

Thực trạng và đề xuất nghiên cứu xây dựng chiến lược - chính sách phát triển logistics nhằm đột phá kinh tế - xã hội tỉnh Bình Dương

■ PGS. TS. HỒ THỊ THU HÒA

Trường Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh

■ TS. NGUYỄN VIỆT LONG

Q. Giám đốc Sở Khoa học và Công nghệ tỉnh Bình Dương

■ ThS. HOÀNG VĂN THỨC; KS. LÊ NGỌC NGẪU

Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam (VLI)

■ PHẠM NGUYỄN THÁI HÀ

Trường Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh

TÓM TẮT: Bài báo phân tích thực trạng, đặc điểm kinh tế - xã hội và logistics tại tỉnh Bình Dương, cũng như bối cảnh Việt Nam và TP. Hồ Chí Minh, từ đó chỉ ra tính cấp thiết của việc xây dựng chiến lược và chính sách phát triển bền vững hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh. Bài báo đồng thời chỉ rõ một số nội dung trọng tâm cần được triển khai nghiên cứu trong thời gian tới. Đặc biệt, thông qua việc kết hợp Ba Nhà: Nhà nước, Nhà trường - Viện và Nhà doanh nghiệp, nghiên cứu trên được kỳ vọng sẽ góp phần vào sự phát triển mạnh mẽ kinh tế - xã hội tỉnh trong tương lai, đón thời kỳ 4.0 hậu Covid-19.

TỪ KHÓA: Logistics, Bình Dương, logistics TP. Hồ Chí Minh, chính sách logistics, kinh tế - xã hội.

ABSTRACT: The article analyzes the current situation, socio-economic characteristics and logistics in Binh Duong province, as well as the context of Vietnam and Ho Chi Minh city, to pointed out the urgency in early building strategies and policies for the sustainable development of the logistics system in the province. The article will also specify a number of key contents that need to be researched in the coming time. In particular, through the combination of the Three Houses, the government, the school-institute and the entrepreneur, the above research is expected to contribute to the strong socio-economic development of the province in the future, to enter the time. period 4.0 after Covid-19.

KEYWORDS: Logistics, Binh Duong, logistics in Ho Chi Minh City, logistics policy, socio-economic.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí, lưu trữ và chu chuyển các tài nguyên, yếu tố đầu vào từ điểm xuất

phát đầu tiên là nhà cung cấp, qua nhà sản xuất, người bán buôn, bán lẻ, đến tay người tiêu dùng cuối cùng, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế [1]. Theo nhận định của các chuyên gia quốc tế, hoạt động logistics trong thế kỷ 21 sẽ có những bước phát triển mạnh mẽ hơn nữa, đặc biệt sẽ tập trung vào một số xu thế phát triển như sau: ứng dụng 4.0, big data, block chain, urban Logistics, trung tâm Logistics, chuỗi cung ứng toàn cầu, dịch vụ giá trị gia tăng (VAS - Valued Added Service)...

Trong bối cảnh của Việt Nam, Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 về việc "Sửa đổi, bổ sung quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 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" và Quyết định số 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 2030" là nền tảng cho việc thực hiện xây dựng trung tâm logistics cho các địa phương [2]. Bài báo sẽ phân tích về bối cảnh Bình Dương và khái quát những bước đầu tiên của đề án xây dựng chiến lược và chính sách phát triển logistics của tỉnh, chuẩn bị cho thời kỳ công nghiệp 4.0 hậu Covid-19.

2. BỐI CẢNH KINH TẾ TỈNH BÌNH DƯƠNG

Bình Dương là một tỉnh năng động, phát triển công nghiệp đi đầu cả nước. Đặc biệt, từ năm 2016, Bình Dương phối hợp với TP. Eindhoven (Hà Lan) triển khai đề án Thành phố thông minh, ứng dụng mô hình Ba Nhà (Triple Helix) [3,4], đẩy mạnh hợp tác giữa Nhà nước, Nhà doanh nghiệp và Nhà trường - Viện, quyết liệt chuyển đổi mô hình tăng trưởng từ sản xuất truyền thống sang phát triển dựa vào khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, bứt phá kinh tế - xã hội [5].

