

# KẾT NỐI CHUỖI LOGISTICS CỦA TỈNH QUẢNG NINH (VIỆT NAM) VỚI TỈNH QUẢNG TÂY (TRUNG QUỐC) TRONG CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỤC HAI CÁNH”

● NGUYỄN THƯỜNG LẠNG - PHẠM NHẬT QUỲNH - NGUYỄN THỊ MAI

## TÓM TẮT:

Nghiên cứu phân tích cơ hội kết nối chuỗi logistics của tỉnh Quảng Ninh (Việt Nam) với tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc) từ chiến lược “Một trục hai cánh”. Nghiên cứu tổng hợp và phân tích logistics tại Quảng Ninh với vị trí chiến lược kinh tế, chính trị, có biên giới quốc gia giáp với Trung Quốc và có lợi thế trở thành trung tâm dịch vụ phục vụ phát triển kinh tế khu vực Đông Bắc bộ (Việt Nam) và Đông Nam Á trong tương lai. Nghiên cứu đề xuất định hướng và chiến lược kết nối và phát triển logistics giữa Quảng Ninh và Quảng Tây theo hướng nâng cao hiệu quả.

**Từ khóa:** kết nối logistics, một trục hai cánh, Việt Nam, Trung Quốc.

## 1. Đặt vấn đề

Việt Nam giữ vị trí cầu nối thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc. Chiến lược “Một trục hai cánh” gồm trục hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore, cánh một là Tiểu vùng sông Mekong mở rộng, cánh hai là khu vực Vịnh Bắc bộ mở rộng. Chiến lược nhằm phát triển hướng Đông Nam Á của Trung Quốc và chống tụt hậu của tỉnh Quảng Tây. Theo Hải quan Trung Quốc năm 2020, kim ngạch thương mại hai chiều Việt - Trung đạt kỷ lục 192,2 tỷ USD, tăng 18,7% so với năm 2019. Kim ngạch xuất khẩu Việt Nam sang Trung Quốc tăng 22,4%, Việt Nam là đối tác thương mại lớn nhất của Trung Quốc trong ASEAN. Đây là căn cứ để tăng cường kết nối chuỗi logistics.

Với vị trí chiến lược tiếp giáp Quảng Tây cả đất liền và biển, Quảng Ninh tích cực, chủ động tham gia chiến lược “Một trục hai cánh”, có cơ hội lớn

kết nối với thị trường lớn hàng đầu thế giới thông qua kết nối chuỗi logistics, nâng cao chất lượng dịch vụ và hoàn thiện chính sách chuỗi logistics.

## 2. Tổng quan nghiên cứu và cơ sở lý thuyết logistics

### 2.1. Tổng quan

Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore là trục hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN, là nền tảng dòng nhân lực, hàng hóa, thông tin, vốn di chuyển, hình thành hợp tác đa phương thương mại, đầu tư, du lịch và hợp tác kinh tế dọc biên giới (Xiaosong và cộng sự, 2008). Quảng Tây phát triển chiến lược tiểu vùng sông Mekong, trong đó thúc đẩy xuất khẩu và tận dụng quan hệ Trung Quốc - ASEAN tăng tốc phát triển doanh nghiệp vận tải (Yinghu, 2007). Theo Zhongning (2007), triển khai nhanh Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc bộ có ý nghĩa chiến lược phát triển kinh tế Quảng Tây, kết nối Đông

Nam Á và các nước qua đường biển, tạo thị trường lớn phát triển Tây Nam Trung Quốc. Việt Nam và Quảng Tây khai thác vị trí chiến lược phát triển khu vực thành trung tâm giao thông, logistics và điểm kết nối công nghiệp Trung Quốc - ASEAN, hợp tác Quảng Tây và Việt Nam là 1 + 1 > 2. Việt Nam cũng hưởng lợi từ phát triển Vịnh Bắc bộ (Li Mingjiang và cộng sự, 2009).

**2.2. Cơ sở lý thuyết chuỗi logistics**

Chuỗi logistics có các yếu tố kết nối đồng bộ hạ tầng logistics và dịch vụ logistics, gồm đường giao thông, cảng biển, sân bay, kho hàng, các nền tảng công nghệ kết nối và các dịch vụ gia tăng. Theo Điều 233, Luật Thương mại, dịch vụ logistics gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, thủ tục hải quan, thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ có các mô hình 3PL, 4PL và 5PL.

