hiện tồn tại vấn đề không nhỏ ảnh hưởng đến nguồn hàng cho ngành logistic VKTTĐMT. Đó là tình trạng thiếu cơ sở hạ tầng trên đất liền và các công trình phụ trợ phục vụ cho các hoạt động kinh tế nói chung và Logistics nói riêng. Ví dụ: Cảng Đà Nẵng (Tiên Sa) hay Quy Nhơn, Nha Trang đều không kết nối được với hệ thống đường sắt. Đường bộ kết nối phải đi vào nội đô làm giảm tốc độ lưu thông rất nhiều do tình trạng ùn tắc. Ngoài ra, sự phân

tán không tập trung các cảng biển cũng rất khó để đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng và công trình phụ trợ hiện đại cho vùng.

## 5. Các vấn đề và giải pháp phát triển Logistics tại vùng

### 5.1. Các vấn đề trong phát triển Logistics

*Thứ nhất, năng lực của ngành Logistics đang cao hơn so với gia tăng nguồn hàng.* Hiện nay và những năm tới, kinh tế của VKTTĐMT và Tây Nguyên tăng trưởng nhanh và ổn định. Sự mở rộng và kết nối kinh tế với các tỉnh Nam Lào và Campuchia đang được đẩy mạnh, nhưng hiệu quả của tuyến Hành lang Kinh tế Đông-Tây trong nhiều năm qua chưa được như kỳ vọng. Điều này tuy đã làm tăng đáng kể nguồn hàng cho ngành Logistics VKTTĐMT nhưng năng lực của ngành Logistics đang có xu hướng tăng nhanh. Do vậy dẫn tới mất cân đối giữa phát triển ngành Logistics và nhu cầu dịch vụ của ngành này với nền kinh tế.

*Thứ hai, quy hoạch phát triển Logistics dường như chưa có tầm nhìn dài hạn, manh mún và mang nặng tư duy bao cấp.* Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm Logistics Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn 2030 ở

miền Trung và Tây Nguyên với 06 trung tâm hạng I, II và 01 trung tâm Logistics chuyên dụng hàng không. Các trung tâm bao gồm Đà Nẵng là trung tâm hạng I và kết nối với Kỳ Hà và Chân Mây; Hành lang Đường 8 và 12A thuộc Bắc Trung Bộ là trung tâm hạng II; Hành lang Đường 9 trung tâm hạng 2; Hành lang Đường 14B trung tâm hạng 2; Hành lang Đường 19 và duyên hải Nam Trung Bộ là trung tâm hạng 2; Hành lang Đông Trường Sơn ở Tây Nguyên là trung tâm hạng 2. Cách quy hoạch này dường như thiếu tập được quy hoạch như vậy nhưng trải rộng và thiếu một chủ thể quản lý thực sự.

*Thứ ba, đặc điểm địa bàn VKTTĐMT khá rộng, nền kinh tế mạnh mẽ, các cực và cạnh tranh lẫn nhau.* Trải dài khoảng 800km dọc miền Trung là bảy tỉnh VKTTĐMT. Ngoài ra có thêm 04 tỉnh Tây Nguyên. Quy mô dân số lao động và kinh tế không lớn. Có tỉnh chỉ có khoảng 800 ngàn người như tỉnh Phú Yên và cao nhất là tỉnh Bình Định là 1,5 triệu người. Quy mô GDP của các tỉnh cũng không lớn lắm, lớn nhất là GDP năm 2015 của Đà Nẵng khoảng 2,7 tỷ USD (chỉ hơn 1% GDP của Việt Nam) và thấp nhất chỉ khoảng hơn 1 tỷ USD của Phú Yên. Chính những điều này rất khó vận dụng quy luật tính kinh tế của quy mô vào phát triển. Đây cũng là vấn đề khó khăn tập trung nguồn hàng cho ngành Logistics.