Trong năm 2020, chỉ số thu hút đầu tư (FDI - Foreign Direct Investment) của Bình Dương đứng thứ 3 cả nước, nộp ngân sách nhà nước cũng thuộc top đầu. Hiện toàn tỉnh có 29 khu công nghiệp (KCN) và 12 cụm công nghiệp, chiếm 1/4 diện tích KCN toàn miền Nam, tỉ lệ lấp đầy trung bình trên 70%. Đến nay, đã có 65 quốc gia và vùng

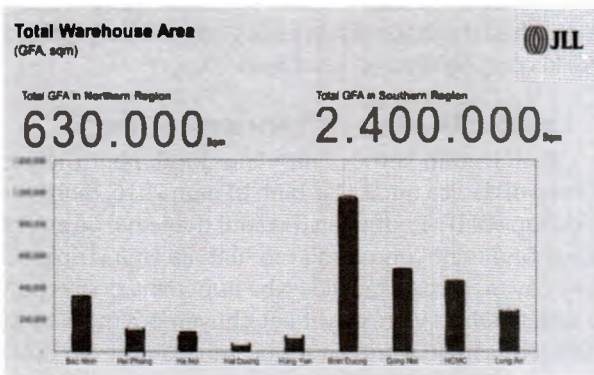
lãnh thổ đầu tư tại Bình Dương, chủ yếu là Nhật Bản, Đài Loan, Singapore, Hàn Quốc... Bình Dương cũng đã được phê duyệt quy hoạch phát triển 34 KCN với tổng diện tích 14.790 ha.

Việc thành lập các khu, cụm công nghiệp đã giúp cho tình hình kinh tế - xã hội tỉnh Bình Dương phát triển nhanh, đặc biệt trong lĩnh vực sản xuất công nghiệp. Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP - Index of Industrial Production) của tỉnh thời kỳ 2011 - 2020 tăng bình quân 10,06%/năm (cả nước tăng bình quân 8,4%/năm) [6]. Giá trị sản xuất công nghiệp luôn duy trì chiếm 18 - 21% trong cơ cấu công nghiệp của 8 địa phương trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (KTTĐPN). Số lượng doanh nghiệp của tỉnh tăng vọt từ hơn 20.000 đầu năm 2016 lên gần 50.000 đầu năm 2021.

Sau đại dịch Covid-19, Việt Nam đang trở thành điểm đến sáng giá được các cường quốc công nghiệp chọn để dịch chuyển nhà xưởng, mở ra cơ hội lớn cho những tỉnh công nghiệp đi đầu như Bình Dương. Theo thống kê của Tạp chí Tài chính [7], chỉ tính riêng Nhật Bản đã có 30 doanh nghiệp tuyên bố rời Trung Quốc, 50% trong số đó lựa chọn đầu tư vào Việt Nam.

Cùng với công nghiệp, lĩnh vực thương mại dịch vụ tại Bình Dương cũng được tạo điều kiện để bứt phá. Các đô thị sầm uất mọc lên liên tiếp, đẩy tốc độ đô thị hóa của tỉnh năm 2019 lên tới 80,1%, cao nhất cả nước. Đến nay, tỉnh đã có 3 thành phố (Thủ Dầu Một, Thuận An và Dĩ An). Tiềm ích cao cấp chuẩn quốc tế xuất hiện ngày càng nhiều với quy mô lớn như Aeon, Lotte, Mega Market, Co.opmart... Bình Dương đã được vinh danh là một trong 21 địa phương có chiến lược phát triển thành phố thông minh tiêu biểu thế giới trong ba năm liên tiếp 2019, 2020, 2021 do Diễn đàn Cộng đồng thông minh thế giới (ICF) bình chọn.

Với tiềm năng to lớn trong giai đoạn hậu Covid-19 và trong bối cảnh phát triển không ngừng công nghiệp - đô thị - dịch vụ của Bình Dương, nhu cầu về quy hoạch logistics phục vụ cho hoạt động sản xuất và phân phối tiêu dùng của tỉnh đang ngày trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết.

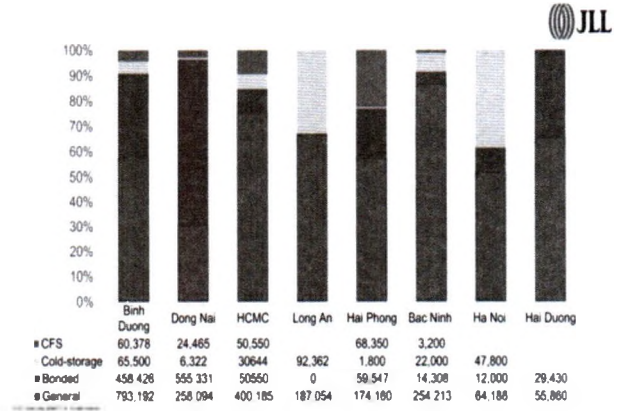


Nguồn: JLL Việt Nam (2020)