Mô hình "Một trục hai cánh" thực chất là mô hình kết nối chuỗi logistics giữa Trung Quốc và ASEAN gồm phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng: đường bộ, đường sắt, cảng biển, kho tàng, Hình thành hệ thống trung tâm thương mại, dịch vụ logistics, điểm du lịch. Phát triển khu đô thị trên trục đường chiến lược.

**3. Tình hình xuất nhập khẩu (XNK) qua Quảng Ninh và Quảng Tây**

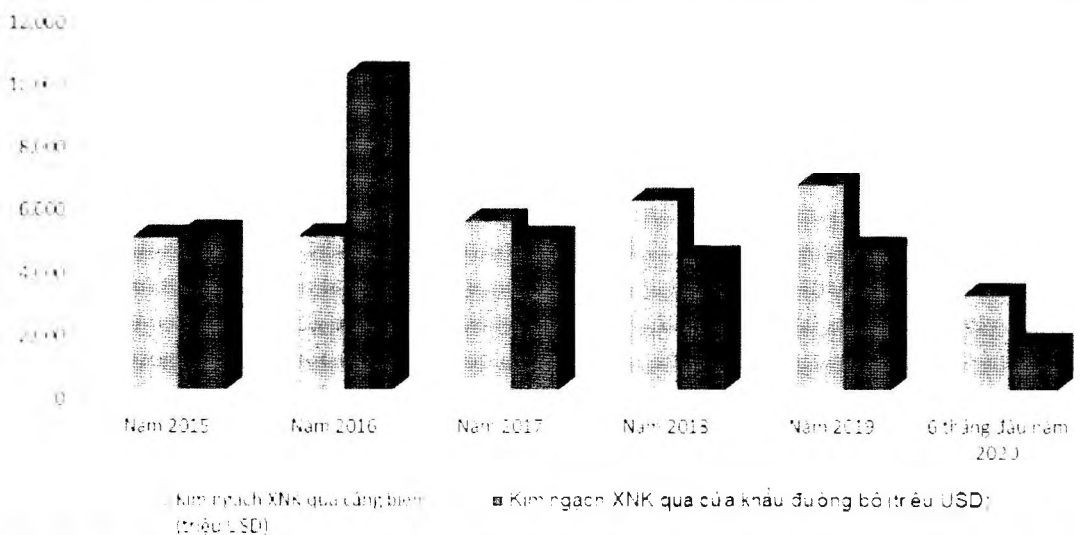
Sau khi bình thường hóa quan hệ (năm 1991), hai nước Việt - Trung đã ký Hiệp định hợp tác thương mại. Quan hệ thương mại giữa hai nước phát triển nhanh chóng. Tổng kim ngạch XNK hàng hóa giữa hai nước tăng vọt từ 32 triệu USD (năm 1991) lên 3,7 tỉ USD (7 tháng đầu năm 2004).

Giai đoạn 2000 - 2010, kim ngạch XNK qua biên giới hai tỉnh Quảng Ninh và Quảng Tây tăng đều. Cả hai bên là thị trường quan trọng của nhau, đóng góp không nhỏ vào tổng kim ngạch hai chiều Việt - Trung. Tốc độ, quy mô trao đổi qua cửa khẩu rất lớn, đóng góp ngoại tệ đáng kể vào ngân sách hai địa phương. Quảng Ninh là tỉnh có tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân hàng đầu Việt Nam, đạt trung bình 11 - 12%/năm, gấp 1,8 lần bình quân cả nước. Quảng Tây có tốc độ tăng trưởng GDP cao hơn bình quân Trung Quốc đạt 7,7% so với 7,1%. (Hình 1)

Việc cải thiện cơ sở hạ tầng, chính sách thu hút đầu tư, tạo thuận lợi XNK, thương mại biên giới giữa hai tỉnh tăng liên tục. Giai đoạn 2015 - 2020, XNK Quảng Ninh tăng trưởng ổn định. Kim ngạch XNK khoảng 10 - 15 tỷ USD/năm.