*Thứ tư, sự phát triển cơ sở hạ tầng và các công trình phụ trợ khác cho hoạt động Logistics chưa đáp ứng yêu cầu, kém về chất lượng và thiếu đồng bộ.* Quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải ở cấp trung ương và địa phương chưa áp dụng lối tiếp cận vĩ mô. Quy hoạch thường được lập riêng theo từng phương thức mà chưa theo hướng đa phương tiện, lồng ghép, đồng bộ. Mạng lưới giao thông, vận tải đa phương tiện chưa được coi là một chỉnh thể có vai trò quan trọng đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải trong việc vận chuyển nguyên vật liệu, linh kiện, phụ kiện tới các địa điểm sản xuất và thành phẩm tới điểm tiêu thụ. Chưa có nhận thức rõ ràng rằng hệ thống giao thông, vận tải đa phương tiện hiệu quả, tiết kiệm chính là một bộ phận không tách rời của quá trình thúc đẩy thương mại quốc tế, phát triển kinh tế.

*Thứ năm, thiếu sự phân công và tồn tại sự cạnh tranh lẫn nhau giữa các trung tâm Logistics ở VKTTĐMT.* Sự phát triển kinh tế kéo theo nhu cầu vận chuyển hàng hóa của VKTTĐMT ngày càng tăng. Do vậy, về cơ bản vẫn đảm bảo nguồn hàng cho các trung tâm hoạt động. Tuy có một số trung tâm logistic ở VKTTĐMT nhưng chưa thể bàn tới việc chuyên môn hóa hay phân chia khu vực khai thác nguồn hàng giữa họ. Sự khan hiếm nguồn hàng so với năng lực dẫn tới sự cạnh tranh thiếu lành mạnh. Ngoài ra sự hoạt động của các trung tâm Logistics ở đây vẫn thiếu một sự điều phối chung theo một cơ chế nhất định, dù chỉ là một cơ chế tự nguyện.

*Thứ sáu, thiếu chính sách và cơ chế hỗ trợ cho khu vực tư nhân phát triển hoạt động Logistics, đặc biệt là hoạt động chuyên trách về hàng hóa và khu kho vận tập trung để khai thác có hiệu quả nguồn hàng.* Các doanh nghiệp Logistics nhỏ và vừa là những chủ thể rất năng động và hiệu quả trong khai thác nguồn hàng trong điều kiện thực tế ở VKTTĐMT và Tây Nguyên. Họ chính là những đơn vị tạo ra các cụm cơ sở xử lý hàng hóa do các đơn vị dịch

vụ kho vận điều hành ở một khu vực gần cảng, sân bay hay khu công nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động.

## 5.2. Các giải pháp phát triển Logistics tại VKTTĐMT

*Thứ nhất, cần điều chỉnh quy hoạch phát triển ngành Logistics theo quan điểm vĩ mô và thực tiễn hơn, bảo đảm năng lực của ngành Logistics tương xứng với sự phát triển kinh tế.* Quy hoạch phát triển ngành Logistics VKTTĐMT nói riêng và toàn quốc nói chung phải dựa vào quy hoạch phát triển kinh tế của cả nước và VKTTĐMT cũng như Tây Nguyên để bảo đảm đầu vào cho ngành Logistics. Quy hoạch này cũng phải gắn chặt với quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế nhằm bảo đảm điều kiện cho hoạt động của ngành. Đồng thời bảo đảm các yếu tố nguồn lực và cơ chế chính sách cho sự phát triển của ngành này.

*Thứ hai, phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông trong tổng thể bảo đảm cho hoạt động Logistics có thể khai thác nguồn hàng có hiệu quả.* Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải ở cấp trung ương và địa phương theo hướng tiếp cận vĩ mô. Phát triển giao thông phải theo hướng đa phương tiện, lồng ghép, đồng bộ. Mạng lưới giao thông, vận tải đa phương tiện chưa được coi là một chỉnh thể có vai trò quan trọng đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải trong việc vận chuyển nguyên vật liệu, linh kiện, phụ kiện tới các địa điểm sản xuất và thành phẩm tới điểm tiêu thụ. Cần có nhận thức rõ ràng rằng hệ thống giao thông, vận tải đa phương tiện hiệu quả, tiết kiệm chính là một bộ phận không tách rời của quá trình thúc đẩy thương mại quốc tế, phát triển kinh tế.