Hình 2.1: Tổng diện tích nhà kho theo các địa phương

Logistics hiện đang là một trong những ngành được các nhà đầu tư trong và ngoài nước đặc biệt quan tâm. Các dự án đầu tư trong lĩnh vực logistics vào tỉnh Bình Dương ngày càng có quy mô lớn hơn, mức độ chuyên môn hóa cao, cung cấp dịch vụ trọn gói và đa dạng [8]. Bình Dương

so hữu hạ tầng kho có quy mô lớn nhất cả nước với hơn 1 triệu m² (Hình 2.1), loại hình kho vận cũng rất đa dạng về chủng loại và quy mô với kho lạnh, kho CFS, kho ngoại quan, kho hàng bách hóa (Hình 2.2).



Nguồn: JLL Việt Nam (2020)

Hình 2.2: Các loại hình kho vận của một số tỉnh thành

Tuy nhiên, các doanh nghiệp logistics trên địa bàn Bình Dương tuy có sự phát triển khá nhanh về số lượng, quy mô, chất lượng dịch vụ nhưng đa số chỉ cung cấp được các dịch vụ logistics 2PL. Mặc dù tỉnh vẫn có một số trung tâm logistics lớn cung cấp được dịch vụ 3PL nhưng số lượng vẫn rất hạn chế, chưa có sự phối hợp và hỗ trợ lẫn nhau trong việc cung cấp thông tin thị trường giữa các doanh nghiệp nên hoạt động kinh doanh chưa đạt hiệu quả cao.

Ngoài ra, các doanh nghiệp logistics phân bố không đồng đều, tập trung nhiều hơn ở phía Nam. Hiện nay, số lượng doanh nghiệp cũng đã tăng nhanh ở một số huyện phía Bắc nhưng ngành dịch vụ logistics chưa được quan tâm đầu tư vào khu vực này. Bên cạnh đó, tình trạng giao thông ùn tắc vẫn xảy ra thường xuyên vào các giờ cao điểm trong ngày trên một số tuyến đường trọng điểm của tỉnh gây khó khăn cho việc phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn. Do đó, cần có những chính sách cũng như quy hoạch phát triển logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương và hướng đến sự phát triển bền vững [9].

Mặt khác, tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam trung bình trong 5 năm qua đạt gần gấp 5 lần so với tăng trưởng thương mại toàn cầu. Tuy nhiên, chi phí xuất khẩu và nhập khẩu của Việt Nam vẫn cao hơn mức trung bình của các nước ASEAN, làm giảm khả năng tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Điều này phần lớn là do thực tế là chi phí logistics của Việt Nam còn cao khoảng 18% GDP của quốc gia [10]. Theo đánh giá của Bộ Công thương, chi phí logistics của Việt Nam cao gần gấp đôi so với chi phí logistics của các nền kinh tế phát triển khác.

Những vấn đề nêu trên đặt ra yêu cầu cấp thiết cho đề tài cần bám sát tình hình và nhu cầu thực tế gắn với tính liên kết vùng để làm căn cứ để xuất những giải pháp hướng tới 4 hợp phần chủ yếu của hệ thống logistics bao gồm: cơ sở hạ tầng, chính sách, nhà cung cấp và người sử dụng dịch vụ logistics, nhằm thúc đẩy ngành logistics của

tỉnh Bình Dương phát triển mạnh mẽ và góp phần vào sự phát triển kinh tế của Bình Dương cũng như khu vực Đông Nam bộ, đồng thời nâng cao vị thế kinh tế, nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa Bình Dương trên thị trường trong nước và quốc tế, tạo "cú hích" cho sự tăng trưởng kinh tế bền vững của Bình Dương và hướng tới sự gắn kết chặt chẽ trong tính liên kết vùng cho vùng KTTĐPN, mà TP. Hồ Chí Minh là trung tâm.

3. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS CỦA TP. HỒ CHÍ MINH

Ngày 02/12/2020, Chủ tịch UBND TP.HCM đã phê duyệt "Đề án Phát triển ngành Logistics trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030" với tổng nguồn vốn thực hiện gần 96.000 tỷ đồng.

