

Phát triển cơ sở hạ tầng logistics ở Cộng hòa Liên bang Đức và gợi ý cho Việt Nam^(*)

TRẦN THẾ TUÂN*

Tóm tắt: Cơ sở hạ tầng và phát triển cơ sở hạ tầng logistics được xem là một trong những vấn đề then chốt của mọi nền kinh tế, Cộng hòa Liên bang Đức là quốc gia có kết cấu hạ tầng logistics đồng bộ, hiện đại và có tính kết nối nhất châu Âu và thế giới. Bài viết chỉ ra những ảnh hưởng chủ yếu của cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics đến vị thế và đời sống kinh tế, xã hội cùng các nhân tố chủ yếu tác động đến quá trình phát triển hạ tầng logistics của Đức cho đến nay. Trên cơ sở kinh nghiệm của Đức, bài viết đưa ra một số gợi ý chính sách giúp Việt Nam có thể định hướng, quy hoạch, xây dựng và phát triển tốt hơn một cơ sở hạ tầng logistics trong tương lai.

Từ khóa: Logistics, cơ sở hạ tầng Đức, Việt Nam.

1. Thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics ở Đức

1.1. Cơ sở hạ tầng logistics của Đức - lợi thế cạnh tranh quốc gia

Mặc dù bị tàn phá nặng nề trong Chiến tranh thế giới thứ II, nhưng cho đến nay, CHLB Đức hiện đang sở hữu một trong những hệ thống cơ sở hạ tầng logistics hiệu quả, hiện đại và phát triển nhất châu Âu.

- Về hệ thống đường sắt, năm 2012, hệ thống đường sắt tốc độ cao của Đức có độ dài lên tới 44.000 km, trải dài tới mọi miền đất nước và kết nối với hầu hết các quốc gia láng giềng. Từ năm 2017, Đức đã vươn lên vị trí thứ 4 ở EU về Chỉ số hiệu quả đường sắt do những thành tựu

về mật độ khai thác (cả về hành khách lẫn hàng hóa), về chất lượng phục vụ và độ an toàn chạy tàu (Edgar Meza, 2021).

- Về hệ thống giao thông đường bộ, hiện tại Đức đang sở hữu 650.000 km đường bộ, với lượng phương tiện lưu thông lớn nhất châu Âu, trong đó hệ thống đường địa phương chiếm tới 231.000 km (35,5%). Chỉ riêng năm 2015, tổng quãng đường toàn bộ lượng xe hơi tại Đức di chuyển đã lên tới 2.000 tỷ km, gấp 28,6 lần so với 76 tỷ km di chuyển bằng đường sắt và gấp 57,2 lần so với 35 tỷ km di chuyển bằng đường hàng không. Trong đó, hệ thống đường cao tốc autobahn có tổng chiều dài lên tới 12.996 km (gấp 11 lần con số của Việt Nam) và là một trong những hệ thống đường cao tốc có mật độ sử dụng cao nhất thế giới. Điểm đặc biệt của mạng lưới autobahn nằm ở quy định không giới hạn tốc độ di chuyển của phương tiện, mặc dù giới hạn khuyến cáo luôn nằm ở mức 130 km/h.

* Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

^(*) Nghiên cứu được rút ra từ đề tài: *Nghiên cứu các giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng logistics nhằm kết nối các tỉnh khu vực miền Trung* thuộc Bộ Giao thông Vận tải. Mã số Đề tài: DT214030.

- Về hệ thống cảng biển, Đức có đường bờ biển dài và có biên giới đất liền giáp với chín quốc gia¹ nên có khả năng làm nơi trung chuyển hàng hoá đến các nước trong khu vực châu Âu dễ dàng, thuận lợi. Hệ thống cảng được bố trí phủ khắp, tận dụng tất cả vùng biển thuộc Đức. Trong đó, Hamburg là cảng biển lớn nhất, nằm bên dòng sông Elbe, có cự ly 110 km từ cửa sông Elbe đổ vào biển Bắc. Hamburg được gọi là “Cửa ngõ vào thế giới” của Đức, là cảng bận rộn thứ hai ở châu Âu và lớn thứ 11 thế giới về trọng tải TEU thông quan. Cảng Hamburg được trang bị các công nghệ tiên tiến với các điều kiện bốc dỡ hàng hóa, hệ thống truyền dữ liệu, cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại, và đội ngũ nhân viên có trình độ cao tạo điều kiện cho việc xử lý hàng hóa nhanh chóng và an toàn, giúp lưu chuyển hàng hóa thuận tiện và dễ dàng với các đối tác trong và ngoài nước. Ngoài các bến tàu container, cảng, còn có các bến tàu đa năng, có đầy đủ các phương tiện xử lý phù hợp với mọi loại hàng hóa, từ hàng hóa thông thường đến hàng rời. Trên một diện tích hơn 71 km², cảng có hơn 50 cơ sở xử lý đang hoạt động, đảm bảo xử lý trơn tru các hàng hóa đa dạng nhất, và khoảng 290 bến cung cấp không gian neo đậu cho tàu ở mọi kích cỡ, đặc biệt là tàu container lớn và tàu chở hàng rời, tàu chở dầu và hóa chất, và tàu thủy nội địa. Cảng Hamburg hàng năm tạo ra giá trị gia tăng tổng cộng khoảng 20 tỷ euro và hơn 260.000 việc làm.

Tiếp theo là cảng Rostock có vai trò quan trọng trong thông thương của Đức với các nước bán đảo Scandinavia và vùng biển Baltic; Có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế của Đức, và giữ vị trí trọng yếu trong kinh tế của bang Mecklenburg - Vorpommern (Research Germany, 2021).

¹ Đức tiếp giáp với biển Bắc (Nordsee) ở Tây Bắc và biển Baltic (Ostsee) ở Đông Bắc, với tổng chiều dài bờ biển là 2.389 km, và có chung 3.621 km đường biên với chín quốc gia Trung và Tây Âu (như Đan Mạch, Ba Lan, Cộng hòa Séc, Áo, Thụy Sĩ, Pháp, Luxembourg, Bỉ, và Hà Lan. Đức có diện tích 357.021 km² lớn thứ 7 tại châu Âu và thứ 62 trên thế giới, trong đó gồm 349.223 km² diện tích mặt đất và 7.798 km² mặt nước.

