

PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS VÀ SỰ CẦN THIẾT LUẬT HÓA BẤT ĐỘNG SẢN LOGISTICS VIỆT NAM

GS.TS Đặng Đình Đào¹, TS. Nguyễn Phương Lan²

¹Trường Đại học Kinh tế quốc dân

²Trường Đại học Thủy lợi

Tác giả liên hệ: daothuongmai@yahoo.com

Ngày nhận: 08/9/2022

Ngày nhận bản sửa: 12/9/2022

Ngày duyệt đăng: 26/9/2022

Tóm tắt

Xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng logistics, trước hết là các khu công nghiệp logistics, cụm logistics và trung tâm logistics và luật hóa các bất động sản logistics này ở Việt Nam là rất cần thiết và cấp bách hiện nay. Việc luật hóa bất động sản logistics và thị trường bất động sản logistics, đưa các vấn đề này vào Luật Đất đai sửa đổi lần này lại càng có ý nghĩa quan trọng hơn bao giờ hết và là yếu tố quan trọng cho sự phát triển kinh tế nhanh và bền vững.

Từ khóa: Cơ sở hạ tầng logistics, bất động sản logistics, thị trường bất động sản logistics, khu công nghiệp logistics công nghệ cao.

Logistics infrastructure development and rationale for institutionalization of logistics real in Vietnam

Abstract

Building and developing logistics infrastructure, particularly industrial logistic parks, logistic clusters and logistic centers and institutionalizing this logistics real estate in Vietnam are essentially an urgent need at present. The institutionalization of logistics real estate and the logistics real estate market, reflecting these issues in the upcoming revised Land Law are of much more importance than ever as it coins the fast and sustainable economic development.

Keywords: Logistics infrastructure, logistics real estate, logistics real estate market, high-tech logistics industrial park.

1. Khái quát về cơ sở hạ tầng logistics

Nhiệm vụ của logistics là đảm bảo cho quá trình cung ứng hàng hóa và dịch vụ một cách kịp thời, đồng bộ và thông suốt trên thị trường, trong quá trình đó, cơ sở hạ tầng logistics luôn giữ một vai trò rất quan trọng. Cơ sở hạ tầng logistics là sự tích hợp các hạ tầng giao thông, thương mại, công nghệ thông tin (CNTT) và các ngành dịch vụ khác, cùng với hệ thống kho bãi, khu công nghiệp logistics, trung tâm logistics (dành cho các doanh nghiệp logistics) trong nền kinh tế... là điều kiện cơ bản cho các hoạt động của hệ thống logistics vận hành trên thị trường một cách hiệu quả.

Cơ sở hạ tầng logistics được hiểu là

tổng thể các yếu tố vật chất, kỹ thuật, kiến trúc đóng vai trò nền tảng cho các hoạt động logistics nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng diễn ra một cách nhịp nhàng và hiệu quả. Cơ sở hạ tầng logistics bao gồm cơ sở hạ tầng “phần cứng” và hạ tầng “phần mềm”. Cơ sở hạ tầng phần cứng gồm hệ thống những công trình vật chất kỹ thuật, các công trình kiến trúc và các phương tiện tổ chức cơ sở hạ tầng mang tính nền móng cho sự phát triển của ngành như hệ thống đường kết nối cầu, đường, cảng biển, nhà ga, sân bay, khu công nghiệp (KCN) logistics, trung tâm logistics, bến bãi... Cơ sở hạ tầng phần mềm gồm toàn bộ công nghệ sử dụng, hệ thống phần mềm logistics

và cơ chế vận hành hệ thống cơ sở hạ tầng, cơ chế, chính sách và con người quản lý sử dụng, hệ thống thông tin được sử dụng để quản lý quá trình phân phối, lưu thông hàng hóa dịch vụ trên thị trường.

