NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG: THỰC TRẠNG VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ

● LÊ BẰNG VIỆT

TÓM TẮT:

Trong bối cảnh hiện nay doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ (DNVTHHĐB) tại Hải Phòng đứng trước cơ hội có sự phát triển đột phá, tuy nhiên cũng tiềm ẩn nguy cơ sự gia tăng cạnh tranh đối với những doanh nghiệp (DN) của những địa phương lân cận, cạnh tranh giữa những phương thức vận tải khác. Nghiên cứu chỉ ra thực trạng và đưa ra kiến nghị nhằm năng cao năng lực cạnh tranh (NLCT) cho DN tại Hải Phòng hướng tới mục tiêu phát triển nhanh và bền vững.

Từ khóa: năng lực cạnh tranh, vận tải hàng hóa đường bộ, doanh nghiệp vận tải, thành phố Hải Phòng.

1. Thực trạng

1.1. Năng lực chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại thành phố Hải Phòng

1.1.1. Sự tăng trưởng khối lượng hàng hóa doanh nghiệp tại thành phố Hải Phòng thực hiện

Nghiên cứu tiến hành khảo sát nhóm các DNVTHHĐB tại thành phố Hải Phòng về khối lượng hàng hóa được vận chuyển trong giai đoạn 2015 - 2020 và thu được kết quả tổng hợp như Bảng 1.

- *Hàng container:* Tuyến nội tỉnh có sự suy giảm, khối lượng đảm nhận trung bình của DN năm 2020 chỉ bằng 81% so với năm 2015; Tuyến liên tỉnh có sự tăng trưởng tốt với chiều từ Hải Phòng đi tăng hơn 18% và chiều đến tăng 27%. Sự suy giảm khối lượng đảm nhận nguyên nhân chính từ sự pha loãng thị trường do có nhiều DN quy mô nhỏ mới được thành lập.

- *Hàng lỏng:* Ở cả tuyến nội tỉnh và liên tỉnh, khối lượng đảm nhận trung bình của DN năm 2020 gấp hơn 2 lần so với năm 2015, riêng chiều đến Hải Phòng không phát sinh khối lượng vận chuyển do đặc thù nhóm hàng chủ yếu là nhập khẩu, không có hàng xuất.

- *Hàng khô:* Ở cả tuyến nội tỉnh và liên tỉnh đề có mức tăng trưởng trên 14% trong giai đoạn khảo sát.

Qua khảo sát cho thấy, khối lượng DNVTHHĐB tại Hải Phòng đảm nhận có sự tăng trưởng khá, tuy nhiên số lượng DN có quy mô nhỏ mới được thành lập quá lớn gây áp lực và tạo sự chia nhỏ lượng cầu của thị trường, làm giảm hiệu quả hoạt động của DN.

1.1.2. Thị phần doanh nghiệp tại Hải Phòng chiếm lĩnh

Đánh giá NLCT của DNVTHHĐB tại Hải Phòng, nghiên cứu tiến hành khảo sát nhóm... DN

Bảng 1. Mức độ tăng trưởng khối lượng hàng hóa do doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ thành phố Hải Phòng thực hiện

TT	Đối tượng vận tải	2015	2020	Tăng trưởng
I. Tuyến nội tỉnh				
	Hàng Container trung bình 1 doanh nghiệp (TEU)	756,19	614,58	81,27%
	Hàng lỏng trung bình 1 doanh nghiệp (m3)	172,49	355,32	205,99%
	Hàng khô trung bình 1 doanh nghiệp (tấn)	5.700,84	6.530,47	114,55%
II. Tuyến từ Hải Phòng đi các địa phương khác				
	Hàng Container trung bình 1 doanh nghiệp (TEU)	351,01	415,85	118,47%
	Hàng lỏng trung bình 1 doanh nghiệp (m3)	137,99	284,26	206,00%
	Hàng khô trung bình 1 doanh nghiệp (tấn)	598,59	685,70	114,55%
III. Tuyến từ địa phương khác đến Hải Phòng				
	Hàng Container trung bình 1 doanh nghiệp (TEU)	333,34	425,30	127,59%
	Hàng lỏng trung bình 1 doanh nghiệp (m3)	0	0	
	Hàng khô trung bình 1 doanh nghiệp (tấn)	567,17	649,72	114,55%

Nguồn: Tác giả khảo sát

sử dụng dịch vụ VTHHĐB tại Hải Phòng để đánh giá mức độ chiếm lĩnh thị phần của DNVTHHĐB tại Hải Phòng. Kết quả khảo sát được tổng hợp qua biểu đồ Hình 1.

