

NGHIÊN CỨU ĐIỀU KIỆN - ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN  
HỆ THỐNG LOGISTICS CỦA TỈNH TUYỀN QUANG  
THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN 2050

TS. Nguyễn Ngọc Long, TS. Nghiêm Văn Trọng  
Trường Đại học Hòa Bình  
Tác giả liên hệ: nguyennngoclang1954@gmail.com

Ngày nhận: 20/02/2023  
Ngày nhận bản sửa: 20/3/2023  
Ngày duyệt đăng: 26/6/2023

**Tóm tắt**

Tuyên Quang nằm ở phía Bắc của Việt Nam là tỉnh không có biển, không có đường sắt và đường hàng không. Vì vậy, cần nghiên cứu điều kiện để xây dựng và phát triển hạ tầng - hệ thống logistics trên địa bàn đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Tuyên Quang là hết sức cần thiết và có ý nghĩa trong việc tìm cho tỉnh một hướng đi thích hợp để phát triển. Trong phạm vi bài viết này, chúng tôi xin khái quát vấn đề nghiên cứu điều kiện và đề xuất quy hoạch phát triển hệ thống logistics tỉnh Tuyên Quang cho giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

**Từ khóa:** Quy hoạch, điều kiện, phát triển, hệ thống logistics.

**Conditions Research and Proposed Logistics System Development Planning for  
Tuyen Quang Province during the Period of 2021-2030 and Vision to 2050**

Dr. Nguyen Ngoc Long, Dr. Nghiem Van Trong  
Hoa Binh University  
Corresponding author: nguyennngoclang1954@gmail.com

**Abstract**

Tuyen Quang province, located in the northern region of Vietnam, is a landlocked province without access to the sea, railway, or air transportation. Therefore, it is crucial to investigate the conditions for building and developing infrastructure and logistics systems in the province to meet the economic and social development requirements. This research is essential in finding a suitable direction for the province's development. This article provides an overview of the conditions research and proposes a logistics system development planning for Tuyen Quang province during the period of 2021-2030, with a vision towards 2050.

**Keywords:** Planning, condition, development, logistics system.

**1. Tổng quan về hệ thống logistics**

**1.1. Hệ thống logistics**

Do cách tiếp cận khi nghiên cứu hệ thống logistics nên có nhiều định nghĩa và cách phân chia hệ thống này. Trong phạm vi doanh nghiệp, hệ thống logistics là sự kết hợp quản lý hai mặt: Đầu vào (cung ứng vật tư) với đầu ra (tiêu thụ sản phẩm) để tiết kiệm chi phí, tăng hiệu quả. Hệ thống logistics trong nền kinh tế quốc dân là tổng thể bao gồm tất cả các hoạt động liên hệ với

nhau nhằm chuyển đưa vật liệu và hàng hóa từ tổ chức đầu nguồn qua tất cả các khâu trung gian đến người sử dụng cuối cùng. Hệ thống này tích hợp các hoạt động thuộc nhiều chức năng của quá trình sản xuất kinh doanh (thu mua, quản trị, phân phối hiện vật) và từ nhiều khu vực của nền kinh tế (sản xuất, vận tải, phân phối và thông tin liên lạc). Hoạt động trong hệ thống logistics bao gồm một chuỗi các hoạt động cơ bản từ vận tải, kho bãi, gom hàng và thông quan đến phân

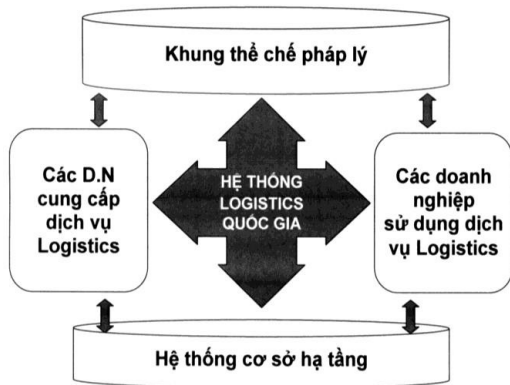
phối hàng hóa trong nội bộ quốc gia và hệ thống thanh toán, thông tin liên quan đến hàng loạt các chủ thể công và tư nhân.

Hệ thống logistics, theo cách tiếp cận hệ thống kinh doanh dịch vụ, là tổng thể các doanh nghiệp logistics với hệ thống kho, trạm, trung tâm logistics, cửa hàng thuộc các ngành, địa phương và doanh nghiệp quản lý, các tổ chức kinh doanh dịch vụ hợp pháp của tất cả các thành phần kinh tế kinh doanh logistics trên thị trường [1].

**1.2. Các thành phần của hệ thống logistics**

Hệ thống logistics trong nền kinh tế quốc dân hay hệ thống logistics quốc gia là tổng thể khung thể chế pháp lý, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics và hệ thống cơ sở hạ tầng [2].