- Về hệ thống giao thông thủy nội địa, Đức có mạng lưới sông ngòi khá thuận lợi cho giao thông thủy nội địa và được kết nối với các cảng biển trong nước và khu vực. Các con sông chính tại Đức là: Sông Rhine với phần nằm trên lãnh thổ Đức là 865 km; Sông Elbe với phần nằm trên lãnh thổ Đức là 727 km và sông Danube với phần nằm trên lãnh thổ Đức là 687 km. Một số con sông quan trọng khác là Isar ở đông nam, Main ở trung bộ, Neckar ở tây nam, và Weser ở phía bắc. Năm 2013, tổng chiều dài của các tuyến đường thủy nội địa và kênh đào thường xuyên được sử dụng là 7.500 km. Tuyến đường thủy nội địa quan trọng nhất bao gồm sông Rhine và các tuyến nhánh với khối lượng hàng hóa vận chuyển lớn hơn bất kỳ tuyến đường thủy còn lại nào của châu Âu. Hệ thống kênh Kiel có tầm quan trọng đặc biệt trong việc kết nối biển Baltic với biển Bắc và là một trong những tuyến đường thủy nội địa bận rộn nhất thế giới. Các cảng sông chính ở Đức gồm có cảng Berlin, Bonn, Bremen, Bremerhaven... (Research Germany, 2021).

- Về cơ sở hạ tầng hàng không, Đức có tổng cộng 492 sân bay dân dụng các loại, trong đó, có 36 sân bay quốc tế. Điển hình:

Sân bay quốc tế Frankfurt (FRA) là sân bay lớn nhất nước Đức. Trong năm 2020, mặc dù chịu ảnh hưởng của dịch Covid 19, sân bay Frankfurt tiếp đón hơn 19 triệu lượt khách và khai thác được 2 triệu tấn hàng hóa; Từ sân bay Frankfurt, 107 hãng hàng không bay đến 239 điểm ở 111 quốc gia, với khoảng 1.365 chuyến bay mỗi ngày, 65% tất cả các chuyến bay quốc tế ở Đức là tại sân bay Frankfurt.

Sân bay quốc tế Berlin (BER) cũng là một trong những sân bay lớn bậc nhất của Đức, dù mới đi vào khai thác, nhưng là một trung tâm vận tải không chỉ của Berlin mà còn toàn bộ nước Đức và châu Âu. Hàng hóa được vận chuyển qua Berlin có thể dễ dàng tiếp cận đường cao tốc và nhà ga xe lửa ngay dưới nhà ga. Có 97 hãng hàng không hoạt động tại đây

và có khoảng 170 tuyến bay từ Berlin đi khắp thế giới.

Sân bay Munich (MUC) là sân bay lớn thứ 3 của Đức và là một trong những sân bay hiện đại hàng đầu thế giới. Tại sân bay Munich, lượng hành khách khoảng 50 triệu lượt mỗi năm, lượng hàng hóa khai thác khoảng 300 nghìn tấn và có khoảng 191 tuyến bay từ Munich đi khắp thế giới.

Sân bay Hamburg (HAM) là trung tâm vận tải quốc tế lớn hàng đầu Đức và cả thế giới, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không qua sân bay Hamburg cực kỳ phát triển. Có 42 hãng hàng không hoạt động tại đây và có khoảng 87 tuyến bay từ Hamburg đi khắp thế giới.

Ngoài ra, còn có các sân bay Düsseldorf (DUS), Stuttgart (STR), Cologne Bonn (CGN), Hannover (HAJ) và Nuremberg (NUE) đều là những sân bay lớn, nhộn nhịp và hiện đại bậc nhất ở Đức và châu Âu. Từ năm 2013, Đức đã là quốc gia có thị trường máy bay chở khách dân dụng lớn thứ năm thế giới với 105.016.346 hành khách và 7,026 triệu tấn hàng hóa được lưu thông. Tuy nhiên, sự ra đời của đường sắt cao tốc đã khiến cho ngành hàng không tại Đức vấp phải sự cạnh tranh khốc liệt, buộc phải tiến hành cải tổ và đầu tư nâng cấp (OECD, 2020 và Tomasz Rokicki, Luiza Ochnio, Piotr Bórawski, Aneta Bełdycka-Bórawska, Agata Żak, 2021).

- *Về hệ thống các trung tâm và kho bãi logistics* (GVZ). Trong phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, Đức đã sớm chú trọng đầu tư phát triển hệ thống các trung tâm và kho bãi logistics. Các trung tâm và kho bãi này trải rộng trên khắp lãnh thổ Đức, và thường được bố trí, xây dựng ở cạnh/gần các sân bay, bến cảng, nhà ga, các đô thị, và các trung tâm công nghiệp để phát huy vai trò kết nối và trung chuyển giữa các phương thức vận tải với nhau. Các trung tâm và kho chứa ở Đức thường có diện tích đủ lớn, được trang bị hiện đại, và được sắp xếp khoa học khiến cho việc dự trữ, phân loại, đóng

gói và bảo quản hàng hóa rất tốt. Chi phí thuê mặt bằng để tập kết hàng hóa ở Đức khá rẻ so với các quốc gia EU khác, thậm chí chỉ bằng một nửa so với của Anh. Tại Bremen - trung tâm công nghiệp lớn thứ 5 tại Đức và thứ 11 tại châu Âu và có cảng xuất nhập khẩu hàng hóa lớn thứ hai nước Đức, có trung tâm logistics (GVZ) số một ở Đức và châu Âu. Tại trung tâm này, các giải pháp logistics tiên tiến luôn được cung cấp chuyên biệt, phù hợp với những lĩnh vực kinh doanh riêng theo từng điều kiện tiện ích tối ưu (OECD, 2020).

