

XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS CẤP VÙNG HẠNG I ĐÁP ỨNG YÊU CẦU PHÁT TRIỂN KINH TẾ, XÃ HỘI CỦA TỈNH THANH HÓA

Ngô Chí Thành¹, Lê Thị Hạnh¹, Phan Lê Quang²

TÓM TẮT

Nghị quyết số 58 NQ/TW ngày 5/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hoá đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 xác định xây dựng tỉnh Thanh Hoá trở thành một cực tăng trưởng mới của khu vực và cả nước; trong đó chỉ rõ, các ngành công nghiệp năng lượng, công nghiệp chế biến, chế tạo và dịch vụ logistics là đột phá. Trong giai đoạn phát triển mới hiện nay, phát triển ngành logistic nói chung, xây dựng trung tâm logistic cấp vùng hạng I nói riêng là xu hướng tất yếu, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, xã hội của tỉnh với vai trò là một trong những trung tâm kinh tế, xã hội của khu vực Bắc Trung bộ. Trên cơ sở đó, bài báo phân tích thực trạng và đề xuất một số định hướng xây dựng Trung tâm logistics cấp vùng hạng I đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, xã hội của tỉnh Thanh Hoá.

Từ khoá: Trung tâm logistic, kinh tế Thanh Hoá, khu vực Bắc Trung bộ.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, ngành logistic đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương và cả nước (Phạm Hùng Tiến, 2025; Wang và cộng sự, 2021). Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, được Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt ngày 01/4/2021 nhấn mạnh: Tập trung phát triển một số ngành, sản phẩm dịch vụ có hàm lượng tri thức và công nghệ cao, có lợi thế cạnh tranh như: phân phối, du lịch, công nghệ thông tin, tài chính-ngân hàng, logistics, giáo dục đào tạo, y tế...; trong định hướng phát triển các ngành dịch vụ ưu tiên: Xác định dịch vụ logistics là ưu tiên. Trong đó, khuyến khích thiết lập mạng lưới trung tâm phân phối nhiều cấp và các tuyến vận tải thu, gom hàng hóa trong các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm; về giải pháp phát triển các loại dịch vụ: Phát triển đa dạng các trung tâm phân phối tại các thành phố, đô thị lớn trên cả nước nhằm phục vụ thị trường bán lẻ, các trung tâm logistics gần các khu công nghiệp, khu chế xuất (gắn với đào tạo nhân lực logistics, công nghệ thông tin, quản trị chuỗi cung ứng...).

Đặc biệt, Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 3/02/2021), đã xác định giải pháp: Xây dựng cơ chế, chính sách đột phá để thu hút, phát triển các dự án trong các ngành công nghiệp có thế mạnh; đưa Thanh Hóa trở thành trung tâm lớn của vùng Bắc Trung bộ và cả nước; trong đó, trọng tâm là phát triển công nghiệp năng lượng và chế biến, chế tạo, dịch vụ logistics là đột phá.

¹ Trung tâm Giáo dục thường xuyên, Trường Đại học Hồng Đức; Email: ngochithanh@hdu.edu.vn

² Sở Xây dựng Thanh Hoá

Trong Kế hoạch hành động của UBND tỉnh thực hiện Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 03/02/2021 của Chính phủ và Chương trình hành động của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh thực hiện Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (Quyết định số: 2999/QĐ-UBND), đã xác định: thu hút đầu tư xây dựng trung tâm logistics cấp vùng hạng I tại khu Kinh tế Nghi Sơn.

Như vậy, có thể nói, trong giai đoạn phát triển mới hiện nay, xây dựng các trung tâm logistic là một xu hướng tất yếu trong phát triển ngành logistic ở Việt Nam nói chung và tỉnh Thanh Hóa nói riêng. Logistic được xác định là lĩnh vực dịch vụ ưu tiên, đột phá trong đầu tư phát triển; phát triển trung tâm logistic cấp vùng hạng I là nội dung nhiệm vụ, giải pháp để đưa Thanh Hóa trở thành cực tăng trưởng phát triển kinh tế. Xuất phát từ lý luận và thực tiễn trên, bài báo phân tích thực trạng và đề xuất một số định hướng xây dựng Trung tâm logistics cấp vùng hạng I (tại Khu kinh tế Nghi Sơn) đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, xã hội của tỉnh Thanh Hóa.

2. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

2.1. Khái quát về Trung tâm logistics cấp vùng hạng I

Theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (Quy hoạch 1012) sẽ có 3 loại trung tâm logistics: hạng I, hạng II và trung tâm logistics chuyên dụng; theo đó: Trung tâm logistics hạng I có vị trí nằm gần hoặc có thể kết nối với cảng biển, cảng hàng không quốc tế, có công năng tích hợp đầy đủ, trọn gói các dịch vụ của một trung tâm logistics, hoạt động như một cảng, bãi container, kho ngoại quan, kho CFS, quy mô diện tích từ 20 ha trở lên, bán kính phục vụ tối thiểu là trên 100 km.

Phát triển các trung tâm logistics hạng I cấp quốc gia và quốc tế, có vị trí và vai trò là trung tâm gốc tại các thành phố Hà Nội, Đà Nẵng và Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh. Từ các trung tâm gốc này, phát triển theo hình rẽ quạt là các trung tâm logistics hạng II cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế; bám sát và hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất, nhập khẩu đến tiêu dùng, xuất khẩu của các vùng, tiểu vùng và trên các hành lang kinh tế; kết nối với hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, ga đường sắt, mạng lưới giao thông đường bộ, các cửa khẩu quốc gia, cửa khẩu quốc tế và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung...

Theo hướng dẫn của Bộ Công thương về việc triển khai thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020 (Công văn số 10048/BCT-TTTN).

Đối với trung tâm logistics hạng I cấp quốc gia và quốc tế:

- a. Có vị trí đầu mối giao thông thuận tiện, gần hoặc có thể kết nối với cảng biển, cảng hàng không quốc tế;
- b. Có diện tích từ 20 ha trở lên;
- c. Bán kính phục vụ tối thiểu trên 100 km, phục vụ cho hoạt động giao thương trên phạm vi toàn quốc hoặc quốc tế;
- d. Thực hiện đầy đủ các dịch vụ logistics chủ yếu theo quy định tại Khoản 1, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05 tháng 9 năm 2007 của Chính phủ quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics; bao gồm:
 - Dịch vụ bốc xếp hàng hóa, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;

Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;

Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa;

Các dịch vụ bổ trợ khác gồm: hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi một và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

đ. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan đến vận tải theo quy định tại Khoản 2, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: dịch vụ vận tải hàng hải; dịch vụ vận tải thủy nội địa; dịch vụ vận tải hàng không; dịch vụ vận tải đường sắt; dịch vụ vận tải đường bộ; dịch vụ vận tải đường ống.

e. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan khác theo quy định tại Khoản 3, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật; dịch vụ bưu chính; dịch vụ thương mại bán buôn; dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng; Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác;... Các ngành dịch vụ logistics chính của Việt Nam đã được nêu cụ thể trong Nghị định số 163 ngày 30/12/2017 là:

Dịch vụ logistics: Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 liệt kê các dịch vụ logistics như sau: Dịch vụ logistics được cung cấp bao gồm (17 mục):

Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.

Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.

Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.

Dịch vụ chuyên phát.

Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.

Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).

Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.

Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.

Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.

Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.

Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.

Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.

Dịch vụ vận tải hàng không.

Dịch vụ vận tải đa phương thức.

Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.

Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật thương mại.

Trong thực tế, dịch vụ logistics thường được nhóm theo 3 - 4 nhóm là nhóm dịch vụ vận tải chiếm tới 60% chi phí logistics, nhóm dịch vụ kho bãi chiếm khoảng 20% chi phí logistics, nhóm dịch vụ khác chiếm tỷ trọng nhỏ.

