

# BÁO CÁO TÓM TẮT

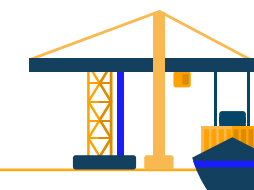
## GIA TĂNG LIÊN KẾT LOGISTICS NHẪM THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI VÙNG ĐÔNG NAM BỘ



Tháng 8/2025

# BÁO CÁO TÓM TẮT

GIA TĂNG LIÊN KẾT LOGISTICS  
NHẪM THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN  
KINH TẾ - XÃ HỘI VÙNG ĐÔNG NAM BỘ



# LỜI MỞ ĐẦU

Logistics giữ vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt đối với vùng Đông Nam Bộ – khu vực kinh tế năng động bậc nhất cả nước. Nhằm nghiên cứu và đề xuất các giải pháp gia tăng hiệu quả liên kết logistics, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam – Chi nhánh khu vực Thành phố Hồ Chí Minh (VCCI-HCM), với sự tài trợ của Bộ Ngoại giao và Thương mại Úc (DFAT) thông qua Chương trình Aus4Skills, đã phối hợp cùng các chuyên gia triển khai Báo cáo “Gia tăng liên kết logistics nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng Đông Nam Bộ”.

Báo cáo được thực hiện dưới sự hướng dẫn chuyên môn của Giáo sư, Tiến sĩ Thái Văn Vinh, Khoa Logistics và Quản lý Chuỗi cung ứng, Trường Đại học RMIT, cùng sự tham gia của các thành viên:

- Tiến sĩ Đậu Anh Tuấn – Phó Tổng Thư ký kiêm Trưởng Ban Pháp chế, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Thạc sĩ Bùi Thị Ninh – Phó Giám đốc, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam – Chi nhánh khu vực TP. Hồ Chí Minh;
- Tiến sĩ Chu Thị Huệ – Giảng viên Bộ môn Logistics, Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh;
- Tiến sĩ Đặng Trường Khắc Tâm – Trưởng ban Quản lý đào tạo, Học viện Chính trị khu vực II;
- Thạc sĩ Mai Văn Thành – Giảng viên Bộ môn Logistics, Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh;
- Thạc sĩ Vũ Thị Bình Minh – Giám đốc quốc gia, Melbourne Polytechnic Việt Nam.

Quá trình nghiên cứu nhận được sự phối hợp, cung cấp thông tin và chia sẻ kinh nghiệm quý báu từ:

- Sở Công Thương; Sở Giao thông Vận tải; Chi cục Hải Quan các tỉnh/thành: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Tây Ninh, Bình Phước, Bình Dương, Bà Rịa – Vũng Tàu (trước sáp nhập), nay là Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Tây Ninh;
- Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Logistics tỉnh Bình Dương (BLA), Hội Da giày thành phố Hồ Chí Minh, và cộng đồng doanh nghiệp trong vùng.

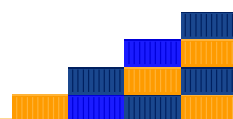
Xin được ghi nhận và cảm ơn những ý kiến đóng góp của các chuyên gia từ Đại sứ quán Úc tại Việt Nam và Tổng Lãnh sự quán Úc tại TP. Hồ Chí Minh cho báo cáo.

Sự hỗ trợ và đồng hành của các cơ quan, tổ chức và doanh nghiệp không chỉ góp phần đảm bảo tính chính xác, khách quan của các phân tích, mà còn tạo cơ sở vững chắc để các khuyến nghị trong báo cáo mang tính khả thi cao, phù hợp với đặc thù và nhu cầu phát triển của vùng Đông Nam Bộ trong giai đoạn hội nhập sâu rộng và chuyển đổi số mạnh mẽ.

Ban biên soạn xin trân trọng cảm ơn và kỳ vọng rằng báo cáo này sẽ là tài liệu tham khảo hữu ích cho các cơ quan hoạch định chính sách, nhà quản lý, doanh nghiệp và các cơ sở đào tạo; đồng thời góp phần thúc đẩy liên kết logistics, tăng cường hợp tác liên vùng, và hỗ trợ phát triển bền vững kinh tế - xã hội của vùng Đông Nam Bộ.

*Mọi trích dẫn hoặc sao chép từ báo cáo cần ghi rõ nguồn.*

# MỤC LỤC



|                                                                                                |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 ĐẶT VẤN ĐỀ</b>                                                                            | <b>6</b>  |
| <b>2 PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU</b>                                                                | <b>8</b>  |
| <b>3 THỰC TRẠNG LIÊN KẾT LOGISTICS VÙNG</b>                                                    | <b>10</b> |
| 3.1. Về cơ sở hạ tầng                                                                          | 11        |
| 3.2. Thể chế và chính sách liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ          | 12        |
| 3.3. Quy trình, thủ tục và hệ thống liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ | 19        |
| 3.4. Về phát triển nguồn nhân lực                                                              | 20        |
| <b>4 CHÍNH SÁCH VÀ CHIẾN LƯỢC NHẪM GIA TĂNG LIÊN KẾT LOGISTICS VÙNG</b>                        | <b>22</b> |
| 4.1. Về tối ưu hóa cơ sở hạ tầng                                                               | 23        |
| 4.2. Xây dựng cơ chế quản lý và điều phối chung                                                | 24        |
| 4.3. Về chuẩn hóa xây dựng và phát triển nguồn nhân lực                                        | 24        |
| <b>5 ĐỀ XUẤT KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG</b>                                                            | <b>25</b> |
| 5.1. Về cơ sở hạ tầng                                                                          | 26        |
| 5.2. Về thể chế, chính sách                                                                    | 26        |
| 5.3. Về quy trình, hệ thống                                                                    | 27        |
| 5.4. Về xây dựng và phát triển nguồn nhân lực                                                  | 27        |

# MỤC LỤC BẢNG

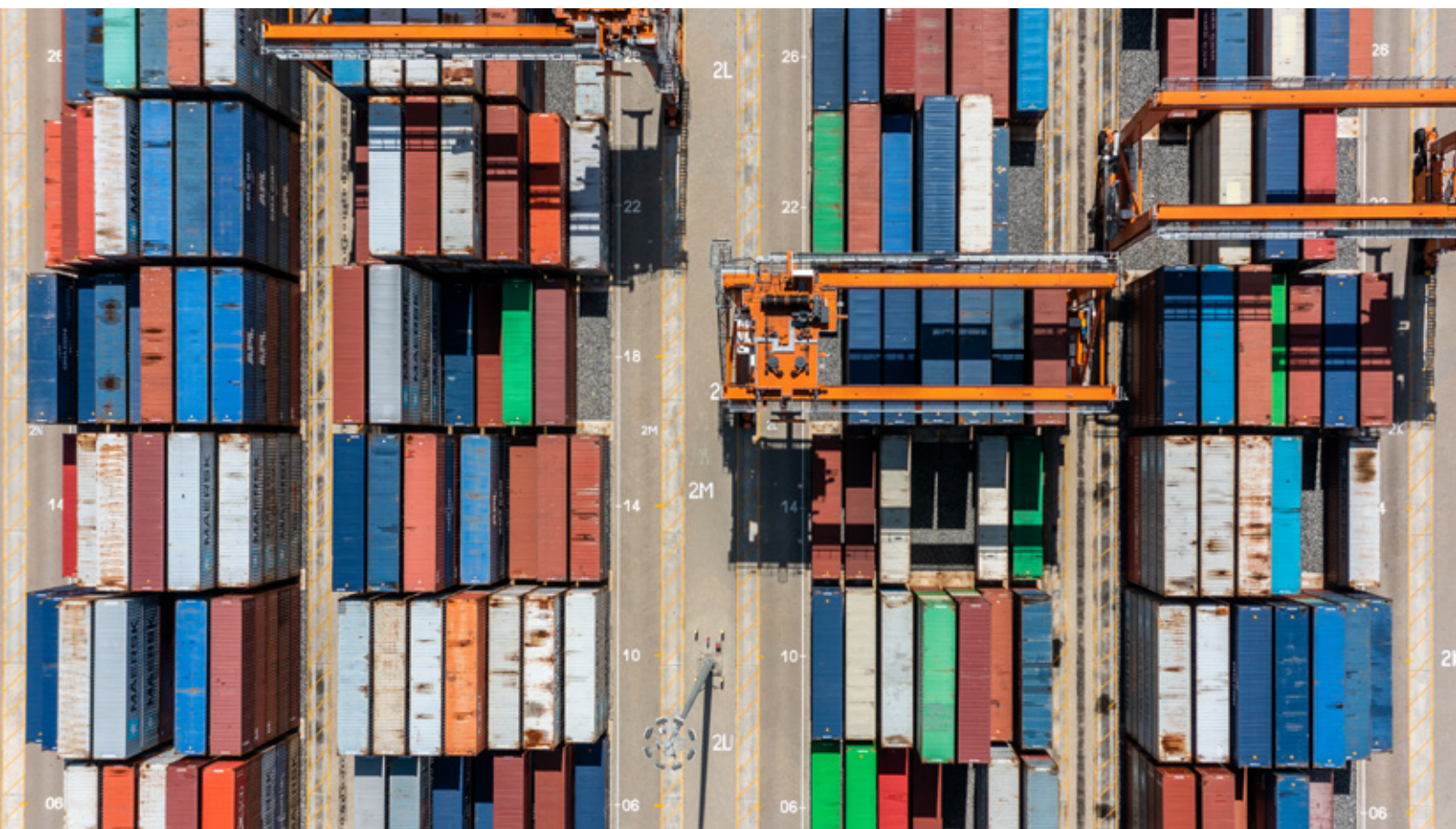


|                                                                                                                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Bảng 3.1.</b> Hiện trạng cơ sở hạ tầng tại vùng Đông Nam Bộ (thời điểm trước khi sáp nhập các tỉnh)                                                                                                      | 11 |
| <b>Bảng 3.2.</b> Tổng hợp kết quả khảo sát và đánh giá mức độ đồng bộ hóa thể chế và chính sách liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ của các tỉnh (trước khi thực hiện sáp nhập tỉnh) | 12 |
| <b>Bảng 3.3.</b> Tổng hợp đánh giá các bất cập trong hệ thống pháp luật và quy hoạch về thể chế và chính sách liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng                                                | 13 |
| <b>Bảng 3.4.</b> Nghiên cứu điển hình doanh nghiệp Chủ hàng 4 (nghiên cứu thực hiện tại thời điểm trước khi sáp nhập tỉnh, tháng 6/2024)                                                                    | 14 |
| <b>Bảng 3.5.</b> Tình trạng thống nhất quy trình logistics tại các tỉnh thành Đông Nam Bộ thời điểm trước khi sáp nhập tỉnh                                                                                 | 19 |
| <b>Bảng 3.6.</b> Tổng hợp các bất cập lớn liên quan đến thống nhất quy trình hoạt động                                                                                                                      | 20 |

