

POLITICAL INSTITUTION FOR DEVELOPMENT OF LOGISTICS SERVICES AT SEAPORTS IN THE CENTRAL REGION IN THE CONTEXT OF DIGITAL TRANSFORMATION

Van Cong Vu^{1*}, Tran Hoa Phuong²

¹University of Economics – The University of Da Nang

²Ho Chi Minh National Academy of Politics

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Received: 23/02/2024	The article uses secondary data sources and specific research methods such as scientific abstraction, dialectical materialism, and historical combination logic, to analyze the current situation of joint institutions to develop logistics services at seaports in Central Vietnam in the context of digital transformation. Research results show that, in the period 2020 - 2023, our Party and State have issued many guidelines and mechanisms to create a solid legal corridor for logistics service businesses at seaports to carry out the digital transformation process at their units. However, some institutional shortcomings remain such as lack of legal documents promoting businesses to invest in digital transformation at seaports in the Central region; Lack of linking mechanism among businesses; Human resources having not met the requirements of the digital transformation context. Logistics service businesses at seaports have not taken full advantage of development opportunities; digital competitiveness is still weak and digital financial resources are limited... On that basis, the authors propose several solutions to improve the institutional link to develop logistics services at seaports in the Central region in the context of global digital transformation.
Revised: 31/3/2024	
Published: 31/3/2024	
KEYWORDS	
Political Institution	
Services of Logistics	
Seaport	
Central Region	
Digital conversion	

THỂ CHẾ LIÊN KẾT PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI CÁC CẢNG BIỂN Ở MIỀN TRUNG TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

Văn Công Vũ^{1*}, Trần Hoa Phương²

¹Trường Đại học Kinh tế - Đại học Đà Nẵng

²Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

THÔNG TIN BÀI BÁO	TÓM TẮT
Ngày nhận bài: 23/02/2024	Bài viết sử dụng nguồn dữ liệu thứ cấp và các phương pháp nghiên cứu đặc thù của khoa học kinh tế chính trị như trừu tượng hóa khoa học, phép duy vật biện chứng, logic kết hợp lịch sử, để phân tích thực trạng thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung Việt Nam trong bối cảnh chuyển đổi số. Kết quả nghiên cứu cho thấy, giai đoạn 2020 – 2023, Đảng và Nhà nước ta đã ban hành nhiều chủ trương, cơ chế tạo hành lang pháp lý vững chắc cho doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển thực hiện tiến trình chuyển đổi số tại đơn vị. Tuy nhiên, bất cập về thể chế vẫn còn tồn tại như: chưa có nhiều văn bản pháp luật thúc đẩy doanh nghiệp đầu tư chuyển đổi số tại các cảng biển ở miền Trung; thiếu cơ chế liên kết giữa các doanh nghiệp; nguồn nhân lực dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung chưa đáp ứng được yêu cầu của bối cảnh chuyển đổi số. Doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển chưa tận dụng hết cơ hội phát triển, năng lực cạnh tranh số còn yếu, nguồn lực về tài chính số còn hạn hẹp... Trên cơ sở đó, nhóm tác giả đề xuất một số giải pháp hoàn thiện thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số toàn cầu.
Ngày hoàn thiện: 31/3/2024	
Ngày đăng: 31/3/2024	
TỪ KHÓA	
Thể chế chính trị	
Dịch vụ logistics	
Cảng biển	
Miền Trung	
Chuyển đổi số	

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.9760>

* Corresponding author. Email: vu.vc@due.edu.vn

1. Giới thiệu

Miền Trung là khu vực sở hữu số lượng cảng biển nhiều nhất của nước ta hiện nay, hệ thống cảng biển miền Trung được chia thành 3 nhóm chính: nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ, nhóm cảng biển Nam Trung Bộ và nhóm cảng biển Trung Trung Bộ. Trong đó, một số cảng có quy mô tương đối lớn như cảng Đà Nẵng, cảng Nghi Sơn, cảng Chân Mây, cảng Quy Nhơn, cảng Dung Quất, cảng Nha Trang.... Để khai thác hoạt động tại các cảng biển ở miền Trung một cách hiệu quả, thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển luôn được quan tâm hàng đầu. Đặc biệt, trước yêu cầu chuyển đổi số dịch vụ logistics tại các cảng biển, thể chế tạo môi trường thông thoáng, hành lang pháp lý vững chắc để các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển thích ứng với bối cảnh chuyển đổi số là vấn đề tiên quyết.