Quảng Ninh và Quảng Tây là cầu nối trọng điểm thương mại Việt - Trung. Hàng hóa qua hai

**Hình 1: Kim ngạch XNK Quảng Ninh giai đoạn 2015 - 2020**



Nguồn: Cục Hải quan Quảng Ninh

tỉnh vận chuyển theo nhiều hình thức như đường bộ, đường sắt, cảng biển và cửa khẩu. Để đáp ứng nhu cầu XNK gia tăng, dịch vụ hỗ trợ phát triển nhanh chóng cả số lượng và chất lượng như kho bãi, vận tải, bốc dỡ...

#### **4. Chính sách logistics của Việt Nam và Quảng Ninh**

##### **4.1. Chính sách logistics Việt Nam**

Quyết định số 1093/QĐ-BCT ngày 3/2/2015 của Bộ Công Thương phê duyệt Quy hoạch phát triển kho hàng hóa tại các cửa khẩu khu vực biên giới Việt Nam - Trung Quốc đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035. Theo đó, đến năm 2025, kho bãi chủ yếu đủ đáp ứng 80% nhu cầu về quy mô kho bãi của hàng hóa XNK; cung cấp dịch vụ quan trọng và cần thiết nhất trong quá trình tập kết, lưu giữ, bảo quản, sang xe sang tải, kiểm tra và làm thủ tục hải quan hàng hóa XNK; duy trì sự ổn định và từng bước nâng cao tốc độ tăng trưởng XNK tại các cửa khẩu biên giới Việt - Trung. Đến năm 2035, có hệ thống kho bãi hoàn chỉnh và đồng bộ, đáp ứng được 100% nhu cầu quy mô kho bãi hàng hóa XNK; cung cấp trọn gói tích hợp đồng bộ dịch vụ logistics gắn với kho bãi; thúc đẩy XNK tại các cửa khẩu tuyến biên giới Việt - Trung phát triển mạnh và bền vững.

Kế hoạch số 14/KH-UBND của UBND tỉnh Quảng Ninh nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 chỉ rõ, phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý chiến lược của tỉnh: cửa khẩu quốc tế Móng Cái và 2 cửa khẩu quốc gia là Hoàn Mô và Bắc Phong Sinh (tiếp giáp thị trường dân số đông, kinh tế phát triển năng động tỉnh Quảng Tây), để Quảng Ninh trở thành trung tâm logistics, trung tâm dịch vụ phục vụ đặc lực phát triển kinh tế vùng.

##### **4.2. Quảng Ninh đầu tư xây dựng hạ tầng logistics**

Hiện nay, tỉnh Quảng Ninh hoàn thành đường cao tốc Hải Phòng - Móng Cái và sân bay quốc tế Vân Đồn. Các tuyến đường huyết mạch nối các khu kinh tế cửa khẩu được đầu tư xây dựng. Hệ thống giao thông cơ bản đáp ứng yêu cầu vận tải, thương mại nội địa và với nước bạn Trung Quốc. Tỉnh đã thu hút mạnh đầu tư xây dựng hạ tầng logistics như: Công ty Texhong đầu tư dự án hạ tầng khu công nghiệp Cảng biển Hải Hà (giai đoạn I); Công ty Vận tải và Thương mại Xuân Trường Hải đầu tư bến cảng tổng hợp và khu liên hợp chế

biến, tiêu thụ nông thủy sản. Quy mô đầu tư mỗi dự án lên tới hàng ngàn tỷ đồng. Quảng Ninh có 5 phương thức vận tải chủ yếu, gồm: đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển và đường hàng không. Tỉnh có 6 trung tâm thương mại, 27 siêu thị, đáp ứng nhu cầu mua sắm của người dân và du khách, luôn được quan tâm nâng cao chất lượng và thúc đẩy tăng trưởng dịch vụ thương mại. Các dịch vụ hậu cần XNK được chú trọng phát triển. Khu hợp tác kinh tế qua biên giới được xây dựng tại khu vực cầu Bắc Luân II, kết nối Việt Nam - Trung Quốc - ASEAN. Tỉnh cũng đã xây dựng khu đô thị trên tuyến đường trong chiến lược là Khu đô thị phức hợp Hạ Long Xanh dọc đường cao tốc Hạ Long - Hải Phòng.