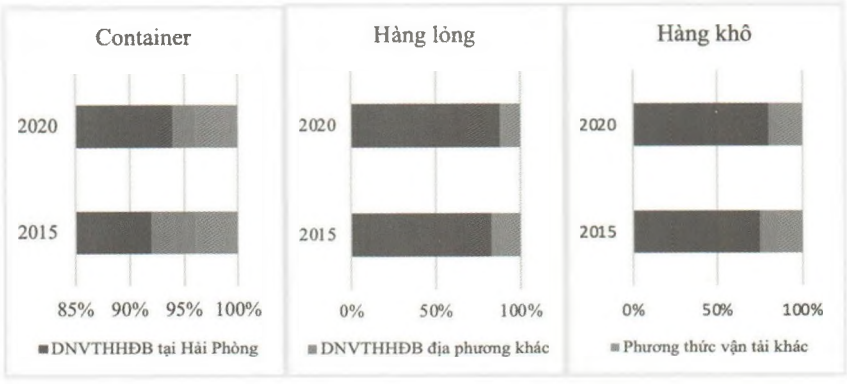
Tuyến nội tỉnh: (Hình 1)

Tuyến Hải Phòng đi các địa phương khác: (Hình 2)

Tuyến từ địa phương khác tới Hải Phòng: (Hình 3)

Thông qua các đánh giá, nghiên cứu đưa ra nhận xét: thị trường VTHHĐB tại Hải Phòng trong giai đoạn qua đã được mở rộng, nhu cầu vận tải tăng cao mang lại cơ hội phát triển cho các doanh nghiệp. DNVTHHĐB tại Hải Phòng có thế mạnh và vẫn giữ thị phần lớn, đặc biệt ở các tuyến nội tỉnh và liên tỉnh vận tải container.

Hình 1: Thị phần vận tải tuyến nội tỉnh của Hải Phòng



Nguồn: Tác giả khảo sát

1.2. Năng lực cạnh tranh theo giá vận tải của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại thành phố Hải Phòng

1.2.1. Giá cước vận tải

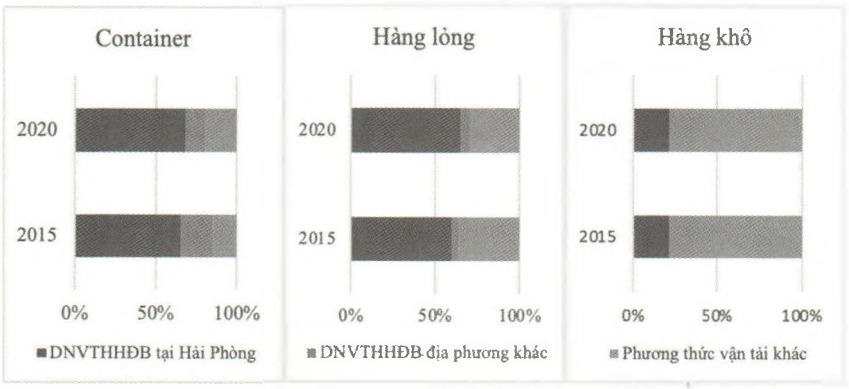
Nghiên cứu tiến hành khảo sát các DNVTHHĐB tại Hải Phòng và của địa phương khác về giá cước một số tuyến vận tải chính, từ đó rút ra được tương quan của cước vận tải tại các tuyến như sau:

- Tuyến nội tỉnh (khoảng cách ngắn), số ít DN của địa phương khác tham gia phân khúc lựa chọn mức cước của DN tại Hải Phòng (chiếm đa số) làm mặt bằng chung về giá.