Nhiều công trình nghiên cứu khẳng định tầm quan trọng của dịch vụ logistics tại các cảng biển và thể chế phát triển dịch vụ logistics như: Theo Dani Rusli Utama và cộng sự [1], việc áp dụng kỹ thuật số nâng cao chất lượng dịch vụ có ảnh hưởng tích cực đến việc hình thành các liên minh chiến lược trong phát triển dịch vụ logistics tại các cảng ở Indonesia, từ đó, góp phần nâng cao tính bền vững của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ. Zeeshan Raza và cộng sự [2] dựa trên những dữ liệu nghiên cứu đã xác định 09 rào cản lớn và 19 định hướng chuyển đổi số dịch vụ logistics tại các cảng biển. Andrzej Montwill [3] cũng cho thấy, dịch vụ logistics tại các cảng biển có tác động lớn đến hệ thống giao thông đô thị kết nối với cảng. Manu Sharma và cộng sự [4] đã nghiên cứu ảnh hưởng của dịch vụ logistics xanh trong tương quan với nền kinh tế tuần hoàn trong kỷ nguyên cách mạng 4.0, nghiên cứu dưới tác động điều tiết của thể chế và tính linh hoạt của chuỗi cung ứng. Marcella De Martino và cộng sự [5] khẳng định quá trình đổi mới sáng tạo đã trở thành động lực quan trọng nhất cho khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp ở các nền kinh tế tiên tiến. Trong đó, việc đổi mới sáng tạo trong phát triển dịch vụ logistics cảng biển dưới góc nhìn liên tổ chức là yêu cầu tất yếu. Tác giả Văn Công Vũ [6] nghiên cứu dịch vụ logistics cảng biển ở thành phố Đà Nẵng trong bối cảnh chuyển đổi số, kết quả nghiên cứu cho thấy dịch vụ logistics cảng biển ở thành phố Đà Nẵng có sự chuyển đổi số mạnh mẽ trong quá trình hoạt động, nhất là giai đoạn 2021 – 2022. Nhóm tác giả Nguyễn Minh Quang và Văn Công Vũ [7] kết luận, để nhân lực logistics cung ứng cho thị trường sức lao động đáp ứng đủ kiến thức chuyên môn và kinh nghiệm thực tế, việc tăng cường kết nối, hợp tác giữa nhà trường và các doanh nghiệp dịch vụ logistics là yêu cầu cấp thiết đang được các cơ sở đào tạo nỗ lực thực hiện. Lê Đức Thọ và Văn Công Vũ [8] khẳng định logistics được xem là một trong những ngành mũi nhọn, đưa Đà Nẵng vươn lên trở thành trung tâm kinh tế của khu vực miền Trung – Tây Nguyên... Các công trình khoa học trên là những nghiên cứu công phu về dịch vụ logistics và thể chế phát triển dịch vụ logistics trong bối cảnh tác động mạnh mẽ của khoa học công nghệ và chuyển đổi số. Tuy nhiên, chưa có công trình nào đi sâu nghiên cứu về thể chế phát triển dịch vụ logistics cảng biển ở miền Trung Việt Nam. Do vậy, nhóm tác giả thiết lập mục tiêu nghiên cứu: Hoàn thiện hệ thống thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số; từ đó, giải quyết những mâu thuẫn trong quan hệ sản xuất và trao đổi dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung theo lăng kính khoa học kinh tế chính trị.

2. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng các phương pháp chủ yếu của khoa học kinh tế chính trị như: trừu tượng hóa khoa học, phân tích dữ liệu thứ cấp, logic kết hợp lịch sử.

Để giải quyết vấn đề nghiên cứu, nhóm tác giả giới hạn phạm vi nghiên cứu với 03 yếu tố: Về nội dung: Nghiên cứu thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics cảng biển trong bối cảnh chuyển đổi số, đặt trong tương quan thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Trong đó, tập trung vào 03 nội dung trọng tâm: Hệ thống pháp luật và các quy tắc xã hội; Hệ thống chủ thể thực hiện và quản lý hoạt động dịch vụ; Cơ chế, phương pháp, thủ tục thực hiện, quản lý và điều hành dịch vụ. Về không gian: Nghiên cứu thể chế tại các cảng biển ở miền Trung. Về thời gian: Nghiên cứu được xác định trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2023.

3. Kết quả và bàn luận

3.1. Cơ sở lý luận và thực tiễn về thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển trong bối cảnh chuyển đổi số

3.1.1. Khái niệm

“Thể chế kinh tế là hệ thống quy tắc, luật pháp, bộ máy quản lý và cơ chế vận hành nhằm điều chỉnh hành vi của các chủ thể kinh tế, các hành vi sản xuất kinh doanh và các quan hệ kinh tế” [9]. Theo đó, thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển là hệ thống những quy tắc hành xử do con người đặt ra nhằm định hình những chuẩn mực trong thực hiện những mối quan hệ tác động qua lại với nhau trong quá trình quản lý dòng vận chuyển hàng hóa và hành khách tại các cảng biển.