Rõ ràng, với cơ sở hạ tầng logistics hiện đại cho phép đáp ứng hiệu quả các nhu cầu, các hoạt động logistics trong chuỗi cung ứng từ vận chuyển nguyên liệu và thành phẩm, bảo quản đến xử lý hàng hóa cũng như đảm bảo thông tin liên lạc giữa các mắt xích để tạo thành một dây chuyền “*tiếp tục sản xuất*” trong khâu phân phối, lưu thông hàng hóa dịch vụ làm gia tăng giá trị của các sản phẩm, hàng hóa.

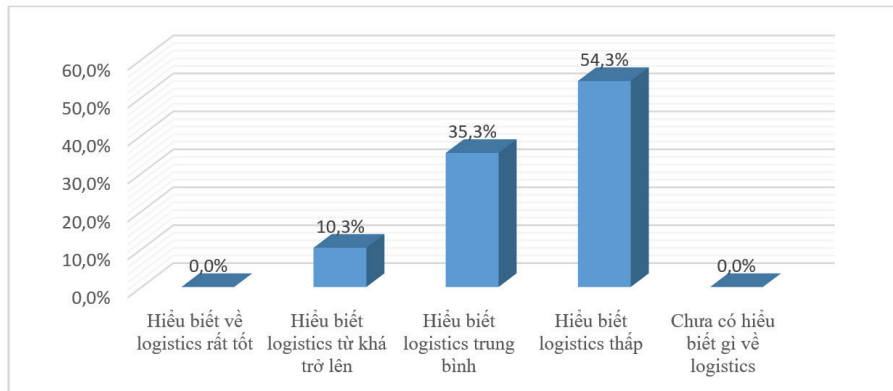
Thực tế, ngành dịch vụ logistics Việt Nam đã có những bước phát triển khá nhanh, tăng trưởng bình quân hàng năm từ 12-15%, hiện có hơn 4.000 doanh nghiệp logistics hoạt động chuyên nghiệp cung cấp dịch vụ logistics quốc tế. Cả nước có 69 trung tâm logistics quy mô lớn và vừa, phân bố tập trung ở một số khu công nghiệp. Thời gian qua, các trung tâm này tiếp tục có sự chuyển đổi từ trung tâm logistics truyền thống sang trung tâm logistics thế hệ mới, áp dụng công nghệ 4.0.

Tuy nhiên, ngành dịch vụ logistics vẫn còn nhiều hạn chế, chưa phát triển tương xứng với tiềm năng. Năng lực cạnh tranh của ngành còn thấp, chi phí logistics còn cao. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam tiếp tục phải đối mặt với việc cạnh tranh gay gắt với các doanh nghiệp nước ngoài. Một trong những hạn chế cơ bản đối với hệ thống logistics quốc gia hiện nay là sự yếu kém về cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt là hạ tầng kết nối và thiếu các bất động sản logistics (KCN logistics, cụm logistics và các trung tâm logistics...) ở cả cấp độ quốc gia, địa phương và vùng lãnh thổ. Có thể nói, cơ sở hạ tầng logistics Việt Nam chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu cho các hoạt động tiếp tục sản xuất trong phân phối, lưu thông hàng hóa để làm gia tăng giá trị cho các hàng hóa và sản phẩm của các doanh nghiệp trên thị trường, thậm chí có lúc, có nơi còn làm đứt gãy cả chuỗi cung ứng hàng hóa, trong khi, khối lượng và trị giá hàng hóa tham gia quá

trình cung ứng ngày càng lớn. Ví dụ, các cảng biển nước sâu Việt Nam thiếu kết nối với các KCN logistics, trung tâm logistics thông qua hệ thống đường sắt để thu hút hiệu quả tàu biển có trọng tải lớn và thu hút hàng hóa trung chuyển từ các quốc gia vào cảng biển Việt Nam. Hiện tượng tắc nghẽn giao thông, xe tải nối đuôi nhau xếp thành hàng dài khi vào, ra cảng lấy hàng như ở Bà Rịa-Vũng Tàu, Thành phố (TP.) Hồ Chí Minh, TP. Đà Nẵng, TP. Hải Phòng... vẫn xảy ra thường xuyên.

