

## PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG KINH TẾ VIỆT NAM SAU COVID-19, TỪ GÓC ĐỘ LOGISTICS

TS. Nguyễn Ngọc Long

Khoa Kinh tế và Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Hòa Bình

Tác giả liên hệ: nguyennngocong1954@gmail.com

Ngày nhận: 27/11/2022

Ngày nhận bản sửa: 30/11/2022

Ngày duyệt đăng: 20/12/2022

### Tóm tắt

Logistics là ngành kinh tế đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và là một ngành dịch vụ có nhiều tiềm năng đem lại giá trị gia tăng cao; logistics đảm bảo cho mọi nền kinh tế luôn được phát triển nhịp nhàng, bền vững và hiệu quả cao. Tuy vậy, ở nước ta, sự “mất cân xứng” giữa sản xuất và logistics ngay từ khâu hoạch định chiến lược, quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển ở các địa phương, các ngành và nền kinh tế quốc dân đã dẫn đến những bất cập trong phát triển bền vững. Trong phạm vi bài viết này, chúng tôi đề cập một số nguyên nhân, rào cản trong phát triển bền vững kinh tế nước ta thời gian qua và giải pháp logistics nhằm góp phần hiện thực hóa mục tiêu phát triển bền vững kinh tế, giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2045.

**Từ khóa:** Logistics, hệ thống logistics, tư duy logistics.

### Recovery and sustainable development of Vietnam's economy after covid-19 from logistics viewpoints

#### Abstract

Logistics is an economic sector which supports, connects and promotes socio-economic development, contributes to enhancing competitive strength. It is also potential service industry of high values. Logistics ensures the smooth, stable and efficient operation of economies. However, the “disproportion” between production and logistics in various stages from strategy developing, planning and building development policies in provinces, sectors and economy hindered sustainable development. This article presented the obstacles and barriers to the sustainable development in Vietnam and logistics solutions to clarify sustainable development goal 2021-2030, and vision to 2045.

**Keyword:** Logistics, logistics system, logistics thought.

### 1. Logistics và một số rào cản trong phát triển kinh tế bền vững ở Việt Nam

Logistics là ngành dịch vụ có vai trò quan trọng đối với nền kinh tế quốc dân trong sản xuất, phân phối và lưu thông hàng hóa. Đặc biệt, trong việc nâng cao hiệu quả các hoạt động sản xuất kinh doanh của các ngành và các doanh nghiệp trong kinh tế thị trường. Ở tầm vĩ mô, logistics giúp tối ưu hoá quá trình phân phối, vận chuyển, dự trữ các nguồn lực, logistics làm cho nền kinh tế nước ta gắn với kinh tế khu vực và thế giới; là mô hình để thực hiện hiệu quả liên kết

trong phát triển kinh tế địa phương và vùng lãnh thổ thông qua hệ thống các trung tâm logistics quốc gia, khu vực, cụm logistics được kết nối, giúp quốc gia, vùng lãnh thổ phát triển nhanh, bền vững. Ở cấp vi mô, logistics đóng vai trò quyết định trong việc giải bài toán đầu vào và đầu ra của các doanh nghiệp một cách hiệu quả, thông qua việc tối ưu hóa các hoạt động sản xuất kinh doanh, nhờ đó, giảm chi phí, nâng cao khả năng cạnh tranh. Việt Nam có nhiều tiềm năng để phát triển logistics, góp phần tăng trưởng GDP, đẩy nhanh quá trình chuyển

đổi mô hình tăng trưởng kinh tế. Là hoạt động thương mại, dịch vụ logistics bao gồm một chuỗi các dịch vụ được tổ chức và quản lý khoa học gắn liền với các khâu của quá trình sản xuất, phân phối, lưu thông và tiêu dùng trong nền sản xuất xã hội. Nói đến logistics là nói đến hiệu quả, nói đến tối ưu hóa trong các ngành, các doanh nghiệp và nền kinh tế quốc dân, tư tưởng logistics đồng nghĩa với tư tưởng hiệu quả cả quá trình, cả chuỗi cung ứng, nó đối lập với lợi ích cục bộ, lợi ích nhóm làm tổn hại đến lợi ích toàn cục, lợi ích quốc gia. Hiệu quả của logistics gắn liền với hiệu quả của toàn chuỗi cung ứng, của tất cả các doanh nghiệp/tổ chức trong chuỗi.