Như vậy, trong bối cảnh chuyển đổi số, trước “*quá trình thay đổi tổng thể và toàn diện của cá nhân, tổ chức về cách sống, cách làm việc và phương thức sản xuất dựa trên các công nghệ số*” [10], yêu cầu về việc thay đổi thể chế phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển là yếu tố mũi nhọn, khách quan và toàn diện. Từ đó, tạo điều kiện cho việc sử dụng công nghệ số để thay đổi các quy trình, mô hình và hoạt động logistics nhằm nâng cao hiệu quả, tính linh hoạt và khả năng ứng phó của chuỗi cung ứng tại các cảng biển.

3.1.2. Sự cần thiết hoàn thiện thể chế phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển trong bối cảnh chuyển đổi số

Thứ nhất, để bảo đảm sự công bằng xã hội khi phát triển dịch vụ trong bối cảnh chuyển đổi số, đòi hỏi Nhà nước phải can thiệp trong việc ban hành và hoàn thiện các văn bản pháp luật nhằm bảo vệ quyền và lợi ích chính đáng, hợp pháp của các chủ thể tham gia thị trường dịch vụ logistics tại các cảng biển.

Thứ hai, thể chế đối với lĩnh vực logistics tại các cảng biển ở miền Trung chưa đồng bộ, còn tồn tại một số bất cập. Nhiều văn bản quy phạm pháp luật về chuyển đổi số dịch vụ logistics tại các cảng biển được ban hành, tuy nhiên, các hướng dẫn cụ thể, chi tiết hóa các chính sách, cơ chế đó vẫn chưa được thực hiện hoặc còn chông chéo.

Thứ ba, trong bối cảnh chuyển đổi số toàn cầu, đặc biệt là quá trình hội nhập và thực thi các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) thế hệ mới đòi hỏi phải có những quy định phù hợp, tạo điều kiện thuận lợi, đẩy mạnh chuyển đổi số doanh nghiệp logistics tại các cảng biển.

Thứ tư, việc kết nối các phương thức vận tải chưa hiệu quả; chưa phát huy tốt các nguồn lực về hạ tầng, con người, thị trường nội địa và khu vực trong bối cảnh chuyển đổi số; các trung tâm logistics tại các cảng biển ở miền Trung đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế chưa được đầu tư, xây dựng hiệu quả dẫn đến chi phí logistics còn cao. Điều này làm giảm khả năng cạnh tranh dịch vụ, hàng hóa của các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển Việt Nam, ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam. Do vậy cần phải có cơ chế, phương pháp điều hành dịch vụ logistics tại các cảng biển hiệu quả.

Thứ năm, hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung còn nhiều hạn chế cả về quy mô hoạt động, vốn, nguồn nhân lực,... thích ứng với bối cảnh chuyển đổi số. Đồng thời, chưa có sự liên kết phát triển chặt chẽ giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển trong khu vực... Vì vậy, cần sự can thiệp của hệ thống thể chế phát triển dịch vụ để hỗ trợ doanh nghiệp.

3.2. Thực trạng thực hiện thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung

3.2.1. Về hệ thống pháp luật

Trong giai đoạn 2020 – 2023, nhiều văn bản pháp luật ban hành liên quan đến dịch vụ logistics tại các cảng biển được thể hiện cụ thể như trong Bảng 1.

Bảng 1. Một số văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ logistics tại các cảng biển trong bối cảnh chuyển đổi số giai đoạn 2020-2023

Văn bản	Thời gian ban hành	Cơ quan ban hành	Nội dung
Quyết định số 979/QĐ-TTg	22/8/2023	Thủ tướng Chính phủ	Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 [11]
Nghị quyết số 163/NQ-CP	16/12/2022	Chính phủ	Về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam [12]
Quyết định số 1579/QĐ-TTg	22/09/2021	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 [13]
Quyết định số 221/QĐ-TTg	22/2/2021	Thủ tướng Chính phủ	Sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 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 [14]
Quyết định số 97/QĐ-BTC	26/01/2021	Bộ Tài chính	Phê duyệt chủ trương “Thuế dịch vụ công nghệ thông tin thực hiện Hải quan số” [15]
Quyết định số 12/QĐ-BKHĐT	07/01/2021	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	Phê duyệt Chương trình hỗ trợ doanh nghiệp chuyển đổi số giai đoạn 2021 - 2025 [16]
Quyết định 749/QĐ- TTg	03/06/2020	Thủ tướng Chính phủ	Phê duyệt Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 [17]

(Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp)