# MỤC LỤC HÌNH



|                                                                                                                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Hình 2.1.</b> Khung phân tích liên kết logistics vùng                                                                                                                               | 6  |
| <b>Hình 2.2.</b> Tổng quan phương pháp nghiên cứu                                                                                                                                      | 7  |
| <b>Hình 3.1.</b> Sơ đồ luồng hàng của CHUHAN4                                                                                                                                          | 12 |
| <b>Hình 3.2.</b> Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu về qua cảng Cát Lái và sản xuất xuất khẩu từ Hậu Giang qua cảng Cát Lái      | 13 |
| <b>Hình 3.3.</b> Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu qua cảng Cái Mép về nhà máy sản xuất xuất khẩu từ Hậu Giang qua cảng Cát Lái | 14 |
| <b>Hình 3.4.</b> Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu về qua cảng Cát Lái về nhà máy sản xuất xuất khẩu từ Cà Mau qua cảng Cát Lái | 15 |
| <b>Hình 3.5.</b> Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu qua cảng Cái Mép về và sản xuất xuất khẩu từ Cà Mau qua cảng Cát Lái         | 16 |
| <b>Hình 3.6.</b> Một số vấn đề tồn tại về chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ                                                                                      | 19 |
| <b>Hình 4.1.</b> Ủy ban logistics vùng Đông Nam Bộ                                                                                                                                     | 21 |
| <b>Hình 4.2.</b> Một số chính sách và chiến lược cần thiết cho việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ                                                            | 22 |
| <b>Hình 5.1.</b> Một số đề xuất kế hoạch hành động ở cấp Trung ương cho việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ                                                   | 25 |
| <b>Hình 5.2.</b> Một số đề xuất kế hoạch hành động ở cấp địa phương cho việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ                                                   | 26 |



# 1 ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong bối cảnh Việt Nam đang đẩy mạnh thực hiện các Nghị quyết chiến lược về phát triển kinh tế - xã hội, vùng Đông Nam Bộ tiếp tục được khẳng định là “đầu tàu” tăng trưởng của cả nước, đóng góp tỷ trọng lớn vào GDP, xuất khẩu, ngân sách và thu hút đầu tư. Tuy nhiên, để duy trì và phát huy vai trò này, vùng cần vượt qua những “điểm nghẽn” về kết cấu hạ tầng, thể chế và đặc biệt là khả năng liên kết logistics nội vùng và liên vùng. Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị (2022) đã nhấn mạnh yêu cầu tăng cường liên kết vùng, trong đó logistics được coi là “xương sống” hỗ trợ mọi hoạt động kinh tế. Nếu liên kết logistics kém hiệu quả, toàn bộ chuỗi liên kết kinh tế vùng sẽ bị suy yếu, làm giảm sức cạnh tranh và hạn chế khả năng lan tỏa phát triển ra cả nước.

Xuất phát từ yêu cầu cấp bách đó, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam – Chi nhánh khu vực Thành phố Hồ Chí Minh (VCCI-HCM), **Hội đồng Tư vấn kỹ năng nghề ngành logistics Việt Nam (LIRC)**, với sự tài trợ và đồng hành của Bộ Ngoại giao và Thương mại của Chính phủ Úc (DFAT) thông qua **Chương trình Aus4Skills**, đã triển khai nghiên cứu “Gia tăng liên kết logistics nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng Đông Nam Bộ”. Nghiên cứu này được thực hiện trong giai đoạn chuyển biến quan trọng, khi Việt Nam tiến hành sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh (Quyết định số 759/QĐ-TTg, 14/4/2025), dẫn tới những thay đổi lớn về địa giới, quản lý và quy hoạch phát triển vùng. Việc cập nhật và phân tích trong báo cáo đã phản ánh đầy đủ bối cảnh mới, đảm bảo tính thời sự và giá trị ứng dụng thực tiễn cao.

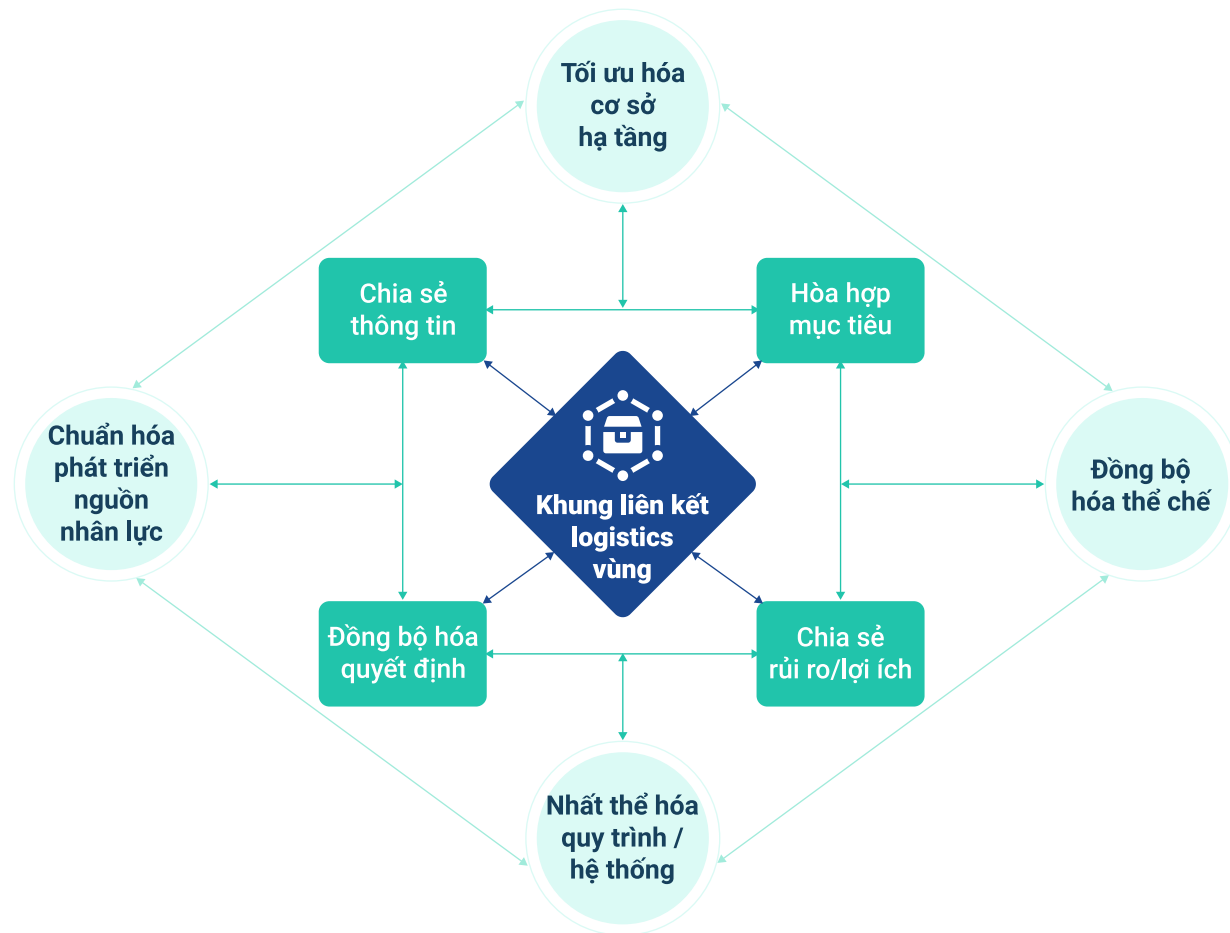
Báo cáo không chỉ cung cấp bức tranh toàn cảnh về hiện trạng liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ, mà còn phân tích sâu các nút thắt về cơ sở hạ tầng, thể chế – chính sách, quy trình/ hệ thống, và phát triển nguồn nhân lực. Thông qua khảo sát tài liệu, phỏng vấn sâu các bên liên quan và nghiên cứu điển hình, nhóm nghiên cứu đã xác định các vấn đề then chốt, đồng thời đề xuất hệ thống giải pháp và kế hoạch hành động cụ thể ở cả cấp Trung ương, địa phương và liên vùng. Những kiến nghị này, khi được áp dụng, sẽ góp phần trực tiếp vào việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giảm chi phí và thời gian logistics, nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp, và tạo ra tác động lan tỏa tới toàn bộ nền kinh tế.

Đóng góp của báo cáo không chỉ dừng ở giá trị khoa học và tư vấn chính sách cho Việt Nam, mà còn mang ý nghĩa ngoại giao – hợp tác phát triển. Đây là minh chứng cho mối quan hệ đối tác chiến lược sâu rộng giữa Việt Nam và Úc, đặc biệt trong lĩnh vực kết nối hạ tầng, thương mại và phát triển nguồn nhân lực (chẳng hạn như việc phát triển các bộ tiêu chuẩn kỹ năng nghề, tổ chức các khóa đào tạo kỹ năng ngắn hạn cho giảng viên các trường cao đẳng, trung cấp nghề và cán bộ/nhân viên doanh nghiệp, cũng như tài trợ một số dự án nghiên cứu dự báo kỹ năng nghề ngành logistics và cảng). Với vai trò cầu nối giữa khối nghiên cứu – đào tạo, doanh nghiệp và cơ quan quản lý, báo cáo đã cung cấp một nền tảng thông tin và khuyến nghị chính sách quan trọng, phục vụ các cơ quan hoạch định chiến lược, đồng thời góp phần cung cấp thông tin cho các nhà đầu tư, doanh nghiệp và cơ sở đào tạo trong việc xây dựng chiến lược hoạt động thời kỳ hội nhập và chuyển đổi kinh tế số.

# 2 PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nhóm tác giả đã áp dụng Khung phân tích liên kết logistics vùng để thực hiện phân tích sâu tất cả các thành tố có ảnh hưởng đến liên kết logistics vùng ở cả tầm vĩ mô và vi mô như sau.