Sau khi bị đại dịch Covid-19 toàn cầu “đón gục” trong năm 2020, nền kinh tế thế giới bước sang năm 2021 trong một trạng thái “toi tả”. Cú sốc mà Covid-19 gây ra đã khiến thế giới rơi vào cuộc suy thoái tồi tệ nhất từ đại suy thoái năm 1930, với mức suy giảm của tổng sản phẩm trong nước (GDP) toàn cầu năm 2021 là 3,1%, theo số liệu của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF). Năm 2021, những làn sóng dịch bệnh vẫn tiếp nối bùng lên, mỗi lần có biến chủng mới xuất hiện, triển vọng kinh tế thế giới lại bị che mờ. Bởi vậy, nỗi lo sợ vẫn còn khi dịch bệnh vẫn diễn biến phức tạp trên toàn cầu với những biến thể mới, cản trở đà phục hồi kinh tế, là thách thức lớn đối với kinh tế thế giới nói chung, trong đó có Việt Nam. Việt Nam là một trong những quốc gia chịu ảnh hưởng nặng nề của dịch bệnh, tăng trưởng kinh tế năm 2020 đạt mức 2,91%; năm 2021, tăng trưởng GDP chỉ ở mức 2,56%, là năm có tốc độ tăng trưởng GDP thấp nhất trong vòng 30 năm qua [1].

Năm 2022, kinh tế thế giới có hồi phục, nhưng tốc độ phục hồi và tăng trưởng giữa các quốc gia không đồng đều. Lạm phát trở thành một vấn đề lớn, khiến nhiều nước phải rút lại các chính sách tiền tệ siêu lỏng lẻo của thời đại dịch. Mây đen nổi lên ở Trung Quốc, khi ngành Bất động sản nước này lâm vào một cuộc khủng hoảng thanh khoản. Đây là một thách thức lớn đối với nền kinh tế Trung Quốc, trong khi xung

đột thương mại Mỹ - Trung vẫn căng thẳng không hề dịu đi kể từ khi Tổng thống Joe Biden lên cầm quyền. Bên cạnh đó, việc cả thế giới tìm cách thích ứng sống chung an toàn với Covid-19, thì một mình Trung Quốc theo đuổi “Zero Covid” cũng khiến nước này đuối sức giữa lúc các nền kinh tế khác phục hồi - tăng tốc.

Chuỗi cung ứng toàn cầu đã rơi vào tình trạng “trở tay không kịp” khi nền kinh tế thế giới phục hồi mạnh mẽ sau đại dịch. Nhu cầu hàng hóa tăng vọt trong khi hoạt động sản xuất và logistics không phục hồi với tốc độ tăng tương ứng, khiến toàn bộ chuỗi cung ứng bị thất lại ở nhiều điểm.