Nguyên nhân cơ bản của tình hình trên là do hiểu biết và nhận thức chưa đầy đủ về logistics nói chung và cơ sở hạ tầng logistics - bất động sản, thị trường bất động sản logistics nói riêng. Qua kết quả điều tra khảo sát tại các doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics tại một số địa phương, cho thấy, các doanh nghiệp hiểu biết mức thấp về logistics lên tới 54,3%, hiểu biết mức trung bình là 35,3%, hiểu biết từ khá trở lên về logistics chỉ có 10,3%, (Hình 1). Mặc dù dịch vụ logistics đã được luật hóa từ năm 2005 với 8 Điều trong Luật Thương mại Việt Nam và dịch vụ logistics trở thành ngành dịch vụ quan trọng, mũi nhọn của nhiều địa phương, thành phố nhưng cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt các khu công nghiệp logistics, cụm logistics, trung tâm logistics và hệ thống kho tàng, bến bãi - bất động sản logistics lại chưa được quan tâm, đầu tư và phát triển, chưa được luật hóa, nhiều chính sách pháp luật Việt Nam vẫn chưa đề cập đến các vấn đề quan trọng này. Trong khi tất cả chúng ta thừa nhận một thực tế rằng: “*Quá trình sản xuất sản phẩm chỉ kết thúc khi sản phẩm, hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng trong và ngoài nước*”. Ấy thế mà chúng ta lại không đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng logistics một cách bài bản, xây dựng và vận hành thị trường bất động sản logistics một cách hiệu quả.

Việt Nam cho đến nay, vẫn chưa có khu công nghiệp logistics nào dành cho các doanh nghiệp logistics trên cả nước mà chỉ trong các KCN (dành cho các doanh nghiệp công nghiệp) ở các địa phương, thành phố,



Hình 1. Hiểu biết của doanh nghiệp địa phương về logistics

Nguồn: Đặng Đình Đào, tháng 4/2022

các doanh nghiệp đầu tư xây dựng trung tâm phân phối (trung tâm logistics) của mình để cho thuê kinh doanh và phục vụ sản xuất kinh doanh. Rõ ràng, đang có sự bất cập trong quy hoạch các khu công nghiệp và các trung tâm logistics (KCN logistics) ở Việt Nam, hình như chúng ta chỉ chú ý đến quy hoạch phát triển các KCN mà không tính đến các khu công nghiệp logistics dành cho các doanh nghiệp logistics và thương mại... (Đặng Đình Đào, 2019). Theo Bộ Công thương (2020), đến cuối năm 2019, cả nước chỉ có 69 trung tâm logistics tại 10 tỉnh, thành phố, phân bố tập trung ở một số khu công nghiệp phía Nam... quy mô dưới 10 ha, trong khi, các KCN dành cho các doanh nghiệp công nghiệp cả nước có trên 369 KCN với trên 114 nghìn ha (Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2020). Tuy vậy, Việt Nam vẫn rất thiếu các trung tâm logistics hiện đại, quy mô lớn, nhất là, các trung tâm logistics để sơ chế, chế biến, bảo quản nhằm giảm thiểu hư hỏng, bảo đảm điều kiện để xuất khẩu.