Ngoài ra, 100% Chi cục Hải quan đều có khai báo thủ tục điện tử, 100% tờ khai hỗ trợ khai báo qua thông quan điện tử. Hầu hết các doanh nghiệp đã áp dụng công nghệ thông tin, song trình độ còn thấp, đặc biệt vận tải đường bộ chiếm 87,6% thị phần toàn tỉnh. Điều này đã làm tăng chi phí doanh nghiệp.

Nguồn nhân lực tăng về số lượng nhưng chưa đáp ứng về chất lượng. Quảng Ninh phát triển dịch vụ logistics 3PL và đến năm 2025 phát triển đến 4PL, 5PL nhưng thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao.

#### **5. Chính sách logistics của Trung Quốc và tình hình Quảng Tây**

##### **5.1. Chính sách logistics của Trung Quốc**

Quảng Tây là đầu mối kết nối logistics phía Tây Nam Trung Quốc - ASEAN đẩy nhanh xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại trong chiến lược phát triển miền Tây Trung Quốc. Giai đoạn 2020 - 2022, Quảng Tây tập trung 5 dự án lớn giao thông, năng lượng, thông tin, logistics và mạng lưới đường ống ngầm. Quảng Tây áp dụng công nghệ thông tin, xây dựng hệ thống logistics hiện đại, đặc biệt là logistics thông minh, thúc đẩy logistics từ "tốc độ cao" sang "chất lượng cao".

##### **5.2. Tình hình Quảng Tây**

Hệ thống giao thông đầu tư phục vụ thương mại biên giới với Việt Nam và kết nối ASEAN. Năm 2017, Quảng Tây cùng Việt Nam quy hoạch tuyến đường cao tốc như Bằng Tường - Lạng Sơn - Hà Nội, Đông Hưng - Móng Cái - Hà Nội, Long Bang - Cao Bằng - Hà Nội. Xây dựng tuyến đường cao tốc Nam Ninh - Đông Hưng, Nam Ninh - cửa khẩu

Hữu Nghị, khi đó Quảng Tây có 5 tuyến đường cao tốc thông tới các cửa khẩu biên giới Việt - Trung. Tuyến đường sắt cao tốc Phòng Thành Cảng - Đông Hưng, Quảng Tây được xây dựng là hành lang chính Trung Quốc hướng tới ASEAN kết nối giao thông quốc tế với Việt Nam. Quảng Tây đi đầu kết nối hàng hải và hợp tác mở Trung Quốc - ASEAN. Hệ thống kho logistics của Quảng Tây cũng được nâng cấp.

Quảng Tây đạt nhiều kết quả phát triển logistics thông minh như Công viên Logistics Thông minh. Dự án Cổng Thông tin Dịch vụ Thông minh Quốc tế ASEAN, cao tốc Quảng Tây với một loạt khu hậu cần thông minh.

Để giảm chi phí logistics từ mức cao hơn trung bình từ 3 đến 4 điểm phần trăm, Quảng Tây tối ưu hóa cơ cấu giao thông vận tải, khuyến khích vận tải container và dây chuyền lạnh chuyên nghiệp, cải thiện quản lý nội bộ và nâng cấp dịch vụ logistics thông qua ứng dụng công nghệ thông tin tiên tiến.

**6. Giải pháp và đề xuất**

**6.1. Định hướng thương mại Việt - Trung**

Quy mô XNK hàng hóa Quảng Ninh - Quảng Tây có thể đạt tới 100 tỷ USD vào năm 2035 (Bảng 1). Áp lực kết nối chuỗi logistics rất lớn. Kết nối chuỗi logistics biên giới cũng cần gắn với bảo đảm an ninh quốc gia. (Bảng 1)

**Bảng 1. Dự báo kim ngạch XNK hàng hóa Quảng Ninh - Quảng Tây đến năm 2035**

*Đơn vị: triệu USD*

Năm	2022	2025	2035
Kim ngạch XNK	42.000	50.000	100.000

*Nguồn: Nhóm nghiên cứu giả định tăng 8%/năm*

Trung Quốc phát triển hệ thống đường bộ, đường sắt, cảng biển, kho bãi, trung tâm logistics, phát triển vận tải để trở thành nền kinh tế mạnh và trung tâm logistics thế giới. Nước này cũng đầu tư vào 138 quốc gia của Sáng kiến Vành đai và Con đường năm 2020 khoảng 47 tỷ USD, trong đó đầu tư vào giao thông vận tải chiếm 31,09% (sau năng lượng) cho thấy Trung Quốc đầu tư lớn phát triển logistics.