Hình 2.1. Khung phân tích liên kết logistics vùng

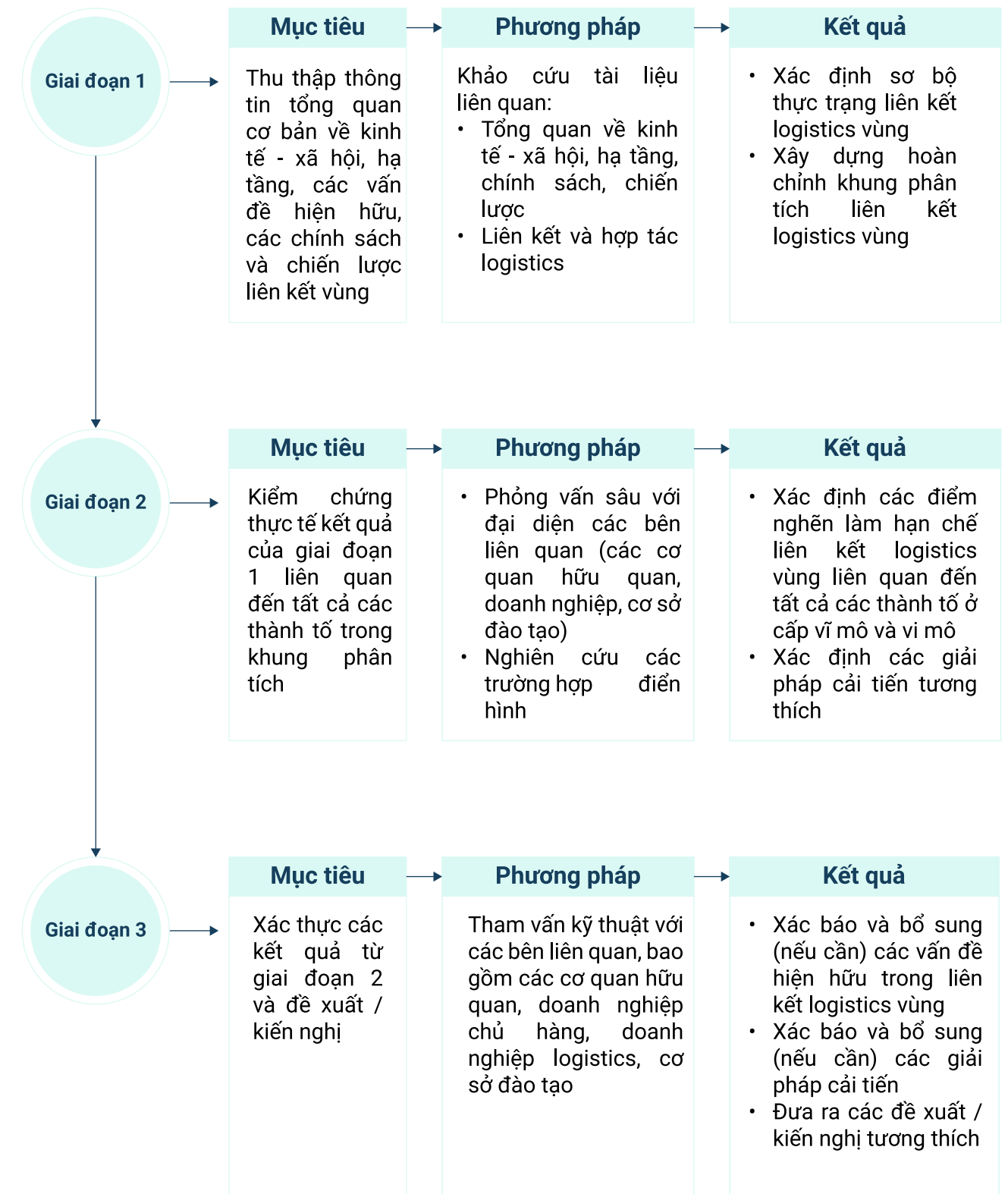


Nguồn: <https://vcci-hcm.org.vn/khung-phan-tich-lien-ket-hop-tac-logistics-vung/>

Quá trình thực hiện được tiến hành thông qua các giai đoạn tuần tự như sau. Trước hết, trong giai đoạn 1, các thông tin tổng quan hiện có về vùng Đông Nam Bộ được thu thập và phân tích, nhằm cung cấp bức tranh toàn cảnh và tạo tiền đề cho việc đánh giá các vấn đề hiện hữu liên quan đến liên kết logistics trong vùng. Trong giai đoạn 2, thực trạng các thành tố ở vùng Đông Nam Bộ ở cả tầm vĩ mô và vi mô được xác định, phân tích và đánh giá, và một số giải pháp nhằm cải thiện thực trạng cũng được chỉ ra. Những kết quả này trong giai đoạn 2 sau đó được kiểm chứng thực tế trong

giai đoạn 3, và theo đó các kết luận cũng như chính sách và chiến lược cải tiến cũng được đề xuất tương thích.

Hình 2.2. Tổng quan phương pháp nghiên cứu





# 3 THỰC TRẠNG LIÊN KẾT LOGISTICS VÙNG

## 3.1. Về cơ sở hạ tầng

Tối ưu hóa cơ sở hạ tầng logistics tại vùng Đông Nam Bộ là cực kỳ quan trọng trong việc thúc đẩy gia tăng liên kết logistics vùng. Theo kết quả phỏng vấn các bên liên quan gồm doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics, cơ quan quản lý nhà nước, và các cơ sở đào tạo ngành logistics, các vấn đề cốt lõi của cơ sở hạ tầng tại vùng Đông Nam Bộ được tóm lược chi tiết trong Bảng 3.1

**Bảng 3.1. Hiện trạng cơ sở hạ tầng tại vùng Đông Nam Bộ (thời điểm trước khi sáp nhập các tỉnh)**

| Các vấn đề của cơ sở hạ tầng                             | Hiện trạng                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cơ sở hạ tầng logistics                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM):</b> Tập trung cảng biển, cảng hàng không; hệ thống kho bãi nhỏ, khu công nghiệp (KCN) gần khu dân cư, áp lực giao thông lớn, kết nối giữa KCN, kho bãi và bến cảng manh mún.</li> <li><b>Bình Dương:</b> Hạ tầng tốt, đường xá rộng rãi, có khu dịch vụ riêng như hải quan, kho bãi. Tuy nhiên khả năng kết nối đến các đầu mối cảng biển phục vụ xuất nhập khẩu (XNK) còn hạn chế.</li> <li><b>Đồng Nai:</b> Hạ tầng tập trung tại trung tâm tỉnh và khu vực giáp ranh Bà Rịa-Vũng Tàu, vùng ven còn sơ khai.</li> <li><b>Bà Rịa-Vũng Tàu:</b> Cảng biển lớn nhưng liên kết với các tỉnh khác còn hạn chế, chỉ có Quốc lộ 51 kết nối chính.</li> <li><b>Tây Ninh:</b> Phát triển công nghiệp mạnh nhưng cơ sở hạ tầng logistics gần như không có. Điều này có thể cải thiện sau khi thực hiện sáp nhập với tỉnh Long An.</li> </ul> |
| Cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nhiều tuyến đường nhỏ, không mở rộng được.</li> <li>Kẹt xe thường xuyên tại các cụm cảng lớn, trục quốc lộ lớn, và cao tốc.</li> <li>Thiếu tuyến đường cao tốc, đường Vành đai 3,4 kết nối với khu dân cư, gây ách tắc giữa khu vực sản xuất và thị trường tiêu thụ.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và đường sắt | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kết nối vận tải đường thủy và đường sắt hạn chế.</li> <li>Ga Sóng Thần chủ yếu phục vụ hàng đi phía Bắc, ít kết nối từ phía Bắc đến cụm cảng Cái Mép-Thị Vải.</li> <li>Cước phí đường thủy và đường sắt thấp hơn nhưng lượng hàng không đủ lớn; hạn chế về luồng như từ Bến Cát đi Tây Ninh.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Cơ sở hạ tầng mềm                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Phần mềm hải quan chưa tốt, đặc biệt trong kho ngoại quan chưa cập nhật thông tin.</li> <li>Phần mềm khai báo hải quan V5 thường xuyên quá tải.</li> <li>Các phần mềm quản lý cảng, kho bãi, vận tải chưa thống nhất, dẫn đến khó khăn trong việc thu thập và chia sẻ dữ liệu.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

| Các vấn đề của cơ sở hạ tầng                | Hiện trạng                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Quy hoạch và đầu tư cơ sở hạ tầng logistics | <ul style="list-style-type: none"><li>Quy hoạch còn manh mún, các địa phương đều muốn xây dựng cảng/ICD/depot để tăng nguồn thu.</li><li>Quy hoạch nhiều cảng biển nhưng thiếu kết nối với các cơ sở hạ tầng logistics khác.</li><li>Số lượng nhà kho, ICD, trung tâm logistics chưa được đầu tư nhiều.</li><li>Quy hoạch khác nhau ở các địa phương, thiếu cơ quan định hướng và điều phối chung.</li></ul> |

Nguồn: Kết quả từ nhóm tác giả phỏng vấn sâu các cơ quan quản lý và doanh nghiệp

3.2. Thể chế và chính sách liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ

Việc đồng bộ hóa các thể chế hoạt động về lĩnh vực logistics của các tỉnh thuộc vùng Đông Nam Bộ là rất quan trọng vì nó sẽ thúc đẩy logistics của vùng này phát triển mạnh mẽ, và thúc đẩy kinh tế của vùng phát triển mạnh. Qua phỏng vấn sâu các bên liên quan, thì hiện nay việc đồng bộ hóa các thể chế chính sách của vùng Đông Nam Bộ về hoạt động logistics chưa có. Hiện chỉ dừng lại ở các hoạt động như hội thảo và chưa có một cơ quan thống nhất về việc lập kế hoạch và triển khai các hoạt động logistics chung cho cả vùng.

Việc các thể chế và chính sách liên quan đến các hoạt động logistics nói chung và tăng tính liên kết logistics vùng nói riêng chưa được đồng bộ và nhất thể hóa là do một số bất cập như:

Một là, hiện đã có các văn bản pháp quy về hướng dẫn thực hiện các hoạt động logistics chung<sup>1</sup> cho cả nước nhưng do đặc thù của từng vùng, từng tỉnh thành có điều kiện tự nhiên – kinh tế - xã hội khác nhau nên cách hiểu và vận dụng sẽ khác nhau dẫn đến có sự chưa đồng bộ giữa các địa phương trong vùng.

Hai là, các quy định về thủ tục hành chính được ban hành từ các cơ quan quản lý các Bộ, Ban, Ngành như: Bộ Công thương; Bộ Nông nghiệp và Môi trường (trước đây là Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn); Bộ Y tế; Bộ Xây dựng (trước đây là Bộ Giao thông vận tải); ... được áp dụng tại các địa phương cũng chưa được đồng bộ dẫn đến sự chông chéo và ảnh hưởng đến các hoạt động phát triển kinh tế nói chung và hoạt động phát triển tính liên kết logistics vùng nói riêng ở trong vùng Đông Nam Bộ.

