

Số: 940 /QĐ-UBND

Đà Nẵng, ngày 09 tháng 5 năm 2023

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt Đề án Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng
kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang
kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050**

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

*Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 16/9/2015; Luật sửa đổi
bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa
phương ngày 22/11/2019;*

*Căn cứ Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Bộ Chính trị về
Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến
năm 2045; Nghị quyết số 43-NQ/TW ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị về xây
dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;*

*Căn cứ Quyết định 393/QĐ-TTg ngày 18/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ
về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội thành
phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn 2030; Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày
15/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung
thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn 2045;*

*Căn cứ Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính
phủ 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; Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày
22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-
TTg ngày 14/02/2017;*

*Căn cứ Chương trình số 29-CTr/TU ngày 10/5/2019 của Thành ủy Đà Nẵng
về triển khai thực hiện Nghị quyết số 43-NQ/TW; Chương trình số 41-CTr/TU ngày
05/02/2020 của Thành ủy Đà Nẵng về việc triển khai thực hiện chuyên đề “Tập
trung phát triển dịch vụ logistics, cảng biển, đưa Đà Nẵng trở thành trung tâm
kinh tế biển lớn của cả nước”;*

*Thực hiện Thông báo số 399-TB/TU ngày 06/01/2023 về kết luận của Ban
Thường vụ Thành ủy Đà Nẵng tại cuộc họp ngày 31/12/2022 về Đề án “Phát triển
dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với vùng kinh tế trọng điểm
miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến
năm 2050”;*



Căn cứ Nghị quyết số 174/NQ-HĐND ngày 12/7/2018 của HĐND thành phố Đà Nẵng về Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng logistics thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ Quyết định số 2780/QĐ-UBND ngày 13/8/2021 của Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng về việc phê duyệt đề cương nhiệm vụ Đề án “Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045”;

Thực hiện kết luận của Ban cán sự đảng UBND thành phố tại Thông báo số 218-TB/BCSD ngày 06/4/2023 và Thông báo số 285-TB/BCSD ngày 28/4/2023; theo đề nghị của Giám đốc Sở Công Thương tại Tờ trình số 418/TTr-SCT ngày 01/3/2023, Công văn số 662/SCT-KHTCTH ngày 30/3/2023 và Công văn số 751/SCT-KHTCTH ngày 10/4/2023.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Đề án “Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050” (Đính kèm báo cáo Đề án), với các nội dung chính như sau:

I. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm

- Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng theo hướng hiện đại, đồng bộ và bền vững; từng bước đưa Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics cấp quốc gia, có vai trò quốc tế; là trọng điểm phát triển kinh tế biển; là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa chính ra biển của các địa phương Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây; là mắt xích quan trọng của hành lang vận tải Châu Á - Thái Bình Dương.

- Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng trên cơ sở phù hợp với các chủ trương, định hướng lớn về phát triển logistics quốc gia; phù hợp với quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch thành phố; tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời đảm bảo an ninh - quốc phòng.

- Xác định logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể kinh tế của thành phố, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt trong phát triển thương mại và xuất nhập khẩu, phân phối hàng hoá, dịch vụ; góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố.

- Đa dạng các loại hình dịch vụ trong chuỗi logistics nhằm nâng cao giá trị và khối lượng hàng hóa, dịch vụ logistics thông qua các đầu mối vận tải lớn trên địa bàn thành phố (cảng biển, cảng hàng không), đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics cho thương mại điện tử và dịch vụ logistics xanh.

- Nhà nước giữ vai trò định hướng chiến lược, tạo môi trường thuận lợi, xây dựng các cơ chế chính sách phát triển dịch vụ logistics. Các doanh nghiệp giữ vị trí trọng tâm, cụ thể hóa các chiến lược, chính sách để đầu tư phát triển. Huy động mọi nguồn lực của xã hội, bao gồm cả nguồn lực từ các nhà đầu tư nước ngoài để đầu tư phát triển logistics.

2. Mục tiêu

a) Mục tiêu tổng quát

Đến năm 2030, phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics có tính hấp dẫn cao, thu hút mạnh các nhà đầu tư thích hợp nhằm hoàn thiện kết cấu cơ sở hạ tầng logistics, bảo đảm nguồn nhân lực và kỹ năng chuyên sâu bảo đảm vận hành tốt một hệ thống logistics năng động, làm trung tâm Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, trong đó cảng biển Đà Nẵng và Cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Đà Nẵng là cửa ngõ giao nhận, vận chuyển với các địa phương, với các quốc gia trong khu vực ASEAN và quốc tế.

Đến năm 2050, xây dựng hệ thống logistics hiện đại có cấu trúc rõ ràng, cơ sở hạ tầng hoàn thiện đáp ứng yêu cầu chất lượng dịch vụ logistics quốc tế. Khẳng định vai trò cảng cửa ngõ quốc tế của Đà Nẵng tại khu vực miền Trung, trở thành cửa ngõ chính ra biển của Hành lang kinh tế Đông - Tây và là mắt xích quan trọng của hành lang vận tải Châu Á - Thái Bình Dương.

- Hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, liên thông, kết nối thuận lợi giữa hệ thống cao tốc, quốc lộ với đường vành đai, trục giao thông chính của thành phố đến cảng biển (Tiên Sa, Liên Chiểu) và CHKQT Đà Nẵng.

- Phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, đặc biệt nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và thế giới.

- Phát triển và cải thiện chất lượng dịch vụ hiện có để tăng cường cung cấp dịch vụ chuyên biệt; ưu tiên hình thức hợp tác công - tư đối với hoạt động đầu tư cơ sở hạ tầng trung tâm logistics theo quy hoạch tại cảng Liên Chiểu, và các trung tâm logistics khác theo Quy hoạch đã được duyệt.

b) Mục tiêu cụ thể

- Từ 2023 đến năm 2030 tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt $11\% \div 12\%$, tỷ lệ thuê ngoài đạt $40\% \div 45\%$, chi phí logistics giảm xuống tương đương 13% GRDP. Các trung tâm logistics tại thành phố Đà Nẵng đáp ứng được khoảng 55% nhu cầu dịch vụ logistics cho hàng hóa qua cảng biển, 20% hàng hóa qua đường sắt và đường hàng không.

- Từ 2030 đến năm 2050 tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt $15\% \div 15,5\%$, tỷ lệ thuê ngoài đạt $60\% \div 65\%$, chi phí logistics giảm xuống tương đương $11,2\%$ GRDP. Các trung tâm logistics tại thành phố Đà Nẵng đáp ứng được khoảng 55% nhu cầu dịch vụ logistics cho hàng hóa qua cảng biển, 40% hàng hóa qua đường sắt và đường hàng không.

II. NHIỆM VỤ CHỦ YẾU

1. Xây dựng và triển khai các chính sách về dịch vụ logistics

- Nghiên cứu xây dựng, áp dụng có hiệu quả các chính sách, quy định về phát triển dịch vụ logistics; thực hiện có hiệu quả công tác kiểm soát thủ tục hành chính, rà soát loại bỏ các thủ tục hành chính không cần thiết, cản trở việc phát triển dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng.

- Tăng cường triển khai, thực hiện các giải pháp hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố, góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics phát triển.

2. Đầu tư hạ tầng logistics

- Tập trung hoàn thiện, nâng cao hiệu quả công tác quy hoạch và thực hiện quy hoạch có liên quan đến phát triển kết cấu hạ tầng logistics.

- Tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, nhất là hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng kho bãi và ứng dụng công nghệ mới trong logistics. Ưu tiên đầu tư hạ tầng logistics gắn với các đầu mối vận tải lớn trên địa bàn thành phố như khu bến Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng, ga hàng hóa Kim Liên.

- Xây dựng các trung tâm logistics gắn liền với hoạt động và phát triển của khu công nghệ cao, các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố.

- Hoàn thiện hạ tầng giao thông kết nối đồng bộ giữa Đà Nẵng và các tỉnh trong khu vực miền Trung, Tây Nguyên và các tỉnh của Lào, Thái Lan trên Hành lang kinh tế Đông - Tây.

- Bảo đảm cơ sở hạ tầng thông tin mạng, internet mạnh, thông suốt nhằm đáp ứng yêu cầu và nhu cầu phát triển của hoạt động logistics cả chất và lượng.

3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ

- Hình thành doanh nghiệp chủ đạo trong hoạt động logistics có đủ năng lực cạnh tranh, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics quốc tế. Tập trung cung cấp các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng cao phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Hỗ trợ doanh nghiệp trong một số ngành chủ lực của thành phố áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến như: điện tử, dệt may, chế tạo máy, thủy sản v.v... Thu hút các doanh nghiệp sản xuất quy mô lớn, có khả năng dẫn dắt thị trường đầu tư vào thành phố.

- Từng bước tích hợp sâu dịch vụ logistics với các ngành sản xuất công nghiệp, hoạt động xuất nhập khẩu, trung chuyển hàng hóa, nâng cao tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Có chính sách khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tham gia xây dựng các chuẩn phát triển bền vững bao gồm các chuẩn thân thiện môi trường (xanh/ sinh thái), tự động hóa, số hóa doanh nghiệp.

- Đẩy mạnh năng lực hiện đại hóa, tự động hóa các dây chuyền sản xuất, kho bãi lưu trữ hàng hóa, quy trình vận hành, quản lý.

4. Phát triển thị trường dịch vụ logistics

- Đẩy mạnh xúc tiến thương mại dịch vụ logistics, duy trì nguồn hàng truyền thống từ các tỉnh lân cận và Hành lang kinh tế Đông - Tây, mở rộng phạm vi thu hút đối với thị trường khu vực Tây Nguyên và Hành lang kinh tế Đông - Tây 2.

- Khuyến khích sự liên doanh, liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố và các tỉnh lân cận trên cơ sở khai thác lợi thế, tận dụng điều kiện sẵn có của từng doanh nghiệp để nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics, giảm chi phí vận tải, tăng tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều.

5. Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực

- Xây dựng mối quan hệ gắn kết giữa các cơ sở đào tạo trong lĩnh vực logistics và các doanh nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả công tác đào tạo, đồng thời phát triển nguồn nhân lực và sử dụng có hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo.

- Nghiên cứu ban hành và triển khai chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp tăng cường đào tạo đội ngũ nhân lực quản lý, khai thác trong lĩnh vực logistics; đặc biệt là nguồn nhân lực có trình độ cao, có khả năng ứng dụng khoa học công nghệ mới, hiện đại trong lĩnh vực logistics.

- Đào tạo, bồi dưỡng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực lĩnh vực logistics nhằm đáp ứng nhu cầu trong quản lý điều hành hoạt động của doanh nghiệp và hội nhập với chuỗi cung ứng dịch vụ logistics quốc tế.

III. GIẢI PHÁP THỰC HIỆN ĐỀ ÁN

1. Danh mục các Trung tâm logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng kêu gọi đầu tư (chi tiết tại Phụ lục I đính kèm)

2. Các giải pháp thực hiện Đề án

a) Giải pháp cấp bách thực hiện Đề án giai đoạn đến năm 2025

- Tập trung hoàn thiện, nâng cao hiệu quả của công tác quy hoạch và thực hiện quy hoạch có liên quan đến phát triển kết cấu hạ tầng logistics.

- Nghiên cứu, ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành một số cơ chế, chính sách hỗ trợ trực tiếp hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, gồm:

+ Chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hàng container qua cảng biển Đà Nẵng nhằm duy trì lợi thế cạnh tranh với các cảng biển lân cận, giữ các chân hàng lớn hiện có, thu hút hàng hoá qua cảng biển Đà Nẵng và hỗ trợ doanh nghiệp phục hồi sau đại dịch.

+ Chính sách hỗ trợ tiền thuê đất đối với các dự án đầu tư trung tâm logistics (miễn, giảm) nhằm thúc đẩy các doanh nghiệp đầu tư xây dựng hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

- Thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng; tiến tới tham mưu, đề xuất Chính phủ chủ trì thành lập Tổ công tác/ Ban chỉ đạo cấp Vùng, cấp Quốc gia (với sự tham gia của các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông - Tây) để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics.

- Đẩy nhanh tiến độ đầu tư, đưa vào khai thác các trung tâm logistics, công trình giao thông trọng điểm, hạ tầng phục vụ logistics trên địa bàn thành phố (khu bến cảng biển Liên Chiểu và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với cảng biển Liên Chiểu; Ga đường sắt Kim Liên và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với ga đường sắt Kim Liên; Ga hàng hóa tại CHKQT Đà Nẵng và hạ tầng trung tâm logistics hàng không Đà Nẵng).

- Đẩy mạnh quảng bá thương hiệu logistics thành phố Đà Nẵng với các doanh nghiệp logistics hàng đầu trong nước và thế giới nhằm thu hút được các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước tham gia đầu tư, khai thác dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

b) Giải pháp tổng thể thực hiện Đề án

- Giải pháp về cơ chế chính sách

- + Rà soát, bổ sung quy hoạch trung tâm logistics vào Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- + Xây dựng và triển khai các giải pháp thu hút đầu tư trong lĩnh vực logistics (chính sách thu hút các nhà đầu tư lớn vào các khu logistics tại các khu vực cảng biển, CHKQT quan trọng; chính sách ưu tiên các doanh nghiệp, nhà đầu tư vào lĩnh vực logistics có giấy chứng nhận môi trường hoặc các chứng chỉ tương đương...) nhằm đảm bảo cạnh tranh với cảng biển ở các địa phương lân cận như Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam,... đồng thời làm giảm chi phí dịch vụ logistics; tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp logistics và khuyến khích doanh nghiệp phát triển logistics xanh, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu.

- + Tăng cường đối thoại với các hiệp hội, doanh nghiệp để hỗ trợ kịp thời các doanh nghiệp trong việc kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- + Triển khai hiệu quả các chính sách liên quan đến phát triển thị trường dịch vụ logistics cạnh tranh lành mạnh, khắc phục những yếu kém của doanh nghiệp logistics nội địa so với đối thủ cạnh tranh quốc tế; tăng cường chính sách, khả năng hợp tác, liên kết các hoạt động logistics giữa các doanh nghiệp trong khu vực; tạo dựng lợi thế cạnh tranh riêng biệt về dịch vụ cho các doanh nghiệp logistics nội địa. Có chính sách khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tham gia xây dựng các chuẩn phát triển bền vững bao gồm các chuẩn thân thiện môi trường (xanh/ sinh thái), tự động hóa, số hóa doanh nghiệp.

- Giải pháp thu hút đầu tư

- + Nghiên cứu, đề xuất hình thành Khu vực thương mại tự do (FTZ), trung tâm là khu vực bến Cảng biển Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng, Khu Công nghệ cao, các khu công nghiệp (Liên Chiểu, Hòa Khánh, Hòa Khánh mở rộng...) nhằm cung

cấp các ưu đãi hấp dẫn với nhà đầu tư như miễn /giảm các loại thuế: thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng (VAT), thuế môn bài, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu...; đơn giản hóa thủ tục xin cấp và gia hạn thời hạn cho thị thực lao động và giấy phép lao động v.v... từ đó tăng cường và đa dạng hóa nhu cầu dịch vụ logistics.

+ Mở rộng và đa dạng hóa các hình thức đầu tư theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa, huy động tối đa mọi nguồn lực từ các nguồn vốn như: ODA, PPP,...; vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của thành phố về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí,...

+ Tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Đà Nẵng trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; đăng cai tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tham gia các hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tổ chức đoàn xúc tiến đầu tư và thương mại tại các tỉnh Nam Trung Lào; Tăng cường liên kết với các hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Đà Nẵng với các nước trong khu vực ASEAN và trên thế giới; Thu hút các doanh nghiệp logistics nước ngoài nhất là các doanh nghiệp có thương hiệu trong lĩnh vực vận tải biển, logistics đến làm ăn, hợp tác với doanh nghiệp tại thành phố,...

+ Đẩy nhanh tiến độ chấp thuận chủ trương đầu tư đối với các dự án trung tâm logistics.

+ Thu hút các dự án logistics vào Khu dịch vụ, hậu cần và logistics (thuộc Khu Công nghệ cao) và các khu công nghiệp. Hỗ trợ các hoạt động logistics trong Khu Công nghệ cao và các khu công nghiệp thành phố. Phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc đẩy mạnh hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa thông qua cảng biển, CHKQT Đà Nẵng.

- Giải pháp phát triển dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics cảng biển

+ Khuyến khích các doanh nghiệp logistics kinh doanh tại cảng biển Đà Nẵng cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics cơ bản như: thủ tục thông quan xuất nhập khẩu, dịch vụ xử lý hàng hóa, dịch vụ hỗ trợ hàng hải, hoa tiêu lai dắt, dịch vụ kho, bãi hàng,...

+ Thu hút các doanh nghiệp nổi tiếng trong lĩnh vực giao nhận vận tải trọn gói tích hợp quốc tế như DHL, Shopee, FedEx,... đặt tổng kho giao nhận tại cảng Liên Chiểu, phát huy ưu thế và vai trò trung chuyển của thành phố Đà Nẵng.

+ Nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics tại cảng biển như: phần mềm đặt chỗ ra vào cảng, hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, hệ thống định vị container bằng mã QR code,...

Dịch vụ logistics hàng không

+ Tăng cường năng lực vận chuyển và xử lý hàng hóa bằng đường hàng không. Trong đó tập trung đầu tư các dịch vụ logistics giá trị gia tăng có giá trị cao: xử lý đơn hàng hỏa tốc, giao nhận trực tuyến, đổi trả hàng, chuyển phát bảo

đảm, dịch vụ tài chính, dịch vụ bảo hiểm, tư vấn về thuế, phí, môi giới,... Hình thành chuỗi khép kín bao gồm thu mua, lưu kho, bảo quản, vận tải, giao nhận và các dịch vụ giá trị gia tăng khác (đóng gói, dán nhãn, lắp ráp, thu hồi, bảo hiểm,...) đảm bảo vận chuyển nhanh chóng bằng đường hàng không, đặc biệt phù hợp đối với các mặt hàng có giá trị cao như hàng điện tử, thuốc, thực phẩm chức năng, hàng mỹ nghệ cao cấp, văn kiện bảo đảm, chuyển phát hỏa tốc,...

+ Phát triển hệ thống kho hàng hóa hoàn thiện bao gồm kho thông thường và chuyên dụng (hệ thống kho lạnh, kho cách ẩm,...) đi kèm với cung cấp các dịch vụ logistics hoàn chỉnh tại CHKQT Đà Nẵng.

+ Khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics hàng không cung cấp dịch vụ hoạt động liên tục 24/07.

+ Phát triển dịch vụ kho ngoại quan tại CHKQT Đà Nẵng để tăng khả năng hỗ trợ phân loại hàng hóa, đóng gói, dán nhãn, kiểm đếm, phân phối,...; tư vấn báo giá và giải quyết các thủ tục kho ngoại quan cho khách hàng dựa trên các quy định, luật định cùng mối quan hệ tốt với cơ quan liên quan trong chuỗi cung ứng dịch vụ hàng không.

+ Kêu gọi thu hút đầu tư phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài với hệ thống kho bãi tách rời sân bay nhưng có các chức năng đầy đủ như tại sân bay bao gồm: soi chiếu an ninh; cân đo hàng hóa; thủ tục hải quan; chất xếp hàng hóa lên phương tiện chở hàng đường không,... giảm thiểu thời gian làm thủ tục bay cho hàng hóa, đẩy nhanh tốc độ luân chuyển của hàng hóa quốc tế.

+ Tăng cường kết nối CHKQT Đà Nẵng với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông - Tây và cả nước thông qua mạng lưới đường bộ (quốc lộ 1A và quốc lộ 14B,...), đường sắt (đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị).

+ Duy trì các đường bay quốc tế đã khai thác (Đông Nam Á, Đông Bắc Á...); nghiên cứu mở mới một số đường bay thẳng kết nối Đà Nẵng đến các trung tâm trong khu vực và trên thế giới (Mỹ, châu Âu, Úc, Nga, Ấn Độ, Trung Đông...).

Dịch vụ logistics đường sắt

+ Phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải, sớm triển khai đầu tư và đưa vào hoạt động các công trình trọng điểm trên địa bàn thành phố:

+ Xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên kết nối với Cảng Liên Chiểu: đầu tư phát triển ga Kim Liên thành đầu mối, điểm kết nối đa phương thức (đường biển – đường sắt – đường bộ).

+ Nâng cấp hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam. Di dời tuyến về phía Đông đường cao tốc và đi chung hành lang với tuyến đường sắt tốc độ cao về ga Đà Nẵng mới tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng.

+ Tuyến đường sắt Tây Nguyên với hướng tuyến: Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đăk Lăk - Đăk Nông - Bình Phước: Đoạn tuyến Đà Nẵng - Kon Tum xuất phát từ ga Đà Nẵng mới, sau đó chạy theo hướng quốc lộ 14B và quốc lộ 14 để đi

về phía Kon Tum.

+ Xem xét kết nối xuyên biên giới qua đường sắt, đặc biệt là về phía Tây, để tăng cường kết nối Đông - Tây.

- Giải pháp phát triển hạ tầng logistics

Hạ tầng kết nối

+ Đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông với các nước trên tuyến Hành lang kinh tế Đông - Tây; tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng và dịch vụ logistics.

+ Sớm triển khai xây dựng tuyến đường Hành lang kinh tế Đông - Tây 2 (Quốc lộ 14D) (từ Đà Nẵng – cửa khẩu Nam Giang (tỉnh Quảng Nam) - huyện Dak Cheung (tỉnh Sekong) - thị xã Pakse (tỉnh Champasak, Lào) - Ubon Ratchathani (Thái Lan)).

+ Đẩy mạnh áp dụng Cơ chế một cửa, một điểm dừng, tháo gỡ dần các nút thắt do vấn đề thủ tục hải quan chưa thông suốt, tiến hành kết nối trực tuyến, số hóa các thủ tục và thống nhất trong các thủ tục xuất nhập cảnh, xuất nhập khẩu trên toàn tuyến.

Hạ tầng trung tâm logistics

+ Phát triển các trung tâm logistics hạng I, hạng II và chuyên dụng bảo đảm cung cấp các dịch vụ logistics đáp ứng tốt nhu cầu sản xuất trong nước, xuất nhập khẩu của thành phố Đà Nẵng và khu vực miền Trung - Tây Nguyên; có khả năng cung cấp một số dịch vụ logistics cạnh tranh cho luồng hàng hóa quốc tế trung chuyển trên Hành lang kinh tế Đông - Tây ra vào cảng biển Đà Nẵng; hình thành các trung tâm logistics đô thị đáp ứng nhu cầu thu mua, phân phối bán buôn các loại hàng hóa tiêu dùng phục vụ nhu cầu đời sống hàng ngày của người dân thành phố và khu vực lân cận với các trung tâm logistics.

+ Hoàn thiện, phát triển hạ tầng kho bãi và các trang thiết bị xếp dỡ, đóng gói tại các trung tâm logistics đảm bảo tính thuận tiện khi kết nối với mạng lưới hạ tầng giao thông.

Hạ tầng công nghệ thông tin (CNTT)

+ Triển khai có hiệu quả các Chương trình, Kế hoạch ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số của thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030 cũng như Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 do Thủ tướng Chính phủ ban hành. Chú trọng đầu tư hạ tầng CNTT, xây dựng mạng lưới CNTT thông suốt, toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan,... tới các doanh nghiệp logistics và chủ hàng.

+ Tổ chức hoặc phối hợp tổ chức các chương trình, hội nghị kết nối các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics nhỏ và vừa với các công ty, chuyên gia phần mềm CNTT để được hướng dẫn, đào tạo, tư vấn, hỗ trợ tiếp cận và đầu tư trang bị, nâng cấp các ứng dụng CNTT phục vụ quản lý thông



tin và chuyển giao dữ liệu, sản xuất và đặt hàng, giao hàng, khai báo hải quan, phần mềm dịch vụ logistics (RFID, Barcode, e-logistics) theo các tiêu chuẩn quốc tế.

+ Xây dựng các Sàn giao dịch vận tải của thành phố Đà Nẵng; tham gia có hiệu quả các sàn giao dịch vận tải quốc gia; tuyên truyền, phổ biến rộng rãi, tạo cơ hội cho cộng đồng doanh nghiệp, các hiệp hội ngành hàng đăng ký, tìm kiếm và lựa chọn đối tác trong quá trình sản xuất kinh doanh theo phương thức giao dịch qua sàn thương mại điện tử, thanh toán điện tử.

+ Tổ chức các lớp tập huấn cho doanh nghiệp về ứng dụng CNTT vào quản lý hoạt động kinh doanh logistics. Hỗ trợ các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và sử dụng dịch vụ logistics đẩy mạnh ứng dụng CNTT, phần mềm quản lý trong hoạt động kinh doanh, đặc biệt là tiếp cận và áp dụng các phần mềm, ứng dụng trong phương thức kinh doanh thương mại điện tử trên máy tính, điện thoại di động...

+ Xây dựng và triển khai hiệu quả hệ thống CNTT hải quan tập trung, tích hợp thông minh, đảm bảo các yêu cầu về an toàn thông tin hệ thống với nền tảng số, phù hợp với kiến trúc Chính phủ số điện tử; ứng dụng mạnh mẽ những thành tựu khoa học công nghệ của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư theo hướng tập trung hóa, hiện đại hóa, tự động hóa kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan; triển khai mô hình biên giới thông minh, hải quan xanh; xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng, máy móc, trang thiết bị hiện đại đáp ứng yêu cầu quản lý Nhà nước về hải quan; thực hiện cơ chế một cửa quốc gia, cơ chế một cửa ASEAN, kết nối với các đối tác thương mại của Việt Nam.

+ Hình thành và vận hành mạng thông tin (CSDL) cung cấp dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố, Vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung và các nước thuộc Hành lang kinh tế Đông - Tây về giá cả thị trường dịch vụ logistics, cung cầu hàng hóa, cũng như khả năng kết nối vận chuyển.

+ Hình thành các trung tâm kho bãi, chia chọn tự động dựa trên công nghệ số phục vụ logistics.

+ Đẩy mạnh ứng dụng CNTT trong hoạt động logistics (hệ thống giao dịch không giấy tờ, thanh toán điện tử, giao dịch trực tiếp, hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử EDI...).

- Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực

+ Triển khai Đề án Phát triển nguồn nhân lực cho khu vực tư tại một số ngành, lĩnh vực mũi nhọn của thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; tổ chức đào tạo tại chỗ, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ nhân lực hiện có. Phối hợp tổ chức các khóa đào tạo với các tổ chức quốc tế cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp.

+ Khuyến khích đào tạo logistics tại các trường nghề, cao đẳng, đại học; Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics; xây dựng mối quan hệ gắn kết giữa các cơ sở đào tạo trong lĩnh vực logistics và các doanh nghiệp; khuyến khích các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn có chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập.

IV. KẾ HOẠCH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

Kế hoạch chi tiết tại Phụ lục II đính kèm

V. KINH PHÍ THỰC HIỆN

Kinh phí thực hiện Đề án được huy động từ các nguồn: vốn ngân sách nhà nước, vốn doanh nghiệp, tài trợ quốc tế và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

VI. TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐỀ ÁN

1. Sở Công Thương

- Chủ trì tổ chức công bố Đề án “Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050” được phê duyệt tại Quyết định này. Chủ trì tổ chức theo dõi, đôn đốc, đánh giá và báo cáo UBND thành phố về tình hình triển khai thực hiện Đề án; kịp thời đề xuất tháo gỡ khó khăn, vướng mắc.

- Chủ trì, phối hợp với các sở, ngành liên quan tham mưu UBND thành phố trong việc đề xuất các giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, phát triển trung tâm logistics.

- Chủ trì tham mưu thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng; tiến tới tham mưu, đề xuất Chính phủ chủ trì thành lập Tổ công tác/ Ban chỉ đạo cấp Vùng, cấp Quốc gia (với sự tham gia của các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây) để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics.

2. Sở Giao thông vận tải

- Tham mưu UBND thành phố phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải, đảm bảo tiến độ đầu tư các công trình giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố.

- Tham mưu UBND thành phố phối hợp với các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây kiến nghị cụ thể với Bộ Giao thông vận tải đẩy nhanh tiến trình đầu tư các dự án giao thông trọng điểm trên tuyến Hành lang như: Đường bộ cao tốc Bắc – Nam, Đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo kết nối cửa khẩu quốc tế Lao Bảo, tuyến quốc lộ 14D, quốc lộ 14E kết nối với cửa khẩu quốc tế Nam Giang, Khu bến Liên Chiểu.

- Chủ trì triển khai đồng bộ nhóm giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng logistics (hệ thống nhà ga, bến cảng, cảng cạn, kho bãi, trung tâm logistics,...); các giải pháp giảm ùn tắc giao thông, ứng dụng điều hành quản lý giao thông thông minh.

- Điều hành linh hoạt, nâng cao hiệu quả công tác tổ chức giao thông, đẩy mạnh kết nối vận tải đa phương thức hiệu quả; liên kết các hình thức vận tải đường bộ, đường thủy (đường thủy nội địa và đường biển), đường sắt, đường hàng không, nhằm giảm chi phí vận tải và các chi phí logistics.

3. Sở Kế hoạch và Đầu tư

- Chủ trì rà soát, tích hợp phương án phát triển các trung tâm logistics vào Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Tổng hợp, thẩm định, tham mưu UBND thành phố trình HĐND thành phố bố trí vốn đầu tư công 5 năm và hàng năm để triển khai thực hiện Đề án theo quy định của Luật Đầu tư công.

- Phối hợp nghiên cứu, đề xuất, triển khai các cơ chế, giải pháp đẩy mạnh thu hút đầu tư và đẩy nhanh tiến độ, nâng cao hiệu quả đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics và dự án kết cấu hạ tầng giao thông, hạ tầng kỹ thuật đồng bộ trên địa bàn thành phố có sử dụng toàn bộ hoặc một phần vốn đầu tư công.

- Nghiên cứu, tham mưu UBND thành phố xem xét áp dụng phương án đầu tư xây dựng và khai thác trung tâm logistics theo phương thức đối tác công - tư (PPP).

- Cung cấp thông tin về các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư theo quy định của pháp luật. Phối hợp tổ chức các hoạt động đối thoại, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp và các dự án đầu tư hạ tầng logistics.

4. Sở Tài chính

- Hàng năm, các ngành, địa phương căn cứ chủ trương của cấp có thẩm quyền, tiêu chuẩn, định mức và nội dung chi theo quy định hiện hành lập dự toán chi tiết kinh phí thực hiện Đề án gửi Sở Tài chính (đối với nhiệm vụ chi thường xuyên) để tổng hợp trên cơ sở khả năng cân đối ngân sách, báo cáo UBND thành phố trình HĐND thành phố phê duyệt dự toán kinh phí thực hiện theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

- Phối hợp với các sở, ngành, địa phương tham gia các nội dung liên quan đến cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố theo quy định.

5. Sở Xây dựng

- Chủ trì rà soát, tích hợp phương án phát triển các trung tâm logistics vào các đồ án quy hoạch chung, quy hoạch chi tiết các phân khu trên địa bàn thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Hướng dẫn chủ đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng logistics, giao thông vận tải, hạ tầng thương mại tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng; khớp nối hạ tầng kỹ thuật dự án đồng bộ với hệ thống hạ tầng kỹ thuật khu vực;

- Tham gia thẩm định dự án hạ tầng logistics, thực hiện cấp phép xây dựng công trình theo chức năng, nhiệm vụ quy định và tiến độ yêu cầu của thành phố.

6. Sở Tài nguyên và Môi trường

- Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành giải pháp hỗ trợ chi phí thuê đất cho các doanh nghiệp đầu tư, khai thác trung tâm logistics theo quy hoạch trên địa bàn thành phố.

- Hướng dẫn, hỗ trợ, giải quyết các khó khăn, vướng mắc, các thủ tục về đất đai, môi trường, giải phóng mặt bằng và các nội dung khác thuộc chuyên ngành quản lý theo quy định.

7. Sở Thông tin và Truyền thông

- Phối hợp với các đơn vị liên quan đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, vận hành chuỗi cung ứng, kinh doanh dịch vụ logistics.

- Hướng dẫn, đề nghị các cơ quan báo chí đẩy mạnh tuyên truyền nâng cao nhận thức, chủ trương, chính sách và quy định của Trung ương và thành phố về phát triển dịch vụ logistics.

8. Sở Khoa học và Công nghệ

Hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp khởi nghiệp, đổi mới, sáng tạo, nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, áp dụng hệ thống quản lý chất lượng tiên tiến để nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí trong lĩnh vực hoạt động logistics trong khuôn khổ thực hiện Chương trình nâng cao năng suất chất lượng sản phẩm hàng hoá giai đoạn 2022 - 2025 định hướng đến năm 2030 trên địa bàn thành phố Đà Nẵng theo Kế hoạch số 37/KH-UBND ngày 25/02/2022 của UBND thành phố Đà Nẵng.

9. Sở Lao động Thương binh và Xã hội

Chỉ đạo, định hướng cho các cơ sở giáo dục nghề nghiệp trên địa bàn thành phố phối hợp với doanh nghiệp xây dựng, thẩm định và ban hành chương trình đào tạo, chuẩn đầu ra; đẩy mạnh mô hình liên kết nhà trường - doanh nghiệp, nhất là trong đào tạo nguồn nhân lực logistics có trình độ kỹ thuật, tay nghề đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp.

10. Sở Nội vụ

Phối hợp hướng dẫn, thẩm định theo quy định hiện hành về thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng.

11. Sở Ngoại vụ

Phối hợp tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Đà Nẵng trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; đăng cai tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tham gia các hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics.

12. Sở Tư pháp

Phối hợp với các sở, ngành triển khai thực hiện Đề án, nhất là trong việc triển khai xây dựng các cơ chế, chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics.

13. Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư

- Chủ trì, phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương và các đơn vị liên quan xây dựng và triển khai phương án xúc tiến kêu gọi đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics và triển khai các hoạt động xúc tiến cho ngành logistics.

- Tăng cường giới thiệu, kết nối, xúc tiến hoạt động đầu tư của các doanh nghiệp (kể cả các doanh nghiệp quan tâm đầu tư vào Đà Nẵng) sang các tỉnh Nam Trung Lào, nhằm duy trì và tạo thêm chân hàng mang tính ổn định, bền vững từ thị trường Lào qua các Cảng biển Đà Nẵng trên Hành lang kinh tế Đông - Tây, tạo điều kiện cho các hoạt động dịch vụ logistics phát triển, đồng thời góp phần thực hiện hiệu quả Chương trình hợp tác hữu nghị Việt Nam - Lào.

- Tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm, nhằm quảng bá, giới thiệu năng lực dịch vụ logistics của thành phố Đà Nẵng ở trong và ngoài nước.

14. Ban Quản lý Khu công nghệ cao và các khu công nghiệp Đà Nẵng

- Chủ trì xúc tiến, thu hút đầu tư đối với các dự án logistics vào Khu dịch vụ, hậu cần và logistics (thuộc Khu công nghệ cao) và các khu công nghiệp. Hỗ trợ các dự án hoạt động logistics trong Khu công nghệ cao và các khu công nghiệp theo quy định.

- Theo dõi, tổng hợp, báo cáo UBND thành phố tình hình hoạt động và các vướng mắc, khó khăn trong hoạt động dịch vụ logistics của các doanh nghiệp đang hoạt động trong Khu công nghệ cao và các khu công nghiệp thành phố. Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc đẩy mạnh hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa thông qua cảng biển và CHKQT Đà Nẵng.

15. UBND các quận, huyện trên địa bàn thành phố

- Phối hợp với các sở, ngành, cơ quan liên quan tổ chức thực hiện Đề án bảo đảm các quan điểm, mục tiêu, định hướng, chính sách và giải pháp phát triển dịch vụ logistics, hệ thống trung tâm logistics thống nhất, đồng bộ và phù hợp với các quy hoạch, kế hoạch phát triển của quận, huyện.

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác giải phóng mặt bằng, bố trí quỹ đất phục vụ xây dựng các trung tâm logistics phù hợp với quy hoạch.

16. Đề nghị Cục Hải quan thành phố Đà Nẵng

- Nghiên cứu, tham mưu xây dựng chính sách về hải quan nhằm hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội thành phố.

- Đẩy mạnh cải cách hành chính trên cơ sở áp dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại, minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp nhằm giảm chi phí, thời gian thông quan hàng hóa; triển khai các biện pháp thu hút nguồn hàng, tạo thuận lợi cho chủ hàng đến thông quan tại các điểm kiểm tra tập trung, tạo lợi thế cho ngành dịch vụ logistics thành phố.

- Nâng cao chất lượng công tác nghiệp vụ hải quan, kiểm soát thời gian tác nghiệp của cán bộ theo luật định. Phối hợp với các cơ quan có liên quan để cắt giảm tối đa thời gian thông quan.

17. Đề nghị Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng

Nghiên cứu ứng dụng CNTT trong hoạt động quản lý hàng hải tại cảng biển Đà Nẵng, hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển trong hoạt động cung cấp dịch vụ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

18. Đề nghị Cảng vụ hàng không miền Trung và Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng

Tăng cường kết nối CHKQT Đà Nẵng với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông - Tây và cả nước, hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng hàng không trong đầu tư và hoạt động.

19. Đề nghị Bộ Chỉ huy Bộ đội biên phòng thành phố Đà Nẵng

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng trong công tác quản lý, bảo vệ an ninh trật tự, kiểm soát xuất nhập cảnh tại cửa khẩu cảng Đà Nẵng theo quy định của pháp luật.

- Đẩy mạnh thực hiện thủ tục Biên phòng điện tử kết nối với cơ chế Một cửa Quốc gia, giảm thiểu thời gian làm thủ tục kiểm tra, kiểm soát, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho người, phương tiện lưu thông qua cửa khẩu cảng.

20. Các nhà đầu tư, hiệp hội, doanh nghiệp

- Các hiệp hội chủ động tổng hợp, đề xuất các kiến nghị, giải pháp nhằm phát triển dịch vụ logistics; tăng cường tuyên truyền, hướng dẫn các doanh nghiệp thành viên về các chủ trương, chính sách của thành phố liên quan đến hoạt động logistics.

- Các doanh nghiệp đầu tư xây dựng hạ tầng dịch vụ logistics tập trung nguồn lực để triển khai hiệu quả dự án, đưa công trình vào vận hành và khai thác bảo đảm tiến độ và chất lượng.

- Các doanh nghiệp logistics trên địa bàn thành phố đẩy mạnh cung cấp dịch vụ logistics trọn gói 3PL, 4PL; triển khai các dịch vụ logistics trên nền tảng ứng dụng CNTT và giao dịch điện tử để hướng đến cung cấp dịch vụ logistics trọn gói 5PL; tăng cường ứng dụng các thành quả của cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 trong quản lý, vận hành chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics chuyên nghiệp; hiện đại hóa, tự động hóa các dây chuyền sản xuất, kho bãi lưu trữ hàng hóa, quy trình vận hành, quản lý; tham gia xây dựng và triển khai các chuẩn phát triển bền vững bao gồm các chuẩn thân thiện môi trường (xanh/ sinh thái), để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí.

21. Đề nghị các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực logistics trên địa bàn thành phố

- Tổ chức đào tạo tại chỗ, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ nhân lực hiện có. Phối hợp tổ chức các khóa đào tạo với các tổ chức quốc tế cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp.

- Chủ động xây dựng mối quan hệ gắn với các doanh nghiệp dịch vụ logistics, phối hợp với các doanh nghiệp xây dựng chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập trong hoạt động logistics.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 3. Chánh Văn phòng UBND thành phố, Giám đốc các Sở: Công Thương, Giao thông vận tải, Kế hoạch và Đầu tư, Tư pháp, Tài chính, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, Thông tin và Truyền thông, Khoa học và Công nghệ, Lao động, Thương binh và Xã hội, Nội vụ, Ngoại vụ; Trưởng ban Ban Quản lý Khu công nghệ cao và các Khu công nghiệp Đà Nẵng; Giám đốc Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư; Chỉ huy trưởng Bộ Chỉ huy Bộ đội biên phòng thành phố; Cục trưởng Cục Hải quan thành phố; Giám đốc: Cảng vụ Hàng hải, Cảng vụ Hàng không miền Trung và Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng; Chủ tịch UBND các quận, huyện và thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. / *sl*

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- BCT, BGTVT (để b/c);
- TTTU, TT HĐND TP (để b/c);
- Chủ tịch, các PCT UBND TP;
- Các Hiệp hội, doanh nghiệp logistics;
- Các trường đại học, cao đẳng trên địa bàn;
- Báo Đà Nẵng, Công TTĐT thành phố;
- Lưu: VT, KT, ĐTĐT, SCT.



Hồ Kỳ Minh



Phụ lục I
DANH MỤC CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

*(Ban hành kèm theo Quyết định số940...../QĐ-UBND ngày ...09 tháng ...5 năm 2023
của Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng)*

STT	Tên dự án/ công trình	Phân loại	Quy mô (ha)		Tính chất	Dịch vụ cung ứng
			2030	2050		
1	Trung tâm logistics Cảng Liên Chiểu	Trung tâm logistics cấp vùng, hạng I	30 - 35	65 – 70	Trung tâm logistics cảng biển	Cảng biển, bãi container, kho ngoại quan, kho CFS...;
2	Trung tâm logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới	Trung tâm logistics cấp tỉnh	05 - 06	08 – 10	Trung tâm logistics đường sắt hỗ trợ logistics cảng biển.	Các dịch vụ hỗ trợ KCN Hòa Khánh
3	Trung tâm logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng	Trung tâm logistics cấp tỉnh	03 - 05	15 – 20	Trung tâm logistics đường bộ phụ trợ TT logistics hàng không và đường sắt	Các dịch vụ hỗ trợ khu công nghệ cao Đà Nẵng
4	Trung tâm logistics Hòa Nhơn (kết hợp Cảng cạn)	Trung tâm logistics cấp tỉnh	40	75	Trung tâm logistics đường bộ	Dịch vụ kỹ thuật phương tiện vận tải đường bộ, dịch vụ môi giới vận tải và dịch vụ logistics hàng hóa
5	Trung tâm logistics CHKQT Đà Nẵng	Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không	04 – 05	08 – 10	Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không	Dịch vụ logistics hàng không

STT	Tên dự án/ công trình	Phân loại	Quy mô (ha)		Tính chất	Dịch vụ cung ứng
			2030	2050		
6	Trung tâm logistics Hòa Phước	Trung tâm logistics cấp tỉnh	05 - 07	10 – 15	Trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa, tổng kho lạnh, kho mát, kho ngoại quan chợ đầu mối	Dịch vụ lưu trữ, vận chuyển hàng hóa phục vụ chợ đầu mối
7	Trung tâm logistics Hòa Phú	Trung tâm logistics cấp tỉnh	03 - 05	05 – 08	Trung tâm logistics đường bộ hỗ trợ kết nối hành lang Đông - Tây	Dịch vụ lưu trữ, vận tải hàng hóa, dịch vụ môi giới, thủ tục hải quan
8	Trung tâm logistics Hòa Ninh	Trung tâm logistics cấp tỉnh	20	20	Trung tâm logistics hỗ trợ KCN Hòa Ninh	Các dịch vụ hỗ trợ KCN Hòa Ninh
9	Trung tâm logistics Hòa Hiệp Bắc	Trung tâm logistics cấp tỉnh	42	42	TT logistics hỗ trợ khu bến cảng biển Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng	Các dịch vụ hỗ trợ dịch vụ cảng biển tại khu bến Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng
10	Các Trung tâm logistics và kho bãi khác (trên các đường tránh của tuyến đường cao tốc, tại khu, cụm công nghiệp....)	Trung tâm logistics cấp tỉnh	60 – 70	110 – 120	Hỗ trợ các Trung tâm logistics tập trung; thu gom, phân phối hàng hóa cho TP. Đà Nẵng và các tỉnh lân cận.	Các dịch vụ logistics đô thị và dịch vụ logistics khác
	Tổng cộng		212-235	358 - 390		

Phụ lục II

KẾ HOẠCH THỰC HIỆN CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG KẾT NỐI HIỆU QUẢ VỚI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG VÀ HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY GIAI ĐOẠN 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Ban hành kèm theo Quyết định số**940**...../QĐ-UBND ngày **09**.. tháng **5**.. năm 2023 của Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng)

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
I	Giải pháp cấp bách thực hiện Đề án					351	
1	Tập trung hoàn thiện, nâng cao hiệu quả công tác quy hoạch và thực hiện quy hoạch có liên quan đến phát triển kết cấu hạ tầng logistics	Đảm bảo các quy hoạch, kế hoạch về hạ tầng logistics phù hợp với các quy hoạch về sản xuất, công nghiệp, xuất nhập khẩu, chiến lược phát triển KT-XH của địa phương vùng và cả nước.	2022-2023	Sở Kế hoạch và Đầu tư; Sở Giao thông vận tải	Sở Tài nguyên và Môi trường, Sở Xây dựng, Sở Công Thương, UBND các quận, huyện và các cơ quan, đơn vị liên quan		
2	Nghiên cứu xây dựng, ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các chính sách hỗ trợ trực tiếp hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng						
-	Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành giải pháp hỗ trợ hoạt động vận tải hàng container qua cảng biển Đà Nẵng	Duy trì lợi thế cạnh tranh với các cảng biển lân cận. Giữ các chân hàng lớn hiện có. Thu hút hàng hoá qua cảng biển Đà Nẵng. Hỗ trợ doanh nghiệp phục hồi sau đại dịch	2023-2025	Sở Giao thông vận tải tổng hợp báo cáo, tham mưu UBND thành phố trình HĐND thành phố Đà Nẵng phê duyệt	Sở Công Thương, Sở Tài chính, Sở Tư pháp và các cơ quan, đơn vị liên quan	250	NSNN

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
-	Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành chính sách hỗ trợ tiền thuê đất (miễn, giảm) đối với các dự án đầu tư trung tâm Logistics.	Thúc đẩy các doanh nghiệp đầu tư xây dựng hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng	2023-2024	Sở Tài nguyên và Môi trường tổng hợp báo cáo tham mưu UBND thành phố trình HĐND thành phố Đà Nẵng phê duyệt	Sở Tài chính, Sở Tư pháp và các cơ quan, đơn vị liên quan	100	NSNN
3	Thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng; tiến tới tham mưu, đề xuất Chính phủ chủ trì thành lập Tổ công tác/ Ban chỉ đạo cấp Vùng, cấp Quốc gia (với sự tham gia của các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây) để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics.	- Kịp thời tiếp nhận, tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc liên quan đến hoạt động quản lý, đầu tư, khai thác dịch vụ logistics.	2023 – 2025	Sở Công Thương chủ trì tham mưu đề xuất; Sở Nội vụ phối hợp hướng dẫn, thẩm định theo quy định hiện hành	Sở Giao thông vận tải, Cục Hải quan Đà Nẵng, BQL Khu CNC và các khu công nghiệp, Hiệp hội ngành nghề liên quan logistics, các cơ quan, đơn vị liên quan		
4	Đẩy nhanh tiến độ đầu tư, đưa vào khai thác các trung tâm logistics, công trình giao thông trọng điểm, hạ tầng phục vụ logistics trên địa bàn thành phố (khu bến cảng biển Liên Chiểu và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với cảng biển Liên Chiểu; Ga đường sắt Kim Liên và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với ga đường sắt Kim Liên; Ga hàng hóa tại CHKQT Đà Nẵng và hạ tầng trung tâm logistics hàng không Đà Nẵng).	Góp phần hoàn thiện cơ sở hạ tầng phục vụ logistics; giúp khai thác có hiệu quả và gia tăng số lượng, giá trị các dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.	2022-2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Xây dựng, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN + XHH

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
5	Đẩy mạnh quảng bá thương hiệu logistics thành phố Đà Nẵng với các doanh nghiệp logistics hàng đầu trong nước và thế giới.	Thu hút được các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước tham gia đầu tư, khai thác dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng là trung tâm đào tạo, xây dựng và phát triển các chuẩn logistics bền vững (xanh/ sinh thái, tự động hóa).	Hàng năm	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, các cơ quan, đơn vị liên quan	1	NSNN (1 tỷ)+ XHH
II	Giải pháp tổng thể thực hiện Đề án					191	
II.1	Giải pháp về cơ chế chính sách					92	
1	Rà soát, bổ sung, tích hợp phương án phát triển các trung tâm logistics vào Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050	Tích hợp quy hoạch các trung tâm logistics thành phố Đà Nẵng giai đoạn đến 2030, tầm nhìn 2050 với 7 trung tâm logistics chính và các trung tâm logistics nhỏ lẻ khác theo Luật Quy hoạch mới, đảm bảo sự đồng bộ và phù hợp giữa Quy hoạch tỉnh, các quy hoạch quốc gia. Làm cơ sở để đầu tư, phân bổ quỹ đất, tập trung nguồn lực xây dựng các trung tâm logistics trên địa bàn thành phố	2022-2023	Sở Kế hoạch và Đầu tư	Sở Tài nguyên và Môi trường, Sở Xây dựng, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương và các cơ quan, đơn vị liên quan		Theo vốn xây dựng QH

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
2	Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành và triển khai các giải pháp thu hút đầu tư trong lĩnh vực logistics (chính sách hỗ trợ tín dụng; chính sách ưu đãi về đơn giá thuê đất tại các khu vực cảng biển quan trọng; chính sách thu hút các nhà đầu tư lớn vào các khu logistics tại các khu vực cảng biển, cảng HKQT quan trọng; chính sách ưu tiên các doanh nghiệp, nhà đầu tư vào lĩnh vực logistics có giấy chứng nhận môi trường hoặc các chứng chỉ tương đương...)	- Thu hút được các nhà đầu tư, doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước tham gia đầu tư vào các dự án logistics trên địa bàn; - Giảm chi phí dịch vụ logistics; tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp logistics; - Khuyến khích doanh nghiệp phát triển logistics xanh bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu.	2022-2030	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính, Sở Tài nguyên và Môi trường	Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương và các cơ quan, đơn vị liên quan	81	NSNN
3	Tăng cường đối thoại với các hiệp hội, doanh nghiệp để hỗ trợ kịp thời các doanh nghiệp trong việc kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố	Kịp thời giải quyết, tháo gỡ các khó khăn vướng mắc. Hỗ trợ các doanh nghiệp trong việc kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố	Hàng năm	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Cục Hải quan	Các hiệp hội doanh nghiệp thuộc lĩnh vực logistics, các cơ quan, đơn vị liên quan	1	NSNN
4	Triển khai hiệu quả các chính sách liên quan đến phát triển thị trường dịch vụ logistics	Triển khai các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics nói chung và từng ngành cụ thể (vận tải, kho bãi, giao nhận, giám định,...). Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, khắc phục những yếu kém của doanh nghiệp logistics nội	2022-2030	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải,	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tư pháp, các cơ quan, đơn vị liên quan	10	NSNN

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
		địa so với đối thủ cạnh tranh quốc tế; Hỗ trợ khả năng hợp tác, liên kết các hoạt động logistics giữa các doanh nghiệp trong khu vực; tạo dựng lợi thế cạnh tranh riêng biệt về dịch vụ cho các doanh nghiệp logistics nội địa.					
II.2	Giải pháp thu hút đầu tư					17	
1	Nghiên cứu, đề xuất hình thành Khu vực thương mại tự do (FTZ),	Nghiên cứu, đề xuất hình thành Khu vực thương mại tự do (FTZ), trung tâm là khu vực bến Cảng biển Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng, Khu Công nghệ cao, các khu công nghiệp (Liên Chiểu, Hòa Khánh, Hòa Khánh mở rộng...) nhằm cung cấp các ưu đãi hấp dẫn với nhà đầu tư như miễn /giảm các loại thuế: thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng (VAT), thuế môn bài, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu...; đơn giản hóa thủ tục xin cấp và gia hạn thời hạn cho thị thực lao động và giấy phép lao động v.v... từ	2023-2030	Sở Công Thương	Sở Kế hoạch và Đầu tư và các cơ quan, đơn vị liên quan	2	NSNN