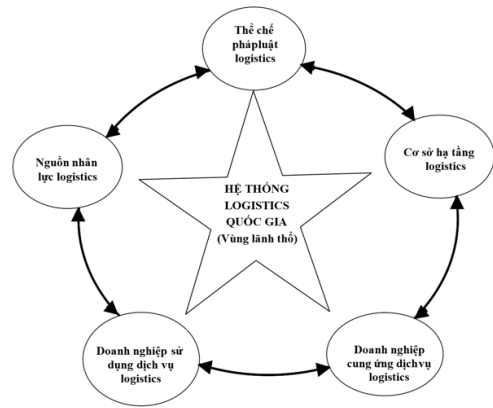
Cách tiếp cận hệ thống logistics quốc gia theo 4 yếu tố (thành phần) cấu thành bao gồm: (1) Khung thể chế pháp lý; (2) Hệ thống cơ sở hạ tầng; (3) Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics; (4) Các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics (xem Hình 1).



**Hình 1.** Hệ thống logistics quốc gia (Vùng lãnh thổ)

*Nguồn: [2]*

Cách tiếp cận hệ thống logistics quốc gia theo 5 yếu tố bao gồm: (1) Khung thể chế pháp luật logistics; (2) Cơ sở hạ tầng logistics; (3) Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics; (4) Các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics; (5) Nguồn nhân lực logistics (xem Hình 2).



**Hình 2.** Hệ thống logistics quốc gia (Vùng lãnh thổ)

*Nguồn: [1]*

**2. Điều kiện để phát triển hệ thống logistics**

**2.1. Chính sách và pháp luật logistics**

Đây là yếu tố quan trọng hệ thống logistics quốc gia và vùng lãnh thổ. Khung thể chế pháp luật bao gồm hệ thống pháp luật quốc gia về logistics và chính sách phát triển logistics của Trung ương và của địa phương (Tuyên Quang). Hệ thống chính sách và pháp luật logistics được quy định tại Luật Thương mại; Nghị định 163/2017/NĐ-CP “Quy định về kinh doanh dịch vụ logistics”; Quyết định 200/QĐ-TTg năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định 221/QĐ-TTg năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định 200/QĐ-TTg về “Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025”. Nghị quyết số 08/NQ-HĐND ngày 14/3/2022 của Hội đồng nhân dân tỉnh Tuyên Quang về “Quy hoạch tỉnh Tuyên Quang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050” đã đề ra định hướng và phương hướng phát triển vùng kinh tế trọng điểm và dịch vụ logistics của tỉnh Tuyên Quang. Tuy nhiên, tỉnh Tuyên Quang vẫn chưa có chiến lược, kế hoạch phát triển hệ thống logistics trên tất cả các yếu tố.

**2.2. Kết cấu hạ tầng logistics**

Tuyên Quang thuộc vùng trung du và miền núi phía Bắc có diện tích tự nhiên 5.867,9 km<sup>2</sup>, chiếm 1,77% diện tích cả nước, đứng thứ 24/63 tỉnh, thành phố cả nước về diện tích; có vị trí địa lý từ 21°30' đến 22°40'

vĩ độ Bắc và 104°53' đến 105°40' kinh độ Đông, tiếp giáp với 7 tỉnh. Phía Bắc giáp với tỉnh Cao Bằng và tỉnh Hà Giang, phía Nam giáp với tỉnh Phú Thọ và tỉnh Vĩnh Phúc, phía Tây giáp với tỉnh Yên Bái, phía Đông giáp với tỉnh Bắc Kạn và tỉnh Thái Nguyên [3].

Tuyên Quang với phần lớn diện tích là địa hình đồi núi, nằm sâu trong nội địa, cách xa các cảng biển, cửa khẩu và các trung tâm kinh tế lớn của cả nước; chưa có đường hàng không và đường sắt nên giao thương giữa tỉnh với các địa phương trong cả nước gặp khó khăn. Các tuyến giao thông đường bộ chính đi qua địa bàn tỉnh bao gồm Quốc lộ 2 - Kết nối từ Hà Nội, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Tuyên Quang và Hà Giang (khoảng 90 km đi trên địa bàn tỉnh Tuyên Quang); Quốc lộ 2C - Kết nối từ tỉnh Vĩnh Phúc (thành phố Vĩnh Yên và các huyện Lập Thạch, Tam Dương, Tam Đảo), các huyện Sơn Dương, thành phố Tuyên Quang, huyện Yên Sơn, Chiêm Hóa đến huyện Na Hang; Quốc lộ 279 - Kết nối các huyện vùng cao của Tuyên Quang với các tỉnh Bắc Kạn, Cao Bằng, Hà Giang; Quốc lộ 37 - Kết nối Tuyên Quang với các tỉnh Thái Nguyên, Phú Thọ, Yên Bái; Quốc lộ 280 - Kết nối Tuyên Quang với tỉnh Hà Giang; Quốc lộ 2D - Kết nối Tuyên Quang với tỉnh Yên Bái, Phú Thọ; Quốc lộ 3B - Kết nối Tuyên Quang với tỉnh Bắc Kạn; đường Hồ Chí Minh - Kết nối Tuyên Quang với tỉnh Thái Nguyên, Phú Thọ. Thực tiễn, việc vận chuyển, lưu thông hàng hóa dịch vụ của tỉnh phụ thuộc vào đường bộ và số tuyến đường lại hạn chế nên chi phí logistics cao, khó cạnh tranh với các địa phương khác; mặc dù hệ thống giao thông được thông suốt nội và ngoại tỉnh.