2. Phát triển và luật hóa bất động sản logistics là để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững

Việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics cần hướng vào đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics cả phần cứng và phần mềm (các khu công nghiệp logistics, KCN logistics công nghệ cao, trung tâm logistics, cụm logistics...) đồng bộ, hiện đại, đồng thời, xây dựng thị trường bất động sản (BDS) logistics Việt Nam để thu hút đầu tư logistics trong và ngoài nước; Ưu tiên xây dựng hạ tầng kết nối mạng lưới giao

thông vận tải theo hướng vận tải đa phương thức để khai thác hiệu quả hệ thống cơ sở hạ tầng logistics hiện có nhằm giảm chi phí logistics ở Việt Nam; Đẩy nhanh việc đầu tư xây dựng các KCN logistics, KCN logistics công nghệ cao, trung tâm logistics, hệ thống kho hàng theo tiêu hướng hiện đại để kết nối các phương thức vận tải, hiện thực hóa liên kết kinh tế, thúc đẩy sản xuất và gia tăng giá trị cho các sản phẩm của các địa phương và doanh nghiệp; Khu công nghiệp logistics cần được xây dựng tại các trung tâm kinh tế, các điểm kết nối các loại phương tiện vận tải mà địa phương, vùng đang sở hữu, như đường bộ, đường sắt, đường thủy, cảng biển, đường hàng không... và phải được quy hoạch với tầm nhìn dài hạn, xây dựng với quy mô, như các khu công nghiệp hiện nay để thu hút các tập đoàn logistics của khu vực, thế giới, các doanh nghiệp logistics trong nước vào đầu tư, kinh doanh; Đẩy nhanh việc xây dựng các BDS logistics - KCN logistics, trung tâm logistics nhằm góp phần giảm áp lực quá tải lên đường bộ, đường không, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông, đặc biệt là để giảm chi phí logistics cho các doanh nghiệp trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt hiện nay; Xây dựng các KCN logistics, KCN logistics công nghệ cao, trung tâm logistics, hệ thống kho hàng đồng bộ, hiện đại là cơ sở cho phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, xây dựng giao thông và thương mại văn minh, “thông minh”, hiện thực hóa kinh tế số trong logistics: Đùng để Quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, đường cao tốc ven biển đang

được xây dựng và các tuyến đường cao tốc khác lại đi vào “vết xe” như trong xây dựng và phát triển các khu đô thị ở các thành phố hiện nay thiếu khu vui chơi, trường học, phát triển KCN mà thiếu công nghiệp hậu cần, cả tuyến đường Hồ Chí Minh không quy hoạch, xây dựng lấy một điểm hậu cần (logistics), điểm dừng nghỉ dẫn đến sử dụng kém hiệu quả, trong khi, đường quốc lộ 1A lại quá tải... hay hệ thống “com tũ”, “điểm dừng nghỉ” cưỡng bức trên các quốc lộ hoặc người dân tự phá hàng rào bảo vệ trên tuyến cao tốc Hà Nội - Lào Cai để “đón xe” vận chuyển hàng hóa, hành khách, gây tai nạn giao thông, đường xuống cấp nhanh, diện mạo hệ thống giao thông được đầu tư xây dựng “hoàn tráng” nhưng chỉ sau một thời gian trở nên lộn xộn, mất mỹ quan trên các tuyến quốc lộ, cao tốc và nếu được đầu tư mở rộng, Nhà nước lại phải tiếp tục giải tỏa, đền bù...! (Đặng Đình Đào 2018, 2021).

Việc luật hóa BĐS logistics và thị trường bất động sản logistics, trên cơ sở đó, hình thành các chính sách phát triển kịp thời, phù hợp mang lại nhiều lợi ích kinh tế-xã hội cho cả nền kinh tế và các doanh nghiệp, cụ thể, trên góc độ nền kinh tế quốc dân:

- Việc phát triển các BĐS logistics và thị trường BĐS logistics là tiền đề để Việt Nam thu hút được các nhà đầu tư logistics, các tập đoàn logistics nước ngoài vào đầu tư kinh doanh logistics nhằm góp phần thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, xuất nhập khẩu, đặc biệt gia tăng giá trị cho hàng hóa, nông sản phẩm của Việt Nam và tăng nguồn thu cho ngân sách Nhà nước và của các địa phương.