- Tuyến liên tỉnh: (Hình 4)

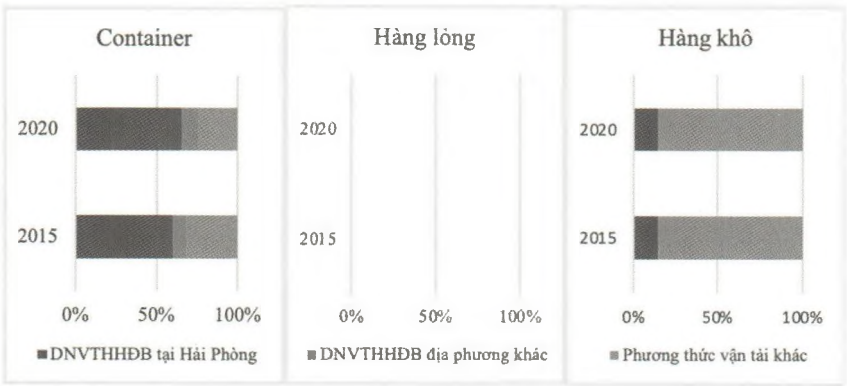
Với tuyến xa liên tỉnh, mặc dù có sự tăng giá cước, nhưng DN tại Hải Phòng luôn duy trì mức thấp hơn trung bình 11% so với địa phương khác.

Hình 2: Thị phần vận tải tuyến Hải Phòng đi các địa phương khác



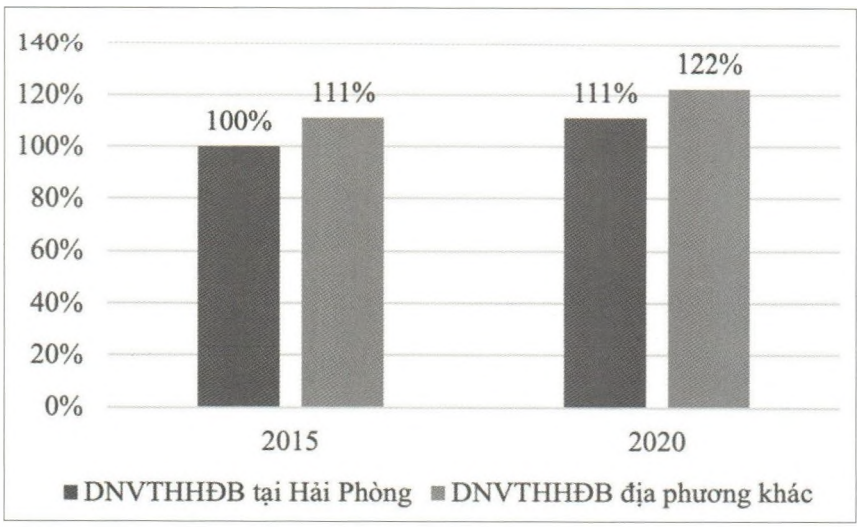
Nguồn: Tác giả khảo sát

Hình 3: Thị phần vận tải tuyến Hải Phòng đi các địa phương khác



Nguồn: Tác giả khảo sát

Hình 4: Tương quan cước vận tải liên tỉnh tại Hải Phòng



Nguồn: Tác giả khảo sát

1.2.2. Chi phí của doanh nghiệp vận tải đường bộ tại Hải Phòng

Chi phí của DNVTHHĐB được hạch toán chia làm 4 loại chi phí chính: chi phí giá vốn, chi phí tài chính, chi phí quản lý, chi phí bán hàng. Đánh giá chi phí của doanh nghiệp vận tải đường bộ tại Hải Phòng, nghiên cứu so sánh tỷ lệ những loại chi phí trên doanh thu như Bảng 2.

Nghiên cứu thực hiện khảo sát về chi phí giá vốn của DNVTHHĐB Hải Phòng để làm rõ hơn về nội dung này, kết quả thể hiện qua Bảng 3.

Kết quả khảo sát cho thấy, chi phí nhiên liệu và chi phí lương lao động được đánh giá là 2 yếu tố chi phí quan trọng nhất chiếm phần lớn tỷ trọng trong tổng chi phí giá vốn của DNVTHHĐB. Trong đó dẫn đầu là tỷ lệ chi phí nhiên liệu chiếm khoảng 55% giá cước. Tiếp theo là chi phí lao động phục vụ cho vận hành phương tiện vận tải đường bộ chiếm khoảng 14%. Tiếp đó là những khoản như: phí và phụ phí chiếm 4%, trợ cấp dọc đường chiếm 3%, chi phí sửa chữa và bảo dưỡng phương thiện chiếm 2%. Có một điều đáng chú ý là khoản chi phí không chính thức được gọi là chi phí "khác" lại là thành phần có tỷ trọng tương đối lớn với 7% giá cước. Sự tồn tại của những khoản chi phí không