Với việc đẩy nhanh tiến độ thi công dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang; hoàn thành dự án xây dựng hai tuyến đường dọc sông Lô đầu nối với các tuyến Quốc lộ 37, Quốc lộ 2C, đường Hồ Chí Minh liên kết với đường cao tốc nối thành phố Tuyên Quang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai; xây dựng dự án đường trục phát triển đô thị từ thành phố Tuyên Quang đi trung

tâm huyện Yên Sơn sẽ kết nối Tuyên Quang với tỉnh Hà Giang; hệ thống giao thông của tỉnh Tuyên Quang sẽ kết nối với các tỉnh phát triển ở vùng đồng bằng sông Hồng, tạo thuận lợi cho Tuyên Quang trong giao thương, thu hút đầu tư, phát triển kinh tế - xã hội, sẽ giúp phát triển hạ tầng logistics.

Hệ thống sông ngòi Tuyên Quang khá dày với mật độ 0,9 km/km<sup>2</sup> và phân bố tương đối đều giữa các vùng. Sông Lô chảy qua tỉnh dài 145 km, là đường thủy nối Tuyên Quang với các tỉnh khác liền kề và có khả năng vận tải với các xà lan, tàu thuyền có sức chứa hàng chục tấn vào mùa khô và hàng trăm tấn vào mùa mưa; sông Gâm chảy qua tỉnh dài 170 km, có khả năng vận tải đường thủy, nối các huyện Na Hang, Chiêm Hóa với tỉnh ly; sông Phó Đáy, chảy trên địa phận Tuyên Quang dài 84 km, liên kết với các sông khác tạo thành mạng lưới theo lưu vực 3 sông chính [4].

Tuy nhiên, việc tận dụng lợi thế về sông ngòi để phát triển vận tải đường thủy nội địa còn hạn chế, còn chủ yếu phụ thuộc vào vận tải đường bộ, điều này làm lãng phí nguồn tài nguyên nước của tỉnh Tuyên Quang. Vì vậy, vấn đề tận dụng nguồn tài nguyên nước sông ngòi để phát triển vận tải đường thủy nội địa - logistics đường sông là giải pháp để giảm chi phí logistics; cùng với việc quy hoạch phát triển các khu công nghiệp logistics, trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh sẽ mở ra cơ hội để các doanh nghiệp trong và nước ngoài đầu tư phát triển sản xuất, kinh doanh.

Tỉnh Tuyên Quang có 02 khu công nghiệp, 05 cụm công nghiệp với tổng diện tích 620,3 ha, bao gồm: khu công nghiệp Long Bình An, thành phố Tuyên Quang quy mô 170 ha; khu công nghiệp Sơn Nam, huyện Sơn Dương quy mô 150 ha; khu công nghiệp Khuôn Phụng, huyện Na Hang quy mô 20 ha; khu công nghiệp Anh Thịnh, huyện Chiêm Hóa quy mô 78 ha; khu công nghiệp Tân Thành, huyện Hàm Yên quy mô 72,2 ha; khu công nghiệp Thắng Quân, huyện Yên Sơn quy mô 58,1 ha và khu công nghiệp Phúc Ứng, huyện Sơn Dương quy mô 75 ha. Từ lợi thế của các tuyến đường huyết mạch giao thông như Quốc lộ

2, Quốc lộ 2C, Quốc lộ 37, đường Hồ Chí Minh, đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ - Hà Giang kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, giai đoạn từ nay đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030, tỉnh Tuyên Quang đã rà soát và xây dựng phương án phát triển các cụm công nghiệp tích hợp vào quy hoạch tỉnh 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, dự kiến quy hoạch thành lập 23 cụm công nghiệp gồm duy trì, mở rộng các cụm công nghiệp hiện có và thành lập các cụm công nghiệp mới, xây dựng một trung tâm logistics tại thành phố Tuyên Quang [5].

### 2.3. Về nguồn nhân lực logistics

Đến cuối năm 2021, dân số trung bình của tỉnh Tuyên Quang là 801.668 người, tương ứng tăng 8.768 người so với cùng kỳ năm 2020, bao gồm dân số thành thị 11.295

người, tăng 1,58%, chiếm 13,88%; dân số nông thôn 690.373 người, tăng 1,03%, chiếm 86,12%; dân số nam 403.559 người, tăng 1,09%, chiếm 50,34%; dân số nữ 398.109 người, tăng 1,13%, chiếm 49,66%. Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên là 8,4%, quy mô dân số nhỏ, diện tích tự nhiên lớn, mức độ tập trung dân cư thấp làm cho sức hấp dẫn của thị trường lao động tại Tuyên Quang không lớn. Dựa theo khung khái niệm mới (ILCS), lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên đến năm 2021 là 379.000 người; lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc trong các ngành kinh tế là 366.600 người, chiếm tỷ lệ 96,72% có việc làm.