1 Một số văn bản pháp quy như: Luật thương mại năm 2005; Quyết định 200/2017/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025; Quyết định 221/2021/QĐ-TTg ngày 22/2/2021 về việc Sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025; Quyết định 396/2023/QĐ-TTg ngày 17/4/2023 về Phê duyệt kế hoạch, chính sách, giải pháp và nguồn lực thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định 979/2023/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 về việc Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Nghị định 69/2018/NĐ-CP ngày 15/5/2018 Quy định chi tiết một số điều của luật quản lý ngoại thương

Bảng 3.2. Tổng hợp kết quả khảo sát và đánh giá mức độ đồng bộ hóa thể chế và chính sách liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ của các tỉnh (trước khi thực hiện sáp nhập tỉnh)

| Tỉnh/Thành phố    | Nhận xét chung về đồng bộ hóa thể chế          |
|-------------------|------------------------------------------------|
| TP. HCM           | Thể chế và quy trình rõ ràng, thực thi đồng bộ |
| Bình Dương        | Một số quy định chưa đồng nhất                 |
| Đồng Nai          | Có sự khác biệt trong áp dụng quy định         |
| Bà Rịa - Vũng Tàu | Áp dụng đồng bộ và hiệu quả                    |
| Tây Ninh          | Thiếu sự đồng bộ trong quy định và quy trình   |
| Bình Phước        | Tính đồng bộ chưa cao                          |

Nguồn: Kết quả phỏng vấn sâu các cơ quan quản lý và doanh nghiệp

Ba là, mỗi tỉnh thành địa phương trong vùng Đông Nam Bộ có quy định khác nhau liên quan đến các hoạt động logistics như khi: TP. HCM thu phí Cơ sở hạ tầng cảng biển (CSHT), các doanh nghiệp tìm cách “đi đường vòng” để tránh phát sinh chi phí, thu phí CSHT cảng biển tại TP. HCM cũng không thống nhất, không đồng bộ giữa các chi cục hải quan trong thành phố. Trong khi đó các địa phương còn lại trong vùng chưa tiến hành thu phí này, dẫn đến sự phân biệt và đối xử khác nhau giữa các doanh nghiệp trong toàn vùng, và lợi ích cũng chưa chia sẻ đều cho các địa phương trong vùng.

Bốn là, sự hiểu biết cũng như nhận thức và trình độ của các cán bộ tại các địa phương khác nhau nhiều dẫn đến việc chệnh lệch về các giải quyết cùng một vấn đề sẽ khác nhau ở các địa phương trong vùng sẽ khác nhau.

Và, các thông tư, nghị định, chính sách thay đổi liên tục nên các bên tham gia vào hoạt động logistics trong nhiều trường hợp không cập nhật kịp, dẫn đến những sai sót khi thực hiện.

Báo cáo cũng tiến hành nghiên cứu điển hình một số trường hợp như doanh nghiệp chủ hàng tại Cà Mau chuyên sản xuất và xuất khẩu mặt hàng tôm đông lạnh và đã chế biến cũng như phân phối nội địa. Nghiên cứu chỉ ra những bất cập, hạn chế của sự đồng bộ hóa về thể chế chính sách trong vùng Đông Nam Bộ chưa được tối ưu, dẫn đến doanh nghiệp phải gánh chịu những chi phí logistics không cần thiết và tốn nhiều thời gian trong quá trình giao nhận hàng hóa.

Bảng 3.3. Tổng hợp đánh giá các bất cập trong hệ thống pháp luật và quy hoạch về thể chế và chính sách liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng

| Bất cập                                 | Mô tả                                                                                         |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Quy định không rõ ràng, chưa thống nhất | Thiếu sự phân định rõ ràng về trách nhiệm                                                     |
| Thủ công hóa trong quy trình hải quan   | Quy trình hải quan vẫn phải thực hiện thủ công, gây chậm trễ                                  |
| Sự khác biệt trong áp dụng quy định     | Các địa phương (trước khi sáp nhập) áp dụng quy định khác nhau, gây khó khăn cho doanh nghiệp |

Nguồn: Báo cáo tổng hợp từ phỏng vấn sâu các cơ quan quản lý và doanh nghiệp

Bảng 3.4. Nghiên cứu điển hình doanh nghiệp Chủ hàng 4 (nghiên cứu thực hiện tại thời điểm trước khi sắp nhập tỉnh, tháng 6/2024)



**Sơ đồ luồng hàng của CHUHANG4 (trị giá của lô hàng xuất khẩu của công ty có giá trị khoảng 5,600,000,000 đồng/container)**

**Doanh nghiệp:** CHUHANG4

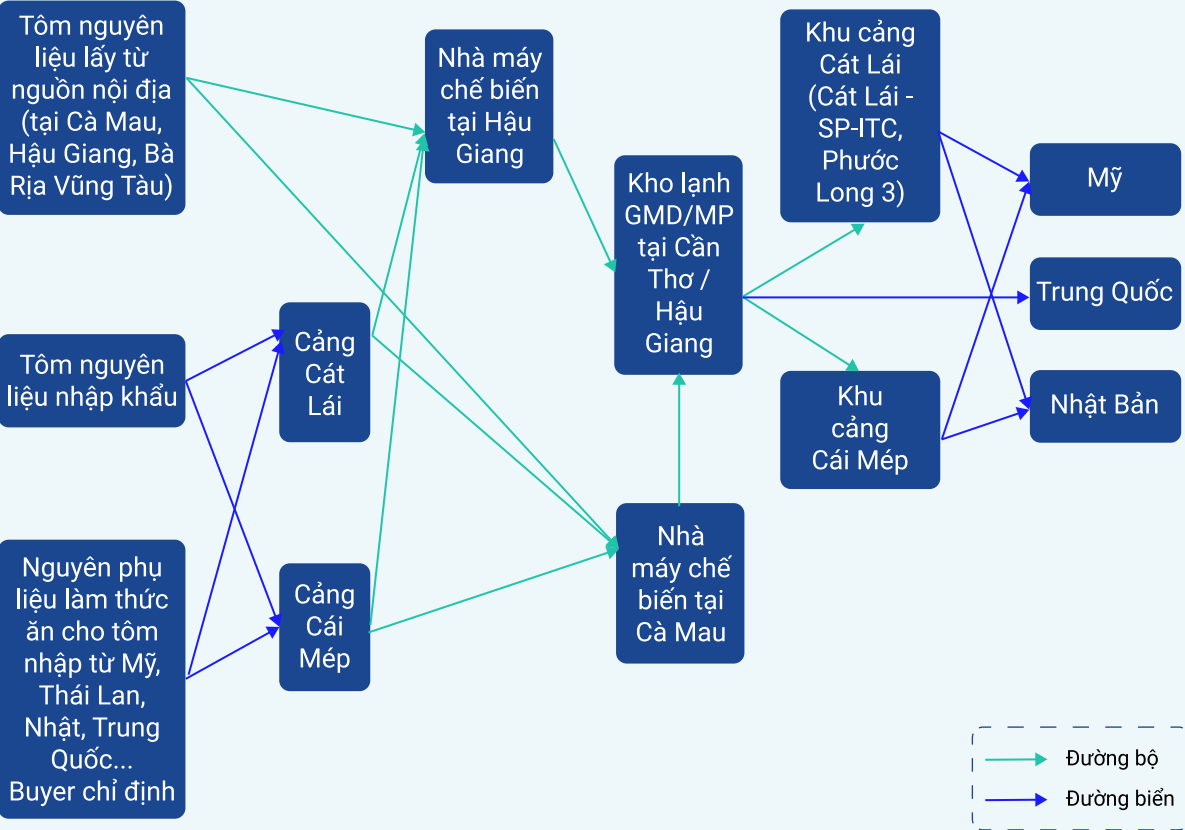
**Năm thành lập:** năm 1992

**Ngành nghề kinh doanh:** Sản xuất và thương mại chuyên sản phẩm tôm đông lạnh và tôm thành phẩm (dạng dùng ngay được)

**Số lượng nhân viên:** > 7000 người

Chuỗi cung ứng của doanh nghiệp được thể hiện trong **Hình 3.1**

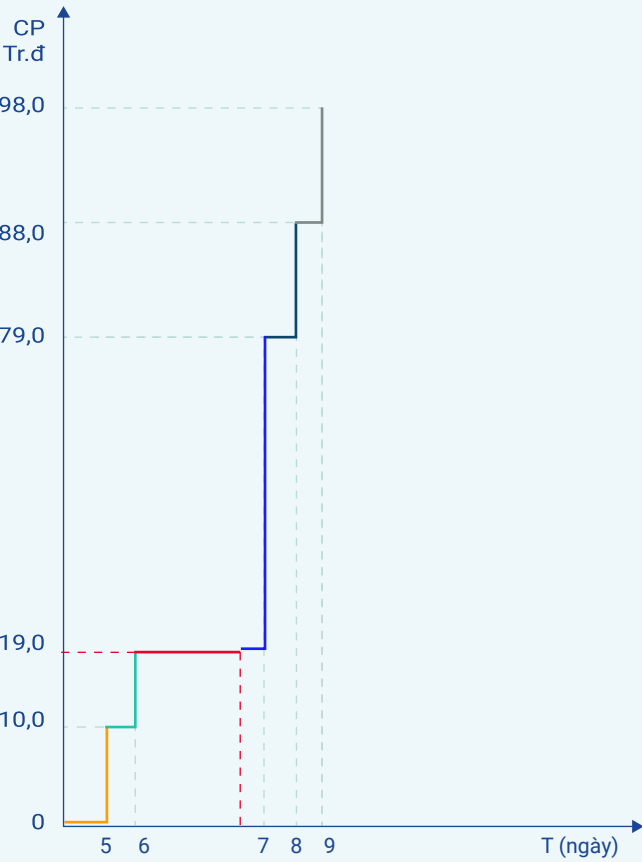
Hình 3.1. Sơ đồ luồng hàng của CHUHANG4



a/ Nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cát Lái làm thủ tục nhập khẩu và được đưa về nhà máy chế biến tại tỉnh Hậu Giang để sản xuất ra thành phẩm và xuất khẩu hàng hóa từ nhà máy tại tỉnh Hậu Giang (tại tỉnh Hậu Giang, chủ hàng có kho lạnh để tập kết hàng hóa từ các nhà máy ở khu vực miền Tây về đó để tiến hành xuất khẩu) thông qua cảng Cát Lái.

Theo như sơ đồ ở **Hình 3.2** thì hàng hóa nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cát Lái sẽ được hoàn thành thủ tục hải quan và giao nhận tại cảng mất khoảng 5 ngày (thủ tục hải quan, kiểm dịch, chứng nhận an toàn, thủ tục giao nhận tại cảng,...) và chi phí cho hoạt động này hết 10,000,000 đồng/container và sau đó được vận chuyển về nhà máy tại tỉnh Hậu Giang để chế biến ra thành phẩm (có thể bằng xe đầu kéo hoặc bằng sà lan, thường công ty sử dụng đường bộ để hàng về trong ngày với thời gian khoảng 1 ngày (do còn liên quan đến mật độ giao thông trên các tuyến đường) với chi phí vận chuyển là 9,000,000 đồng/container.