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
		đó tăng cường và đa dạng hóa nhu cầu dịch vụ logistics.					
2	Xây dựng và triển khai phương án xúc tiến kêu gọi đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics và triển khai các hoạt động xúc tiến cho ngành logistics	Kêu gọi được các nguồn vốn đầu tư xã hội hoá để thực hiện các dự án về logistics	2023-2030	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao Thông vận tải, Sở Công Thương, các cơ quan, đơn vị liên quan	-	-
3	Tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Đà Nẵng trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; đăng cai tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tham gia các hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics.	Tạo nên thương hiệu, hình ảnh Đà Nẵng tin cậy đối với các đối tác trong và ngoài nước dựa trên cơ sở chất lượng dịch vụ logistics nâng cao, tối ưu hóa quá trình vận tải, kho bãi,... giảm thời gian và chi phí vận chuyển, tạo được niềm tin của các chủ hàng trong Vùng; thu hút được các chủ hàng tại khu vực trọng điểm miền Trung và trên Hành lang kinh tế Đông – Tây	Hàng năm	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương, Sở Ngoại vụ, các cơ quan, đơn vị liên quan	10	NSNN (10 tỷ) + XHH

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
4	Tổ chức đoàn xúc tiến đầu tư và thương mại tại các tỉnh Nam Trung Lào.	- Duy trì và tạo thêm chân hàng mang tính ổn định, bền vững từ thị trường Lào qua các Cảng biển Đà Nẵng trên Hành lang kinh tế Đông – Tây, tạo điều kiện cho các hoạt động dịch vụ logistics phát triển. - Góp phần thực hiện hiệu quả Chương trình hợp tác hữu nghị Việt Nam – Lào.	Hàng năm	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương, Sở Ngoại vụ, các cơ quan, đơn vị liên quan	5	NSNN
5	Đẩy nhanh tiến độ chấp thuận chủ trương đầu tư đối với các dự án trung tâm logistics	Hỗ trợ các doanh nghiệp sớm đầu tư xây dựng các trung tâm logistics trên địa bàn thành phố	2022-2025	Sở Kế hoạch và Đầu tư, BQL KCNC và các KCN	Sở Giao thông vận tải, Sở Xây dựng, các cơ quan, đơn vị liên quan		
6	Thu hút các dự án logistics vào Khu dịch vụ, hậu cần và logistics (thuộc CNC) và các KCN. Hỗ trợ các hoạt động logistics trong khu CNC và các KCN thành phố. Phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc đẩy mạnh hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa thông qua cảng biển CHKQT Đà Nẵng	Hình thành trung tâm logistics Khu CNC Đà Nẵng và các khu logistics hỗ trợ các KCN	2022-2030	BQL Khu CNC và các KCN	Các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
<i>II.3</i>	<i>Giải pháp phát triển dịch vụ logistics</i>						
<i>II.3.1</i>	<i>Dịch vụ logistics cảng biển</i>						
1	Khuyến khích các doanh nghiệp logistics kinh doanh tại cảng biển Đà Nẵng cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics cơ bản	Thu hút có hiệu quả các đối tác, chủ hàng đến hoạt động kinh doanh tại cảng biển Đà Nẵng do cung cấp đầy đủ dịch vụ logistics cần thiết	2025-2030	Cảng vụ Hàng hải, Doanh nghiệp logistics,	Sở Giao thông vận tải, Cục Hải quan Đà Nẵng, Sở Công Thương		
2	Thu hút các doanh nghiệp nổi tiếng trong lĩnh vực giao nhận vận tải trọn gói tích hợp quốc tế như DHL, Shopee, FedEx,....đặt tổng kho giao nhận tại cảng Liên Chiểu	Có ít nhất 1 tổng kho giao nhận của doanh nghiệp nổi tiếng trong lĩnh vực giao nhận vận tải trọn gói tích hợp quốc tế	2023-2030	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, Doanh nghiệp logistics		XHH
3	Nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics tại cảng biển	Cảng biển Đà Nẵng trở thành một trong những đơn vị đứng đầu về ứng dụng CNTT	2025-2030	Cảng vụ Hàng hải, Cảng Đà Nẵng	Sở Thông tin và Truyền thông và các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
<i>II.3.2</i>	<i>Dịch vụ logistics hàng không</i>						
1	Tăng cường năng lực vận chuyển và xử lý hàng hóa bằng đường hàng không. Trong đó tập trung đầu tư các dịch vụ logistics giá trị gia tăng có giá trị cao	Lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không tăng cả về số lượng và giá trị. Các ga hàng hóa (phía đông và phía tây Sân bay) được nâng cấp hiện đại với mức độ tự động hóa cao, được đầu tư xây dựng theo Dự án nâng cấp, cải tạo CHKQT Đà Nẵng. Công	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN (đầu tư công) + XHH

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
		suất hàng hóa CHKQT Đà Nẵng đến năm 2050 đạt 200.000-300.000 tấn hàng hóa/năm. Đến năm 2030: đảm bảo kết nối giao thông đối ngoại Cảng HKQT từ QL1/đường Trường Chinh đến Nhà ga hàng hóa phía đông sân bay; và sau năm 2030: tăng cường kết nối các hạ tầng giao thông đường bộ, cảng biển, đường sắt với Trung tâm logistics hàng không phía Tây sân bay Đà Nẵng.					
2	Phát triển hệ thống kho hàng hóa hoàn thiện bao gồm kho thông thường và chuyên dụng	Kiểm soát, phân luồng, bảo quản hàng hóa, xác định các mục tiêu, nhiệm vụ trong sử dụng kho hàng hóa	2025-2030	UBND các quận, huyện, Văn phòng Hiệp hội doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng, Hiệp hội Vận tải hàng hóa đường bộ Đà Nẵng, các doanh nghiệp	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải; các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
3	Khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics hàng không cung cấp dịch vụ hoạt động liên tục 24/07	Tạo độ tin cậy, thu hút các doanh nghiệp logistics hàng không vận chuyển hàng hóa qua địa bàn Đà Nẵng	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải; các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
4	Phát triển dịch vụ kho ngoại quan tại CHKQT Đà Nẵng	Mở rộng số lượng kho bãi, đảm bảo chuỗi cung ứng, giảm thời gian chờ thông quan hàng hóa	2025-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Cục Hải quan, Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải; các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
5	Kêu gọi thu hút đầu tư phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài với hệ thống kho bãi tách rời sân bay nhưng có các chức năng đầy đủ như tại sân bay		2025-2030	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư, Doanh nghiệp logistics	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Cục Hải quan, các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
6	Tăng cường kết nối CHKQT Đà Nẵng với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, hành lang kinh tế Đông - Tây và cả nước	Thúc đẩy khối lượng vận tải hàng hóa giữa các vùng kinh tế và thu hút hàng hóa qua cảng hàng không Đà Nẵng	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Giao thông vận tải, các cơ quan, đơn vị liên quan		
7	Duy trì các đường bay quốc tế đã khai thác; nghiên cứu mở mới một số đường bay quốc tế	Duy trì, phát triển và đảm bảo các chuỗi cung ứng	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Giao thông vận tải, các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH

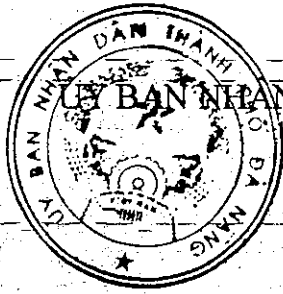
TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
II.3.3	<i>Dịch vụ logistics đường sắt</i>						
1	Tham mưu UBND thành phố đề xuất và phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải, sớm triển khai đầu tư và đưa vào hoạt động các công trình trọng điểm trên địa bàn thành phố: Nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên; Nâng cấp hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam; Tuyến đường sắt Tây Nguyên; Tuyến đường sắt kết nối xuyên biên giới, đặc biệt là về phía Tây...	Hoàn thiện cơ sở hạ tầng đường sắt, giúp cung cấp các dịch vụ logistics đường sắt đặc biệt là các dịch vụ vận tải. Giúp hỗ trợ có hiệu quả các phương thức vận tải khác; tăng cường kết nối Đông – Tây	2025-2030 và sau năm 2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN (đầu tư công)
II.4	<i>Giải pháp phát triển hạ tầng logistics</i>					69	
II.4.1	<i>Hạ tầng kết nối</i>					52	
1	Tham mưu UBND thành phố phối hợp với các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây kiến nghị cụ thể với Bộ Giao thông vận tải đẩy nhanh tiến trình đầu tư các dự án giao thông trọng điểm trên tuyến Hành lang như: Đường bộ cao tốc Bắc – Nam, Đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo kết nối cửa khẩu quốc tế Lao Bảo, tuyến QL14D, QL14E kết nối với cửa khẩu quốc tế Nam Giang, Khu bến Liên Chiểu	Hoàn thiện, đồng bộ cơ sở hạ tầng đường bộ với các địa phương trên các tuyến Hành lang kinh tế Đông-Tây (1 và 2), giúp phát triển các dịch vụ logistics, là các dịch vụ vận tải đường bộ; hỗ trợ có hiệu quả các phương thức vận tải khác; tăng cường kết nối các tuyến Hành lang.	2025-2030 và sau năm 2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN (đầu tư công)

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
2	Đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông với các nước trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây; Tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng và dịch vụ logistics	Tăng cường thông quan hàng hóa, giảm thời gian vận chuyển hàng hóa, sớm đưa nâng cao hiệu quả cơ chế “một cửa, một điểm dừng” vào thực tiễn; phát huy tác dụng của vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới và quá cảnh	2023-2030	Sở Giao thông vận tải, Sở Ngoại vụ, Ban Xúc tiến và HTĐT, Sở Công Thương	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan	50	NSNN
3	Tham mưu UBND thành phố đề xuất và phối hợp chặt chẽ với bộ, ngành liên quan sớm triển khai cải tạo, nâng cấp tuyến đường Hành lang kinh tế Đông - Tây 2	Thu hút thêm hàng hóa vận tải, trung chuyển qua Đà Nẵng đến các nước trong khu vực Hành lang kinh tế Đông - Tây	2023-2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan		
4	Đẩy mạnh áp dụng Cơ chế một cửa, một điểm dừng	- Áp dụng hiệu quả cơ chế một cửa cho tất cả các thủ tục liên quan đến hàng hoá xuất nhập khẩu, quá cảnh; - Tạo điều kiện thuận lợi, giảm chi phí logistics và rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông - Tây	Hàng năm	Cục Hải quan	Các cơ quan, đơn vị liên quan	2	NSNN
II.4.2	<i>Hạ tầng trung tâm logistics</i>						
1	Phát triển các trung tâm logistics cấp vùng, địa phương và chuyên dụng (cung ứng dịch vụ hỗ trợ Khu CNC, KCN; kho ngoại quan; kho hàng;	Các trung tâm logistics có đầy đủ các chức năng đóng vai trò kết nối các khu, cụm công nghiệp, khu kinh tế với	2023-2030	Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương	Các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
	kho bãi container; cảng cạn,...); Xây dựng thành phố Đà Nẵng thành một thành phố có trung tâm logistics cấp I quốc gia và cấp II của vùng; Hoàn thiện, phát triển hạ tầng kho bãi và các trang thiết bị xếp dỡ, đóng gói tại các trung tâm logistics	các cửa khẩu, đầu mối vận tải, hỗ trợ lưu thông hàng hoá trong khu vực và trên hành lang kinh tế Đông – Tây					
II.4.3	<i>Hạ tầng công nghệ thông tin</i>					17	
1	Triển khai có hiệu quả các Chương trình, Kế hoạch Ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số của thành phố giai đoạn 2021-2030 cũng như Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.	Đẩy mạnh ứng dụng CNTT trong hoạt động logistics (hệ thống giao dịch không giấy tờ, thanh toán điện tử, giao dịch trực tiếp...). Tăng cường được sự phối hợp chặt chẽ, hiệu quả giữa các cơ quan quản lý như: Hải quan, kiểm dịch, biên phòng cửa khẩu, cảnh sát đường bộ, cảng vụ Hàng hải trong việc giải quyết TTHC, hỗ trợ hoạt động logistics phát triển.	Hàng năm	Các cơ quan, đơn vị liên quan	Sở Thông tin và Truyền thông		
2	Tổ chức hoặc phối hợp tổ chức các chương trình, hội nghị kết nối các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics nhỏ và vừa với các Công ty, chuyên gia phần mềm CNTT.	Giúp các doanh nghiệp vừa và nhỏ tiếp cận, học hỏi và đầu tư trang bị, nâng cấp các ứng dụng CNTT phục vụ quản lý thông tin và chuyển giao dữ liệu, sản xuất và đặt hàng, giao hàng, khai báo hải quan, phần mềm dịch vụ	Hàng năm	Sở Công Thương	Sở Giao thông vận tải, Sở Thông tin và Truyền thông và các cơ quan, đơn vị liên quan	2,5	NSNN

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
		logistics (RFID, Barcode, e-logistics) theo các tiêu chuẩn quốc tế.					
3	Xây dựng các Sàn giao dịch vận tải của thành phố Đà Nẵng; Tham gia có hiệu quả các sàn giao dịch vận tải quốc gia	Hỗ trợ các doanh nghiệp có nhu cầu vận tải tra cứu tìm kiếm phương tiện vận tải phù hợp với mục đích. Hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải tìm kiếm khách hàng	2022-2025	Sở Giao thông vận tải	Các cơ quan, đơn vị liên quan	2	NSNN
4	Tổ chức các lớp tập huấn cho doanh nghiệp về ứng dụng CNTT vào quản lý hoạt động kinh doanh logistics	Góp phần giúp các doanh nghiệp nắm được cách sử dụng và ứng dụng CNTT, các thành tựu công nghệ mới vào quản lý kinh doanh logistics	Hàng năm	Sở Công Thương	Sở Giao thông vận tải, Sở Thông tin và Truyền thông và các cơ quan, đơn vị liên quan	2,5	NSNN
5	Xây dựng và triển khai hiệu quả hệ thống công nghệ thông tin hải quan tập trung, tích hợp thông minh, đảm bảo các yêu cầu về an toàn thông tin hệ thống với nền tảng số	Đảm bảo an toàn, an ninh và quản lý hàng hóa, tăng khả năng thông quan hàng hóa, giảm thủ tục hành chính, giảm chi phí	2025-2030	Cục Hải quan		5	NSNN
6	Hình thành và vận hành mạng thông tin (CSDL) cung cấp dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố, khu vực kinh tế trọng điểm Miền Trung và các nước thuộc Hành lang kinh tế Đông - Tây	Hỗ trợ doanh nghiệp tra cứu các thủ tục hành chính, thuế suất, thủ tục xuất nhập khẩu,... liên quan đến từng mặt hàng	2023-2025 (hoàn thành CSDL) và hàng năm (cập nhật)	Sở Công Thương	Sở Giao thông vận tải, Sở Thông tin và Truyền thông, các cơ quan, đơn vị liên quan	3	NSNN

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
7	Hình thành các trung tâm kho bãi, chia chọn tự động dựa trên công nghệ số phục vụ logistics	Tăng cường thông quan hàng hóa và giảm thời gian vận chuyển hàng hóa	2023-2030	Doanh nghiệp logistics	Sở Thông tin và Truyền thông, Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, các đơn vị liên quan		XHH
8	Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực hải quan, thuế để hỗ trợ hoạt động logistics.	Giúp doanh nghiệp rút ngắn thời gian và chi phí làm các thủ tục giấy tờ, nâng cao hiệu quả giải quyết thủ tục hành chính; nâng cao tỷ lệ sử dụng giao dịch không giấy tờ...	Hàng năm	Cục Hải quan, Cục Thuế	Các sở, ban, ngành có liên quan	2	NSNN
II.5	Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực					13	
1	Khuyến khích đào tạo chuyên ngành logistics tại các trường nghề, cao đẳng, đại học; Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics		Hàng năm	Các trường nghề, cao đẳng, đại học trên địa bàn thành phố	Sở Lao động Thương binh và Xã hội, Sở Giáo dục và Đào tạo, các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
2	Triển khai Đề án Phát triển nguồn nhân lực cho khu vực tư tại một số ngành, lĩnh vực mũi nhọn của thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045	Hỗ trợ thúc đẩy phát triển doanh nghiệp bổ sung nhân lực, nắm rõ chuyên môn, nâng cao kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics	2023-2030	Sở Lao động Thương binh và Xã hội	Các cơ quan, đơn vị liên quan	10	NSNN



ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

BÁO CÁO ĐỀ ÁN

**PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG
KẾT NỐI HIỆU QUẢ VỚI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM
MIỀN TRUNG VÀ HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY**

GIAI ĐOẠN 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

*(Kèm theo Quyết định số 940/QĐ-UBND ngày 09 tháng 05 năm 2023 của
Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng)*

ĐÀ NẴNG, THÁNG 5 - 2023

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT TIẾNG VIỆT

CHK	Cảng hàng không
CHKQT	Cảng hàng không quốc tế
CCN	Cụm công nghiệp
CNTT	Công nghệ thông tin
CNC	Công nghệ cao
CP	Cổ phần
DN	Doanh nghiệp
ĐTNĐ	Đường thủy nội địa
GTVT	Giao thông vận tải
HĐH	Hiện đại hóa
HK	Hàng không
HKQT	Hành khách quốc tế
KCHT	Kết cấu hạ tầng
KCN	Khu công nghiệp
KCNC	Khu Công nghệ cao
KKT	Khu kinh tế
KTTĐ	Kinh tế trọng điểm
KT-XH	Kinh tế xã hội
NGTK	Niên giám thống kê
NK	Nhập khẩu
QCVN	Quy chuẩn Việt Nam
QL	Quốc lộ
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
TP	Thành phố
TT	Trung tâm
UBND	Ủy ban nhân dân
VAT	Thuế giá trị gia tăng
VTHH	Vận tải hàng hoá
XNK	Xuất nhập khẩu
XK	Xuất khẩu

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT TIẾNG ANH

1PL	First Party Logistics Service Provider	Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ nhất
2PL	Second Party Logistics Service Provider	Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ hai
3PL	Third Party Logistics Service Provider	Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba
4PL	Forth Party Logistics Service Provider	Cung cấp 1 dịch vụ ogistics bên thứ tư
5PL	Fifth Party Logistics Service Provider	Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ năm
AFFA	ASEAN Federation of Forwarders Associations	Hiệp hội giao nhận các nước ASEAN
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation	Diễn đàn hợp tác kinh tế châu Á – Thái Bình Dương
ASEM	Asia-Europe Meeting	Diễn đàn hợp tác Á-Âu
CFS	Container Freight Station	Kho hàng container
DWT	Deadweight	Đơn vị trọng tải tàu (1 Tấn)
EDI	Electronic Data Interchange	Hệ thống dữ liệu điện tử
ERP	Enterprise resource planning	Hệ thống hoạch định tài nguyên
EU	European Union	Liên minh Châu Âu
EWEC	East-West Economic Corridor	Hành lang kinh tế Đông - Tây
FIR	Flight Information Region	Vùng thông báo bay
FTZ	Free Trade Zone	Khu vực tự do thương mại
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
ICD	Inland Clearance Depot	Điểm thông quan nội địa
LPI	Logistics Performance Index	Chỉ số đánh giá hoạt động logistics
OMS	Order Management System	Hệ thống quản lý đơn hàng
PCU	Passenger Car Unit	Lưu lượng phương tiện theo xe con quy đổi
SCM	Supply chain management	Quản trị chuỗi cung ứng
TDSI	Transport Development Strategy Institute	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit	Sức chứa của 1 container 20'
TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải
TPP	Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương

UNESCAP	United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	Ủy ban kinh tế xã hội khu vực Châu Á và Thái Bình Dương
USD	United States Dollar	Đô la Mỹ
VCIS	Vietnam Customs Intelligence Information System	Hệ thống thông tin dữ liệu hải quan Việt Nam
VLA	Vietnam Logistics Association	Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam
VNACCS	Vietnam Automated Cargo And Port Consolidated System	Hệ thống thông quan hàng hóa tự động Việt Nam
VNR	Vietnam Railways	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam
VTs	Vessel Traffic System	Hệ thống quản lý hàng hải tàu biển
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho hàng
WTO	World Trade Organization	Tổ chức thương mại thế giới

MỤC LỤC

MỤC LỤC	iv
DANH MỤC BẢNG	ix
DANH MỤC HÌNH.....	xi
PHẦN 1: TỔNG QUAN VỀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG.....	1
<i>1. Tình hình và định hướng phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Đà Nẵng.....</i>	<i>1</i>
<i>1.1. Khái quát vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên – kinh tế xã hội.....</i>	<i>1</i>
<i>1.2. Hiện trạng phát triển kinh tế.....</i>	<i>2</i>
<i>1.3. Quy mô và tăng trưởng kinh tế.....</i>	<i>3</i>
<i>1.4. Định hướng phát triển kinh tế - xã hội.....</i>	<i>6</i>
<i>2. Tổng quan về hành lang kinh tế Đông – Tây và Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.....</i>	<i>8</i>
<i>2.1. Hành lang kinh tế Đông - Tây.....</i>	<i>8</i>
<i>2.2. Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung</i>	<i>11</i>
<i>3. Kinh nghiệm phát triển kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics.....</i>	<i>13</i>
<i>3.1. Kinh nghiệm thế giới.....</i>	<i>13</i>
<i>3.2. Kinh nghiệm trong nước</i>	<i>29</i>
<i>4. Bài học kinh nghiệm.....</i>	<i>34</i>
PHẦN 2: ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG VÀ KẾT NỐI VỚI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG VÀ HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY GIAI ĐOẠN 2010-2020	36
<i>1. Đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng</i>	<i>36</i>
<i>1. Đánh giá hiện trạng chính sách liên quan đến phát triển dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng.....</i>	<i>36</i>
<i>1.1. Rà soát những chính sách quan trọng liên quan đến phát triển dịch vụ logistics tại Đà Nẵng.....</i>	<i>36</i>
<i>1.2. Thực trạng quản lý hoạt động logistics trên địa bàn Đà Nẵng.....</i>	<i>38</i>
<i>1.3. Phân tích một số hạn chế và cơ hội liên quan các chính sách ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng.....</i>	<i>43</i>
<i>2. Đánh giá đóng góp ngành dịch vụ logistics đến tăng trưởng kinh tế thành phố Đà Nẵng.....</i>	<i>50</i>

3. Đánh giá hiện trạng phát triển dịch vụ logistics Đà Nẵng	51
3.1. Chi phí dịch vụ logistics	51
3.2 Các dịch vụ logistics chính	53
3.3. Doanh nghiệp dịch vụ logistics	63
4. Đánh giá nguồn nhân lực phát triển dịch vụ logistics.....	67
5. Đánh giá các mô hình hoạt động và quản lý chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng liên kết vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông Tây	69
5.1. Đánh giá về nhu cầu dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng tại thành phố Đà Nẵng liên kết vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông Tây	69
5.2 Đánh giá về khả năng đáp ứng nhu cầu thị trường trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng liên kết vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông Tây	73
II. Đánh giá thực trạng phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ logistics thành phố Đà Nẵng.....	75
1. Đánh giá thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông của thành phố Đà Nẵng kết nối với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông – Tây.....	75
1.1. Hạ tầng giao thông đường bộ	76
1.2. Hạ tầng giao thông đường sắt.....	81
1.3. Hạ tầng giao thông đường biển	82
1.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	83
1.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không	85
1.6 Đánh giá chung một số tồn tại của hệ thống GTVT thành phố Đà Nẵng.....	87
2. Đánh giá thực trạng hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics khác	91
2.1. Thực trạng hệ thống kho bãi	91
2.2. Hiện trạng các Trung tâm logistics.....	94
2.3. Hiện trạng cảng cạn.....	95
2.4. Hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ hoạt động hành chính công, sản xuất kinh doanh và logistics TP Đà Nẵng.....	96
III. Đánh giá thực trạng dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây.....	97
1. Thực trạng các dịch vụ logistics của Đà Nẵng với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây.....	97

2. Đánh giá năng lực cạnh tranh của Đà Nẵng trong Vùng KTĐT Miền Trung và hành lang kinh tế Đông Tây.....	100
3. Đánh giá chung.....	107
3.1. Điểm mạnh (Strengths):	107
3.2. Điểm yếu (Weaknesses):	109
3.3. Cơ hội (Opportunities):.....	110
3.4. Thách thức (Threats):.....	111
IV. Phân tích khả năng cạnh tranh trong nước và quốc tế của ngành dịch vụ logistics Đà Nẵng.....	111
1. Phân tích vai trò của trung tâm logistics Đà Nẵng trong hoạt động logistics của toàn Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông – Tây và cả nước.....	111
1.1. Với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.....	111
1.2. Với Hành lang kinh tế Đông - Tây.....	112
2. Phân tích tiềm năng hàng hóa trong phát triển ngành dịch vụ logistics Đà Nẵng.....	114
2.1. Tiềm năng hàng hóa sản xuất trên địa bàn TP. Đà Nẵng	114
2.2. Tiềm năng hàng hóa khu vực trong và ngoài nước qua TP. Đà Nẵng	115
3. Đánh giá chung dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.....	115
PHẦN 3: ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN ĐÀ NẴNG GIAI ĐOẠN 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050...	119
I. Dự báo nhu cầu dịch vụ logistics.....	119
1. Cơ sở và phương pháp dự báo.....	119
1.1. Phương pháp dự báo	119
1.2. Nguyên lý và quá trình dự báo	119
1.3. Mô hình dự báo	120
2. Mô hình và phương pháp dự báo.....	121
2.1. Mô hình phát sinh logistics	121
2.2. Mô hình phân bố logistics	121
2.3. Mô hình lựa chọn chuỗi logistics	121
2.4. Mô hình phân bố mạng lưới logistics	122
2.5. Phương pháp dự báo	122
3. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa.....	124
3.1. Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên toàn quốc đến năm 2030	124

3.2. Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng, nhóm cảng biển số 3 và các cảng biển Vùng KTTĐ miền Trung	125
3.3. Dự báo khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng	127
4. Dự báo nhu cầu nguồn nhân lực ngành dịch vụ logistics	132
5. Dự báo tốc độ tăng trưởng và tỷ lệ đóng góp GRDP	133
II. Quan điểm, mục tiêu phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050	135
1. Quan điểm phát triển	135
2. Mục tiêu phát triển	136
3. Lựa chọn mô hình phát triển dịch vụ logistics Đà Nẵng	137
4. Xác định chiến lược phát triển logistics tại Đà Nẵng	138
4.1. Định hướng phát triển các ngành có liên quan đến dịch vụ logistics	138
4.2. Định hướng chiến lược phát triển dịch vụ logistics	143
III. Định hướng phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050	147
1. Định hướng phát triển dịch vụ logistics cảng biển	147
1.1. Phát triển KCHT dịch vụ logistics cảng biển	147
1.2. Phát triển dịch vụ logistics cảng biển	148
2. Định hướng phát triển logistics hàng không	151
2.1. Phát triển KCHT dịch vụ logistics hàng không	151
2.2. Phát triển dịch vụ logistics hàng không	153
3. Định hướng phát triển logistics đường sắt	157
4. Định hướng phát triển các trung tâm logistics	158
5. Định hướng phát triển dịch vụ logistics	162
6. Định hướng phát triển nguồn nhân lực logistics	163
7. Định hướng kết nối Đà Nẵng với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông – Tây và cả nước	164
7.1 Định hướng phát triển dịch vụ logistics kết nối với Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung.	164
7.2 Định hướng phát triển dịch vụ logistics kết nối với Hành lang kinh tế Đông – Tây	166
PHẦN 4: CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN ĐỀ ÁN	168
1. Giải pháp cấp bách thực hiện Đề án giai đoạn 2022 - 2025	168
2. Giải pháp tổng thể thực hiện Đề án giai đoạn 2021-2030	171

2.1. Giải pháp cơ chế chính sách.....	171
2.2. Giải pháp thu hút đầu tư.....	172
2.3. Giải pháp phát triển dịch vụ logistics.....	173
2.4. Giải pháp phát triển hạ tầng logistics.....	175
2.5. Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực.....	177
PHẦN 5: NHU CẦU VỐN, QUỸ ĐẤT VÀ ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ ĐỀ ÁN	178
1. Nhu cầu vốn đầu tư.....	178
1.1. Tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư, cơ cấu nguồn vốn.....	178
1.2. Tổng hợp nhu cầu sử dụng đất phát triển logistics.....	178
1.3. Danh mục dự án ưu tiên đầu tư.....	179
2. Đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội của Đề án.....	180
2.1 Đánh giá chung.....	180
2.2 Đánh giá hiệu quả kinh tế.....	181
2.3 Đánh giá hiệu quả xã hội.....	183
PHẦN 6: TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐỀ ÁN	184
1. Nguyên tắc chung.....	184
2. Nhiệm vụ của Sở Công Thương.....	184
3. Nhiệm vụ của các sở, ban, ngành, UBND các quận, huyện.....	185
4. Nhiệm vụ của các cơ quan, đơn vị Trung ương đóng trên địa bàn thành phố.....	188
5. Nhiệm vụ của các nhà đầu tư, hiệp hội, doanh nghiệp.....	189
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	191
TÀI LIỆU THAM KHẢO	193
PHỤ LỤC 1: Danh mục các trung tâm logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng	194
PHỤ LỤC 2: Lộ trình thực hiện các giải pháp phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050	196

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1. Tốc độ tăng trưởng kinh tế các địa phương Vùng KTTĐ miền Trung.....	43
Bảng 2. Thực trạng đầu tư tại Đà Nẵng tính đến tháng 8 năm 2021	44
Bảng 3. Bảng giá dịch vụ của một số công ty logistics tại cảng Đà Nẵng	52
Bảng 4. Sản lượng xếp/dỡ tại ga Kim Liên, Đà Nẵng	58
Bảng 5. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Đà Nẵng	64
Bảng 6. Số lượng DN dịch vụ logistics tại khu vực KTTĐ Miền Trung theo quy mô lao động.....	65
Bảng 7. Số lượng DN dịch vụ logistics tại Vùng KTTĐ Miền Trung theo quy mô vốn.....	65
Bảng 8. Phân tích nguồn nhân lực logistics tại các tỉnh trong Vùng KTTĐ miền Trung.....	68
Bảng 9. Cơ cấu xuất khẩu hàng hóa và cán cân thương mại thành phố giai đoạn 2011-2020	71
Bảng 10. Tình hình phát triển các KCN TP. Đà Nẵng giai đoạn 2011 – 2020	72
Bảng 11. Tuyến cao tốc Bắc Nam qua thành phố Đà Nẵng	77
Bảng 12. Các tuyến quốc lộ qua Thành phố Đà Nẵng.....	79
Bảng 13. Quy mô một số đơn vị kinh doanh kho bãi chính trên địa bàn	91
Bảng 14. Kết quả dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa toàn quốc đến năm 2030	124
Bảng 15. Kết quả dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng và các địa phương Vùng KTTĐ miền Trung.....	125
Bảng 16. Kết quả dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng trong nhóm cảng biển số 3	126
Bảng 17. Kết quả dự báo khối lượng các nhóm hàng thông qua cảng biển Đà Nẵng	127
Bảng 18. Phân loại hàng hóa trên địa bàn thành phố	128
Bảng 19. Kết quả dự báo tổng khối lượng hàng hóa theo các phương thức	128
Bảng 20. khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics gia tăng phân theo loại hàng hóa	129

Bảng 21. Kết quả dự báo khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics gia tăng phân theo phương thức vận tải.....	129
Bảng 22. Kết quả dự báo khối lượng và tỷ lệ hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics gia tăng được xử lý tại các trung tâm Logistics trên địa bàn thành phố.....	131
Bảng 23. Kết quả dự báo tốc độ tăng trưởng và tỷ trọng dịch vụ logistics	134
Bảng 24. Danh mục các trung tâm logistics.....	160
Bảng 25. Các chuyên ngành đào tạo nguồn nhân lực dịch vụ logistics.....	164
Bảng 26. Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển logistics đến năm 2030, định hướng đến năm 2050	178
Bảng 27. Nhu cầu quỹ đất phát triển logistics đến năm 2030, định hướng đến năm 2050	178
Bảng 28. Chi tiết nhu cầu vốn và quỹ đất đầu tư.....	179
Bảng 29. Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư	179

DANH MỤC HÌNH

Hình 1. Vị trí địa lý thành phố Đà Nẵng.....	1
Hình 2. Quy mô kinh tế và tốc độ tăng kinh tế của Thành phố Đà Nẵng.....	3
Hình 3. Tốc độ tăng trưởng kinh tế Đà Nẵng so với cả nước và một số tỉnh/thành phố.....	4
Hình 4. Tăng trưởng các khu vực kinh tế chính của thành phố Đà Nẵng.....	5
Hình 5. Tăng trưởng các ngành trong khu vực CN&XD thành phố Đà Nẵng	5
Hình 6. Chỉ số sản xuất của một số ngành công nghiệp thành phố Đà Nẵng.....	6
Hình 7. Hành lang kinh tế Đông - Tây.....	8
Hình 8. Hành lang kinh tế Đông – Tây 2	10
Hình 9. Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.....	13
Hình 10. Mô hình phát triển TT logistics tại cảng Rotterdam–Hà Lan.....	15
Hình 11. Kết nối của cảng biển Trieste với 02 Hành lang.....	17
Hình 12. Mô hình kết nối vận tải đa phương thức và dịch vụ tích hợp tại sân bay Trieste.....	18
Hình 13. Vị trí cảng biển Malaysia gần với cảng Singapore	23
Hình 14. Mô hình phát triển TT logistics tại trung tâm GVZ Bremen–Đức	26
Hình 15. Mô hình phát triển DN logistics tại cảng Yokohama–Nhật Bản	26
Hình 16. Mô hình phát triển DN logistics tại cảng Ridgeport–Mỹ	28
Hình 17. Cảng biển tại TP. Hồ Chí Minh	30
Hình 18. Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng thuộc Cảng vụ Đà Nẵng giai đoạn 2010– 2019	54
Hình 19. Tỷ trọng các mặt hàng thông qua các cảng thuộc Cảng vụ Đà Nẵng giai đoạn 2010 – 2019	55
Hình 20. Sản lượng hàng hóa tại CHKQT Đà Nẵng.....	56
Hình 21. Tỷ trọng hàng nội địa và hàng quốc tế tại CHKQT Đà Nẵng	56
Hình 22. Sản lượng hàng hóa thông qua tại các ga đường sắt trên địa bàn Đà Nẵng	57
Hình 23. Lượng hàng hóa vận chuyển qua các cảng của Đà Nẵng (tấn hàng hóa)	60

Hình 24. Số lượng doanh nghiệp dịch vụ vận tải kho bãi và quy mô vốn đầu tư qua các năm	66
Hình 25. Quy mô GRDP và tốc độ tăng trưởng kinh tế thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2011 – 2020	70
Hình 26. Cơ cấu các khu vực kinh tế năm 2020 của Đà Nẵng	71
Hình 27. Khối lượng vận chuyển hàng hóa qua một số tỉnh/thành phố lớn trên cả nước	73
Hình 28. Số lượng doanh nghiệp dịch vụ vận tải kho bãi và quy mô vốn đầu tư qua các năm	74
Hình 29. Lượng hàng hóa qua các cảng Đà Nẵng	75
Hình 30. Hệ thống đường bộ tại Đà Nẵng trong sự liên kết của Khu vực KTTĐ Miền Trung và Hành lang Kinh tế Đông Tây	80
Hình 31. Đất giao thông bình quân đầu người của các thành phố	88
Hình 32. Sơ đồ phân bổ logistics giữa các khu vực	119
Hình 33. Nguyên lý cơ bản dự báo nhu cầu logistics dựa trên L–OD	120
Hình 34. Quy hoạch không gian hạ tầng công nghiệp Đà Nẵng đến 2030	141
Hình 35. Khung định hướng phát triển dịch vụ logistics	145
Hình 36. Các gói dịch vụ logistics quốc tế hoàn chỉnh	147
Hình 37. Quy hoạch không gian cảng biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng ..	148
Hình 38. Mô hình phát triển trung tâm logistics cảng biển với các phân khu cung cấp dịch vụ	150
Hình 39. Quy hoạch mặt bằng sử dụng đất sân bay Đà Nẵng đến năm 2030 ..	152
Hình 40. Khoảng cách từ thành phố Đà Nẵng đến các trung tâm khu vực	153
Hình 41. Mô hình phát triển trung tâm logistics hàng không với các phân khu cung cấp dịch vụ	154
Hình 42. Mô hình phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài	155
Hình 43. Mô hình phát triển dịch vụ logistics tại Đà Nẵng	162
Hình 44. Mô hình phát triển mạng lưới hành lang kinh tế Đông – Tây kết hợp hạ tầng cứng (Truck Stop) và hạ tầng mềm (tích hợp chuyển đổi số)	167

PHẦN 1: TỔNG QUAN VỀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

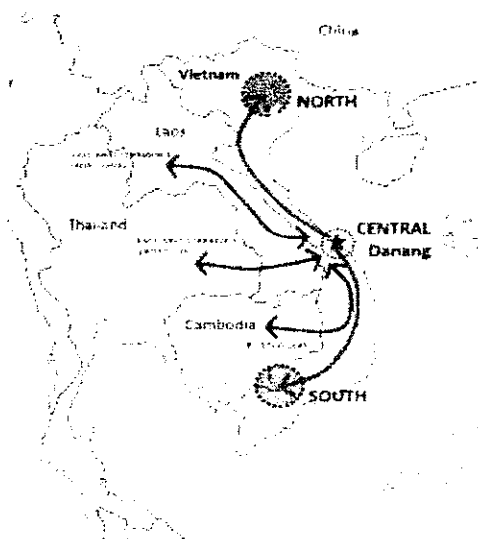
1. Tình hình và định hướng phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Đà Nẵng

1.1. Khái quát vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên – kinh tế xã hội

Thành phố Đà Nẵng trải dài từ 15°15' đến 16°40' Bắc và từ 107°17' đến 108°20' Đông, nằm ở trung độ của đất nước, trên trục giao thông Bắc - Nam về đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không. Đà Nẵng cách Thủ đô Hà Nội 764km về phía Bắc, cách thành phố Hồ Chí Minh 964 km về phía Nam, cách kinh đô thời cận đại của Việt Nam là thành phố Huế 108 km về hướng Tây Bắc.

Ngoài ra, Đà Nẵng còn là trung điểm của 3 di sản văn hoá thế giới nổi tiếng là Cố đô Huế, Phố cổ Hội An và Thánh địa Mỹ Sơn. Trong phạm vi khu vực Asian và quốc tế, Đà Nẵng là một trong những cửa ngõ quan trọng ra biển của Tây Nguyên và các nước Lào, Campuchia, Thái Lan, Myanmar đến các nước vùng Đông Bắc Á thông qua Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) với điểm kết thúc là cảng biển Đà Nẵng. Nằm trên một trong những tuyến đường biển và đường hàng không quốc tế trọng yếu, thành phố Đà Nẵng có một vị trí địa lý đặc biệt thuận lợi cho sự phát triển nhanh chóng và bền vững trong đó có dịch vụ logistics.

Thành phố Đà Nẵng có diện tích tự nhiên 128.543,09ha (1.285,4309km²) (trong đó huyện đảo Hoàng Sa 30.500ha). Về hành chính thành phố có 06 quận: Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, Liên Chiểu, Cẩm Lệ; 02 huyện là huyện Hòa Vang và huyện đảo Hoàng Sa (tổng diện tích trên đất liền 94.261ha).



Hình 1. Vị trí địa lý thành phố Đà Nẵng

1.2. Hiện trạng phát triển kinh tế

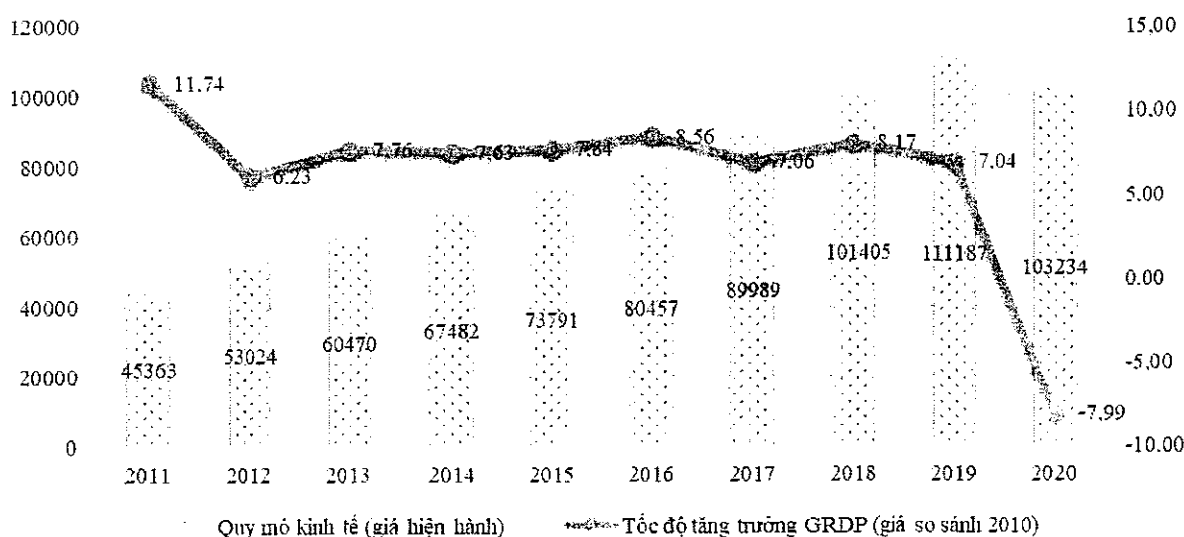
Trong những năm qua, Đà Nẵng đã có bước phát triển mạnh mẽ, tương đối toàn diện, trở thành một Thành phố biển năng động, sáng tạo, khai thác tốt các tiềm năng, thế mạnh Kinh tế thành phố Đà Nẵng tăng trưởng nhanh và ổn định, gắn với tái cơ cấu kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao quy mô, chất lượng tăng trưởng một cách hiệu quả và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Đà Nẵng đã bước đầu hình thành những ngành kinh tế mũi nhọn như du lịch, dịch vụ thương mại, vận tải, logistics, tài chính, ngân hàng, công nghiệp công nghệ cao, công nghệ thông tin, nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Hạ tầng KT - XH, diện mạo đô thị có nhiều thay đổi tích cực và tương đối hiện đại.

Trong giai đoạn 2011-2020, tổng sản phẩm xã hội trên địa bàn của thành phố Đà Nẵng (GRDP theo giá so sánh 2010) tăng trưởng bình quân đạt mức 6,4%/năm (giai đoạn 2011-2019 tăng bình quân 8,01%/năm), trong đó giai đoạn 2011-2015 tăng bình quân 8,26%/năm, giai đoạn 2016-2020 tăng bình quân 4,53%/năm (riêng giai đoạn 2016-2019 tăng bình quân 7,71%/năm). Quy mô kinh tế theo giá hiện hành năm 2020 tăng gấp 2,28 lần so với năm 2011 (năm 2019 tăng 2,45 lần so với năm 2011). Nguyên nhân là do năm 2020, thành phố Đà Nẵng phải chịu nhiều tác động tiêu cực của đại dịch Covid-19, tăng trưởng kinh tế Đà Nẵng ghi nhận mức tăng trưởng âm năm 2020 (-8,20%) và quy mô kinh tế theo giá hiện hành bị thu hẹp gần 8 nghìn tỷ đồng so với năm 2019.

Trong những năm qua, Đà Nẵng đã có bước phát triển mạnh mẽ, tương đối toàn diện, trở thành một thành phố biển năng động, sáng tạo, khai thác tốt các tiềm năng, thế mạnh. Kinh tế thành phố duy trì ở mức tăng trưởng khá cao. Tổng sản phẩm xã hội trên địa bàn (GRDP theo giá so sánh 2010) giai đoạn 2011-2015 tăng mạnh với mức bình quân 8,26%/năm, giai đoạn 2016-2020 tăng trưởng GRDP giảm do tác động của đại dịch Covid-19 với mức tăng bình quân là 4,53%/năm, trong đó năm 2020 tăng trưởng âm là -8,2%. Quy mô kinh tế theo giá hiện hành năm 2020 tăng gấp 2,28 lần so với năm 2011 (năm 2019 tăng 2,45 lần so với năm 2011). Cơ cấu kinh tế theo giá hiện hành chuyển dịch theo hướng tích cực và phù hợp hơn, năm 2020 tỷ trọng khu vực dịch vụ chiếm 66,54%; khu vực công nghiệp-xây dựng chiếm 21,05% (trong đó công nghiệp là 15,17%); khu vực thủy sản - nông - lâm chiếm 2,19%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 10,22% GRDP. Đà Nẵng đã bước đầu hình thành những ngành kinh tế mũi nhọn như du lịch, dịch vụ thương mại, vận tải, logistics, tài chính, ngân hàng, công nghiệp công nghệ cao, công nghệ thông tin, nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Hạ tầng kinh tế - xã hội, diện mạo đô thị có nhiều thay đổi tích cực và tương đối hiện đại.

1.3. Quy mô và tăng trưởng kinh tế

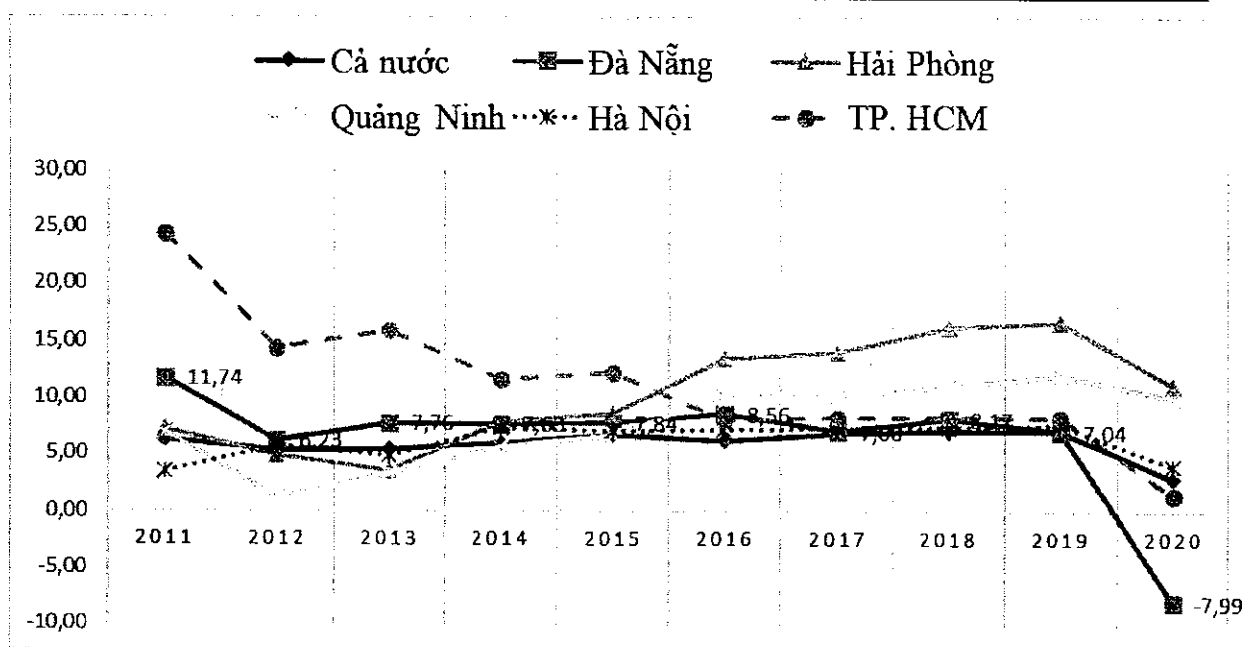
Kinh tế thành phố Đà Nẵng tăng trưởng nhanh và ổn định, gắn với tái cơ cấu kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao quy mô, chất lượng tăng trưởng một cách hiệu quả và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.



Hình 2. Quy mô kinh tế và tốc độ tăng kinh tế của Thành phố Đà Nẵng

(Nguồn: Số liệu Cục thống kê thành phố Đà Nẵng, 2021)

So sánh tăng trưởng của Đà Nẵng với một số tỉnh/thành phố khác cho thấy, trong khoảng gần một thập kỷ gần đây tăng trưởng của Đà Nẵng có mức tăng trưởng trung bình thấp. Cụ thể, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011-2020 đạt 6,4%, cao hơn mức bình quân chung của cả nước (5,96%), trong khi đó, tăng trưởng bình quân cùng giai đoạn của thành phố Hồ Chí Minh là 11,29%, Hải Phòng là 10,36%, Quảng Ninh 7,7% và Hà Nội là 6,17%. Đặc biệt, trong năm 2020, do bị ảnh hưởng tiêu cực của đại dịch COVID-19, tăng trưởng của Đà Nẵng giảm sâu nhất so với các thành phố trực thuộc Trung ương.