- *Về hệ thống công nghệ thông tin và truyền thông*. Đức luôn là quốc gia đi đầu trong việc áp dụng công nghệ, trong đó có công nghệ thông tin và truyền thông, vào cơ sở hạ tầng và lĩnh vực logistics. Đức hiện là thị trường điện thoại di động và thị trường online lớn nhất châu Âu. Chẳng hạn, nhằm bảo đảm lợi thế cạnh tranh, các doanh nghiệp Đức, hãng chuyên phát nhanh Hermes Germany đã đầu tư những khoản tiền lớn để ứng dụng cho công nghệ thông tin nhằm cung cấp thông tin minh bạch, chính xác trong việc vận chuyển hàng hóa. Theo đánh giá của Chỉ số kết nối toàn cầu (Global Connectivity Index - GCI), từ năm 2014, Đức luôn đứng thứ 1/25 quốc gia phát triển nhờ cam kết mạnh mẽ và đầu tư liên tục để ứng dụng công nghệ thông tin và truyền thông (ICT) nhằm tạo ra một thị trường logistics thực sự có sức cạnh tranh (WB, 2021).

1.2. Đóng góp của cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics trong nền kinh tế Đức

Thứ nhất, sự phát triển đồng bộ, toàn diện, khá hiện đại, có sự liên thông và kết nối chặt chẽ (giữa các loại hình cơ sở hạ tầng và các vùng miền trong cả nước) của hệ thống kết cấu hạ tầng logistics đã góp phần đưa Đức trở thành trung tâm hàng đầu trong lĩnh vực logistics ở châu Âu và thế giới. Theo Bảng xếp hạng Chỉ số hoạt động logistics (LPI) của World Bank, liên tục trong các năm 2014, 2016 và 2018, Đức luôn đứng số 1/160 quốc gia về cung cấp dịch vụ hậu cần. Trong số các nước có thu nhập cao, điểm số của tất cả các chỉ số cấu thành LPI của

Đức đều cao hơn so với các nước OECD khác (WB, 2021). Suốt nhiều năm, cùng với Hà Lan, Bỉ, Anh và Singapore, Đức luôn nằm trong nhóm năm nước đứng đầu về chất lượng dịch vụ logistics (ResearchGermany, 2021).

Thứ hai, sự phát triển của cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics đã có những đóng góp quan trọng vào tăng trưởng kinh tế của Đức. Đối với quốc gia xuất khẩu hàng đầu châu Âu như Đức, lĩnh vực logistics là một trong những ngành tăng trưởng nhanh nhất và có ý nghĩa then chốt, chỉ đứng sau ngành công nghiệp ô tô và lĩnh vực bán lẻ. Trong những năm qua, tốc độ tăng trưởng của ngành dịch vụ logistics của Đức luôn đạt mức tăng trưởng bền vững trên 5%. Theo Statista, năm 2019, ngành logistics đóng góp khoảng 279 tỷ euro cho nền kinh tế Đức, khoảng 7,5% GDP². Doanh thu của ngành logistics Đức cũng luôn vượt xa so với các nước EU khác, đặc biệt là Anh và Pháp - hai quốc gia cạnh tranh mạnh trong ngành dịch vụ logistics với Đức. Trong đó, ngành giao thông vận tải đóng góp chủ yếu khoảng 44% doanh thu dịch vụ logistics của Đức, tiếp đó là các ngành dịch vụ kho bãi và vận chuyển hàng hóa đường thủy nội địa, dịch vụ hành chính, quản lý chuỗi cung ứng và hoạt động gia công, chế biến... (ResearchGermany, 2021).

Thứ ba, sự phát triển của cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics đã góp phần quan trọng vào sự phát triển của các doanh nghiệp và tạo việc làm cho người dân. Ngành logistics của Đức hiện có hơn 60 nghìn công ty với các hoạt động đa dạng ở nhiều lĩnh vực vận tải khác nhau từ đường sắt, đường bộ, đường thủy, hàng không, kho bãi... Cùng với hệ thống các nhà cung cấp dịch vụ, đơn vị bán lẻ và những người tiêu dùng, ngành này đã mang lại việc làm cho chừng hơn 1,36

triệu người lao động cả nước (ResearchGermany, 2021).

1.3. Các nhân tố chủ yếu tác động đến phát triển hạ tầng logistics của Đức

Trước hết, Đức đã tận dụng triệt để những lợi thế và hạn chế được những bất lợi về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên để có thể phát triển hạ tầng và hoạt động logistics. Về vị trí địa lý, Đức nằm ở trung tâm châu Âu, có đường biên giáp với chín quốc gia có trình độ phát triển cao về kinh tế, khoa học công nghệ và có quan hệ thương mại chặt chẽ với Đức. Về điều kiện tự nhiên, Đức cũng tiếp giáp với biển Bắc và biển Baltic, những biển lớn ở châu Âu, thuận lợi cho việc giao thông hàng hải. Với vị trí như vậy, Đức rất có điều kiện để phát triển các hoạt động giao thương kinh tế dễ dàng, thuận lợi và ổn định với bên ngoài. Bên cạnh đó, Đức là quốc gia có khí hậu ôn đới, thời tiết ôn hòa, không quá cực đoan và khắc nghiệt, khá lý tưởng cho việc đầu tư xây dựng và duy tu các cơ sở hạ tầng và phát triển các dịch vụ logistics. Thực tế, Đức đã tận dụng được những điều kiện đó bằng cách đưa Đức trở thành trung tâm logistics hàng đầu châu Âu và thế giới nhờ phát triển một hệ thống cơ sở hạ tầng logistics hiện đại.