Trung tâm logistics: là một khu vực nơi thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác

nhau. Các chủ thể này có thể là người chủ sở hữu hoặc là người thuê sử dụng các cơ sở vật chất và trang thiết bị của trung tâm logistics như kho bãi, văn phòng, khu vực xếp dỡ hàng... Trung tâm logistics cần phải có và được trang bị các trang thiết bị phục vụ cho các hoạt động và dịch vụ của trung tâm. Trung tâm logistics cần được kết nối với các phương thức vận tải khác nhau như đường ô tô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không... Các chức năng cơ bản của một trung tâm logistics bao gồm: Lưu kho bãi; xếp dỡ hàng; gom hàng; chia nhỏ hàng; Phối hợp phân chia hàng; tạo ra giá trị logistics gia tăng; lưu trữ hàng tối ưu; logistics ngược; chuyển tải; chức năng khác. Trung tâm logistics còn có thể đóng một vài vai trò khác như làm depot cho các phương tiện vận tải, người điều khiển và quản lý phương tiện vận tải; cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho khách hàng như ăn, nghỉ, dịch vụ tư vấn, dịch vụ tài chính - tín dụng, cho thuê văn phòng; cung cấp dịch vụ cho hoạt động bán lẻ các sản phẩm cuối cho người dùng cuối.

2.2. Thực trạng phát triển Logistic trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

2.2.1. Thực trạng phát triển và sản xuất, lưu thông hàng hóa trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Qua nghiên cứu cho thấy, nhìn chung logistics là dịch vụ đang còn khá mới mẻ ở tỉnh Thanh Hóa; so với các địa phương (và các trung tâm logistics) đã được phát triển lâu thì hiện logistics của tỉnh Thanh Hóa còn ở quy mô nhỏ; trong phát triển dịch vụ mới tập trung một số nhóm lĩnh vực như kho bãi cho thuê, dịch vụ vận tải...

Cùng với sự phát triển của Khu kinh tế Nghi Sơn, khối lượng hàng hóa vận chuyển thông qua cảng biển Nghi Sơn ngày càng chiếm tỷ trọng cao (năm 2018 lượng hàng hóa thông qua cảng đạt hơn 23 triệu tấn/năm; có 626 lượt tàu biển từ Cảng Nghi Sơn đi 23 nước trên thế giới, vận chuyển khoảng 6,3 triệu tấn hàng. Đến Trung Quốc chiếm tỷ trọng lớn nhất với 453 chuyến, chiếm 72%; có 2396 lượt tàu từ Cảng Nghi Sơn đi 28 tỉnh trong cả nước, vận chuyển khoảng 8,3 triệu tấn hàng. Số chuyến tàu đến Quảng Ninh là nhiều nhất, tuy nhiên lượng hàng vận chuyển đến TP. Hồ Chí Minh là lớn nhất gần 2,5 triệu tấn năm 2018, sau đó là Nha Trang 1,6 triệu tấn, Hải Phòng 0,9 triệu tấn.

Bảng 1. Giá trị hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua khu kinh tế Nghi Sơn

Đơn vị: triệu USD

| Năm | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------------------------------|-------|---------|---------|-------|-------|---------|
| <i>Tổng kim ngạch xuất khẩu</i> | 165,5 | 529,0 | 279,1 | 194,6 | 208,4 | 625,0 |
| Chế phẩm lọc hoá dầu | | | | | | 403,2 |
| Dăm gỗ | 111,6 | 475,6 | 161,8 | 107,4 | 110,9 | 76,0 |
| Xi măng, clinker | 49,8 | 45,5 | 23,7 | 28,3 | 85,7 | 132,6 |
| Đá và sản phẩm đá | 3,1 | 7,9 | 10,2 | 7,5 | 10,4 | 12,5 |
| Thiết bị tạm nhập - tái xuất | | | 81,0 | 51,0 | 0,1 | 0,4 |
| Xuất khẩu khác | 1,1 | | 2,5 | 0,4 | 1,3 | 0,4 |
| <i>Tổng kim ngạch nhập khẩu</i> | 15,7 | 1.123,6 | 1.131,9 | 126,6 | 286,6 | 2.422,7 |
| Dầu mỏ thô | | | | | 180,6 | 2.315,4 |
| Hóa chất, nguyên liệu lọc hóa dầu | | | 1,6 | 21,0 | 21,2 | 56,9 |
| Máy móc, thiết bị | 14,2 | 1.113,9 | 1.120,3 | 61,5 | 55,9 | 27,2 |
| Thạch cao, than | 1,6 | 8,9 | 9,5 | 32,2 | 8,8 | 11,4 |
| Nhập khẩu khác | | 0,8 | 0,5 | 11,9 | 20,2 | 11,8 |

Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá

Cùng với dịch vụ vận chuyển, dịch vụ kho bãi trên địa bàn tỉnh và các cảng biển trong Khu kinh tế Nghi Sơn cũng đã được đầu tư, như: cảng PTSC Thanh Hóa (97.206 m²), Cảng khoáng sản Đại Dương, Cảng Tổng hợp quốc tế Nghi Sơn (160.000 m²). Ngoài ra, các cảng chuyên dùng cũng đã có hệ thống kho bãi đáp ứng nhu cầu như: Cảng Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn, Cảng nhà máy nhiệt điện Nghi Sơn 1, Cảng xi măng Nghi Sơn. Tuy nhiên, các doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh dịch vụ lưu giữ hàng hoá trong kho ngoại quan nhìn chung quy mô vốn còn hạn chế.

2.2.2. Hàng hóa vận chuyển xuất nhập khẩu

Hàng hóa vận chuyển cũng như các tuyến đi và đến đa dạng, phong phú cả trong và ngoài nước; hàng đi và đến các bến cảng Nghi Sơn khá đa dạng và phong phú. Một số mặt hàng chính như xi măng, than, gỗ dăm, clinker, đá trắng, dầu DO và một số vật liệu, thiết bị phục vụ xây dựng. Các hướng tuyến vận chuyển chính cũng khá đa dạng, đi và đến các tỉnh Hải Phòng, Quảng Ninh, Nghệ An, Quảng Trị, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Quy Nhơn, Khánh Hòa, TP. Hồ Chí Minh, Long An, Cần Thơ; đã đi tới các quốc gia như Trung Quốc, Hàn Quốc, Philippine, Indonesia, Thái Lan.

Bảng 2. Một số mặt hàng xuất nhập khẩu chính qua cảng Nghi Sơn

Đơn vị: tấn/năm

| TT | Mặt hàng | 2013 | 2018 | TĐTT |
|----|----------------------|-----------|------------|--------|
| 1 | Xi măng | 13980 | 8,267,956 | 258.4% |
| 2 | Dầu thô | 0 | 4,369,687 | - |
| 3 | Than đá | 920 | 2,886,354 | 400.4% |
| 4 | Xăng Dầu | 0 | 2,530,283 | - |
| 5 | Gỗ | 1357319 | 1,906,815 | 7.0% |
| 6 | Sắt thép | 0 | 1,471,947 | - |
| 7 | Đá cát sỏi | 134449 | 1,100,245 | 52.3% |
| 8 | Hoá chất công nghiệp | 0 | 473,995 | - |
| 9 | Vật liệu xây dựng | 183806 | 307,505 | 10.8% |
| 10 | Khí hoá lỏng | 0 | 68,386 | - |
| 11 | Thiết bị | 163 | 62,752 | 228.9% |
| 12 | Hàng công nghiệp | 0 | 55,124 | - |
| 13 | Lúa gạo (Ngũ cốc) | 0 | 50,408 | - |
| 14 | Phân đạm | 0 | 32,171 | - |
| 15 | Quặng | 1813 | 31,440 | 76.9% |
| 16 | Container | 0 | 11,484 | - |
| 17 | Mía đường | 0 | 10,967 | - |
| 18 | Thức ăn chăn nuôi | 734 | 8,420 | 62.9% |
| 19 | Gia súc | 0 | 6,061 | - |
| | Tổng số | 1,693,184 | 23,652,000 | 69.4% |

Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019

2.3. Tình hình doanh nghiệp logistic trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Bảng 3. Các doanh nghiệp có ngành nghề chính là dịch vụ kho bãi trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá

| TT | Tên doanh nghiệp | Địa chỉ trụ sở chính | Quận/ Huyện | Phường/xã |
|----|--|---|---------------------|--------------------|
| 1 | Công ty cổ phần thương mại dịch vụ thể thao Thanh Hóa. | Số 186 đường Trường Thi, phường Trường Thi, thành phố Thanh Hoá, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | thành phố Thanh Hoá | phường Trường Thi |
| 2 | Công ty cổ phần đại lý hàng hải Nghi Sơn | thôn Hữu Tài, xã Mai Lâm, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | huyện Tĩnh Gia | xã Mai Lâm |
| 3 | Công ty cổ phần Thương binh đồng đội Thanh Hóa | Số 15/291 đường Bà Triệu, phường Hàm Rồng, thành phố Thanh Hoá, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | thành phố Thanh Hoá | phường Hàm Rồng |
| 4 | Công ty cổ phần DVTM Ngọc Tân | KM 37+368 Quốc lộ 1A, xã Ninh Hải, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | huyện Tĩnh Gia | xã Ninh Hải |
| 5 | Công ty TNHH dịch vụ tổng hợp Hùng Anh | 21B/378 Hải Thượng Lãn Ông, phường Quảng Thắng, thành phố Thanh Hoá, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | thành phố Thanh Hoá | phường Quảng Thắng |
| 6 | Doanh nghiệp tư nhân Lương Dung | Thôn 3, xã Hoàng Phượng, huyện Hoàng Hoá, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | huyện Hoàng Hoá | xã Hoàng Phượng |
| 7 | Công ty TNHH cảng sông Hằng Nghi Sơn | Số 463 đường Nguyễn Trãi, phường Phú Sơn, thành phố Thanh Hoá, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | thành phố Thanh Hoá | phường Phú Sơn |
| 8 | Công ty TNHH thương mại và dịch vụ tổng hợp Minh Nguyên | Cụm Làng Nghề, xã Quảng Phong, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | huyện Quảng Xương | xã Quảng Phong |
| 9 | Công ty TNHH HAXICO | SN 127 Phú Thọ 4, phường Phú Sơn, thành phố Thanh Hoá, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | thành phố Thanh Hoá | phường Phú Sơn |
| 10 | Công ty cổ phần cảng dịch vụ dầu khí tổng hợp PTSC Thanh Hóa | xã Nghi Sơn, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam | huyện Tĩnh Gia | xã Nghi Sơn |

Nguồn: Sở Kế hoạch và Đầu tư Thanh Hóa

3.4. Một số thách thức xây dựng Trung tâm logistic cấp vùng hạng I

Phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức trong phát triển ngành logistic trên địa bàn tỉnh nói chung và xây dựng Trung tâm logistic cấp vùng hạng I nói riêng cho thấy: Thanh Hóa là tỉnh lớn, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, là một trong những trung tâm của vùng Bắc Trung Bộ và cả nước về công nghiệp năng lượng và chế biến, chế tạo; nông nghiệp giá trị gia tăng cao; dịch vụ logistic, du lịch, giáo dục và đào tạo, y tế chuyên sâu và văn hoá, thể thao; Nghị quyết số 58 NQ/TW ngày 5-8-2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hoá đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 xác định xây dựng tỉnh Thanh Hoá trở thành một cực tăng trưởng mới của khu vực và cả nước với công nghiệp nặng, nông nghiệp quy mô lớn, giá trị gia tăng cao là nền tảng; các ngành công nghiệp năng lượng, công nghiệp chế biến, chế tạo và dịch vụ logistics là đột phá; du lịch là ngành kinh tế mũi nhọn; tạo cơ hội, điều kiện để phát triển và xây dựng các trung tâm logistic trên địa bàn tỉnh.