Năm 2022 là năm thứ hai Việt Nam thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội 5 năm 2021-2025 trong bối cảnh tình hình kinh tế thế giới trở nên khó khăn hơn khi xung đột quân sự giữa Nga và Ucraina kéo dài và không ít thách thức đối với kinh tế Việt Nam; đại dịch Covid-19 với biến chủng mới đã ảnh hưởng tiêu cực đến nền kinh tế. Nhiều tỉnh, thành phố là đầu tàu kinh tế, trọng điểm sản xuất công nghiệp bị ảnh hưởng nặng nề như thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa-Vũng Tàu, Long An, Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang,... Thiên tai năm 2022 diễn biến phức tạp, khốc liệt và khó dự đoán hơn năm 2021; từ đầu năm 2022 đến tháng 10/2022, trên cả nước xảy ra 4 cơn bão, 1 cơn áp thấp nhiệt đới, 197 trận mưa, ngập úng, lũ quét, sạt lở đất; 193 trận dông lốc; 81 vụ sạt lở bờ sông, 233 trận động đất, 9 trận gió mạnh và 2 đợt rét đậm, rét hại; thiên tai đã làm 136 người chết, mất tích, 210 người bị thương; 639 ngôi nhà bị sập đổ, 15.354 nhà bị hư hỏng... tác động không nhỏ tới các hoạt động của nền kinh tế và cuộc sống của người dân; tỷ lệ thất nghiệp, thiếu việc làm ở mức cao. Trước tình hình đó, Chính phủ đã ban hành những quyết sách kịp thời để chống sự lây lan của dịch bệnh và phát triển kinh tế đảm bảo an sinh xã hội. Đặc biệt là Nghị quyết 128/NQ-CP ngày 11/10/2021 về ban hành Quy định tạm thời “thích ứng an toàn, linh hoạt, kiểm soát hiệu quả dịch Covid-19” để phát triển kinh tế-xã hội, cùng với các chính

sách đảm bảo an sinh xã hội khác. Điều này đã “cởi trói” dần cho nền kinh tế, các hoạt động sản xuất kinh doanh được hoạt động trở lại bình thường mới, lưu thông hàng hóa trong nước được cởi mở hơn, kinh tế dần hồi phục. Việt Nam đạt kết quả tích cực với việc duy trì tăng trưởng, mặc dù tăng trưởng GDP năm 2021 đạt 2,56%, thấp nhất trong giai đoạn 1990-2021 nhưng trước những tác động tiêu cực của dịch Covid-19 thì đó là một thành công của nước ta với tốc độ tăng thuộc nhóm nước cao nhất thế giới. Về cơ cấu GDP năm 2021, khu vực nông lâm nghiệp và thủy sản chiếm tỷ trọng 12,56%, giảm 0,1 điểm phần trăm so với năm 2020; khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 37,47%, tăng 0,73 điểm phần trăm; khu vực dịch vụ chiếm 41,21%, giảm 0,62 điểm phần trăm. Thương mại hàng hóa năm 2021 trải qua nhiều biến động, khó dự đoán do diễn biến phức tạp của dịch Covid-19, nhưng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ năm 2021 so với GDP đạt 186,5%; cao hơn so với tỷ lệ 163,3% của năm 2020; đồng thời, quy mô nền kinh tế nước ta đạt hơn 366,1 tỷ USD, vượt Malaysia: 347,46 tỷ USD và Singapor: 364,46 tỷ USD, đưa Việt Nam trở thành quốc gia có nền kinh tế lớn thứ 4 trong khu vực Đông Nam Á (sau Indonesia: 1099,11 tỷ USD; Thái Lan: 509,74 tỷ USD và Philippines: 381,73 tỷ USD [1,2]).

Bên cạnh kết quả tăng trưởng đạt được trong năm 2021, bước sang năm 2022, kinh tế nước ta phục hồi mạnh mẽ; trong 9 tháng đầu năm, tăng trưởng GDP đạt 8,83% [3]; dự kiến cả năm từ 7,5% đến 8,0%. Theo dự báo của nhiều tổ chức quốc tế, Việt Nam sẽ có mức tăng trưởng cao nhất khu vực châu Á-Thái Bình Dương trong năm 2022 (WB dự báo tăng trưởng GDP của Việt Nam đạt 7,2% trong năm 2022; IMF nâng dự báo tăng trưởng của Việt Nam đạt 7% trong năm 2022). Tuy nhiên, để phục hồi và phát triển, nền kinh tế Việt Nam vẫn còn tồn tại nhiều vấn đề cần phải giải quyết, gây ảnh hưởng đến việc phục hồi nền kinh tế và thúc đẩy tăng trưởng. Với độ mở lớn, hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng nên mọi biến