Bảng 2. Cơ cấu chi phí vận tải hàng hóa đường bộ

Đơn vị tính: %

	Toàn quốc	Đồng bằng sông Hồng	Hà Nội	Hải Phòng
Chi phí giá vốn	87.43	89.11	89.05	91.37
Chi phí tài chính	2.26	2.05	2.02	1.44
Chi phí quản lý	8.31	7.83	7.81	6.85
Chi phí bán hàng	1.97	0.91	1.12	0.34

Nguồn: Tác giả tổng hợp

Bảng 3. Cơ cấu giá vận tải hàng của doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng

TT	Chỉ tiêu	Tỷ trọng (%)
1	Tổng chi phí	85%
	Nhiên liệu	55%
	Lương	14%
	Sửa chữa, bảo dưỡng	2%
	Trợ cấp dọc đường	3%
	Phí và phụ phí	4%
	Chi phí khác	7%
2	Lợi nhuận đơn vị	15%
3	Giá cước	100%

Nguồn: Tác giả khảo sát

chính thức đã làm cho chi phí giá vốn cũng như chi phí VTHHĐB tăng cao.

1.3. Năng lực cạnh tranh dựa vào điểm khác biệt của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng

1.3.1. Khả năng vận tải hai chiều

Sự khác biệt tạo ra hiệu quả cho VTHH là tỷ lệ vận tải hai chiều của DN. DNVTHHĐB có tỷ lệ vận tải hai chiều lớn, hiệu quả hoạt động cao là cơ sở của NLCT cho DN. Nghiên cứu khảo sát phương thức vận tải, các DNVTHHĐB tại Hải Phòng và địa phương khác để đánh giá NLCT, kết quả tổng hợp trong Bảng 4.

Tuyến nội tỉnh và hàng lỏng qua khảo sát cho thấy, tình trạng xe chạy rỗng khá phổ biến. Việc không có hàng chạy hai chiều là một thực trạng gây lãng phí nguồn lực của DN, tạo ra những phí tổn không cần thiết cho DN.

Hàng container là loại hàng hóa thế mạnh của VTHHĐB của Hải Phòng. Lượng container vận tải hai chiều của DN tại Hải Phòng có mức tăng trưởng 50%. So với các DN của địa phương khác, tỷ lệ này lớn hơn rất nhiều so với 20% của năm 2015 và 25% của năm 2020.

Hàng khô của DN tại Hải Phòng có tỷ lệ vận tải hai chiều năm 2020 đạt 15%, cao gấp 3 lần so với 5% của DN địa phương khác.

Tuy nhiên, tỷ lệ xe chạy rỗng lên đến 45% hàng contarner và 85% hàng khô đang là trở ngại làm giảm NLCT cho DNVTHHĐB tại Hải Phòng.

1.3.2. Lợi thế vị trí địa lý của Hải Phòng

Hải Phòng có vị trí địa lý thuận lợi, hội tụ đủ các loại hình giao thông là: đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển, đường hàng không. Bên cạnh đó, Hải Phòng còn là trung tâm kinh tế, trung tâm công nghiệp của khu vực ĐBSH và miền Bắc.

Khoảng cách là yếu tố quan trọng quyết định hiệu quả hoạt động cũng như NLCT của vận tải nói chung, VTHHĐB nói riêng. Những DNVTHHĐB có vị trí gần cảng hoặc khu công nghiệp sẽ có ưu thế hơn so với những DN khác. DN địa phương khác ngoài Hải Phòng chịu hao tổn thời gian di chuyển tới điểm giao trả hàng, nghiên cứu thống kê thời gian vận chuyển trung bình của phương tiện trên tuyến đường Hà Nội - Hải Phòng tới cảng Hải Phòng như mô tả Bảng 5.

Đối với DNVTHHĐB tại Hải Phòng trung bình phải di chuyển 40 phút để tới cảng Hải Phòng, DN các địa phương khác là: Hải Dương 70

Bảng 4. Tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều

Đơn vị tính: %

TT	Chỉ tiêu	2015	2020
I. Tuyến nội tỉnh			
	- DNVTHHĐB tại Hải Phòng	Vận tải một chiều	
	- DNVTHHĐB địa phương khác		
II. Tuyến liên tỉnh (Hải Phòng Các địa phương khác)			
1	*Hàng Container*		
	- DNVTHHĐB tại Hải Phòng	55	58
	- DNVTHHĐB địa phương khác	20	25
	- Phương thức vận tải khác	35	33
2	*Hàng lỏng*		
	- DNVTHHĐB tại Hải Phòng	Vận tải một chiều	
	- DNVTHHĐB địa phương khác		
	- Phương thức vận tải khác		
3	*Hàng khô*		
	- DNVTHHĐB tại Hải Phòng	14	15
	- DNVTHHĐB địa phương khác	4	5
	- Phương thức vận tải khác	82	80