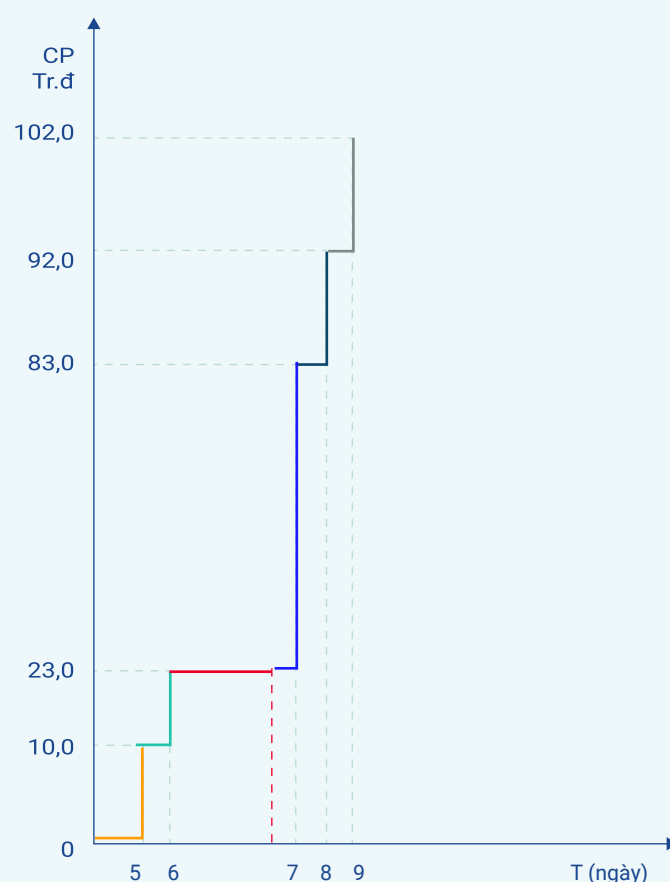
Hình 3.2. Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu về qua cảng Cát Lái và sản xuất xuất khẩu từ Hậu Giang qua cảng Cát Lái



Khi tôm nguyên liệu và các phụ gia đã được nhập khẩu về nhà máy rồi thì công ty chủ hàng 4 sẽ tiến hành sản xuất theo các đơn đặt hàng, hàng hóa đã sản xuất xong thì sẽ được chuyển vào các kho lạnh để tập hợp cùng với các lô hàng từ nhà máy chế biến tại tỉnh Cà Mau lên để tiến hành chiếu xạ theo yêu cầu của các nhà nhập khẩu ở nước ngoài, thời gian chiếu xạ thường trong 1 ngày, chi phí chiếu xạ vào khoảng 60,000,000 đồng/container và sau đó sẽ vận chuyển về cảng Cát Lái để xuất khẩu ra nước ngoài với thời gian vận chuyển là 1 ngày và chi phí vận chuyển là 9,000,000 đồng/container. Khi đến cảng Cát Lái, chủ hàng 4 sẽ tiến hành làm các thủ tục liên quan đến hàng hóa (thủ tục hải quan, thủ tục giao nhận hàng tại cảng, và đóng các khoản phí khác tại cảng,...) thường thực hiện trong ngày là xong các thủ tục với chi phí khoảng 10,000,000 đồng/container.

b/ Nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cái Mép làm thủ tục nhập khẩu và được đưa về nhà máy chế biến tại tỉnh Hậu Giang để sản xuất ra thành phẩm và xuất khẩu hàng hóa từ nhà máy tại tỉnh Hậu Giang thông qua cảng Cát Lái.

Hình 3.3. Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu qua cảng Cái Mép về nhà máy sản xuất xuất khẩu từ Hậu Giang qua cảng Cát Lái

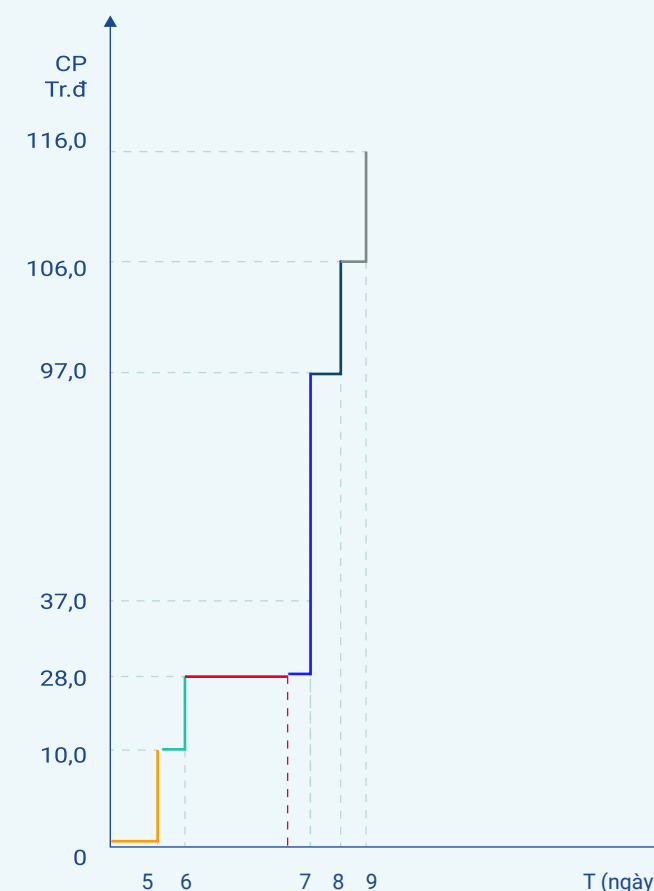


Theo như sơ đồ ở **Hình 3.3** thì hàng hóa nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cái Mép sẽ được hoàn thành thủ tục hải quan và giao nhận tại cảng mất khoảng 5 ngày (thủ tục hải quan, kiểm dịch, chứng nhận an toàn, thủ tục giao nhận tại cảng,...) và chi phí cho hoạt động này hết 10,000,000 đồng/container và sau đó được vận chuyển về nhà máy tại tỉnh Hậu Giang để chế biến ra thành phẩm (có thể bằng xe đầu kéo hoặc bằng sà lan, thường công ty sử dụng đường bộ để hàng về trong ngày với thời gian khoảng 1 ngày (do còn liên quan đến mật độ giao thông trên các tuyến đường) với chi phí vận chuyển là 23,000,000 đồng/container.

Khi tôm nguyên liệu và các phụ gia đã được nhập khẩu về nhà máy rồi thì công ty chủ hàng 4 sẽ tiến hành sản xuất theo các đơn đặt hàng, hàng hóa đã sản xuất xong thì sẽ được chuyển vào các kho lạnh để tập hợp cùng với các lô hàng từ nhà máy chế biến tại tỉnh Cà Mau lên để tiến hành chiếu xạ theo yêu cầu của các nhà nhập khẩu ở nước ngoài, thời gian chiếu xạ thường trong 1 ngày, chi phí chiếu xạ vào khoảng 60,000,000 đồng/container và sau đó sẽ vận chuyển về cảng Cát Lái để xuất khẩu ra nước ngoài với thời gian vận chuyển là 1 ngày và chi phí vận chuyển là 9,000,000 đồng/container. Khi đến cảng Cát Lái, chủ hàng 4 sẽ tiến hành làm các thủ tục liên quan đến hàng hóa (thủ tục hải quan, thủ tục giao nhận hàng tại cảng, và đóng các khoản phí khác tại cảng,...) thường thực hiện trong ngày là xong các thủ tục với chi phí khoảng 10,000,000 đồng/container.

c/ Nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cát Lái làm thủ tục nhập khẩu và được đưa về nhà máy chế biến tại tỉnh Cà Mau để sản xuất ra thành phẩm và đưa hàng hóa xuất khẩu từ nhà máy tại tỉnh Cà Mau và đưa lên tập kết tại kho hàng tại Hậu Giang và xuất khẩu thông qua cảng Cát Lái

Hình 3.4. Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu về qua cảng Cát Lái về nhà máy sản xuất xuất khẩu từ Cà Mau qua cảng Cát Lái



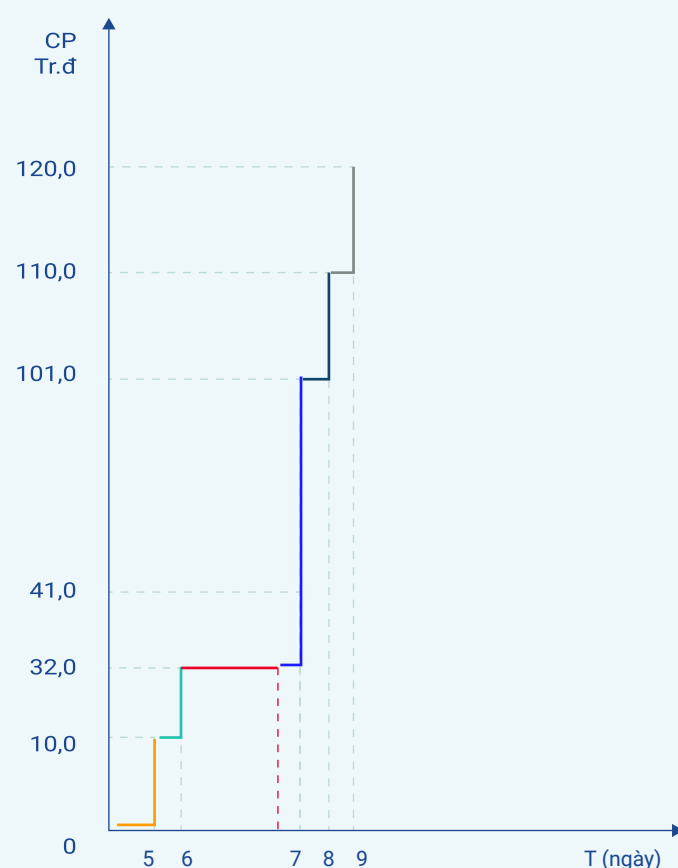
Theo như sơ đồ ở **Hình 3.4** thì hàng hóa nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cát Lái sẽ được hoàn thành thủ tục hải quan và giao nhận tại cảng mất khoảng 5 ngày (thủ tục hải quan, kiểm dịch, chứng nhận an toàn, thủ tục giao nhận tại cảng,...) và chi phí cho hoạt động này hết 10,000,000 đồng/container và sau đó được vận chuyển về nhà máy tại tỉnh Cà Mau để chế biến ra thành phẩm (có thể bằng xe đầu kéo hoặc bằng sà lan, thường công ty sử dụng đường bộ để hàng về trong ngày với thời gian khoảng 1 ngày (do còn liên quan đến mật độ giao thông trên các tuyến đường) với chi phí vận chuyển là 18,000,000 đồng/container.