Thứ hai, ngành dịch vụ logistics của Đức phát triển mạnh được như vậy là nhờ dựa trên nền tảng một cơ sở hạ tầng logistics được xây dựng và phát triển đầy đủ, đồng bộ, và có sự kết nối hợp lý (giữa các loại hình/phương tiện và giữa các vùng miền trong và ngoài Đức). Cụ thể, các cảng biển (như cảng Hamburg, cảng Bremen...), các cảng hàng không (như sân bay Frankfurt, Berlin...) đều có sự kết nối đồng bộ, hoàn chỉnh và thông suốt với hệ thống đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa, cũng như có các trung tâm logistics và hệ thống kho bãi làm đầu mối bảo quản, dự trữ, phân loại, giao nhận và làm các thủ tục phục vụ cho việc lưu chuyển hàng hóa nhanh chóng và thuận lợi (WB, 2021).

² Năm 2020, GDP của Đức đạt 3.806 tỷ USD, và xuất khẩu đạt 1.486,5 tỷ USD, đứng thứ ba thế giới sau Trung Quốc và Mỹ (WB, 2021).

Thứ ba, một trong những nhân tố then chốt để Đức thành công trong lĩnh vực hạ tầng logistics là vai trò chủ động của Chính phủ, thể hiện qua tầm nhìn dài hạn, các chiến lược, chính sách đầu tư một cách đồng bộ, hệ thống và hiệu quả. Trong thực tế, Chính phủ Đức có vai trò chủ động khá lớn trong phát triển hạ tầng logistics, thể hiện ở những khía cạnh chính như sau (Federal Cabinet, 2016): i) Trước hết, Chính phủ Đức đã sớm nhận thức được vai trò “trụ cột” to lớn của cơ sở hạ tầng nói chung và cơ sở hạ tầng logistics nói riêng đối với phát triển kinh tế, xã hội đất nước, nên đã tìm cách huy động các nguồn lực để xây dựng và phát triển lĩnh vực này³; ii) Luôn tìm cách tạo dựng và đổi mới các khung khổ pháp lý để đảm bảo thuận lợi cho các doanh nghiệp cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics hoạt động hiệu quả trong môi trường cạnh tranh bình đẳng; iii) Chính phủ Đức luôn chủ động can thiệp linh hoạt vào việc xây dựng cơ sở hạ tầng logistics thông qua việc xây dựng các chiến lược, chính sách, quy hoạch, kế hoạch (quốc gia và vùng) về logistics và vận tải cho từng giai đoạn. Những văn bản đó chính là các định hướng thể hiện cụ thể các ý đồ quy hoạch, phát triển tổng thể cơ sở hạ tầng và hoạt động logistics làm căn cứ phát triển cho các ngành, địa phương và doanh nghiệp. Nhờ đó, tránh được tình trạng chông chéo, tản mạn,

manh mún và cục bộ trong phát triển hạ tầng logistics ở Đức thời gian qua; iv) Để có thể phát triển được hạ tầng và dịch vụ logistics quốc gia, trong những năm đầu sau khi đất nước thống nhất (năm 1990), Chính phủ Đức đã tận dụng nguồn ngân sách để phát triển các dự án cơ sở hạ tầng đường sắt, hàng hải và đường thủy nội địa, nhất là ở các bang thuộc Đông Đức cũ (Federal Cabinet, 2016).

Thứ tư, để nâng cao hiệu quả đầu tư và huy động mọi nguồn lực xã hội vào xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng và hoạt động logistics, từ đầu những năm 2010, Chính phủ Đức đã có các cơ chế và biện pháp khuyến khích nhằm thu hút sự tham gia của khu vực tư nhân thông qua mô hình hợp tác công tư (PPP) để phát triển cơ sở hạ tầng logistics. Trong mô hình hợp tác PPP, Chính phủ Đức có trách nhiệm cung cấp đất đai, kết cấu hạ tầng đường bộ và đường sắt cơ bản... còn các công ty tư nhân và các hiệp hội công nghiệp tham gia đầu tư và tổ chức xây dựng các trung tâm logistics, kho bãi, các trạm dịch vụ... Các trung tâm logistics ra đời trên cơ sở hợp tác công - tư này đã giúp cho dịch vụ thông quan hàng hoá được dễ dàng, nhanh chóng, tiết kiệm thời gian và công sức, tạo khả năng cạnh tranh mạnh mẽ cho ngành dịch vụ hậu cần Đức (Federal Cabinet, 2016).

Thứ năm, trong xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics, việc ứng dụng các thành tựu khoa học công nghệ cũng được Chính phủ Đức quan tâm. Cụ thể, trong bối cảnh cuộc CMCN 4.0 đã và đang tác động mạnh mẽ tới ngành logistics toàn cầu, chính phủ Đức đã có chiến lược tổng thể và bài bản về kinh tế số ở cả cấp quốc gia, ngành lẫn doanh nghiệp. Chẳng hạn, Đức đã thành lập đơn vị chuyên trách với tên gọi “Phòng Công nghiệp 4.0” ở Bộ Kinh tế và Năng lượng với vai trò tham mưu và tổ chức triển khai chuyên đổi số, phát triển kinh tế số trên toàn quốc. Bên cạnh đó, Chính phủ Đức cũng tập trung đầu tư vào các ngành công nghiệp mới như: Robot, phương tiện thông

³ Trong thời kỳ đầu, ngân sách quốc gia đã đầu tư hơn 122,2 tỷ USD cho các dự án cơ sở hạ tầng vận tải, còn Bộ Giao thông hạ tầng Liên bang hợp tác với khu vực tư nhân huy động thêm được 111,1 tỷ USD để phát triển hệ thống giao thông có sự đồng bộ hóa cao. Tính đến tháng 10/2017, Chính phủ Đức đã có 189 dự án cơ sở hạ tầng giao thông chiến lược đang được triển khai với tổng giá trị đầu tư lên tới 129,6 tỷ USD, trong đó, dự án lớn nhất là dự án mở rộng sân bay Brandenburg (Berlin) có tổng trị giá 7 tỷ USD. Gần đây, chính phủ Đức đã thông qua Kế hoạch Hạ tầng Giao thông Liên bang 2030 (FTIP) nhằm nâng cấp hệ thống đường sắt, đường bộ và cơ sở hạ tầng đường thủy. Kế hoạch này đề xuất hơn 2.000 dự án sửa chữa, xây mới hạ tầng giao thông, đưa tổng vốn đầu tư lên tới 269 tỷ USD, trong đó, 112,3 tỷ USD sẽ được đầu tư vào đường sắt, 132,8 tỷ USD đầu tư vào đường bộ và 24,5 tỷ USD vào các tuyến đường thủy liên bang (Hà Vũ, 2018).