Kết quả nghiên cứu của đề án chỉ ra những hạn chế về hạ tầng của thành phố về hệ thống kho bãi, các cụm cảng biển, cảng sông, cảng hàng không... Đề án góp phần thúc đẩy tiến độ xây dựng khép kín tuyến đường Vành đai 2 và triển khai xây dựng Vành đai 3 và 4, cao tốc kết nối TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh thành khác như TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương - Cần Thơ; TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây; Bến Lức - Long Thành, thúc đẩy vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy, đường sắt kết nối với các tỉnh, thành khu vực phía Nam. Đáng chú ý là đề xuất thành lập 7 trung tâm logistics gồm: Long Bình, Cát Lái, Khu công nghệ cao, Linh Trung, Tân Kiên (huyện Bình Chánh), Hiệp Phước (huyện Nhà Bè) và tại huyện Củ Chi với tổng diện tích giai đoạn 2025 - 2030 đạt khoảng 270 - 623 ha.

Đề án cũng đặt ra mục tiêu tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics của doanh nghiệp TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025 đạt 15% và năm 2030 đạt 20% tỷ trọng đóng góp vào GRDP năm 2025 đạt 10% và tăng lên 12% vào năm 2030, qua đó góp phần làm giảm chi phí logistics bình quân cả nước xuống còn 10 - 15% vào năm 2025 [11].

Với những vị thế sẵn có, tỉnh Bình Dương có nhiều tiềm năng để trở thành trung tâm logistics quan trọng của vùng KTTĐPN nếu được định hướng phát triển và đầu tư một cách bài bản tham khảo mô hình thực hiện của TP. Hồ Chí Minh.

4. BÌNH DƯƠNG ỨNG DỤNG MÔ HÌNH BA NHÀ, TRIỂN KHAI NGHIÊN CỨU XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC VÀ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN LOGISTICS

Trong bối cảnh trên, năm 2021, Bình Dương đã chủ động khởi động nghiên cứu xây dựng chiến lược và chính sách phát triển bền vững hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Đặc biệt, nghiên cứu này áp dụng cách làm theo mô hình Ba Nhà (Triple Helix), không chỉ phối hợp giữa Nhà nước và nhà trường, mà còn thúc đẩy doanh nghiệp và tổ chức tham gia chặt chẽ, bởi đó là những đối tác có mối quan hệ gắn bó cũng như động lực trong việc phát triển kinh tế - xã hội tại địa bàn tỉnh. Nghiên cứu đang được triển khai dựa trên hợp tác chặt chẽ giữa Sở Khoa học và Công nghệ, Sở Công thương tỉnh Bình Dương, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI), Trường Đại học GTVT TP. Hồ Chí

Minh, đặc biệt là sự tham gia hỗ trợ và đóng góp nguồn lực rất tích cực từ Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Tổng công ty Becamex IDC, Hiệp hội Logistics Bình Dương cũng như một số doanh nghiệp, trường đại học khác.

Đề tài nghiên cứu sẽ đề xuất các giải pháp phát triển ngành logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương như: Giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng logistics; Giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin để phát triển logistics; Giải pháp phát triển nguồn nhân lực logistics; Giải pháp phát triển người sử dụng dịch vụ logistics; Giải pháp phát triển nhà cung cấp dịch vụ logistics; Giải pháp giảm chi phí logistics; Giải pháp hợp tác và liên kết vùng trong phát triển logistics và đặc biệt là đề xuất các cơ chế chính sách quản lý nhà nước về logistics (Bảng 4.1).

Tính mới, tính sáng tạo của đề tài thể hiện qua các phân tích tiếp cận phát triển bền vững hệ thống logistics, đề cập đến đánh giá tác động môi trường - kinh tế xã hội, phân tích liên kết vùng và tư duy phân tích hệ thống, gắn kết luồng hàng từ các tỉnh lân cận: vùng KTTĐPN, hàng quá cảnh từ Campuchia, hàng từ đồng bằng sông Cửu Long [12].

Ngoài ra, đề tài chú trọng đến khía cạnh quản lý nhà nước khi có những đề xuất, kiến nghị với cơ quan nhà nước về định hướng hoạch định chính sách trong phát triển logistics trên địa bàn tỉnh, vai trò tổ chức, liên kết Ba Nhà có hiệu quả hay không phụ thuộc rất lớn vào sự xúc tác của các cơ quan, ban, ngành tại địa phương.