Tầm nhìn đến năm 2030, Quảng Ninh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Hồng và vùng kinh tế trọng điểm

Bắc bộ, thống nhất với quy hoạch ngành, lĩnh vực. Chuỗi logistics của Quảng Ninh dự báo sẽ phát triển để đáp ứng nhu cầu của tỉnh và có thể kết nối logistics với Quảng Tây.

**6.2. Giải pháp**

Tiếp tục hoàn thiện cơ chế chính sách về logistics. Học tập kinh nghiệm phát triển logistics từ Singapore, Nhật Bản và Trung Quốc, cải cách dịch vụ hải quan hiện đại, đồng bộ, cắt giảm thời gian và chi phí logistics. Khuyến khích đầu tư trong và ngoài nước vào dịch vụ logistics. Thành lập cơ quan chuyên trách quản lý logistics.

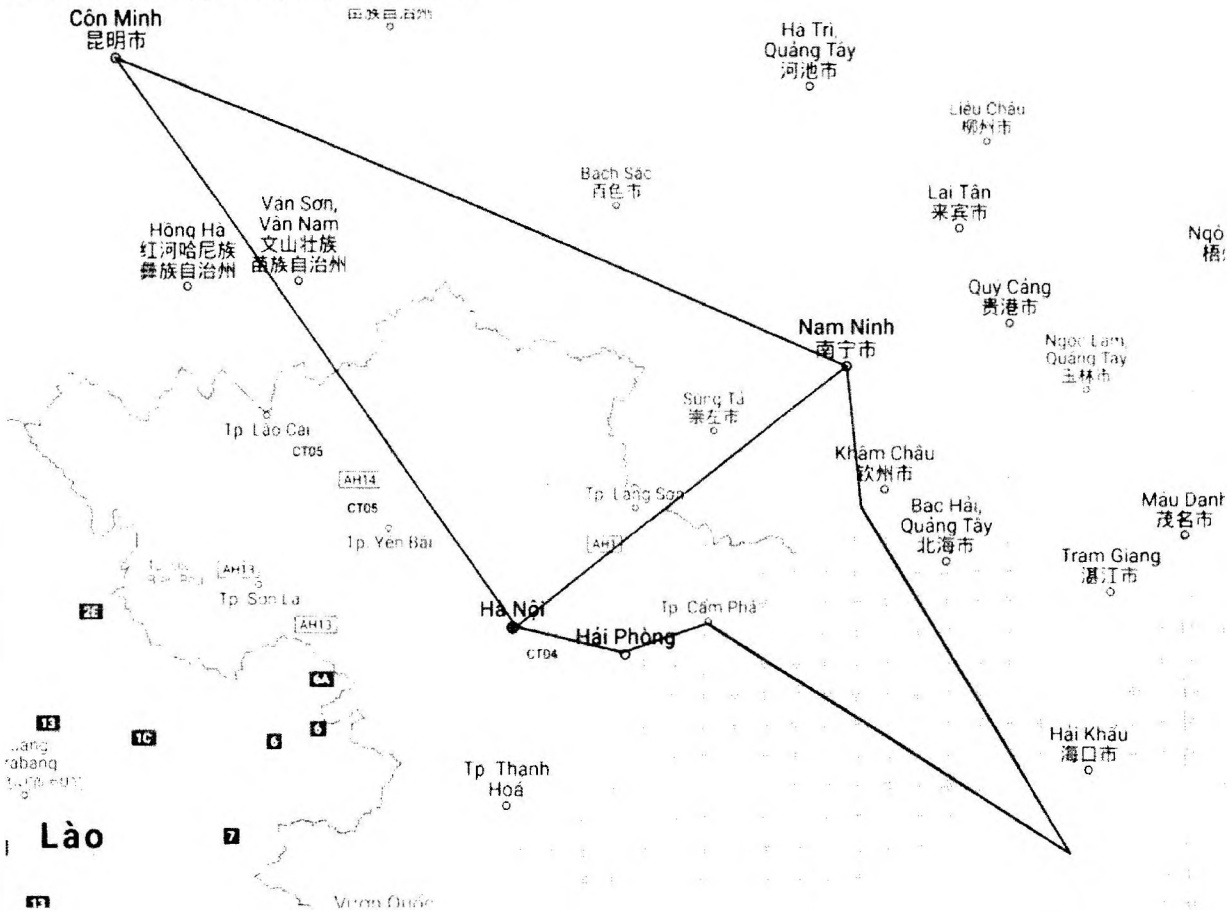
Nâng cấp và kết nối đồng bộ cơ sở hạ tầng thông qua quy hoạch hợp lý cảng biển, nâng cấp và mở rộng tuyến đường sắt. Tăng kết nối giữa các phương thức vận tải trong chuỗi vận tải đa phương thức. Giảm chi phí từ khi ban hành chính sách như giá nhiên liệu, phí BOT... Ưu tiên quỹ đất xây dựng, mở rộng và nâng cấp kho, bãi. Kết hợp logistics với thương mại điện tử. Khuyến khích doanh nghiệp ứng dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến. Chú trọng triển khai dịch vụ logistics trên nền tảng công nghệ thông tin. Coi trọng ứng dụng hệ thống EDI. Đầu tư ứng dụng hiệu quả phần mềm mới như RFID, Barcode,...