động của kinh tế thế giới đều tác động đến các lĩnh vực kinh tế-xã hội nước ta. Đó là sự xuất hiện của biến chủng mới Omicron-Covid-19, tuy được khống chế ở Việt Nam nhưng còn diễn biến phức tạp trên thế giới; Trung Quốc, nước láng giềng lại lập kỷ lục mới về số ca mắc Covid-19 đến ngày 27/11/2022, có 311.624 ca nhiễm, riêng ngày 27/11/2022 có 40.052 ca nhiễm mới, tăng so với 39.506 ca một ngày trước đó; ít nhất 49 thành phố của Trung Quốc, nơi sinh sống của 1/3 dân số cả nước đang nằm trong diện phong tỏa hoàn toàn hoặc một phần.

Áp lực lạm phát dai dẳng và thất chặt tiền tệ mạnh hơn tại Mỹ và các nước có nền kinh tế phát triển có thể dẫn đến biến động trên các thị trường tài chính toàn cầu, làm suy giảm tăng trưởng kinh tế của Việt Nam... các hoạt động sản xuất, cung ứng và lưu chuyển thương mại, hàng không, du lịch, lao động và việc làm bị đình trệ, gián đoạn. Bên cạnh đó, xuất khẩu 10 tháng năm 2022 kim ngạch xuất khẩu đạt 312,82 tỷ USD, tăng 15,9% so với cùng kỳ năm trước [4], nhưng chưa đảm bảo tính bền vững, năng suất lao động vẫn ở mức thấp... Dịch Covid-19, (từ ngày 26/6/2020 đến ngày 27/11/2022, số ca nhiễm trên toàn thế giới tại hơn 215 nước và vùng lãnh thổ lên trên 645 triệu người và trên 6,6 triệu người tử vong [5]; theo các tổ chức quốc tế, kinh tế thế giới thiệt hại trên 10 nghìn tỷ USD trong năm 2020 và 2021 [6], thiệt hại đối với vận tải hàng không quốc tế, với lượng khách giảm tới 60% trong năm 2020 và giảm tiếp 50% trong năm 2021, thiệt hại gần 200 tỷ USD trong hai năm đại dịch vừa qua [7] và phải mất nhiều năm mới trở lại hoạt động bình thường như năm 2018-2019... Năm 2020, 2021 là hai năm bi đát của nền kinh tế, nhất là, ngành Du lịch thế giới, theo Báo cáo tháng 01/2022 của Tổ chức UNWTO, lượng khách du lịch quốc tế năm 2021 đã giảm 72% so với mức trước đại dịch [8]. Ngành Du lịch toàn cầu đã chịu tổn thất gấp hơn 10 lần so với cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2009. Năm 2020, sự sụt giảm tổng thu - thất thu từ du lịch toàn cầu ước tính lên đến 2000 nghìn tỷ USD (1.780

tỷ Euro), gián tiếp gây ra thiệt hại khoảng 2 nghìn tỷ USD cho GDP toàn cầu. Theo đánh giá của Tổ chức ILO, thế giới đã có khoảng 25 triệu người thất nghiệp do đại dịch Covid-19... Và đến ngày 27/11/2022, sau hơn hai năm, số ca nhiễm trên toàn thế giới đã lên 645.945.842 người, trong đó, có 6.635.839 người tử vong [5] làm cho các quốc gia phải định hình lại lần nữa chính sách, cơ cấu lại nền kinh tế, định hình lại chuỗi cung ứng trong bối cảnh lây lan của chum biến thể mới Omicron.