Hình 3. Tốc độ tăng trưởng kinh tế Đà Nẵng so với cả nước và một số tỉnh/thành phố

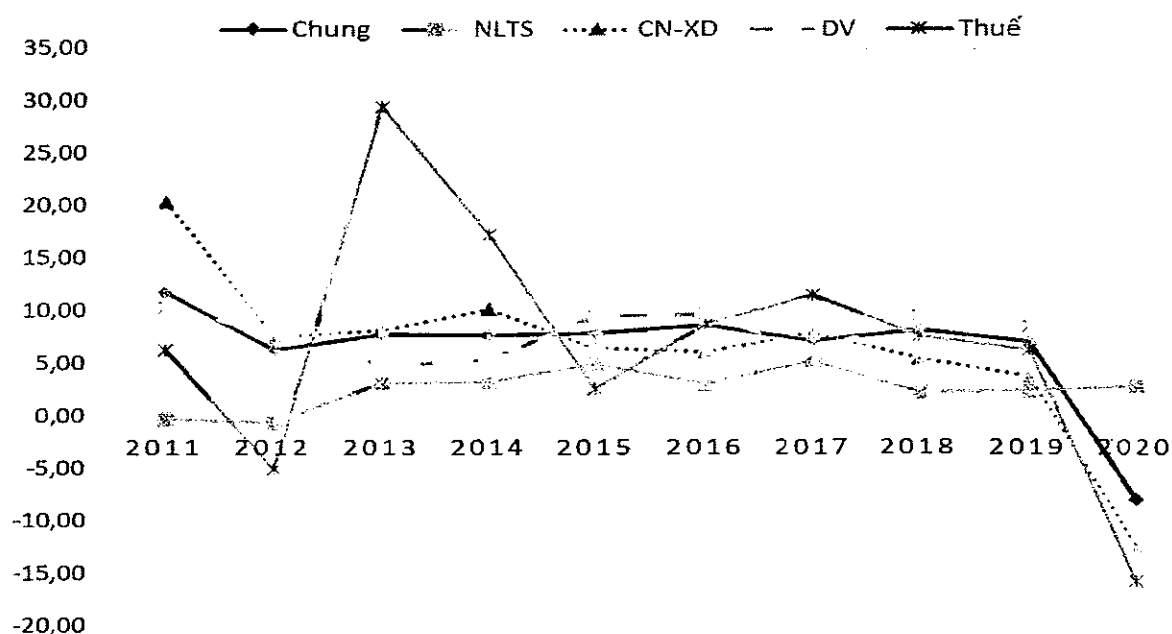
(Nguồn: Số liệu Cục thống kê các tỉnh, Tổng cục Thống kê, 2021)

Khu vực công nghiệp và xây dựng (CN-XD), và Dịch vụ (DV) là hai khu vực có tốc độ tăng trưởng cao. Nếu không tính năm 2020 do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, bình quân giai đoạn 2011-2020 tốc độ tăng trưởng của khu vực CN-XD là 6,28% (nếu không tính năm 2020 đạt 8,36) và tăng trưởng khu vực DV là 6,61% (nếu không tính năm 2020 đạt 7,94%). Đây là cơ hội để dịch vụ logistics phát triển trên địa bàn thành phố

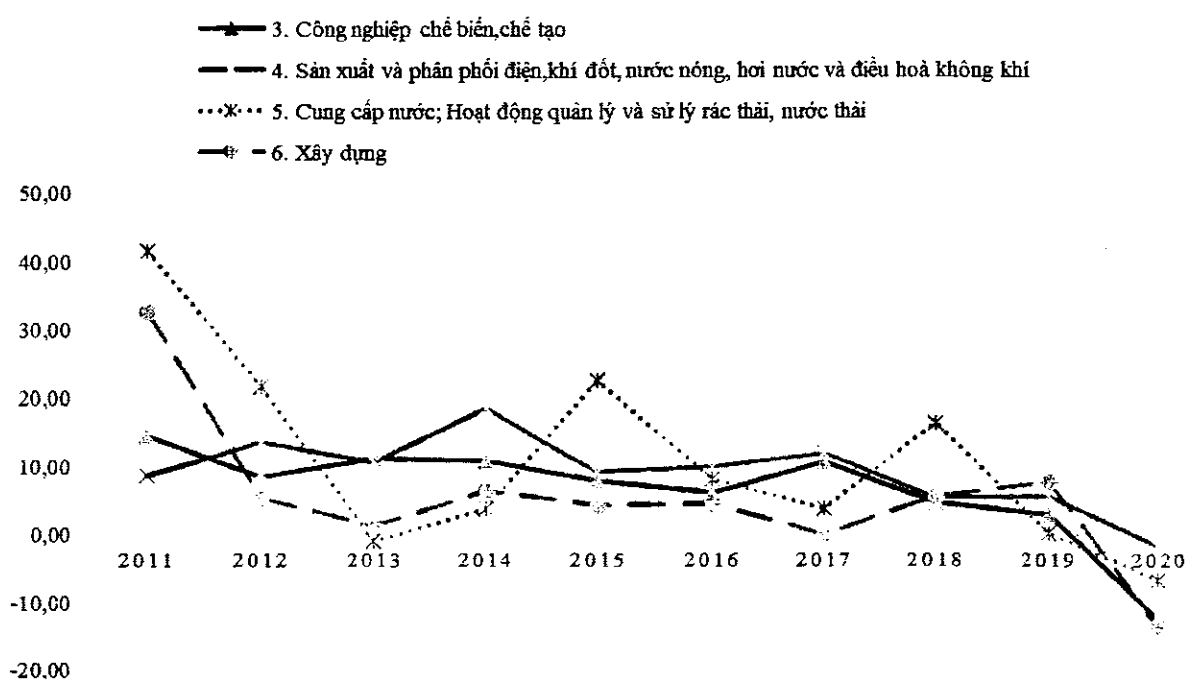
Ngành công nghiệp chế biến, chế tạo và xây dựng là hai ngành chiếm tỷ trọng lớn trong GRDP của thành phố Đà Nẵng, nhưng tốc độ tăng trưởng chưa cao. Cụ thể, đối với ngành công nghiệp chế biến, chế tạo trong giai đoạn 2011-2020 tính theo giá hiện hành tỷ trọng ngành công nghiệp chế biến, chế tạo chiếm 63,54% tổng ngành CN-XD, nhưng tốc độ tăng trưởng bình quân của ngành này chỉ đạt 6,58% (nếu không tính năm 2020 đạt 8,66%). Đối với ngành xây dựng, bình quân giai đoạn 2011-2020 chiếm tỷ trọng 29,68% tổng ngành CN-XD và tốc độ tăng bình quân giai đoạn 2011-2020 là 5,54% (trong đó, trung bình giai đoạn 2012-2019 chỉ đạt 4,49%).

Khu vực nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản) có mức tăng trưởng ổn định trong thời gian dài. Tính bình quân giai đoạn 2011-2020 tăng trưởng bình quân của khu vực đạt 3,23% và tương đối ổn định qua các năm. Điều này cho thấy được phần nào tiềm năng tăng trưởng của khu vực này và có thể là bộ đỡ quan trọng khi nền kinh tế gặp phải những khó khăn, chẳng hạn như đại dịch COVID-19.

Khu vực Dịch vụ luôn giữ vai trò quan trọng trong tăng trưởng GRDP của Thành phố Đà Nẵng. Có thể thấy rằng, khu vực dịch vụ ngày càng đóng góp cho tăng trưởng của Thành phố. Trong giai đoạn 2011-2020, khu vực dịch vụ luôn dẫn đầu trong tăng trưởng kinh tế của Thành phố. Thành phố Đà Nẵng đã phát triển mạnh các ngành dịch vụ, nhất là du lịch, thương mại, nghỉ dưỡng và đây được coi là ngành kinh tế mũi nhọn của Thành phố

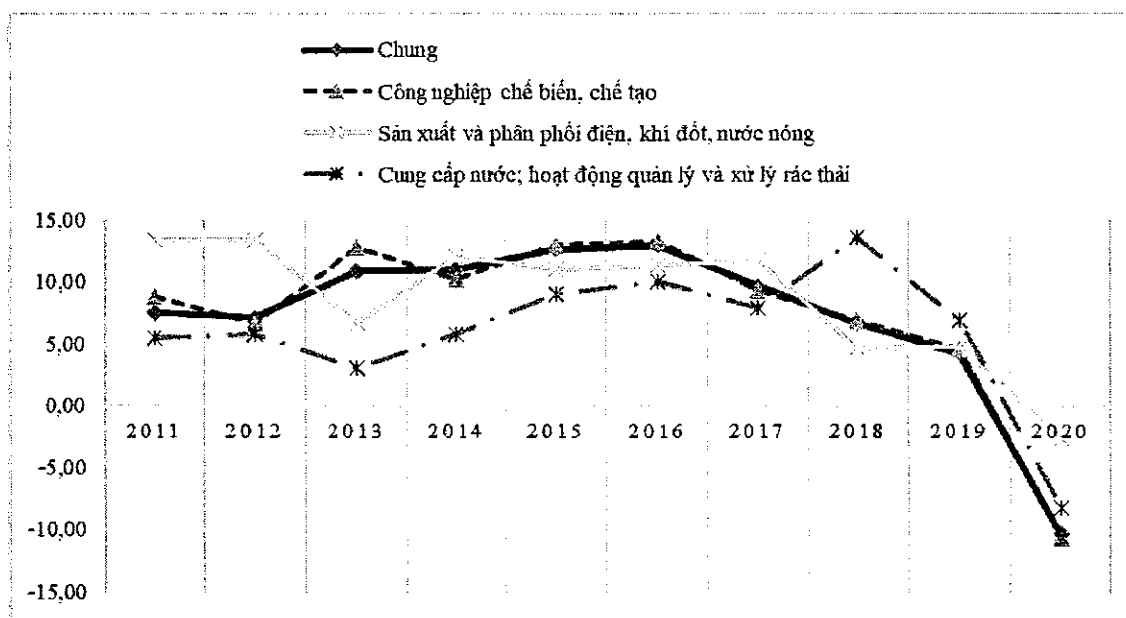


Hình 4. Tăng trưởng các khu vực kinh tế chính của thành phố Đà Nẵng



Hình 5. Tăng trưởng các ngành trong khu vực CN&XD thành phố Đà Nẵng

Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) tăng cao nhưng đang có xu hướng giảm. Chỉ số IIP toàn ngành công nghiệp bình quân giai đoạn 2011-2020 đạt 6,99% (nếu không tính năm 2020 đạt 9,13%) và ngành công nghiệp chế biến, chế tạo đạt 7,24% (nếu không tính năm 2020 đạt 9,44%). Tuy nhiên, chỉ số IIP đang có xu hướng giảm từ năm 2018 đến nay, trong đó năm 2018 chỉ đạt 6,63% và năm 2019 đạt 4,25%.



Hình 6. Chỉ số sản xuất của một số ngành công nghiệp thành phố Đà Nẵng

1.4. Định hướng phát triển kinh tế - xã hội

Nghị quyết số 43-NQ/TW, ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 định hướng phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng theo những mục tiêu sau:

- Định hướng chiến lược là xây dựng Đà Nẵng trở thành một thành phố đáng sống, nơi mọi công dân của thành phố đều cảm thấy hạnh phúc, tự hào về thành phố của mình, hiện thực khát vọng chung của thành phố, tạo động lực quyết tâm phấn đấu, nỗ lực vượt lên chính mình của từng người dân, của mỗi cán bộ, đảng viên, của cả hệ thống chính trị của thành phố với sự trợ giúp phù hợp về chính sách của Trung ương, hướng đến mục tiêu xây dựng thành phố Đà Nẵng mang tầm quốc tế và có bản sắc riêng.

- Xác định tầm nhìn chiến lược, mục tiêu phát triển KTXH, **trên cơ sở kế thừa có chọn lọc những thành tựu đã đạt được; phân tích, nhận diện, đánh giá và phát huy những tiềm năng lợi thế, dự địa phát triển của thành phố Đà Nẵng để xây dựng quy hoạch, phân bổ không gian lãnh thổ nhằm đạt các**

mục tiêu phát triển thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 dựa trên **3 trụ cột** chính:

(1) Du lịch gắn với bất động sản nghỉ dưỡng và trung tâm tổ chức sự kiện quốc tế;

(2) Kinh tế tri thức với 02 mũi nhọn: (i) công nghiệp công nghệ cao gắn với xây dựng đô thị sáng tạo, khởi nghiệp và (ii) công nghiệp công nghệ thông tin, điện tử, viễn thông gắn với nền kinh tế số;

(3) Trung tâm dịch vụ chất lượng cao với 02 mũi nhọn: **(i) cảng biển, cảng hàng không gắn với dịch vụ logistics** và (ii) trung tâm tài chính quốc tế quy mô khu vực.

Với **5 lĩnh vực mũi nhọn**:

(1) Du lịch và dịch vụ chất lượng cao gắn với bất động sản nghỉ dưỡng;

(2) Cảng biển, hàng không gắn với dịch vụ logistics;

(3) Công nghiệp công nghệ cao gắn với xây dựng đô thị sáng tạo, khởi nghiệp;

(4) Công nghiệp công nghệ thông tin, điện tử, viễn thông gắn với nền kinh tế số;

(5) Sản phẩm nông nghiệp công nghệ cao và ngư nghiệp

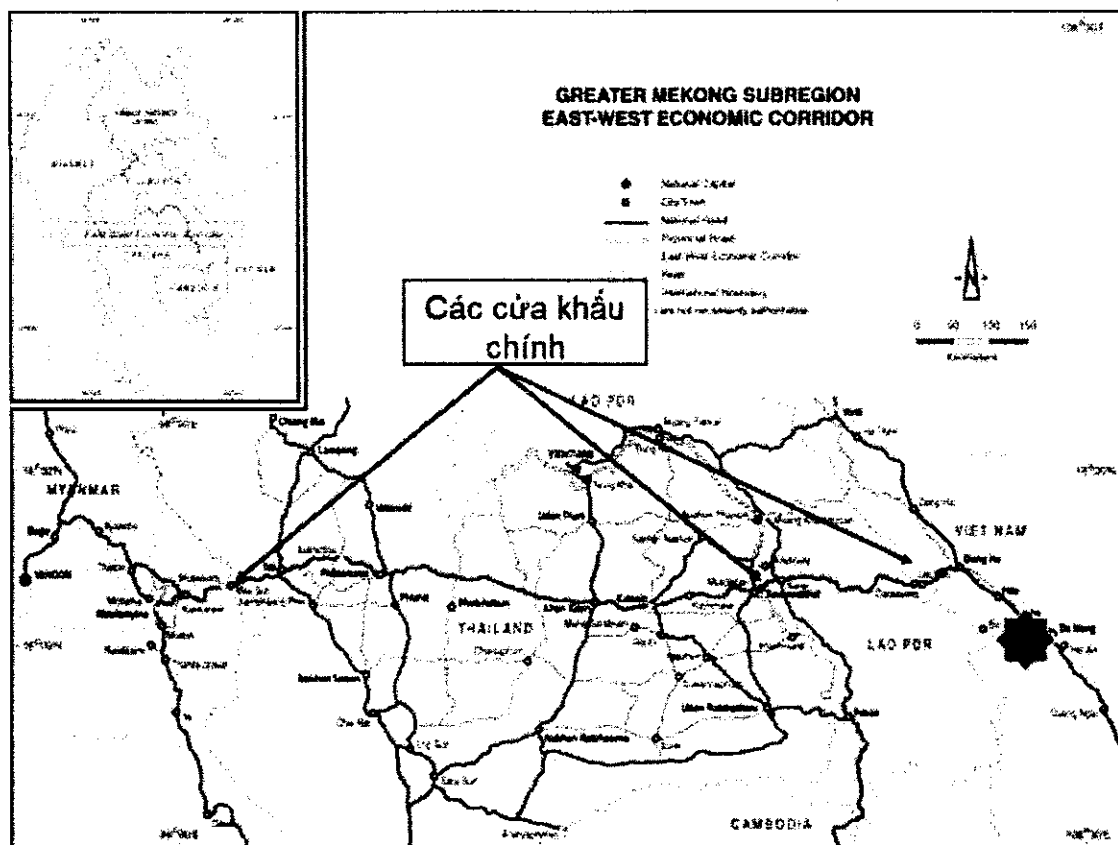
3 trụ cột và 5 lĩnh vực mũi nhọn tương tác hỗ trợ nhau, hướng tới mục tiêu xây dựng, phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành một thành phố đáng sống trong khu vực và trên thế giới.

Kinh tế tri thức chính là nền tảng để xây dựng thành phố Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm kinh tế - xã hội lớn của cả nước và Đông Nam Á với vai trò là trung tâm về khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo, du lịch, thương mại, tài chính, logistics, công nghiệp công nghệ cao, công nghệ thông tin, công nghiệp hỗ trợ; là một trong những trung tâm văn hóa - thể thao, giáo dục - đào tạo, y tế chất lượng cao, khoa học - công nghệ phát triển của đất nước; trung tâm tổ chức các sự kiện tầm khu vực và quốc tế; thành phố cảng biển, đô thị biển quốc tế với vị trí là hạt nhân của chuỗi đô thị và cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung - Tây Nguyên; trở thành đô thị sinh thái, hiện đại và thông minh, thành phố đáng sống, có tổ chức đảng và hệ thống chính trị vững mạnh, chính quyền tiên phong trong đổi mới và phát triển, người dân có mức sống thuộc nhóm địa phương dẫn đầu cả nước với chất lượng cuộc sống tốt, thân thiện, hạnh phúc và sáng tạo; quốc phòng, an ninh và chủ quyền biển, đảo được bảo đảm vững chắc.

2. Tổng quan về hành lang kinh tế Đông – Tây và Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

2.1. Hành lang kinh tế Đông - Tây

Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) hình thành dựa trên tuyến đường bộ dài 1.450 km đi qua 4 quốc gia: bắt đầu từ cực Tây là thành phố cảng Mawlamyine (bang Mon) đến cửa khẩu Myawaddy (bang Kayin) ở biên giới Myanmar - Thái Lan. Ở Thái Lan, bắt đầu từ Mae Sot, chạy qua 7 tỉnh: Tak, Sukhothai, Kalasin, Phitsanulok, Khon Kaen, Yasothon và Mukdahan. Ở Lào, chạy từ tỉnh Savannakhet đến cửa khẩu Dansavanh và ở Việt Nam, chạy từ cửa khẩu Lao Bảo qua các tỉnh Quảng Trị, Thừa Thiên Huế và cực đông là thành phố Đà Nẵng.



Hình 7. Hành lang kinh tế Đông - Tây

Hoạt động thương mại của Hành lang này tập trung vào 6 thành phố lớn: Mawlamyine, Phitsanulok, Khon Kaen, Savannakhet, Huế, Đà Nẵng và một số thành phố nhỏ khác. Đồng thời, Hành lang kinh tế Đông - Tây còn giao với một số tuyến đường huyết mạch Bắc - Nam như: Yangon - Dawei, Chiang Mai - Bangkok, Đường 13 (Lào) và Quốc lộ 1A (Việt Nam), có điều kiện thuận lợi để phát triển thương mại theo hướng bắc hoặc hướng nam đến các trung tâm thương mại lớn như Bangkok, thành phố Hồ Chí Minh. Hành lang cũng sẽ giúp

cho vùng Đông Bắc của Thái Lan và Lào tiếp cận với Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương gần hơn.

Các địa phương dọc theo Hành lang, ngoại trừ những thành phố và thị trấn chính, đa số đều tương đối chậm phát triển, nông nghiệp vẫn đóng vai trò quan trọng, sự phát triển của công nghiệp còn hạn chế.

Sự ra đời của Hành lang kinh tế Đông - Tây đem lại lợi ích thiết thực và lâu dài cho các quốc gia thành viên. Đây là cơ hội cho các quốc gia tiếp cận tốt hơn các nguồn tài nguyên khoáng sản, hải sản và năng lượng phục vụ cho các ngành sản xuất và chế biến; tạo điều kiện phát triển cho các thành phố, thị trấn nhỏ dọc hành lang đồng thời thúc đẩy thương mại xuyên biên giới; thu hút đầu tư từ các nguồn địa phương, khu vực và thế giới; phát triển các hoạt động kinh tế mới thông qua việc sử dụng hiệu quả không gian kinh tế và hình thành khu vực kinh tế xuyên quốc gia; mở cửa cho hàng hoá của các quốc gia trong hành lang thâm nhập vào các thị trường đầy tiềm năng của Nam Á, Đông Á, Châu Âu và Châu Mỹ. Ngoài ra Hành lang còn là môi trường để thử nghiệm các chính sách kinh tế mới, đặc biệt là ở Myanmar, Việt Nam và Lào. Hành lang kinh tế Đông - Tây cũng đã mở ra những cơ hội hợp tác trên nhiều lĩnh vực cho các địa phương thành viên.

Sản xuất công nghiệp hiện chưa phải là hoạt động kinh tế chủ yếu của các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông - Tây. Hầu hết hoạt động sản xuất và sản phẩm đều liên quan đến nông nghiệp, hoặc là ngành công nghiệp nhẹ dựa trên việc khai thác tài nguyên thiên nhiên và bố trí gần khu dân cư. Thái Lan có nền công nghiệp phát triển nhất, hoạt động sản xuất tập trung vào ngành công nghiệp chế biến gỗ, may mặc, luyện kim màu... Lào phát triển các ngành dệt may, thiết bị điện... do có lợi thế được hưởng ưu đãi theo hệ thống Ưu đãi phổ cập (GSP), có nguồn tài nguyên phong phú và đáng kể nhất. Ở Việt Nam, đây là khu vực phát triển công nghiệp tương đối chậm so với hai cực tăng trưởng phía Bắc và phía Nam của cả nước, với các ngành chính như may mặc, chế biến hải sản, xi măng....

Triển vọng phát triển EWEC:

EWEC ra đời với các mục tiêu chính như sau:

- *Thứ nhất*, tăng cường hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế nhằm thúc đẩy giao lưu thương mại, đầu tư và phát triển giữa các nước
- *Thứ hai*, giảm chi phí vận tải trong khu vực hành lang này cũng như tạo điều kiện cho việc vận chuyển hành khách và hàng hóa được thuận lợi và đạt hiệu quả cao hơn;

- *Thứ ba*, góp phần xóa đói giảm nghèo, hỗ trợ phát triển khu vực dọc biên giới và các vùng nông thôn, tăng thu nhập cho các hộ thu nhập thấp, cung cấp việc làm cho phụ nữ và phát triển du lịch.

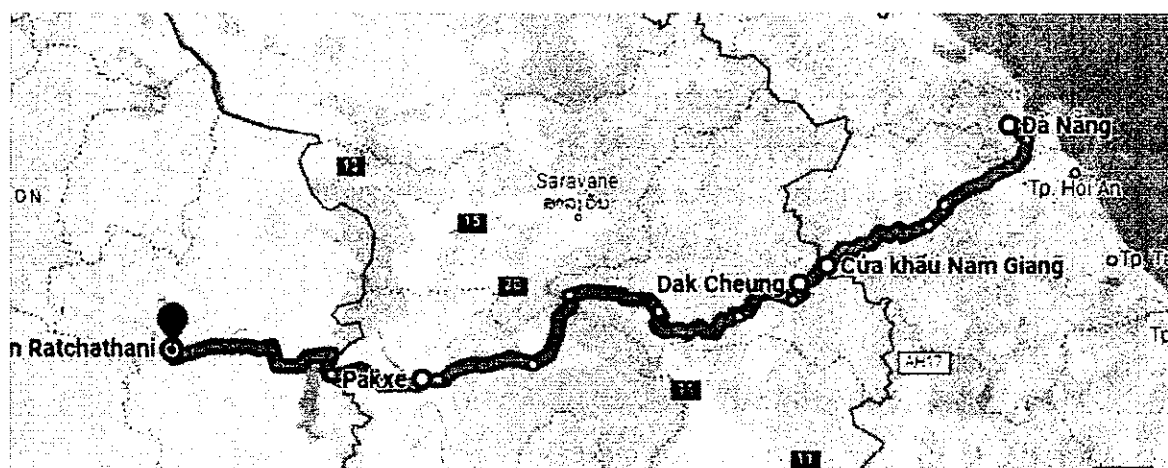
- *Thứ tư*, hành lang này cũng sẽ góp phần hỗ trợ phát triển công - nông nghiệp và du lịch.

Hình thành EWEC nhằm thực hiện Chiến lược phát triển khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng gồm: Tăng cường liên kết thông qua hội nhập đa ngành, tạo điều kiện cho thương mại xuyên biên giới và đầu tư; tăng cường sự tham gia tư nhân vào việc phát triển; củng cố tính cạnh tranh của thành phần kinh tế tư nhân.

Ngoài ra, EWEC còn tạo điều kiện phát triển một hệ thống logistics hiệu quả, cho phép hàng hóa và hành khách lưu thông trong khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng mà không gặp trở ngại hay chi phí cao.

Hành lang kinh tế Đông - Tây 2 (EWEC 2)

Bên cạnh đó, trong quá trình phát triển Hành lang kinh tế Đông – Tây 2 với chiều dài 1.115km đi qua 13 tỉnh, thành phố của 04 quốc gia (Tuyến bắt đầu từ cảng Đà Nẵng đi qua Quốc lộ 14B, Quốc lộ 14D đến cửa khẩu Đăk – tở - óc, sang vùng cao nguyên Boloven (Lào), nối tiếp Chongmek – Nakhon – Bangkok của Thái Lan) cũng được đề xuất hình thành và đẩy mạnh đầu tư nhằm nâng cao hiệu quả kết nối với cảng biển của các địa phương trên hành lang.



Hình 8. Hành lang kinh tế Đông – Tây 2

Khi tuyến EWEC 2 hoàn thiện hạ tầng kết nối, đường ra biển cho Nam Lào và Đông Thái Lan sẽ được rút ngắn đáng kể, mang lại hiệu quả vận doanh, đặc biệt là cho việc vận chuyển bằng đường biển từ các địa phương từ Thái Lan, Lào đi Đông Bắc Á, cụ thể:

Tuyến Bangkok - Ubon - Chongmek - Pakse - Seekong - Dakta Ok - Đà Nẵng từ 1.240 km còn 1.100 km;

Tuyến Ubon - Chongmek - Pakse - Seekong - Dakta Ok - Đà Nẵng từ 787 km xuống còn 566 km;

Tuyến Pakse - Seekong - Dakta Ok - Đà Nẵng từ 708 km xuống còn 410 km.

2.2. Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung là khu vực kinh tế động lực tại miền Trung Việt Nam, bao gồm 5 tỉnh và thành phố: Thừa Thiên Huế, thành phố Đà Nẵng (hạt nhân), Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, có diện tích 27.881,7 km² và dân số: 6,5 triệu người, bằng 7,0% dân số cả nước, đứng thứ ba trong bốn vùng KTTĐ của cả nước.

Đây là vùng kinh tế lớn thứ 3 tại Việt Nam, tốc độ tăng trưởng kinh tế của vùng đều duy trì ở mức cao qua mỗi giai đoạn. Cụ thể, tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân giai đoạn 2006 - 2010, 2011 - 2015 và 2016 - 2019 lần lượt là 11,3%/năm, 9,3%/năm và 6,9%/năm, trong khi đó, mức bình quân cả nước lần lượt là 7,01%/năm, 5,9%/năm và 6,7%/năm.

Hạ tầng công nghiệp trong vùng cũng phát triển về số lượng với 4 khu kinh tế ven biển (cả nước có 17 khu kinh tế ven biển), 1 khu công nghệ cao Đà Nẵng (cả nước có 3 khu công nghệ cao) và 19 khu công nghiệp (nằm ngoài các khu kinh tế) đã được Thủ tướng Chính phủ cho phép thành lập, triển khai thực hiện và đang kêu gọi đầu tư (cả nước có 326 khu công nghiệp). Các khu kinh tế gồm có: khu kinh tế mở Chu Lai (Quảng Nam), khu kinh tế Dung Quất (Quảng Ngãi), khu kinh tế Chân Mây (Thừa Thiên Huế), và khu kinh tế Nhơn Hội (Bình Định). So với hai vùng KTTĐ Bắc Bộ và vùng KTTĐ phía Nam, vùng KTTĐ miền Trung ***tuy kém hơn về mặt hạ tầng và nhân lực nhưng lại có tiềm năng lớn về phát triển kinh tế biển.***

Vùng KTTĐ miền Trung có chiều dài đường bờ biển khoảng 600km, giữ vị trí đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế biển, an ninh – quốc phòng và các hoạt động kinh tế trên dải đất liền ven biển. Về hạ tầng kinh tế - kỹ thuật, toàn Vùng hiện có 4 cảng hàng không bao gồm Phú Bài (Thừa Thiên Huế), Đà Nẵng, Chu Lai (Quảng Nam), Phù Cát (Bình Định), trong đó CHKQT Đà Nẵng là một trong ba CHKQT lớn của Việt Nam. Các tỉnh, thành phố trong Vùng đều có cảng biển (Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định) phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và hình thành cửa ngõ thông thương ra thế giới. Đây cũng là cửa ngõ kết nối ra biển ngắn nhất của khu vực Tây Nguyên và các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây.

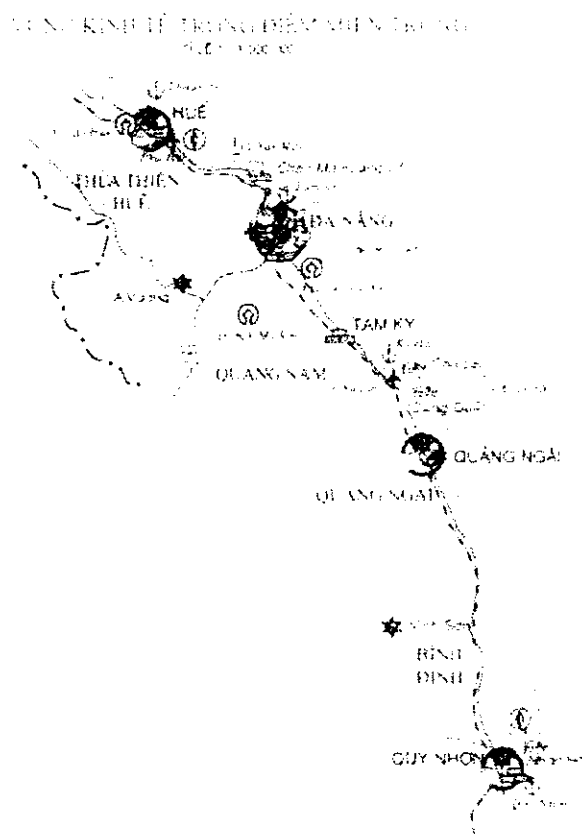
Tiềm năng của Vùng KTTĐ miền Trung trong phát triển dịch vụ logistics

- Có nhiều tiềm năng về phát triển kinh tế biển.
- Sự tham gia của Việt Nam vào khối ASEAN/AFTA và WTO, tạo cho việc hợp tác Đông - Tây trong vùng Mê Kông ngày càng phát triển mạnh mẽ, thúc đẩy hình thành hành lang thương mại quốc tế, trong đó Vùng KTTĐ miền Trung sẽ là đầu mối trung chuyển quan trọng và là trung tâm thương mại, chế tác của khu vực
- Tiềm năng về phát triển công nghiệp chế biến, chế tạo, đóng tàu và dịch vụ hàng hải.

Vùng KTTĐ miền Trung đang được xem là “vùng trũng” phát triển so với Vùng KTTĐ Bắc Bộ và Vùng KTTĐ phía Nam; trong đó, ba khía cạnh của phát triển vùng, bao gồm mật độ, khoảng cách, sự chia cắt; cùng với các tác lực thị trường là sự tích tụ, di cư và chuyên môn hóa cũng như các công cụ liên quan đến phát triển đô thị, phát triển lãnh thổ và hội nhập vùng là những vấn đề cần phải quan tâm. Mật độ kinh tế¹ của Vùng KTTĐ miền Trung năm 2019 là 15,4 tỷ đồng/km², trong đó dẫn đầu là Đà Nẵng với mật độ 86,2 tỷ đồng/km², gấp gần 6 lần so trung bình toàn Vùng và gấp 9 lần so với tỉnh thấp nhất là Quảng Nam. Nhưng trừ thành phố Đà Nẵng, các tỉnh còn lại đều thấp hơn so với mật độ chung của cả nước (18,2 tỷ đồng/km²). Mức độ chênh lệch rất lớn giữa các tỉnh trong Vùng, đặc biệt là với trung tâm Vùng là một bất lợi lớn trong quá trình xây dựng định hướng và các chính sách phát triển chung đối với Vùng, gia tăng sự phức tạp của chính sách vùng, khó bảo đảm tính thống nhất.

Lãnh thổ trải dài với địa hình phức tạp cản trở tổ chức không gian phát triển kinh tế - xã hội của Vùng, đặc biệt là kết nối giao thông đường bộ tới các khu vực phía Tây của Vùng; còn thiếu hệ thống giao thông liên vùng hiện đại, các tuyến đường cao tốc, các đường trục ngang nối với miền núi và Tây Nguyên, Hạ tầng kinh tế - kỹ thuật nhìn chung còn chưa đồng bộ.

¹ Theo quan điểm địa - kinh tế mới, mật độ kinh tế là một khái niệm phản ánh quy mô, hiệu quả hoạt động kinh tế và độ hấp dẫn kinh tế của các vùng địa lý; được tính bằng tổng sản phẩm trong nước/tổng sản phẩm trong vùng chia cho diện tích của cả nước/của vùng; đơn vị tính là GDP/km² hoặc GRDP/km²



Hình 9. Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

3. Kinh nghiệm phát triển kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics

3.1. Kinh nghiệm thế giới

3.1.1. Hà Lan

Hà Lan là một trong những quốc gia thành công nhất trong công cuộc cách mạng container hóa các cảng biển và toàn cầu hóa logistics với các chính sách đột phá như:

- Thứ nhất, tập trung đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng giao thông và thiết bị xếp dỡ đồng bộ, xây dựng các khu phân phối và chuyển tải hàng hóa khu vực: Cảng Rotterdam có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, do đó có khả năng phục vụ tàu container cỡ lớn. Ngay trong giai đoạn đầu của container hóa năm 1960, Hà Lan đã tập trung đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng giao thông và thiết bị xếp dỡ đồng bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển container. Hà Lan xác định rõ cơ sở hạ tầng hàng hải chất lượng cao sẽ tạo điều kiện thiết lập các điểm chuyển tải hàng hoá, lưu kho và thu gom hàng từ các vùng lân cận.

- Thứ hai, kết nối hiệu quả với hệ thống giao thông quốc gia và hệ thống đường sắt, đường bộ các nước lân cận: Ngoại thương và vận tải của Hà Lan với Đức, Pháp, Bỉ, Thụy Sĩ và Luxembourg phần lớn thông qua Rotterdam. Từ cảng Rotterdam có thể đi đến tất cả các trung tâm kinh tế và công nghiệp lớn ở

Tây Âu trong vòng 24 giờ. Do đó, Hà Lan tập trung đầu tư vào hệ thống vận tải kết nối đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt, trong đó tuyến đường sắt chuyên dụng do tàu chở hàng Betuwe Route của Hà Lan cũng cho phép nhanh chóng vận chuyển container và hàng hóa trọng tải lớn từ Rotterdam sang mọi trung tâm kinh tế lớn của Tây Âu một cách nhanh chóng.

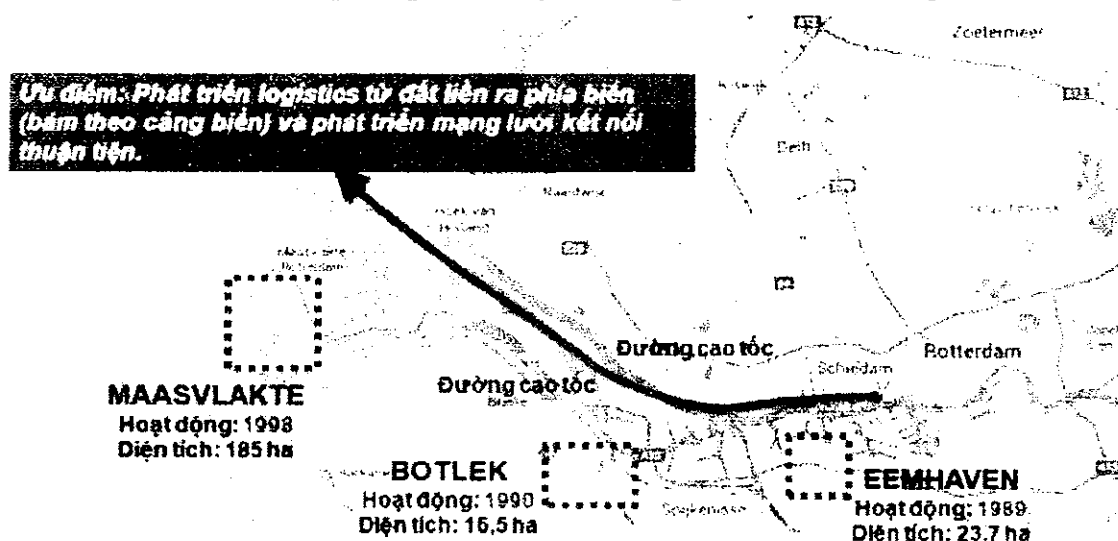
- *Thứ ba, sử dụng hiệu quả vận tải đa phương thức:* Hàng hóa có thể vận chuyển bằng xe tải, xe lửa, tàu thủy nội địa, tàu biển tuyến ngắn hoặc tàu gom hàng, hàng không và đường ống cho hàng lỏng. Rotterdam cung cấp các loại dịch vụ chuyên chở hợp lý cho mỗi loại hàng hóa, mỗi khối lượng, mỗi tốc độ và mỗi mức phí. Đạt được thành công trong việc chuyển đổi từ vận tải đường bộ sang vận tải đa phương thức này là do chính phủ Hà Lan đã có các chính sách hỗ trợ kết nối tuyến đường thủy nội địa, phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ các công ty vận tải.

- *Thứ tư, phát triển đội tàu pha sông biển:* Đi kèm với sự phát triển của vận tải liên hợp hàng hải - thủy nội địa là sự phát triển của những loại tàu pha sông biển (SB). Tàu SB bắt đầu được phát triển vào đầu những năm 1950 và đến nay đã có nhiều chủng loại. Do phải hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa có lưu lượng giao thông lớn, tàu SB cần phải có hệ thống lái, động cơ đẩy và thiết kế phù hợp với vùng nước hẹp và nông như: Đáy bằng, đuôi hình ống, chân vịt đôi tốt, bánh lái hiệu quả cao, lái bằng mũi tàu và tải trọng cao ở những vùng mớn nước nông... Đặc biệt, tàu chỉ hoạt động dưới sự chỉ đạo và điều khiển của một người để hạn chế tình trạng phản ứng chậm và sai lệch khi truyền đạt mệnh lệnh.

- *Thứ năm, mô hình hoạt động của chính quyền theo kiểu chủ cảng "Landlord Ports", dựa trên nguyên tắc mang lại hiệu quả cao nhất cho quốc gia:* Nhà nước sở hữu, đầu tư xây dựng cảng và các công trình hạ tầng phục vụ cảng (luồng hàng hải và hệ thống VTS, đường vào cảng,...). Chính quyền cảng chịu trách nhiệm toàn bộ các yêu cầu về cơ sở hạ tầng giao thông và hạ tầng kỹ thuật trong vùng cảng (trên bờ và dưới nước) bảo đảm cho hoạt động tiếp nhận tàu và vận chuyển hàng hóa; kết nối với mạng giao thông quốc gia và mạng hạ tầng kỹ thuật; bảo đảm mọi vấn đề liên quan đến môi trường. Các công ty tư nhân đấu thầu khai thác quản lý cảng và đầu tư các công trình trên cảng. Tư nhân đảm nhận việc khai thác theo luật định và tập quán quốc tế, trong đó bao gồm việc sử dụng, quản lý lực lượng lao động, bố trí quy trình công nghệ điều phối sản xuất, kết nối tốt với hệ thống giao thông quốc gia và toàn cầu cũng như đảm bảo nguồn hàng cung cấp liên tục để cảng hoạt động. Họ được toàn quyền khai thác dựa trên luật định quốc tế. Các điểm tập kết và trung chuyển (Distripark) của các cảng logistics ở Hà Lan hoạt động như khu thương mại tự

do đặc thù. Các đơn vị kinh doanh trong đó có toàn quyền quyết định phương pháp khai thác như sử dụng, quản lý lực lượng lao động, bố trí quy trình công nghệ điều phối sản xuất sao cho phù hợp với luật pháp Hà Lan và quốc tế cũng như đáp ứng các quy định của hải quan.

- Thứ sáu, chính sách thu hút các chủ hàng ngoại, các đơn vị kinh doanh logistics trong nước: Cảng Rotterdam luôn dành mặt bằng ưu đãi và tạo ra nhiều công đoạn giá trị gia tăng logistics để thu hút các chủ hàng ngoại, các đơn vị kinh doanh logistics trong nước (như cung cấp thiết bị hiện đại, phương tiện, lao động tay nghề cao để sơ chế, lắp ráp, làm nhãn mác mới, đóng gói, phân loại, tái xuất...), đặc biệt ở các điểm tập kết và trung chuyển (Distripark) có nhiều doanh nghiệp chuyên về kho, bãi, phân phối hàng hóa khắp châu Âu và thế giới.



Hình 10. Mô hình phát triển TT logistics tại cảng Rotterdam–Hà Lan

3.1.2. Thành phố Trieste (Ý)

Thành phố Trieste có một số điểm tương đồng về mặt địa lý với Đà Nẵng: Trieste là thành phố thủ phủ của vùng Friuli Venezia Giulia ở đông bắc nước Ý tương đồng với Đà Nẵng là thành phố trung tâm của Vùng KTTĐ Miền Trung. Cảng Trieste, một cảng nước sâu, là cửa ngõ hàng hải của Bắc Ý, Đức, Áo và Trung Âu, có điểm tương đồng với cảng Đà Nẵng trong kết nối hành lang kinh tế Đông – Tây. Là một thành phố cảng, Trieste nằm ở đầu Vịnh Trieste, trên một dải lãnh thổ Ý hẹp nằm giữa Biển Adriatic và Slovenia.

Cảng Trieste là một trung tâm thương mại với hoạt động kinh doanh vận tải biển thương mại, các bến cảng dầu và container quan trọng. Cảng này là một phần của *Con đường tơ lụa* vì nó cũng có thể tiếp nhận các tàu container cỡ lớn. Kinh nghiệm phát triển ngành dịch vụ logistics thành công ở Trieste có thể tổng kết tại các nội dung sau:

- Thành phố đã tận dụng vai trò địa lý chiến lược, thuận lợi để kết nối với

Trung và Đông Âu theo hai trục chính:

+ Hành lang Baltic-Adriatic chạy qua 19 khu vực ở 5 quốc gia thành viên (Ba Lan, Cộng hòa Séc, Slovakia, Áo và Ý) và kết nối hơn 40 triệu người ở châu Âu bằng cách kết nối hai cảng Gdansk và Gdynia, các tuyến đường sắt phía Bắc của Hành lang, đến Cảng Trieste, do đó kích thích tăng trưởng kinh tế mới trên toàn lãnh thổ có tuyến đường đi qua. Hành lang Baltic-Adriatic là một dự án quan trọng nhằm khôi phục giao thông giữa các cảng Baltic và Adriatic vì nó tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển tải hàng hóa từ Trung Quốc qua Kênh đào Suez đến toàn bộ Trung Âu.

+ Hành lang Địa Trung Hải là dự án vận tải hàng hóa bằng đường sắt dọc theo tuyến dài khoảng 3.000 km, qua 5 nước EU: Tây Ban Nha, Pháp, Ý, Slovenia và Hungary. Hành lang bắt đầu từ miền nam Tây Ban Nha, chạy qua miền nam nước Pháp và qua miền bắc nước Ý dọc theo tuyến Turin-Trieste tốc độ cao, công suất lớn để đến Slovenia và đi về phía Hungary cho đến khi đến biên giới Ukraine. Tuyến đường là kết quả của việc mở rộng về phía nam của Dự án Ưu tiên Châu Âu 6 (trục đường sắt biên giới Lyon-Ukraine). Tuyến tốc độ cao mới, công suất lớn này nối Ý với Pháp và Slovenia, trong khi đoạn qua Ý của nó sẽ nối với các hành lang châu Âu khác. Đặc biệt, nó cho phép Trieste được kết nối với Hành lang Baltic-Adriatic.

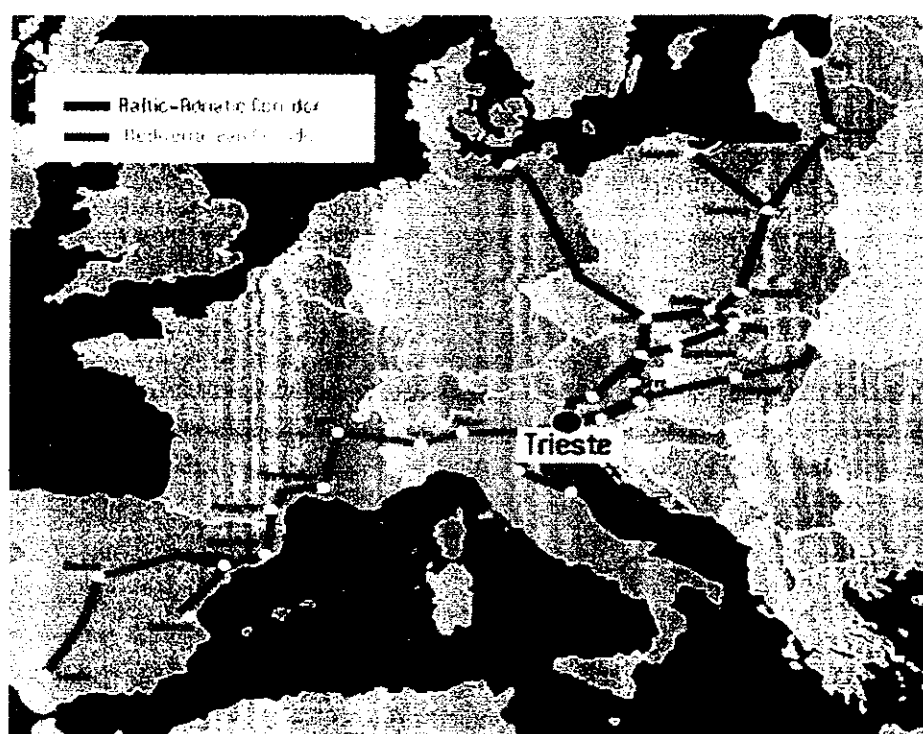
+ Trieste đã phát triển đường cao tốc trên biển nối các cảng Trieste và Istanbul là một trong những tuyến RO/RO [roll on roll-off] nhộn nhịp nhất ở Địa Trung Hải. Cảng Trieste cũng là cảng cà phê lớn nhất của Ý và Địa Trung Hải (và một trong những cảng cà phê lớn nhất của châu Âu), cung cấp hơn 40% lượng cà phê của Ý. Thành phố Trieste là một phần của dự án Hành lang 5 nhằm thiết lập các kết nối giao thông chặt chẽ hơn giữa Tây và Đông Âu, thông qua các quốc gia như Slovenia, Croatia, Hungary, Ukraine và Bosnia.

- Thành phố Trieste có chính sách thu hút đầu tư hiệu quả, phát triển mạnh các ngành liên quan đến kinh tế biển như đóng tàu và những ngành có lợi thế so sánh so với các nước và thành phố khác như chế biến cà phê. Nhiều công ty đóng tàu lớn trên thế giới có trụ sở hoặc chi nhánh tại Trieste Assicurazioni Generali Allianz. Trieste là Fincantieri, một trong những công ty đóng tàu hàng đầu thế giới. Một phần lớn cà phê nhập khẩu của Ý (khoảng 2–2,5 triệu bao tải) được xử lý và chế biến tại thành phố Trieste. Trieste ngày nay tự hào có nhiều quán cà phê, và vẫn được biết đến cho đến ngày nay là "thủ đô cà phê của nước Ý".

- Về phát triển giao thông vận tải, thành phố Trieste đầu tư và phát triển mạnh hạ tầng giao thông cho vận tải kết nối hoàn chỉnh giữa đường biển, đường bộ, đường hàng không, và đường sắt.

+ Thành phố đã phát triển cảng Trieste trở thành cảng thương mại chính cho phần lớn các khu vực đất liền ở Trung Âu, có lượng vận chuyển thương mại

đáng kể đến bến container, công trình thép và bến dầu, tất cả đều nằm ở phía nam của trung tâm thành phố. Cảng Trieste là một trong những cảng lớn nhất của Ý và bên cạnh Gioia Tauro là cảng nước sâu duy nhất ở trung Địa Trung Hải dành cho tàu container thế hệ thứ bảy. Với diện tích khoảng 3,3 triệu mét vuông, cảng Trieste có 12 km hành trình với 70 cầu cảng (dành cho tàu thông thường và đa chức năng, tàu container, phà RO-RO, tàu chở dầu, tàu chở hóa chất, tàu chở khách, v.v.). Có 20 nhà ga vận chuyển hàng hóa chuyên dụng do các nhà khai thác tư nhân quản lý trong khu vực cảng.



Hình 11. Kết nối của cảng biển Trieste với 02 Hành lang

+ Vận tải hàng không: Trieste được phục vụ bởi Sân bay Trieste - Friuli Venezia Giulia (IATA: TRS). Sân bay được kết nối với mạng lưới đường sắt và đường cao tốc quốc gia nhờ Trung tâm vận tải đa phương thức, đóng vai trò là điểm trung chuyển hàng không-đường bộ-đường sắt. Sân bay phục vụ các điểm đến trong nước và quốc tế và được kết nối hoàn chỉnh với mạng lưới đường sắt và đường cao tốc quốc gia. Nhà ga sân bay Trieste kết nối nhà ga hành khách trực tiếp với tuyến đường sắt Venice – Trieste nhờ một cây cầu trên cao dài 425 mét. Một bến xe buýt 16 tầng, một bãi đậu xe nhiều tầng với 500 lô và một bãi đậu ô tô với 1000 lô cho phép các phương tiện cơ giới công cộng và tư nhân có thể nhanh chóng đi đến đường cao tốc A4 Trieste-Turin. Tại nút giao gần Palmanova, A4 rẽ nhánh tới Autostrada A23 nối với Süd Autobahn (A2) của Áo qua Udine và Tarvisio. Ở hướng nam, đường cao tốc này cũng kết nối liền mạch với Xa lộ A1 của Slovenia, và thông qua đó với các mạng lưới đường cao tốc ở Croatia, Hungary và Balkans. Sân bay Trieste được cung cấp một nhà ga hàng

hóa hiện đại và có thể xử lý bất kỳ loại hàng hóa nào. Nhà ga mở rộng trên diện tích 2.830 mét vuông và bao gồm:

- Một tòa nhà với các không gian lưu trữ hàng hóa, với các không gian văn phòng, lưu trữ bởi Bộ phận Hàng hóa của Aeroporto FVG, một số công ty giao nhận hàng hóa và Cơ quan Nhà nước (Hải quan và Cảnh sát Hải quan);
- Một nhà kho lớn, cũng có một khu vực kho lạnh và an toàn để giữ các hàng hóa có giá trị

Bộ phận Hàng hóa được trang bị để hỗ trợ, xếp dỡ bất kỳ loại pallet và ULD nào, cũng như bất kỳ loại máy bay nào. Ngoài ra, nó cũng có thể thực hiện các hoạt động trao đổi phương thức giữa hàng hóa đường hàng không và đường bộ (RFS-Road Feeder Services) và ngược lại.

Chính quyền thành phố Trieste cho phép tại sân bay có ba nhà giao nhận vận tải chính và lớn là Cespèd, Francesco Parisi và Schenker Italiana - có trụ sở tại sân bay Trieste. Khách hàng vận chuyển bằng hàng không để biết thông tin, thắc mắc và chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không đều có thể liên hệ để đặt dịch vụ.

Dịch vụ vận tải hàng không tại sân bay Trieste đảm bảo khách hàng có thể theo dõi trực tuyến trạng thái lô hàng bằng cách nhập dữ liệu vận đơn đường hàng không với 3 số xác định hãng vận chuyển + 8 số xác định chuyến hàng vào công cụ tìm kiếm theo dõi của các hãng vận chuyển hoặc truy cập website: <http://www.cargoserv.com/tracking.asp>.



Hình 12. Mô hình kết nối vận tải đa phương thức và dịch vụ tích hợp tại sân bay Trieste

+ Phát triển vận tải đường sắt là một trong các thế mạnh kết nối của Trieste với các thành phố và các nước ở khu vực. Trieste đã có lịch sử phát triển đường

sắt từ rất lâu qua nhiều giai đoạn (từ năm 1857) do tầm quan trọng của việc kết nối cảng biển và nhu cầu vận chuyển người và hàng hóa trong đất liền. Tuyến đường sắt này kéo dài 1.400 km đến Lviv, Ukraine, qua Ljubljana, Slovenia; Sopron, Hungary; Thủ đô Viên, nước Áo; và Kraków, Ba Lan, băng qua xương sống của dãy núi An-pơ qua Đèo Semarding gần Graz, và kết thúc tại ga đường sắt Trieste Centrale. Các dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường sắt bao gồm các dịch vụ container đến miền bắc nước Ý và đến Budapest, Hungary, cùng với các dịch vụ đường cao tốc lãn bánh đến Salzburg, Áo và Frankfurt, Đức. Ngoài ra Trieste cũng phát triển các tuyến đường sắt cao tốc và liên tỉnh trực tiếp giữa Trieste và Venice, Verona, Turin, Milan, Rome, Florence, Naples và Bologna. Trung tâm đường sắt Mestre cung cấp các lựa chọn kết nối xa hơn với các chuyến tàu cao tốc đến Rome và Milan.

- Mô hình quản lý cảng biển trung tâm chủ động, hiệu quả và linh hoạt

+ Chính quyền Cảng Trieste là cơ quan công quyền phi lợi nhuận, có quyền tự chủ về hành chính, ngân sách và tài chính, được thành lập theo cải cách luật liên quan đến cảng được ban hành trong Luật Ý 84 năm 1994. Chính quyền Cảng có tư cách pháp nhân theo luật công và chịu sự giám sát của Bộ Hạ tầng và Giao thông vận tải và Bộ Kinh tế và Tài chính. Các cơ quan quản lý chủ chốt của các cơ quan này là Chủ tịch, Ủy ban Cảng, Ban Kiểm toán theo luật định và Ban Thư ký chung, trong trường hợp của Trieste, có một văn phòng kỹ thuật và hoạt động hiện đang sử dụng 94 nhân viên. Cảng vụ có nhiệm vụ chính là chỉ đạo, lập kế hoạch, điều phối, thúc đẩy và kiểm soát hoạt động của cảng và các hoạt động thương mại và công nghiệp khác trong cảng; nó cũng chịu trách nhiệm bảo dưỡng định kỳ và không định kỳ các bộ phận chung của khu vực cảng và thu hút và kiểm soát các nhà cung cấp dịch vụ có lợi ích chung cho người sử dụng cảng.