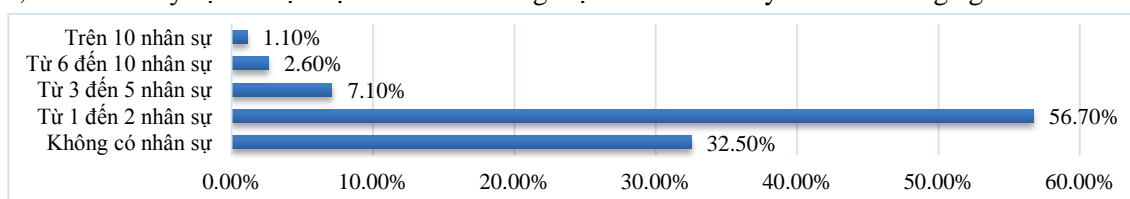
Trong giai đoạn 2020 – 2023, nhiều chính sách, pháp luật liên quan đến dịch vụ logistics tại các cảng biển được ban hành, đặc biệt, các chính sách về chuyển đổi số dịch vụ logistics được quan tâm triển khai. Năm 2021, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 221/QĐ-TTg đã xác định một trong những nhiệm vụ nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 là “*Nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, đẩy mạnh chuyển đổi số trong dịch vụ logistics*” [14]. Theo đó, dịch vụ logistics tại các cảng biển cần được đầu tư mạnh mẽ, đặc biệt trong khía cạnh “*số hóa*” để có thể đáp ứng, thích nghi với bối cảnh thị trường, hỗ trợ tối đa thúc đẩy sự phát triển của các ngành nghề khác. Cũng trong năm 2021, Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành Quyết định số 12/QĐ-BKHĐT kỳ vọng các doanh nghiệp dịch vụ logistics thích ứng với bối cảnh mới khi chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy do hậu quả nặng nề của đại dịch COVID-19, các cuộc chiến địa chính trị, địa chiến lược kinh tế [16]. Các hoạt động của Chương trình hướng tới: *Thứ nhất*, chuyển đổi nhận thức, tầm nhìn, chiến lược của doanh nghiệp; *Thứ hai*, hỗ trợ số hóa các hoạt động kinh doanh; *Thứ ba*, hỗ trợ số hóa quy trình quản trị, quy trình công nghệ, sản xuất; *Thứ tư*, hỗ trợ chuyển đổi số toàn diện để tạo ra sản phẩm, dịch vụ, mô hình mới cho doanh nghiệp. Quyết định số 97/QĐ-BTC năm 2021 của Bộ Tài chính là chủ trương lớn để góp phần sớm hiện thực hóa mục tiêu xây dựng Hải quan Việt Nam hiện đại ngang tầm Hải quan các nước phát triển hàng đầu thế giới [15]. Quyết định 749/QĐ- TTg năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ xác định logistics là 1 trong 8 ngành cần được ưu tiên chuyển đổi số trước [17]. Tuy nhiên còn rất ít văn bản trực tiếp hướng dẫn và điều chỉnh hoạt động dịch vụ logistics tại các cảng biển ở khu vực miền Trung. Chủ yếu là các chính sách, văn bản cấp địa phương triển khai chính sách, pháp luật quốc gia, dẫn đến sự phát triển không đồng đều giữa các địa phương có cảng biển tại khu vực miền Trung.

3.2.2. Hệ thống chủ thể thực hiện và quản lý hoạt động dịch vụ logistics tại các cảng biển

Chủ thể thực hiện và quản lý hoạt động dịch vụ logistics tại các cảng biển được phân cấp rõ ràng, trong đó, Bộ Công Thương, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn là những cơ quan Trung ương mà việc ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số có tác động trực tiếp đến hoạt động logistics tại các cảng biển.

Về phía doanh nghiệp, nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung hiện nay đã ý thức được tầm quan trọng của chuyển đổi số. Qua đó, góp phần gia tăng nhu cầu chuyển đổi số của doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung. Tuy nhiên, với quy mô, nguồn lực và nhu cầu khác nhau ở mỗi doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung nên khả năng đầu tư cho chuyển đổi số cũng rất khác nhau.

Nhân sự phục vụ chuyển đổi số trong doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung đang thiếu hụt nghiêm trọng về số lượng. Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2023, ngành logistics tại Việt Nam đang đối mặt với sự thiếu hụt nghiêm trọng về nguồn nhân lực công nghệ thông tin [18]. Theo Hình 1, nhân sự có chuyên môn về công nghệ thông tin tại các doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu rơi vào khoảng từ 1 đến 2 nhân sự, ngược lại, doanh nghiệp logistics với số lượng trên 10 nhân sự có chuyên môn về công nghệ thông tin chiếm tỷ lệ rất nhỏ, khoảng 1,1%. Điều này đặt ra một loạt thách thức trong việc triển khai chuyển đổi số trong ngành.