Đối với Việt Nam, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 30/01/2022 về “Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế-xã hội và triển khai Nghị quyết số 43/2022/QH15 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ”. Với việc mở cửa nền kinh tế gắn với đầu tư nâng cao năng lực y tế, phòng chống dịch bệnh; thực hiện mục tiêu kép “vừa phòng chống dịch bệnh hiệu quả, vừa tận dụng tốt các cơ hội, nỗ lực phục hồi và phát triển kinh tế-xã hội trong trạng thái bình thường mới”; đồng thời, khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế để đưa nền kinh tế đạt mức tăng trưởng cao nhất trong năm 2022 và các năm tiếp theo. Do đó, theo chúng tôi, đòi hỏi phải có cách tiếp cận mới về vai trò, sứ mệnh và quản lý Nhà nước đối với phát triển hệ thống logistics theo hướng bền vững trong thúc đẩy tăng trưởng kinh tế sau Covid-19; vì thực tế chúng ta chưa quan tâm đúng mức đến việc xây dựng hạ tầng kết nối (hạ tầng logistics) với các phương thức vận tải để nâng cao hiệu quả trong khai thác các hành lang kinh tế, các công trình và phát triển logistics. Việt Nam với nhiều lợi thế về giao thông vận tải như đường biển, đường sắt, đường bộ, đường hàng không, đường ống và cả phương tiện vận tải điện tử nhưng một thời gian dài dường như chúng ta quá chú trọng vào các chính sách phát triển và đầu tư cho đường bộ, làm các BOT, đua nhau làm cảng biển, đường cao tốc, sân bay... nhưng lại thiếu đầu tư xây dựng hệ thống đường gom, đường kết nối đồng bộ, thiếu quan tâm phát triển đường sắt quốc gia, đường sắt kết nối các cảng biển quốc tế, đường thủy và đặc biệt là xây dựng các

trung tâm logistics để phát triển vận tải đa phương thức, xây dựng các khu công nghiệp logistics cho sản xuất. Hiện nay, cả nước có tới 395 khu công nghiệp (KCN) tại 61 tỉnh thành với diện tích quy hoạch 123 ngàn ha [8] nhưng tại các địa phương nên cần hành lang kinh tế Đông Tây, vẫn chưa có trung tâm logistics. Không có các trung tâm logistics để thực hiện sự liên kết các phương thức vận tải hậu cần cho các vùng sản xuất hàng hóa lớn, các cảng biển quốc tế lớn lại không kết nối với hệ thống đường sắt quốc gia qua các trung tâm logistics. Những hạn mức trên làm ảnh hưởng tiêu cực trực tiếp đến chương trình phục hồi kinh tế và tăng trưởng bền vững, nhất là, đối với phát triển các khâu phân phối, lưu thông hàng hóa, phát triển kinh tế du lịch và thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, xuất nhập khẩu của các địa phương và doanh nghiệp trong bối cảnh đại dịch Covid-19 và phục hồi - phát triển kinh tế sau đại dịch bệnh Covid-19. Tiếp nữa là câu chuyện về môi trường kinh doanh và môi trường logistics. Việc đẩy mạnh cải thiện môi trường kinh doanh thời gian qua đã góp phần tích cực cho phát triển các loại hình doanh nghiệp, thực hiện các mục tiêu kinh tế-xã hội của đất nước. Tuy nhiên, để cho nền kinh tế Việt Nam phát triển nhanh và bền vững, có thể đạt kết quả, hiệu quả cao hơn, đã đến lúc cần phải chú ý, quan tâm nhiều hơn đến môi trường logistics, bao gồm các yếu tố thể chế, pháp luật logistics, cơ sở hạ tầng logistics, phát triển hệ thống các doanh nghiệp logistics có sức cạnh tranh cao và hệ thống các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics...

## **2. Khuyến nghị chính sách cho chương trình phát triển bền vững kinh tế Việt Nam từ góc độ logistics**

Logistics vừa là một môn khoa học, vừa là lĩnh vực dịch vụ được nhiều nhà nghiên cứu và thực tiễn xác định là ngành mũi nhọn, tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững. Hoạt động logistics gắn liền với hoạt động của chuỗi các dịch vụ liên quan đến phân phối và lưu thông hàng hóa trên thị trường. Giá trị mà logistics mang lại là làm gia tăng giá trị của hàng hóa, dịch