+ Chính quyền Cảng có nhiệm vụ lập kế hoạch và điều phối các khu vực cảng và dịch vụ. Các nhiệm vụ này được thực hiện bằng cách chuẩn bị Kế hoạch hoạt động ba năm, trong đó xác định chiến lược phát triển cho các hoạt động cảng và Kế hoạch tổng thể về cảng, xác định mục đích sử dụng dự kiến của các khu vực cảng. Chính quyền Cảng cũng cấp giấy phép để thực hiện các hoạt động của cảng (xếp, dỡ, chuyển tải, lưu kho và di chuyển chung hàng hóa và bất kỳ vật liệu nào khác trong cảng) và nhượng lại các khu vực và bến tàu cho các nhà khai thác bến, trên cơ sở kinh doanh, kế hoạch và thay vào đó bằng việc thanh toán một khoản phí.

3.1.3. Singapore

Singapore có một vị trí địa lý vô cùng thuận lợi, nằm trong eo biển Malacca, trấn giữ con đường hàng hải huyết mạch từ đông sang tây, nối liền Thái Bình Dương. Singapore đặt ra mục tiêu chiến lược đối với hệ thống logistics quốc gia là phát triển Singapore trở thành trung tâm logistics tích hợp hàng đầu

thế giới. Hiện nay không chỉ các doanh nghiệp logistics hàng đầu thế giới lựa chọn Singapore là cửa ngõ xâm nhập thị trường châu Á mà Singapore còn được các doanh nghiệp logistics châu Á chọn là cửa ngõ đi ra thị trường thế giới. Các chính sách chủ yếu phát triển dịch vụ logistics tại Singapore gồm có:

- *Thứ nhất*, Mô hình quản lý chính quyền cảng

Trong việc quản lý cảng biển và các dịch vụ cảng biển hiện nay, Singapore áp dụng mô hình quản lý theo kiểu chủ cảng. Với mô hình quản lý theo kiểu chủ cảng này, cơ quan quản lý cảng sở hữu và bảo trì các công trình cảng cũng như khai thác bến. Nói cách khác, cơ quan quản lý cảng là người sở hữu và bảo trì các công trình cảng nhưng cho khu vực tư nhân thuê để thực hiện các dịch vụ tại cảng như xếp dỡ, giao nhận, lưu kho hàng hóa.

Cụ thể, ban đầu, Singapore được xây dựng là một cảng cho các tàu trên tuyến vận tải biển quốc tế. Sau khi đã ổn định vị trí là một điểm trên tuyến vận tải biển, cơ quan quản lý cảng dễ dàng phát triển thêm dịch vụ sửa chữa tàu, rồi đến các dịch vụ khác với tàu như cung ứng nguyên vật liệu, lai dắt cứu hộ và các dịch vụ với hàng như bốc xếp, kiểm đếm, kho bãi,...

Mô hình quản lý thống nhất tập trung này giúp cho cơ quan cảng đầu tư xây dựng các cơ sở hạ tầng của cảng một cách hiệu quả, khai thác tối đa được hiệu suất và do đó chi phí thực hiện các dịch vụ cũng giảm xuống. Chi phí đầu tư cho mạng lưới EDI là rất lớn, rất khó đưa vào sử dụng đồng bộ, nhưng do chỉ một cơ quan duy nhất quản lý mọi hoạt động của cảng nên việc đưa vào ứng dụng hệ thống này sẽ nhanh hơn, dễ dàng hơn.

- *Thứ hai*, Phát triển khu tự do thương mại Free Trade Zone (FTZ)

Phát triển khu tự do thương mại Free Trade Zone (FTZ) là chiến lược chủ đạo. Ngay từ khi mới ra đời và hoạt động, cảng Singapore phát triển theo mục tiêu là cảng tự do thương mại freeport, 99% hàng nhập khẩu vào Singapore được miễn thuế. Khu vực tự do thương mại FTZ đầu tiên được mở vào năm 1969 tại bến Jurong. Hiện nay 6/7 khu vực FTZ đều nằm ở 6 bến thuộc cảng Singapore.

- *Thứ ba*, Chính phủ đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng logistics quan trọng, có quy mô lớn, hiện đại, hệ thống đường cao tốc, trung tâm logistics hàng không, trạm không vận hàng tươi sống, trung tâm hàng tiêu dùng, trung tâm kinh doanh và vận chuyển các tác phẩm nghệ thuật...

- *Thứ tư*, Chính sách khuyến khích của chính phủ với các công ty logistics trong và ngoài nước

Khuyến khích các công ty trong nước liên doanh với các hãng nước ngoài để thiết lập hệ thống logistics toàn cầu, khuyến khích các công ty đa quốc gia và các nhà cung ứng dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại nước mình... Singapore cũng thực thi một chính sách tự do nhất đối với quyền sở hữu kinh doanh nước

ngoài, không có bất cứ một nguyên tắc đặc thù riêng nào đối với các nhà đầu tư nước ngoài trong hầu hết các lĩnh vực kinh doanh.

Cam kết từ Chính phủ và khu vực tư nhân như: ưu đãi thuế cho các công ty tàu biển quốc tế; ưu đãi thuế cho các công ty trong nước cung cấp dịch vụ vận chuyển và logistics; cho vay ưu đãi với tàu và container; hỗ trợ nguồn nhân lực và phát triển kinh doanh từ Quỹ hội Hàng hải; ưu đãi thuế cho các công ty uy tín cung cấp dịch vụ về vận chuyển và thuê tàu.

- *Thứ năm*, Đầu tư mạnh mẽ về công nghệ thông tin thông qua việc nâng cấp hệ thống công nghệ thông tin nhằm tự động hóa hệ thống trao đổi thông tin thương mại và pháp luật, giúp giảm các chi phí liên quan đến thông tin trong các hoạt động logistics, đồng thời tạo ra nguồn thu từ các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng cao.

- *Thứ sáu*, Chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho lĩnh vực logistics thông qua các hoạt động như cấp học bổng và tài trợ nghiên cứu logistics cho sinh viên, thành lập Học viện logistics châu Á - Thái Bình Dương đào tạo nhân lực logistics hàng đầu châu Á, thành lập Viện Nghiên cứu logistics Singapore nhằm phát triển chiến lược và chương trình đào tạo logistics...

- *Thứ bảy*, Phát huy vai trò của Hiệp hội logistics Singapore

Bên cạnh vai trò của Chính phủ, Hiệp hội logistics Singapore cũng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển hệ thống logistics của quốc gia này. Các chi phí logistics liên quan đến giao nhận, vận tải đều được Hiệp hội thống nhất quy định chung và các thành viên được khuyến khích áp dụng để tránh tình hình cạnh tranh về giá, tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các doanh nghiệp.

- *Thứ tám*, Huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn, chú trọng đầu tư và hiện đại hóa kết cấu hạ tầng.

Để giải quyết bài toán về nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng. Chính phủ Singapore đã phát hành trái phiếu chính phủ để huy động nguồn vốn. Ngoài ra, Chính phủ cũng đưa ra chương trình tiết kiệm bắt buộc đối với tất cả những người lao động Singapore do Quỹ Tiết kiệm Trung ương Singapore quản lý (CPF). Quỹ này hoạt động trên cơ sở được tài trợ toàn phần. Sau khi nghỉ hưu, người dân Singapore được hưởng lợi miễn thuế dựa trên những đóng góp trong quá khứ cộng với lãi suất.

3.1.4. Malaysia

Malaysia phát triển vươn lên cạnh tranh với Singapore để trở thành trung tâm vận tải biển và logistics trong khu vực. Cảng Tanjung Pelepas (PTP) thuộc bang Johor của Malaysia đã phát triển mạnh mẽ mặc dù bị ảnh hưởng do cạnh tranh từ cảng PSA của Singapore (chỉ cách 66 km theo đường biển, 24 km theo đường hàng không), cảng biển đứng thứ 2 thế giới về lượng hàng hóa thông qua.

Sự phát triển mang tính chiến lược của ngành logistics do chiến lược phát triển dịch vụ logistics của chính phủ Malaysia, gồm có:

- *Thứ nhất*, đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng vận tải đồng bộ và toàn diện

Với đặc trưng riêng về địa hình bị chia cắt thành 2 khu vực, việc đảm bảo cho hoạt động vận tải thông suốt trong nội địa Malaysia gặp không ít khó khăn. Để khắc phục khó khăn này, Malaysia đặc biệt chú trọng vào hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt.

Malaysia sở hữu một hệ thống giao thông đường bộ rộng lớn với tổng chiều dài gần 79.000 km và có chất lượng tốt vào loại số một châu Á. Tuyến đường cao tốc Bắc-Nam nằm trên bán đảo Peninsular phía tây của Malaysia là tuyến đường có cơ sở hạ tầng vận tải lớn nhất cả nước, liên kết các khu công nghiệp chính với thành phố trung tâm Peninsular. Hàng loạt đường cao tốc cũng liên kết với các trung tâm phát triển với cảng biển, sân bay và ga xe lửa xuyên suốt bán đảo Peninsular, cung cấp các phương thức vận tải hiệu quả trong chuyên chở hàng hóa.

Hệ thống đường sắt được trang bị hệ thống hiện đại đóng vai trò huyết mạch trong hệ thống giao thông vận tải nội địa của Malaysia. Hệ thống đường sắt của Malaysia đã phát triển thành một mạng lưới với 2.262km chiều dài phát triển song song với nhịp độ tăng trưởng kinh tế và thịnh vượng của Malaysia.

- *Thứ hai*, bố trí các cảng cạn nội địa (ICD) là các điểm liên kết loại hình vận tải

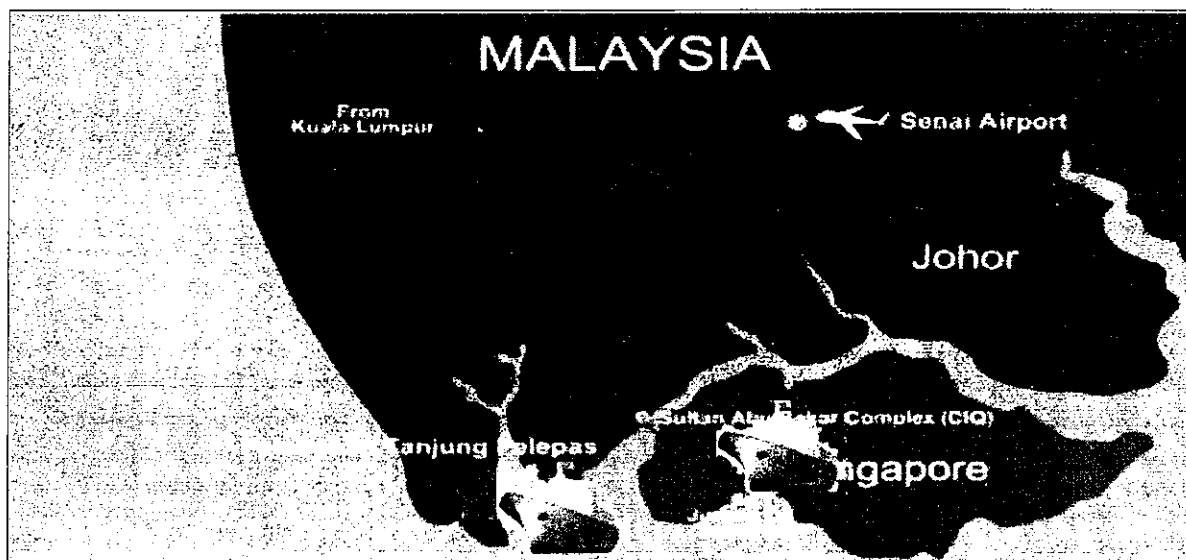
Với một quốc gia có nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong container gia tăng nhanh chóng và có nhiều loại địa hình chuyên chở như Malaysia, việc phát triển các cảng cạn đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cấp và liên kết các phương tiện vận tải, mang lại hiệu quả trong phân phối hàng hóa. Trước đây, ở Malaysia các khu chứa container chủ yếu được bố trí trong các cảng lớn. Tuy nhiên hiện nay với chính sách thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nội địa đã thúc đẩy xây dựng các trạm container nằm bên ngoài các cảng lớn, đảm bảo phân phối hàng hóa trong nội địa và hỗ trợ vận chuyển hàng hóa trong các cảng chính.

- *Thứ ba*, xây dựng các khu thương mại tự do (Free Commercial Zone-FCZ) với vai trò hỗ trợ cảng biển trở thành trung tâm chuyên tải trong khu vực

Mục đích của chính phủ Malaysia trong việc xây dựng các khu thương mại tự do, nhằm tạo ra một “cú huých” cho các hoạt động thương mại, đầu tư, du lịch và dịch vụ tại các địa điểm có vị trí thuận lợi với các quốc gia khác tại Đông Nam Á. Với nỗ lực để đưa cảng Klang (Westport và Northport) thành trung tâm vận chuyển của khu vực, chính phủ Malaysia đã quyết định thành lập khu thương mại tự do tại cảng Klang. Những cảng khác được hưởng quy chế khu thương mại tự do là cảng Penang và cảng Johor.

- Thứ tư, xây dựng các chính sách thu hút khách hàng và nhà đầu tư

Chính phủ Malaysia có chính sách thu hút đầu tư từ các công ty vận tải quốc tế, đồng thời cũng là nhà đầu tư và khai thác tại cảng. Cụ thể, Malaysia đã lôi kéo được công ty vận tải biển khổng lồ A.P.Moller của Đan Mạch có căn cứ trung chuyển ở Singapore sang cảng trung chuyển PTP bằng cách cho công ty này sở hữu tới 35% cảng. Đổi lại, ngoài việc góp vốn xây dựng cảng, công ty này đã mang về một lượng hàng trung chuyển hàng năm hơn 2,5 triệu TEUs cho cảng PTP, mặt khác còn gắn kết được quyền lợi và nghĩa vụ của A.P.Moller với hoạt động kinh doanh của cảng.



Hình 13. Vị trí cảng biển Malaysia gần với cảng Singapore

3.1.5. Thái Lan

Nhờ vào lợi thế vị trí địa lý chiến lược, Thái Lan đặt mục tiêu phát triển trở thành điểm trung chuyển logistics trong khu vực. Để đạt mục tiêu đó, các chính sách phát triển dịch vụ logistics của Thái Lan bao gồm:

- Thứ nhất, xây dựng ngành dịch vụ logistics chất lượng cao và giảm thiểu tối đa chi phí logistics.

Thái Lan đã xây dựng kế hoạch cắt giảm chi phí chi tiết và cụ thể cho từng hoạt động logistics. Với mục tiêu cắt giảm chi phí logistics, Thái Lan đã tiến hành xây dựng hệ thống vận tải thống nhất và liên thông giữa các tỉnh, thành phố; tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trong nước hợp tác và học hỏi kinh nghiệm của các công ty cung cấp logistics ngoài nước; cũng như phát triển hệ thống E-logistics giảm thiểu chi phí chứng từ thương mại,

- Thứ hai, đẩy mạnh đầu tư về công nghệ thông tin trong quản lý

Thái Lan đã xây dựng hệ thống mạng lưới E-logistics, nâng cao hiệu quả

trong hoạt động dịch vụ logistics. Nền tảng E-logistics liên kết các doanh nghiệp sản xuất; các nhà cung cấp dịch vụ logistics; các công ty giao nhận vận tải; các trạm, ga, sân bay, bến cảng; các ngân hàng và thể chế tài chính và các cơ quan trực thuộc chính phủ; áp dụng các giải pháp B2B và B2G cho mọi hoạt động thương mại và logistics, triển khai các giao dịch liên quan đến hải quan điện tử (e-custom), đăng ký giấy phép trực tuyến (e-license), cảng điện tử (e-port).

3.1.6. Hồng Kông

Hồng Kông là một trong hai đặc khu hành chính của Trung Quốc với vị trí địa lý thuận tiện, là cửa ngõ của Trung Quốc với thế giới. Hiện nay, cảng Hồng Kông đang đứng vị trí thứ 8 trên thế giới về vận tải hàng hóa qua cảng biển. Để đạt được điều đó, Hồng Kông đã triển khai những chính sách phát triển dịch vụ logistics, bao gồm:

- *Thứ nhất*, phát triển hệ thống cảng biển theo mô hình cảng mở.

Hồng Kông chọn phát triển hệ thống cảng biển theo mô hình cảng mở (free port) để cạnh tranh về dịch vụ logistics với các cảng biển Trung Quốc như cảng Thẩm Quyến, cảng Quảng Châu. Hồng Kông là một trong số ít các cảng biển quốc tế hoàn toàn do khu vực tư nhân đầu tư, sở hữu và khai thác. Nói cách khác, mô hình khai thác cảng biển ở Hồng Kông là mô hình “tự đầu tư, tự khai thác”. Chính phủ chỉ đóng vai trò như một nhà hoạch định chiến lược dài hạn, tạo khung pháp lý ổn định cho hoạt động cảng biển đồng thời cung cấp cơ sở hạ tầng cần thiết để phát triển cảng biển.

- *Thứ hai*, chú trọng chất lượng dịch vụ logistics cung cấp cho khách hàng, nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Cảng Hồng Kông được biết đến nhờ khả năng làm hàng hiệu quả, thời gian làm hàng nhanh, khả năng xếp dỡ thuộc loại nhanh nhất trong khu vực.

- *Thứ ba*, áp dụng công nghệ mới trong vận hành khai thác cảng biển hệ thống hoạt động từ xa tại Terminal 9 North. Đây là nhà ga container đầu tiên của Hồng Kông triển khai đầy đủ hệ thống xếp chồng container tự động và vận hành cần trục giàn cao su được điều khiển từ xa tại bãi container, tăng hiệu quả hoạt động lên thêm 20%. Sử dụng các kỹ thuật quản lý hiện đại, hệ thống máy tính tiên tiến và các ứng dụng CNTT trong điều hành và khai thác cảng biển, có khả năng tiếp nhận 5 tàu lớn hơn 18.000 TEUs.

3.1.7. Trung Quốc

Trong suốt quãng thời gian qua, nhờ chính sách cải cách kinh tế và mở cửa, nền kinh tế Trung Quốc đã nhanh chóng trở dậy trở thành nền kinh tế lớn thứ hai thế giới. Việc phát triển và khai thác cảng biển, đặc biệt là các thương cảng hỗ trợ cho phát triển ngoại thương, đã đạt được nhiều thành tích đáng ghi nhận. Trong quá trình phát triển các dịch vụ cảng biển của Trung Quốc, có thể rút ra một số bài học sau:

- *Thứ nhất*, Trung Quốc chuẩn bị tốt hệ thống pháp luật cho hội nhập kinh tế quốc tế.

Khi gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), Trung Quốc cam kết tự do hóa trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển, nổi bật là các cam kết sau:

- ✓ Không hạn chế về mở cửa thị trường đối với mode 1 (cung cấp dịch vụ qua biên giới) và mode 2 (tiêu dùng dịch vụ ở nước ngoài).
- ✓ Không hạn chế về ưu đãi quốc gia cho các nhà cung cấp dịch vụ vận tải biển với mode 1 và mode 2.
- ✓ Về mở cửa thị trường (mode 3- hiện diện thương mại), Trung Quốc cho phép thành lập công ty để khai thác tàu biển treo cờ Trung Quốc theo các hình thức: Công ty hàng hải liên doanh với vốn góp bên ngoài không quá 49%, chủ tịch hội đồng quản trị và tổng giám đốc công ty liên doanh do phía Trung Quốc chỉ định.

- *Thứ hai*, chính sách mềm dẻo, hấp dẫn để khuyến khích các nhà đầu tư.

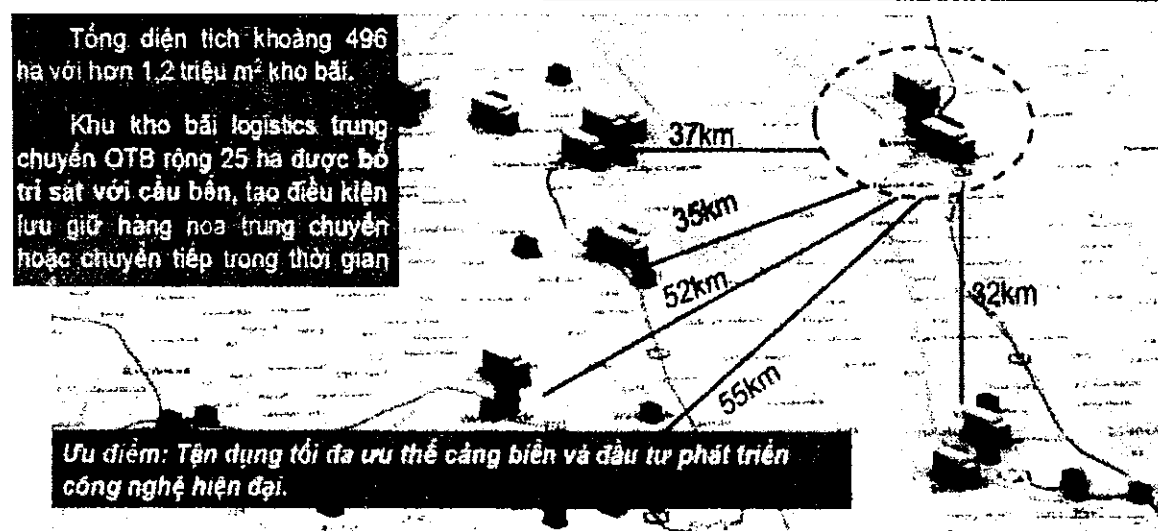
Trung Quốc có kinh nghiệm trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển và thu hút các nhà đầu tư rất hiệu quả, thông qua việc thực hiện chính sách mở cửa trong đầu tư xây dựng phát triển cảng, khuyến khích và ưu đãi nước ngoài đầu tư, cho phép tư nhân xây dựng, kinh doanh khai thác cảng.

- *Thứ ba*, mô hình quản lý và khai thác cảng được đa dạng hóa.

Về quản lý nhà nước, tất cả các cảng biển của Trung Quốc do Chính phủ Trung ương sở hữu và quản lý. Bộ Giao thông vận tải quản lý tất cả các cảng biển trong nước. Ở cấp địa phương, các chính quyền cảng ở mỗi tỉnh thành liên quan chịu trách nhiệm về các chức năng hàng hải như cảng vụ, hoa tiêu, kiểm soát giao thông của tất cả các loại và kiểu tàu biển.

3.1.8. Mô hình phát triển trung tâm Logistics Bremen-Đức

Trung tâm logistics Bremen GVZ Bremen là trung tâm logistics được xây dựng và khai thác đầu tiên tại Đức vào năm 1985. Đây là mô hình trung tâm logistics thành công nhất của Đức, liên tục từ năm 2004 luôn là trung tâm logistics GVZ đứng số 1 của Đức cũng như luôn đứng trong Top 10 trung tâm logistics của cả châu Âu. Các chính sách phát triển hoạt động logistics gồm có:



Hình 14. Mô hình phát triển TT logistics tại trung tâm GVZ Bremen–Đức

Thứ nhất, thu hút doanh nghiệp đến GVZ Bremen kinh doanh khai thác cũng như đầu tư vào trung tâm logistics này. Hiện tại GVZ Bremen thu hút khoảng 150 doanh nghiệp với số người làm việc khoảng 8.000 người. Kể từ ngày thành lập đến nay GVZ Bremen đã thu hút được tổng cộng khoảng 450 triệu EUR chủ yếu từ khu vực kinh tế công và khu vực kinh tế tư.

Thứ hai, đầu tư phát triển công nghệ hiện đại: trung tâm logistics tại Bremen liên tục được cập nhật và phát triển các dây chuyền sản xuất mới nhất như dây chuyền BANANA, GRAIN, chuỗi kho lạnh,...

3.1.9. Mô hình doanh nghiệp logistics, cảng biển Nhật Bản



Hình 15. Mô hình phát triển DN logistics tại cảng Yokohama–Nhật Bản

Một trong những doanh nghiệp logistics cảng thành công nhất Nhật Bản là trung tâm dịch vụ Hàng tại cảng Yokohama (Yokohama International Port Cargo Center YCC). Trung tâm logistics YCC nằm trên khu cầu cảng container hiện đại Daikok Pier, là trung tâm logistics lớn nhất Nhật Bản với tổng diện tích lên đến 32ha. Một trong những mục tiêu của việc xây dựng YCC là nhằm phát triển chức năng dịch vụ logistics cho cảng Yokohama. Để đạt mục tiêu đó, các chính sách phát triển của trung tâm logistics YCC bao gồm:

- *Thứ nhất*, mô hình đầu tư trung tâm logistics hiệu quả: YCC là mô hình hợp tác kinh doanh thành công giữa chính quyền thành phố Yokohama và quận Kanagawa, mỗi bên đóng góp vốn đầu tư 50%. Tổng số vốn đầu tư xây dựng YCC lên tới 60 tỷ yên với hợp đồng khai thác là 50 năm. Lợi nhuận thu được trong kinh doanh YCC được phân chia theo tỷ lệ đóng góp cổ phần của các bên tham gia.

- *Thứ hai*, áp dụng chiến lược kinh doanh lõi thay vì kinh doanh theo chiều rộng: Do môi trường cạnh tranh quốc tế ngày càng quyết liệt, các doanh nghiệp Nhật Bản đã thay đổi chiến lược chuyển sang tập trung vào các hoạt động kinh doanh cốt lõi, hạn chế mở rộng phát triển kinh doanh theo chiều rộng. Theo chiến lược kinh doanh mới, các doanh nghiệp Nhật Bản đã hạn chế kinh doanh các hoạt động logistics như kho, bãi và giảm dần hoạt động logistics 1PL, cũng như đẩy mạnh outsourcing dịch vụ 3PL. Chính vì vậy thị trường dịch vụ 3PL của Nhật Bản phát triển rất mạnh mẽ trong những năm gần đây. Chính phủ Nhật Bản hỗ trợ mạnh mẽ các doanh nghiệp vừa và nhỏ Nhật Bản cả về vốn, kỹ thuật, ... tham gia ngành logistics 3PL. Chính sách đúng đắn này thực sự đã hỗ trợ cho Nhật Bản có được ngành dịch vụ logistics 3PL hiệu quả, hiện đại mang lại lợi ích cho cả các chủ hàng và LSP. Theo xếp hạng của Ngân hàng thế giới WB, năm 2010 Nhật Bản xếp thứ 7 thế giới về chỉ số phát triển logistics với chỉ số LPI là 3,97 chiếm 95,2% mức độ hiệu quả cao nhất.

- *Thứ ba*, nhà nước đẩy mạnh các chính sách khuyến khích phát triển hoạt động logistics: Nhật Bản áp dụng cơ chế miễn thuế cho hàng hóa, đẩy mạnh các chính sách khuyến khích, hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi phát triển hệ thống logistics, hệ thống phân phối hiệu quả, khuyến khích phát triển và hỗ trợ việc áp dụng các công nghệ mới cho ngành công nghiệp logistics như EDI, ITS, GIS, RFID,... Chính phủ Nhật Bản hỗ trợ cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ Nhật Bản cả về vốn, kỹ thuật,... tham gia ngành logistics 3PL.

- *Thứ tư*, đầu tư trang thiết bị hiện đại phục vụ cho hoạt động logistics hiệu quả: Trung tâm logistics YCC được trang bị những thiết bị chuyên dụng hiện đại nhất cho hoạt động logistics, giúp giảm chi phí logistics và thời gian vận tải, xếp dỡ hàng. YCC có khả năng phục vụ 4,25 triệu tấn hàng hóa trên năm, tương đương với khoảng 5% tổng lượng hàng hóa qua cảng Yokohama. YCC được

trang bị những khu vực đậu xe (parking) rất lớn và điều phối luồng phương tiện ra vào tối ưu qua hệ thống máy tính, giúp hàng hóa có thể ra vào thuận tiện ngay cả trong giờ cao điểm. Hàng hóa được đảm bảo an ninh, an toàn do được giám sát và quản lý bởi các hệ thống giám sát hiện đại nhất.

3.1.10. Mô hình doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển Ridgeport–Mỹ

Tại Mỹ, do đặc thù là một lục địa rộng lớn, tài nguyên đất không hạn chế tuy vậy vẫn thường bị ùn tắc trên hệ thống đường vận tải bộ, do vậy các trung tâm logistics phục vụ cho các cảng biển thường không được xây dựng ngay trong khu vực cảng mà thường tại phía sau cảng khoảng 5–10 dặm, trong đó trung tâm logistics Ridgeport là một ví dụ điển hình.

Trung tâm logistics cảng biển Ridgeport là một khu vực đường sắt phục vụ có diện tích 130 ha nằm cách trung tâm Chicago khoảng 64 km.

Nằm dọc theo tuyến đường sắt chính của công ty đường sắt BNSF Transcontinental chạy từ cảng Los Angeles đến Long Beach và Chicago, có vị trí chiến lược chỉ cách trung tâm logistics Chicago–cảng container nội địa lớn nhất của Mỹ 12km, cách đường bộ chính I–55 khoảng 5 km, dễ dàng kết nối với I–55 và I80 cách 16 km.



Hình 16. Mô hình phát triển DN logistics tại cảng Ridgeport–Mỹ

Tận dụng lợi thế vị trí địa lý thuận tiện, chỉ cách Chicago là trung tâm có tốc độ phát triển nhanh nhất của Mỹ 12 km, trung tâm logistics Ridgeport bao gồm 3 khu vực cơ sở hạ tầng gồm khu phía trước tuyến đường sắt chính của BNSF Railways Transcontinental, khu thứ 2 cách khu thứ nhất 5 km nằm trên đường I–55 và trục giao cắt đường Loeno, và khu thứ 3 gồm 15 ha đang được xây dựng. Cách trung tâm logistics Chicago 13 km nhưng trung tâm logistics Chicago đã đạt đến doanh số phục vụ hàng là 1,2 triệu container/năm từ những

năm 2008, 2009. Do vậy, trung tâm logistics Ridgeport có lợi thế tuyệt đối về vị trí và khoảng cách đến nguồn hàng.

3.2. Kinh nghiệm trong nước

3.2.1. Thành phố Hồ Chí Minh

Hiện nay, hệ thống cảng TPHCM với đầu tàu cảng Sài Gòn luôn là cảng biển lớn nhất nước về khối lượng hàng hóa thông qua. Từ những năm 2008 trở lại đây, khi Tân cảng Sài Gòn hoàn tất di dời và đưa vào khai thác bến cảng container tại Cát Lái, sản lượng hàng container thông qua Tân cảng Cát Lái tăng lên không ngừng. Theo xếp hạng của The Journal of Commerce (JOC), trong top 50 cảng container lớn nhất thế giới năm 2018, cảng TP.HCM xếp hạng thứ 28. Chính sách phát triển dịch vụ logistics của Thành phố Hồ Chí Minh gồm có:

- *Thứ nhất*, đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông tạo điều kiện phát triển cảng biển và dịch vụ cảng biển.

- *Thứ hai*, ứng dụng CNTT trong điều hành sản xuất, làm thủ tục, tạo thuận lợi hơn cho hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng.

- *Thứ ba*, ban hành các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp làm hàng tại cảng như hỗ trợ phí nâng hạ giao nhận container trực tiếp tại cảng, ưu đãi về thời gian lưu bãi.

- *Thứ tư*, nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics tại cảng biển. Với sự thuận tiện về cảng biển kết hợp với các dịch vụ cảng biển, doanh nghiệp đóng tại các cảng không những dễ dàng vận chuyển nguyên liệu đến tận cửa với chi phí thấp mà còn được hưởng các dịch vụ giá rẻ. Ngoài tiết kiệm nhờ giao thông đường thủy ngắn hơn, các doanh nghiệp còn được hưởng các chính sách hỗ trợ phí nâng hạ giao nhận container trực tiếp tại cảng, ưu đãi về thời gian lưu bãi.



Hình 17. Cảng biển tại TP. Hồ Chí Minh

3.2.2. Thành phố Hải Phòng

Về cảng biển, do vị trí địa lý nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng ở khu vực Đông Á và Đông Bắc Á nên hệ thống cảng biển của thành phố được chú trọng đầu tư mở rộng từ rất sớm. Từ khi người Pháp tiến hành xây dựng Hải Phòng như một trung tâm thương mại, tài chính và cảng biển có tiếng tăm ở khu vực Thái Bình Dương, đến nay, cảng Hải Phòng đã có mối quan hệ gắn bó với nhiều cảng lớn trong khu vực và trên thế giới.

Cảng Hải Phòng đã phát huy lợi thế vị trí địa lý để phát triển cảng như sau:

- *Thứ nhất*, quy hoạch lại cảng biển và hệ thống hậu cần cho cảng biển (logistics) hợp lý; có sự phối hợp giữa hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, hàng không hiệu quả và có khả năng tăng cường phù hợp để giải quyết các gián đoạn theo mùa (ví dụ mưa bão) và đảm bảo rằng các cảng của Hải Phòng vẫn an toàn và khả thi khi có sự phát triển về nhu cầu cũng như công nghệ trong tương lai.

- *Thứ hai*, cảng đã áp dụng các công cụ điện tử quản lý hành chính cần thiết để thực hiện tối ưu hóa cảng biển, như ứng dụng tối đa hệ thống quản lý điện tử trong việc thực hiện thủ tục hành chính, kiểm soát tàu xuất – nhập cảng, phân loại container hàng hóa,... để tinh giảm bộ máy hành chính cũng đồng thời nâng cao chất lượng và năng lực cá nhân của mỗi người lao động.

- *Thứ ba*, cảng đã áp dụng các chương trình học tiên tiến như hợp tác hơn nữa với các doanh nghiệp địa phương để tìm hiểu về những yếu tố mà các doanh nghiệp này mong muốn từ người lao động để nâng cao trình độ, bổ sung kinh nghiệm thực tế của học viên ngay khi đang theo học, từ đó nâng cao tỷ lệ có việc làm ngay sau khi ra trường của sinh viên.

- Ngoài ra, để kêu gọi các nhà đầu tư, thành phố đã có một số chính sách ưu đãi doanh nghiệp như: ***(Theo Quyết định số 369/QĐ-UB ngày 08/02/2002 của UBND thành phố Hải Phòng)***

+ Ưu đãi và miễn tiền thuê đất: Tiền thuê đất được áp dụng linh động ở mức thấp và có lợi cho người đầu tư. Đất thuê có thể được miễn giảm tiền thuê tới 15 năm.

+ Bồi thường và chi phí di dời, giải phóng mặt bằng: UBND thành phố Hải Phòng sẽ thực hiện việc bồi thường, di dời, giải phóng mặt bằng và các thủ tục thuê đất. Chi phí này do UBND thành phố bỏ ra từ 50 - 100%.

+ Hỗ trợ chi phí cho việc san lấp: UBND thành phố Hải Phòng sẽ hỗ trợ một phần chi phí lên tới 25% tùy theo điều kiện khuyến khích khu vực đất đai.

+ Hỗ trợ đào tạo nhân lực: Lao động được tuyển dụng cho các dự án FDI sẽ được đào tạo miễn phí tại các trường đào tạo miễn phí tại các trường đào tạo của thành phố.

+ Thời gian đánh giá dự án: được rút ngắn lại từ 3 đến 5 ngày.

+ Chính sách một giá: Giá nước, phí thu gom rác thải, phí xây dựng thông nhất một giá cho cả doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Ngoài ra bắt đầu từ năm 2017, Hải Phòng là địa phương đầu tiên thực hiện thu phí hạ tầng cảng biển nhằm bổ sung ngân sách tái đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, duy tu, bảo dưỡng công trình hạ tầng kỹ thuật xã hội, công trình dịch vụ và tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng.

Để tăng nguồn thu cho Ngân sách Thành phố, ***HĐND Thành phố Hải Phòng đã có Nghị quyết số 148/2016/NQ-HĐND ngày 13/12/2016 “về việc thu phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng”***. Đây là khoản thu lớn, hiệu quả, góp phần quan trọng vào số thu ngân sách thành phố, từ đó thành phố có nguồn ngân sách để đầu tư trở lại nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông, duy tu, bảo dưỡng công trình hạ tầng kỹ thuật xã hội, công trình dịch vụ và tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng nhằm phục vụ các doanh nghiệp kinh doanh hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng, giảm tình trạng ùn tắc giao thông sau cảng.

Từ ngày 1/1/2017, tất cả hàng hóa thông qua các cảng biển tại Hải Phòng phải nộp phí dịch vụ hạ tầng cảng cho thành phố với mức thấp nhất dành cho một container 20 feet là 250.000 đồng, hàng rời là 2.000-50.000 đồng/tấn. Riêng hàng thuộc diện tạm nhập tái xuất đóng container là 2,2-2,3 triệu đồng một container 20 feet.

3.2.3. Đồng Nai

Có vị trí thuận lợi trong khu vực tứ giác kinh tế năng động nhất cả nước (Đồng Nai-Bình Dương-Bà Rịa - Vũng Tàu-TP.HCM), đóng vai trò như một cửa ngõ kết nối, Cảng Đồng Nai nằm phía Đông Bắc Sài Gòn có khả năng kết nối tuyến đường bộ và đường sông thuận lợi với các cảng biển lớn ở TP.HCM như Cát Lái, VICT, SPCT,... và cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải. Với vị trí chiến lược cùng những nỗ lực phát triển không ngừng, Cảng Đồng Nai đã và đang chuyển mình, tạo dựng nên thương hiệu và khẳng định vị thế trên thị trường, đáp ứng nhu cầu của khách hàng trong lĩnh vực khai thác container và hàng tổng hợp. Chính sách phát triển dịch vụ logistics bao gồm:

- *Thứ nhất*, phát triển hệ thống cảng cạn, một mắt xích quan trọng trong vận tải đa phương thức, góp phần giảm chi phí vận chuyển và giảm thời gian lưu hàng tại cảng. ICD Long Bình nằm tại thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai là

một đơn vị thuộc hệ thống cung ứng dịch vụ Logistics của Tân cảng Sài Gòn. Đây là một trong số các ICD chỉ có duy nhất một phương thức vận tải kết nối (đường bộ) nhưng vẫn phát triển mạnh mẽ trong thời gian qua do có ưu thế rõ rệt về mặt địa lý.

- *Thứ hai*, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, góp phần giảm thời gian và chi phí vận chuyển cho DN.

Cảng Đồng Nai là depot và cảng trung chuyển có khả năng kết nối đường sông bằng sà lan nằm trong khu vực tỉnh Đồng Nai, giúp DN rút ngắn thời gian, tiết kiệm chi phí.

Đối với hàng xuất: các nhà máy chở hàng đến đóng hàng tại cảng Đồng Nai hoặc các nhà máy lấy container rỗng tại cảng Đồng Nai để về đóng hàng tại nhà máy. Đóng hàng xong, các nhà máy hạ container hàng tại Cảng Đồng Nai. Sau đó Cảng Đồng Nai sẽ vận chuyển bằng sà lan đến các cảng container quốc tế như VICT, SPCT, Cát Lái tại TP.HCM và các cảng TCIT, TCCT, CMIT, SP-PSA... tại khu vực Cái Mép - Thị Vải. Tại đây hàng sẽ được xếp lên tàu xuất đi các nước trên thế giới, và đối với hàng nhập thì quy trình ngược lại. Giải pháp này đem lại một số lợi ích là giảm chi phí vận chuyển từ các nhà máy đến Cảng Đồng Nai so với đến Cảng Cát Lái, VICT, SPCT, cảng trung chuyển tại khu vực Thủ Đức, TP.HCM ít nhất 300.000-500.000 đồng/container. Nếu so với đến các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải thì chi phí này giảm ít nhất 1.000.000-1.500.000 đồng/container. Đồng thời rút ngắn thời gian vận chuyển giúp các nhà vận chuyển có thể tăng cường được lượt vận chuyển và tăng doanh thu và lợi nhuận. Giải pháp này cũng giảm bớt thời gian các xe container lưu thông đường bộ tránh tình trạng kẹt xe.

3.2.4. Kinh nghiệm về thu hút đầu tư vào khu công nghiệp tại Việt Nam:

Bên cạnh việc phát triển hệ thống cảng biển và dịch vụ logistics gắn liền với cảng biển, các địa phương cũng chú trọng trong việc thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp trên địa bàn nhằm gia tăng lượng hàng, mở rộng quy mô và nhu cầu với dịch vụ logistics.

Khi bắt đầu phát triển mô hình sản xuất tập trung tại khu công nghiệp, một khu công nghiệp sẽ dễ dàng thu hút đầu tư hơn nếu nằm trong khu vực có môi trường kinh doanh tốt, có lợi thế về giao thông (đặc biệt là cảng hàng không và cảng biển), có cơ sở hạ tầng hoàn chỉnh, có chính sách ưu đãi hấp dẫn. Thế nhưng hiện nay, điều ấy đã trở thành một chuẩn chung, khiến các khu công nghiệp không mấy khác biệt, dẫn đến cạnh tranh gay gắt, thậm chí ảnh hưởng tiêu cực đến thu hút đầu tư. Vì vậy, đổi mới mô hình tổ chức khai thác khu công nghiệp là xu hướng, là yêu cầu thiết yếu để thu hút đầu tư vào khu công nghiệp, đảm bảo hiệu quả của quy hoạch và sử dụng đất của các địa phương.

Tại TP. Hồ Chí Minh, khi chính quyền Thành phố chú trọng dịch chuyển

dẫn sang các ngành công nghệ cao, khuyến khích các ngành công nghiệp sử dụng đất đai ít, một số khu công nghiệp ở TP. Hồ Chí Minh đã có những thay đổi nhanh để thích ứng với thị trường, điển hình như KCN Tân Thuận, Hiệp Phước, VSIP.

Tân Thuận nhìn thấy khó có thể kiếm lợi nhuận nếu cứ tiếp tục cho thuê nguyên lô. Một giải pháp được thực thi: xây dựng các nhà xưởng từ 3 - 8 tầng với diện tích mỗi sàn trên dưới 1.000m². Nói cách khác, một lô đất cho thuê không còn là cứ địa của một doanh nghiệp mà có thể có cả chục doanh nghiệp hoạt động. Đây là cách thu hút doanh nghiệp quy mô nhỏ, vốn đầu tư ít nhưng muốn có ngay nhà xưởng hoạt động và các tiện ích đi kèm. Nhờ mô hình này, tỷ lệ lấp đầy gia tăng, chưa kể giúp nâng cao năng suất đầu tư và số lượng doanh nghiệp hoạt động trên một hecta đất. Giá thuê đất trung bình tại Tân Thuận đã tăng lên 15 triệu USD/ha, gấp đôi so với trước đó là 7 triệu USD/ha và tăng lên 12 doanh nghiệp/ha so với một doanh nghiệp/ha trước đây. Với tính hiệu quả ấy, mô hình này đã bắt đầu lan rộng tại các khu công nghiệp của TP. Hồ Chí Minh.

Khu công nghiệp Hiệp Phước, trong chiến lược kinh doanh mới, tập trung vào việc tạo ra các lô đất cho thuê có diện tích từ 750 - 1.000m² với mục tiêu thu hút doanh nghiệp nhỏ, doanh nghiệp khởi nghiệp. Theo đánh giá của ban lãnh đạo khu công nghiệp Hiệp Phước, số lượng doanh nghiệp vừa và nhỏ rất lớn, rất cần mặt bằng sản xuất, nên đây là cách để đáp ứng nhu cầu đa dạng ấy. Đến nay, cách làm này đã thu hút được 34 dự án với 44 lô đất tổng cộng 20ha, được lấp đầy với các ngành sản xuất cơ khí, thực phẩm chế biến, hóa mỹ phẩm, dược phẩm, điện tử, kho vận... Khu công nghiệp Hiệp Phước cũng được đánh giá là khá năng động trong chiến lược kinh doanh, khi mở Khu kỹ nghệ Việt - Nhật với mục tiêu thu hút các nhà đầu tư Nhật Bản có quy mô nhỏ. Theo đó, Hiệp Phước xây dựng nhà xưởng sẵn theo tiêu chuẩn Nhật Bản và kèm theo các dịch vụ như giấy phép đầu tư, giấy phép xây dựng, tư vấn thuế, kế toán, đào tạo và huấn luyện nhân lực biết tiếng Nhật. Như vậy, "chủ đất" thực hiện dịch vụ từ A tới Z, tạo môi trường thuận lợi nhất để nhà đầu tư tập trung nguồn lực vào sản xuất và kinh doanh. Mô hình này khá thành công khi nhiều nhà đầu tư Nhật Bản đã đăng ký hoạt động tại Hiệp Phước.

Khu công nghiệp Việt Nam - Singapore (VSIP) sau 20 năm hoạt động tại Việt Nam đã trở thành một thương hiệu đáng tin cậy, từ một dự án ban đầu tại Bình Dương, đến nay đã có tổng cộng 9 khu công nghiệp trên cả nước tại Bắc Ninh, Hải Phòng, Quảng Ngãi, Hải Dương và Nghệ An. Sự thành công của VSIP nhờ vào việc điều hành của Tập đoàn Sembcorp Industries., Ltd, Singapore, có mối hợp tác chặt chẽ với nhiều công ty toàn cầu, nhờ đó có khách hàng đến từ 30 quốc gia và vùng lãnh thổ. Sembcorp khi đầu tư vào VSIP đã xây dựng mối liên kết chặt chẽ với các doanh nghiệp khác, phân công đầu tư theo thế mạnh của mỗi doanh nghiệp để cùng phát triển. Trong quá trình phát triển, VSIP đã chuyển mình từ một KCN truyền thống trở thành Khu liên hợp

Công nghiệp - Đô thị, Dịch vụ có quy hoạch tổng thể đồng bộ theo hướng phát triển sạch và xanh theo tiêu chuẩn Singapore tại Việt Nam.

4. Bài học kinh nghiệm

Dựa trên kinh nghiệm đã được các nước trên thế giới và các địa phương trong nước triển khai thành công, Đà Nẵng có thể nghiên cứu các đề xuất sau:

(1) Phát triển dịch vụ logistics gắn liền với dịch vụ cảng biển

Các trung tâm logistics lớn trên thế giới và tại Việt Nam đều có xuất phát điểm từ ***lợi thế về hệ thống cảng biển và các tuyến vận tải biển quốc tế, các dịch vụ logistics đều được xây dựng trên cơ sở dịch vụ cảng biển nhằm đem lại giá trị gia tăng.***

(2) Liên tục mở rộng không gian phát triển dịch vụ cảng biển và dịch vụ logistics

Xu hướng chung của vận tải biển, cảng biển và trung tâm logistics là gia tăng về kích thước và quy mô nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, giảm chi phí vận hành. 02 khu vực cảng biển lớn nhất của Việt Nam là đều đã từng bước hoàn thiện quá trình dịch chuyển lần thứ 3 của mình: cảng Hải Phòng di dời từ khu bến Hoàng Diệu ra khu vực Đình Vũ và hiện nay là khu bến Hoàng Diệu; cảng TP. HCM di dời từ khu bến Sài Gòn ra khu vực Hiệp Phước và hiện nay là khu bến Cái Mép – Thị Vải. ***Trong đó cảng Đà Nẵng mới hoàn thành việc di dời từ khu bến sông Hàn ra khu vực Tiên Sa và khu bến Liên Chiểu hiện vẫn đang trong giai đoạn quy hoạch.***

(3) Có chiến lược phù hợp để thu hút và gia tăng lợi nhuận từ hàng hóa quá cảnh, trung chuyển

Các cảng biển lớn trong giai đoạn đầu để triển khai các chính sách ưu đãi, hỗ trợ nguồn hàng quá cảnh nhằm tạo dựng một thị trường sôi động, hấp dẫn các tuyến vận tải biển quốc tế. Khi lượng hàng quá cảnh, trung chuyển đã ổn định, các chính sách sẽ chuyển dịch theo hướng gia tăng lợi nhuận từ hàng quá cảnh (VD: phí hạ tầng cảng biển đối với hàng tạm nhập tái xuất thông qua cảng biển Hải Phòng, TP HCM cao hơn từ 2 – 8 lần so với hàng hóa xuất nhập khẩu thông thường – 200.000 – 2.200.000 VNĐ/Teu)

(4) Nghiên cứu hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics với quy mô và vị trí phù hợp nhằm hỗ trợ tối ưu cho cảng biển

Với điều kiện hạn chế về quỹ đất cũng như ưu tiên quỹ đất lâu dài để phát triển các dịch vụ logistics gắn liền với dịch vụ cảng biển, hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng cần ***phát triển với quy mô và vị trí phù hợp với từng giai đoạn phát triển của khu bến Liên Chiểu nhằm giảm chi phí vận tải và nâng cao hiệu quả sử dụng đất.***

(5) Nghiên cứu áp dụng mô hình quản lý cảng theo hình thức chính

quyền cảng

Với cả 2 bài học kinh nghiệm từ cảng biển Trieste và Singapore, **mô hình này đã được ứng dụng linh hoạt và phát huy hiệu quả trong phát triển dịch vụ logistics gắn liền với cảng biển**. Với mô hình quản lý theo kiểu chính quyền cảng này, cơ quan quản lý cảng sở hữu và bảo trì các công trình cảng cũng như khai thác bến.

(6) Phát triển khu tự do thương mại FTZ

Nguồn hàng tại chỗ vẫn là ưu tiên hàng đầu của các trung tâm logistics và dịch vụ cảng biển (ngay cả 1 trong những cảng trung chuyển cotainer hàng đầu trong khu vực là Singapore cũng cần các chính sách về tự do thương mại để thu hút các doanh nghiệp đầu tư khu vực hậu cần cảng biển). Khu vực cảng tự do mang lại khá nhiều thuận lợi các công ty logistics khai thác và vận hành tại cảng Trieste và Singapore như miễn các loại thuế hoặc các khoản phí thấp hơn; quyền ra vào tàu và hàng hóa không phân biệt đối xử, bất kể điểm đến, nguồn gốc, trong một thời gian không xác định; không giới hạn thời gian lưu kho hàng hóa, không có thủ tục hải quan nào được hoàn thành miễn là hàng hóa ở trong Vùng tự do; Quá cảnh đơn giản hóa cho các phương tiện thương mại hướng ra nước ngoài đang quá cảnh đến/từ cảng.

(7) Cơ chế chính sách ưu đãi để thu hút các nhà đầu tư, doanh nghiệp lớn, công nghệ hiện đại

Xây dựng và phát triển trung tâm logistics là một loại hình đầu tư đòi hỏi vốn lớn thời gian thu hồi vốn dài rủi ro cao mà chủ yếu là mang lại lợi ích cho kinh tế-thương mại của một thành phố một vùng kinh tế một quốc gia đó. Chính vì vậy, cần phải có cơ chế chính sách riêng đặc thù để thu hút đầu tư tối đa nguồn lực thúc đẩy phát triển các trung tâm logistics. Phần lớn các nước phát triển thành công đều áp dụng chính sách **hỗ trợ tín dụng và chính sách thuế hấp dẫn** để thu hút đầu tư vào các trung tâm logistics và các khách hàng đến khai thác kinh doanh tại các trung tâm logistics.

(8) Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ

Ứng dụng, cập nhật công nghệ hiện đại trong quản lý cảng (hải quan điện tử, định vị container, bốc xếp tự động,...) là phương hướng triển vọng để phát triển dịch vụ cảng biển dựa trên bài học kinh nghiệm của các trung tâm logistics trên thế giới cũng như Việt Nam.

Cùng với sự bùng nổ của nền kinh tế chia sẻ và kinh tế xanh, các dịch vụ logistics xanh với nền tảng ứng dụng khoa học công nghệ sẽ là xu thế phát triển tất yếu của giai đoạn tới.

PHẦN 2: ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG VÀ KẾT NỐI VỚI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG VÀ HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY GIAI ĐOẠN 2010-2020

I. Đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng

1. Đánh giá hiện trạng chính sách liên quan đến phát triển dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng

1.1. Rà soát những chính sách quan trọng liên quan đến phát triển dịch vụ logistics tại Đà Nẵng

1.1.1. Cơ chế chính sách cấp Trung ương

Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ: 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. Chính phủ ưu tiên phát triển 2 trung tâm tại Đà Nẵng và 2 trung tâm logistics trong Hành lang kinh tế đường 14B và Hành lang kinh tế đường 9 trong Vùng Bắc Trung bộ và duyên hải miền Trung. Cụ thể: Khu vực thành phố Đà Nẵng: 01 Trung tâm hạng I, giai đoạn đến năm 2020 có quy mô tối thiểu 30 ha, giai đoạn đến năm 2030 có quy mô trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm Đà Nẵng và các tỉnh lân cận; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp... 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II).

Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11 tháng 6 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải: Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Chủ trương hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn tại các khu vực, hành lang kinh tế. Hành lang kinh tế đường 9: Giai đoạn đến năm 2030 tổng công suất khoảng 22.500 - 45.000 TEU/năm. Ưu tiên vị trí khu kinh tế cửa khẩu, phục vụ trực tiếp cho hoạt động vận tải hàng hóa qua biên giới với Lào, hoạt động vận tải trên hành lang kinh tế Đông Tây. Kết nối với các cảng biển Đà Nẵng, Chân Mây, Mỹ Thủy; Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, đường 14B: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 52.500 - 157.500 TEU/năm; giai đoạn đến năm 2030 tổng công suất khoảng 189.000 - 252.000 TEU/năm. Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics khu vực thành phố Đà Nẵng. Phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, đồng thời hỗ trợ cho tổ chức vận tải sau cảng biển Đà Nẵng.

Nghị quyết 43-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2019 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến

năm 2045 đã đề ra mục tiêu thành phố Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm kinh tế - xã hội lớn của cả nước và Đông Nam Á, là trung tâm kinh tế biển, hình thành chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại miền Trung với vai trò trung tâm của Đà Nẵng. Nghị quyết 43-NQ/TU làm rõ chính sách ưu tiên nguồn lực chú trọng phát triển 5 lĩnh vực mũi nhọn của thành phố trong đó có cảng biển, hàng không gắn với dịch vụ logistics. Nghị quyết nhấn mạnh việc phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành một trung tâm kinh tế biển, hình thành chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại miền Trung với vai trò của trung tâm của Đà Nẵng. Nghị quyết cũng làm rõ phải chú trọng đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, hiện đại, kết nối miền Trung – Tây Nguyên, phát triển hành lang kinh tế Đông – Tây, tiểu vùng sông Mê Kong. Đây là định hướng và chủ trương quan trọng mà Bộ Chính Trị đã ban hành làm tiền đề cho phát triển dịch vụ logistics tại Đà Nẵng.

Quyết định 393/QĐ-TTg ngày 18 tháng 3 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030. Theo Quyết định này quan điểm phát triển thành phố Đà Nẵng phải trên cơ sở đổi mới căn bản mô hình phát triển kinh tế, chú trọng phát triển theo chiều sâu kết hợp phát triển theo chiều rộng một cách hợp lý; phát triển Đà Nẵng theo hướng đô thị sinh thái, hiện đại, thông minh với 3 trụ cột chính là du lịch, công nghiệp và công nghệ cao, và kinh tế biển để phát triển.

Quyết định 359/QĐ-TTg ngày 15 tháng 3 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Quyết định 359/QĐ-TTg là cơ sở quan trọng trong đầu tư xây dựng và phát triển kinh tế xã hội thành phố, là định hướng để phát triển cơ sở hạ tầng cho ngành dịch vụ logistics tại Đà Nẵng và tăng thu hút đầu tư vào lĩnh vực này. Trong Quyết định này đã phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng với các nội dung liên quan đến quy mô dân số, đất đai đô thị; quy hoạch sử dụng đất; mô hình và cấu trúc phát triển không gian, định hướng tổ chức không gian; định hướng phát triển hệ thống hạ tầng kinh tế, xã hội; định hướng quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật.

1.1.2. Cơ chế chính sách thành phố Đà Nẵng

Quyết định 5778/QĐ-UBND ngày 03 tháng 12 năm 2018 của UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt Quy hoạch phát triển hạ tầng logistics thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 với chủ trương phát huy các nguồn lực, lợi thế của thành phố để xây dựng Đà Nẵng thành một trung tâm dịch vụ hậu cần trọng điểm của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa chính ra biển Đông của Hành lang kinh tế Đông – Tây. Trong Quyết định này, việc quy hoạch hệ thống trung tâm logistics gắn kết trong một hệ thống tổng thể các quy hoạch phát triển thương

mai, công nghiệp, giao thông vận tải, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển hệ thống hạ tầng kinh tế - xã hội dựa trên sự huy động các nguồn lực xã hội bao gồm nguồn lực từ các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Trong quy hoạch phát triển các Trung tâm logistics đến năm 2045 của Đà Nẵng sẽ có 01 trung tâm logistics cấp vùng và các trung tâm logistics cấp tỉnh.

Quyết định số 688/QĐ-UBND ngày 28 tháng 02 năm 2020 của UBND thành phố về phát triển bền vững kinh tế biển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 & Kế hoạch thực hiện Chương trình hành động số 28-CTr/TU ngày 18-02-2019 của Thành ủy về phát triển bền vững kinh tế biển thành phố Đà Nẵng: Xây dựng bộ chỉ tiêu thống kê phát triển bền vững kinh tế biển làm cơ sở để giám sát, đánh giá việc thực hiện Nghị quyết 36-NQ/TW; Đẩy nhanh tiến độ đầu tư hệ thống cảng theo các quy hoạch đã được phê duyệt, các tuyến đường kết nối, theo dõi, đôn đốc đầu tư cơ sở hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố theo quy hoạch được duyệt

Quyết định số 3395/QĐ-UBND ngày 26 tháng 10 năm 2021 ban hành đề án đẩy mạnh thu hút đầu tư vào thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021 – 2025, tầm nhìn 2030. Đây là một đề án quan trọng đóng góp tạo sự đột phá, vừa khơi dậy các nguồn lực nhằm khai thác, tận dụng các tiềm năng, lợi thế vốn có của Đà Nẵng cho phát triển KT-XH nói chung và logistics nói riêng.

Quyết định số 2870/QĐ-UBND ngày 28 tháng 8 năm 2021 của UBND thành phố Đà Nẵng ban hành Đề án Chuyển đổi số trên địa bàn thành phố đến năm 2025, định hướng đến 2030. Về phát triển kinh tế số lĩnh vực giao thông vận tải và logistics: [1] Số hóa toàn bộ hạ tầng giao thông trên bản đồ số GIS phục vụ công tác xây dựng và duy tu bảo dưỡng công trình giao thông, quản lý quy hoạch giao thông, chia sẻ cho các cơ quan có liên quan khai thác sử dụng; [2] Xây dựng lộ trình tích hợp cảm biến, thiết bị IoT, thông minh hóa hạ tầng giao thông, hầm, cầu đường bộ nhằm theo dõi, kiểm soát tình trạng kết cấu công trình, tải trọng phương tiện,...; [3] Triển khai thêm ít nhất 02 trung tâm kho bãi, chia chọn tự động dựa trên công nghệ số, thông minh phục vụ phát triển logistics. Triển khai ứng dụng công nghệ số đối với hệ thống Cảng Đà Nẵng, hướng đến hình thành mô hình Cảng thông minh.

1.2. Thực trạng quản lý hoạt động logistics trên địa bàn Đà Nẵng

Luật Thương mại năm 2005 đã quy định cụ thể hoạt động cung ứng dịch vụ logistics, tuy nhiên chưa quy định cụ thể hơn trách nhiệm, quyền hạn, phân công quản lý nhà nước đối với hoạt động logistics. Tại Nghị định số 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics đã quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Trong đó, Chính phủ đã phân công Bộ Công Thương chịu trách nhiệm

chung tổ chức thực hiện Nghị định này.

Tại Thông tư liên tịch số 22/3015/TTLT-BC-BNV ngày 30/06/2015 của Bộ Công Thương và Bộ Nội vụ trước đây; và Thông tư số 04/2022/TT-BCT ngày 28/01/2022 của Bộ trưởng Bộ Công Thương (có hiệu lực từ 15/3/2022, thay thế Thông tư liên tịch 22/2008/TTLT-BCT-BNV) hướng dẫn chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của cơ quan chuyên môn về công thương thuộc UBND cấp tỉnh, cấp huyện đã quy định nhiệm vụ quản lý nhà nước về dịch vụ logistics là thuộc Sở Công Thương tại địa phương.

Sở Công Thương TP. Đà Nẵng là đơn vị được giao trách nhiệm quản lý nhà nước đối với hoạt động logistics để hỗ trợ cho các hoạt động sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu hàng hóa. Trong thời gian qua, Sở Công Thương TP. Đà Nẵng với sự hỗ trợ của các cơ quan quản lý Trung ương trong lĩnh vực logistics đã chủ trì, phối hợp với cơ quan chức năng tại TP. Đà Nẵng thực hiện tốt công tác quản lý hoạt động logistics với nhiều nhiệm vụ được hoàn thành để đẩy mạnh sự phát triển của ngành logistics tại Đà Nẵng.

Sở Giao thông vận tải thực hiện chức năng quản lý nhà nước đối với hoạt động giao thông vận tải và một số kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phục vụ hoạt động logistics như cảng cạn, trung tâm tiếp vận; bến, cảng thủy nội địa; ga hàng hóa; bến, bãi tập kết hàng hóa.

Sở Xây dựng cung cấp, hướng dẫn thông tin, chỉ tiêu quy hoạch xây dựng, kiến trúc hạ tầng kỹ thuật đô thị, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế, khu công nghệ cao; lên phương án kiến trúc hỗ trợ các nhà đầu tư trong các dự án kết cấu hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố; nghiên cứu, lập, thẩm định và trình duyệt theo quy định.

Sở Tài nguyên và Môi trường cung cấp thông tin về quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất, hướng dẫn nhà đầu tư lập hồ sơ sử dụng đất, báo cáo/đánh giá tác động môi trường các dự án xây dựng hạ tầng logistics.

Sở Kế hoạch và Đầu tư thực hiện đăng ký doanh nghiệp, cấp phép và trình duyệt chủ trương đầu tư cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ, đầu tư dự án lĩnh vực logistics; Ban xúc tiến hoạt động đầu tư chủ trì các hoạt động đẩy mạnh thu hút, kêu gọi đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics trên địa bàn Thành phố.

Cục Hải quan thành phố thực hiện chức năng thông quan, hỗ trợ và tạo điều kiện thông thoáng, rút ngắn thời gian làm hàng tại cảng biển, cảng hàng không và cửa khẩu, từ đó tăng cường độ tin cậy và chất lượng của dịch vụ logistics thực hiện tại Đà Nẵng. Cục Hải quan thành phố đã đẩy mạnh thu hút, kêu gọi các doanh nghiệp đầu tư vào ứng dụng CNTT và chuyển đổi số để thực hiện các

hoạt động thông quan hàng hóa điện tử; 100% doanh nghiệp ứng dụng chữ ký số vào thông quan hàng hóa tự động trên phần mềm VNACCS/VCIS.

Chính quyền Đà Nẵng đã xây dựng các chiến lược và các chính sách liên quan đến phát triển thành phố Đà Nẵng trong đó có hỗ trợ và phát triển ngành dịch vụ logistics và đặt trong tổng thể chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, Vùng KTTĐ miền Trung, vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung; có sự kết nối chặt chẽ với các cực tăng trưởng, các trung tâm phát triển, các thành phố lớn trong cả nước và khu vực Đông Nam Á, châu Á – Thái Bình Dương; dựa trên sự khai thác và sử dụng có hiệu quả mọi tiềm năng, lợi thế nhất là tài nguyên thiên nhiên, tiềm năng kinh tế biển, vị trí địa kinh tế và địa chiến lược quan trọng của thành phố Đà Nẵng trong vùng và cả nước. Chính quyền Đà Nẵng đã chỉ đạo các cơ quan chức năng liên quan trong thành phố, phối hợp thực hiện tốt các công tác liên quan đến phát triển hạ tầng dịch vụ logistics, công tác hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, công tác hỗ trợ phát triển doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics, công tác thống kê, rà soát tình hình hoạt động logistics.

Trong giai đoạn 2015 - 2020, Sở Công Thương đã phối hợp với Sở Giao thông vận tải và các đơn vị chức năng trong thành phố thường xuyên rà soát tình hình thực hiện các hoạt động logistics, phát hiện những tồn tại và rào cản, đề kịp thời điều chỉnh, hỗ trợ phát triển doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics. Trong đó nhiều công trình giao thông được đầu tư đã đem lại những chuyển biến rõ nét, tạo điều kiện để ngành logistics tại Đà Nẵng có nhiều cơ hội phát triển, bao gồm: Nút giao thông khác mức Ngã Ba Huế; cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi; đường Hồ Chí Minh (La Sơn - Túy Loan); tuyến đường vành đai phía Nam (Hòa Phước - Hòa Khương); đường Nguyễn Tất Thành nối dài; tuyến đường gom dọc đường sắt từ Ngã ba Huế đến Hòa Cầm; đường Mai Đăng Chơn - giai đoạn 2... Trong giai đoạn tới, Đà Nẵng sẽ tiếp tục triển khai, đẩy nhanh tiến độ đầu tư nhiều dự án giao thông trọng điểm: Mở rộng hầm Hải Vân - giai đoạn 2; đường vành đai phía Tây (đoạn từ Quốc lộ 14B đến đường Hồ Chí Minh); đường ven sông Tuyên Sơn - Túy Loan; tuyến đường Trục I Tây Bắc; Đường ĐH2; dự án Cải thiện hạ tầng giao thông thành phố Đà Nẵng - OFID (đường và cầu qua sông Cổ Cò và tuyến đường Vành đai phía Tây 2); cụm nút giao thông phía Tây cầu Trần Thị Lý; nâng cấp, cải tạo đường ĐT601; đường Hòa Phú - Hòa Ninh...

Triển khai, đẩy nhanh tiến độ đầu tư nhiều dự án giao thông trọng điểm để thực hiện kế hoạch “Tập trung phát triển dịch vụ logistics, cảng biển, đưa Đà Nẵng trở thành trung tâm kinh tế biển lớn của cả nước”. Quy hoạch chung TP Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 sẽ hình thành 7 Trung tâm

logistics chính được bố trí tại các đầu mối giao thông, khu công nghiệp, cụm công nghiệp.

Chính quyền thành phố luôn đồng hành với doanh nghiệp, tích cực hỗ trợ nhà đầu tư và doanh nghiệp giải quyết khó khăn vướng mắc tạo niềm tin cho nhà đầu tư trong việc đầu tư vào dịch vụ và cơ sở hạ tầng logistics. Khu vực đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) trong giai đoạn 2016 – 2020 đã đóng góp đáng kể trong tăng trưởng xuất khẩu của thành phố (chiếm 52,3% tổng giá trị XK của toàn thành phố và cao hơn kim ngạch XK của khu vực kinh tế trong nước), khu vực FDI cũng góp phần thúc đẩy chuyển đổi cơ cấu mặt hàng xuất khẩu từ thủy sản, giày dép, hàng may mặc chuyển dịch theo hướng tăng tỷ lệ hàng công nghiệp điện tử, các mặt hàng công nghệ cao.

Bên cạnh đó, các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp được ban hành kịp thời, các văn bản quy phạm pháp luật được ban hành trong giai đoạn 2016 – 2020 liên quan đến chính sách, định hướng, quy hoạch phát triển các lĩnh vực ngành nghề và cơ chế hỗ trợ đầu tư, sửa đổi bổ sung các cơ chế, chính sách không còn phù hợp với thành phố như chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ, ngành dịch vụ, ngành công nghiệp, chính sách khuyến khích ứng dụng công nghệ, chính sách đặc thù với Khu công nghệ cao Đà Nẵng.

Thành phố đã chủ động cụ thể hóa và triển khai thực hiện Nghị định số 04/2018/NĐ-CP; ban hành các chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ². Chính vì vậy, vốn đầu tư thu hút vào các lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ (CNHT) cũng gia tăng đạt trên 9.040 tỷ đồng năm 2020. Ngoài ra, nhằm khuyến khích, thu hút mạnh mẽ các doanh nghiệp/nhà đầu tư, nhất là doanh nghiệp trong nước quan tâm đầu tư phát triển CNHT trên địa bàn thành phố, ngày 17/12/2021, Hội đồng nhân dân TP. Đà Nẵng đã ban hành Nghị quyết số 53/2021/NQ-HĐND về quy định chính sách phát triển CNHT trên địa bàn thành phố Đà Nẵng thay thế Nghị quyết số 20/2016/NQ-HĐND ngày 11/8/2016 và Nghị quyết số 206/2018/NQ-HĐND ngày 19/12/2018. Chính sách mới theo Nghị quyết số 53/2021/NQ-HĐND có nhiều nội dung hỗ trợ mang tính chất đặc thù của Đà Nẵng, nhiều nội dung hỗ trợ theo quy định của Trung ương nhưng có mức chi hỗ trợ cao hơn, điều kiện thụ hưởng thuận lợi hơn và danh mục sản phẩm CNHT được thụ hưởng chính sách được mở rộng hơn. Đến nay, thành phố có trên 100 doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực CNHT, chiếm 5,8% doanh nghiệp công nghiệp toàn thành phố; tỷ trọng giá trị tăng thêm (VA) của sản phẩm CNHT trong toàn ngành công nghiệp tăng từ 21,4% năm 2016 lên khoảng 22% năm

² Nghị quyết số 53/2021/NQ-HĐND về quy định chính sách phát triển CNHT trên địa bàn thành phố Đà Nẵng thay thế Nghị quyết số 20/2016/NQ-HĐND ngày 11/8/2016 và Nghị quyết số 206/2018/NQ-HĐND ngày 19/12/2018.

2020. Đà Nẵng đặt ra mục tiêu đến năm 2025, Thành phố có trên 150 doanh nghiệp CNHT; trong đó, có ít nhất 10% doanh nghiệp trong nước đủ năng lực cung ứng sản phẩm trực tiếp cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp sản phẩm hoàn chỉnh; giá trị CNHT chiếm khoảng 30% giá trị tăng thêm của ngành công nghiệp chế biến, chế tạo; thu hút ít nhất 1 công ty, tập đoàn đa quốc gia đầu tư sản xuất sản phẩm hoàn chỉnh. Phân đầu đến năm 2030, Thành phố có trên 300 doanh nghiệp CNHT, trong đó có ít nhất 15% doanh nghiệp trong nước đủ năng lực cung ứng trực tiếp cho doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp sản phẩm hoàn chỉnh; giá trị CNHT chiếm khoảng 40% giá trị tăng thêm của ngành công nghiệp chế biến, chế tạo; trên mỗi lĩnh vực CNHT thu hút ít nhất 1 công ty, tập đoàn đa quốc gia đầu tư sản xuất sản phẩm hoàn chỉnh. Dự kiến khi các dự án lớn đi vào hoạt động sẽ tạo ra sự thay đổi lớn về tỷ trọng sản phẩm CNHT trong cơ cấu giá trị tăng thêm của ngành, từ đó sẽ làm tăng lượng hàng hóa lưu chuyển tại Đà Nẵng để phục vụ hoạt động sản xuất và chế tạo cho các ngành công nghiệp.

Chính quyền Đà Nẵng có nhiều chính sách³ và biện pháp phù hợp liên quan đến việc cung cấp thông tin, thực hiện hành chính điện tử “một cửa” nhanh chóng, và hỗ trợ xúc tiến đầu tư/thương mại để các doanh nghiệp khai thác có hiệu quả cơ hội tiếp cận và mở rộng thị trường từ các FTA mà Việt Nam đã ký kết, đặc biệt là Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA), Hiệp định Bảo hộ đầu tư Việt Nam - EU (EVIPA), và các Hiệp định thương mại tự do ký giữa ASEAN với các khối nước ở châu Á, châu Úc.

Căn cứ theo Quyết định số 1874/QĐ-TTg ngày 13 tháng 10 năm 2014, chính quyền Đà Nẵng đã phối hợp với chính quyền các Tỉnh/Thành phố trong khu vực để xây dựng Vùng KTTĐ Miền Trung thành trung tâm kinh tế biển mạnh, tạo thế tiến ra biển nhằm bảo vệ vững chắc chủ quyền biển đảo của Tổ quốc; tập trung phát triển đa dạng các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao như dịch vụ xuất, nhập khẩu, du lịch, nghề cá, dầu khí, vận tải...; phát triển cảng biển, dịch vụ cảng và vận tải biển, sông - biển; phát triển các đội tàu, công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển... Phát triển kinh tế đảo phù hợp với vị trí, tiềm năng và lợi thế của từng đảo. Trong những năm qua, vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đã đạt được những thành tựu quan trọng về tăng trưởng kinh tế. Bảng 2 cho thấy, tốc độ tăng GRDP bình quân toàn vùng giai đoạn 2001-2019 luôn được duy trì ở mức tăng trưởng cao (10,25%/năm), trong đó giai đoạn 2011-2019 có sự sụt giảm tốc độ tăng trưởng đáng kể so với thời kỳ trước

³ Ban hành các cơ chế, chính sách, cải cách thủ tục, hạn giờ giao dịch hành chính, đăng ký dịch vụ công trực tuyến, triển khai “một cửa liên thông” tại các sở, ban, ngành, UBND các quận, huyện, phường, xã; triển khai dịch vụ trả kết quả hồ sơ tận nhà cho công dân, tổ chức, DN. Phê duyệt Đề án “Quản lý liên thông về thủ tục đầu tư đối với các dự án thực hiện ngoài các Khu công nghiệp, Khu công nghệ cao và Khu công nghệ thông tin tập trung trên địa bàn TP Đà Nẵng”; định kỳ tiếp xúc giữa chính quyền với các nhà đầu tư, DN để kịp thời nắm bắt, hỗ trợ và giải quyết, tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc cho nhà đầu tư, DN

(8,14%), song vẫn cao hơn mức tăng trưởng trung bình chung của cả nước (6,2%/năm). Tăng trưởng kinh tế tốt trong những năm vừa qua của Vùng KTTĐ Miền Trung đã làm gia tăng lượng hàng hóa lưu chuyển qua Đà Nẵng, các hoạt động vận chuyển và logistics trong khu vực được phối hợp nhịp nhàng và đảm bảo lưu thông hàng hóa.

Trong những năm vừa qua các chính sách thúc đẩy sự kết nối việc lưu thông hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông - Tây đã được hình thành thông qua việc đẩy mạnh phát triển các dịch vụ logistics tích hợp trong ASEAN như: (a) Thuận lợi hoá, nâng cao hiệu quả vận tải hàng hoá theo mô hình từ cửa-đến-cửa và vận tải qua biên giới thông qua việc triển khai nhanh Hiệp định khung về Hàng hoá Quá cảnh và Hiệp định khung về Vận tải Đa phương thức; (b) Cải thiện dịch vụ và mạng lưới cơ sở hạ tầng vận tải đường bộ nhằm đạt tới sự kết nối lẫn nhau và liên kết vận hành tốt hơn giữa các đầu mối vận tải đường biển và hàng không quốc gia, khu vực và quốc tế; (c) Củng cố các dịch vụ vận tải biển và dịch vụ chở hàng đường biển nội khối ASEAN (d) Xây dựng môi trường chính sách hiệu quả, tạo điều kiện cho sự tham gia nhiều hơn của khu vực tư nhân và/ hoặc thúc đẩy quan hệ đối tác giữa khu vực nhà nước và tư nhân trong việc phát triển cơ sở hạ tầng vận tải, cung cấp và vận hành các dịch vụ và phương tiện tiếp vận.

**Bảng 1. Tốc độ tăng trưởng kinh tế các địa phương
Vùng KTTĐ miền Trung**

Địa phương	DVT: %					
	2001-2005	2006-2010	2011-2015	2016-2019	2011-2019	2001-2019
Thừa Thiên Huế	11,95	11,97	5,36	9,63	7,23	9,70
Đà Nẵng	12,75	13,68	8,09	14,25	10,78	12,05
Quảng Nam	9,59	12,04	13,87	10,69	12,45	11,58
Quảng Ngãi	10,08	19,84	8,38	5,85	7,25	11,19
Bình Định	8,93	12,84	6,04	6,86	6,40	8,73
Vùng KTTĐ MT	10,58	13,81	7,46	8,99	8,14	10,25

1.3. Phân tích một số hạn chế và cơ hội liên quan các chính sách ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng

a. Tồn tại, hạn chế

Đà Nẵng chưa có chính sách cụ thể về dịch vụ logistics tại cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt dẫn đến chưa phát huy hết tiềm năng, thiếu các dịch vụ logistics tích hợp. Bên cạnh đó, theo nhận xét của các doanh nghiệp thành phố chưa có nhiều các chính sách nhằm giảm chi phí logistics (tỷ lệ xe chạy

rõng cao, dịch vụ logistics của các trung tâm hiện tại còn hạn chế, chất lượng nguồn nhân lực làm logistics còn yếu,...). Nguyên nhân có thể kể đến là giữa các cơ quan quản lý đang thiếu sự phối hợp đồng bộ để kế thừa kết quả báo cáo, kiểm tra của nhau, dẫn đến việc doanh nghiệp phải tự khai báo, chờ kiểm tra nhiều vòng làm thời gian thông quan hàng hoá bị kéo dài, gia tăng chi phí, ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Chính sách về phát triển hạ tầng logistics của thành phố Đà Nẵng mặc dù được quan tâm nhưng tổ chức thực hiện đầu tư còn chậm, chưa thể hiện được vai trò trung tâm khu vực miền Trung - Tây Nguyên của thành phố Đà Nẵng.

Trong thời gian vừa qua, chính sách và hoạt động thu hút vốn đầu tư vào Đà Nẵng chưa đạt được như kỳ vọng (mặc dù có tăng qua các năm) nhưng tương quan so sánh với các địa phương còn thấp (tỷ lệ DN nhỏ và siêu nhỏ đăng ký đầu tư chiếm số lượng lớn tập trung nhiều vào lĩnh vực dịch vụ, thương mại, tỷ trọng đầu tư vào các ngành, lĩnh vực kinh tế mũi nhọn còn hạn chế, thiếu tính bền vững....).

Bảng 2. Thực trạng đầu tư tại Đà Nẵng tính đến tháng 8 năm 2021

STT	Giai đoạn	Đầu tư trong nước ngoài khu CNC và CN		Đầu tư trong nước trong khu CNC và CN		Đầu tư FDI trong khu CNC và CN		Đầu tư FDI trong khu CNC và CN	
		Số lượng	Giá trị (tỷ đồng)	Số lượng	Giá trị (Tỷ đồng)	Số lượng	Giá trị (triệu USD)	Số lượng	Giá trị (triệu USD)
1	2016 - 2020	53	68.790	110	7.340	44	507,63	486	537,77
2	8 tháng 2021 (lũy kế)	343	121.509	373	27.563	130	1.854	784	2.009

(Nguồn: Báo cáo thực trạng đầu tư tại Đà Nẵng tính đến tháng 8 năm 2021)

Chính sách kêu gọi và thu hút đầu tư giai đoạn 2016-2020 của Đà Nẵng, tập trung chủ yếu ở lĩnh vực dịch vụ, công nghiệp chế biến, chế tạo, công nghệ cao. Tuy nhiên, hiệu quả thu hút đầu tư vốn nước ngoài đối với doanh nghiệp lớn còn có hạn chế (dự án có vốn đăng ký dưới 05 triệu USD chiếm tới 96 %). Hầu hết các DN FDI thực hiện chủ yếu công đoạn gia công, lắp ráp, mà ít thực hiện sản xuất chế tạo nên tác động liên kết, lan tỏa, chuyển giao công nghệ chưa cao, thu hút đầu tư trong nước và nước ngoài vào ngành công nghiệp hỗ trợ còn kém hiệu quả, chưa xác định được ngành công nghiệp hỗ trợ chủ đạo, và đặc

biệt Đà Nẵng chưa thu hút được doanh nghiệp trong nước và nước ngoài lớn sản xuất và kinh doanh những sản phẩm có tính dẫn dắt và tạo ra lưu lượng hàng hóa mạnh ở Đà Nẵng. Các nhà đầu tư muốn tiếp cận các quỹ đất lớn để thực hiện các dự án có quy mô nhưng gặp nhiều khó khăn, vướng mắc do thành phố đang triển khai tháo gỡ các điểm nghẽn đất đai trong quá trình thực hiện kiểm tra và thanh tra. Quỹ đất sạch để kêu gọi đầu tư có quy mô lớn còn thiếu và chưa đảm bảo các điều kiện cần thiết để thực hiện đấu giá quyền sử dụng, làm cơ sở để thu hút đầu tư.

Quá trình vận dụng thực thi một số chủ trương, chính sách của thành phố, nhất là về lĩnh vực quản lý, sử dụng đất, cấp phép đầu tư, quản lý đô thị có còn chậm so kế hoạch. Tiến độ giải ngân vốn đầu tư công, chất lượng công tác chuẩn bị dự án đầu tư, lựa chọn các tư vấn có năng lực, kinh nghiệm, tiềm lực thực sự, tình trạng điều chỉnh dự án khi đang triển khai, gây mất thời gian và làm chậm tiến độ giải ngân vốn vẫn còn tồn đọng... Tính chung 8 tháng năm 2022, vốn đầu tư công của TP. Đà Nẵng giải ngân được khoảng 3.230,3 tỷ đồng, tương đương 50,1% kế hoạch vốn được giao, giảm 24,3% so với cùng kỳ năm trước.

Sự quan tâm, chậm phối hợp của một số Bộ, ban, ngành Trung ương và địa phương trong việc triển khai một số dự án, công trình trọng điểm, có ý nghĩa tác động đến sự phát triển của logistics thành phố và tác động thúc đẩy toàn Vùng do Trung ương đầu tư trên địa bàn thành phố, chưa đáp ứng mục tiêu xây dựng Đà Nẵng là địa phương động lực, đầu tàu phát triển của vùng, dẫn đến việc ban hành cơ chế, chính sách đặc thù về tài chính, ngân sách, đầu tư, phân cấp quản lý... nhìn chung chưa đủ mạnh, chưa thực sự tạo động lực và sức bật cần thiết để Đà Nẵng tăng tốc phát triển nhanh, bền vững. Đây là một trong những nguyên nhân cơ bản ảnh hưởng đến việc thực hiện mục tiêu phát huy vai trò Đà Nẵng là một cực phát triển, trung tâm phối hợp các hoạt động liên kết, hợp tác phát triển trong Vùng. Diễn hình trong lĩnh vực hạ tầng cơ sở logistics có thể kể đến sự chưa quyết liệt trong việc thực hiện một số chủ trương, quyết sách và sự đồng thuận về việc sử dụng quỹ đất, gọi vốn cho việc xây dựng cảng Liên Chiểu, di dời ga đường sắt Đà Nẵng, hay mở rộng CHKQT Đà Nẵng nên tiến độ đang bị chậm so với kế hoạch.

Nguồn lực từ doanh nghiệp đầu tư cho cơ sở vật chất hạ tầng phục vụ hoạt động logistics có tăng nhưng mức độ đầu tư lớn chưa nhiều. Điều chỉnh quy hoạch và mở rộng CHKQT Đà Nẵng đã có nhà đầu tư quan tâm và sẵn sàng đầu tư nhưng vẫn chưa nhận được sự chấp nhận chủ trương của Trung ương và các Bộ ngành liên quan. Đây cũng chính là vấn đề làm cho việc phát triển cơ sở hạ tầng GTVT dành cho logistics vẫn gặp phải nhiều khó khăn trong thời gian vừa qua, làm cho các nhà đầu tư vì thế có thể chuyển dịch đầu tư sang khu vực khác.

Chưa có chính sách để tạo sự liên kết giữa doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài với doanh nghiệp trong nước nên sự liên kết chia sẻ còn yếu. Số lượng doanh nghiệp của thành phố tham gia vào chuỗi cung ứng cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài rất ít, nên chưa thúc đẩy được phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ, từ đó không gia tăng các dòng lưu chuyển hàng hóa trong thành phố và dịch vụ logistics vẫn còn phụ thuộc nhiều vào các chân hàng ở các tỉnh lân cận. Trong khi đó chính sách liên kết và thu hút hàng ở các tỉnh lân cận của chính quyền Đà Nẵng thì chưa rõ ràng vì vấp phải sự cạnh tranh trong việc thu hút nguồn hàng tại các cảng biển xung quanh tại Thừa Thiên Huế (Cảng Chân Mây), Quảng Nam (Cảng Chu Lai). Đà Nẵng chưa thể hiện rõ được vai trò động lực, đầu tàu của Vùng KTTĐ miền Trung cho sự tăng trưởng và phát triển chung của cả khu vực. Đà Nẵng vẫn còn thiếu những chiến lược và chính sách liên kết với các địa phương lân cận để phối hợp trong tối ưu hoạt động logistics, tối ưu hoạt động vận chuyển/trung chuyển giảm chi phí hoạt động, để từ đó trở thành một trung tâm logistics cấp Vùng tại khu vực miền Trung – Tây Nguyên.

Cách thống kê là việc phân loại cá nhân, đơn vị cung cấp dịch vụ logistics vào phân nhóm logistics theo Danh mục dịch vụ xuất nhập khẩu của Việt Nam cũng còn bất cập, cụ thể:

a. Quy định khái niệm “dịch vụ logistics” ở Việt Nam chưa thể hiện rõ bản chất của dịch vụ logistics, thiếu quy định về dịch vụ E - logistics

Một là, về khái niệm “dịch vụ logistics”.

Một thương nhân được coi là cung ứng dịch vụ logistics khi thương nhân đó thực hiện một số các hoạt động khác nhau nhằm hỗ trợ các hoạt động mua bán hàng hóa hoặc dịch vụ hậu cần liên quan đến hàng hóa. Tuy nhiên, theo quy định tại Điều 233 Luật Thương mại 2005, thương nhân chỉ cần thực hiện một trong các hành vi quy định tại điều này đã là thực hiện dịch vụ logistics.

Tuy nhiên, logistics không phải là một hoạt động đơn lẻ mà là một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết và tác động qua lại lẫn nhau, bao trùm mọi yếu tố tạo nên sản phẩm, từ việc nhập nguyên liệu đầu vào cho đến giai đoạn tiêu thụ sản phẩm cuối cùng. Các nguồn tài nguyên đầu vào không chỉ bao gồm vốn, vật tư, nhân lực mà còn bao hàm cả dịch vụ, thông tin và công nghệ. Các hoạt động này cũng được phối kết hợp trong một chiến lược kinh doanh tổng thể của doanh nghiệp từ tầm hoạch định đến thực thi tổ chức và triển khai đồng bộ từ mua, dự trữ, tồn kho, bảo quản, vận chuyển đến thông tin, bao bì, đóng gói... Nhờ vào sự kết hợp này, các hoạt động kinh doanh được hỗ trợ một cách tối ưu, nhịp nhàng và hiệu quả, tạo ra được sự thỏa mãn khách hàng ở

mức độ cao nhất hay mang lại cho họ những giá trị gia tăng lớn hơn so với đối thủ cạnh tranh.

b. Quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics làm hạn chế quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp

Hiện nay, doanh nghiệp đăng ký kinh doanh dịch vụ logistics đang phải tuân thủ cùng lúc ít nhất 2 tầng điều kiện kinh doanh, một là điều kiện cho ngành riêng lẻ trong chuỗi và hai là điều kiện chung của chuỗi logistics khi bị gọi là ngành nghề kinh doanh. Mỗi hoạt động này tương ứng với một ngành, nghề kinh doanh và được điều chỉnh bởi pháp luật chuyên ngành. Do vậy, doanh nghiệp phải thỏa mãn điều kiện về khai thuế hải quan hay vận tải hàng hóa, đồng thời phải có cái “mũ” điều kiện của ngành Logistics nếu đăng ký kinh doanh theo tên này. Điều này là vô lý, vừa không phục vụ mục tiêu quản lý nhà nước, vừa làm tăng chi phí tuân thủ của doanh nghiệp.

Việc đăng ký kinh doanh dịch vụ logistics ở nước ta vẫn còn nhiều hạn chế, vốn dĩ không hề tồn tại một “ngành, nghề” dịch vụ logistics độc lập, nên nếu cứ tiếp tục giữ logistics là ngành nghề kinh doanh có điều kiện thì doanh nghiệp sẽ bị hạn chế quyền tự do kinh doanh.

c. Bất cập về quy định quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics

Một là, chưa quy định cụ thể thế nào là “chi phí hợp lý” hoặc “lý do chính đáng” khi xác định nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics.

Như đã phân tích, các chủ thể kinh doanh dịch vụ logistics có quyền thỏa thuận với nhau về quyền và nghĩa vụ. Sự thỏa thuận của các chủ thể được pháp luật đặt lên hàng đầu, trong trường hợp các chủ thể không thỏa thuận được thì theo quy định họ có các quyền và nghĩa vụ tại Điều 235 LTM 2005, đó là quyền được hưởng thù lao dịch vụ và các chi phí hợp lý khác. Tuy nhiên, “chi phí hợp lý khác” là chi phí gì thì chưa có văn bản hướng dẫn.

Mặt khác, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics phải tuân thủ các quy định của pháp luật và các nghĩa vụ đã thỏa thuận trong hợp đồng, trong đó có việc tuân thủ các chỉ dẫn của khách hàng. Nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng. Song hiện nay chưa có văn bản nào giải thích thế nào là lý do chính đáng. Việc áp dụng chủ yếu dựa vào sự thỏa thuận của các bên, nếu các bên không thỏa thuận thì rất khó giải quyết khi có tranh chấp xảy ra.

Hai là, các quy định về quyền và nghĩa vụ giữa các bên trong hợp đồng dịch vụ Logistics nằm rải rác trong nhiều văn bản.

Các quy định về hợp đồng dịch vụ logistics không được tập trung tại một văn bản pháp lý nhất định mà nằm rải rác ở nhiều văn bản khác nhau, gây khó khăn trong quá trình kí kết giữa hai bên. Đặc biệt, nếu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics theo chuỗi quá trình thì việc hình thành hợp đồng đáp ứng đủ các tiêu chuẩn ở các văn bản khác nhau là điều rất khó, nhất là trong chuỗi dịch vụ vận tải.

Ngoài ra, hệ thống pháp luật về dịch vụ logistics không có quy định nào điều chỉnh về các thủ tục, chứng từ. Đây cũng là một thiếu sót của pháp luật Việt Nam về dịch vụ Logistics.

d. Quy định trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics khi tổn thất là do khuyết tật của hàng hóa

Khuyết tật của hàng hóa có 2 loại: thứ nhất là lỗi nội tỳ, đây là lỗi hàng hóa mà người ta có thể nhận ra được bằng mắt thường; thứ hai là lỗi ẩn tỳ, đây là lỗi mà mắt thường và các thiết bị hiện đại cũng khó phát hiện ra. Theo đó, đối với lỗi ẩn tỳ thì việc thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics được miễn trách nhiệm khi tổn thất xảy ra là điều đương nhiên. Nhưng đối với lỗi nội tỳ, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có trách nhiệm phải biết hàng hóa có thể xảy ra hiện tượng đổ vỡ, hỏng hóc... và từ tình trạng ấy, thương nhân kinh doanh dịch vụ phải lên phương án vận chuyển, lưu kho... sao cho đảm bảo được hàng hóa an toàn, không hư hại. Trong trường hợp này, theo quy định của LTM 2005, dù đây là lỗi của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì họ vẫn được miễn trách nhiệm.

e. Quy định định mức bồi thường thiệt hại và giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics

Nghị định số 163/2017/NĐ-CP⁸ ấn định mức 500 triệu cho mỗi yêu cầu bồi thường, nghĩa là không cần tính đến lượng hàng hóa là bao nhiêu, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics cũng chỉ bồi thường tối đa 500 triệu đồng cho tất cả tổn thất. Cụ thể, trường hợp khách hàng không có thông báo trước về giá trị của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường. Quy định này dẫn đến 2 bất cập như sau:

Một là, việc khống chế mức bồi thường có thể ảnh hưởng tiêu cực đến tính chất bình đẳng trong hoạt động dịch vụ logistics. Vì nó gián tiếp buộc khách hàng phải khai báo trước giá trị hàng hóa nếu muốn được bồi thường thỏa đáng trong trường hợp có thiệt hại xảy ra. Bên cạnh đó, nhiều trường hợp giá trị hàng hóa cũng là một bí mật kinh doanh của thương nhân, việc khai báo có thể gây ra nhiều hậu quả bất lợi cho họ.

Hai là, bên cạnh quy định khống chế mức bồi thường tối đa là 500 triệu,

giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics còn được quy định “không vượt quá giá trị của hàng hóa đó”. Quy định này càng không hợp lý, trong thực tế có những tổn thất xuất hiện tại thời điểm hàng hóa bị hư hỏng, nhưng có những tổn thất có tính tương lai, chẳng hạn do hàng hóa bị chậm ảnh hưởng đến thu nhập hình thành trong tương lai của khách hàng. Vì vậy, quy định này ảnh hưởng đến quyền lợi của khách hàng thuê dịch vụ logistics.

b. Cơ hội

Trong bối cảnh căng thẳng, phức tạp của quan hệ thương mại Mỹ - Trung, sự đứt gãy của chuỗi cung ứng do đại dịch COVID-19 và những biến động, ảnh hưởng của nền kinh tế thế giới và trong nước, đây là cơ hội để Đà Nẵng nên có chính sách xúc tiến thương mại, thu hút vốn đầu tư vào việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics để trở thành một trung tâm logistics khu vực tạo ra sự kết nối của các nước Lào, Campuchia, Thái Lan, Myanmar qua Hành lang kinh tế Đông - Tây. Hiện nay có khoảng 300 doanh nghiệp từ các quốc gia, lãnh thổ trên thế giới có kế hoạch mở rộng đầu tư/đầu tư mới và tìm hiểu đầu tư tại Việt Nam trong nhiều lĩnh vực như CNTT, công nghệ cao, thiết bị điện tử và phụ kiện, logistics, thương mại điện tử, hàng tiêu dùng bán lẻ. Với lợi thế về vị trí địa lý, chủ trương ủng hộ của Trung ương, sự thống nhất cao của chính quyền địa phương, Đà Nẵng chắc chắn sẽ thu hút được sự quan tâm của nhiều nhà đầu tư với định hướng trở thành một trung tâm kinh tế - xã hội lớn của cả nước và Đông Nam Á, trung tâm khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo, du lịch, thương mại, tài chính, logistics, công nghiệp, công nghệ cao, trung tâm văn hóa, thể thao - giáo dục và đào tạo sẽ là điểm đến đầu tư an toàn và hiệu quả trong 10 năm tới.

Các hiệp định thương mại song phương, đa phương đặc biệt là CPTPP, EVFTA, RCEPT mở rộng cơ hội cho hàng hóa từ Đà Nẵng, khu vực KTTĐ Miền Trung – Tây Nguyên các thị trường trọng điểm. Việt Nam nói chung và Đà Nẵng nói riêng có cơ hội được lựa chọn làm địa điểm đầu tư sản xuất hàng hóa để xuất khẩu sang nước thứ ba, từ đó có nhiều cơ hội phát triển dịch vụ logistics do lưu lượng hàng hóa vận chuyển nhập – xuất sẽ tăng lên nhanh chóng trong giai đoạn tới.

Luật đầu tư sửa đổi đã bổ sung các quy định theo hướng rõ ràng, minh bạch đơn giản hóa thủ tục, tăng cường phân cấp, bổ sung quy định ưu đãi đặc biệt để đón dòng chuyển dịch đầu tư đối với các dự án sử dụng công nghệ hiện đại, đem lại giá trị gia tăng cao, tạo sự liên kết mạnh mẽ giữa các doanh nghiệp trong nước. Đây chính là cơ hội để Đà Nẵng tận dụng xúc tiến đầu tư kêu gọi những doanh nghiệp lớn trên thế giới có tính dẫn dắt đầu tư vào Đà Nẵng trong các lĩnh vực sản xuất công nghiệp, chế biến, chế tạo và logistics.

Ảnh hưởng của dịch COVID-19 kéo dài khiến nhiều chính sách, kế hoạch

và chương trình hành động không hoặc chậm thực hiện gây cản trở cho việc vận hành các dự án và quy hoạch theo chủ trương của Trung ương và chính quyền thành phố Đà Nẵng. Bên cạnh đó, dịch COVID-19 cũng gây nên các vấn đề đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu, hoạt động vận chuyển quốc tế bị gián đoạn, container chứa hàng khan hiếm, điều này lại làm cho chi phí logistics gia tăng ảnh hưởng đến việc thu hút các nguồn hàng giao dịch và trung chuyển tại Đà Nẵng.

Đà Nẵng nằm trong vùng địa lý và khí hậu có nhiều biến động hàng năm với nhiều đợt bão lũ lớn. Đặc biệt trong bối cảnh biến đổi khí hậu và ô nhiễm môi trường gia tăng như hiện nay sẽ ảnh hưởng đến việc nước biển dâng, phát thải khí CO₂, môi trường sống và kinh doanh bị ảnh hưởng, từ đó tác động đến việc vận hành các hoạt động của doanh nghiệp. Đặc biệt trong lĩnh vực logistics với hoạt động vận chuyển chiếm khoảng 70% chi phí, những biến động về khí hậu này sẽ làm tăng chi phí logistics của doanh nghiệp.

Nhiều địa phương trong nước và khu vực Đông Nam Á có cùng chính sách cạnh tranh do tính tương đồng trong các điều kiện phát triển (vị trí địa lý, tiềm năng phát triển...) và những hoạt động thực hiện logistics hiệu quả hơn về chi phí ví dụ như Thái Lan, Myanmar cũng như khó khăn trong việc chuyển đổi phương tiện (phương tiện tay lái nghịch tại Thái Lan), đã hạn chế hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông – Tây lựa chọn Đà Nẵng là điểm kết nối với hoạt động vận tải biển.

2. Đánh giá đóng góp ngành dịch vụ logistics đến tăng trưởng kinh tế thành phố Đà Nẵng

Hoạt động của dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng đóng vai trò quan trọng trong Vùng KTTĐ miền Trung. Giai đoạn 2011 – 2021 tốc độ tăng trưởng trung bình đạt khoảng 7%÷9%/năm; tỷ trọng đóng góp vào GRDP của thành phố từ 6%÷8%, tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài khoảng 25%÷30%. Tuy nhiên vẫn còn những bất cập tồn tại làm cản trở quá trình phát triển hoạt động logistics và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics của Đà Nẵng như:

– *Hoạt động logistics của Đà Nẵng chủ yếu tập trung vào dịch vụ vận chuyển, đưa rút hàng khỏi cảng là một trong những khâu tạo ít giá trị gia tăng trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics.* Dịch vụ vận tải đường bộ được cung cấp bởi nhiều doanh nghiệp (phần lớn có quy mô vừa và nhỏ) trên địa bàn thành phố đã gây ra nhiều bất cập như: cạnh tranh không lành mạnh, khai thác không hiệu quả, tỷ lệ xe chạy rỗng cao.

– *Chi phí logistics tại Đà Nẵng chưa cạnh tranh do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ), thời gian tổ chức giao nhận và trung chuyển hàng hóa đặc biệt khi kết nối với đường sắt còn hạn chế, chất lượng dịch vụ*

kho bãi thấp; thời gian gom hàng, trả hàng, làm thủ tục cần phải tối ưu hơn để giảm chi phí.

– **Hệ thống hạ tầng giao thông chưa đầy đủ, thiếu đồng bộ và hiện đại, đặc biệt là đường bộ**: hệ thống đường và các nút giao thông khu vực cảng chật hẹp, thiếu nhiều vị trí đỗ xe chờ giao nhận hàng và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện dẫn đến hiệu quả khai thác kém, tiềm ẩn ùn tắc giao thông và tác động xấu đến môi trường. Hệ thống đường sắt cũ, lạc hậu, không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật. Hệ thống đường thủy nội địa chưa phát huy được vai trò hỗ trợ đường bộ. Hệ thống giao thông kết nối đưa rút hàng khỏi cảng biển phụ thuộc nhiều vào đường bộ (chiếm 80% khối lượng hàng) không tạo sự linh hoạt, mức độ rủi ro cao và chưa tận dụng hết lợi thế của các phương thức vận tải khác.

– **Hệ thống hạ tầng logistics chưa có các khu dịch vụ logistics quy mô lớn, cảng cạn hỗ trợ gom hàng và khai thác hệ thống cảng biển. Các khu kho hàng, bến bãi dịch vụ vệ tinh chưa được quy hoạch, phát triển tự phát, nhỏ lẻ bám theo các cảng, gây tình trạng lộn xộn** chưa gắn kết với khu vực hậu phương, các trung tâm sản xuất tiêu thụ hàng hóa chủ yếu.

3. Đánh giá hiện trạng phát triển dịch vụ logistics Đà Nẵng

3.1. Chi phí dịch vụ logistics

Hoạt động logistics của Đà Nẵng chủ yếu tập trung vào các dịch vụ vận chuyển, đưa rút hàng khỏi cảng (đường bộ đảm nhận vai trò chủ đạo với thị phần vận tải khoảng 70%; đường biển 24%; đường thủy nội địa 4,5%; đường sắt 1,5%). Chi phí dịch vụ logistics cao do tổ chức vận tải chưa hợp lý (tỷ lệ kết nối giữa các phương thức còn thấp, chủ yếu bằng đường bộ, tỷ lệ xe chạy rỗng cao), tổ chức giao nhận, chất lượng dịch vụ kho bãi thấp, các dịch vụ vận tải xuyên biên giới còn nhiều bất cập (đặc biệt là các quy định mang tính bảo hộ hoạt động vận tải của nước bạn).

Chi phí logistics bao gồm: chi phí vận tải, chi phí lưu kho, chi phí đặt lô hàng, chi phí thông tin và xử lý đơn hàng, chi phí kho hàng, chi phí dịch vụ khách hàng, chi phí quản trị hoạt động logistics và chi phí ẩn (tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm môi trường,...). Trong đó 3 thành phần chính là chi phí vận tải; chi phí tồn trữ, kho bãi và chi phí quản trị logistics.

$$\text{TLC} = \text{TPC} + \text{ICC} + \text{LQC} + \text{OIC} + \text{WHC} + \text{CSC} + \text{LMC} + \text{ISC}$$

(Nguồn: Lambert, D. Grant, D. Stock, J. Ellram, Havenga)

TPC: Chi phí vận tải (Transportation costs)

ICC: Chi phí lưu kho (Inventory carrying costs)

LQC: Chi phí đặt lô hàng (Lot quantity costs)

OIC: Chi phí thông tin và xử lý đơn hàng (Order processing and information costs)

WHC: Chi phí kho hàng (Warehousing costs)

CSC: Chi phí dịch vụ khách hàng (Customer service costs)

LMC: Chi phí cho các hoạt động quản trị các hoạt động logistics (Logistics management costs)

ISC: Chi phí ẩn là những chi phí gây ra do các tác động từ bên ngoài (chẳng hạn như tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm môi trường và biến đổi khí hậu...) (Implicit Costs)

Chi phí logistics tại Đà Nẵng hiện còn tại mức cao chủ yếu do hoạt động tỷ lệ vận tải hàng hóa rỗng lớn (hơn 60% chuyến xe chỉ có hàng 1 chiều), quy mô và khối lượng hàng hóa của dịch vụ logistics còn thấp (khấu hao đầu tư bình quân 1 đơn vị hàng hóa cao hơn các địa phương khác), năng lực hoạt động của các doanh nghiệp logistics còn chưa hiệu quả.