Hình 1. Số lượng nhân sự có chuyên môn về công nghệ thông tin tại các doanh nghiệp logistics Việt Nam (Nguồn: Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 [18])

3.2.3. Cơ chế, phương pháp, thủ tục thực hiện, quản lý và điều hành dịch vụ logistics tại các cảng biển

Trong giai đoạn 2020 – 2023, dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung tương đối phát triển, trong đó, cơ chế, phương pháp, thủ tục thực hiện, quản lý và điều hành hệ thống dịch vụ logistics tại các cảng biển khá hoàn thiện. Nhiều địa phương trong khu vực miền Trung chủ động ban hành các cơ chế ưu đãi, thu hút doanh nghiệp logistics, chủ hàng đầu tư cơ sở hạ tầng và mở các tuyến/luồng logistics mới gắn với cảng biển. Một số địa phương điển hình được mô tả trên Bảng 2.

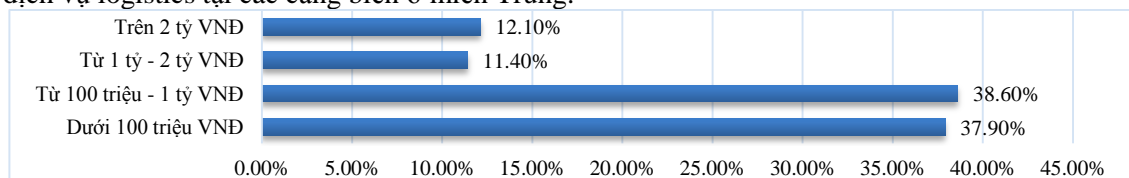
Bảng 2. Một số cơ chế phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số giai đoạn 2020-2023

Tỉnh, thành phố	Cơ chế, phương pháp
Đà Nẵng	Trong năm 2022, thành phố Đà Nẵng đã đẩy nhanh tiến độ triển khai cơ chế một cửa quốc gia, hướng dẫn doanh nghiệp khai báo và nộp hồ sơ điện tử, hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh vận tải tiếp cận, sử dụng sàn giao dịch vận tải Vinatrucking tại Đà Nẵng; cải cách hành chính trong cấp giấy phép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng container, cấp phù hiệu xe container để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, giảm chi phí và thời gian. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, giải quyết thủ tục hành chính dịch vụ công trực tuyến mức độ 4, đơn giản hóa rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải từ 5 ngày xuống còn 4 ngày làm việc. Rà soát, tích hợp, thanh toán trực tuyến cho các dịch vụ công còn lại từ mức độ 3 lên mức độ 4.
Thừa Thiên - Huế	Hội đồng nhân dân tỉnh Thừa Thiên - Huế ban hành Nghị quyết số 18/2022/NQHĐND ngày 07/9/2022 về thí điểm một số chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container và các đối tượng có hàng hóa vận chuyển bằng container đi, đến cảng Chân Mây. Chính sách áp dụng thí điểm từ tháng 10/2022 đến cuối năm 2023. Theo đó: Hãng tàu biển, đại lý hãng tàu hoạt động kinh doanh vận chuyển container thực hiện trả hàng hoặc bốc hàng tại cảng Chân Mây theo tuyến với tần suất tối thiểu 2 chuyến cập cảng mỗi tháng sẽ được hỗ trợ 210 triệu đồng/chuyến.
Thanh Hóa	Hội đồng nhân dân tỉnh Thanh Hóa đã thông qua 3 Nghị quyết quy định chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container đi quốc tế qua cảng Nghi Sơn. Thời gian đầu, tỉnh thực hiện hỗ trợ các tàu mở chuyến vận chuyển container đi quốc tế lần đầu qua cảng Nghi Sơn với mức hỗ trợ 200 triệu đồng/chuyến. Trong bối cảnh các chi phí đầu vào tăng mạnh, Hội đồng nhân dân tỉnh tiếp tục ban hành Nghị quyết số 248/2022/NQ-HĐND ngày 12/7/2022, tăng mức hỗ trợ lên 500 triệu đồng/chuyến cho các tàu container mở tuyến container quốc tế qua cảng Nghi Sơn; tăng hỗ trợ lên 300 triệu đồng/chuyến cho các hãng tàu nội địa mở tuyến vận chuyển container qua cảng.
Hà Tĩnh	Tỉnh Hà Tĩnh cũng có cơ chế tương tự khi các hãng tàu vận chuyển container thực hiện trả hàng hoặc bốc hàng tại cảng Vũng Áng theo tuyến với tần suất tối thiểu 2 chuyến cập cảng mỗi tháng được hỗ trợ 200 triệu đồng/chuyến (Nghị quyết số 276/2021/NQ-HĐND ngày 28/4/2021). Các doanh nghiệp có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Vũng Áng được hỗ trợ 700 nghìn đồng/container 20 feet hoặc 1 triệu đồng/container 40 feet...

(Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp [19])

Tuy nhiên, dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung vẫn phát triển theo tư duy kinh tế địa phương và đã xuất hiện những xung đột giữa lợi ích địa phương và lợi ích toàn vùng do sự thiếu liên kết trong phát triển. Đặc biệt, trong bối cảnh chuyển đổi số tác động mạnh mẽ, rào cản về cơ chế, phương pháp, thủ tục thực hiện, quản lý và điều hành dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung là vấn đề quan trọng trong phát triển dịch vụ.

Bên cạnh đó, rào cản về chi phí dùng cho chuyển đổi số là thách thức lớn của doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung.



Hình 2. Mức chi phí mà doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có thể đầu tư để chuyển đổi số (Nguồn: Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 [18])

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2023, chi phí mà các doanh nghiệp dịch vụ logistics dành cho chuyển đổi số còn khá hạn hẹp, chỉ có 11,4% doanh nghiệp sẵn sàng với mức chi từ 1 tỷ - 2 tỷ VND, và trên 2 tỷ VND chỉ có 12,1% doanh nghiệp chấp nhận đầu tư, số còn lại hầu hết dùng từ 100 triệu VND – 1 tỷ hoặc dưới 100 triệu VND (Hình 2). Như vậy, doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung cũng đang gặp khó khăn về nguồn vốn để đầu tư hạ tầng chuyển đổi số. Tuy nhiên, cơ chế hỗ trợ vốn dành cho doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung vẫn còn nhiều hạn chế.

Cơ chế điều phối, liên kết phát triển vùng đã được ban hành nhưng chưa mang lại nhiều kết quả trong liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở khu vực miền Trung. Nhiều nội dung hợp tác như liên kết xây dựng lộ trình vận tải chung, đào tạo nguồn nhân lực chưa được thực hiện đầy đủ. Tính liên kết về kết cấu hạ tầng giữa các tuyến giao thông liên vùng, như các tuyến vành đai, các tuyến hướng tâm, các tuyến nối cảng biển, cảng hàng không và các cửa khẩu quốc tế chưa cao. Tỷ lệ đảm nhận giữa các phương thức vận tải còn chưa cân đối.

Trước một số bất cập trong cơ chế liên kết phát triển dịch vụ logistics cảng biển và một số lĩnh vực kinh tế khác, ngày 11/7/2023, Thủ tướng Chính phủ đã thành lập Hội đồng điều phối Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ theo Quyết định số 824/QĐ-TTg nhằm đổi mới cơ chế điều phối vùng, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của vùng phát triển nhanh, bền vững. Quyết định này mở ra nhiều triển vọng phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung.

3.3. Giải pháp hoàn thiện thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số

3.3.1. Đối với hệ thống pháp luật

Tiến hành rà soát và sửa đổi các văn bản pháp luật về dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung để quy định thống nhất và có hệ thống. Cần rà soát từ văn bản chuyên ngành điều chỉnh từng loại dịch vụ logistics tại các cảng biển trong từng lĩnh vực nhất định ở khu vực miền Trung. Từng bước xóa bỏ các quy định chồng chéo, bất cập trong các văn bản quy phạm pháp luật, cụ thể:

Thứ nhất, cần hoàn thiện hệ thống pháp luật về nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiên bộ kỹ thuật, đẩy mạnh chuyển đổi số trong dịch vụ logistics gắn với các Quyết định: Quyết định số 221/QĐ-TTg, Quyết định số 12/QĐ-BKHĐT, Quyết định số 1579/QĐ-TTg, Nghị quyết số 163/NQ-CP...

Thứ hai, hoàn thiện hệ thống pháp luật đảm bảo an toàn và an ninh thông tin trong quá trình số hóa các hoạt động kinh doanh, số hóa quy trình quản trị, quy trình công nghệ, sản xuất dịch vụ logistics tại các cảng biển.

Thứ ba, các văn bản quy phạm pháp luật về chuyển đổi số dịch vụ logistics tại các cảng biển của chính quyền địa phương ở khu vực miền Trung khi ban hành cần gắn với hệ thống pháp luật ở Trung ương. Tránh tình trạng không đồng đều giữa chính sách của địa phương và quy định của quốc gia.

Thứ tư, hoàn thiện quy định về thẩm quyền quản lý, thanh tra, xử lý vi phạm dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung.