minh (xe tự lái, tàu điện tự lái, tàu ngầm tự lái, máy bay tự lái...), vật liệu và năng lượng thông minh, hệ thống sản xuất thông minh bằng cách sử dụng IoT và công nghệ sản xuất tự động... Những thay đổi này sẽ góp phần làm giảm thiểu thời gian, chi phí và nâng cao hiệu quả của ngành logistics của Đức, tạo thuận lợi cho cả chủ hàng lẫn hãng chuyên chở có thể theo dõi và giám sát được hàng hóa trong quá trình vận chuyển (OECD, 2020).

Thứ sáu, mặc dù có cơ sở hạ tầng đồng bộ và hiện đại và là trung tâm logistics hàng đầu khu vực và thế giới, song sự phát triển hạ tầng logistics của Đức gần đây đang vướng phải một số hạn chế và thách thức không dễ khắc phục. Cụ thể, từ năm 2005, chỉ tiêu cho cơ sở hạ tầng của Đức chỉ chiếm 1,5%/GDP, thấp hơn nhiều so với các nước phát triển khác như Mỹ, Anh, Pháp, Canada và Thụy Điển (Federal Cabinet, 2016). Điều đó đã làm suy giảm lợi thế cạnh tranh của Đức về cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics. Chẳng hạn, hiện nay, tốc độ băng thông rộng ở Đức đã chậm hơn so với nhiều nước trong khu vực vốn kém phát triển hơn. Tốc độ điện khí hóa đường sắt của Đức diễn ra rất chậm, chỉ tăng được có 2 điểm phần trăm trong mười năm 2009 - 2019, bằng ½ so với tốc độ trung bình 4 điểm phần trăm của EU. Do đó, hiện nay, mới chỉ có 61% (chừng 26.840 km) mạng lưới đường sắt của Đức được điện khí hóa, thấp hơn so với các quốc gia EU khác, như Thụy Sĩ (100%), Bỉ (86%)... (Edgar Meza, 2021). Mức xếp hạng của hệ thống đường bộ Đức cũng bị hạ xuống hạng 16 trong Báo cáo Cạnh tranh Toàn cầu của Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF) năm 2017... Một trong những lý do quan trọng dẫn tới hạn chế đầu tư cho phát triển hạ tầng logistics ở Đức là, trong thập kỷ gần đây, nhất là từ khi bùng nổ khủng hoảng nợ công châu Âu và tăng trưởng kinh tế có chiều hướng chậm lại, chi tiêu công bị thắt chặt, trong khi nhu cầu đầu tư cho duy tu và xây mới cơ sở

hạ tầng ngày càng lớn, khiến tỷ lệ ngân sách dành cho cơ sở hạ tầng logistics bị thu hẹp⁴.

2. Một số gợi ý cho Việt Nam từ kinh nghiệm phát triển cơ sở hạ tầng logistics của Đức

2.1. Thực trạng cơ sở hạ tầng logistics Việt Nam

Trong nhiều năm qua, hệ thống cơ sở hạ tầng logistics tại Việt Nam đã được cải thiện rõ rệt (cả về chất và số lượng) so với trước, *bao gồm khá đầy đủ các phương thức vận tải* (từ hạ tầng đường bộ, đường sắt, cảng biển, đường thủy nội địa, sân bay đến một số trung tâm logistics, cơ sở kho tàng, bến bãi...) *và ngày càng đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước*. Tuy vậy, cho đến nay, hệ thống này vẫn chưa được quy hoạch và xây dựng đồng bộ, còn mất cân đối, manh mún, chông chéo lẫn nhau, và thiếu sự kết nối đầy đủ (giữa các phương thức, các vùng miền và với quốc tế), hậu quả là những điểm yếu cố hữu của ngành logistics Việt Nam tiếp tục bộc lộ rõ. Quy mô các cơ sở hạ tầng và trung tâm logistics còn nhỏ, manh mún; Ngoại trừ một số trung tâm kinh tế lớn, còn hầu hết các vùng miền đều chưa có các trung tâm logistics phù hợp để thực hiện sự liên kết các phương thức vận tải cho các vùng sản xuất hàng hóa lớn của cả nước, cũng như vận tải liên khu vực và quốc tế. Trình độ công nghệ của các loại hình cơ sở hạ tầng vẫn thấp hoặc trung bình, quá trình chuyển đổi số trong ngành logistics còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu; Chưa hình thành được mạng lưới các doanh nghiệp logistics Việt Nam có quy mô lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường, thúc đẩy ngành logistics phát triển. Do đó, chi phí logistics vẫn ở mức cao, chiếm hơn 20% GDP, trong khi mức trung bình

⁴ Năm 2020, nợ công của Đức đã lên tới 2.172,9 tỷ Euro (2.580,63 tỷ USD), mức cao kỷ lục cho đến nay, tăng 14,4% so với năm 2019 (tức 273,8 tỷ Euro) (Statistisches Bundesamt Destatis, 2021).

của thế giới chỉ 11 - 12%, giá trị gia tăng và đóng góp vào GDP của logistics thấp (chỉ 4 - 5%), tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài vẫn cao (60 - 70%, thậm chí tới 80%) đối với vận tải hàng hóa bằng đường biển hoặc hơn đối với vận tải hàng hóa bằng hàng không. Hạ tầng giao thông được đầu tư hàng trăm nghìn tỷ đồng nhưng hiệu quả sử dụng không tương xứng, các đô thị thường bị ùn tắc, bộ mặt thành phố, bến cảng lộn xộn, ô nhiễm môi trường ngày càng nghiêm trọng... (OECD, 2020). Cụ thể là:

- Về hệ thống cảng biển, tính đến ngày 02/4/2021, cả nước có 286 bến cảng, trong đó Hải Phòng tập trung nhiều bến cảng nhất (50), tiếp đến là Bà Rịa - Vũng Tàu (45) và TP HCM đứng thứ ba (43). Tuy vậy, hạn chế lớn nhất hiện nay của hệ thống cảng biển là khả năng kết nối với các phương thức vận tải và hạ tầng logistics khác. Ở nhiều khu vực cảng biển, hệ thống cơ sở hạ tầng phụ trợ cảng biển (trung tâm logistics, ICD, kho bãi...) chưa phát triển đồng bộ với tốc độ phát triển cảng biển. Phần lớn hệ thống cảng biển Việt Nam đều nằm trong sông và khoảng 43% là những bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải nhỏ hơn 10.000 DWT. Số lượng bến cảng tiếp nhận tàu từ 30.000 DWT trở lên chiếm khoảng 23%, trong đó bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải trên 50.000 DWT chỉ chiếm chưa đến 10%. Trong khi Nhà nước muốn đưa kinh tế biển lên vị trí chủ đạo để bảo đảm phát triển bền vững nền kinh tế quốc dân, thì với tình trạng cảng biển hiện có, Việt Nam lại đang rất lạc hậu so với một số nước trong khu vực và thế giới. Điều này được nhìn nhận là do công tác quy hoạch và phát triển cảng biển thời gian qua đã bộc lộ nhiều yếu kém, không đồng bộ, chông chéo, dẫn đến lãng phí, đầu tư manh mún, dàn trải, thậm chí công tác quản lý còn nhiều bất cập, hiệu quả khai thác thấp, gây thiệt hại tiền của và tài nguyên quốc gia... (Luật Minh Khue, 2021).

- Mạng lưới đường sắt của Việt Nam là khá dày với mật độ khoảng 7,8 km/1000 km², gồm bảy tuyến chính và hơn 13 tuyến phụ với tổng chiều dài lên đến 3.143 km, 276 ga trải dài trên 35 tỉnh/thành. Tuy nhiên, hạ tầng logistics đường sắt Việt Nam hiện vẫn rất lạc hậu (đường đơn, khổ hẹp), công nghệ cũ kỹ, thiếu quy hoạch đồng bộ để phục vụ vận chuyển một số hàng hóa chuyên dụng như nông sản; Thiếu sự kết nối giữa đường sắt với các hệ thống đường khác như cảng hàng không, cảng sông, cảng biển là nơi tập kết nhiều hàng hóa và nông sản; và thường xuyên xảy ra sạt lở và tắc nghẽn.

- Mạng lưới đường bộ Việt Nam, hiện đang có tổng chiều dài khoảng 206.633 km, nhưng chiếm tới 60% là các tuyến đường nằm ở địa hình đồi núi, hiểm trở. Mặc dù đã được cải thiện rõ rệt, nhưng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ vẫn yếu kém, lạc hậu, chất lượng đường nói chung còn thấp, thường xảy ra tình trạng sạt lở, ùn tắc, nhất là ở những địa phương có mật độ dân số đông và có nhu cầu vận chuyển lớn, còn các tuyến đường có chất lượng tốt chỉ mới tập trung cho những công trình quan trọng, cấp bách. Tỷ trọng đường cao tốc, đường đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cao còn thấp (mới đạt 1.163 km), hệ thống đường địa phương, đặc biệt ở vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế và đi lại của người dân địa phương (Bộ Giao thông Vận tải, 2021). So với các nước trong khu vực, tỷ lệ mật đường được trải nhựa ở nước ta mới đạt khoảng 31,2%, Malaysia 81,32%, Hàn Quốc (76,82%), Trung Quốc (81,62%), Nhật Bản (77,7%) và Thái Lan (98,5%) (Kientruc.vn, 2022).

- Về hạ tầng logistics hàng không, cho đến năm 2020, Việt Nam có tổng cộng 22 cảng hàng không, trong đó có 11 cảng quốc tế và 11 cảng nội địa, nhưng quy mô còn tương đối nhỏ. Theo số liệu của Cục Hàng không Việt Nam, tính đến năm 2020, Việt Nam đã có 235 máy bay dân dụng và 32 trực thăng được đăng ký quốc tịch Việt Nam. Các hãng hàng không Việt Nam như Vietnam Airlines, Vietjet Air, Jetstar

Pacific, Vasco hiện có 157 máy bay, chủ yếu là máy bay chở khách kết hợp thêm vận chuyển hàng hóa, chưa có máy bay chuyên chở hàng hóa (freighter). Do vậy, các hãng Việt Nam hiện chỉ chiếm 12% thị phần vận chuyển hàng không, 88% còn lại phụ thuộc vào 58 hãng hàng không nước ngoài. Cảng hàng không Nội Bài chiếm 55,7% giá trị vận tải hàng không, Tân Sơn Nhất chiếm 44%, Đà Nẵng chiếm 0,3%. Hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không chủ yếu là các sản phẩm điện tử và hàng dệt may, da giày của các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam (Luật Minh Khuê, 2021).