Bảng 3. Bảng giá dịch vụ của một số công ty logistics tại cảng Đà Nẵng

STT	Diễn giải	Đơn vị tính	Đơn giá (đồng)
1	Phí cấp lệnh	Vận đơn	400.000
2	Phí xếp dỡ–nâng hàng /hạ vò (tại 1cảng) Không hàng	Loại 20ft	200.000
		Loại 40ft	250.000
	Có hàng	Loại 20ft	300.000
		Loại 40ft	450.000
3	Vận chuyển ô tô từ kho chủ hàng ra cảng Đà Nẵng	Loại 20ft	2.800.000
		Loại 40ft	3.500.000
4	Vận chuyển đường biển Đà Nẵng –HCM	Loại 20ft	3.600.000
		Loại 40ft	4.500.000
5	Vận chuyển ô tô từ Đà Nẵng –HCM	Loại 20ft	12.500.000
		Loại 40ft	14.000.000
6	Lưu kho bãi tính từ ngày t.6–t.10	Loại 20ft	100.000
		Loại 40ft	200.000
7	Lưu 1 ca xe (miễn 8 tiếng kể từ khi xe tới kho)	Ca xe 8 tiếng	1.200.000

STT	Diễn giải	Đơn vị tính	Đơn giá (đồng)
8	Vệ sinh container (theo thực tế phát sinh)	Loại 20ft	150.000

(Nguồn: Tư vấn khảo sát)

Theo khảo sát tính toán của đơn vị tư vấn, chi phí logistic toàn thành phố hiện nay là 11 - 13% (trong đó chi phí vận tải chiếm 50-60% chi phí logistics)

Bảng 5: Tỷ lệ các loại chi phí trong chi phí logistics thành phố Đà Nẵng

DVT:%

TT	Các loại chi phí	Năm						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Chi phí vận chuyển và bốc xếp	6,01	5,94	5,54	5,67	6,18	6,80	6,17
2	Chi phí kho bãi	4,23	4,17	4,51	3,95	3,83	4,07	4,48
3	Chi phí quản lý và chi phí khác	2,29	2,27	2,11	2,16	2,20	1,67	2,09
4	Tổng chi phí logistics	12,52	12,38	12,17	11,79	12,21	12,53	12,73

(Nguồn: Tư vấn tính toán)

– *Thời gian vận chuyển logistics*: là tổng thời gian vận chuyển trọn gói từ khi chủ hàng gửi từ điểm xuất phát tới tận địa điểm khách hàng yêu cầu, được xác định bằng thời gian xếp dỡ hàng hóa lên xuống, thời gian làm thủ tục hải quan, thời gian phương tiện di chuyển, thời gian phát sinh không vận chuyển (do thời tiết, khí hậu, thực hiện kiểm tra,...).

– Thời gian là một trong các tiêu chí quan trọng (đôi khi là quyết định tùy theo tính chất hàng hóa) để đánh giá chất lượng dịch vụ logistics vì thời gian là một trong những yếu tố quyết định tới chi phí logistics đồng thời làm gia tăng độ tin cậy của khách hàng với doanh nghiệp cung ứng dịch vụ.

– Thời gian vận chuyển hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông - Tây và Vùng KTTĐ miền Trung đến Đà Nẵng chưa tối ưu do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ); hoạt động trung chuyển và giao nhận vận chuyển một số khâu thời gian làm hàng còn dài; chất lượng dịch vụ kho bãi thấp, chưa giảm được thời gian gom hàng, tách hàng và xử lý hàng hóa; mức độ ứng dụng tự động hóa, khoa học kỹ thuật và công nghệ còn hạn chế.

3.2 Các dịch vụ logistics chính

Trong giai đoạn vừa qua, Đà Nẵng đã phát triển dịch vụ logistics đa dạng hơn cùng với sự phát triển các hạ tầng logistics cảng biển, thủy nội địa, cảng

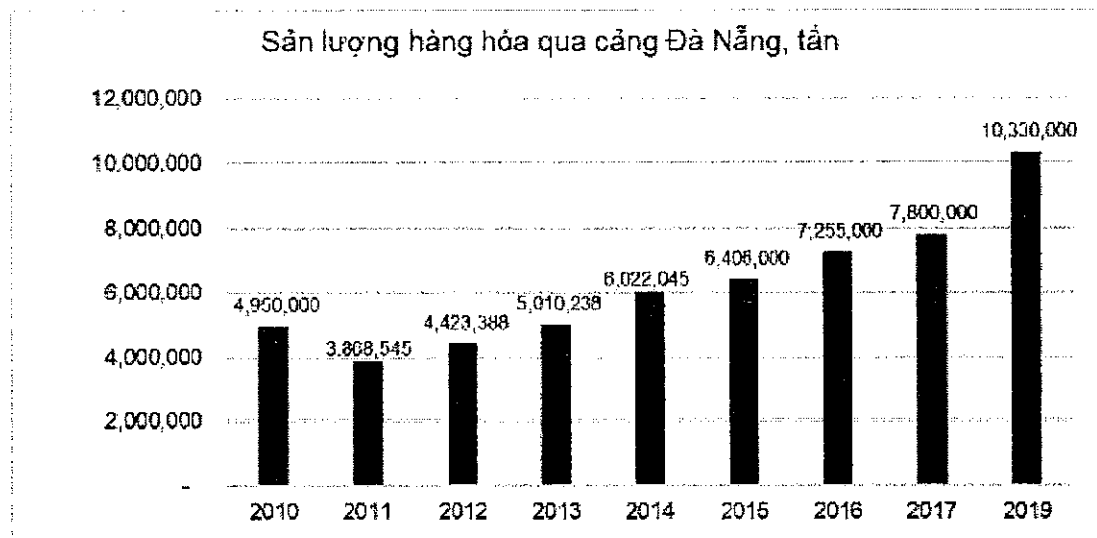
hàng không, đường sắt, đường bộ. Trong đó, các dịch vụ logistics chính bao gồm: vận tải, giao nhận, kho bãi, thương mại điện tử v.v...

3.2.1. Dịch vụ vận tải hàng hóa

Các lĩnh vực khác như đường bộ, hàng không, đường sắt khối lượng vận tải còn thấp so với tiềm năng, lợi thế. Hàng hóa chủ yếu được vận chuyển theo trục Bắc - Nam. Chưa tận dụng được lợi thế vị trí cửa ngõ ra vào Hành lang kinh tế Đông - Tây do các thủ tục và chi phí cao (Hiện nay, hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông - Tây chủ yếu đi qua cảng Thái Lan khối lượng hàng hóa qua các cảng biển ở Việt Nam chủ yếu của khu vực Nam Lào và tương đối hạn chế dù quãng đường đi qua Việt Nam ra cảng biển ngắn hơn rất nhiều).

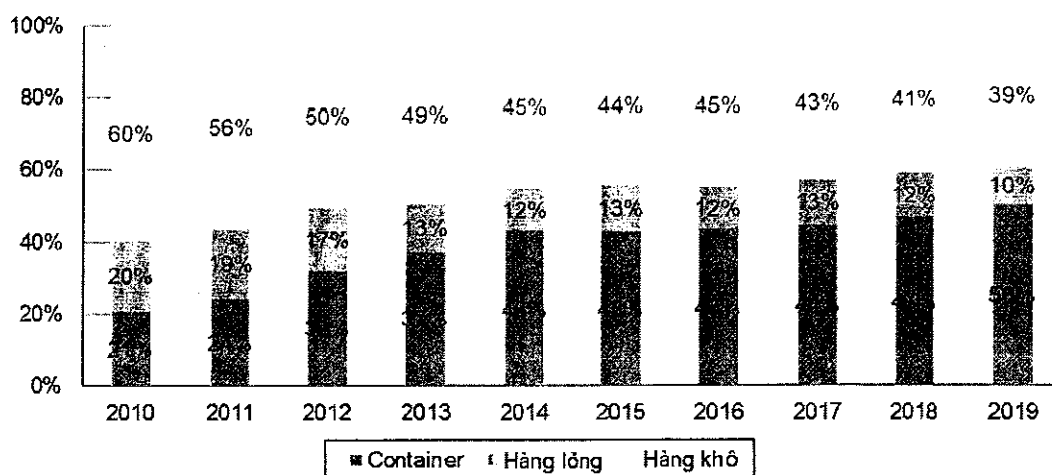
(1) Dịch vụ vận tải đường biển

Đà Nẵng là cảng tổng hợp, container, du lịch quốc tế trọng điểm ở khu vực miền Trung và đảm nhận một phần hàng quá cảnh của một số địa phương thuộc Lào, Thái Lan, Myanmar trên tuyến Hành lang kinh tế Đông - Tây (đặc biệt một số tỉnh của Lào giáp Việt Nam). Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng Đà Nẵng năm 2021 đạt 13,760 triệu tấn, trong đó container đạt gần 580.000 Teus. Như vậy trong giai đoạn 2016-2021, tổng sản lượng tăng trưởng bình quân khoảng 12%/năm, và tính riêng container tăng trưởng bình quân 16%/năm .



Hình 18. Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng thuộc Cảng vụ Đà Nẵng giai đoạn 2010– 2019

Hiện nay, dịch vụ vận chuyển đường biển phục vụ lượng hàng nội địa bình quân chiếm 50% trong tổng số hàng hóa thông qua cảng Đà Nẵng trong giai đoạn 2010-2019. Cùng giai đoạn này, tỷ trọng của hàng xuất khẩu và nhập khẩu không có sự biến động lớn, trong đó: tỷ trọng bình quân của hàng xuất khẩu duy trì ở mức 30%, còn hàng nhập khẩu là 20%.



Hình 19. Tỷ trọng các mặt hàng thông qua các cảng thuộc Cảng vụ Đà Nẵng giai đoạn 2010 – 2019

Xét theo cơ cấu mặt hàng, tỷ trọng hàng container đã gia tăng nhanh chóng từ 21% năm 2010 tăng lên 50% năm 2019. Trong khi đó, tỷ trọng của mặt hàng lỏng và hàng khô đã giảm trong cùng thời kỳ.

Trong cùng thời kỳ, tỷ trọng của hàng xuất khẩu và nhập khẩu không có sự biến động lớn, trong đó: tỷ trọng bình quân của hàng xuất khẩu duy trì ở mức 30%, còn hàng nhập khẩu là 20%.

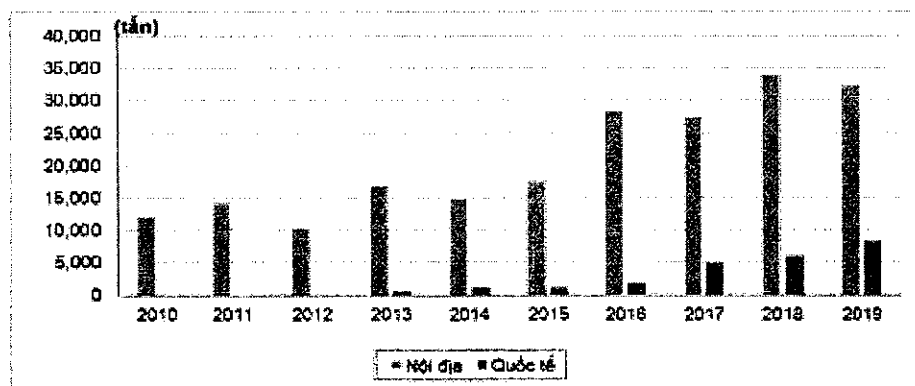
(2) Dịch vụ vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

CHKQT Đà Nẵng hiện có 35 hãng hàng không (trong đó 05 hãng hàng không trong nước) khai thác đến 40 điểm quốc tế, 13 điểm quốc nội. Trong giai đoạn 2011-2019, sản lượng hành khách và hàng hóa thông qua tại CHKQT Đà Nẵng đã có sự tăng trưởng mạnh mẽ.

Dịch vụ logistics bằng đường hàng không đã có sự tăng trưởng sản lượng vận tải hàng hoá từ 12,3 nghìn tấn năm 2010 lên tới 40,6 nghìn tấn năm 2019, với tốc độ tăng trưởng hàng năm khoảng 14,2%. CHKQT Đà Nẵng chủ yếu phục vụ hàng hóa nội địa: Giai đoạn 2010-2014, hàng nội địa chiếm ưu thế tuyệt đối với tỷ trọng bình quân hàng năm khoảng 97%, trong khi đó tỷ trọng của hàng quốc tế là rất nhỏ. Tuy nhiên, lượng hàng quốc tế đã có sự gia tăng đáng kể trong giai đoạn 2015-2019 với tỷ phần tăng từ 6% năm 2015 lên tới 21% năm

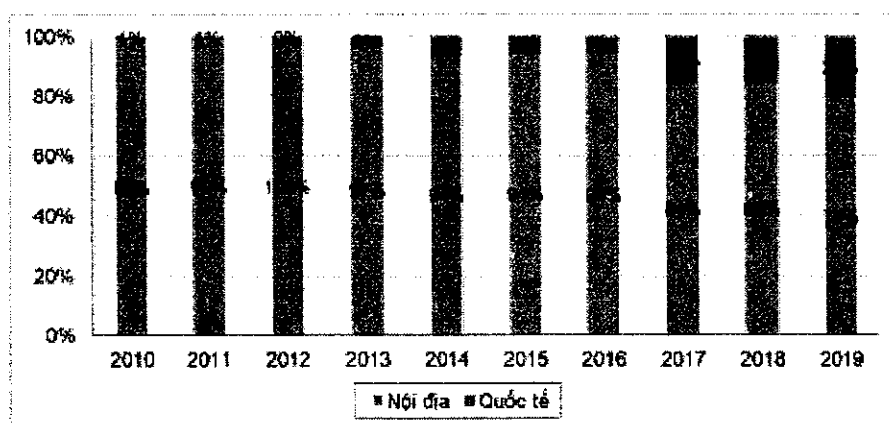
2019. Tính chung cả giai đoạn 2011-2019, lượng hàng quốc tế tăng trưởng bình quân 57.4%/năm, còn hệ số tăng trưởng của hàng nội địa là 11.4%/năm.

Hình 20. Sản lượng hàng hóa tại CHKQT Đà Nẵng



(Nguồn: Cục hàng không Việt Nam, 2020)

Hình 21. Tỷ trọng hàng nội địa và hàng quốc tế tại CHKQT Đà Nẵng



(Nguồn: Cục hàng không Việt Nam, 2020)

Tuy nhiên, so với CHKQT Tân Sơn Nhất và Nội Bài thì sản lượng hàng hóa qua CHKQT Đà Nẵng vẫn còn rất thấp, chỉ khoảng 2,3% tổng sản lượng của cả 3 CHKQT này.

(3) Dịch vụ vận tải đường bộ

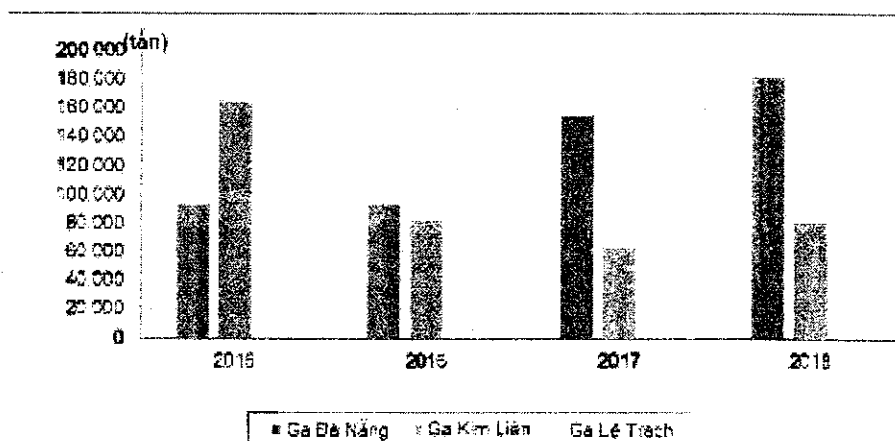
Dịch vụ vận tải đường bộ là phương thức đảm nhận chính việc vận chuyển hàng hóa nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng do Đà Nẵng nằm trên tuyến đường bộ quan trọng nhất nước ta là Quốc lộ 1°, kết nối các thành phố ven biển quan trọng từ Bắc đến Nam, bao gồm các tỉnh khu vực kinh tế trọng điểm Miền Trung, đặc biệt là trong tương lai sẽ còn có thêm đường cao tốc Bắc Nam chạy song song với Quốc lộ 1°. Bên cạnh đó, Quốc lộ 14B và đường Hồ Chí Minh chạy dọc biên giới đến miền Nam, kết nối dòng hàng hoá vận chuyển bằng đường bộ giữa thành phố Đà Nẵng với các tỉnh Tây Nguyên.

Ngoài ra, dịch vụ vận tải đường bộ cũng đảm nhận vận chuyển hàng hoá từ các quốc gia thuộc Hành lang kinh tế Đông – Tây bao gồm Lào, Thái Lan và Myanmar đến Đà Nẵng, giúp tăng cường kết nối của Đà Nẵng với các nước.

Hiện nay, hầu hết các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ vận tải trên địa bàn thành phố đều hoạt động trong lĩnh vực vận tải đường bộ (chiếm khoảng 70% số lượng doanh nghiệp), mặc dù là phương thức vận tải có chi phí lớn tuy nhiên với lợi thế về kết nối thuận lợi với các phương thức khác, đường bộ vẫn giữ thị phần chủ đạo trong hoạt động phân phối hàng hóa trên địa bàn thành phố, đặc biệt là kết nối đến các trung tâm logistics, đầu mối vận tải.

(4) Dịch vụ vận tải đường sắt

Lượng hàng hóa vận chuyển liên tỉnh xuất phát từ/đi tới thành phố Đà Nẵng chủ yếu thông qua hai ga Đà Nẵng và Kim Liên. Trong 5 năm trở lại đây, theo thống kê cho thấy khối lượng hàng hóa xếp dỡ tại ga chiếm 9,7% toàn tuyến Thống Nhất. Nguồn hàng xếp tại ga Kim Liên, ga Đà Nẵng đến từ các KCN của Đà Nẵng, KCN Phú Bài – Huế; một số KCN tại Quảng Nam và một phần hàng nông sản từ 4 tỉnh Tây Nguyên: Gia Lai, Đắk Nông, Đắk Lắk, Kon Tum cũng như hàng vật liệu nội ngành đường sắt như ray, đá. Nguồn hàng dỡ tại ga Kim Liên đến từ các ga phía Bắc (Đông Anh, Yên Viên, Giáp Bát, Phủ Lý...) chủ yếu là hàng công nghiệp tiêu dùng và hóa mỹ phẩm (xe máy, sữa...); vật liệu xây dựng, gỗ ván ép.



(Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, 2020)

Hình 22. Sản lượng hàng hóa thông qua tại các ga đường sắt trên địa bàn Đà Nẵng

Nguồn hàng nông sản từ 4 tỉnh Tây nguyên hiện chủ yếu được thu gom, vận chuyển đường bộ qua các tuyến trục ngang kết nối với QL1 (đường Hồ Chí Minh, QL19, QL25 v.v...) và tiếp tục sử dụng tuyến QL1 hoặc đường sắt Bắc – Nam để xuất khẩu tới Trung Quốc. Trên hàng lang vận tải kết nối trên, Đà Nẵng có vị trí địa lý thuận lợi và tiềm năng trở thành trung tâm thu gom, vận chuyển hàng hóa của khu vực Tây Nguyên

Bảng 4. Sản lượng xếp/dỡ tại ga Kim Liên, Đà Nẵng

Thời gian	Tên Ga	Số xe xếp	Tấn xếp	T.Km vận chuyển	Loại hàng chủ yếu
1.	Sản lượng xếp	7.831	154.979	126.048.810	
11T.2021	Kim Liên	2.088	35.012	27.817.800	Bia, rượu, nước giải khát; hoá mỹ phẩm, gỗ ván ép, đá xẻ - gạch men, phụ kiện đường sắt, bã sắn, bột mỳ...
	Đà Nẵng	1.316	36.994	32.245.420	
	Cộng	3.404	72.006	60.063.220	
Năm 2020	Kim Liên	2.910	41.714	29.804.223	
	Đà Nẵng	1.517	41.259	36.181.367	
	Cộng	4.427	82.973	65.985.590	
2.	Sản lượng dỡ	9.724	197.248	158.148.561	
11T.2021	Kim Liên	1.839	33.151	25.228.361	Hóa mỹ phẩm, xe máy, sữa, vật liệu xây dựng,...
	Đà Nẵng	2.576	59.837	47.957.896	
	Cộng	4.415	92.988	73.186.257	
Năm 2020	Kim Liên	2.345	38.417	32.297.107	
	Đà Nẵng	2.964	65.843	52.665.197	
	Cộng	5.309	104.260	84.962.304	

Hoạt động vận tải hàng hóa đường sắt tại Đà Nẵng có nhiều lợi thế, tuy nhiên hiện nay vẫn chiếm thị phần vận tải không đáng kể, chủ yếu do khả năng tiếp nhận và kết nối của hệ thống ga đường sắt: ga Đà Nẵng nằm trong trung tâm thành phố nên rất khó khăn trong công tác tổ chức xếp dỡ hàng hóa (vì thành phố cấm 100% xe tải lớn hoạt động trong ngày, chỉ theo giờ ban đêm), như vậy có thể giảm sản lượng thông qua, tăng thời gian vận chuyển, tăng chi phí mềm trong cung ứng dịch vụ logistics; khu bến Tiên Sa là đầu mối vận tải lớn của thành phố nhưng không có kết nối đường sắt.

Hiện nay, Thành phố Đà Nẵng đã có quy hoạch và chủ trương di dời ga Đà Nẵng, quy hoạch ga Kim Liên thành ga hàng hóa chuyên dụng để giảm tải cho thành phố. Việc di dời ga Đà Nẵng và đầu tư ga hàng hóa Kim Liên là hoàn toàn phù hợp với xu thế phát triển của thành phố và khu vực KTTĐ Miền Trung – Tây Nguyên khi Chính phủ đang đẩy mạnh phát triển đường sắt cao tốc Bắc –

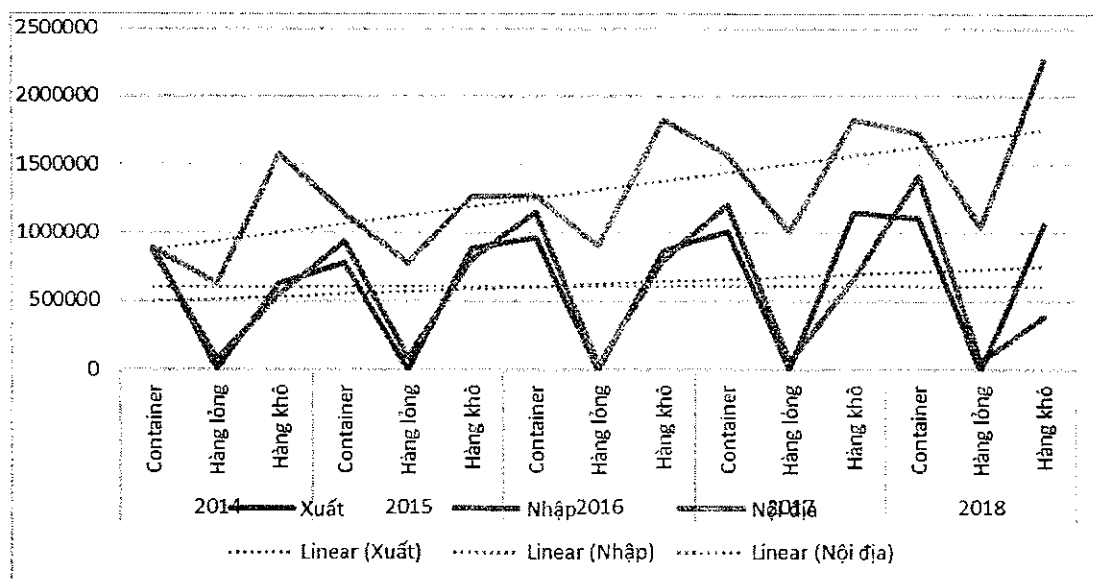
Nam. Bên cạnh đó, hiện nay Chính phủ đã phê duyệt xây dựng cảng nước sâu Liên Chiểu nên việc đầu tư phát triển ga Kim Liên thành đầu mối, điểm kết nối đa phương thức giữa đường biển – đường sắt – đường bộ là rất phù hợp; thuận lợi cho quy hoạch, xây dựng trung tâm logistics khu vực Liên Chiểu; tăng năng lực hàng xếp/dỡ thông qua Cảng – Ga đường sắt; phát triển thêm nguồn hàng từ khu vực Quảng Trị, Huế, các KCN tại Đà Nẵng cũng như Quảng Nam và 4 tỉnh Tây nguyên.

(5) Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa

Tổng chiều dài mạng lưới thủy nội địa tại TP. Đà Nẵng dài khoảng 159 km, chủ yếu là các tuyến sông nhỏ, thiếu sự liên kết do đó không có nhiều lợi thế trong hoạt động vận tải hàng hóa kết nối với các đầu mối vận tải. Các mặt hàng chính của Đà Nẵng được vận chuyển bằng đường thủy nội địa là nông sản, vật liệu xây dựng... và chủ yếu phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa dọc sông, không kết nối được với dịch vụ logistics cảng biển và cảng hàng không. Dịch vụ vận tải thủy nội địa tại Đà Nẵng phục vụ chủ yếu nhu cầu du lịch, tham quan thắng cảnh, không nhiều tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics đường thủy nội địa.

3.2.2. Dịch vụ giao nhận hàng hóa

Hiện nay tại Đà Nẵng có hơn 30 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý giao nhận vận chuyển hàng hoá. Trong thời gian qua, dịch vụ đại lý giao nhận vận chuyển, đặc biệt là đại lý giao nhận vận chuyển quốc tế đã có những bước chuyển biến tích cực trên EWEC và Vùng KTTĐ miền Trung. Tuy nhiên, khối lượng thuê ngoài dịch vụ đại lý giao nhận vận chuyển chỉ ở mức khoảng 25%, phần còn lại là các doanh nghiệp chủ hàng tại Đà Nẵng tự tổ chức thực hiện. Giai đoạn 2016-2020, khối lượng luân chuyển hàng hóa tăng 8,3%/năm. Sản lượng hàng hóa qua cảng Tiên Sa giai đoạn 2016-2020 đạt 34,5 triệu tấn, tăng bình quân 9,3%/năm. Cảng Tiên Sa thu hút trung bình 22 chuyển container/tuần của 30 hãng tàu quốc tế.



Hình 23. Lượng hàng hóa vận chuyển qua các cảng của Đà Nẵng (tấn hàng hóa)

3.2.3. Dịch vụ kho, bãi

Hiện nay, tại Đà Nẵng có 30 doanh nghiệp sở hữu kho bãi đang hoạt động, với tổng số hơn 80 kho, bao gồm 01 kho ngoại quan, 4 kho đông lạnh và 82 kho khác. Về quy mô, tổng diện tích kho bãi các loại vào khoảng hơn 400.000 m².

Tuy nhiên, hệ thống kho của doanh nghiệp logistics Đà Nẵng chủ yếu thuộc các thành phần kinh tế tư nhân, có quy mô nhỏ và hạn chế, doanh thu từ dịch vụ còn rất khiêm tốn. Giai đoạn 2016-2020, doanh thu dịch vụ vận tải, kho bãi tăng 6,6%/năm, tổng diện tích kho bãi tính đến năm 2021 vào khoảng 50 ha. Kho bãi tại Đà Nẵng nhìn chung chi phí thuê thấp, lượng hàng luân chuyển qua hệ thống kho bãi đang tăng lên, nhưng dịch vụ liên quan đến kho bãi chưa đa dạng và không có nhiều giá trị gia tăng.

3.2.4 Dịch vụ logistics thương mại điện tử

Tại thành phố Đà Nẵng, hoạt động thương mại điện tử được đẩy mạnh từ năm 2016, sau khi UBND thành phố ban hành Kế hoạch phát triển thương mại điện tử thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2016 – 2020 (ban hành kèm theo Quyết định số 848/QĐ-UBND ngày 16 tháng 02 năm 2016). Từ đó yêu cầu phát triển dịch vụ logistics cho thương mại điện tử tại Đà Nẵng tăng mạnh. Giai đoạn 2016 – 2020, thương mại điện tử nói chung và logistics cho thương mại điện tử nói riêng tại Đà Nẵng đã đạt được một số kết quả như sau:

- 85,3% doanh nghiệp đã sử dụng Internet để cập nhật thông tin và bán sản phẩm của doanh nghiệp (trong đó, cập nhật thông tin thường xuyên hằng ngày chiếm 29,5%, hằng tuần chiếm 49,6% và hằng tháng chiếm 6,2%).

- 75% doanh nghiệp thực hiện đặt hàng hoặc nhận đơn đặt hàng thông qua email, 23% đặt hàng trên nền tảng di động, 7,5% doanh nghiệp nhận đặt hàng thông qua các sàn giao dịch thương mại điện tử.

- 12,3% doanh nghiệp thực hiện xử lý đơn đặt hàng và phân phối sản phẩm bằng hình thức tự động và giám sát qua hệ thống kiểm tra trực tuyến.

3.2.5 Dịch vụ Logistics xanh

Các dịch vụ logistics xanh cũng đang được đẩy mạnh phát triển phù hợp với định hướng chú trọng phát triển đô thị theo hướng bền vững, đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng phát triển dịch vụ của Đà Nẵng. Trong 5 mũi nhọn của TP. Đà Nẵng, logistics cảng biển là mũi đột phá thứ 2, do đó cảng Đà Nẵng đang tập trung cho mục tiêu hướng tới phát triển cảng xanh (Green Port). Bên cạnh đó, một số doanh nghiệp logistics như Công ty TNHH MTV ITL Logistics Đà Nẵng cũng đã triển khai đầu tư xây dựng hệ thống hạ tầng phục vụ logistics hiện đại theo xu hướng thân thiện môi trường (sử dụng nguồn năng lượng mặt trời cho các hoạt động sản xuất công nghiệp).

3.2.6 Dịch vụ logistics thuê ngoài

Hiện tại ở Đà Nẵng xuất hiện nhiều công ty vận tải cung cấp dịch vụ Logistics (ở Đà Nẵng có 1.056 doanh nghiệp cung cấp các dịch vụ liên đới đến logistics). Bên cạnh việc quyết định thuê ngoài một số dịch vụ logistics chính như vận tải, kho bãi hay xếp dỡ, khai báo hải quan, phần lớn các công ty vẫn tự thực hiện các dịch vụ có ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh chính như trong khâu thu mua, làm chứng từ XNK, và đóng gói hàng. Để tối ưu hóa trong phát triển và sử dụng các hoạt động và dịch vụ logistics, nhiều doanh nghiệp tại Đà Nẵng đã duy trì cả 2 hình thức là thuê ngoài một số dịch vụ và tự làm một số hoạt động logistics cơ bản không có yêu cầu cao và phức tạp trong điều kiện cụ thể của doanh nghiệp mình.

Hiện nay, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics của Đà Nẵng vẫn còn ở mức thấp (khoảng 25%÷30%, thấp hơn tỷ lệ chung của cả nước là 35% - 40%), nguyên nhân chủ yếu do phần lớn các doanh nghiệp vẫn chủ động thực hiện (mô hình 1PL) các dịch vụ có ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh hoặc không có yêu cầu cao và phức tạp như thu mua, kho hàng, khai báo hải quan, đóng gói v.v... nhằm giảm chi phí logistics cũng như phù hợp với quy mô hàng hóa còn nhỏ của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, để tối ưu hóa trong phát triển và sử dụng các hoạt động và dịch vụ logistics, các doanh nghiệp vẫn sử dụng thuê ngoài một số dịch vụ logistics như vận tải hay xếp dỡ (mô hình 2PL). Các doanh nghiệp có nhu cầu thuê ngoài và cung ứng dịch vụ logistics theo mô hình 3PL hiện vẫn còn rất ít, chủ yếu là các loại hàng hóa xuất nhập khẩu có giá trị cao,

yêu cầu về chất lượng và thời gian cung cấp dịch vụ nghiêm ngặt (hàng điện tử, dệt may v.v...).

Việc thuê ngoài các dịch vụ logistics tại các công ty 3PL, 4PL sẽ giúp tích hợp các dịch vụ logistics đơn lẻ như vận chuyển, kho bãi, trung chuyển, giao nhận, đóng gói hàng hóa, làm thủ tục hải quan và chứng từ,... thành một gói dịch vụ trọn gói, từ đó giúp doanh nghiệp đi thuê ngoài giảm được chi phí và thời gian. Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics 3PL, 4PL sẽ dựa trên quy mô và số lượng các yêu cầu dịch vụ logistics để tích hợp và tối ưu các hoạt động của mình, nhờ đó tiết kiệm chi phí chung cho toàn bộ chuỗi cung ứng.

Đánh giá tổng quan về các dịch vụ logistics chính của thành phố Đà Nẵng: Nhìn chung thành phố Đà Nẵng đã phát triển tương đối đầy đủ các loại hình dịch vụ Logistics, cũng như đã phát triển dịch vụ Logistics tương đối hiệu quả so với các tỉnh khác trong khu vực KTTĐ miền Trung. Tuy nhiên, chất lượng các dịch vụ này vẫn chưa cao so với nhu cầu thực tế và so với các tỉnh thành phố lớn tại khu vực Bắc Bộ và Nam Bộ.

Đặc biệt là trên tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây, sự liên kết giữa các nước trong Hành lang kinh tế chưa chặt chẽ và quyết liệt để tạo ra sự thông thoáng trong lưu thông dòng chảy hàng hóa qua các quy trình thủ tục cũng như nền tảng cơ sở hạ tầng logistics còn hạn chế. Chính vì vậy mặc dù năng lực khai thác và thông quan ở phía Đà Nẵng còn nhiều dư địa, nhưng chi phí và thời gian đang cao gấp 1.2 – 1.3 lần so với các tuyến trung chuyển khác nên chưa thu hút được nhiều hàng qua hành lang Kinh tế Đông Tây đến với Đà Nẵng. Trong thời gian tới với sự quyết tâm của Đà Nẵng trong việc phát triển dịch vụ logistics trên Hành lang kinh tế Đông – Tây, đặc biệt trong mối quan hệ chiến lược với Lào, chắc chắn các thủ tục sẽ được khơi thông nhanh hơn cũng như cơ sở hạ tầng sẽ được nâng cấp thêm, điều này dự kiến làm tăng lượng hàng hóa trên Hành lang Kinh tế Đông – Tây trung chuyển qua cảng biển Đà Nẵng.

Cụ thể một số vấn đề trong phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng:

- Hiện nay các dịch vụ logistics giá trị gia tăng (dịch vụ gom tách hàng, đóng gói, dán nhãn, đánh ký mã hiệu, hay thu hồi hàng trả về...) hỗ trợ doanh nghiệp Đà Nẵng chưa phát triển mạnh. Điều này làm chi phí sản xuất và kinh doanh thương mại hàng hóa của các doanh nghiệp ở Đà Nẵng chưa tối ưu, làm giảm khả năng cạnh tranh sản phẩm của các doanh nghiệp tại Đà Nẵng so với các doanh nghiệp tại các Vùng KTTĐ Bắc Bộ và Nam Bộ cũng như so với các nước trên EWEC. Vì vậy, phát triển dịch vụ logistics giá trị gia tăng cần được quan tâm đầu tư phát triển để hỗ trợ doanh nghiệp khi mà lượng hàng hóa trao đổi trong vùng và khu vực đang ngày một tăng lên.

- Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics của Đà Nẵng vẫn còn ở mức thấp (khoảng 25%-30%, thấp hơn tỷ lệ chung của cả nước là 35% - 40%), các doanh nghiệp theo mô hình 3PL hiện còn rất ít.

- Chi phí vận tải còn cao, chủ yếu do nguyên nhân chạy rỗng 1 chiều (mất cân đối 2 chiều xuất/nhập, khả năng kết nối các bên hạn chế).

- Chưa hình thành trung tâm logistics cấp quốc gia cũng như quốc tế đủ tầm vóc, quy mô để đảm nhiệm vai trò dẫn dắt thị trường và hội tụ DN; Phát triển trung tâm logistics hiện tại chủ yếu là nỗ lực tự thân của khối DN trong khi vai trò của Nhà nước trong định hướng, hỗ trợ và quản lý phát triển trung tâm logistics hạng I và II chưa rõ ràng; Năng lực cung ứng dịch vụ, năng lực cạnh tranh và năng lực kết nối logistics giữa TP. Đà Nẵng với các quốc gia trong khu vực và thế giới còn nhiều hạn chế...

- Phần lớn hệ thống kho bãi của các DN cổ phần, tư nhân và liên doanh dành cho cung cấp dịch vụ logistics có quy mô nhỏ. So với cầu thị trường và dự báo trong tương lai cho thấy, hệ thống kho bãi và dịch vụ logistics của TP. Đà Nẵng vẫn còn thiếu, chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu sản xuất, dự trữ của địa phương và vùng lân cận; chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa quốc tế ngày một gia tăng qua khu vực Đà Nẵng.

- Việc áp dụng các tiến bộ của cuộc CM 4.0 vào dịch vụ logistics còn thiếu và yếu, mức độ tự động hóa chưa cao.

3.3. Doanh nghiệp dịch vụ logistics

Đà Nẵng nằm trong số 10 tỉnh thành phố có số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics nhiều nhất cả nước. Đến năm 2020, số doanh nghiệp đang hoạt động trong khu vực các ngành dịch vụ logistics là khoảng 1.056 doanh nghiệp

Nếu xét theo các loại hình dịch vụ, các doanh nghiệp logistics Đà Nẵng cung cấp chủ yếu dịch vụ vận chuyển hàng hoá đường bộ với tổng số doanh nghiệp là 681. Số doanh nghiệp cung cấp dịch vụ liên quan đến vận tải đường biển không nhiều, gồm 16 doanh nghiệp, cho dù đây là lợi thế của Đà Nẵng. Có 1 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải hàng không; 30 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đại lý, giao nhận vận chuyển; 14 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ kho bãi; 15 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bốc xếp; 19 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ chuyển phát. Đặc biệt đã có 16 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tích hợp hoạt động tại Đà Nẵng.

Bảng 5. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Đà Nẵng

STT	Loại hình dịch vụ logistics	Số DN
1	Vận tải hàng hóa bằng ô tô chuyên dụng	53
2	Vận tải hàng hóa bằng ô tô loại khác (trừ ô tô chuyên dụng)	626
3	Vận tải hàng hóa bằng xe có động cơ loại khác	1
4	Vận tải hàng hóa bằng phương tiện đường bộ khác	1
5	Vận tải hàng hóa ven biển	2
6	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa trong kho đông lạnh (trừ kho ngoại quan)	1
7	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa trong kho khác	13
8	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường sắt	1
9	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải ven biển và viễn dương	14
10	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải đường thủy nội địa	3
11	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải hàng không	1
12	Bốc xếp hàng hóa đường bộ	14
13	Bốc xếp hàng hóa cảng biển	1
14	Hoạt động dịch vụ khác hỗ trợ liên quan đến vận tải đường bộ	32
15	Dịch vụ đại lý, giao nhận vận chuyển	30
16	Logistics tích hợp	16
17	Dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải	228
18	Chuyển phát	19
Tổng số		1.056

(Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2021)

Các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics, vận tải, kho bãi đã gia tăng qua các năm về cả con số và vốn đầu tư. So với năm 2015, số doanh nghiệp tham gia vào thị trường vận tải và kho bãi tại Đà Nẵng đã tăng khoảng 428 công ty (tương đương với tỷ lệ tăng là 144%).

Bảng 6. Số lượng DN dịch vụ logistics tại khu vực KTTĐ Miền Trung theo quy mô lao động

		Chia theo quy mô lao động						
		Dưới 5 Người	5 – 9 Người	10 – 49 Người	50 – 199 Người	200 – 299 Người	300 – 499 Người	500 – 999 Người
Tổng số cả nước	33.276	17.897	7.316	6.794	1.002	116	69	49
Tỉnh Thừa Thiên Huế	200	104	41	46	7	2	0	0
Thành phố Đà Nẵng	1.056	576	253	198	26	1	0	2
Tỉnh Quảng Nam	297	162	66	60	6	1	1	1
Tỉnh Quảng Ngãi	262	125	73	56	7	1	0	0
Tỉnh Bình Định	514	215	138	148	12	0	0	1

(Nguồn: Tổng cục Thống kê, 3/2022)

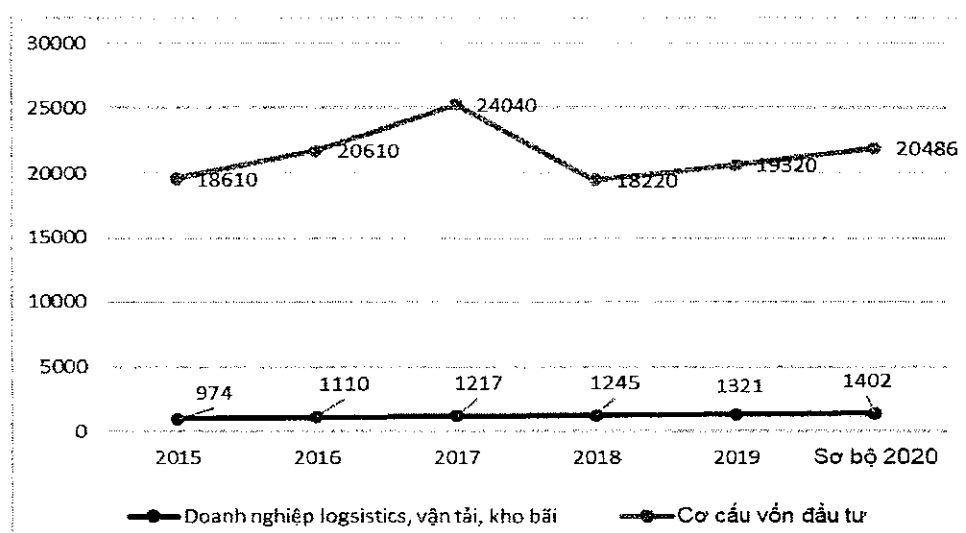
Số liệu cho thấy, số doanh nghiệp dịch vụ logistics của Đà Nẵng cao hơn nhiều so với các tỉnh khác trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Đà Nẵng nằm trong Top 6 tỉnh/thành phố tập trung nhiều doanh nghiệp logistics nhất cả nước (sau TP HCM, Hà Nội, Hải Phòng, Bình Dương, Đồng Nai). Đà Nẵng thu hút số lượng doanh nghiệp logistics lớn hơn nhiều so với các tỉnh Duyên hải miền Trung (Số doanh nghiệp logistics tại ĐN gấp 5 lần số doanh nghiệp của Thừa Thiên Huế, gấp 3 lần của Quảng Nam). Tuy nhiên phần lớn các doanh nghiệp logistics Đà Nẵng nói riêng và Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung nói chung đều có quy mô nhỏ và vừa. Số doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Đà Nẵng có quy mô lớn theo quy mô lao động là 29 doanh nghiệp và theo quy mô vốn là 172 doanh nghiệp, cao hơn nhiều so với các tỉnh khác trong Vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung.

Bảng 7. Số lượng DN dịch vụ logistics tại Vùng KTTĐ Miền Trung theo quy mô vốn

	Tổng số doanh nghiệp	Chia theo quy mô vốn							
		Dưới 0,5 tỷ	0,5 đến dưới 1 tỷ	Từ 1 tỷ đến dưới 5 tỷ	Từ 5 tỷ đến dưới 10 tỷ	Từ 10 tỷ đến dưới 50 tỷ	Từ 50 tỷ đến dưới 200 tỷ	Từ 200 tỷ đến dưới 500 tỷ	Từ 500 tỷ trở lên
Cả nước	33.276	2.500	2.481	13.346	5.971	6.816	1.546	329	287
Tỉnh Thừa Thiên Huế	200	21	13	92	37	30	5	1	1

	Tổng số doanh nghiệp	Chia theo quy mô vốn							
		Dưới 0,5 tỷ	0,5 đến dưới 1 tỷ	Từ 1 tỷ đến dưới 5 tỷ	Từ 5 tỷ đến dưới 10 tỷ	Từ 10 tỷ đến dưới 50 tỷ	Từ 50 tỷ đến dưới 200 tỷ	Từ 200 tỷ đến dưới 500 tỷ	Từ 500 tỷ trở lên
Thành phố Đà Nẵng	1.056	116	127	502	139	140	29	1	2
Tỉnh Quảng Nam	297	31	32	119	65	42	4	1	3
Tỉnh Quảng Ngãi	262	22	29	140	33	31	6	1	0
Tỉnh Bình Định	514	28	47	244	91	91	10	0	3

(Nguồn: Tổng cục Thống kê, 3/2022)



Hình 24. Số lượng doanh nghiệp dịch vụ vận tải kho bãi và quy mô vốn đầu tư qua các năm

Xét về sự gia tăng số lượng và quy mô vốn của các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong giai đoạn 2016 – 2020, thì số lượng doanh nghiệp tăng đều qua các năm nhưng nguồn vốn có sự biến động không ổn định. So với số lượng doanh nghiệp mới cập nhật từ Tổng cục Thống kê, trong năm 2021 số lượng doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng có sự giảm dưới tác động của dịch Covid-19.

Hiện tại, Vùng KTTĐ Miền Trung chưa có Hiệp hội doanh nghiệp logistics như một số trung tâm logistics lớn của cả nước (Hải Phòng, TP.HCM). Chính vì vậy, sự liên kết giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics còn lỏng lẻo, chưa có tiếng nói chung để đề xuất các kiến nghị với UBND các tỉnh/thành phố về các chính sách hỗ trợ và ưu đãi với các doanh nghiệp logistics.

4. Đánh giá nguồn nhân lực phát triển dịch vụ logistics

Nguồn nhân lực logistics tại thành phố Đà Nẵng chiếm xấp xỉ 2,7% nguồn lao động logistics trên cả nước và khoảng 40% nguồn lao động logistics tại Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, đạt khoảng 14.000 nhân công, tăng gấp 4 lần so với năm 2011. Tuy nhiên trước nhu cầu phát triển mạnh mẽ của ngành dịch vụ logistics, giai đoạn 2011–2017, nguồn nhân lực logistics tại Đà Nẵng chỉ đáp ứng khoảng 30%-50% nhu cầu về nhân lực. Việc giải quyết sự thiếu hụt nguồn lao động chất lượng cao trong lĩnh vực hàng hải, hàng không, kho bãi, đặc biệt là cán bộ quản lý điều hành chuyên ngành về logistics đạt trình độ đại học và trên đại học, được đào tạo nước ngoài hoặc nhân công được đào tạo chuyên nghiệp, có trình độ tay nghề cao hiện đang là nhu cầu bức thiết đối với thành phố Đà Nẵng nói riêng và Vùng KTTĐ miền Trung nói chung.

Tại Đà Nẵng hiện nay có nhiều trường có đào tạo trình độ đại học và trên đại học các chuyên ngành liên quan đến hoạt động logistics như: Đại học Đà Nẵng, Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, Đại học Duy Tân, Đại học Đông Á v.v.... Các trường hiện nay đang tuyển sinh với số lượng chỉ tiêu tương đối khiêm tốn chỉ từ 100 – 120 sinh viên.

Đối với bậc đào tạo trung cấp, cao đẳng, hiện ở Đà Nẵng có trường cao đẳng có đào tạo ngành nghề logistics và các ngành nghề có liên quan như: Trường Cao đẳng Giao thông Vận tải Trung Ương V; Trường Cao đẳng Lương thực thực phẩm; Trường Cao đẳng nghề Đà Nẵng; Trường Cao đẳng Thương mại; Cao đẳng Hoa Sen; Trung cấp nghề giao thông công chính TP Đà Nẵng; Trường Cao đẳng Đại Việt Đà Nẵng. Tổng quy mô đào tạo trung bình của các trường này khoảng 350 – 400 học viên/năm. Tuy nhiên, các trường này hiện chưa có đào tạo các chương trình có liên quan đến thương mại hàng không, hay quản trị kinh doanh vận tải hàng không.

Như vậy, ngay cả khi tính tới lực lượng lao động được đào tạo về logistics từ các địa phương khác trong cả nước quay trở về Đà Nẵng làm việc (chiếm tỷ trọng không cao) thì nguồn cung ứng nhân lực logistics chỉ đáp ứng được dưới 10% nhu cầu nhân lực của Đà Nẵng trong giai đoạn 2025 – 2030 và tầm nhìn đến năm 2050⁴.

Về phân loại nhân lực trong logistics có thể phân 3 nhóm nhân lực chính đó là nhóm đội ngũ cán bộ quản lý điều hành; nhóm đội ngũ nhân viên nghiệp vụ

⁴ Kết quả dự báo về nhu cầu nhân lực tại Đà Nẵng của nhóm tư vấn. nhu cầu nhân lực của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics tại Đà Nẵng trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2025, 2030, 2050 sẽ là:

Năm 2025: $1056 \times 20 \times (1 + 0.075)^5 = 30.321$ (người)

Năm 2030: $1056 \times 20 \times (1 + 0.075)^{10} = 43.529$ (người)

Năm 2050: $1056 \times 20 \times (1 + 0.075)^{30} = 184.904$ (người)

văn phòng và nhóm công nhân lao động trực tiếp tại các doanh nghiệp vận tải, cảng bến, kho bãi,...

Tại Đà Nẵng theo khảo sát các doanh nghiệp, khoảng 70% lực lượng lao động trực tiếp trong lĩnh vực logistics như là bốc xếp, kiểm đếm hàng hóa tại kho bãi, lái xe, khai thác các thiết bị xếp dỡ tại cảng,... được đào tạo từ các trường nghề hoặc đào tạo ngắn hạn tại doanh nghiệp. Chất lượng nguồn nhân lực logistics còn chưa đảm bảo, đặc biệt tại các doanh nghiệp nước ngoài, kỹ năng làm việc của nguồn nhân lực chưa đáp ứng được yêu cầu, thiếu tác phong công nghiệp, tính kỷ luật lao động thấp, chưa tạo được uy tín trên thị trường trong và ngoài nước. Đối với nhóm đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành đa phần có trình độ đại học và trên đại học thành phần này đang được đào tạo và tái đào tạo để đáp ứng nhu cầu quản lý. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại phong cách quản lý cũ, chưa chuyển biến kịp để thích nghi với môi trường mới, thích sử dụng kinh nghiệm hơn là áp dụng khoa học quản trị hiện đại. Nhóm đội ngũ nhân viên văn phòng thực hiện công tác giao dịch khách hàng. Đội ngũ này phần lớn đều tốt nghiệp cao đẳng, đại học, trong số đó đa số là từ các chuyên ngành gần với chuyên ngành logistics hoặc thậm chí không liên quan nên phải tự nâng cao trình độ nghiệp vụ trong quá trình làm việc, trừ nhóm nhân viên văn phòng trong các công ty liên doanh với nước ngoài.

Bên cạnh việc đào tạo ở trường lớp các doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng cũng tiến hành đào tạo trực tiếp trong công việc bởi đội ngũ nhân viên có kinh nghiệm và năng lực. Các công ty logistics tại Đà Nẵng thường tổ chức các khóa học nghiệp vụ về logistics ngắn hạn để cung cấp kiến thức thực tế cho những nhân viên mới vào làm và bổ sung kiến thức mới cho nhân viên đang làm ví dụ như các khóa đào tạo về sales logistics, về dịch vụ khách hàng, về nghiệp vụ hải quan, nghiệp vụ chứng từ, Công tác đào tạo nội bộ đang có xu hướng tăng lên tại các công ty logistics ở Đà Nẵng với hơn 75% công ty được hỏi trả lời là có thực hiện hàng năm.