3.3.2. Đối với chủ thể thực hiện và quản lý hoạt động dịch vụ logistics tại các cảng biển

Trước hết, để tối ưu hóa tiềm năng chuyển đổi số dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung, chủ thể thực hiện và quản lý dịch vụ từ Trung ương đến địa phương cần bắt kịp tư duy về chuyển đổi số. Từ đó, đưa ra chủ trương, chính sách phù hợp, tạo cơ chế thông thoáng cho tiến trình chuyển đổi số dịch vụ logistics tại các cảng biển.

Thứ hai, cần phát huy vai trò và tính hiệu quả của các chủ thể gắn trực tiếp với dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung như Hội đồng điều phối Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam...

Thứ ba, các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung cần tập trung vào đào tạo và thu hút nhân lực công nghệ thông tin và việc xây dựng một đội ngũ công nghệ thông tin đáng tin cậy, có chuyên môn để đảm bảo sự thành công trong việc chuyển đổi số doanh nghiệp, an toàn bảo mật thông tin trong quá trình chuyển đổi số doanh nghiệp. Quy định chặt chẽ trong khâu tuyển dụng nguồn nhân lực, quy hoạch cán bộ quản lý có năng lực, đạo đức và trách nhiệm. Hằng năm, cập nhật những kiến thức mới cho cán bộ, nhân viên tại đơn vị, có kế hoạch cử đi đào tạo chuyên sâu hoặc ngắn hạn trong nước và quốc tế, tạo điều kiện để cán bộ, nhân viên tiếp cận với quy trình, phương pháp, máy móc tiên tiến, hiện đại.

Thứ tư, cần đầu tư, nâng cấp, trang bị thiết bị, công nghệ, môi trường học tập tiên tiến cho các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung như: Đại học Đà Nẵng, Đại học Huế, Trường Đại học Vinh, Trường Đại học Quy Nhơn... Các cơ sở đào tạo ở miền Trung cần nâng cao chất lượng đào tạo, có cơ chế phối hợp giữa doanh nghiệp và nhà trường trong đào tạo nhân lực dịch vụ logistics tại các cảng biển. Thường xuyên cập nhật chương trình đào tạo gắn với xu hướng chuyển đổi số.

3.3.3. Đối với cơ chế, phương pháp, thủ tục thực hiện, quản lý và điều hành

Thứ nhất, có cơ chế liên kết vùng trong phát triển dịch vụ logistics cảng biển ở miền Trung. Phát triển hiệp hội logistics liên kết vùng, thường xuyên tổ chức các diễn đàn doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển miền Trung và quốc gia. Tăng cường nhân rộng các mô hình chuyển đổi số dịch vụ logistics cảng biển ở miền Trung như cơ chế một cửa quốc gia, hướng dẫn doanh nghiệp khai báo và nộp hồ sơ điện tử của Đà Nẵng, hỗ trợ thu hút mở tuyến vận chuyển mới ở Thừa – Thiên Huế, Thanh Hóa...

Thứ hai, tập trung đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ, hiện đại tạo tiền đề đón đầu quá trình chuyển đổi số dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung.

Thứ ba, đánh giá khả năng tiếp cận vốn và hấp thụ vốn của các doanh nghiệp logistics tại các cảng biển và các doanh nghiệp khởi nghiệp trong lĩnh vực này. Từ đó, có cơ chế hỗ trợ vốn, ưu đãi thuế, lãi suất cho doanh nghiệp dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung.

Thứ tư, tăng cường thúc đẩy và khuyến khích doanh nghiệp đầu tư cho ứng dụng công nghệ, số hóa dịch vụ logistics tại các cảng biển.

Thứ năm, xây dựng mạng lưới doanh nghiệp logistics cảng biển ở miền Trung gắn với thương mại điện tử. Phát triển các giải pháp công nghệ mới nhằm sử dụng nhiên liệu sạch, giảm ô nhiễm môi trường.

Thứ sáu, ban hành cơ chế đầu tư hình thành các khu phi thuế quan, kho ngoại quan. Nhóm giải pháp này nhằm thu hút hàng hóa các nước nằm trong hành lang kinh tế Đông - Tây qua các cảng biển, đặc biệt là tại các địa phương có lợi thế phát triển cảng biển nước sâu nhưng chưa có sức hút về kinh tế như khu vực miền Trung.

Thứ bảy, thường xuyên kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trong thực hiện và quản lý hoạt động logistics tại các cảng biển ở miền Trung.