*Thứ ba, thực hiện liên kết phát triển Logistics của VKTTĐMT.* Đưa nội dung này vào chương trình hội nghị của Ban Điều phối liên kết phát triển miền Trung hàng năm. Đồng thời hình thành cơ chế liên kết, điều phối hoạt động của vùng cũng như các hoạt động liên kết khác đã thực hiện. Đồng thời hỗ trợ cho các trung tâm và các doanh nghiệp trong ngành này liên kết với nhau. Thành lập cơ quan giám sát kho vận VKTTĐMT. Cơ quan này chịu trách nhiệm quản lý số liệu liên quan đến lưu thông hàng hóa theo mọi phương thức vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, nội địa.

*Thứ tư, cần có các chính sách và cơ chế hỗ trợ cho khu vực tư nhân phát triển hoạt động Logistics, đặc biệt là hoạt động chuyên trách về hàng hóa và khu kho vận tập trung để khai thác có hiệu quả nguồn hàng.* Cần bảo đảm sự rõ ràng, minh bạch khi đề ra chính sách, ban hành các nghị định, luật định về thương mại quốc tế để xóa bỏ sự thiếu rõ ràng, mơ hồ, kẽ hở để cá nhân (nhất là một số trường hợp cá biệt) được nhiều quyền tự quyết; Cần xóa bỏ hay giảm thiểu tình trạng mỗi cán bộ nhà nước có một cách giải thích luật định khác nhau; Cần hoàn thiện quy trình thông quan xuất nhập khẩu thông qua việc giảm bớt các quy định phiền phức, giảm số lượng giấy tờ, chứng nhận cần thiết; Cần phát động chiến dịch tuyên truyền về tăng cường minh bạch trong chuỗi cung ứng, nêu rõ những giải pháp nhà nước đang áp dụng trong lĩnh vực này, tăng cường vai trò của cộng đồng.

*Thứ năm, nên xem xét và xây dựng Trung tâm kho vận đa phương tiện ở VKTTĐMT.* Đây là một trung tâm kho vận tích hợp các phương tiện đường sắt, xe tải trung chuyển, dịch vụ đa phương tiện với phân phối, kho bãi. Đây là hình

thức tổ chức hoạt động có hiệu quả trong bối cảnh nguồn hàng phân tán ở đây. Có thể hình thành theo hình thức PPP hay đề cho khu vực tư nhân thực hiện. Tại Đà Nẵng nên có trung tâm này, mà đầu mối có thể giao cho Cảng Đà Nẵng thực hiện với các cơ chế chính sách ưu đãi nhất định.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Ngân hàng Thế giới (2014), *Kho vận hiệu quả: Chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh*, Định hướng phát triển Các quốc gia, khu vực, 2014.
- [2] Arvis, Jean-François, Monica Alina Mustra, Lauri Ojalam, Ben Shepherd, and Daniel Saslavsky, *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, DC: Ngân hàng Thế giới, 2012.
- [3] Bloom, David E., David Canning, and Jaypee Sevilla, "Economic Growth and the Demographic Transition", *Tài liệu NBER 8685*, Cambridge, MA: Cục Nghiên cứu Kinh tế quốc gia, 2001.
- [4] Quỹ National Chamber (NCF), 2008, *The Transportation Challenge: Moving the U.S. Economy*, Washington, DC: NCF.
- [5] Bùi Quang Bình (2010), "Chuyển dịch cơ cấu kinh tế và phục hồi tăng trưởng kinh tế Việt Nam", *Tạp chí Phát triển Kinh tế*, số 233 tháng 3/2010.
- [6] Nguyễn Chiến Thắng (2013), "Thế chế liên kết vùng ở Việt Nam: Một số gợi ý từ kinh nghiệm quốc tế", *Tạp chí Những vấn đề kinh tế và chính trị thế giới*, số 5(205) 2013.
- [7] François Perroux (1903-1987), là nhà kinh tế học lớn của Pháp; xem chi tiết về giới thiệu lý thuyết kinh tế của ông qua tác phẩm THE "NEW" ECONOMIC THEORIES của Helena Marques; [www.fep.up.pt](http://www.fep.up.pt).
- [8] Jacques Raoul Boudeville (1966), *Problem of regional Economic planing*, Nhà xuất bản Edinburgh University Press - 1974.

(BBT nhận bài: 13/04/2017, hoàn tất thủ tục phản biện: 20/04/2017)