Khi tôm nguyên liệu và các phụ gia đã được nhập khẩu về nhà máy rồi thì công ty chủ hàng 4 sẽ tiến hành sản xuất theo các đơn đặt hàng, hàng hóa đã sản xuất xong thì sẽ được chuyển từ nhà máy tại tỉnh Cà Mau lên đến kho lạnh ở tỉnh Hậu Giang (tại đây có kho lạnh của công ty nên sẽ thuận lợi hơn) để tiến hành chiếu xạ theo yêu cầu của các nhà nhập khẩu ở nước ngoài, thời gian chiếu xạ thường trong 1 ngày, chi phí vận chuyển từ nhà máy ở Cà Mau đến kho lạnh ở Hậu Giang hết 9,000,000 đồng/container và chi phí chiếu xạ vào khoảng 60,000,000 đồng/container; sau đó hàng hóa sẽ được vận chuyển về cảng Cát Lái để xuất khẩu ra nước ngoài với thời gian vận chuyển là 1 ngày và chi phí vận chuyển là 9,000,000 đồng/container. Khi đến cảng Cát Lái, chủ hàng 4 sẽ tiến hành làm các thủ tục liên quan đến hàng hóa (thủ tục hải quan, thủ tục giao nhận hàng tại cảng, và đóng các khoản phí khác tại cảng,...) thường thực hiện trong ngày là xong các thủ tục với chi phí khoảng 10,000,000 đồng/container.

d/ Nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cái Mép làm thủ tục nhập khẩu và được đưa về nhà máy chế biến tại tỉnh Cà Mau để sản xuất ra thành phẩm và đưa hàng hóa xuất khẩu từ nhà máy tại tỉnh Cà Mau và đưa lên tập kết tại kho hàng tại Hậu Giang và xuất khẩu thông qua cảng Cát Lái

Theo như sơ đồ ở **Hình 3.5** thì hàng hóa nguyên liệu nhập khẩu về cảng Cái Mép sẽ được hoàn thành thủ tục hải quan và giao nhận tại cảng mất khoảng 5 ngày (thủ tục hải quan, kiểm dịch, chứng nhận an toàn toàn, thủ tục giao nhận tại cảng,...) và chi phí cho hoạt động này hết 10,000,000 đồng/container và sau đó được vận chuyển về nhà máy tại tỉnh Cà Mau để chế biến ra thành phẩm (có thể bằng xe đầu kéo hoặc bằng sà lan), thường công ty sử dụng đường bộ để hàng về trong ngày với thời gian khoảng 1 ngày (do còn liên quan đến mật độ giao thông trên các tuyến đường) với chi phí vận chuyển là 18,000,000 đồng/container.

**Hình 3.5. Chi phí logistics và thời gian thực hiện một lô hàng tôm đông lạnh nhập khẩu nguyên liệu qua cảng Cái Mép về và sản xuất xuất khẩu từ Cà Mau qua cảng Cát Lái**



Khi tôm nguyên liệu và các phụ gia đã được nhập khẩu về nhà máy rồi thì công ty chủ hàng 4 sẽ tiến hành sản xuất theo các đơn đặt hàng, hàng hóa đã sản xuất xong thì sẽ được chuyển từ nhà máy tại tỉnh Cà Mau lên đến kho lạnh ở tỉnh Hậu Giang (tại đây có kho lạnh của công ty nên sẽ thuận lợi hơn) để tiến hành chiếu xạ theo yêu cầu của các nhà nhập khẩu ở nước ngoài, thời gian chiếu xạ thường trong 1 ngày, chi phí vận chuyển từ nhà máy ở Cà Mau đến kho lạnh ở Hậu Giang hết 9,000,000 đồng/container và chi phí chiếu xạ vào khoảng 60,000,000 đồng/container; sau đó hàng hóa sẽ được vận chuyển về cảng Cát Lái để xuất khẩu ra nước ngoài với thời gian vận chuyển là 1 ngày và chi phí vận chuyển là 9,000,000 đồng/container. Khi đến cảng Cát Lái, chủ hàng 4 sẽ tiến hành làm các thủ tục liên quan đến hàng hóa (thủ tục hải quan, thủ tục giao nhận hàng tại cảng, và đóng các khoản phí khác tại cảng,...) thường thực hiện trong ngày là xong các thủ tục với chi phí khoảng 10,000,000 đồng/container.

#### CHUHAN4 có những nhận xét về các thể chế hoạt động như sau:

- Thời gian hoàn thành các thủ tục liên quan đến kiểm dịch thực vật và các hoạt động thú y không thống nhất giữa các doanh nghiệp. Đối với các doanh nghiệp thông thường thì 5-7 ngày, còn các doanh nghiệp ưu tiên thì 1-2 ngày là có kết quả. Nhưng cũng tùy thị trường nhập khẩu mặt hàng của CHUHAN4 và tùy từng bộ hồ sơ sẽ mất khoảng 3-5 ngày hoặc cả tuần mới xong hồ sơ xin giấy chứng nhận kiểm dịch cũng như chứng nhận thú y.
- Ví dụ như thị trường Trung Đông, khi xuất khẩu hàng hóa vào đây thì mất cả tuần mới có đủ hồ sơ cho lô hàng (vì chuyển toàn bộ ra Hà Nội xác nhận xong mới chuyển lại vào TP. HCM do đại sứ quán của các nước thường nằm ở ngoài Hà Nội xác nhận chấp thuận cho lô hàng được phép nhập vào thị trường Trung Đông thì hàng hóa mới được cho vào thị trường này).
- Ở khía cạnh tôm nguyên liệu nhập khẩu thì cần kiểm dịch của thú y, nay giảm tải do hàng sản xuất xuất khẩu nên không cần, nên giảm thời gian xuống 5-7 ngày, do đó, thủ tục này đã giảm thời gian xuống để hỗ trợ cho doanh nghiệp hơn.
- Chủ hàng xuất nhập khẩu liên tục và khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu hàng tháng lên đến hàng ngàn container (cao điểm là lên đến 5000 tấn/tháng, tương đương với khoảng 300 container 40 feet hàng xuất và nhập khẩu), do đó, rất cần các cơ quan nhà nước như Hải quan, Kiểm dịch, ... phải có cán bộ trực 24/7 để đảm bảo lượng hàng hóa của doanh nghiệp được lưu thông liên tục tránh phát sinh chi phí nằm cảng, cũng như chờ xác nhận chứng từ cho hàng hóa.



### 3.3. Quy trình, thủ tục và hệ thống liên quan đến gia tăng liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ

Các quy trình hoạt động liên quan đến logistics giữa các đơn vị ở các địa phương trong vùng được thống nhất sẽ thúc đẩy gia tăng liên kết logistics vùng và đóng góp một vai trò rất quan trọng trong sự phát triển kinh tế của vùng.

#### Hiệu quả của việc thống nhất quy trình

- Giảm thiểu chi phí và thời gian giao hàng
- Cải thiện sự phối hợp và liên kết
- Tăng cường khả năng cạnh tranh

Thực trạng hiện nay về quy trình tại các địa phương trong vùng Đông Nam Bộ

Bảng 3.5. Tình trạng thống nhất quy trình logistics tại các tỉnh thành Đông Nam Bộ thời điểm trước khi sáp nhập tỉnh

| Tỉnh/Thành phố    | Tình trạng thống nhất quy trình          | Ghi chú                                                           |
|-------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| TP. HCM           | Đã cải thiện nhưng chưa hoàn toàn        | Có sự khác biệt trong thực hiện thủ tục và yêu cầu                |
| Bình Dương        | Đã cải thiện một phần                    | Quy trình kiểm tra và thông quan còn chậm                         |
| Đồng Nai          | Đã có cải thiện                          | Quy trình chưa đồng nhất giữa các cơ quan                         |
| Bà Rịa - Vũng Tàu | Đã cải thiện nhưng còn tồn tại khác biệt | Quy trình áp dụng không đồng bộ hoàn toàn                         |
| Tây Ninh          | Chưa thống nhất                          | Quy trình và quy định còn khác biệt                               |
| Bình Phước        | Tính thống nhất chưa rõ ràng             | Quy trình và quy định còn khác biệt do vấn đề hiểu biết khác nhau |

Nguồn: Kết quả từ nhóm tác giả phỏng vấn sâu các cơ quan quản lý và doanh nghiệp

Bảng 3.6. Tổng hợp các bất cập lớn liên quan đến thống nhất quy trình hoạt động

| Bất cập                                                          | Mô tả những bất cập                                           |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Vướng mắc chính sách và kiểm tra chuyên ngành                    | Quy định kiểm tra chưa đồng bộ, gây khó khăn cho doanh nghiệp |
| Bất cập về thuế giá trị gia tăng (VAT) và xuất nhập khẩu tại chỗ | Thuế VAT chưa hoàn lại gây ảnh hưởng đến doanh nghiệp FDI     |
| Thiếu minh bạch trong quy trình                                  | Doanh nghiệp phải tự vận động và tìm giải pháp cá nhân        |