Tuy nhiên, đối với xây dựng các trung tâm logistic cấp vùng hạng I cũng đứng trước những thách thức như: Thanh Hóa chưa có các trung tâm logistics, thiếu các khu dịch vụ logistics quy mô lớn hỗ trợ khai thác hệ thống cảng biển. Các khu kho hàng, bến bãi dịch vụ vệ tinh chưa được quy hoạch, nhỏ lẻ... Các dịch vụ vận tải biển, dịch vụ tại cảng biển còn chưa đa dạng, chất lượng dịch vụ còn hạn chế, chi phí vận tải cao (đặc biệt là vận tải container đường biển). Quy mô sản xuất và tiêu thụ hàng hoá trên địa bàn tỉnh và khu vực chưa đủ lớn để thúc đẩy ngành dịch vụ logistics theo cách thức chuyên nghiệp. Bên cạnh đó, nguồn nhân lực chuyên nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics thiếu và chưa đáp ứng được yêu cầu.

4. Một số định hướng xây dựng Trung tâm logistics cấp vùng hạng I tại Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa

Một là, cần tiếp tục có cơ chế chính sách ưu đãi để thu hút các nhà đầu tư, doanh nghiệp lớn, công nghệ hiện đại vào xây dựng trung tâm logistics. Kinh nghiệm các nước cho thấy, xây dựng các trung tâm logistics đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài, rủi ro cao, do đó, phải có cơ chế chính sách riêng đặc thù để thu hút đầu tư tới đa nguồn lực thúc đẩy phát triển các trung tâm logistics.

Hai là, quan tâm có lộ trình xây dựng sớm các trung tâm logistics cấp tỉnh, các trung tâm vệ tinh để chuẩn bị điều kiện cho xây dựng trung tâm logistic cấp vùng hạng I. Các trung tâm vệ tinh, trung tâm cấp tỉnh được xây dựng sớm để phục vụ lượng hàng hóa thông qua lớn, từ đó hướng đến vai trò là trung tâm logistics quốc tế.

Ba là, đẩy mạnh phát triển các dịch vụ đa dạng, dịch vụ chất lượng cao gắn với nhu cầu thị trường; đầu tư xây dựng hệ thống kho bãi rộng rãi tiêu chuẩn quốc tế với các trang thiết bị hiện đại chuyên dụng có thể phục vụ nhiều loại hàng hóa khác nhau theo yêu cầu của khách hàng; Cung cấp dịch vụ logistics giá trị gia tăng đa dạng chất lượng cao phục vụ khách hàng cũng như có chính sách chăm sóc khách hàng và chính sách marketing hiệu quả.

Bốn là, tập trung triển khai ứng dụng, cập nhật công nghệ hiện đại trong quản lý cảng; Phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển và giao thông kết nối như đường bộ, đường sắt, các trung tâm logistics hiện đại.

Năm là, tập trung phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành dịch vụ logistics. Trường Đại học Hồng Đức và các trường đại học trên địa bàn tỉnh có định hướng xây dựng các chương trình đào tạo liên quan đến dịch vụ logistics; Liên kết với các trường đại học chuyên ngành, các trường đại học lớn để đào tạo đội ngũ nhân lực logistics chất lượng cao; phục vụ phát triển ngành logistic và trung tâm logistics cấp vùng hạng I Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa.