- Thông qua hoạt động của các khu công nghiệp logistics, trung tâm logistics, hệ thống kho tàng mà các vùng kinh tế và các địa phương hiện thực hóa liên kết kinh tế một cách hiệu quả và đi vào thực chất, xóa bỏ kiểu liên kết kinh tế hành chính và hình thức như hiện nay...

- Nhà nước Trung ương và địa phương có điều kiện để quản lý tập trung, thống nhất các nguồn thu cho ngân sách từ các hoạt động logistics trên thị trường, nguồn thu của các doanh nghiệp logistics trong và

ngoài nước, bao gồm cả nguồn thu từ các giao dịch BĐS logistics không chính thức trên thị trường hiện nay.

- Việc luật hóa BĐS logistics (KCN logistics, trung tâm logistics) và thị trường BĐS logistics, một mặt, vừa cho phép thu hút các nhà đầu tư logistics trong và ngoài nước, mặt khác, góp phần giải quyết công ăn việc làm cho người lao động ở các địa phương và thành phố, tăng thu nhập cho người lao động và tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước.

- Phát triển các BĐS logistics góp phần quan trọng giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông ở các đô thị lớn như TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu, TP. Hà Nội, TP. Hải Phòng... nhờ hạn chế xung đột giao thông, hạn chế các phương tiện chạy xuyên qua các thành phố, các phương tiện giao thông, kho bãi nhỏ lẻ và các cảng cạn được tập trung vào các KCN logistics, trung tâm logistics. Chính điều này làm giảm ô nhiễm môi trường cho các thành phố, địa phương từ khói bụi của các phương tiện và hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp logistics nằm rải rác khắp thành phố, địa bàn như hiện nay.

- Việc luật hóa BĐS logistics và thị trường BĐS logistics chính là để đẩy nhanh việc xây dựng nền kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn ở Việt Nam, góp phần xây dựng hệ thống giao thông, thương mại hiện đại, thông minh nhờ thu hút, tập trung các hoạt động logistics, các doanh nghiệp logistics phân tán ở các đô thị, địa phương vào kinh doanh tại các KCN logistics và trung tâm logistics được quy hoạch và xây dựng bài bản, hiện đại với tầm nhìn dài hạn.

Đối với doanh nghiệp:

- Việc luật hóa BĐS logistics (KCN logistics, trung tâm logistics) và có các chính sách phát triển phù hợp chính là tạo môi trường kinh doanh logistics tập trung thuận lợi cho các hoạt động logistics của chính các doanh nghiệp logistics hiện nay đang nằm len lỏi trong các ngõ ngách ở các địa phương, thành phố mà các địa phương rất khó quản lý.

- Doanh nghiệp logistics trong nước có

ơ hội để mở rộng đầu tư kinh doanh và mở rộng thị trường trong lĩnh vực logistics, liên kết chặt chẽ hơn với các nhà sản xuất, nhờ đó, nâng cao hiệu quả kinh doanh, đóng góp nhiều hơn cho nguồn thu của ngân sách nhà nước tại các địa phương và thành phố.

- Giúp các doanh nghiệp logistics Việt Nam học tập được kinh nghiệm điều hành, kinh nghiệm quản lý, tiếp thu các công nghệ hiện đại về bảo quản, đông lạnh sâu hàng hóa, công nghệ giao nhận hàng hóa và công nghệ sau thu hoạch tiên tiến... từ các tập đoàn logistics nước ngoài vào đầu tư kinh doanh trong các KCN logistics và trung tâm logistics, vì hiện nay, họ mới chỉ dừng lại mở các chi nhánh và văn phòng đại diện ở Việt Nam là chính.