- Về hệ thống vận tải đường thủy nội địa (VTĐTNĐ), thực tế cho thấy, ngành VTĐTNĐ Việt Nam ít được quan tâm đầu tư, nên vẫn chậm phát triển. Trong giai đoạn 2011 - 2015, trong cơ cấu đầu tư, đường bộ chiếm hơn 70%, đường sắt 15%, hàng hải 4,6%, hàng không 7,6% và VTĐTNĐ thấp nhất chỉ có 2,2%. Mức độ đầu tư này không đủ, thậm chí cho công tác duy tu bảo dưỡng. Có một nghịch lý là, Việt Nam hiện đang có sự mất cân bằng giữa phát triển giao thông vận tải đường bộ và đường thủy. Năm 2018, tăng trưởng ngành vận tải đạt khoảng 9% thì vận tải đường bộ đã chiếm 77%, còn VTĐTNĐ chỉ chiếm khoảng 18%. Việt Nam chưa khai thác được điều kiện thiên nhiên ưu đãi cho phát triển VTĐTNĐ. Việt Nam hiện có hàng trăm cảng với quy mô khác nhau, nhưng lại thiếu cảng đầu mối đủ năng lực bốc xếp; Thiết bị bốc xếp lạc hậu, chủ yếu bốc xếp thủ công; Chưa có bến chuyên dụng bốc xếp hàng hóa từ cảng biển - cảng nội địa. Theo Cục Đường thủy nội địa, Việt Nam hiện có 224 cảng sông và 8.800 bến tàu nổi. Tuy nhiên, ngoài một số bến thủy nội địa chuyên dùng, dành riêng cho một mặt hàng cụ thể được đầu tư trang thiết bị và bảo trì hợp lý, còn lại hầu hết các bến thủy nội địa và cầu tàu đều ở mức độ chất lượng rất cơ bản, chỉ thực hiện xếp dỡ hàng hóa thủ công đến bờ sông hoặc kênh. Bên cạnh đó, mô hình tổ chức kinh doanh VTĐTNĐ còn manh mún, nhỏ lẻ; Sự kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt,

đường biển chưa phù hợp và chưa có quy hoạch hợp lý để tạo thành một mạng lưới liên thông (Nhàn Thư, 2019).

- Về hệ thống các trung tâm logistics, thực tế cho thấy, các trung tâm logistics Việt Nam mới phát triển trong những năm gần đây, nên số lượng không nhiều, và tập trung chủ yếu ở một số KCN phía Nam. Tính liên hoàn, liên kết giữa các trung tâm logistics chưa cao. Về quy mô và phạm vi dịch vụ, các trung tâm nhìn chung còn nhỏ và chủ yếu phục vụ lợi ích của một số doanh nghiệp trong khu vực KCN, chưa có đủ quy mô và sự phối kết hợp theo một định hướng chung phục vụ sự phát triển kinh tế, xã hội của một tỉnh, một ngành hoặc một vùng. Phần lớn các trung tâm có cơ cấu đầu tư chưa đồng bộ nên đã hạn chế vai trò cũng như các chức năng cơ bản của một trung tâm logistics. Các trung tâm logistics còn thiếu nhiều dịch vụ đặc thù để tạo ra giá trị gia tăng cao cho khách hàng, lượng khách hàng có thể phục vụ được còn ít, quy mô và chất lượng dịch vụ còn hạn chế khiến các trung tâm logistics chưa làm tròn vai trò của mình (VLR, 2022).

- Về ứng dụng các thành tựu khoa học công nghệ, tiêu biểu là hạ tầng công nghệ thông tin, mặc dù đã đáp ứng được nhu cầu cơ bản của hoạt động logistics, song thực tế còn rất yếu kém. Cụ thể, trong lĩnh vực giao thông vận tải - lĩnh vực mà thông tin chuyên ngành logistics được quan tâm nhiều nhất, hiện nay chưa có sự kết nối thông tin giữa các nhà cung cấp dịch vụ cùng phương thức và giữa các phương thức vận tải khác nhau. Hầu hết các cơ quan, doanh nghiệp logistics vẫn chủ yếu sử dụng điện thoại, tin nhắn, mạng LAN nội bộ, email, website, mã số mã vạch. Việc sử dụng phần mềm quản lý giao nhận vận tải quốc tế (FMS), quản trị vận tải (TMS), quản lý kho bãi (WMS), quản lý các hoạt động xuất nhập khẩu để tối thiểu hoá giấy tờ vẫn còn rất hạn chế. Trong lĩnh vực kho bãi, chưa có một hệ thống kết nối thông suốt để người sử dụng dịch vụ có thể khai thác nhằm tối ưu hóa nguồn lực. Rất nhiều kho hàng không có hệ thống quản lý dịch vụ kho hàng chuyên

nghiệp, dịch vụ gia tăng giá trị, hỗ trợ quản lý điều hành theo mô hình 3PL (VLR, 2022).

2.2. Một số gợi ý đối với phát triển hạ tầng logistics Việt Nam

Trên cơ sở thực trạng cơ sở hạ tầng và logistics Việt Nam hiện nay và từ kinh nghiệm phát triển của Đức, Việt Nam có thể tham khảo một số gợi ý sau đây để sớm đạt được mục tiêu xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng logistics tốt hơn trong tương lai⁵.

Thứ nhất, với lợi thế nằm ở trung tâm kinh tế và giao lưu quốc tế ngày càng phát triển, trên tuyến hàng hải quốc tế sầm uất giữa Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, có bờ biển dài 3.260 km với nhiều địa điểm thuận lợi cho phát triển cảng biển các loại, Việt Nam có đủ tiềm năng trở thành trung tâm trung chuyển logistics lớn của khu vực và thế giới. Tuy vậy, điều kiện tự nhiên, thời tiết khắc nghiệt lại khá bất lợi cho việc xây dựng và phát triển hạ tầng logistics. Đó là địa hình đồi núi chiếm tỷ lệ cao, mưa bão nhiệt đới kéo dài và dễ gây ra ngập lụt, sạt lở nguy hiểm. Để khắc phục tình trạng đó, Việt Nam cần điều tra khảo sát cơ bản điều kiện tự nhiên, kinh tế, xã hội, đánh giá kỹ nhu cầu và năng lực để có quy hoạch, kế hoạch chung tổng thể, thiết kế và xây dựng hệ thống hạ tầng logistics phù hợp với từng địa bàn, tránh lãng phí, dàn trải và chồng chéo như hiện nay.

Thứ hai, cần nhận thức rõ, chuẩn xác, nhất quán và thông suốt từ trên xuống dưới về vai trò của cơ sở hạ tầng logistics đối với nền kinh tế, xã hội và hội nhập quốc tế của quốc gia, từng

vùng lãnh thổ và địa phương, để từ đó tập trung nguồn lực còn hạn hẹp đầu tư vào những loại hình cơ sở hạ tầng phù hợp, có tầm nhìn và cần thiết cấp bách cho nhu cầu phát triển chung của nền kinh tế và của vùng, tránh tình trạng đầu tư dàn trải, dẫn đến lãng phí nguồn lực và hiệu quả sử dụng thấp như hiện nay.