Tạo nguồn nhân lực logistics bằng chính sách thu hút, phát triển nhân lực logistics, khuyến khích đào tạo logistics tại trường cao đẳng, đại học trên địa bàn, liên kết với chuyên gia lĩnh vực này trong và ngoài nước để tham vấn, hỗ trợ đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực cấp quản lý đến nhân viên.

**6.3. Đề xuất**

Trục hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore có Nam Ninh - Hà Nội - Viên Chăn - Bangkok - Kuala Lumpur - Singapore. Trong mô hình tổng quát, đại diện cho trục này là trục Nam Ninh - Hà Nội. Cánh một là tiểu vùng sông Mekong mở rộng, dựa trên hợp tác Hành lang kinh tế Bắc - Nam, nhóm chọn tuyến Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng. Cánh hai là khu vực Vịnh Bắc bộ cấu thành từ các thực thể kinh tế khu vực gồm Quảng Tây, Quảng Đông và Hải Nam của Trung Quốc với một số tỉnh ven biển Bắc Việt Nam ở ven bờ Vịnh Bắc bộ. Nhóm chọn Nam Ninh, Phòng Thành Cảng (Quảng Tây), Đảo Hải Nam của Trung Quốc và 2 tỉnh Quảng Ninh và Hải Phòng của Việt Nam kết nối. (Hình 2)

Hình 2: Chiến lược "Một trục hai cánh"