Bảng 4.1. Nội dung nghiên cứu xây dựng chiến lược và chính sách phát triển bền vững hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050

STT	Nội dung
1	Nghiên cứu cơ sở khoa học và thực tiễn
2	Đánh giá hiện trạng phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Bình Dương
3	Đánh giá hiện trạng cơ sở hạ tầng, chất lượng các dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương
4	Phân tích dự báo nhu cầu logistics theo các ngành hàng chủ lực trên địa bàn tỉnh Bình Dương và các địa phương lân cận đến năm 2030
5	Nghiên cứu các khuynh hướng phát triển dịch vụ logistics và bài học kinh nghiệm chính sách quan trọng thúc đẩy phát triển
6	Xây dựng, đánh giá các kịch bản phát triển hệ thống logistics theo giai đoạn (đến 2030, 2040 và 2050)
7	Xây dựng các mục tiêu cụ thể phát triển hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương trong giai đoạn 2021 - 2030, các định hướng đến năm 2050
8	Đề xuất các cơ chế chính sách phát triển hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương trong giai đoạn 2021 - 2030, các định hướng đến năm 2050
9	Tổ chức thực hiện

Nguồn: Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI)

5. KẾT LUẬN

Với những phát triển đột phá thời gian qua, để kịp thời đáp ứng nhu cầu cấp thiết của người dân và doanh

ngành, tỉnh Bình Dương đã quyết liệt triển khai nghiên cứu xây dựng chiến lược và chính sách phát triển bền vững hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2030 - tầm nhìn đến năm 2050. Dựa trên sự phối hợp rất nhịp nhàng giữa ba bên trong mô hình Ba Nhà (Triple Helix) là Nhà nước, Nhà doanh nghiệp, Nhà trường - Viện, để án được kì vọng sẽ tạo "cú hích" mạnh đột phá toàn diện về mặt kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh nói riêng và vùng KTTĐPN nói chung, nâng cao vị thế cạnh tranh của các doanh nghiệp trong nước so với các doanh nghiệp nước ngoài, từ đó cải thiện chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) của Việt Nam trên bản đồ logistics quốc tế.

Lời cảm ơn: Công trình này là một phần của đề tài "Nghiên cứu xây dựng chiến lược và chính sách phát triển bền vững hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050" số 03/HĐ-SKHCN (Sở Khoa học và Công nghệ tỉnh Bình Dương).

Tài liệu tham khảo

- [1]. Etzkowitz H., Leydesdorff L. (1995), *The Triple Helix: University - Industry - Government Relations A Laboratory for Knowledge Based Economic Development*, Pinter, UK.
- [2]. Hồ Thị Thu Hòa, Nguyễn Văn Khoang và cộng sự (4/2020), *Influencing Factors to Logistics Centre Formation - A Study of Vietnam - Based Logistics Sector*, Humanities & Social Science Journal HSSR (Scopus Indexed). eISSN 2395-6518. tr.802-813, vol.8, no.1.
- [3]. H. Etzkowitz (2008), *The Triple Helix: University-Industry-Government Innovation in Action*. New York: Routledge.
- [4]. Nguyễn Việt Long, Nguyễn Thị Thu Hà (2020), *Mô hình Ba Nhà: Chia khóa cho đổi mới sáng tạo, khoa học - công nghệ, phát triển xã hội và kinh tế tri thức*, Tạp chí Khoa học chính trị - Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh - Học viện Chính trị khu vực 2, số 01.
- [5]. Nguyễn Việt Long (2020), *Strategic planning vision and some key directions for economic breakthroughs during 2021 - 2025 period: A study of Binh Duong-Vietnam and Smart City Program*, Journal of Architecture and Planning (Taiwan).
- [6]. Báo Lao động (2020), *Bình Dương: Phát triển vượt bậc, hình thành các đô thị thông minh hiện đại*.
- [7]. Tạp chí Tài chính (2020), *Hàng nghìn doanh nghiệp Nhật Bản xin ngân sách để rời khỏi Trung Quốc*.
- [8]. Nguyễn Việt Long, Phạm Thùy Linh (2018), *Logistics trong liên kết góp phần tạo nguồn lực phát triển vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam*, Kỷ yếu Hội thảo Khoa học Quốc gia: Cơ chế và Chính sách tạo lập nguồn vốn phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, NXB. Lao động.
- [9]. Bộ GTVT (2019), *Bình Dương nỗ lực nâng tầm dịch vụ logistics* (<https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/60495/binh-duong--no-luc-nang-tam-dich-vu-logistics.aspx>).
- [10]. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) (2018), *Sách trắng Logistics Việt Nam*.
- [11]. Hồ Thị Thu Hòa (2019), *Đề án "Phát triển ngành logistics trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, định*

hướng đến năm 2030", Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh.

[12]. Hồ Thị Thu Hòa (06/5/2019), *Phát triển dịch vụ logistic nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của Vùng KTTĐPN*, do Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc điều hành, tỉnh Đồng Nai.

Ngày nhận bài: 25/6/2021

Ngày chấp nhận đăng: 10/7/2021

Người phản biện: PGS. TS. Trần Quang Phú

PGS. TS. Hà Thị Ngọc Oanh