**Bảng 1.** Lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc hàng năm phân theo loại hình kinh tế tại tỉnh Tuyên Quang giai đoạn 2015-2021

Năm	Tổng số	Chia ra		
		Kinh tế nhà nước	Kinh tế ngoài nhà nước	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài
2015	480.633	49.892	426.127	4.614
2016	477.886	44.343	427.224	6.319
2017	479.385	35.674	437.946	5.765
2018	480.225	35.736	439.208	5.281
2019	483.641	39.462	436.840	7.339
2020	474.344	38.611	429.755	5.978
2021	366.600	-	-	-

Nguồn: [6]

Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên của Tuyên Quang có xu hướng giảm dần, cụ thể: năm 2015 là 12,82%; năm 2017 là 11,34%; năm 2018 là 8,71%; năm 2019 là 9,2%; năm 2020 là 10,31% và năm 2021 là 8,4%. Điều này cho thấy khả năng cải thiện quy mô thị trường lao động trong thời gian tới không nhiều. Trong khi đó, tỷ lệ xuất cư có xu hướng tăng dần, cụ thể năm 2015: 3,83%; năm 2018: 4,62%; năm 2019: 3,2%; năm 2020: 12,08% và năm 2021: 12,2%. Tỷ lệ nhập cư thấp, năm 2015: 1,425%; năm 2018: 1,49%; năm 2019: 1,645%; năm 2020: 1,44% và năm 2021: 3,3%. Điều này cho thấy cơ hội kinh tế trên địa bàn chưa nhiều, sức hấp dẫn cho nguồn nhân lực logistics tại Tuyên Quang cũng không cao. Tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc trong nền kinh tế đã qua đào tạo có xu hướng

tăng nhẹ; năm 2015: 20,535%; năm 2018: 19,15%; năm 2019: 21,10%; năm 2020: 21,32% và năm 2021: 23,10%. Lao động khu vực thành thị tăng cao hơn khu vực nông thôn, đến năm 2021 lao động đã qua đào tạo của khu vực thành thị là 50,10% và nông thôn là 18,60%. Đây là tín hiệu tốt cho chất lượng nguồn nhân lực tại Tuyên Quang [6].

Về giáo dục đại học và dạy nghề: Theo Niên giám thống kê tỉnh Tuyên Quang năm 2021, trên địa bàn tỉnh có 01 trường đại học công lập với 363 giảng viên, tăng 80 người (tương ứng tăng 28,27%) so với cùng kỳ năm 2020 và sinh viên đại học là 3.947 người, tăng 299,47% so với năm 2020; 01 trường dạy nghề, có 73 giáo viên, giảm 59 giáo viên (giảm 44,7% so với cùng kỳ 2020) và 940 sinh viên, tăng 8,92% so với năm 2020. Có thể thấy, trường đại học công

lập trên địa bàn Tuyên Quang đáp ứng yêu cầu học tập và phù hợp với điều kiện kinh tế của người học trên địa bàn. Tuy nhiên, cần nghiên cứu mở ngành đào tạo Logistics và quản lý chuỗi cung ứng đào tạo cả bậc đại học và đào tạo nghề logistics nhằm đáp ứng yêu cầu chất lượng nguồn nhân lực cho phát triển hệ thống logistics.

### **3. Đánh giá các điều kiện để phát triển hệ thống logistics ở tỉnh Tuyên Quang**

#### **3.1. Những điều kiện thuận lợi**

##### **3.1.1. Về kết cấu hạ tầng**

Dự án đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai; cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang; dự án xây dựng hai tuyến đường dọc sông Lô đầu nối với các tuyến Quốc lộ 37, Quốc lộ 2C, đường Hồ Chí Minh liên kết nối với đường cao tốc nối thành phố Tuyên Quang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai; xây dựng dự án đường trục phát triển đô thị từ thành phố Tuyên Quang đi trung tâm huyện Yên Sơn sẽ kết nối Tuyên Quang với tỉnh Hà Giang; hệ thống giao thông của tỉnh Tuyên Quang kết nối với các tỉnh phát triển ở vùng đồng bằng sông Hồng, tạo thuận lợi cho Tuyên Quang trong giao thương, thu hút đầu tư, phát triển kinh tế - xã hội, là điều kiện thuận lợi đẩy nhanh phát triển hệ thống logistics và tăng trưởng kinh tế của tỉnh trong thời kỳ 2021-2030.

Hành lang kinh tế Hà Nội - Tuyên Quang - Hà Giang; Hà Nội - Phú Thọ - Tuyên Quang - Bắc Kạn - Cao Bằng; liên kết sâu rộng với các hành lang kinh tế khác: Vĩnh Phúc - Hà Nội - Hưng Yên - Hải Dương - Hải Phòng; Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn... Từ lợi thế của các tuyến đường huyết mạch giao thông như Quốc lộ 2, Quốc lộ 2C, Quốc lộ 37, đường Hồ Chí Minh, đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ - Hà Giang kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai. Đây là điều kiện thuận lợi cho phát triển hệ thống logistics.

Tỉnh Tuyên Quang có 02 khu công nghiệp, 05 cụm công nghiệp với tổng diện tích 620,3 ha, bao gồm: khu công nghiệp Long Bình An, thành phố Tuyên Quang quy mô 170 ha; khu công nghiệp Sơn Nam, huyện Sơn Dương quy mô 150 ha; khu công nghiệp Khuôn Phương, huyện Na Hang quy

mô 20 ha; khu công nghiệp Anh Thịnh, huyện Chiêm Hóa quy mô 78 ha; khu công nghiệp Tân Thành, huyện Hàm Yên quy mô 72,2 ha; khu công nghiệp Thăng Quân, huyện Yên Sơn quy mô 58,1 ha và khu công nghiệp Phúc Ứng, huyện Sơn Dương quy mô 75 ha.