Thứ ba, nhà nước cần phát huy vai trò chủ động của mình trong việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics. Vai trò này cần thể hiện cụ thể ở các khía cạnh sau: i) Cần có chiến lược, quy hoạch, chính sách và giải pháp đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng phù hợp làm định hướng chung cho việc xây dựng và phát triển đồng bộ của cả nước, các bộ ngành và địa phương; ii) Cần hoàn chỉnh các luật lệ, chính sách và biện pháp cụ thể để tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho sự tham gia bình đẳng và có tính cạnh tranh của các cơ sở và doanh nghiệp vào việc thực thi các chiến lược và quy hoạch trên; iii) Ngoài việc sử dụng hợp lý và hiệu quả nguồn vốn ngân sách (còn hạn hẹp) cho các dự án cơ sở hạ tầng trọng điểm đã được quy hoạch, trong đó tập trung ưu tiên đầu tư phát triển các loại hình hạ tầng thương mại có tính lan tỏa, có tác động đáng kể hỗ trợ sản xuất lưu thông... cần khuyến khích khu vực tư nhân (trong và ngoài nước) đầu tư vào xây dựng, phát triển, quản lý và khai thác có hiệu quả các loại hình cơ sở hạ tầng logistics thông qua mô hình đối tác công tư (PPP).

Thứ tư, cơ sở hạ tầng logistics cần được quy hoạch và xây dựng đồng bộ, phù hợp với các loại hình giao thông vận tải khác nhau, được kết nối chặt chẽ và thông suốt giữa các loại hình vận tải, giữa các vùng miền, trong nước và quốc tế, tránh tình trạng manh mún, chồng chéo (vừa thừa, thiếu) dẫn đến hiệu quả khai thác thấp như hiện nay.

Thứ năm, mặc dù nguồn lực còn hạn chế, song trong điều kiện CMCN 4.0, chuyển đổi số và cạnh tranh khốc liệt hiện nay của các doanh nghiệp logistics nước ngoài, Chính phủ cần

⁵ Mục tiêu mà Chính phủ đặt ra đến năm 2025, ngành dịch vụ logistics đạt tốc độ tăng trưởng 15%-20%, tỷ trọng đóng góp vào GDP đạt 8%-10%, tỷ lệ thuê đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống chừng 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên. Đồng thời, đến năm 2025 phải tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước, đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics của khu vực (Thủ tướng Chính phủ, 2017).

khuyến khích đưa nhanh tiến bộ khoa học công nghệ, máy móc thiết bị hiện đại, nhất là công nghệ thông tin, vào việc xây dựng các cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics, trong đó ưu tiên phát

triển các trung tâm logistics có trình độ tự động hóa, hiện đại hóa lớn, không thua kém các nước trong khu vực nhằm nâng cao sức cạnh tranh cho ngành logistics Việt Nam♦

Tài liệu tham khảo:

1. Bộ Giao thông Vận tải (2021): *Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/75703/quy-hoach-mang-luoi-duong-bo-thoi-ky-2021---2030--tam-nhin-den-nam-2050-.aspx>, truy cập, ngày 14/9/2021
2. Edgar Meza (2021): *Germany lags behind European neighbours in railway electrification*, <https://www.cleanenergywire.org/news/germany-lags-behind-european-neighbours-railway-electrification>, truy cập ngày 25/10/2021
3. Federal Cabinet (2016): *Projects, goals, investment: Germany's Federal Transport Infrastructure Plan 2030*, <https://www.openaccessgovernment.org/germanys-federal-transport-infrastructure-plan-2030/30599/>, updated on December 13.
4. Hà Vũ (2018): *Cơ sở hạ tầng giao thông ở Đức là lợi thế cạnh tranh quốc gia*, <http://www.tapchigiaothong.vn/co-so-ha-tang-giao-thong-o-duc-la-loi-the-canhh-tranh-quoc-gia-d60917.html>, truy cập ngày 10/8/2021.
5. Kientruc.vn, 2022: *Hiện trạng đường bê tông xi măng Việt Nam*, <http://kientruc.vn/hien-trang-duong-be-tong-xi-mang-o-viet-nam.html>, truy cập ngày 29/3/2021
6. Luật Minh Khue (2021): <https://www.luatminhkhue.vn/nganh-logistics-hang-khong-viet-nam-co-nhung-thong-tin-gi-dang-luu-y.aspx>, truy cập ngày 26/11/2021
7. OECD (2020): *The Global Logistics Competitiveness Report*;
8. ResearchGermany (2021): *Logistics Industry in Germany: Our Industry Report*, <https://www.researchgermany.com/logistics-industry-in-germany-our-industry-report/>, updated in 25/10/2021
9. Statistisches Bundesamt Destatis (2021): https://www.destatis.de/EN/Themes/Government/Public-Finance/Debt-Financial-Assets-Of-Public-Budgets/_node.html, truy cập ngày 10/8/2021.
10. Thủ tướng Chính phủ (2017): *Quyết định 200/QĐ-TTg 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*, truy cập ngày 14/02/2022.
11. Nhân Thư (2019): *Thực trạng và giải pháp phát triển đường thủy nội địa Việt Nam*, <http://www.consosukien.vn/thuc-trang-va-giai-phap-phat-trien-duong-thuy-noi-dia-viet-nam.htm>, truy cập ngày 22/10/2021.
12. VLR (2022): *Thực trạng hệ thống trung tâm logistics ở Việt Nam*, <https://www.vlr.vn/doi-hang-nghiep/news-1478.vlr>, truy cập ngày 31/3/2022.
13. WB (2021): *Chỉ số phát triển thế giới*, <https://www.datatopics.worldbank.org/world-development-indicators>.

Thông tin tác giả:

TS. TRẦN THẾ TUẤN Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải
 Email: tuantt83@utt.edu.vn