4. Kết luận

Trên cơ sở xây dựng khung lý luận về dịch vụ logistics tại các cảng biển và thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển trong bối cảnh chuyển đổi số, nhóm tác giả phân tích thực trạng thực hiện thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số. Kết quả nghiên cứu cho thấy, bên cạnh những thành tựu đạt được trong giai đoạn 2020 – 2023, thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung cũng bộc lộ nhiều hạn chế và bất cập cần được hoàn thiện. Trên cơ sở đó, nhóm tác giả đề xuất một số giải pháp hoàn thiện thể chế liên kết phát triển dịch vụ logistics tại các cảng biển ở miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số. Các giải pháp đề xuất tập trung đến 03 nhóm chủ thể: Hệ thống pháp luật; Chủ thể thực hiện và quản lý; Cơ chế, phương pháp, thủ tục thực hiện, quản lý và điều hành.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] D. R. Utama, M. Hamsal, R. K. Rahim, and A. Furinto, "The effect of digital adoption and service quality on business sustainability through strategic alliances at port terminals in Indonesia," *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 1, pp. 1-11, 2024.
- [2] Z. Raza, J. Woxenius, C. A. Vural, and M. Lind, "Digital transformation of maritime logistics: Exploring trends in the liner shipping segment," *Computers in Industry*, vol. 145, pp. 1-16, 2023, Art. no. 103811.
- [3] A. Montwill, "The impact of the development of seaport objective functions for a cargo logistics system in urban areas, illustrated with an example of the Szczecin Metropolis," *Transportation Research Procedia*, vol. 16, pp. 366-377, 2016.
- [4] M. Sharma, S. Luthra, S. Joshi, A. Kumar, and A. Jain, "Green logistics driven circular practices adoption in industry 4.0 Era: A moderating effect of institution pressure and supply chain flexibility," *Journal of Cleaner Production*, vol. 383, 2023, Art. no. 135284.
- [5] M. D. Martino, L. Errichiello, A. Marasco, and A. Morvillo, "Logistics innovation in Seaports: An inter-organizational perspective," *Research in Transportation Business & Management*, vol. 8, pp. 123-133, 2013.
- [6] C. V. Van, "Seaport logistics services in Danang city in the context of digital transformation," *Journal of Science and Technology - The University of Danang*, vol. 21, no. 9.2, pp. 7-10, 2023.
- [7] M. Q. Nguyen and C. V. Van, "Improving the quality of logistics human resources through connecting students with the logistics enterprises," *Journal of Science - Quy Nhon University*, vol. 14, no. 02, pp. 71-78, 2020.
- [8] D. T. Le and C. V. Van, "Developing logistics services in Danang: Current situation and some proposed solutions," *Journal of Business and Technology*, vol. 08, pp. 54-62, 2020.
- [9] Vietnam Ministry of Education and Training, *Marxist-Leninist Political Economy Textbook*. Truth National Politics Publishing House, Hanoi, 2021.
- [10] Vietnam Ministry of Information and Communications, *Digital transformation handbook*. Information and Communications Publishing House, Hanoi, 2021.
- [11] Vietnam Prime Minister, *Decision No. 979/QĐ-TTg on Planning for development of dry port system in 2021 – 2030 period with a vision by 2050*, Hanoi, August 22, 2023.
- [12] Vietnam Government, *Resolution No. 163/NQ-CP on promoting synchronous implementation of key tasks and solutions to improve competitiveness and develop Vietnam's logistics services*, Hanoi, December 16, 2022.
- [13] Vietnam Prime Minister, *Decision No. 1579/QĐ-TTg on Approving the Master Plan for the development of Vietnam's seaport system in the period 2021 - 2030, vision to 2050*, Hanoi, September 22, 2021.
- [14] Vietnam Prime Minister, *Decision No. 221/QĐ-TTg on amending and supplementing Decision No. 200/QĐ-TTg dated February 14, 2017 on approving the Action Plan to improve competitiveness and development Developing Vietnam logistics services until 2025*, Hanoi, issued on February 22, 2021.
- [15] Vietnam Ministry of Finance, *Decision No. 97/QĐ-BTC on approving the policy "Hiring information technology services to implement Digital Customs*, Hanoi, Issued on January 26, 2021.
- [16] Vietnam Ministry of Planning and Investment, *Decision No. 12/QĐ-BKHDT approval of the Program to support businesses in digital transformation for the period 2021 - 2025*, Hanoi, issued on January 07, 2021.
- [17] Vietnam Prime Minister, *Decision 749/QĐ-TTg on Approving the National Digital Transformation Program to 2025, with a vision to 2030*, Hanoi, issued on June 3, 2020.
- [18] Vietnam Ministry of Industry and Trade, *Vietnam Logistics Report 2023*. Industry and Trade Publishing House, Hanoi, 2023.
- [19] Vietnam Ministry of Industry and Trade, *Vietnam Logistics Report 2022*. Industry and Trade Publishing House, Hanoi, 2022.