Mục tiêu đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030, tỉnh Tuyên Quang đã rà soát và xây dựng phương án phát triển các cụm công nghiệp tích hợp vào quy hoạch tỉnh 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, dự kiến quy hoạch thành lập 23 cụm công nghiệp gồm duy trì, mở rộng các cụm công nghiệp hiện có và thành lập các cụm công nghiệp mới, là điều kiện để hình thành các trung tâm logistics [8].

##### **3.1.2. Về đào tạo nguồn nhân lực logistics**

Tỉnh Tuyên Quang đã đề ra phương hướng phát triển giáo dục nghề nghiệp, giáo dục đại học đến năm 2030, định hướng đến năm 2050 là: Quy hoạch mới 04 cơ sở giáo dục nghề nghiệp, trong đó, có tối thiểu 03 cơ sở giáo dục nghề nghiệp ngoài công lập. Thu hút đầu tư phát triển cơ sở vật chất, đội ngũ cán bộ quản lý, giảng viên đáp ứng nhu cầu nâng cao chất lượng và tăng quy mô năng lực đào tạo nghề nghiệp. Đầu tư để phát triển Trường Cao đẳng nghề Kỹ thuật - Công nghệ Tuyên Quang thành trung tâm đào tạo công nhân kỹ thuật có trình độ tay nghề chất lượng cao; Trường Đại học Tân Trào đảm bảo điều kiện đáp ứng quy mô đào tạo trở thành trung tâm đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao.

#### **3.2. Những khó khăn**

##### **3.2.1. Vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên**

Bên cạnh thuận lợi thì Tuyên Quang có những khó khăn do là tỉnh miền núi phía Bắc, lại nằm sâu trong nội địa, không có cửa khẩu, không cảng biển, chưa có đường hàng không và đường sắt. Hạ tầng giao thông trên địa bàn Tuyên Quang chủ yếu là đường bộ, đường thủy chiếm tỷ trọng rất nhỏ. Vì vậy, để phát triển vận tải đa phương thức và kết nối giao thông để giảm chi phí logistics là rất khó khăn. Do đó, Tuyên Quang cần tìm cho mình một hướng đi thích hợp, vừa phát huy được thế mạnh, vừa khắc phục được những khó khăn, bất lợi thế để phát triển.

### 3.2.2. Quy mô kinh tế của tỉnh còn nhỏ, chính sách đầu tư phát triển hạ tầng logistics còn kém hấp dẫn

Tuyên Quang là một tỉnh thuần nông, điểm xuất phát kinh tế thấp, tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân giai đoạn 2015-2020 đạt 6,3%. Quy mô GRDP theo giá hiện hành năm 2021 đạt 37.342,83 tỷ đồng, tương đương 1.503,88 triệu USD.

Chính sách khuyến khích, ưu đãi đầu tư phát triển hạ tầng logistics chưa phù hợp, nhất là, chính sách ưu đãi về đất đai, tín dụng... Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng logistics chưa đồng bộ. Kết cấu hạ tầng giao thông, cả hạ tầng giao thông động và tĩnh chưa được đầu tư đồng bộ, hiện đại, nhất là, các tuyến giao thông kết nối ngang giữa các địa phương trên địa bàn tỉnh và giữa tỉnh với bên ngoài. Do đó, nhu cầu về dịch vụ vận tải - logistics còn thấp; thu hút đầu tư phát triển hạ tầng các cảng cạn, khu logistics còn chậm.

### 3.2.3. Về đào tạo nguồn nhân lực logistics

Bên cạnh những thuận lợi thì hiện nay, Trường Đại học Tân Trào chưa đào tạo ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng trình độ đại học. Các trường cao đẳng và dạy nghề hiện tại cũng chưa đào tạo nghề logistics.

### 3.2.4. Về chính sách phát triển logistics

Tỉnh Tuyên Quang chưa có chính sách về phát triển hệ thống logistics một cách đồng bộ cũng như kế hoạch thực hiện Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về “Phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam đến năm 2025” và Quyết định 221/QĐ-TTg, ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ, sửa đổi, bổ sung Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về “Phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam đến năm 2025”. Đây là rào cản cho sự phát triển hệ thống logistics của tỉnh Tuyên Quang.

## 4. Đề xuất quy hoạch phát triển hệ thống logistics của tỉnh Tuyên Quang đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050

### 4.1. Mục tiêu phát triển kinh tế của tỉnh Tuyên Quang đến năm 2030

Căn cứ Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh và Nghị quyết Hội đồng nhân dân tỉnh Tuyên Quang đã đề ra mục tiêu chung và mục tiêu cụ thể cho phát triển phát triển kinh tế như sau:

#### 4.1.1. Mục tiêu phát triển chung

(1) Tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân thời kỳ 2021-2030 đạt trên 9,5%, trong đó, giai đoạn 2021-2025 khoảng 8,5%/năm, giai đoạn 2026-2030 đạt trên 10,5%/năm.