vụ cho cả giới sản xuất lẫn giới tiêu dùng, tối ưu hóa chi phí logistics, tăng tốc độ lưu chuyển hàng hóa và thúc đẩy phát triển các ngành, nâng cao khả năng cạnh tranh cho doanh nghiệp và nền kinh tế quốc dân [9]. Vì vậy, để góp phần thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội 2021-2025, chiến lược phát triển 2021-2030 và tận dụng cơ hội vàng từ các Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới và sự dịch chuyển dòng vốn đầu tư quốc tế do đại dịch Covid-19 làm chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy và cả những thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư (CMCN 4.0)..., chúng tôi cho rằng, cần phải có nhiều giải pháp đồng bộ, thực hiện cả trước mắt và lâu dài, đặc biệt là cần khắc phục những “mắt cân xúng” trong tư duy, trong các chính sách đầu tư phát triển nêu trên. Ở đây, chúng tôi chỉ xin trao đổi một số khía cạnh từ góc độ logistics như sau:

*Trước hết*, cần có tư duy logistics trong bối cảnh mới, sau đại dịch Covid-19, ngay trong khâu hoạch định, thực thi chiến lược, kế hoạch, chính sách phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045 nhằm bảo đảm đồng bộ các yếu tố cho phát triển bền vững. Không nên coi logistics chỉ là dịch vụ đơn thuần vận tải hay dịch vụ giao nhận đơn lẻ, mà cần được hiểu rộng hơn nhiều như là một khoa học, một nghệ thuật, vừa là một ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng bảo đảm cho phát triển bền vững. Tư duy logistics là tư duy kết nối hiệu quả - tư duy tối ưu hóa trong các ngành, các địa phương và nền kinh tế quốc dân, tư duy logistics đồng nghĩa với tư duy hiệu quả cả quá trình, chuỗi cung ứng, nó đối lập với lợi ích cục bộ địa phương, lợi ích dự án, lợi ích nhóm mà làm tổn hại đến lợi ích toàn cục - lợi ích quốc gia. Do vậy, cần tăng cường tuyên truyền và nâng cao nhận thức tư duy logistics, đặc biệt là vai trò của môi trường logistics và các bất động sản logistics vừa là yếu tố cho phát triển bền vững, vừa là mô hình bảo vệ môi trường, vừa là mô hình kinh doanh mới làm tăng nguồn thu cho ngân sách Nhà nước, thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế giữa các địa phương.

*Thứ hai*, rà soát để sửa đổi và bổ sung kịp thời các chính sách phát triển các ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng như giao thông, thương mại, công nghệ thông tin, tài chính, đặc biệt là đối với ngành logistics, trực tiếp phục vụ cho sản xuất và thúc đẩy phục hồi kinh tế, tăng trưởng nhanh và bền vững sau đại dịch Covid-19. Cần điều chỉnh và bổ sung, thậm chí tích hợp các quy hoạch phát triển các trung tâm logistics, hệ thống cảng cạn và các điểm dừng nghỉ trên các xa lộ hiện nay ở nước ta, để các Quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2025 và Quyết định 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 về phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, phù hợp hơn với thực tế logistics hiện nay nhằm thúc đẩy nhanh vận tải hàng hóa bằng đường sắt, đường sông biển, vốn Việt Nam có nhiều lợi thế nhưng chúng ta lại rất ít chú ý khai thác và phát triển, thậm chí bị lãng quên trong bối cảnh đại dịch Covid-19.

*Thứ ba*, tập trung ưu tiên đầu tư xây dựng hạ tầng kết nối - hạ tầng logistics phải được coi là một khâu đột phá chiến lược trong phát triển bền vững giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2045. Việc xây dựng và đưa vào khai thác các bất động sản logistics để đẩy mạnh và nâng cao hiệu quả các hoạt động tiếp tục sản xuất trong khâu lưu thông nhằm gia tăng giá trị hàng xuất khẩu và nâng cao giá trị nông sản của các địa phương (đặc biệt ưu tiên xây dựng các trung tâm logistics trên các hành lang kinh tế, Quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, đường cao tốc..., xem xét kết nối đường sắt quốc gia với các cảng biển quốc tế, các hành lang kinh tế qua các cửa khẩu quốc tế với các nước Trung Quốc, Lào, Campuchia...), tiếp đến là xây dựng các khu công nghiệp logistics, cụm logistics trên địa bàn cả nước để kết nối các địa phương, các vùng kinh tế nhằm thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế, khai thác hiệu quả các tuyến hành lang kinh tế trên địa bàn, thúc đẩy lưu thông hàng hóa,