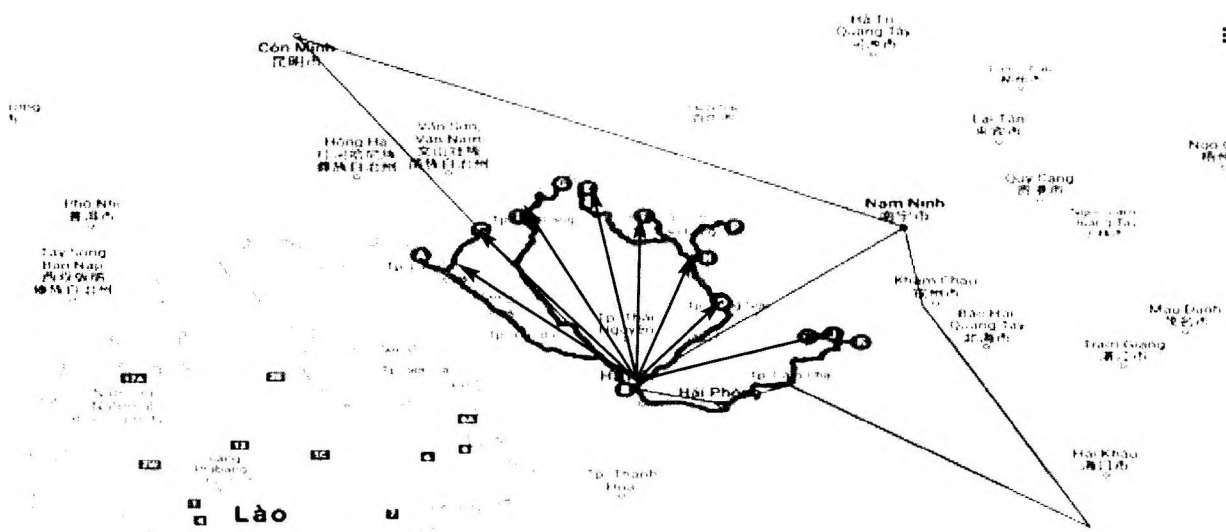
\*Nguồn: Nhóm tác giả

Thương mại Việt - Trung đạt nhiều thành tựu nhất định song vẫn có một số hạn chế. Số lượng cửa khẩu tăng nhanh nhưng thu ngân sách từ XNK thấp. Tình trạng ùn tắc hàng hóa, nhất là hàng nông sản, gây khó khăn cho nhà xuất khẩu Việt Nam. Thu hút đầu tư sản xuất kinh doanh, xây dựng kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu gặp nhiều khó khăn. Cơ chế, chính sách chỉ dừng lại ở nghĩa vụ tài chính hoặc ưu đãi khác, chưa chú trọng thỏa đáng xây dựng môi trường thông thoáng, thủ tục tinh gọn.

Tất cả cửa khẩu từ Hà Giang đến Quảng Ninh của Việt Nam đều nằm trong chiến lược "Một trục hai cánh". Hàng hóa chuyển thẳng từ Trung Quốc sang khách hàng ở Việt Nam, không cần bên thứ ba. Doanh nghiệp logistics Việt Nam bị giảm lợi ích trong khi đối tác Trung Quốc hưởng lợi nhiều nhất. Mô hình kết nối chuỗi logistics đề xuất ở Hình 3 góp phần khắc phục các hạn chế này.

Dựa vào vị trí địa lý, địa hình cửa khẩu Việt Nam, mô hình có hình "dễ quạt". "Mặt quạt" là vị trí cửa khẩu tiếp giáp với Trung Quốc. Hà Nội làm trung tâm mô hình. "Khung quạt" là tuyến đường nối các cửa khẩu với Hà Nội. Theo đó, cần xây dựng các trung tâm logistics tích hợp kho bãi gần cửa khẩu đáp ứng tốt nhất nhu cầu XNK của Việt Nam cũng như tận dụng tốt lợi thế sẵn có khu vực. Khi đó trung tâm logistics trở thành bên thứ ba. Cần đầu tư xây dựng mô hình "dễ quạt" trong 10 - 15 năm tới hoặc nhanh hơn. Mô hình tạo Việt Nam kết nối theo chuỗi logistics với chuỗi cung ứng lớn của Trung Quốc và trở thành chỗ dựa để logistics Việt Nam phát triển. Đây là mô hình khai thác chuỗi logistics theo hướng có lợi nhất cho các doanh nghiệp logistics trong nước, khai thác tiềm năng phát triển logistics toàn diện từ sự lớn mạnh của Trung Quốc. (Bảng 2)

Hình 3: Mô hình kết nối chuỗi logistisc "dễ quạt" trong "Một trục hai cánh"



Nguồn: Nhóm tác giả

Bảng 2. Các cửa khẩu giáp Trung Quốc

Điểm	Địa điểm	Điểm	Địa điểm
A	Cửa khẩu Quốc tế Lào Cai	P	Cửa khẩu Lý Vạn
C	Cửa khẩu Xín Mần	H	Cửa khẩu Quốc tế Tà Lùng
G	Cửa khẩu Phó Bảng	D	Cửa khẩu Quốc tế Hữu Nghị
I	Cửa khẩu Thanh Thủy	Q	Cửa khẩu Hoàn Mô
E	Cửa khẩu Sầm Pun	J	Cửa khẩu Bắc Phong Sinh
F	Cửa khẩu Sóc Giang	K	Cửa khẩu Quốc tế Móng Cái