(2) Cơ cấu kinh tế: Công nghiệp - xây dựng chiếm 42,8%; Thương mại - dịch vụ chiếm 40,8%; Nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 13,2%; Trong đó, đến năm 2025, cơ cấu kinh tế: Nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 18,1%; Công nghiệp - xây dựng chiếm 38,3%; Thương mại - dịch vụ chiếm 40,1% [7].

#### 4.1.2. Mục tiêu cụ thể phát triển thương mại dịch vụ logistics

(1) Giá trị tăng thêm (VA) thương mại đạt tốc độ tăng bình quân khoảng 9,5%/năm; đến năm 2030, đóng góp khoảng 12% vào GRDP của tỉnh.

(2) Phần đầu kim ngạch xuất khẩu đến năm 2025, đạt trên 290 triệu USD; đến năm 2030, đạt trên 380 triệu USD.

(3) Phần đầu tốc độ tăng tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng giai đoạn 2021-2025 đạt trung bình 13%/năm, giai đoạn 2026-2030 đạt trung bình 15%/năm.

(4) Hệ thống kết cấu hạ tầng thương mại phát triển đồng bộ, hiện đại, đa dạng, kết hợp hài hòa giữa thương mại truyền thống với thương mại hiện đại; áp dụng công nghệ số hóa trong quản lý, khai thác, vận hành.

(5) Phát triển thương mại điện tử (TMĐT), các loại hình thương mại dựa trên nền tảng số hóa.

### 4.2. Định hướng chung phát triển hệ thống logistics đến năm 2030

Căn cứ dự báo nhu cầu giao thông trên một số hành lang do Bộ Giao thông Vận tải lập 05 quy hoạch ngành quốc gia (5% - 7%/năm), đặc thù của tỉnh và vùng, nhu cầu giao thông trên địa bàn tỉnh có xu hướng sau:

(1) Nhu cầu vận tải của tỉnh thời kỳ 2021-2030 bám sát với xu thế tăng trưởng chung của cả nước (đường bộ ở mức 6,8% về hàng

hoá và 7,03% về hành khách), ở mức tăng trung bình năm khoảng 4% - 5%/ năm về hàng hoá, 7% - 9%/năm về hành khách.

(2) Hành lang giao thông chủ yếu trên địa bàn tỉnh vẫn là các quốc lộ được quy hoạch gồm Quốc lộ 2, đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ 2C, Quốc lộ 37, Quốc lộ 279, Quốc lộ 2D, Quốc lộ 3B và một số hướng kết nối liên tỉnh tới Thái Nguyên, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Yên Bái, Bắc Kạn, Hà Giang. Lưu lượng giao thông trên các tuyến quốc lộ qua tỉnh đã được dự báo theo quy hoạch mạng lưới đường bộ tương ứng với tiêu chuẩn đường cấp IV - III đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Quốc lộ 2C được hình thành đã đảm nhận san tải cho quốc lộ 37, khi nâng cấp các quốc lộ 2C, 3B, 2D và đầu tư đường nối Tuyên Quang - Hà Giang (song hành với Quốc lộ 2) sẽ tiếp tục giảm tải nhiều cho quốc lộ 2 (hiện có lưu lượng cao hơn thiết kế).(3) Lưu lượng giao thông trên đường tỉnh đến năm 2030 sẽ đạt 370 - 1.800

PCU/ngày đêm nếu có mức tăng trưởng 7%/năm, một số đoạn tuyến qua đô thị, khu công nghiệp có thể đạt tới 3.000 PCU/ngày đêm nếu có mức tăng trưởng 14%/năm. Như vậy, quy mô đường tỉnh đến năm 2030 cơ bản ở trong khoảng cấp V, cấp IV và cấp III là đáp ứng được yêu cầu tăng trưởng.

**4.3. Đề xuất quy hoạch phát triển hệ thống logistics đến năm 2030**

**4.3.1. Quy hoạch sử dụng đất**

Căn cứ Quyết định số 1163/QĐ-TTg ngày 13/7/2021 của Thủ tướng Chính phủ “Phê duyệt Chiến lược phát triển thương mại trong nước giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”, tỉnh Tuyên Quang cần quy hoạch đất cho phát triển thương mại - dịch vụ logistics theo hướng: Đến năm 2030, đất thương mại - dịch vụ logistics cần phải có 643 ha (chiếm 0,11% diện tích tự nhiên), tăng 520 ha so với năm 2020, phân bổ cho các huyện, thành phố (xem Bảng 2).

**Bảng 2.** Chỉ tiêu quy hoạch sử dụng đất thương mại, dịch vụ logistics đến năm 2030 phân theo đơn vị hành chính cấp huyện

*Đơn vị tính: Ha*

STT	Đơn vị hành chính	Diện tích Hiện trạng 2020	Diện tích Quy hoạch đến 2030	Biến động: Tăng (+); Giảm (-)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	<b>Toàn tỉnh</b>	<b>123</b>	<b>643</b>	<b>520</b>
1	TP. Tuyên Quang	77	227	150
2	Huyện Yên Sơn	9	89	80
3	Huyện Sơn Dương	12	121	109
4	Huyện Hàm Yên	16	66	50
5	Huyện Chiêm Hóa	6	41	35
6	Huyện Na Hang	1	48	47
7	Huyện Lâm Bình	1	51	50

*Nguồn: Số liệu điều tra, phân tích đánh giá của Dự án quy hoạch tỉnh Tuyên Quang*

Định hướng đầu tư, ưu tiên lựa chọn một số dự án giao thông chủ yếu như: dự án kết nối giao thông liên vùng, kết nối với các tỉnh Vĩnh Phúc, Phú Thọ; các tuyến đường tạo ra không gian phát triển mới, tuyến kết nối giao thông vùng sản xuất công nghiệp, nông nghiệp trọng điểm, du lịch, vận tải logistic...