đẩy mạnh thu hút đầu tư logistics trong và ngoài nước, gia công chế biến sâu sản phẩm để gia tăng giá trị hàng hóa, xuất nhập khẩu và tiêu thụ sản phẩm cho các địa phương là rất cần thiết hiện nay.

*Thứ tư*, tiếp tục triển khai thực hiện Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 và Quyết định 221/QĐ-TTg sửa đổi bổ sung Quyết định 200/QĐ-TTg, trong đó đã xác định lộ trình xây dựng, chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2030-2035, tầm nhìn đến năm 2045. Cần thiết phải bổ sung các vấn đề phát triển logistics Việt Nam như phát triển hệ thống logistics, quản lý Nhà nước về logistics, xây dựng cơ sở hạ tầng logistics, bất động sản logistics, hình thành hệ sinh thái logistics... nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững trong thực thi chiến lược phát triển kinh tế-xã hội giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2045 và kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội 5 năm 2021-2025.

*Thứ năm*, đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao cho nền kinh tế quốc dân giai đoạn chiến lược 2021-2030, tầm nhìn 2045. Nguồn nhân lực logistics nói chung và nguồn nhân lực logistics cho các ngành, địa phương và các doanh nghiệp nói riêng hầu như chưa được quan tâm đầu tư đúng mức cho đào tạo phát triển ở Việt Nam trong suốt thời gian dài. Vì vậy, đẩy mạnh đào tạo, phát triển nguồn nhân lực logistics và hình thành tư duy logistics ở nước ta trong những năm tới là rất cần thiết.

*Thứ sáu*, thực hiện thống nhất các quy định về hoạt động logistics, sửa đổi Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô, để đảm bảo sự bình đẳng trong kinh doanh logistics, đồng thời, huy động được tối đa nguồn lực cho sản xuất và lưu thông hàng hóa, dịch vụ; duy trì hoạt động liên tục, nhịp nhàng với chi phí logistics phù hợp.

### Tài liệu tham khảo

- [1]. Tổng cục Thống kê (2021), *Niên giám thống kê 2021*.
- [2]. Trang thông tin điện tử tổng hợp Ban Kinh tế trung ương (2022), “*Lộ diện trong nền kinh tế lớn theo GDP ở Đông Á năm 2021*”, <http://kinhtetrunguoc.vn/> (Truy cập ngày 29/11/2022).
- [3]. Tổng cục Thống kê (2022), *Báo cáo tình hình kinh tế-xã hội quý 3 và 9 tháng năm 2022*.
- [4]. Tổng cục Thống kê (2022), *Báo cáo tình hình kinh tế-xã hội tháng 10 và 10 tháng năm 2022*.
- [5]. Thống kê *worldometers.info*.
- [6]. Cổng thông tin điện tử Bộ Tài chính (2021), “*Covid-19 khiến kinh tế thế giới thiệt hại trên 10 nghìn tỉ USD trong năm 2020-2021*”, <https://mof.gov.vn/> (Truy cập ngày 29/11/2022).
- [7]. Minh Châu (2022), “*Các hãng hàng không thế giới thiệt hại lớn trong đại dịch Covid-19*”, <http://vietnamplus.vn> (Truy cập ngày 29/11/2022).
- [8]. <https://vneconomy.vn/canh-tranh-khu-cong-nghiep-nam-2022>
- [9]. Minh Đức (2022), “*Điểm nhấn ngành du lịch thế giới năm 2021*”, <http://itdr.org.vn> (Truy cập ngày 29/11/2022).
- [10]. Đặng Đình Đào (2019, 2020), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Nxb Lao động-Xã hội, Hà Nội.