5. KẾT LUẬN

Xây dựng các trung tâm logistic là một trong những xu hướng tất yếu hiện nay trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế; đặc biệt đối với tỉnh Thanh Hóa trong giai đoạn hiện thực hóa trở thành thành cực tăng trưởng mới, cùng với Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh tạo thành tứ giác phát triển phía Bắc của Tổ quốc. Kết quả nghiên cứu cho thấy, nhìn chung logistics là dịch vụ đang còn khá mới mẻ ở tỉnh Thanh Hóa, quy mô đang còn nhỏ. Tuy nhiên, Thanh Hóa có nhiều cơ hội để xây dựng các trung tâm logistic nói chung và trung tâm logistic cấp vùng hạng I nói riêng. Thanh Hóa là tỉnh lớn, là một trong những trung tâm của vùng Bắc Trung Bộ và cả nước về công nghiệp năng lượng và chế biến, chế tạo; nông nghiệp giá trị gia tăng cao; dịch vụ logistic, du lịch, giáo dục và đào tạo, y tế chuyên sâu và văn hoá, thể thao. Cùng với đó, hàng hóa vận chuyển cũng như các tuyến đi và đến đa dạng, phong phú cả trong và ngoài nước, tạo cơ hội để phát triển ngành logistic nói chung và xây dựng các trung tâm logistic nói riêng. Để phát triển ngành logistic, trong thời gian tới cần tiếp tục chú trọng có cơ chế chính sách ưu đãi để thu hút các nhà đầu tư, doanh nghiệp lớn, công nghệ hiện đại vào xây dựng trung tâm logistics; đẩy mạnh phát triển dịch vụ đa dạng; phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng nhu cầu nhân lực ngành logistic. Trong đó, phát huy vai trò đào tạo nhân lực của các trường đại học trên địa bàn tỉnh trong việc mở các ngành đào tạo liên quan đến dịch vụ phục vụ phát triển ngành logistic trên địa bàn tỉnh.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Chính trị (2020), *Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.
- [2] Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 531/QĐ-TTg, ngày 01 tháng 4 năm 2021, của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [3] Chính phủ (2021), *Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 3/02/2021 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.
- [4] Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hoá (2021), *Quyết định số 2999/QĐ-UBND ngày 09/8/2021 ban hành Kế hoạch hành động của UBND tỉnh thực hiện Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 03/02/2021 của Chính phủ và Chương trình hành động của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh thực hiện Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.

- [5] Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg, ngày 03 tháng 7 năm 2015, của Thủ tướng Chính phủ, Phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.*
- [6] Chính phủ (2017), *Nghị định số 163/2017/NĐ-CP, ngày 30 tháng 12 năm 2017, Quy định về kinh doanh dịch vụ Logistics.*
- [7] Phạm Hùng Tiến (2015), Xây dựng hệ thống logistics xanh trong vận tải hàng hóa đô thị tại CHLB Đức Trường hợp khu trung tâm thành phố Nürnberg, *Tạp chí Khoa học Đại học Quốc gia Hà Nội: Kinh tế và Kinh doanh*, tập 31, số 4, 61-70.
- [8] Wang Y., Pen S., Xu M. (2021), Emergency logistics network design based on space-time resource configuration, *Knowledge-Based Systems*, 223. <https://doi.org/10.1016/j.knosys.2021.107041>.

ESTABLISHMENT OF A GRADE I REGIONAL LOGISTICS CENTER TO MEET THE ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT REQUIREMENTS IN THANH HOA PROVINCE

Ngô Chi Thanh, Le Thi Hanh, Phan Le Quang

ABSTRACT

Resolution No.58-NQ/TW dated August 5th, 2020 issued by the Politburo on construction and development of Thanh Hoa province to 2030, vision to 2045, aims to establish Thanh Hoa province to become a new growth pole of the country. It clearly identifies the energy industry, processing industry, manufacturing, and logistics services as key areas for breakthroughs. In the new phase of development, the expansion of the logistics industry and specifically the establishment of a Grade I regional logistics center is an inevitable trend. This initiative is essential to meet the economic and social development needs of Thanh Hoa province, which serves as one of the economic and social focal points of the North Central region. Building upon premise, the article analyzes the current situation and proposes several directions for building a Grade I regional logistics center to meet the economic and social development requirements of Thanh Hoa province.

Keywords: *Logistic center, Thanh Hoa province's economy, the North Central region.*

* Ngày nộp bài: 21/5/2023; Ngày gửi phản biện: 22/5/2023; Ngày duyệt đăng: 28/8/2023