Đất giao thông trong thời 2021-2030, dự kiến quy hoạch, mở rộng các công trình giao: Cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ, cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang, Đường vành đai

thành phố Tuyên Quang; các tuyến đường kết nối liên vùng, liên tỉnh: Phổ Yên (Thái Nguyên) - Tuyên Quang - Yên Bái, đường kết nối Na Hang (Tuyên Quang) - huyện Ba Bê, tỉnh Bắc Kạn; các tuyến đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường giao thông trong các khu dân cư và khu đô thị quy hoạch mới, các cảng đường thủy... Đến năm 2030, diện tích đất giao thông của tỉnh có 9.687 ha, tăng 2.368 ha so với năm 2020, phân bổ cho các huyện, thành phố (xem Bảng 3).

**Bảng 3.** Chỉ tiêu quy hoạch sử dụng đất phát triển hạ tầng giao thông đến năm 2030 phân theo đơn vị hành chính

*Đơn vị tính: Ha*

STT	Đơn vị hành chính	Diện tích hiện trạng 2020	Diện tích quy hoạch đến 2030	Biến động: Tăng (+); Giảm (-)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	<b>Toàn tỉnh</b>	<b>7.319</b>	<b>9.687</b>	<b>2.368</b>
1	TP. Tuyên Quang	889	1.398	509
2	Huyện Yên Sơn	1.405	1.867	462
3	Huyện Sơn Dương	1.994	2.482	488
4	Huyện Hàm Yên	987	1.260	273
5	Huyện Chiêm Hóa	1.312	1.288	- 24
6	Huyện Na Hang	392	649	257
7	Huyện Lâm Bình	340	742	402

*Nguồn: Số liệu điều tra, phân tích đánh giá của Dự án quy hoạch tỉnh Tuyên Quang*

#### 4.3.2. Quy hoạch phát triển giao thông đường bộ

Căn cứ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ “Phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050”, tỉnh Tuyên Quang cần tiến hành đồng thời với việc phát triển hạ tầng giao thông quốc gia theo quy hoạch, xây dựng cảng cạn ICD Tuyên Quang với năng lực thông qua hàng hóa 20.000 - 35.000 TEU/năm. Đầu tư nâng công suất 03 cảng thủy nội địa hiện có; thu hút đầu tư, xây dựng các bến thủy nội địa trên sông Lô, sông Gâm và các vùng lòng hồ thủy điện phục vụ nhu cầu vận tải - logistics.

(1) Đường bộ cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ (CT02): là thành phần của đường Hồ Chí Minh, điểm đầu giao Quốc lộ 2 tại xã Lưỡng Vượng, thành phố Tuyên Quang, điểm cuối kết nối với đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, tại thị xã Phú Thọ, tỉnh Phú Thọ; tổng chiều dài 40,2 km. Đoạn qua địa bàn tỉnh Tuyên Quang dài 11,63 km; qua địa bàn tỉnh Phú Thọ 28,57 km. Quy mô quy hoạch: 04 làn xe.

(2) Đường cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang (CT15): Từ điểm giao đường Hồ Chí Minh tại Tuyên Quang đến cửa khẩu Thanh Thủy, chiều dài 165 km. Hướng tuyến đoạn qua tỉnh; điểm đầu tại nút giao đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ với Quốc lộ 2D, thuộc địa phận xã Nhữ Khê, huyện Yên Sơn, tỉnh Tuyên Quang; điểm cuối tại huyện Hàm Yên, tỉnh Tuyên Quang, đi qua huyện Bắc Quang, tỉnh Hà Giang và các huyện Yên Sơn, Hàm Yên, tỉnh Tuyên Quang;

chiều dài khoảng 80 km. Quy mô quy hoạch 04 làn xe.

#### 4.3.3. Quy hoạch phát triển đường thủy nội địa

Căn cứ Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ “Phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”, tỉnh Tuyên Quang cần quy hoạch phát triển các tuyến đường thủy nội địa quốc gia:

(1) Tuyến Việt Trì - Tuyên Quang - Na Hang, gồm 3 đoạn: Việt Trì - Tuyên Quang (trên sông Lô, dài 115 km, cấp III); Tuyên Quang - Chiêm Hóa (trên sông Gâm, dài 36 km, cấp IV), không liên tục tại thủy điện Yên Sơn; Chiêm Hóa - hạ lưu đập thủy điện Tuyên Quang (trên sông Gâm, dài 35 km, cấp V), không liên tục tại thủy điện ICT Chiêm Hóa.