Nguồn: Tác giả khảo sát

Bảng 5. Thời gian vận chuyển hàng hoá đường bộ tới cảng Hải Phòng

Địa điểm	Thời gian vận chuyển đến cảng Hải Phòng (phút)	Chênh lệch thời gian vận chuyển tới cảng Hải Phòng (phút)
Hải Phòng	40	
Hải Dương	70	30
Hưng Yên	100	60
Hà Nội	180	140

Nguồn: Tác giả tổng hợp

phút, Hưng Yên 100 phút, Hà Nội 180 phút. Vị trí địa lý thuận tiện đã tạo ra ưu thế tốt về NLCT cho DN tại Hải Phòng.

1.4. Một số nguyên nhân làm giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Hải Phòng

1.4.1. Nguyên nhân từ phía Nhà nước và chính quyền địa phương

- Thiếu hạ tầng và các công trình phụ trợ cho vận chuyển hàng hóa đường bộ tạo ra nhiều nút thắt trong giao thông.

- Các chính sách của Nhà nước còn thiếu hiệu quả do: chính sách phát triển hạ tầng đường bộ chậm được triển khai do thiếu nguồn lực tài chính đầu tư; chính sách hỗ trợ DN thiếu hướng dẫn triển khai tạo khó khăn cho DN tiếp cận; chính sách quản lý DN lạc hậu so với thực trạng của thị trường.

1.4.2. Nguyên nhân từ phía doanh nghiệp vận tải Hải Phòng

- Tính gắn kết với khách hàng (DN sản xuất, cảng biển, trung gian vận tải) không cao ngay cả trên địa bàn thành phố và các tỉnh lân cận.

- Thiếu sự gắn kết giữa các hiệp hội nghề nghiệp, các DN cùng trong lĩnh vực vận tải hàng hóa.

- DN cung cấp các dịch vụ vận tải chỉ dừng ở mức cơ bản, thiếu các dịch vụ giá trị gia tăng cũng như sự khác biệt trong dịch vụ không rõ ràng.

2. Một số kiến nghị

2.1. Kiến nghị đối với doanh nghiệp

2.1.1. Tăng cường liên kết doanh nghiệp vận tải hàng hóa trên địa bàn thành phố

Một trong những giải pháp quan trọng để thúc đẩy NLCT của DN đó là tăng cường sức mạnh của chính các DN. Yêu cầu cấp thiết cần ưu tiên phát triển một số DN hoặc tổ chức có đặc trưng riêng và tầm ảnh hưởng lớn trên địa

bàn thành phố. Những DN này phải có giá trị kinh doanh cốt lõi và sự khác biệt đến từ quy mô. Để thực hiện cần triển khai những nội dung sau:

- *Thứ nhất,* tăng cường liên kết hoạt động giữa các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố.

- *Thứ hai,* kết hợp thêm nhiều tuyến vận tải nhằm đạt tới mục tiêu tiết kiệm tối đa chi phí và chất lượng dịch vụ nâng cao.

- *Thứ ba,* phát triển dịch vụ gom hàng và đóng gói, phân loại hàng hóa cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

- *Thứ tư,* phối hợp với hợp tác xã vận tải hiệu quả.

Mục tiêu khắc phục được tồn tại xuất phát từ quy mô DN nhỏ mang lại.

2.1.2. Hình thành nhóm doanh nghiệp sử dụng dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ trên địa bàn thành phố

Phát triển các DN sử dụng dịch vụ vận tải thực chất là phát triển thị trường tiêu thụ trên địa bàn Hải Phòng. Trong điều kiện hiện nay, đối với các DN sử dụng dịch vụ vận tải hàng hóa cần tập trung vào các vấn đề sau:

- *Thứ nhất*, giải quyết vấn đề DN sản xuất phải thuê ngoài dịch vụ kho bãi, vận chuyển để tiết kiệm chi phí.

- *Thứ hai,* hỗ trợ các DN sản xuất có liên quan tới xuất nhập khẩu các dịch vụ của các đại lý thủ tục hải quan và dịch vụ vận chuyển hai chiều hàng hóa từ cảng về nơi sản xuất.