Nguồn: UBND tỉnh Quảng Ninh

**7. Kết luận**

Chiến lược kết nối chuỗi logistics giữa 2 tỉnh Quảng Ninh (Việt Nam) và Quảng Tây (Trung Quốc) nằm trong chiến lược "Một trục, hai cánh", tạo cơ hội lớn hơn cho hợp tác phát triển giữa 2 nước, tận dụng sự lớn mạnh của Trung Quốc. Sự hợp tác

phát triển này vượt qua "nút thắt" hạ tầng, cơ chế, chính sách, khó khăn tìm kiếm sự bổ sung lẫn nhau trong phát triển. Hợp tác giữa hai nước gắn kết, đồng bộ giữa kinh tế với xã hội, môi trường, an ninh. Sự hình thành chuỗi logistics trong chiến lược tổng thể là sự đột phá tư duy hợp tác giai đoạn mới ■

**TÀI LIỆU THAM KHẢO:**

- Xiaosong G.& Mingjiang L. (2009). Beibu Gulf: Emerging Sub– regional Integrationbetween China and ASEAN. S. Rajaratnam School of International Studies (No.168), [https://www.academia.edu/32657412/Beibu\\_Gulf\\_emerging\\_sub\\_regional\\_integration\\_between\\_China\\_and\\_ASEAN](https://www.academia.edu/32657412/Beibu_Gulf_emerging_sub_regional_integration_between_China_and_ASEAN)
- Chen J. (2006). *Research on developing port logistics in Fangcheng port*. World Maritime University.

3. Zhongning. (2007). Taking the Opportunity of Economic Cooperation in Pan- Beibu Bay Area to Promote Economic Development of Guangxi, Gui Hai Tribune, [https://en.cnki.com.cn/Article\\_en/CJFDTotat-GHLC200706007.htm](https://en.cnki.com.cn/Article_en/CJFDTotat-GHLC200706007.htm)

4. Nguyễn Trọng Tuấn (2019), *Logistics trong phát triển kinh tế biển của tỉnh Quảng Ninh*, luận án tiến sĩ, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.

5. Yinghu Z. (2007). The Strategic Choice of "M" and Guangxi's Strategies in the Development of Mekong River Economic Sub-region, Innovation No.1, [https://en.cnki.com.cn/Article\\_en/CJFDTotat-CHXI200701013.htm](https://en.cnki.com.cn/Article_en/CJFDTotat-CHXI200701013.htm)

**Ngày nhận bài: 1/5/2021**

**Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 1/6/2021**

**Ngày chấp nhận đăng bài: 11/6/2021**

*Thông tin tác giả:*

**1. PGS.TS. NGUYỄN THƯỜNG LẠNG**

**2. PHẠM NHẬT QUỲNH**

**3. NGUYỄN THỊ MAI**

**Trường Đại học Kinh tế quốc dân**

## CONNECTING THE LOGISTICS CHAIN OF QUANG NINH PROVINCE (VIETNAM) WITH THE GUANGXI ZHUANG AUTONOMOUS REGION IN THE "ONE AXIS TWO WINGS" STRATEGY

● Assoc.Prof.Ph.D **NGUYEN THUONG LANG**<sup>1</sup>

● **PHAM NHAT QUYNH**<sup>1</sup>

● **NGUYEN THI MAI**<sup>1</sup>

<sup>1</sup> National Economics University

### **ABSTRACT:**

This study analyzes the possibilities and opportunities to connect logistics of Quang Ninh Province (Vietnam) with the Guangxi Zhuang Autonomous Region (China) in the "One axis two wings" strategy. Quang Ninh Province has great potential to develop logistics sector thanks to its strategic economic and political position and its advantages of becoming a service center for economic development of the Northeast region, Vietnam and even the Southeast Asia in the future. This study proposes strategic recommendations and orientations to connect, develop and improve the effectiveness of logistics chains between Quang Ninh Province and the Guangxi Zhuang Autonomous Region.

**Keyword:** logistics connection, one axis two wings, Vietnam, China.