(2) Tuyến vùng hồ thủy điện Tuyên Quang (huyện Na Hang): Từ đập thủy điện Tuyên Quang lên thượng lưu sông Gâm, dài 45 km, quy mô cấp III.

(3) Cảng thủy nội địa: Đầu tư, cải tạo nâng công suất các cảng thủy nội địa hiện có: Trên sông Lô gồm 03 cảng: Cảng Tuyên Quang công suất 400.000 tấn/năm; kết nối bằng đường địa phương ra QL37 và đường cầu Tân Hà khu vực phường Minh Xuân. Cảng An Hoà công suất 400.000 tấn/năm; kết nối bằng đường đê/đường chuyên dùng ra ĐT186 (quy hoạch QL2D) khu vực xã Cấp Tiến. Cảng Tam Sơn lên 500.000 tấn/năm; kết nối bằng đường đê/đường chuyên dùng



ra ĐT.186 (quy hoạch QL2D) và đường Hồ Chí Minh khu vực xã Thái Long. Trên sông Gâm, thu hút đầu tư 02 cảng hàng hóa: Cảng Chiêm Hoá, công suất 200.000 tấn/năm; đường địa phương kết nối ra QL2C và Cảng Na Hang công suất 100.000 tấn/năm; đường địa phương kết nối ra QL2C và QL279.

(4) Vùng hồ thủy điện Tuyên Quang: Xây dựng 01 cảng hàng hóa, công suất 300.000 tấn/năm; Cảng khác: 600 tấn/năm; Cảng hành khách....

Ngoài ra, cần phát triển tuyến và bến thủy nội địa cấp tỉnh để phục vụ nhu cầu vận tải, phục vụ nhu cầu dân sinh phù hợp với quy hoạch phát triển của ngành, vùng.

### **5. Khuyến nghị**

Để thực hiện được quy hoạch phát triển hệ thống logistics của tỉnh Tuyên Quang thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050, tỉnh Tuyên Quang cần xác định đúng vị trí, tầm quan trọng của hệ thống logistics; xác định logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả tỉnh, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Ủy ban nhân dân tỉnh Tuyên Quang cần quán triệt tinh thần Quyết định 200/QĐ-TTg năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ, sửa đổi, bổ sung Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về “Phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh

tranh và phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam đến năm 2025”. Theo đó, cần ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh và đề ra nhiệm vụ cụ thể cho từng Sở, ngành thực hiện. Đồng thời, phải công khai quy hoạch phát triển hệ thống logistics để cho các nhà đầu tư, các doanh nghiệp biết và có chính sách phát triển logistics phù hợp với điều kiện của Tuyên Quang.

Về nhu cầu vốn đầu tư trong thời kỳ 2021-2030 dự kiến khoảng 361 nghìn tỷ đồng, trong đó, giai đoạn 2021-2025 khoảng 128 nghìn tỷ đồng và khoảng 232 nghìn tỷ đồng trong giai đoạn 2026-2030 để phát triển các ngành kinh tế, trong đó, cần có phương án huy động đa nguồn vốn đầu tư cho phát triển hệ thống logistics - cơ sở hạ tầng giao thông. Đây là một thách thức không hề nhỏ về ngân sách và về tư duy tầm nhìn của Tuyên Quang, đòi hỏi phải có sự quyết tâm, đổi mới sáng tạo, coi phát triển hệ thống logistics là khâu đột phá để thực hiện đổi mới mô hình tăng trưởng và phát triển kinh tế - xã hội bền vững của tỉnh Tuyên Quang.

Tuyên Quang cần xây dựng chương trình, lộ trình thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống logistics phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội chung của tỉnh và cả nước. Đặc biệt, tích hợp thực hiện chuyển đổi số logistics trong quá trình phát triển hệ thống logistics phù hợp với chương trình chuyển đổi số của tỉnh và quốc gia.

### **Tài liệu tham khảo**

- [1]. Đặng Đình Đào (2019), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Nxb. Lao động - Xã hội.
- [2]. Ruth Banomyong, Đại học Thái Lan (2007), ADB.
- [3]. UBND tỉnh Tuyên Quang (2022), *Báo quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050*.
- [4]. Bộ Kế hoạch & Đầu tư, *Cổng thông tin điện tử* <https://www.mpi.gov.vn/>
- [5]. Chính phủ (2018), *Nghị quyết số 92/NQ-CP ngày 11/7/2018 của Chính phủ về việc Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất kỳ cuối (2016-2020 tỉnh Tuyên Quang) (Kèm theo Báo cáo thuyết minh tổng hợp và Bản đồ: Hành chính, hiện trạng sử dụng đất, Điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất)*.
- [6]. Cục Thống kê Tuyên Quang (2010- 2021), *Niên giám thống kê tỉnh Tuyên Quang*.
- [7]. Hội đồng nhân dân tỉnh Tuyên Quang (2022), *Nghị quyết số 08/NQ-HĐND ngày 14/03/2022 của HĐND tỉnh Tuyên Quang về Quy hoạch tỉnh Tuyên Quang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [8]. Hội đồng nhân dân tỉnh Tuyên Quang (2022), *Nghị quyết số 08/NQ-HĐND ngày 14/03/2022 của HĐND tỉnh Tuyên Quang về Quy hoạch tỉnh Tuyên Quang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.