Bảng 8. Phân tích nguồn nhân lực logistics tại các tỉnh trong Vùng KTTĐ miền Trung

	Số lao động	Chia theo giới tính lao động		Chia theo độ tuổi lao động			Chia theo trình độ lao động	
		Nam	Nữ	15-24	25-49	50+	Đã qua đào tạo	Chưa qua đào tạo
Tỉnh Thừa Thiên Huế	3.104	1.570	1.534	444	1.935	725	1.478	1.626
Tỉnh Quảng Nam	4.648	2.336	2.312	608	2.992	1.049	1.918	2.730

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

	Số lao động	Chia theo giới tính lao động		Chia theo độ tuổi lao động			Chia theo trình độ lao động	
		Nam	Nữ	15-24	25-49	50+	Đã qua đào tạo	Chưa qua đào tạo
Tỉnh Quảng Ngãi	3.391	1.768	1.623	485	2.271	635	1.492	1.899
Tỉnh Bình Định	7.701	3.996	3.705	941	5.093	1.666	2.589	5.112
Thành phố Đà Nẵng	13.189	6.821	6.368	1.980	8.190	3.019	6.353	6.836
Tỷ lệ của Đà Nẵng trong Vùng	41%	41%	41%	44%	40%	43%	46%	38%

(Nguồn: Tổng cục Thống kê, 3/2022 và số liệu tính toán của nhóm tư vấn)

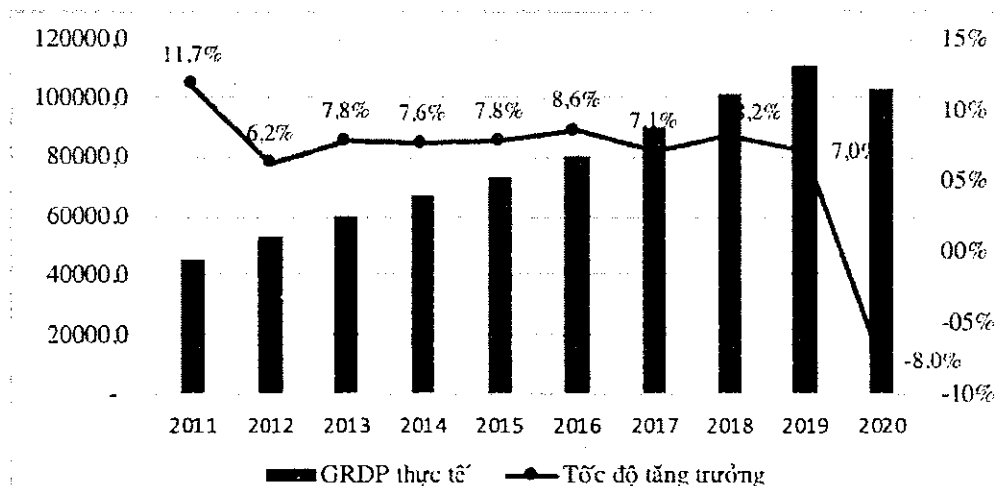
5. Đánh giá các mô hình hoạt động và quản lý chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng liên kết vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông Tây

5.1. Đánh giá về nhu cầu dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng tại thành phố Đà Nẵng liên kết vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông Tây

Đà Nẵng là thành phố lớn thứ tư ở Việt Nam và là đô thị lớn nhất ở miền Trung. Thành phố Đà Nẵng có vị trí địa lý rất thuận lợi do nằm trên trục giao thông xuyên quốc gia cả về đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không và là cửa ngõ tới Tây Nguyên. Tuy không còn những bước nhảy vọt về thành tựu như giai đoạn 1997 – 2010, nhưng thành phố Đà Nẵng vẫn một trong những đô thị có tốc độ tăng trưởng cao trong khu vực, với tốc độ tăng GRDP bình quân trong suốt giai đoạn 2011 – 2019 là 7,9%/năm (cao hơn 1,2 lần so với tốc độ tăng trưởng cùng thời kỳ của cả nước là 6,3%). Riêng năm 2020, do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, GRDP theo giá so sánh của Đà Nẵng chỉ đạt 63.907 tỷ đồng và tăng trưởng âm so với năm 2019 (-7,99%). Trong thời gian qua, cùng với quá trình thực hiện các cam kết trong khuôn khổ các hiệp định thương mại tự do (FTAs) khu vực, song phương, nhiều chính sách pháp luật mới được ban hành đã góp phần thúc đẩy phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh, thương mại và xuất nhập khẩu tại thành phố Đà Nẵng, từ đó làm gia tăng lượng hàng hóa luân chuyển và nhu cầu dịch vụ logistics.

Trong những năm gần đây, doanh nghiệp Đà Nẵng có sự phát triển nhanh về số lượng, chính vì vậy gia tăng các khách hàng tiềm năng cho ngành dịch vụ logistics tại Đà Nẵng. Tính đến năm 2020, Thành phố Đà Nẵng có tổng số 17.105 doanh nghiệp đang hoạt động, tăng gần 13% so với năm 2018 và tăng gần 49% so với năm 2015. Doanh nghiệp tập trung nhiều và phát triển nhanh ở

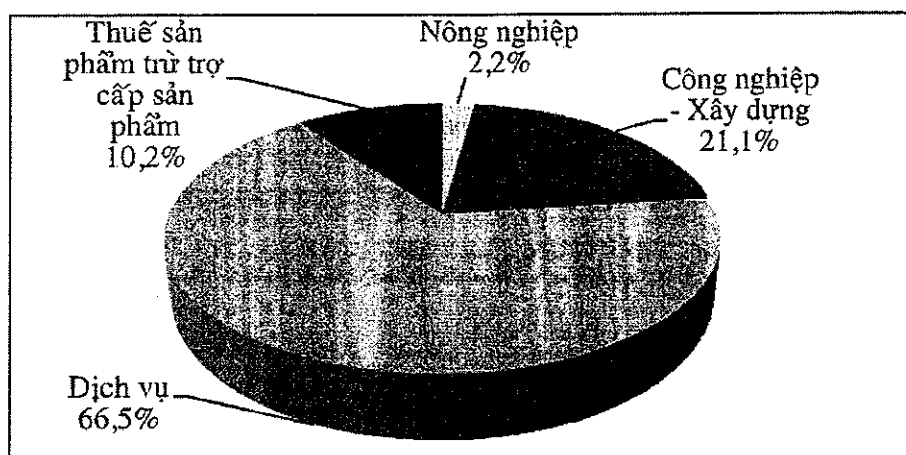
khu vực dịch vụ. Về cơ cấu theo hình thức sở hữu, khu vực DN ngoài nhà nước chiếm tỷ trọng lớn và ngày càng khẳng định vị trí quan trọng đối với nền kinh tế; khu vực có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) có số doanh nghiệp có xu hướng tăng; khu vực doanh nghiệp Nhà nước chiếm tỷ trọng thấp và liên tục giảm trong giai đoạn 2010-2020 (Xem bảng chi tiết, Nguồn: TCKT, 2020).



Hình 25. Quy mô GRDP và tốc độ tăng trưởng kinh tế thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2011 – 2020

(Nguồn: Cục Thống kê thành phố Đà Nẵng)

Trong giai đoạn 2016 – 2020, cơ cấu kinh tế của thành phố Đà Nẵng dịch chuyển đúng định hướng “Dịch vụ - công nghiệp – nông nghiệp” với tỷ trọng năm 2020 đạt: Dịch vụ 66,5%; công nghiệp – xây dựng 21,1%; nông nghiệp 2,2%; thuế sản phẩm (trừ trợ cấp sản phẩm) 10,2%. Cơ cấu các thành phần kinh tế chuyển dịch theo định hướng nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần, vận động theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước; số lượng các loại hình doanh nghiệp tư nhân và có vốn đầu tư nước ngoài gia tăng và giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế. Đến năm 2020, tỷ trọng kinh tế nhà nước đạt 23,8%, kinh tế ngoài nhà nước (bao gồm kinh tế tập thể, hợp tác xã kiểu mới) đạt 55,9%, kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài đạt 9,9% và thuế sản phẩm (trừ trợ cấp sản phẩm) đạt 10,4%.



Hình 26. Cơ cấu các khu vực kinh tế năm 2020 của Đà Nẵng

(Nguồn: Niên giám thống kê Đà Nẵng năm 2020)

Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa giai đoạn 2016-2020 ước tăng bình quân 5,1%/năm. Cơ cấu xuất khẩu tiếp tục chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng hàng công nghiệp, giảm tỷ trọng hàng nông lâm sản với cơ cấu hàng công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp – thủy sản – nông lâm năm 2020 ước đạt tương ứng là 88,0% - 11,5% - 0,5% . Duy trì khai thác tốt các thị trường truyền thống, tìm kiếm và mở rộng các thị trường mới; đến nay, hàng hóa của doanh nghiệp Đà Nẵng đã xuất khẩu đến 120 quốc gia, vùng lãnh thổ. Cơ cấu thị trường xuất khẩu bình quân giai đoạn 2016-2020: Nhật chiếm 30-35%, Hoa Kỳ 17-20%, EU 15-16%, Trung Quốc 10-11%... trong tổng kim ngạch xuất khẩu của thành phố. Xuất khẩu hàng hóa tăng nhanh, nhập khẩu hàng hóa tăng chậm làm cán cân thương mại tại Đà Nẵng thặng dư mạnh. Cụ thể, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa năm 2010 là 705 triệu USD đã tăng lên 1.243 triệu USD năm 2020. Theo đó, cán cân thương mại của Đà Nẵng từ mức thâm hụt 71 triệu USD năm 2010 đã trở thành thặng dư 326 triệu USD vào năm 2020. Tăng trưởng thương mại quốc tế đã gia tăng lượng hàng xuất nhập khẩu trên địa bàn thành phố, đây cũng là nhóm đối tượng có nhu cầu dịch vụ logistics lớn đòi hỏi các dịch vụ trọn gói, giá trị cao (hải quan, vận chuyển, đóng gói v.v...) góp phần thúc đẩy tăng trưởng của dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

Bảng 9. Cơ cấu xuất khẩu hàng hóa và cán cân thương mại thành phố giai đoạn 2011-2020

Đơn vị tính : Triệu USD, %

Chỉ tiêu	2011	2013	2015	2017	2020	BQ giai đoạn 2011 -2020
KNXK hàng hóa	771	1.010	1.224	1.525	1.569,2	9,5
- Hàng CN-TTCN	643,5	881	1.031	1.337	1.380,2	10,2
- Hàng thủy sản	115,7	120	185	180	181	6,1
- Hàng nông sản	11,8	9,0	8,0	8,0	8,0	-1,9

Bảng 10. Tình hình phát triển các KCN TP. Đà Nẵng giai đoạn 2011 – 2020

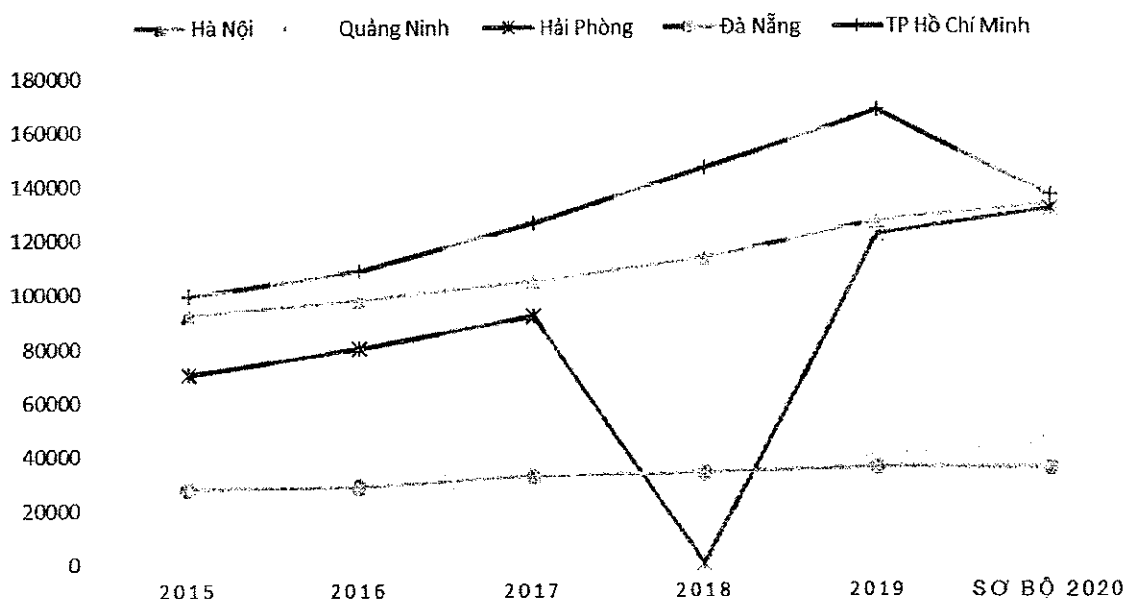
Tên KCN	Diện tích đất công nghiệp có thể cho thuê theo QH (ha)			Tỷ lệ lấp đầy (%)		
	Năm 2020	Năm 2011	Chênh lệch	Năm 2020	Năm 2011	Chênh lệch
Đà Nẵng	41,87	41,87	0,00	100,0	100,0	0,0
DVTS Đà Nẵng	45,72	43,68	2,04	100,0	71,3	28,7
Hòa Cầm (giai đoạn 1)	107,07	96,13	10,94	88,3	79,5	8,9
Hòa Khánh	303,93	298,25	5,68	100,0	96,7	3,3
Hòa Khánh MR	107,40	67,79	39,61	93,6	76,6	16,9
Liên Chiểu	201,16	136,49	64,67	59,0	71,1	- 12,1
Tổng	807,15	684,21	122,94	87,4	85,8	1,6

(Nguồn: Ban Quản lý các khu công nghiệp và khu chế xuất Đà Nẵng (2011) và Ban Quản lý Khu công nghệ cao và các khu công nghiệp Đà Nẵng (2020))

Đà Nẵng là một trong những địa phương có tỷ lệ lấp đầy các khu công nghiệp cao nhất cả nước, đây là các trung tâm hàng hóa có nhu cầu dịch vụ logistics cao (thực tế hiện nay hệ thống kho bãi, trung tâm logistics trên địa bàn thành phố đều gắn liền với các khu công nghiệp), là nguồn hàng ổn định để duy trì và phát triển dịch vụ logistics cảng biển trên địa bàn thành phố và là cơ sở để các doanh nghiệp logistics ổn định hoạt động kinh doanh và tiếp tục mở rộng, phát triển ra địa bàn các tỉnh lân cận.

Như vậy, nhìn chung, với tốc độ tăng trưởng kinh tế của Đà Nẵng trong giai đoạn vừa qua, cũng như sự tăng trưởng mạnh mẽ của các khu vực dịch vụ, thương mại, các ngành công nghiệp, chế biến chế tạo, nhu cầu hàng hóa luân chuyển tại Đà Nẵng và qua Đà Nẵng trong giai đoạn 2016 – 2020 đã tăng nhanh với tốc độ trung bình là 2,30% tương đương với mức khối lượng trung bình là 32.498.000 tấn hàng

hóa (Nguồn: Tổng cục Thống kê)



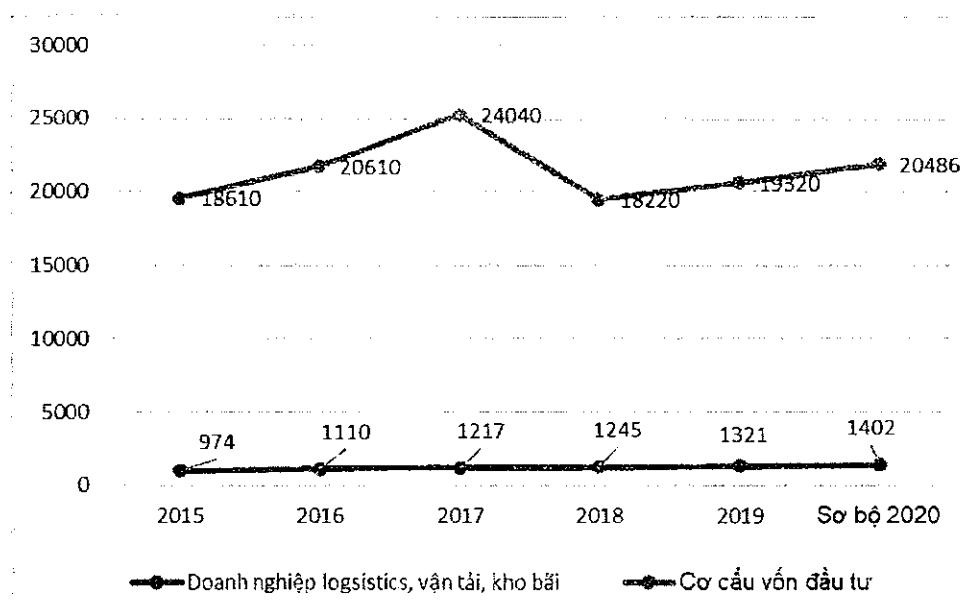
Hình 27. Khối lượng vận chuyển hàng hóa qua một số tỉnh/thành phố lớn trên cả nước

Như vậy, qua phân tích và đánh giá về nhu cầu dịch vụ logistics cung ứng tại thành phố Đà Nẵng, có thể thấy đối tượng khách hàng quan trọng là các doanh nghiệp đang thực hiện hoạt động sản xuất và kinh doanh tại các địa bàn thuộc thành phố Đà Nẵng, tập trung ở các khu công nghiệp và khu chế xuất bao gồm các loại hàng CN-TCN, hàng thủy sản và nông sản. Bên cạnh đó, các khách hàng ở thuộc các nước bạn như Lào, Thái Lan, Campuchia và các tỉnh/thành phố lân cận như Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng nam cũng trung chuyển một lượng hàng lớn qua cảng biển Đà Nẵng trong những năm qua. Nếu các công ty cung dịch vụ Logistics có thể đưa ra các gói dịch vụ logistics tích hợp với chất lượng dịch vụ tốt, chi phí phù hợp và thời gian thực hiện đơn hàng nhanh, thì xu hướng dịch chuyển sẽ tiếp tục gia tăng bởi Đà Nẵng có lợi thế về vị trí địa lý, về cảng biển nước sâu làm hàng container, và lợi thế về cảng HKQT Đà Nẵng với nhiều ưu thế cạnh tranh về sự an toàn, kết nối và chi phí.

5.2 Đánh giá về khả năng đáp ứng nhu cầu thị trường trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại thành phố Đà Nẵng liên kết vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông Tây

Trong giai đoạn 2016 – 2020, dịch vụ logistics tại Đà Nẵng phát triển mạnh về quy mô, hình thức và chất lượng, nhất là đường hàng không; vận tải đường bộ và đường biển có những bước chuyển biến rõ rệt. Giai đoạn 2016-2020, khối lượng luân chuyển hàng hóa tăng 8,3%/năm, khối lượng luân chuyển hành khách tăng 10,9%/năm và doanh thu dịch vụ vận tải, kho bãi ước tăng

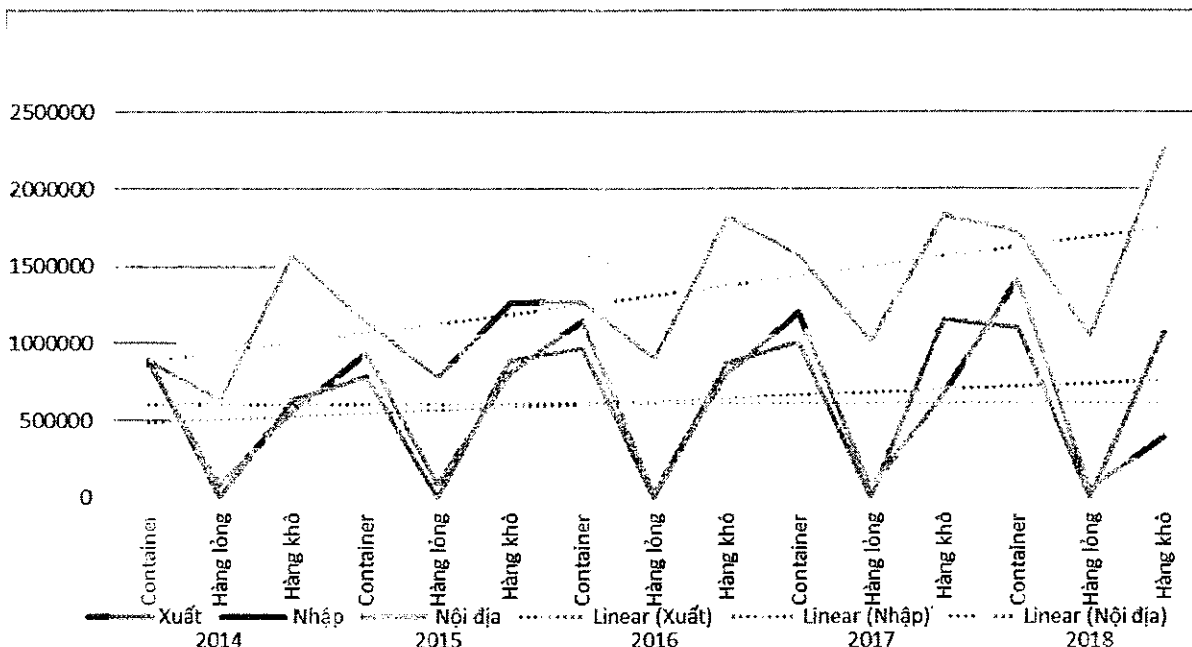
6,6%/năm. Cảng Đà Nẵng là cảng tổng hợp, container, du lịch quốc tế trọng điểm ở khu vực miền Trung, thực hiện chuyển hàng quá cảnh của một số vùng thuộc Lào, Thái Lan, Myanmar trên tuyến EWEK. Các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics, vận tải, kho bãi đã gia tăng qua các năm về cả con số và vốn đầu tư. So với năm 2015, số doanh nghiệp tham gia vào thị trường vận tải và kho bãi tại Đà Nẵng đã tăng khoảng 428 công ty (tương đương với tỷ lệ tăng là 144%).



Hình 28. Số lượng doanh nghiệp dịch vụ vận tải kho bãi và quy mô vốn đầu tư qua các năm

Thành phố đã phê duyệt Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng logistics đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045⁵; hoàn thành công tác nâng cấp CHKQT Đà Nẵng với công suất khai thác đạt khoảng 13 triệu hành khách; tích cực xúc tiến các dự án đầu tư xây dựng khu bến Liên Chiểu, Hành lang kinh tế Đông Tây 2 (Quốc lộ 14D), Quốc lộ 14G, di dời ga đường sắt; đưa vào khai thác đường bộ cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi, Đường Hồ Chí Minh (đoạn La Sơn – Túy Loan) góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa của thành phố, các tỉnh khu vực miền Trung – Tây Nguyên và cả nước. Năm 2020, Đà Nẵng đã hoàn thành dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2, nâng năng lực bốc dỡ lên 10-12 triệu tấn/năm. Cảng Tiên Sa hiện thu hút trung bình 22 chuyến container/tuần của 30 hãng tàu quốc tế; bình quân hàng năm đón khoảng 100 chuyến tàu du lịch với hơn 150.000 khách du lịch.

⁵ Quy hoạch 05 Trung tâm Logistics chính và các trung tâm logistics phụ trợ khác bao gồm: TT logistics cảng Liên Chiểu; TT logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới; TT logistics Khu công nghệ cao; TT logistics Hòa Nhôm; TT logistics CHKQT Đà Nẵng.



Hình 29. Lượng hàng hóa qua các cảng Đà Nẵng

Nguồn hàng nông sản từ 4 tỉnh Tây nguyên hiện chủ yếu được thu gom, vận chuyển đường bộ qua Quốc lộ 14b, đường mòn HCM và các tỉnh phía bắc, một số xếp tại các ga Đường sắt dọc từ Diêu Trì, Quảng Ngãi,.. trở ra cửa khẩu Đồng Đăng xuất Trung Quốc. Đà Nẵng có vị trí địa lý và tiềm năng khai thác hàng rất tốt; nếu đầu tư quy hoạch khu ga Kim Liên hiện tại thành 1 phần trong Trung tâm logistics khu vực sẽ góp phần lớn trong việc gia tăng sản lượng vận chuyển nội địa, xuất khẩu (cảng nước sâu Liên Chiểu sau này); kết nối liên vùng.

Ngoài ra, Đà Nẵng sẽ hoàn thành nâng cấp CHKQT Đà Nẵng đạt công suất 30 triệu hành khách/năm và xây dựng khu logistics phía Tây CHKQT Đà Nẵng theo Quy hoạch chung TP Đà Nẵng đến 2030, tầm nhìn đến 2045.

II. Đánh giá thực trạng phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ logistics thành phố Đà Nẵng

1. Đánh giá thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông của thành phố Đà Nẵng kết nối với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông – Tây

Trong phạm vi Việt Nam, Đà Nẵng đã được định hình là một nút đô thị quan trọng tại miền Trung Việt Nam để bổ sung cho Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Nằm ở trung độ của đất nước, trên trục giao thông Bắc – Nam về đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không. Đà Nẵng cách Thủ đô Hà Nội 764km về phía Bắc, cách thành phố Hồ Chí Minh 964 km về phía Nam.

Mặc dù chưa tạo được sự lan tỏa trong các hoạt động công nghiệp, nhưng so với các địa phương khác của miền Trung, Đà Nẵng là trung tâm lớn về thương mại-dịch vụ, viễn thông, công nghệ thông tin; giáo dục và đào tạo hàng đầu. Với hạt nhân là cảng Tiên Sa có sự phát triển nhanh, cùng với việc phát triển cảng Liên Chiểu và các trung tâm logistics đang được đẩy nhanh sẽ là cơ sở chắc chắn cho mục tiêu xây dựng Đà Nẵng thành thành phố cảng biển gắn với phát triển các khu vực sản xuất công nghiệp liên tỉnh.

Trong phạm vi khu vực và quốc tế, Đà Nẵng là một trong những cửa ngõ quan trọng ra biển của Tây Nguyên và các nước Lào, Campuchia, Thái Lan, Myanmar thông qua Hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC) với điểm kết thúc là Cảng Tiên Sa. Nằm trên một trong những tuyến đường biển và đường hàng không quốc tế trọng yếu, thành phố Đà Nẵng có một vị trí địa lý đặc biệt thuận lợi cho việc phát triển sôi động và bền vững.

Kiên trì quan điểm lấy phát triển kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông làm khâu đột phá trong phát triển ngành logistics tại Đà Nẵng, xem đây là lĩnh vực ưu tiên hàng đầu và đi trước một bước. Trong giai đoạn 2015-2020, thành phố tập trung nguồn lực đầu tư, nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông đối nội và đối ngoại, mở rộng không gian đô thị, kết nối hiệu quả với các trục quốc lộ và khu vực lân cận. Đến nay, trên địa bàn thành phố có 2.440 tuyến đường với tổng chiều dài 1.458,59 km (tăng 265,59 km so với đầu năm 2015) và 74 cầu với tổng chiều dài 14.961,50 m (tăng 03 cầu với so với đầu năm 2015).

1.1. Hạ tầng giao thông đường bộ

Đà Nẵng có vị trí địa – kinh tế là trung tâm của Vùng KTTĐ miền Trung và cửa ngõ ra biển của EWEC, trong đó mạng lưới giao thông đường bộ về cơ bản kết nối thuận lợi với các vùng lân cận.

1.1.1. Giao thông đối ngoại

✓ Kết nối với hành lang kinh tế Đông – Tây

Tuyến đường bộ dài 1.450km là phương thức vận tải duy nhất kết nối trên Hành lang kinh tế Đông – Tây từ thành phố Đà Nẵng (Việt Nam) đến thành phố Mawlamyine (Myanmar), trong đó bao gồm các đoạn trên địa phận 04 quốc gia:

- Việt Nam: Bao gồm tuyến QL1A (và đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông đang đầu tư xây dựng) và QL9 với tổng chiều dài khoảng 253km, cơ bản đáp ứng yêu cầu vận chuyển hàng hóa container kết nối với các cảng biển của Việt Nam trên Hành lang (Quảng Trị; Thừa Thiên Huế; Đà Nẵng).

- Lào: Tuyến quốc lộ 9E từ CKQT Den Savanh đến CKQT Savannakhet với chiều dài khoảng 238km, đây là tuyến quốc lộ quan trọng của khu vực Nam

Lào đảm bảo hàng hóa xuất nhập khẩu của Lào kết nối thuận lợi với hệ thống cảng biển Việt Nam.

- Thái Lan: từ CKQT Mukdahan đến CKQT với chiều dài 781km chủ yếu đi trên tuyến QL12 của Thái Lan (đây cũng là chặng dài nhất và đi qua nhiều địa phương nhất trên hành lang), mặc dù hạ tầng giao thông trên tuyến tương đối thuận lợi, tuy nhiên do quy định về phương tiện (Thái Lan sử dụng phương tiện tay lái nghịch) nên hoạt động vận tải hàng hóa xuyên biên giới bắt buộc phải chuyển đổi phương tiện.

- Myanmar: dài khoảng 178km từ CKQT Myawaddy đến cảng biển Mawlamyine, đoạn tuyến này có tốc độ vận chuyển bình quân thấp nhất trên Hành lang do ngoài việc chuyển đổi phương tiện vận tải còn thường xuyên gián đoạn do ảnh hưởng của xung đột, giao tranh tại Myanmar.

Thực tế hiện nay, hàng hóa trên Hành lang kết nối với cảng biển Đà Nẵng chủ yếu khai thác trên đoạn Savannakhet (Lào) – Lao Bảo – Đà Nẵng.

✓ **Kết nối với các tỉnh trong Vùng KTTĐ miền Trung và cả nước**

Về kết nối với các tỉnh trong Vùng KTTĐ miền Trung, tuyến đường bộ cao tốc Bắc Nam (CT.01) đoạn qua địa phận thành phố Đà Nẵng cơ bản đã hình thành hướng tuyến. Chiều dài của tuyến đoạn chạy qua địa phận Đà Nẵng khoảng gần 50km, và tuyến đóng vai trò như là tuyến trục Bắc Nam kết nối Đà Nẵng với các tỉnh ở khu vực miền Trung như Thừa Thiên – Huế và Quảng Nam. Hiện trạng tuyến cao tốc Bắc-Nam qua Đà Nẵng như sau:

- Cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi bắt đầu nút giao Túy Loan (Đà Nẵng) cho tới nút giao với QL.1^o tại tỉnh Quảng Ngãi. Tuyến cao tốc này đã xây dựng xong và đưa vào vận hành từ năm 2018. Chiều dài tuyến nằm trong địa phận Đà Nẵng khoảng 7,97 km.

- Cao tốc La Sơn – Túy Loan đang được hoàn thiện, trong đó đoạn La Sơn (Thừa Thiên – Huế) tới Hòa Liên (Đà Nẵng) đã đưa vào khai thác trong năm 2021, còn lại đoạn Hòa Liên – Túy Loan giữ nguyên đường hiện trạng đang khai thác, chưa đầu tư mở rộng.

Bảng 11. Tuyến cao tốc Bắc Nam qua thành phố Đà Nẵng

STT	Tuyến/Đoạn	Chiều dài (km)		Số làn xe	Hiện trạng
		Toàn tuyến	Trong địa phận Đà Nẵng		
1	La Sơn (Thừa Thiên Huế) – Hòa Liên (Đà Nẵng)	65	29,7	2	Đang khai thác
2	Hòa Liên – Túy Loan (Đà Nẵng)	12,3	12,3	2	Đang khai thác
3	Đà Nẵng – Quảng Ngãi	127	7,8	4	Đang khai thác
	Tổng	204,3	49,8		

(Nguồn: Tư vấn tổng hợp)

Ngoài mạng lưới cao tốc, Đà Nẵng có 119,27 km quốc lộ chạy qua, trong đó:

- Tuyến QL.1° tạo thành trục Bắc Nam kết nối Đà Nẵng với các tỉnh miền Trung như Thừa Thiên – Huế và Quảng Nam. Tuyến QL.1° đi qua Đà Nẵng với chiều dài khoảng 37,2 km. Tuy nhiên, phần lớn tuyến quốc lộ huyết mạch đi qua khu vực đô thị với mật độ dân cư cao của TP Đà Nẵng.

- QL.14B đi qua địa phận Đà Nẵng với tổng chiều dài khoảng 32 km, trong đó đoạn từ cảng Tiên Sa tới nút giao Túy Loan với cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi chủ yếu đi qua khu vực đô thị với chiều dài khoảng 24km. Do đó, tuyến quốc lộ này không chỉ phục vụ giao thông đối ngoại mà còn một phần đáp ứng giao thông nội đô. Tuyến QL.14B có hai chức năng kết nối quan trọng: *Thứ nhất*, tuyến này là trục Đông Tây kết nối cảng Tiên Sa với QL.1° và cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi, đây là tuyến liên kết ngang ở phía Bắc của Đà Nẵng để kết nối hai trục Bắc Nam (QL.1° và cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi); *Thứ hai*, tuyến quốc lộ này kết nối cảng Tiên Sa với các tỉnh ở khu vực Tây Nguyên. Tuyến QL.14B được Bộ GTVT/Cục Đường bộ Việt Nam ủy quyền cho Sở GTVT Đà Nẵng quản lý.

- QL.14G đi qua địa phận Đà Nẵng với tổng chiều dài khoảng 23 km. Cùng với QL.14B, tuyến QL.14G tạo thành trục Đông – Tây kết nối trung tâm Đà Nẵng với hành lang chiến lược Bắc Nam là tuyến đường Hồ Chí Minh.

- Tuyến đường đèo Hải Vân đoạn đi qua địa phận Đà Nẵng với chiều dài khoảng 11 km. Từ năm 2005, lượng xe lưu thông trên tuyến đèo này giảm dần

do tuyến hầm Hải Vân đi vào sử dụng. Tuy nhiên, tuyến đường đèo vẫn đóng vai trò dự bị quan trọng trong trường hợp tuyến hầm Hải Vân xảy ra sự cố.

- Ngoài ra, hầm đường bộ đi qua đèo Hải Vân, đường tránh Nam hầm Hải Vân và đường từ hầm đến đường Tạ Quang Bửu cũng được phân loại vào hệ thống đường quốc lộ của Đà Nẵng.

Bảng 12. Các tuyến quốc lộ qua Thành phố Đà Nẵng

Tên Quốc lộ	Chiều dài (km)	Quy mô/Tình trạng
Quốc lộ 1	37,200	Cấp III/II
Quốc lộ 14B	32,126	Cấp II/III/IV
Quốc lộ 14G	25,000	Cấp IV/V
Hầm đường bộ Hải Vân	2,543	Cấp I
Đường tránh Nam Hải Vân – Túy Loan	22,360	Cấp II/III
Đường Tạ Quang Bửu	1,760	Cấp III
Tổng cộng	120,989	

(Nguồn: Sở GTVT Đà Nẵng)

1.1.2. Giao thông đối nội

Hiện trạng kết nối tại các đầu mối giao thông chính tại TP Đà Nẵng (Cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt,...) như sau:

✓ Kết nối với cảng biển

QL14B đóng vai trò chính trong việc kết nối vào cảng Tiên Sa với QL.1^o và đường cao tốc Bắc Nam.

Đối với cảng Liên Chiểu, QL.1A và tuyến đường tránh Nam Hải Vân – Túy Loan là các tuyến đường hiện có để kết nối khu vực cảng Liên Chiểu với đường cao tốc Bắc Nam (cho khu vực các tỉnh Nam Trung Bộ) và QL.14B (với các tỉnh Tây Nguyên). Hiện nay, QL.1A chạy hướng Bắc Nam và đi qua nhiều khu vực đô thị đông dân cư nên sẽ không phù hợp để tổ chức luồng xe tải. Do đó, luồng xe tải sẽ cần sử dụng tuyến đường tránh Nam Hải Vân – Túy Loan. Trong tương lai, khi khu vực đô thị Đà Nẵng dần phát triển theo hướng Tây, luồng xe tải đi từ phía Nam lên cảng Liên Chiểu theo tuyến đường Nam Hải Vân – Túy Loan có thể gây mất an toàn giao thông. Do đó, cần thiết phát triển thêm một đường vành đai phía Tây để tạo thêm đường kết nối với cảng Liên Chiểu.

✓ Kết nối với CHKQT Đà Nẵng

Từ đường cao tốc hoặc QL.1° có thể tiếp cận tới sân bay thông qua hai trục chính đô thị gồm có: i) Trục Bà Nà – Suối Mơ, đường Hoàng Văn Thái, Điện Biên Phủ và Nguyễn Tri Phương, ii) Trục QL.14B và đường Nguyễn Hữu Thọ.

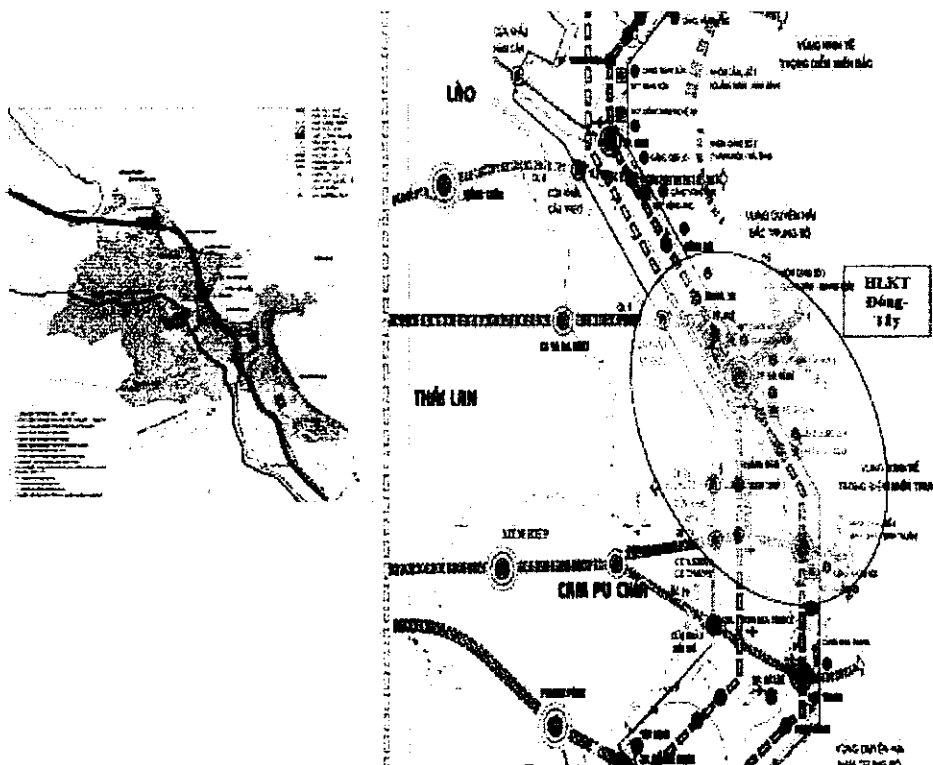
✓ **Kết nối ga đường sắt**

Hiện tại ga Đà Nẵng nằm sâu trong khu vực nội thành nên tiếp cận từ hệ thống đường đối ngoại phải thông qua hệ thống đường trục chính đô thị theo các hướng:

- I) từ phía Bắc theo QL.1° và đường Điện Biên Phủ - Lê Duẩn
- ii) từ phía Tây theo trục Bà Nà – Suối Mơ, đường Hoàng Văn Thái và Điện Biên Phủ
- iii) từ phía Nam theo trục QL.14B và đường Nguyễn Hữu Thọ.

✓ **Kết nối bến xe khách**

Hai bến xe trung tâm và bến xe phía Nam nằm gần QL.1° nên việc tiếp cận từ quốc lộ này là thuận tiện, tuy nhiên chưa tận dụng được ưu thế của tuyến cao tốc Bắc Nam hay tiếp cận từ các tỉnh Tây Nguyên theo hướng QL.14B.



Hình 30. Hệ thống đường bộ tại Đà Nẵng trong sự liên kết của Khu vực KTTĐ Miền Trung và Hành lang Kinh tế Đông Tây

1.2. Hạ tầng giao thông đường sắt

Tuyến đường sắt Bắc Nam chạy qua thành phố có chiều dài khoảng 39km, với các ga Đà Nẵng, Thanh Khê, Kim Liên, Hải Vân, Hải Vân Nam, Lê Trạch. Ga Đà Nẵng nằm trên địa bàn quận Thanh Khê, đây là ga trung tâm và là đầu mối giao thông đường sắt chính của thành phố Đà Nẵng. Ga Đà Nẵng được xem là 1 trong 3 ga lớn nhất của cả nước, có vị trí ở trung tâm thành phố Đà Nẵng, tạo điều kiện thuận lợi cho du khách đi lại và kết nối với khu vực. Ngoài các chuyến tàu Bắc – Nam, Ga Đà Nẵng còn có thêm những chuyến tàu địa phương phục vụ vận chuyển lượng hành khách và hàng hóa rất lớn, bao gồm các chuyến: Đà Nẵng – Huế, Đà Nẵng – Quảng Bình, Đà Nẵng – Vinh, Đà Nẵng – Quy Nhơn, Đà Nẵng – thành phố Hồ Chí Minh.

Diện tích đất của ga và các công trình liên quan là 24ha, chiếm 2,6% diện tích đất toàn quận. Ga Đà Nẵng hiện có 13 đường (4 đường đón gửi, 6 đường tập kết, 2 đường xếp dỡ và 1 đường sửa chữa), diện tích nhà ga 1.000 m².

Tổ chức chạy tàu đường sắt Bắc – Nam qua thành phố Đà Nẵng hiện nay có 12 đôi tàu/ngày (24 lượt):

- + Số đôi tàu khách/ngày: 07 đôi tàu/ngày (trong đó: 05 đôi tàu Thống Nhất, 01 đôi tàu nhanh Hà Nội – Đà Nẵng, 01 đôi tàu nhanh Sài Gòn – Huế).

- + Số đôi tàu hàng: 05 đôi tàu/ngày (trong đó: 01 đôi tàu suốt Yên Viên – Sóng Thần, 02 đôi tàu suốt Giáp Bát – Sóng Thần, 01 đôi tàu khu đoạn Giáp Bát – Đà Nẵng, 01 đôi tàu khu đoạn Đà Nẵng – Sóng Thần).

Khối lượng vận chuyển hàng ngày thông qua Ga Đà Nẵng: Trong 5 năm trở lại đây, theo thống kê cho thấy khối lượng hành khách lên xuống tại Ga Đà Nẵng chiếm trung bình 15,7% toàn tuyến Thống Nhất; khối lượng hàng hóa xếp dỡ tại ga chiếm 9,7% toàn tuyến Thống Nhất và có xu hướng gia tăng theo các năm.

Hiện nay, hệ thống đường sắt Đà Nẵng mới chỉ có dọc theo tuyến Bắc-Nam đến các địa phương khác trên cả nước, chưa có kết nối sang phía Tây với các nước trong Hành lang kinh tế Đông – Tây, hoặc với các PTVT khác như hàng không và đặc biệt là cảng biển, cũng như chưa có kết nối đến các trung tâm logistics tại thành phố Đà Nẵng. Về cơ bản, giống như các tỉnh, thành phố khác trên cả nước hệ thống đường sắt thành phố Đà Nẵng không được đầu tư cải thiện nhiều trong khoảng thời gian dài.

Ngoài ra, kể từ ngày 20/7/2021 Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) đã tổ chức chạy chuyến tàu chuyên container đầu tiên sang Bì. Đoàn tàu container đầu tiên do Công ty cổ phần Vận tải và thương mại đường sắt (Ratracos) kết hợp với các doanh nghiệp vận chuyển, giao-nhận các nước cung

cấp chuỗi dịch vụ logistics cho khách hàng từ Việt Nam đến điểm đích. Tàu xuất phát từ ga Yên Viên (Việt Nam), điểm đến là thành phố Liege (Bỉ). Sau đó, tiếp chuyển container bằng đường bộ đến điểm đích là thành phố Rotterdam (Hà Lan). Thành phần đoàn tàu gồm 23 container 40 feet, vận chuyển các loại hàng hóa như dệt may, da giày. Hành trình đoàn tàu sẽ đến Trịnh Châu (Trung Quốc) và kết nối vào đoàn tàu Á-Âu để đến điểm đích. Từ trước đến nay, hàng được gom tại các điểm về Hà Nội bằng đường sắt hoặc đường bộ để lập tàu liên vận quốc tế. Tuy nhiên, sắp đến, VNR dự kiến mở 3 điểm gom hàng lớn. Tại miền Bắc là Hà Nội, tại miền Trung là Đà Nẵng và tại miền Nam là Trảng Bom (Đồng Nai), từ các điểm này lập các đoàn tàu chuyên container liên vận quốc tế chạy thẳng. Như vậy sẽ tiết kiệm được thời gian và chi phí logistics cho khách hàng. Ngoài ra, đường sắt Việt Nam nhận vận chuyển hàng từ Thái Lan, Campuchia... đi bằng đường bộ sang Việt Nam, sau đó vận chuyển bằng đường sắt từ Việt Nam đi các nước. Điều này mở ra cơ hội cho tuyến đường sắt Đà Nẵng kết nối với các PTVT khác tham gia vào chuỗi cung ứng dịch vụ logistics.

1.3. Hạ tầng giao thông đường biển

Hệ thống cảng biển gắn với dịch vụ logistics là 1 trong 5 mũi nhọn kinh tế của thành phố Đà Nẵng, được xác định trong Nghị quyết số 43-NQ/TW của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Cảng Đà Nẵng là cảng chính ở miền Trung Việt Nam (lớn thứ 3 tại Việt Nam), là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I); về lâu dài có khả năng phát triển để đảm nhận vai trò cửa ngõ quốc tế ở khu vực miền Trung (loại IA). Cảng Đà Nẵng có diện tích 12 km² cùng hệ thống giao thông thuận lợi, hiện là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực miền Trung Việt Nam. Cảng Đà Nẵng là điểm cuối cùng của tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây, nối liền 4 nước Myanmar, Thái Lan, Lào và Việt Nam, là cửa ngõ chính ra Biển Đông cho toàn khu vực. Cảng Đà Nẵng gồm 3 khu bến:

+ Khu bến Tiên Sa: là khu bến chính phục vụ trực tiếp hàng hóa thông qua thành phố Đà Nẵng, một phần Bắc Tây Nguyên và một phần hàng hóa của tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây, hàng quá cảnh của Lào. Bến Tiên Sa gồm 5 cầu cảng, tổng cộng chiều dài bến 1.700m, các cầu cảng: Cầu 1 gồm bến TS1A và TS1B, cầu 2 gồm bến TS2A và TS2B, cầu 3 gồm bến TS3, cầu 4 gồm bến TS4, cầu 5 gồm bến TS 5 (cầu 4 và cầu 5 là 2 cầu cảng thuộc dự án nâng cấp mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 hoàn thành và đưa vào khai thác tháng 8/2018 đạt công suất 4.05 triệu tấn/năm). Cảng Tiên Sa có khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp với 70.000 DWT, tàu container đến 4.000 Teus, tàu khách đến 170.000 GT.

+ Cảng Thọ Quang (Sơn Trà): Là khu bến được xây dựng phục vụ di dời các bến sông Hàn. Chức năng là khu bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn (vòi mớn), có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 5.000 tấn. Hiện tại đã hoàn thành và đưa vào khai thác bến tiếp nhận tàu 10.000 tấn.

+ Khu bến Liên Chiểu: Hiện tại gồm các bến chuyên dùng hàng rời (bến xi măng Hải Vân) và hàng lỏng (các bến xăng dầu PETEC, PTSC, xăng dầu hàng không). Sau năm 2020 sẽ đầu tư xây dựng khu bến tổng hợp, container để giảm áp lực hàng hóa thông qua khu bến Tiên Sa, tránh ùn tắc giao thông khu vực nội thành Đà Nẵng và từng bước đảm nhận vai trò khu bến chính của cảng quốc tế tại khu vực miền Trung, tiếp nhận tàu trọng tải 100.000 tấn, tàu container có sức chở từ 6.000 đến 8.000 tấn. Ngày 25 tháng 3 năm 2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 435/QĐ-TTg về phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu, thành phố Đà Nẵng – Phần cơ sở hạ tầng dùng chung.

Hạn chế:

- Quá tải hạ tầng giao thông đường bộ kết nối cảng.
- Thiếu kho bãi lưu trữ hàng hóa dẫn đến giải phóng hàng hoá chậm, khó điều tiết thời gian xe xuất nhập hàng đến cảng.
- Gây ùn tắc, mất an toàn trên tuyến đường kết nối khu bến Tiên Sa, Thọ Quang, chở hàng quá tải, sang tải trên tuyến đường Yết Kiêu dẫn đến nhiều vị trí tuyến trên đường Yết Kiêu (khu vực ra vào cảng Tiên Sa) hư hỏng phải sửa chữa.
- Toàn bộ lượng hàng qua cảng Tiên Sa phải đi qua trung tâm thành phố (khoảng 19km) từ nút giao Hòa Cầm, qua đường trục chính Yết Kiêu - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn. Đây cũng là tuyến đường dân sinh nên vào giờ cao điểm thường bị ùn ứ, đặc biệt là tại các điểm giao cắt, nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông rất lớn. Sau khi cảng Tiên Sa được nâng cấp giai đoạn 2 thì lưu lượng hàng hóa trên đường Yết Kiêu - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn tăng cao, giờ cao điểm là 180 container /1giờ ra vào cảng, bình quân ngày khoảng 1.500 lượt/ngày container ra/vào cảng.

1.4. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

Hiện nay, thành phố Đà Nẵng có 14 tuyến sông trong đó 06 tuyến sông chính là:

- Tuyến sông Vĩnh Điện trên địa bàn thành phố có chiều dài 11,1 km, chiều rộng 50m- 600m, sâu trung bình từ 2,5m vào mùa khô và sâu trung bình từ 3,0m

vào mùa mưa. Tuyến sông này được tính từ cầu Tứ Câu giáp xã Hòa Phước giáp giới tỉnh Quảng Nam và kéo dài đến ngã ba sông cái (sông Hàn, sông Vĩnh Điện, sông Cẩm Lệ).

- Sông Yên là hạ lưu sông Ái Nghĩa và sông Vu Gia, đoạn đi qua Đà Nẵng có chiều dài 5,5km. Tại ngã ba sông Túy Loan và sông cầu Đỏ là Km00 của sông Yên, đoạn Km00 đến Km5+500 mùa khô sông sâu từ (3,5-5)m, lòng sông 32m đến 45m tàu thuyền lưu thông thuận lợi, đoạn Km4+600 đến Km4+900 gềnh đá và đập Bara chắn ngang, tàu thuyền không lưu thông được.

- Sông Túy Loan có chiều dài 10,2km, bắt nguồn từ tại ngã ba sông Yên và sông Cẩm Lệ, rộng từ 20 đến 80m là Km 00 của sông Túy Loan, mùa khô sông sâu từ (3-5)m, tàu thuyền lưu thông thuận lợi, đoạn Km6+900 đến Km7+300 mùa khô sông sâu từ (0,7-1)m, tàu thuyền lưu thông khó khăn chủ yếu đi theo con nước thủy triều.

- Sông Cẩm Lệ hợp lưu của 2 sông là Túy Loan và sông Yên, có chiều dài 9,3km, rộng trung bình từ 150m đến 505m. Sông Cẩm Lệ nằm trên địa bàn quận Cẩm Lệ, bắt nguồn từ hợp lưu của hai con sông là sông Yên và sông Túy Loan đổ ra ngã ba sông Cái.

- Sông Hàn là con sông nằm trong nội thành thành phố Đà Nẵng với chiều dài 8,8km, chiều rộng trung bình 120m, sâu trung bình từ 4,5m vào mùa khô và sâu trung từ 5,5m vào mùa mưa. Sông Hàn là hạ lưu của Sông Cẩm Lệ và Sông Vĩnh Điện, có dòng chảy từ Nam đến Bắc đổ ra vịnh Đà Nẵng.

- Sông Cu Đê (hay còn gọi là sông Trường Định) là một dòng sông phía Bắc thành phố Đà Nẵng, có chiều dài tính từ xã Hoà Bắc đến cửa biển Nam Ô là 14km, rộng trung bình từ 20m đến 700m, độ sâu trung bình từ 0,5m đến 3,5m, là hợp lưu giữa Sông Nam và Sông Bắc. Sông chảy theo hướng Tây – Đông qua huyện Hoà Vang và quận Liên Chiểu, đổ ra biển Đông tại cửa biển Nam Ô.

Trên địa bàn thành phố đang tổ chức khai thác 07 tuyến đường thủy nội địa với tổng chiều dài 63,2km, trong đó gồm 19,9km đường thủy nội địa quốc gia được uỷ quyền cho Sở GTVT Đà Nẵng quản lý (gồm 02 sông: sông Hàn, sông Vĩnh Điện) và 43,3km đường thủy nội địa địa phương (gồm 05 sông: sông Cu Đê, sông Cẩm Lệ, sông Túy Loan, sông Yên, sông Quá Giáng).

Hầu hết các tuyến ĐTNĐ trên địa bàn thành phố không thuận lợi cho phát triển dịch vụ logistics (phần lớn nhỏ, hẹp, thiếu liên kết và kết nối đến các đầu mối vận tải, trung tâm hàng hóa), hoạt động vận tải thủy chủ yếu phục vụ khách du lịch và vận chuyển vật liệu xây dựng, hàng rời trên một số đoạn sông ngắn.