- Với việc tập trung kinh doanh logistics vào các KCN logistics, trung tâm logistics “làng logistics”, các doanh nghiệp logistics Việt Nam có điều kiện kết nối làm ăn với các doanh nghiệp logistics nước ngoài, nhờ vậy, có thể vươn ra thị trường ngoài nước, phấn đấu vươn lên thành các doanh nghiệp logistics đầu đàn, có như vậy, mới có thể chiếm lĩnh được thị trường logistics Việt Nam, vì đáng tiếc hiện nay, doanh nghiệp logistics Việt Nam vẫn chủ yếu làm thuê từng công đoạn cho các tập đoàn logistics nước ngoài (qua các văn phòng, chi nhánh, doanh nghiệp FDI), cũng như hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam có tới 90% đi bằng đường biển, nhưng doanh nghiệp logistics Việt Nam mới chỉ đảm nhận có 10-12% trong số đó mà thôi!

- Doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước có sân chơi thống nhất “làng logistics” hiện đại, vận hành theo đúng quy tắc thị trường, qua đó, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics thiết lập các mối quan hệ kinh tế bền vững trong cung ứng hàng hóa dịch vụ, cạnh tranh vươn lên, hiện thực hóa liên kết kinh tế giữa các doanh nghiệp logistics và giữa các doanh nghiệp logistics với các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trong vùng...

- Giúp các doanh nghiệp logistics trong nước đẩy nhanh việc đào tạo nguồn nhân lực logistics và đào tạo nghề logistics

chất lượng cao, nguồn nhân lực số trong logistics, nhờ có sự liên kết chặt chẽ ba bên giữa doanh nghiệp logistics với các trường đại học, các viện nghiên cứu, các KCN logistics, trung tâm logistics trong vùng, góp phần hiện thực hóa Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 và Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025, trong đó, có các nhiệm vụ rất quan trọng về đào tạo nguồn nhân lực logistics.

Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công thương cần phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong công tác xây dựng quy hoạch giao thông đảm bảo kết nối hiệu quả với quy hoạch trung tâm logistics trên địa bàn cả nước, gắn quy hoạch trung tâm logistics với quy hoạch cảng cạn; hoàn thiện cơ sở hạ tầng và kết nối các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển và đường hàng không; hướng dẫn, khuyến khích các doanh nghiệp, tích cực triển khai vận chuyển đa phương thức và ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực vận tải nhằm giảm thiểu thời gian và chi phí logistics.

Như vậy, việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng logistics, trước hết là các KCN logistics, KCN logistics công nghệ cao, cụm logistics và trung tâm logistics và luật hóa các BDS logistics là rất cần thiết và cấp bách hiện nay. Việc luật hóa BDS logistics và đưa vào Luật Đất đai sửa đổi lần này lại càng có ý nghĩa quan trọng hơn bao giờ hết, là tiền đề cho sự phát triển ngành logistics Việt Nam trong thời gian tới. Trên cơ sở đó, xây dựng cơ chế và chính sách phát triển các BDS logistics và thị trường BDS logistics kịp thời, phù hợp, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững ở nước ta trong bối cảnh hiện nay.

Tài liệu tham khảo

Báo cáo đánh giá cạnh tranh của OECD: Ngành Logistics Việt Nam, 2019.

Quốc Bình, *Đầu tư đúng mức cho hạ tầng logistics*, <https://nhandan.vn/dau-tu-dung-muc-cho-ha-tang-logistics-post626373.html>, cập nhật Thứ hai, ngày 30/11/2020 - 16:39.

Đặng Đình Đào, Đặng Hà Giang (2022), Bình Phước phát triển logistics nhằm biến tiềm năng thành lợi thế để tăng trưởng, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 07, tháng 3/2022.

Đặng Đình Đào, Tạ Văn Lợi (2021), Phát triển các trung tâm logistics nhằm thúc đẩy tăng trưởng ở Việt Nam, *Tạp chí Kinh tế và Phát triển*, số 292, tháng 10/2021.

Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg, ngày 03/7/2015 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*.

Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025*.

Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 221/QĐ-TTg, ngày 22/02/2021 về 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*.