Thứ ba, hỗ trợ các DN sản xuất trong việc gom đơn hàng.

Việc hình thành nhóm DN sử dụng dịch vụ VTHHĐB giúp giảm thời gian tìm kiếm đối tác vận chuyển, tối ưu hóa được chi phí, ngoài ra sẽ tạo ra sự minh bạch hơn cho thị trường VTHHĐB. Đây là cơ sở cho việc phát triển thị trường lành mạnh trong tương lai.

2.1.3. Kiểm soát chi phí trong doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng

Chi phí hoạt động quá cao làm giảm NLCT cho DNVTHHĐB, đặc biệt là chi phí giá vốn. Khi chi phí tăng cao sẽ làm giảm hiệu quả hoạt động và NLCT của DNVTHHĐB, để kiểm soát tốt chi phí cần áp dụng những biện pháp như sau:

- *Thứ nhất,* tạo quan hệ hợp tác lâu dài với khách hàng và lập kế hoạch vận chuyển phù hợp.

- *Thứ hai,* lựa chọn phương tiện vận tải phù hợp.

- *Thứ ba,* kiểm soát tốt hành trình vận chuyển.

Kiểm soát tốt chi phí là cơ sở để DNVTHHĐB tại Hải Phòng gia tăng NLCT. Để thực hiện được điều này đòi hỏi DN có lực lượng nhân sự có kiến thức, kinh nghiệm và có trách nhiệm cao trong công việc.

2.2. Kiến nghị đối với Nhà nước

2.2.1. Tăng cường thể chế hỗ trợ phát triển vận tải hàng hóa đường bộ

Hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật quy định về cơ chế, chính sách phát triển vận tải hàng hóa đường bộ:

- Rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển vận tải và các quy hoạch liên quan để phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội trong tình hình mới.

- Nghiên cứu, ban hành các quy địnhvề quản lý và khai thác trên địa bàn thành phố để tăng cường tính hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước.

- Hoàn thiện các quy định pháp luật về khuyến khích đầu tư vào vận tải hàng hóa đường bộ với mọi thành phần kinh tế, cụ thể hóa các chính sách cho DN vận tải.

- Sớm ban hành các quy định cụ thể về đánh giá tác động môi trường của hoạt động giao thông, các quy định về kiểm soát khí thải phương tiện.

Đề cao tham vấn doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ đối với việc triển khai các chính sách:

- Giai đoạn lập và thẩm định quy hoạch vận tải hàng hóa: Cơ quan quản lý nhà nước phải tham vấn ý kiến DN vận tải để điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp.

- Giai đoạn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải: Cơ quan quản lý Nhà nước tiếp tục tham vấn ý kiến DN vận tải về vị trí, quy mô đầu tư,... tính hiệu quả của dự án phù hợp với nguyện vọng và lợi ích sử dụng sau này.

Giải pháp này giúp các DNVTHHĐB dễ dàng tiếp cận được các chính sách hỗ trợ nhờ có sự tương giữa DN và cơ quan quản lý nhà nước từ khâu xây dựng chính sách. Để thực hiện được giải pháp này, cần có cổng thông tin trao đổi trực tiếp giữa DN và cơ quan quản lý.

2.2.2. Huy động nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Vai trò phát triển kết cấu hạ tầng là rõ ràng và cần thiết, tuy nhiên để phát triển được kết cấu hạ tầng một cách đồng bộ và hiện đại đòi hỏi phải có nguồn lực tài chính lớn, nếu chỉ dựa vào ngân sách nhà nước khó có thể thực hiện được sự chuyển biến mang tính đột phá. Chính vì vậy, cần đa dạng hóa nguồn lực phát triển hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng vận động nguồn lực từ khu vực tư nhân. Khuyến khích sự tham gia nhiều hơn từ khu vực tư nhân, cải thiện khung pháp lý với những quy định rõ hơn các thủ tục mà các cơ quan chức năng phải tuân thủ khi đấu thầu trong một dự án mô hình hợp tác công- tư (PPP - Public Private Partnerships). Để tạo tính hấp dẫn hơn cho PPP, bên cạnh sự minh bạch các tiêu chuẩn về cung cấp dịch vụ, cũng cần thay đổi tư duy phân bổ vốn "công bằng" vì vốn tư nhân sẽ ưu tiên vào những khu vực có thế mạnh trước. Ngoài ra, để chia sẻ rủi ro của việc đầu tư dài hạn vào hạ tầng, cơ quan quản lý nhà nước nên áp dụng chính sách bảo lãnh, bảo hiểm để giúp nhà đầu tư yên tâm hơn khi tham gia phát triển hạ tầng.