Nguồn: Kết quả từ nhóm tác giả phỏng vấn sâu các cơ quan quản lý và doanh nghiệp

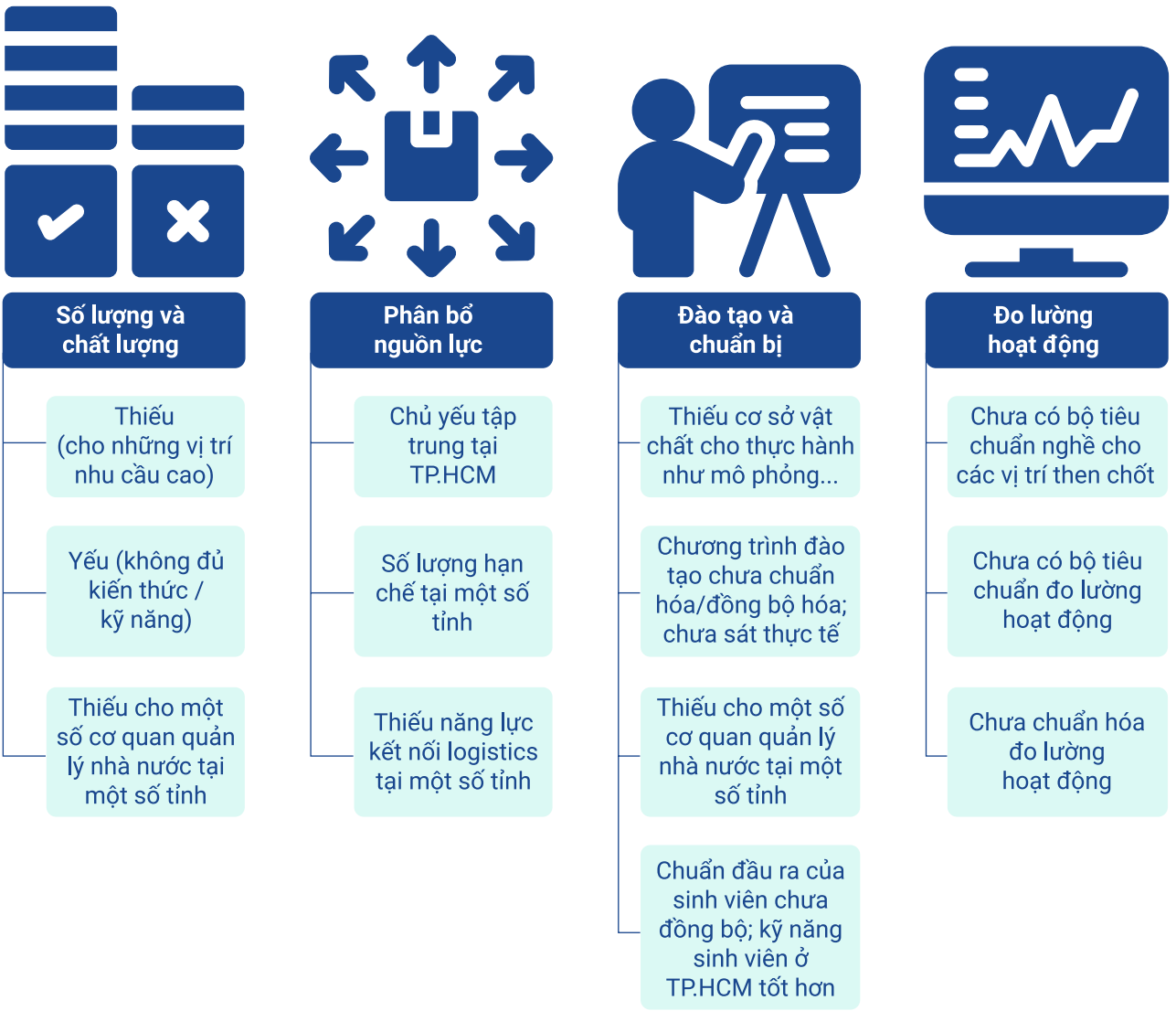
3.4. Về phát triển nguồn nhân lực

Phát triển nguồn nhân lực là một thành tố rất quan trọng ở tầm vĩ mô trong khung phân tích liên kết logistics vùng, có mối quan hệ chặt chẽ với các thành tố khác ở cả tầm vĩ mô và vi mô trong khung phân tích. Yếu tố con người đóng vai trò trung tâm và then chốt trong mối liên hệ với những thành tố khác ở tầm vĩ mô như quy trình/hệ thống, thể chế, cơ sở hạ tầng, cũng như các thành tố ở tầm vi mô như chia sẻ thông tin, hòa hợp mục tiêu, chia sẻ rủi ro/lợi ích, và đồng bộ hóa quyết định. Trong những mối quan hệ này, yếu tố con người đóng vai trò quyết định, định hướng cách thức mà các thành tố khác được hình thành và vận hành. Tầm quan trọng của điều này vẫn sẽ không thay đổi sau khi sáp nhập tỉnh thành.

Việc chuẩn hóa phát triển nguồn nhân lực logistics giữa các địa phương trong cùng một vùng kinh tế, vì thế, đóng vai trò thiết yếu trong việc tạo ra sự nhất quán, đồng điệu giữa các địa phương trong việc vận hành các thành tố khác trong khung phân tích, và thông qua đó đóng góp vào việc thúc đẩy và gia tăng liên kết logistics của toàn vùng. Vai trò quan trọng này của việc chuẩn hóa phát triển nguồn nhân lực logistics được thừa nhận rộng rãi thông qua các phỏng vấn sâu với các chuyên gia am hiểu về vấn đề liên kết logistics vùng Đông Nam Bộ tại các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, các cơ quan hữu quan (như Hải quan, Sở Công thương) và các trường có chương trình đào tạo về logistics tại các tỉnh và thành phố trong vùng (trước khi sáp nhập tỉnh).

Mặc dù việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics được nhận thức đóng vai trò quan trọng trong thúc đẩy liên kết logistics vùng, các chuyên gia tham gia phỏng vấn cũng nhận định rằng hiện tại mức độ chuẩn hóa nguồn lực này vẫn chưa đạt được giữa các địa phương trong vùng. Việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics giữa các địa phương trong vùng Đông Nam Bộ (trước khi sáp nhập tỉnh thành) gặp nhiều bất cập như được tóm tắt trong hình sau:

Hình 3.6. Một số vấn đề tồn tại về chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ

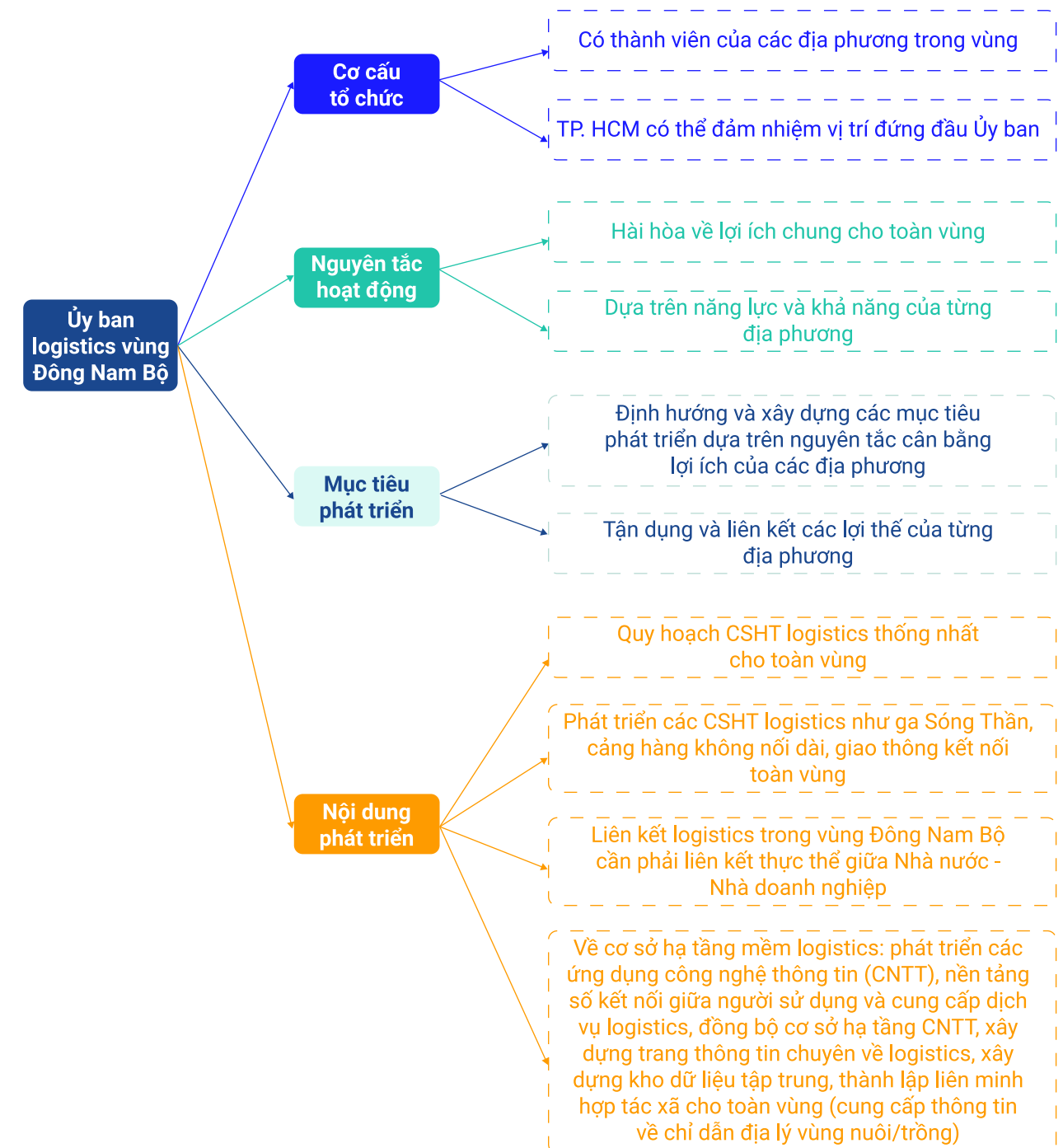


# 4 CHÍNH SÁCH VÀ CHIẾN LƯỢC NHẪM GIA TĂNG LIÊN KẾT LOGISTICS VÙNG

## 4.1. Về tối ưu hóa cơ sở hạ tầng

Thông qua việc phỏng vấn sâu các bên liên quan, các ý kiến trả lời cho rằng không có điểm chung giữa các tỉnh/thành của vùng Đông Nam Bộ (trước khi sáp nhập tỉnh/thành) trong việc hoạch định, xây dựng, khai thác và quản lý hệ thống cơ sở hạ tầng logistics trong vùng. Các ý kiến trả lời của các bên tham gia phỏng vấn cho rằng Ủy ban logistics vùng Đông Nam Bộ là cần thiết nhằm gia tăng liên kết logistics vùng.

Hình 4.1. Ủy ban logistics vùng Đông Nam Bộ



Nguồn: Tổng hợp từ kết quả của nhóm tác giả phỏng vấn các bên liên quan

4.2. Xây dựng cơ chế quản lý và điều phối chung

- Thành lập cơ quan điều phối logistics vùng Đông Nam Bộ
- Tạo diễn đàn đối thoại thường xuyên

**Đồng bộ hóa quy định và quy trình:** xây dựng bộ quy tắc và quy trình đồng bộ; áp dụng hệ thống thông quan điện tử đồng nhất

**Cải thiện chính sách và quy trình:** cải cách quy trình kiểm tra chuyên ngành; đảm bảo chính sách thuế và phí công bằng

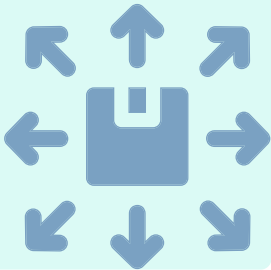
**Tăng cường minh bạch và công khai thông tin:** công khai thông tin về quy định và quy trình; xây dựng cơ chế phản hồi và giám sát

**Khuyến khích đổi mới và áp dụng công nghệ:** khuyến khích ứng dụng công nghệ mới; thúc đẩy đổi mới sáng tạo trong logistics

4.3. Về chuẩn hóa xây dựng và phát triển nguồn nhân lực

Nhằm giải quyết những bất cập hiện hữu về chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics cho vùng Đông Nam Bộ và góp phần thúc đẩy liên kết logistics vùng, một loạt các chính sách và chiến lược cần được hoạch định, xây dựng, triển khai và quản lý tương thích với từng nhóm vấn đề như được tóm tắt trong hình sau:

Hình 4.2. Một số chính sách và chiến lược cần thiết cho việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ

| Đào tạo và chuẩn bị                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Phân bổ nguồn lực                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Đo lường hoạt động                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Chuẩn hóa chương trình đào tạo (chung + riêng)</li><li>• Thiết kế chương trình đào tạo theo dự báo nhu cầu, kỹ năng và tham chiếu quốc tế</li><li>• Nâng cao chất lượng giảng viên (chuyên môn + thực tế)</li><li>• Tăng cường hướng nghiệp và đào tạo thực tế cho sinh viên</li><li>• Đầu tư cơ sở vật chất giảng dạy mô phỏng thực tế</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Quy hoạch phát triển nguồn nhân lực logistics chung cho toàn vùng trong trung bình và dài hạn, sử dụng các dự báo nhu cầu và kỹ năng làm các thông số đầu vào, hoạch định phân bổ nhiệm vụ cho các cơ sở đào tạo</li><li>• Thiết lập trung tâm đào tạo nguồn nhân lực logistics cho toàn vùng, điều phối liên kết vùng trong đào tạo và chia sẻ nguồn nhân lực trình độ cao</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Xây dựng các chuẩn nghề cũng như khung năng lực chung, cho từng vị trí công việc thiết yếu trong ngành ở đào tạo đại học cũng như đào tạo nghề</li><li>• Thông tin rộng rãi đến các đơn vị trong hệ sinh thái logistics trong toàn vùng</li><li>• Xem đánh giá hoạt động dựa trên các khung năng lực và chuẩn nghề là một phần của chiến lược sử dụng và phát triển nguồn nhân lực</li></ul> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

5 ĐỀ XUẤT KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG



## 5.1. Về cơ sở hạ tầng

**Cấp Trung ương:** Xây dựng chiến lược phát triển hạ tầng đường thủy nội địa

### Cấp địa phương

- Hoàn thiện hạ tầng đường bộ tại từng địa phương
- Phát triển hạ tầng đường thủy nội địa tại địa phương có thể mạnh

### Cấp liên vùng

- Tăng cường kết nối hạ tầng đường bộ
- Tăng cường kết nối hạ tầng đường thủy nội địa, đặc biệt kết nối giữa cảng biển cửa ngõ với vận tải thủy nội địa
- Đẩy mạnh kết nối hạ tầng đường biển và miền hậu phương
- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng hạ tầng hàng không tại cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Long Thành

## 5.2. Về thể chế, chính sách

### Cấp Trung ương

- Cần có chính sách kêu gọi các nhà đầu tư có tiềm lực lớn phát triển hạ tầng cảng biển.
- Cần thực hiện mạnh mẽ việc quản lý điều phối vĩ mô về vấn đề liên kết vùng trong phát triển cảng biển, đề cao lợi ích quốc gia, hài hòa lợi ích của các địa phương trong vùng.
- Cần hoàn thiện cơ chế quản lý phát triển các hiệp hội liên quan đến cảng biển nói chung trong đó có cảng biển khu vực Đông Nam Bộ, tăng cường vai trò của hiệp hội doanh nghiệp cảng.
- Ban hành các chính sách tạo thuận lợi hơn nữa cho vận tải quá cảnh, vận tải qua biên giới; đồng thời các địa phương trong vùng cũng cần chủ động ban hành các chính sách riêng nhằm thu hút hoạt động vận tải, logistics tạo lợi thế cạnh tranh.
- Tăng cường sự phối hợp giữa bộ, ngành ở Trung ương như Bộ Xây dựng, Bộ Công thương, Bộ Tài chính, các Bộ quản lý chuyên ngành trong quá trình xây dựng, điều chỉnh chính sách liên quan đến phát triển logistics.

### Cấp địa phương

- Các địa phương cần hoàn thiện chính sách tăng tính liên kết đến các khu vực xung quanh; cần có chính sách thông thoáng, cải cách thủ tục hành chính tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho doanh nghiệp logistics phát triển.
- Liên kết công - tư (cơ quan quản lý nhà nước với doanh nghiệp, tư nhân) cần được tăng cường đối thoại chính sách quản lý nhà nước giữa địa phương với hội, hiệp hội, doanh nghiệp.
- TP. HCM (sau khi sáp nhập tỉnh) nên mạnh dạn áp dụng các chính sách ưu đãi để thu hút đầu tư hình thành các mảnh ghép còn thiếu trong hệ sinh thái logistics. Khuyến khích và tích cực hỗ trợ việc thành lập các hiệp hội ngành nghề, các liên kết kinh doanh giữa các doanh nghiệp cùng ngành và liên ngành.

### Cấp liên vùng

- Chính sách quản lý nhà nước của các địa phương trong khu vực cần có sự đồng bộ vì lợi ích và sự phát triển chung của toàn vùng, điều chỉnh quy định tạo thuận lợi cho hàng hóa lưu thông vì mục đích chung của toàn vùng.
- Các địa phương trong vùng cần có chính sách chung khuyến khích phát triển nguồn hàng sử dụng cơ sở hạ tầng dùng chung trong vùng.

## 5.3. Về quy trình, hệ thống

### Cấp Trung ương

- Đẩy mạnh đầu tư, phát triển mạnh mẽ, đồng bộ hệ thống logistics cấp quốc gia, quốc tế gắn với đầu mối vận tải như cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế, các trục hành lang kinh tế trọng điểm.
- Khuyến khích phát triển doanh nghiệp vận tải đa phương thức.
- Phối hợp, hỗ trợ các địa phương liên quan đầu tư xây dựng Trung tâm logistics hàng không gần với sân bay quốc tế Long Thành, đầu tư phát triển hệ thống logistics cảng tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải và cụm cảng trên sông Sài Gòn.
- Đẩy nhanh quy hoạch hệ sinh thái logistics Cái Mép – Thị Vải.

### Cấp địa phương

- Triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông.
- Có chính sách cụ thể nhằm khuyến khích các doanh nghiệp vận tải đa phương thức; phát huy vai trò và hiệu quả hoạt động của các hiệp hội chuyên ngành.
- Tăng cường, đổi mới công nghệ xếp dỡ tại các cảng biển, áp dụng các công nghệ tiên tiến, phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.
- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải, đặc biệt là công nghệ thông tin và các xu hướng công nghệ mới trong vận tải và logistics.



## 5.4. Về xây dựng và phát triển nguồn nhân lực

Một số đề xuất về xây dựng và phát triển nguồn nhân lực nhằm đóng góp vào việc gia tăng liên kết logistics vùng ở cả cấp Trung ương và địa phương được tóm tắt trong hình sau:

### Cấp Trung ương

Hình 5.1. Một số đề xuất kế hoạch hành động ở cấp Trung ương cho việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ



#### Về chương trình đào tạo

- Chuẩn hóa chương trình đào tạo chính quy đại học và cao đẳng về logistics trong vùng (ngay cả sau sáp nhập tỉnh thành) theo chuẩn đầu ra quốc gia và liên tục được cập nhật.
- Khuyến khích các trường cập nhật chương trình đào tạo về logistics trong vùng (ngay cả sau sáp nhập tỉnh thành) theo các dự báo nhu cầu được thực hiện bởi các tổ chức có uy tín



#### Về đầu tư

- Tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng tương thích cho việc giảng dạy và thực hành tại các cơ sở đào tạo logistics trong vùng (ngay cả sau sáp nhập tỉnh thành).
- Xây dựng một trung tâm đào tạo nguồn nhân lực cho toàn vùng, giúp hiện thực hóa quy hoạch phát triển nguồn nhân lực chung cho cả vùng.



#### Về quy hoạch phát triển

- Xây dựng một quy hoạch phát triển nguồn nhân lực logistics chung cho toàn vùng (ngay cả sau sáp nhập tỉnh thành) trong trung (3-5 năm) và dài hạn (dài hơn 5 năm).

### Cấp Địa phương

Hình 5.2. Một số đề xuất kế hoạch hành động ở cấp địa phương cho việc chuẩn hóa nguồn nhân lực logistics của vùng Đông Nam Bộ



#### Về tuyển dụng

- Đưa ra chính sách thu hút người tài có năng lực chuyên môn ngành, kinh nghiệm và tiềm năng lãnh đạo, và hỗ trợ và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp trong tuyển dụng lãnh đạo cấp trung
- Đưa ra chính sách thu hút tạo điều kiện mời giảng viên có kinh nghiệm và năng lực tốt về các cơ sở đào tạo đại học và cao đẳng nhằm nâng cao chất lượng giảng viên



#### Về hợp tác đa bên

- Khuyến khích doanh nghiệp hợp tác với các nhà trường, cơ sở đào tạo trong vùng thông qua việc thành lập các ban tư vấn phát triển nguồn nhân lực tỉnh, hội đồng ngành ở các trường đại học, cao đẳng
- Hợp tác với doanh nghiệp thông qua cơ chế ban/ngành để đưa ra thông tin phát triển ngành và vùng, dự báo kỹ năng cần thiết cho sự phát triển ngành logistics trong từng tỉnh và vùng (ngay cả sau sáp nhập tỉnh thành)
- Tổ chức các hội thảo, nghiên cứu, sự kiện giao lưu giữa các trường trong vùng Đông Nam Bộ (ngay cả sau sáp nhập tỉnh thành) nhằm thúc đẩy việc chia sẻ thông tin, hòa hợp mục tiêu phát triển nguồn nhân lực logistics trong vùng



#### Về nâng cao năng lực

- Khuyến khích các cơ sở giáo dục nghề nghiệp tại các tỉnh có chương trình đào tạo nâng cao kỹ năng chuyên môn cho lao động đang làm việc tại doanh nghiệp logistics, đồng thời nâng cao nhận thức của doanh nghiệp về việc tuyển dụng lao động đã qua đào tạo sơ cấp, trung cấp, cao đẳng
- Hỗ trợ khuyến khích giảng viên giảng dạy chương trình logistics tại các cơ sở đào tạo trong vùng (ngay cả sau sáp nhập tỉnh thành, bao gồm cả Trường Cao đẳng Long An) thường xuyên cập nhật kiến thức thực tế từ doanh nghiệp, bồi dưỡng nâng cao trình độ nhằm nắm vững kiến thức chuyên môn, cũng như được tạo điều kiện cọ xát thực tế tại doanh nghiệp và trao đổi chuyên môn tại các cơ sở đào tạo trong vùng

**Ban Thư ký Hội đồng tư vấn  
kỹ năng nghề ngành logistics**



Lầu 4, VCCI-HCM, 171 Võ Thị Sáu,  
Phường Xuân Hòa, TP. Hồ Chí Minh



028 3932 5169



bea@vcci-hcm.org.vn



*Quét QR để đọc thêm  
báo cáo bản đầy đủ*