2.2.3. Hỗ trợ phát triển năng lực nội tại doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ

Chính sách hỗ trợ tài chính cải thiện chất lượng phương tiện vận tải: Nhằm hỗ trợ các DN tiếp cận với nguồn vốn vay có lãi suất thấp hơn để họ có thể nâng cấp đội xe và phát triển kinh doanh. Cần xây dựng danh sách các DNVTHHĐB cấp tín dụng có thể hỗ trợ ngành vận tải đạt được nhiều kết quả quan trọng. Bao gồm các chỉ số đánh giá hoạt động quan trọng (KPI) áp dụng với các khoản tín dụng cho phương tiện để định hướng nguồn tín dụng ngân hàng cho các dòng xe tải cỡ lớn và mới hơn, phát triển DN vận tải, phương thức tổ chức và hạn chế phân chia manh mún ngành vận tải.

Chính sách hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực: thực hiện trên hai phương diện là đào tạo và thu hút nhân lực, cụ thể như sau:

- Chương trình và các cơ sở đào tạo: Khuyến khích xã hội hóa công tác đào tạo để nâng cao trình độ, nghiệp vụ gắn với tiếp thu kinh nghiệm thực tế ứng dụng vào hoạt động quản lý và điều hành; Xây dựng kế hoạch và triển khai các chương trình đào tạo phù hợp với từng nhóm đối tượng.

- Thu hút nguồn nhân lực phục vụ vận tải: Trong lĩnh vực VTHHĐB, ngoài việc đào tạo lực lượng lao động tại chỗ, cần thu hút nguồn nhân lực từ các thành phần kinh tế ở trong và ngoài thành phố để phục vụ phát triển vận tải, đặc biệt là đội ngũ nhân lực được đào tạo tại các cơ sở uy tín của nước ngoài ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ Công Thương (2017 - 2020). *Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2017, 2018, 2019, 2020.* Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.

2. Chính phủ (2020). *Nghị định số 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện vận tải bằng ô tô, ban hành ngày 07/01/2020.*

3. Cục Thống kê Hải Phòng (2016 - 2020), *Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng năm 2015, 2016, 2017, 2018, 2019.* Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.

4. Lê Đăng Phúc (2018). *Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm Logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.* Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Hàng hải, Hải Phòng.

5. Tổng cục Thống kê (2015 - 2020). *Báo cáo hàng năm, phân mục về giao thông vận tải,* Hà Nội.

6. World Bank (2019). Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam. Truy cập tại: *https://documents1.worldbank.org/curated/en/804331554202696143/pdf/T%C4%83ng-c%C6%B0%E1%BB%9Dng-ng%C3%A0nh-V%E1%BA%ADn-t%E1%BA%A3i-h%C3%A0ng-h%C3%B3a-%C4%91%C6%B0%E1%BB%9Dng-b%E1%BB%99-Vi%E1%BB%87t-Nam-H%C6%B0%E1%BB%9Bng-%C4%91%E1%BA%BFn-gi%E1%BA%A3m-Chi-ph%C3%AD-Logistics-v%C3%A0-Ph%C3%A1t-th%E1%BA%A3i-kh%C3%AD-nh%C3%A0-k%C3%ADnh.pdf.*

Ngày nhận bài: 4/4/2022
Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 1/5/2022
Ngày chấp nhận đăng bài: 11/5/2022

Thông tin tác giả:
LÊ BẰNG VIỆT
Trường Đại học Hải Phòng

THE COMPETITIVENESS OF ROAD TRANSPORT COMPANIES IN HAI PHONG CITY: CURRENT SITUATION AND RECOMMENDATIONS

● **LE BANG VIET**
Hai Phong University

ABSTRACT:

In the current context, road transport companies in Hai Phong city have breakthrough development opportunities. However, they also face an increasing competition from other road transport companies in neighboring localities and also from other modes of transport. This paper presents the current situation and proposes some solutions to improve the competitiveness of road transport companies in Hai Phong city towards the strong and sustainable development goals.

Keywords: competitiveness, road freight transport, transport enterprises, Hai Phong city.