1.5. Hạ tầng giao thông đường hàng không

CHKQT Đà Nẵng hiện đang là cảng hàng không lớn nhất khu vực miền Trung và lớn thứ ba cả nước, có tiềm năng trở thành trung tâm logistics hàng không của khu vực. Tổng diện tích sân bay là 842 ha, trong đó khu vực hàng không dân dụng là 150 ha. Đà Nẵng là trung điểm của luồng không vận giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương (qua trục A1, A202 giữa Bangkok và Hongkong), trong vai trò sân bay dự bị quốc tế đã đóng góp vào 72,1% tổng sản lượng bay quá cảnh qua vùng FIR Hà Nội và Hồ Chí Minh với 461.819 lần/chuyến năm 2019; là sân bay gần nhất của Việt Nam đến lãnh thổ Hoa Kỳ. Trước những biến động địa chính trị trong khu vực rất phức tạp hiện nay, từ Đà Nẵng có thể mở đường bay thay thế từ Đông Nam Á đi Đông Bắc Á/Bắc Mỹ, tránh xa các khu vực tiềm ẩn nguy cơ xung đột cao như eo biển Đài Loan, biển Hoa Đông (Nhật Bản),...

CHKQT Đà Nẵng đạt tiêu chuẩn cấp 4E theo ICAO với công suất 10 triệu hành khách/năm và 18.000 tấn hàng hóa/năm, tuy nhiên hiện nay sản lượng khai thác đã vượt quá công suất (15,5 triệu hành khách và 40.000 tấn hàng hóa) ảnh hưởng không nhỏ đến chất lượng cung cấp dịch vụ.

CHKQT Đà Nẵng có lợi thế về cự ly tiếp cận với các CHK khách trong khu vực của Việt Nam cũng như Lào, Thái Lan, cùng với đó là mật độ và tần suất các chuyến bay hành khách lớn là lợi thế lớn để CHKQT Đà Nẵng trở thành trung tâm tiếp nhận và phân phối hàng hóa hàng không thông qua việc kết hợp với các tuyến bay vận tải hành khách thông thường.

Sân bay Đà Nẵng được quốc tế công nhận dựa trên năng lực vững chắc các cơ sở hạ tầng kết hợp dân sự - quân sự rộng khắp nhằm cung cấp nguồn lực an ninh quốc phòng, tìm kiếm cứu nạn, cấp cứu y tế, hậu cần vận chuyển, thông tin liên lạc,...Điều này cho thấy vai trò quốc tế quan trọng của sân bay Đà Nẵng trong hệ thống hàng không khu vực Châu Á – Thái Bình Dương cũng như đảm bảo an ninh – an toàn hàng không cho các sân bay trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung như Phú Bài, Chu Lai, và Phú Cát.

Các kết nối hàng không quốc tế và khu vực được tăng cường sẽ giúp Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm hàng không quan trọng nhất ở miền Trung Việt Nam. Hiện tại, Đà Nẵng là sân bay quốc tế sầm uất thứ 3 tại Việt Nam, với nhiều kết nối quốc tế và trong nước.

Trong bán kính 300km từ Đà Nẵng, có 5 sân bay ở miền Trung Việt Nam và 1 ở Lào, trong đó Đà Nẵng là sân bay lớn nhất. Đặc biệt, các sân bay ở miền Trung Việt Nam còn ít các chuyến bay đến các thành phố lớn ở Việt Nam. Trong khi đó, sân bay quốc tế Pakse chỉ có kết nối quốc tế hạn chế đến thành

phố Hồ Chí Minh, Bangkok và Siem Reap. Như vậy, có khả năng mở rộng sân bay quốc tế Đà Nẵng thành một trung tâm hàng không để phục vụ khu vực rộng lớn này.

Việc đầu tư xây dựng mới ga hàng hóa tại Cảng HKQT Đà Nẵng là nhu cầu cần thiết, khách quan, nhằm giải quyết cơ bản tình trạng quá tải kéo dài tại đây và giúp Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng phát triển mạnh mẽ trong giai đoạn tới. Dự án dự kiến xây dựng tại lô 11 và 17B tại Cảng HKQT Đà Nẵng, phường Hòa Thuận Tây, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng. Trong đó, tại lô 11 xây dựng Nhà Ga hàng hóa và các công trình phụ trợ; tại lô 17B là bãi tập kết hàng hóa và sân đỗ ô tô trước nhà hàng hóa.

Hạn chế về vị trí, cơ sở hạ tầng:

+ Do điều kiện địa hình núi cao về phía Tây (Phước Tường), phía Bắc (Hải Vân), phía Đông Bắc (Sơn Trà), chế độ gió mùa theo khu vực, 02 đường băng cất hạ cánh (CHC) 35R-15L, 35L-17R được bố trí theo hướng Bắc Nam với góc phương 352°-172°, tàu bay chỉ cất hạ cánh theo các hướng này. Thực hiện quản lý luồng không lưu, toàn bộ tàu bay chủ yếu cất cánh và tiếp cận hạ cánh theo chiều từ Nam ra Bắc. Việc áp dụng các cấu hình đường CHC song song độc lập cho tiếp cận hạ cánh hoặc cất cánh rất khó thực hiện do yếu tố địa hình.

+ Hạn chế do khu vực cấm bay VVP3 trong nội thành Đà Nẵng với tọa độ 4 đỉnh: 160500N 1081340E, 160250N 1081310E, 160250N 1081225E, 160418N 1081225E), tàu bay tiếp cận huyệt (Miss-approach) phải bay qua Vịnh Đà Nẵng và bán đảo Sơn Trà với quỹ đạo quá dài để hạ cánh trở lại, đồng thời gây chậm trễ cho tàu bay chờ khởi hành trên đường CHC, làm hạn chế năng lực thông qua tàu bay của Cảng.

+ Hạn chế về cấu hình đường cất hạ cánh (CHC): 02 đường CHC song song phụ thuộc 35R-17L, 35L-17R được xây dựng từ những năm 1960 của thế kỷ trước phục vụ chiến tranh VN theo tiêu chuẩn quân đội Mỹ, phân cách 214m không đáp ứng khuyến cáo của ICAO nên thực chất khai thác như 01 đường CHC. Đường CHC chính 35R-17L không đáp ứng tiêu chuẩn công bố 4E do cự ly đến đường lăn song song E6 chỉ 150m (ICAO yêu cầu tối thiểu 172,5m). Chế độ khai thác 02 đường CHC song song phụ thuộc hiện đang áp dụng trong thời gian cao điểm là đường CHC 35R-17L chủ yếu dùng cho cất cánh, 35L-17R chủ yếu dùng cho tiếp cận hạ cánh với phân cách 06 dặm (NM). Với cấu hình đường CHC hiện nay, không thể thiết lập thêm bất kỳ đường lăn cao tốc nào nhằm giảm thiểu thời gian tàu bay chiếm dụng đường CHC và tăng năng lực khai thác.

+ Hạn chế về sức chịu tải đường CHC: Đường CHC 35L-17R được nâng cấp lớp phủ bề mặt bằng bê tông nhựa năm 2012 nhưng chưa được nâng cấp về

kết cấu nên có tải trọng hạn chế PCN 44/F/B/X/T, tất cả tàu bay hạng D/E hạ cánh đều phải hạn chế tải trọng. (Đường CHC 35R-17L được nâng cấp và kéo dài năm 2012 có PCN 56/R/A/X/T, đáp ứng các loại tàu bay cất hạ cánh).

+ Hạn chế khai thác do hoạt động lưỡng dụng quân sự-dân dụng: Sân bay quốc tế Đà Nẵng là sân bay quân sự cấp 1 bảo vệ vùng Bắc FIR HCM và các tỉnh Trung Trung bộ. Khi có hoạt động quân sự, chế độ khai thác 02 đường CHC song song phụ thuộc bị hủy bỏ và tàu bay dân dụng chỉ được sử dụng đường CHC 35R-15L cho cất và hạ cánh, năng lực phục vụ tàu bay giảm dưới 20 lần chuyến/giờ. Về mặt tài sản, DIA quản lý đường CHC35R-17L, Sư đoàn 372 quản lý đường CHC 35L-17R.

+ Giới hạn khai thác (Slot): Do hạn chế của cấu hình và sức chịu tải đường CHC, giới hạn khai thác của sân bay quốc tế Đà Nẵng là 30 slot/giờ, tương ứng lưu lượng tối đa 720 lần chuyến/ngày. Trong năm 2019, DIA đã phục vụ tối đa 350 lần chuyến/ngày cao điểm, sản lượng tàu bay CHC đạt 98.706 lượt, hành khách vượt 15.5 triệu người. Nếu khai thác hết công suất cho phép, sản lượng hành khách sẽ vượt 28 triệu khách vào năm 2030 (số liệu quy hoạch theo Quyết định 236/QĐ-TTg ngày 23/2/2018 của Thủ tướng Chính phủ). Do đó, việc khai thác với 02 đường CHC sẽ không đủ đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai trong khi không có phương án xây dựng sân bay mới nào khả thi trong bán kính 50km tính từ sân bay quốc tế Đà Nẵng.

1.6 Đánh giá chung một số tồn tại của hệ thống GTVT thành phố Đà Nẵng

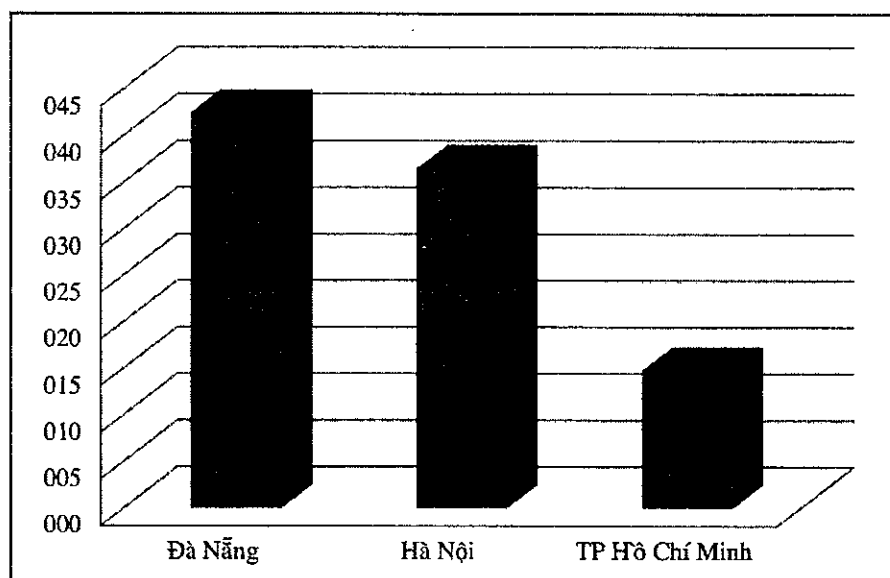
✓ Về đường bộ:

Hệ thống mạng lưới đường theo hướng Đông Tây của Thành phố còn ít, do sân bay nằm ở trung tâm Thành phố, lưu lượng giao thông tập trung vào 2 trục đường Điện Biên Phủ phía Bắc sân bay và đường Cách Mạng tháng 8 về phía Nam, nhiều nguy cơ gây ùn tắc giao thông trên các tuyến này vào giờ cao điểm.

Mạng lưới đường tại một số khu vực dân cư còn chưa hoàn chỉnh. Thành phố Đà Nẵng có bình quân đất giao thông trên đầu người là 42,36 m²/người cao hơn so với thành phố Hà Nội (36,52 m²/người) và thành phố Hồ Chí Minh (14,80 m²/người). Giai đoạn 2014 - 2020, quỹ đất giao thông của thành phố Đà Nẵng tăng 6,50 m²/người (thành phố Hà Nội tăng 3,80 m²/người, thành phố Hồ Chí Minh 0,50 m²/người). Tuy nhiên, mật độ giao thông đường bộ của thành phố Đà Nẵng chỉ đạt 1,43 km/km², thấp hơn so với thành phố Hà Nội (năm 2013 đã đạt 4,8 km/km²) và thành phố Hồ Chí Minh (năm 2017 đạt 2 km/km²). Tỷ lệ đất giao thông trên đất xây dựng đô thị của cả ba thành phố đều thấp hơn

quy chuẩn quy định tại Quy chuẩn Việt Nam QCVN 01-2008/BXD là 13% (thành phố Đà Nẵng 8,26%, thành phố Hồ Chí Minh 8,73%).

Vấn đề hạn chế về hệ thống giao thông đường bộ trong quá trình phát triển gây ra tắc nghẽn giao thông ở những khu vực của thành phố có lưu lượng vận chuyển lớn, đặc biệt ở gần các khu vực có cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt và các trung tâm logistics.



Hình 31. Đất giao thông bình quân đầu người của các thành phố

Hiện trạng hạ tầng giao thông khu vực trung tâm nhỏ, hẹp; tỷ lệ đất giao thông thấp nhưng lại khó khăn trong việc cải tạo nâng cấp, mở rộng. Hầu hết các tuyến đường có mặt cắt nhỏ, tổ chức giao thông hỗn hợp, các nút giao đa số đều đồng mức, gần nhau nên dễ gây xung đột, giảm khả năng thông hành. Đà Nẵng hiện thiếu đất bố trí cho giao thông tĩnh, dẫn đến tình trạng đậu đỗ xe tràn lan trên các tuyến đường, thu hẹp lòng đường, giảm khả năng lưu thông. Ngoài ra, vì Đà Nẵng không có tuyến đường dành riêng cho xe tải do đó ảnh hưởng rất lớn đến đời sống xã hội của nhân dân đô thị dọc tuyến (tiếng ồn, tai nạn giao thông, khói bụi...).

Chưa có sự đồng bộ trong đầu tư giữa đường bộ và đường thủy, tính kết nối giữa giao thông đường bộ và giao thông đường thủy là một trong những điểm yếu của thành phố Đà Nẵng, tạo nên hiện trạng chia cắt trong giao thông nội bộ; do đó, không khuyến khích phát triển lợi thế ngành kinh tế như du lịch, vận tải hàng hóa bằng đường sông. Các tuyến giao thông quốc gia, kết nối giao thông giữa các tỉnh lân cận chưa được đầu tư xây dựng, nâng cấp đồng bộ (Quốc lộ 14B, 14G, 14D,..) nên ảnh hưởng đến kết nối phát triển khu vực và hành lang kinh tế Đông – Tây.

Ngoài ra, hạ tầng giao thông đường bộ thiếu các tuyến đường liên kết trong hệ thống đường phố như đường vành đai và đường hướng tâm, các đường khu vực với các đường chính. Các thành phần trong hệ thống giao thông chưa có sự kết nối, tương tác hỗ trợ nhau.

Những vấn đề còn tồn tại của hệ thống hạ tầng đường bộ tại TP.Đà Nẵng là một trong những hạn chế đối với phát triển dịch vụ logistics tại Đà Nẵng, vì sự ùn tắc giao thông, khổ đường hẹp, giới hạn tải trọng phương tiện,... đã làm gia tăng các chi phí của doanh nghiệp (thời gian, nhiên liệu, lưu thông) để vận chuyển nguyên vật liệu, sản phẩm, hàng hóa đến nơi sản xuất, tiêu thụ.

✓ **Về đường sắt:**

Năng lực chung hạn chế, chưa có kết nối đến cảng biển, cảng hàng không.

Ga Đà Nẵng ở trung tâm thành phố không có khả năng mở rộng khi nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa tăng.

Khu vực hàng hóa có diện tích kho bãi hẹp và khả năng vận chuyển hàng hóa của ga Đà Nẵng hạn chế, do việc cấm xe tải hoạt động trong thành phố vào ban ngày.

Không có kết nối xuyên biên giới qua đường sắt, đặc biệt là về phía Tây.

Vị trí đặt ga và các cơ sở công nghiệp đường sắt tại trung tâm thành phố ảnh hưởng đến quy hoạch, môi trường, giao thông đô thị và cảnh quan khu vực của thành phố. Mạng lưới đường sắt đi sâu vào nội thị và cắt ngang qua các tuyến đường đô thị, thường xuyên gây ùn tắc giao thông và xảy ra tai nạn.

Các đường ngang giao cắt mặt bằng giữa đường sắt với nhiều đường đô thị đang có nhu cầu mở rộng gây ảnh hưởng đến giao thông đô thị của thành phố Đà Nẵng.

Hành lang an toàn giao thông của đường sắt nhiều đoạn vi phạm ảnh hưởng đến an toàn của đường sắt và cả của nhân dân sinh sống dọc theo đường sắt.

Mạng lưới đường sắt quốc gia hiện tại chỉ chạy theo hướng Bắc-Nam, kết nối các thành phố lớn ở Việt Nam dọc theo đường bờ biển. Tuy nhiên, không có kết nối xuyên biên giới về phía Tây. Nếu khắc phục những nhược điểm này, Đà Nẵng có tiềm năng phát triển các kết nối đường sắt trong khu vực để tăng cường năng lực logistics và vận tải của mình.

✓ **Về đường biển:**

Mặc dù có lợi thế về kinh tế biển, vai trò thành phố cảng biển, đầu mối trung chuyển, giao lưu hàng hoá ở khu vực chưa được phát huy tốt, các dự án lớn về logistics chưa được triển khai. Tiến độ xây dựng các dự án trọng điểm

như Cảng biển Liên Chiểu, di dời ga đường sắt khỏi trung tâm thành phố, khu đô thị đại học,...còn chậm do phụ thuộc nhiều vào bố trí nguồn vốn từ Trung ương, trong khi đó nguồn vốn huy động xã hội hóa thì chưa thu hút được. Trong tương lai gần, theo quy hoạch của thành phố Đà Nẵng, Cảng Tiên Sa trở thành cảng du lịch và Cảng Liên Chiểu đã được quy hoạch thành cảng hàng hóa. Tuy nhiên quy hoạch và dự kiến thiết kế kết nối các khu công nghiệp, kho tàng, logistics với cảng Liên Chiểu chưa rõ ràng. Việc hình thành trung tâm logistics lớn tại cảng biển Liên Chiểu cần tính toán bài toán thu hút nguồn hàng đủ lớn để đảm bảo tính hiệu quả của Trung tâm logistics cảng biển, vì hiện nay, hàng hóa qua các cảng Đà Nẵng đều lấy hàng tại chân các nhà máy ở các tỉnh/khu vực mà ít thực hiện gom/tách hàng tại các trung tâm logistics nằm tại Đà Nẵng và ngược lại (kéo thẳng container từ cảng biển Đà Nẵng về các doanh nghiệp). Bên cạnh đó, Cảng Thuận An, Cảng Chân Mây (tại tỉnh Thừa Thiên - Huế), cảng Kỳ Hà (tại tỉnh Quảng Nam) và cảng Dung Quất (tại tỉnh Quảng Ngãi) là những cơ sở hạ tầng cảng khác tại các địa phương gần thành phố Đà Nẵng, có tiềm năng đồng chia sẻ các vai trò vận tải hàng hóa với hệ thống cảng biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, tạo nên sự cạnh tranh và giảm thu hút nguồn hàng cho Đà Nẵng.

Đà Nẵng không có cửa khẩu biên giới về phía Tây và không có kết nối xuyên biên giới qua đường sắt, đặc biệt là về phía Tây, vì vậy, khó phát triển hành lang kinh tế Đông – Tây. Do đó, cần thiết kết hợp với Quảng Nam, Quảng Trị. Cửa khẩu biên giới đất liền gần nhất với Đà Nẵng là Cửa khẩu Nam Giang, tỉnh Quảng Nam thông qua QL 14B và 14D. Năm 2020, cửa khẩu chính Nam Giang mới được nâng cấp thành Cửa khẩu Quốc tế và định hướng xây dựng thành Khu kinh tế Cửa khẩu Nam Giang, tuy nhiên các hoạt động thông thương chưa phát triển tương xứng nên việc đầu tư phát triển cửa khẩu này vẫn chưa được chú trọng. Ngoài ra, toàn bộ khu vực miền Trung hiện không có hệ thống đường bộ cao tốc kết nối theo hướng Đông - Tây. Đây được xem là trục vận tải hàng hóa lớn kết nối các nước trên Hành lang kinh tế Đông - Tây, kết nối Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương cũng như hàng hóa của các nước trong khối ASEAN trên trục này, tìm đường ra Biển Đông để thâm nhập vào thị trường các nước như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản... mà không phải đi qua eo biển Malacca. Điều này sẽ làm mất cân đối trong đầu tư đồng bộ để phát huy tiềm năng, thế mạnh về vị trí địa lý nhằm khai thác hiệu quả các nguồn hàng hóa bổ trợ cho nhau và phát huy hiệu quả nguồn vốn đầu tư.

✓ **Về đường hàng không:**

Quy mô nhỏ, chưa có các dịch vụ phụ trợ logistics đi kèm tại sân bay;

Kết nối với các phương thức vận tải khác còn yếu (mới chỉ kết nối đường bộ);

Cần thêm các tuyến bay kết nối đến các trung tâm logistics trong khu vực và trên thế giới.

2. Đánh giá thực trạng hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics khác

2.1. Thực trạng hệ thống kho bãi

Trong giai đoạn từ năm 2015 – 2020, khả năng cung ứng các dịch vụ kho hàng và bến bãi tại TP.Đà Nẵng đã cơ bản đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp trong thành phố và một số lượng hàng hóa trung chuyển lưu kho, bãi qua Đà Nẵng để XNK. Năm 2019, có 290 doanh nghiệp và 191 cơ sở kinh tế cá thể tại Đà Nẵng hoạt động trong lĩnh vực Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải, khoảng 229 ha đã được dành cho các chức năng logistics và kho bãi. Đầu năm 2021, có 30 doanh nghiệp tại Đà Nẵng sở hữu kho bãi đang hoạt động, với tổng số hơn 80 kho, bao gồm 01 kho ngoại quan, 4 kho đông lạnh và 82 kho khác. Về quy mô, tổng diện tích kho bãi các loại vào khoảng hơn 400.000 m². Quy mô và tốc độ tăng trưởng ngành dịch vụ kho bãi tương đối nhanh từ 174 tỷ đồng năm 1997 đến 1.390 tỷ đồng năm 2009 và đến năm 2020 ước đạt hơn 2.000 tỷ đồng; cơ bản đáp ứng được nhu cầu dự báo dịch vụ lưu trữ, bảo quản và trung chuyển hàng hóa qua Đà Nẵng đến năm 2020.

Hệ thống kho chứa hàng chính trên thành phố nằm chủ yếu thuộc Cảng Tiên Sa, Công ty cổ phần logistics cảng Đà Nẵng, Công ty TNHH thương mại quốc tế,...; một số doanh nghiệp tư nhân đã đầu tư để tự kinh doanh và cho thuê kho bãi, song quy mô còn nhỏ và phân tán. Tuy nhiên, dư địa về quỹ đất của thành phố hiện không còn nhiều cũng như mặt bằng chung chi phí thuê đất cao, do đó khó có điều kiện mở rộng về quy mô, nên định hướng chính là tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu quả khai thác nhằm tối ưu hóa quỹ đất, đáp ứng nhu cầu phát triển dịch vụ logistics trong thời gian tới.

Bảng 13. Quy mô một số đơn vị kinh doanh kho bãi chính trên địa bàn

TT	Tên doanh nghiệp	Số lượng kho				Diện tích kho dùng để kinh doanh			
		Tổng (kho)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác	Tổng diện tích (m ²)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác
1	Công ty cổ phần vận tải và quản lý bến xe Đà Nẵng	35			35	5.545			5.545
2	Công ty cổ phần Bình Vinh	6			6	12.204			12.204
3	Công ty TNHH	5			5	20.000			20.000

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Tên doanh nghiệp	Số lượng kho				Diện tích kho dùng để kinh doanh			
		Tổng (kho)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác	Tổng diện tích (m2)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác
	thương mại và giao nhận quốc tế Đà Nẵng								
4	Công ty cổ phần Bình Vinh II	5			5	13.000			13.000
5	Công ty cổ phần thủy sản Đà Nẵng	4		3	1	1.316		900	416
6	Chi nhánh Công ty TNHH Kerry integrated logistics (Việt Nam) tại Đà Nẵng	3			3	10.586			10.586
7	Công ty cổ phần giao nhận kho vận ngoại thương Đà Nẵng	3			3	28.000			28.000
8	Công ty cổ phần vận tải ô tô và dịch vụ tổng hợp Đà Nẵng	3			3	2.500			2.500
9	Công ty TNHH H.T logistics	2			2	6.124			6.124
10	Công ty TNHH Tân Minh Hoàng	1			1	2.000			2.000
11	Chi nhánh Công ty trách nhiệm hữu hạn Logitem Việt Nam tại thành phố Đà Nẵng	1			1	18.670			18.670
12	Công ty xăng dầu khu vực V-TNHH một thành viên	1			1	40.000			40.000
13	Chi nhánh tổng Công ty cổ phần dịch vụ kỹ thuật dầu khí Việt Nam - Công ty dịch vụ dầu khí Đà Nẵng	1			1	2.600			2.600
14	Công ty TNHH bất động sản Nippon Konpo Việt Nam -	1			1	10.330			10.330

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Tên doanh nghiệp	Số lượng kho				Diện tích kho dùng để kinh doanh			
		Tổng (kho)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác	Tổng diện tích (m2)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác
	chi nhánh Đà Nẵng								
15	Công ty cổ phần máy - thiết bị dầu khí Đà Nẵng	1			1	9.600			9.600
16	Công ty TNHH Duy Vũ	1			1	9.351			9.351
17	Chi nhánh dịch vụ hàng hải và kho bãi - Công ty cổ phần logistics portserco	1	1			7.320	7.320		
18	Công ty cổ phần cơ khí Sông Thu	1			1	4.800			4.800
19	Công ty cổ phần nhôm kính Nam An	1			1	520			520
20	Công ty TNHH thương mại xuất nhập khẩu nhất lâm - chi nhánh thành phố đà nẵng	1		1		140		140	
21	Chi nhánh Công ty cổ phần Lavela - kho hàng Đà Nẵng	1			1	300			300
22	Xí nghiệp xăng dầu Hòa Hiệp - Đà Nẵng	1			1	41.000			41.000
23	KCN Dịch vụ Thủy sản Đà Nẵng	1			1	2.080			2.080
24	Công ty cổ phần dịch vụ cảng tổng hợp Đà Nẵng	1			1	7.000			7.000
25	Công ty cổ phần logistics cảng Đà Nẵng	1			1	47.243			47.243
26	Công ty Viconship Đà Nẵng	1			1	52.000			52.000
27	Công ty cổ phần Saigonship Đà Nẵng	1			1	9500			9500
28	Công ty cổ phần Transimex - Chi	1			1	16.200			16.200

TT	Tên doanh nghiệp	Số lượng kho				Diện tích kho dùng để kinh doanh			
		Tổng (kho)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác	Tổng diện tích (m2)	Kho ngoại quan	Kho đông lạnh	Kho khác
	nhánh Đà Nẵng (Trung tâm logistics Transimex)								
29	Công ty cổ phần giao nhận vận tải Miền Trung (Trung tâm logistics Vinatrans)	1			1	10.076			10.076
30	Công ty vận tải thuê tàu Đà Nẵng	1			1	22.000			22.000
	TỔNG	87	1	4	82	412.005	7.320	1.040	403.645

Theo kết quả khảo sát⁶ các doanh nghiệp logistics trên địa bàn TP.Đà Nẵng, hiện nay giá thuê kho nhìn chung tương đối thấp. Tuy nhiên, bên cạnh đó vẫn còn tồn tại một số điểm cần khắc phục đó là: chất lượng các kho không cao, thiếu các dịch vụ giá trị gia tăng; sản lượng và giá trị hàng hóa lưu kho thấp hơn so với các thành phố khác như Hà Nội, Hải Phòng, TP.Hồ Chí Minh, phần lớn các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, hoạt động nhỏ lẻ mới chỉ khai thác một hoặc một số hoạt động logistics trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Phổ biến nhất là dịch vụ giao nhận vận tải nhưng phạm vi hoạt động chỉ trong nội địa hoặc giới hạn một vài nước trong khu vực).

2.2. Hiện trạng các Trung tâm logistics

Căn cứ Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ 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. Chính phủ ưu tiên phát triển 2 trung tâm tại Đà Nẵng và 2 trung tâm logistics trong Hành lang kinh tế đường 14B và Hành lang kinh tế đường 9 trong Vùng Bắc Trung bộ và duyên hải miền Trung, cụ thể: Khu vực thành phố Đà Nẵng: 01 Trung tâm hạng I, giai đoạn đến năm 2020 có quy mô tối thiểu 30 ha, giai đoạn đến năm 2030 có quy mô trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm Đà Nẵng và các tỉnh lân cận; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp...; 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại CHKQT Đà Nẵng hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II).

⁶ Khảo sát hiện trạng và tiềm năng phát triển dịch vụ logistics tại Đà Nẵng được thực hiện vào tháng 2 năm 2022

Hiện nay, trên địa bàn thành phố Đà Nẵng có 02 trung tâm logistics đang khai thác bao gồm:

(1) Trung tâm logistics Transimex bắt đầu hoạt động từ 9/9/2017, quy mô 1,62 ha tại KCN Hòa Cầm. Trong đó diện tích kho hàng là 9.300 m², bãi đậu xe làm hàng 3.677 m² và 24 cửa nhập / xuất hàng với 4 bàn nâng. Trung tâm logistics Transimex nằm ở vị trí thuận lợi gần QL14B, dễ dàng kết nối với cảng Tiên Sa (19km), với CHKQT Đà Nẵng (7km) và gần trung tâm thành phố (8km). Các dịch vụ logistics chủ yếu của Trung tâm logistics Transimex là lưu giữ hàng hóa XNK, hàng nội địa, hàng tiêu dùng; phân phối hàng hóa XNK và hàng tiêu dùng nội địa tại miền Trung, hàng trung chuyển từ Lào về Đà Nẵng và các dịch vụ logistics giá trị gia tăng như đóng hàng vào pallet, đóng gói/đóng gói lại, phân loại hàng hóa, in nhãn / dán nhãn, phân phối, barcode và các giải pháp hỗ trợ.

(2) Trung tâm tiếp vận Yusen Logistics Đà Nẵng có tổng số vốn đầu tư 5,1 triệu USD, quy mô 2,5 ha tại KCN Hòa Khánh mở rộng được đi vào hoạt động từ năm 2018. Trung tâm cung cấp cho khách hàng dịch vụ logistics với hệ thống kho chất lượng cao, tiện ích hiện đại và đặc biệt là hệ thống IT quản lý tiên tiến.

Nhìn chung các Trung tâm logistics đang khai thác tại TP. Đà Nẵng đều có quy mô không lớn, chủ yếu đóng vai trò như một trung tâm phân phối và cung cấp các dịch vụ logistics cơ bản như dịch vụ kho bãi, làm thủ tục hải quan, làm hàng...phục vụ các KCN, KCNC và phân phối hàng tiêu dùng cho khu vực đô thị. **Như vậy, cả 02 trung tâm logistics trên địa bàn thành phố hiện vẫn chưa đáp ứng đúng quy mô và chức năng theo Quy hoạch.**

2.3. Hiện trạng cảng cạn

Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018 của Bộ Giao thông vận tải Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo Quyết định, chủ trương hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn tại khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, đường 14. Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, đồng thời hỗ trợ cho tổ chức vận tải sau cảng biển Đà Nẵng. Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics khu vực thành phố Đà Nẵng. Đến năm 2020 có tổng diện tích 5 - 10 ha có công suất khoảng 30.000 - 90.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 15 - 20 ha, có năng lực thông quan khoảng 120.000 - 230.000TEU/năm. **Tuy nhiên trên thực tế, đến nay vẫn chưa hình thành cảng cạn theo Quy hoạch trên địa bàn TP.Đà Nẵng**, nguyên nhân chủ yếu vẫn do quy mô lượng hàng hóa chưa đủ lớn, hầu hết hoạt động xuất, nhập khẩu đều thực hiện trực tiếp tại khu vực cảng biển.

2.4. Hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ hoạt động hành chính công, sản xuất kinh doanh và logistics TP Đà Nẵng

Hạ tầng viễn thông, công nghệ thông tin (CNTT) là một trong những hạ tầng quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố nói chung, và logistics nói riêng. Thành phố Đà Nẵng có chủ trương phát triển hạ tầng CNTT một cách đồng bộ, hiện đại, sử dụng hiệu quả; đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế số, vận hành chính quyền điện tử thành phố, xây dựng thành phố thông minh, chính quyền đô thị, tiếp cận Cách mạng Công nghiệp 4.0; nâng cao hiệu quả, năng lực cạnh tranh, hội nhập quốc tế, phát triển bền vững các ngành, lĩnh vực, nâng cao chất lượng cuộc sống người dân.

Thành phố Đà Nẵng đã và đang phát triển 07 khu công viên phần mềm và 01 KCNTT tập trung. Theo số liệu của Sở Thông tin và Truyền thông, Đà Nẵng hiện có khoảng 7.000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghệ thông tin (chiếm 20% tổng số doanh nghiệp). Trong đó có 2.000 doanh nghiệp hoạt động chính trong ngành CNTT. Tính đến nay, Đà Nẵng là địa phương duy nhất có 02 KCNTT tập trung được Thủ tướng Chính phủ công nhận: Khu Công viên phần mềm Đà Nẵng và Khu CNTT tập trung Đà Nẵng.

Hạ tầng viễn thông công cộng tại thành phố Đà Nẵng gồm có đường kết nối Internet quốc tế qua đường cáp quang biển (SMW3, APG) và đường trên đất liền, có tổng dung lượng lên đến hơn 5 Tbps. Tính đến cuối năm 2020, trên địa bàn Thành phố có 1.780 vị trí lắp đặt trạm BTS của 5 nhà mạng, mạng lưới cung cấp dịch vụ Internet băng rộng cố định (hữu tuyến và vô tuyến) đã phát triển rộng khắp đến 100% địa bàn thành phố.

Bên cạnh đó, thành phố Đà Nẵng đã đầu tư mạnh mẽ về hạ tầng công nghệ thông tin truyền thông phục vụ xây dựng chính quyền điện tử, thành phố thông minh. Hạ tầng được đầu tư và đưa vào sử dụng gồm Trung tâm dữ liệu; Mạng đô thị; Hệ thống Wifi công cộng; Trung tâm Thông tin dịch vụ công; Trung tâm đào tạo, nghiên cứu ứng dụng phục vụ cho hoạt động của chính quyền, người dân và doanh nghiệp.

Thành phố Đà Nẵng được đánh giá là một trong những địa phương đi đầu trong nỗ lực tạo lập môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi và hấp dẫn với nhiều năm liền thuộc nhóm dẫn đầu cả nước về Chỉ số Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, Chỉ số Cải cách hành chính, Chỉ số Hiệu quả quản trị và hành chính công cấp tỉnh, Chỉ số Sẵn sàng phát triển và ứng dụng công nghệ thông tin...

Việc áp dụng CNTT và chuyển đổi số của Đà Nẵng trong những năm qua đã gặt hái được một số thành công đáng kể trong lĩnh vực hành chính công, hoạt động sản xuất kinh doanh và logistics:

- Trong giai đoạn 2018 – 2020, thành phố Đà Nẵng đã triển khai đề án dán tem truy xuất nguồn gốc hàng hóa. Hoạt động này góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước đối với hoạt động theo dõi, truy xuất nguồn gốc sản phẩm, hàng hóa bán tại chợ, góp phần tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý chuỗi thực phẩm an toàn tại các chợ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

- Về đẩy mạnh các hoạt động thuận lợi hóa thương mại (cải cách thủ tục hải quan, giảm và đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành, chuẩn hóa hồ sơ, triển khai các cam kết tại Hiệp định về Thuận lợi hóa thương mại), áp dụng cơ chế một cửa quốc gia đối với tất cả các thủ tục liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu:

Hằng năm, Cục Hải quan thành phố Đà Nẵng đều thực hiện cải cách thủ tục hành chính, ứng dụng CNTT nhằm mục đích nâng cao chất lượng công tác cải cách hành chính trong lĩnh vực hải quan, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất, nhập khẩu; tăng cường phối hợp với Kho bạc Nhà nước, cơ quan thuế, các ngân hàng thương mại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng để tạo điều kiện thuận lợi và khuyến khích doanh nghiệp tham gia nộp thuế điện tử và thông quan 24/7; áp dụng cơ chế một cửa quốc gia, thực hiện thông quan tự động, tạo mọi điều kiện về thủ tục hải quan để rút ngắn thời gian thông quan cho hàng hóa XNK.

Trong bối cảnh thực thi các hiệp định thương mại tự do (FTA), Cục Hải quan thành phố Đà Nẵng đã chủ động cung cấp thông tin, hướng dẫn các thủ tục liên quan đến hoạt động xuất, nhập khẩu; công bố thông tin các thủ tục hải quan trên các trang thông tin điện tử, website của Cục; cung cấp thông tin khi người khai hải quan, doanh nghiệp cần hỗ trợ để doanh nghiệp nắm bắt cơ hội và vượt qua những thách thức trong giai đoạn hội nhập sâu rộng.

Nhìn chung, thành phố Đà Nẵng đã và đang triển khai nhiều chương trình, dự án, đầu tư hệ thống hạ tầng công nghệ thông tin và truyền thông (mạng đô thị thành phố Đà Nẵng, trung tâm dữ liệu, hệ thống kết nối không dây...); tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp đẩy mạnh ứng dụng, phát triển công nghệ thông tin và thương mại điện tử.

III. Đánh giá thực trạng dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây

1. Thực trạng các dịch vụ logistics của Đà Nẵng với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây

(1) Dịch vụ vận tải và giao nhận hàng hoá

a. Dịch vụ vận tải hàng hóa: Đà Nẵng có vị trí địa lý quan trọng trong Hành lang kinh tế Đông - Tây và Vùng KTTĐ miền Trung, nằm trong khu vực có tiềm

năng mạng lưới vận chuyển hàng hóa năng động. Mặt khác, với việc cảng Đà Nẵng là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực loại I trong hệ thống cảng biển Việt Nam, Đà Nẵng có tiềm năng lớn trong việc phát triển dịch vụ vận tải biển và các dịch vụ khác liên quan đến biển.

b. Dịch vụ giao nhận hàng hóa: Trong thời gian qua, dịch vụ giao nhận kho vận, đặc biệt là giao nhận vận tải quốc tế đã có những bước chuyển biến tích cực trên Hành lang kinh tế Đông - Tây và Vùng KTTĐ miền Trung. Hiện nay, khối lượng thuê ngoài dịch vụ giao nhận kho vận chỉ ở mức khoảng 25% - 30%, phần còn lại là các doanh nghiệp chủ hàng tự tổ chức đầu tư phương tiện hoặc tự làm.

(2) Dịch vụ Logistics cảng biển

Tại Đà Nẵng, các dịch vụ Logistics ở cảng biển còn tương đối hạn chế, hệ thống kho tàng bến bãi chủ yếu là các bãi chứa hàng, chưa có các trang thiết bị phục vụ xếp dỡ hàng hiện đại vì nguồn hàng xuất nhập khẩu qua cảng còn rất hạn chế.

(3) Dịch vụ bốc dỡ, kho bãi

a. Dịch vụ bốc dỡ: Hiện nay, hệ thống các nhà kho lớn và hiện đại chủ yếu tập trung tại cảng Tiên Sa, Công ty cổ phần dịch vụ cảng tổng hợp Đà Nẵng,... và một số doanh nghiệp khác. Kho hàng ở thành phố Đà Nẵng nói chung chưa được trang bị các máy móc thiết bị hiện đại mà chỉ có các thiết bị cơ bản để có thể đáp ứng tương đối các yêu cầu về các dịch vụ kho bãi. Ngoài dịch vụ bốc dỡ, các doanh nghiệp còn cung cấp các dịch vụ hỗ trợ khác như vận tải nội địa, hàng hóa quá cảnh... Dịch vụ giao nhận và các dịch vụ giá trị gia tăng.

b. Dịch vụ kinh doanh kho bãi: Hệ thống kho bãi của doanh nghiệp Logistics Đà Nẵng chủ yếu thuộc các thành phần kinh tế có quy mô nhỏ và vừa. Loại hình kho bãi kinh doanh ở Đà Nẵng cũng khá đa dạng và phong phú, tuy nhiên, doanh thu từ dịch vụ này hiện còn rất khiêm tốn.

(4) Dịch vụ Logistics giá trị gia tăng hỗ trợ doanh nghiệp

Hiện nay các dịch vụ logistics giá trị gia tăng (dịch vụ gom tách hàng, đóng gói, dán nhãn, đánh ký mã hiệu, hay thu hồi hàng trả về...) hỗ trợ doanh nghiệp Đà Nẵng chưa phát triển mạnh. Điều này làm chi phí sản xuất và kinh doanh thương mại hàng hóa của các doanh nghiệp ở Đà Nẵng chưa tối ưu, làm giảm khả năng cạnh tranh sản phẩm của các doanh nghiệp tại Đà Nẵng so với các doanh nghiệp tại các Vùng KTTĐ Bắc Bộ và Nam Bộ cũng như so với các nước trên EWEK. Vì vậy, phát triển dịch vụ logistics giá trị gia tăng cần được quan tâm đầu tư phát triển để hỗ trợ doanh nghiệp khi mà lượng hàng hóa trao đổi trong vùng và khu vực đang ngày một tăng lên.

(5) Dịch vụ phân loại và đóng gói bao bì hàng hóa

Dịch vụ phân loại và đóng gói bao bì hàng hoá ở Đà Nẵng là một trong các dịch vụ thuộc chuỗi dịch vụ Logistics mà các doanh nghiệp Logistics phát triển một cách cơ bản, cung ứng cho nhu cầu khách hàng.

(6) Một số tồn tại, hạn chế trong phát triển dịch vụ logistics Đà Nẵng kết nối Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây

- Chi phí vận tải còn cao, chủ yếu do nguyên nhân chạy rỗng 1 chiều (mất cân đối 2 chiều xuất/nhập, khả năng kết nối các bên hạn chế).

- Chưa hình thành trung tâm logistics cấp quốc gia cũng như quốc tế đủ tầm vóc, quy mô để đảm nhiệm vai trò dẫn dắt thị trường và hội tụ DN; Phát triển trung tâm logistics hiện tại chủ yếu là nỗ lực tự thân của khối DN trong khi vai trò của Nhà nước trong định hướng, hỗ trợ và quản lý phát triển trung tâm logistics hạng I và II chưa rõ ràng; Năng lực cung ứng dịch vụ, năng lực cạnh tranh và năng lực kết nối logistics giữa TP. Đà Nẵng với các quốc gia trong khu vực và thế giới còn nhiều hạn chế...

- Phần lớn hệ thống kho bãi của các DN cổ phần, tư nhân và liên doanh dành cho cung cấp dịch vụ logistics có quy mô nhỏ. So với cầu thị trường và dự báo trong tương lai cho thấy, hệ thống kho bãi và dịch vụ logistics của TP. Đà Nẵng vẫn còn thiếu, chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu sản xuất, dự trữ của địa phương và vùng lân cận; chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa quốc tế ngày một gia tăng qua khu vực Đà Nẵng.

- Việc áp dụng các tiến bộ của cuộc CM 4.0 vào dịch vụ logistics còn thiếu và yếu, mức độ tự động hóa chưa cao.

- Quy mô đào tạo nguồn nhân lực hiện chưa đáp ứng được nhu cầu nhân lực logistics của các DN tại TP. Đà Nẵng. Phần lớn DN phải tự đào tạo, bồi dưỡng nhân lực logistics thông qua thực tế công việc. Tại TP. Đà Nẵng cũng như khu vực miền Trung - Tây Nguyên hiện vẫn chưa có trường đại học đào tạo nguồn nhân lực riêng cho ngành logistics, chủ yếu lồng ghép vào các ngành như: ngoại thương, quan hệ quốc tế... nên nguồn nhân lực có chất lượng để phục vụ cho ngành còn rất hạn chế cả về số lượng lẫn chất lượng.

- Mặc dù đã có những chính sách và quy định hỗ trợ việc lưu thông hàng hóa trên tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây, nhưng việc khai thác Hành lang kinh tế Đông – Tây vẫn chưa đạt kết quả cao, chưa tương xứng với cơ sở vật chất hạ tầng được đầu tư. Bất cập lớn nhất thuộc về “hạ tầng mềm” liên quan đến chính sách và thủ tục, vẫn còn nhiều vướng mắc cần tháo gỡ. Cụ thể, chưa có sự thống nhất trong các thủ tục xuất nhập cảnh, xuất nhập khẩu theo hướng một cửa, một điểm dừng trên toàn tuyến; sự chậm trễ và nhiều thủ tục giấy tờ tại

cửa khẩu...Nhiều thủ tục giấy tờ chưa được số hóa và tích hợp trên hệ thống giữa các nước trong Hành lang. Vẫn còn nhiều rào cản đối với việc vận chuyển hàng hoá và hành khách dọc Hành lang; hệ thống quá cảnh hải quan, việc áp dụng các quy định dọc Hành lang còn chưa thống nhất. Hậu quả là gây khá nhiều phiền hà cho các nhà đầu tư, cho sự lưu thông hàng hoá và hành khách, làm tăng chi phí và lãng phí thời gian của doanh nghiệp. Hàng hoá từ các tỉnh, thành phố trên Hành lang kinh tế Đông - Tây xuất đến các nước Đông Bắc Á chỉ về cảng Đà Nẵng khoảng 3% tổng lượng hàng hoá qua cảng hàng năm (hiện nay chủ yếu lượng hàng này đang vận chuyển qua cảng Lamchabang – Bangkok). Mặc dù tổng cự ly của tuyến vận tải qua Đà Nẵng gần hơn nhưng giá thành cũng như thời gian vận chuyển chưa đủ cạnh tranh (bình quân thời gian và chi phí vận chuyển 1 container từ Bangkok đến Hongkong dài 1.063 hải lý với cước vận chuyển chỉ 300 USD và thời gian 7-8 ngày trong khi quãng đường vận chuyển từ Đà Nẵng chỉ hơn 500 hải lý, nhưng chi phí vận chuyển khoảng 400 USD và thời gian vận chuyển 8-10 ngày).

Nhìn chung, có thể thấy rằng mặc dù dịch vụ logistics tại Đà Nẵng đã được cung cấp với quy mô ngày một phát triển nhưng chất lượng và sự đa dạng của dịch vụ cũng như giá trị gia tăng đem lại chưa cao. Đặc biệt là trên tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây, sự liên kết giữa các nước trong Hành lang kinh tế chưa chặt chẽ và quyết liệt để tạo ra sự thông thoáng trong lưu thông dòng chảy hàng hóa qua các quy trình thủ tục cũng như nền tảng cơ sở hạ tầng logistics còn hạn chế. Chính vì vậy mặc dù năng lực khai thác và thông quan ở phía Đà Nẵng còn nhiều dư địa, nhưng chi phí và thời gian đang cao gấp 1.2 – 1.3 lần so với các tuyến trung chuyển khác nên chưa thu hút được nhiều hàng qua hành lang Kinh tế Đông Tây đến với Đà Nẵng. Trong thời gian tới với sự quyết tâm của Đà Nẵng trong việc phát triển dịch vụ logistics trên Hành lang kinh tế Đông – Tây, đặc biệt trong mối quan hệ chiến lược với Lào, chắc chắn các thủ tục sẽ được khơi thông nhanh hơn cũng như cơ sở hạ tầng sẽ được nâng cấp thêm, điều này dự kiến làm tăng lượng hàng hóa trên Hành lang Kinh tế Đông – Tây trung chuyển qua cảng biển Đà Nẵng.

2. Đánh giá năng lực cạnh tranh của Đà Nẵng trong Vùng KTĐT Miền Trung và hành lang kinh tế Đông Tây

(1) Thực trạng chung

+ Về hoạt động xuất, nhập khẩu, với sự nỗ lực của các doanh nghiệp, kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng năm 2021 liên tục duy trì đà tăng cao. Tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa ước đạt 3.183 triệu USD, tăng 13,2% so với năm 2020. Cán cân thương mại hàng hóa xuất siêu 487 triệu USD, cao nhất từ trước đến nay, độ mở nền kinh tế Đà Nẵng năm 2021

là 70,9%. Điều này cho thấy lượng hàng hóa xuất/nhập khẩu qua đường biển, đường hàng không và đường bộ của Đà Nẵng có tăng trưởng tốt.

+ Cửa khẩu quốc tế Nam Giang đã được đưa vào hoạt động tháng 8/2021 dưới hình thức khu kinh tế cửa khẩu, nhằm thúc đẩy hợp tác về kinh tế, thương mại, đầu tư, giải quyết nhu cầu ngày càng cao về xuất nhập cảnh - xuất nhập khẩu hàng hóa giữa Vùng KTTĐ miền Trung (Việt Nam) với các tỉnh Trung - Nam Lào và kết nối với khu vực Đông - Nam Thái Lan. Cửa khẩu Nam Giang được mở ra cùng với các cửa khẩu đang hoạt động là Lao Bảo và La Lay đem lại lợi thế so sánh cho Đà Nẵng trong việc thu hút nguồn hàng hóa từ Lào, Thái Lan xuất/nhập khẩu tại Cảng Đà Nẵng.

+ Tuy nhiên, lượng hàng hóa từ các tỉnh lân cận Đà Nẵng trong Vùng KTTĐ Miền Trung luân chuyển đi qua Đà Nẵng chưa đủ lớn để hình thành trung tâm logistics của Vùng KTTĐ miền Trung. Hàng hóa bị thu hút và phân tán bởi sự thuận tiện về địa lý hàng hải và các chính sách phát triển logistics ở các tỉnh lân cận như Thừa Thiên Huế, Quảng Nam,... Riêng khu vực miền Trung đã có thêm những cảng biển khác cạnh tranh với Cảng Đà Nẵng như: Chân Mây (Huế), Kỳ Hà (Quảng Nam), Nha Trang (Khánh Hòa), Dung Quất (Quảng Ngãi), Quy Nhơn (Bình Định), Vũng Rô (Phú Yên)... Việc các tỉnh, thành cố gắng hình thành cảng biển cho riêng mình về lâu dài sẽ ảnh hưởng đến việc xây dựng cảng biển chính của khu vực miền Trung - Tây Nguyên.

Mật độ cảng biển dày đặc nên nguồn vốn đầu tư bị dàn trải, quy mô đầu tư dừng lại ở mức độ nhỏ lẻ, thiếu cầu bến cho tàu trọng tải lớn, đặc biệt là các bến cho tàu container vận hành trên tuyến biển xa. Do vậy, các cảng miền Trung chỉ mới hoạt động mang tính chất gom hàng rồi đem đến các cảng Hải Phòng hoặc TP HCM để xuất hàng. Mật độ sân bay trong vùng cũng quá dày đặc, có khi chỉ cách nhau 60-80 km, phần lớn lại có quy mô nhỏ, cơ sở vật chất còn hạn chế nên chủ yếu chỉ phục vụ nhu cầu đi lại của người dân và du lịch. Chỉ có riêng sân bay Đà Nẵng là có thể phát huy vai trò vận tải hàng không kết nối khu vực và quốc tế với cơ sở hạ tầng và dịch vụ được đầu tư bài bản.

Bên cạnh đó, năng lực sản xuất cũng như thị trường ở miền Trung còn nhỏ lẻ, các khu công nghiệp hoạt động chưa hiệu quả nên không tạo nguồn hàng đủ lớn và ổn định để cung cấp cho các cảng. Quy mô xuất nhập khẩu của Vùng so với cả nước lại quá nhỏ với tỷ trọng ở mức dao động từ 4,5-5.05%, chưa tạo được động lực thúc đẩy ngành logistics của Vùng phát triển.

(2) Nguyên nhân

- Nguyên nhân về chính sách:

Thứ nhất, Các tỉnh lân cận Đà Nẵng trong Vùng KTTĐ Miền Trung đều có chính sách kế hoạch phát triển dịch vụ logistics, cơ sở hạ tầng logistics riêng cũng như các chính sách về phát triển cảng biển, cảng hàng không và hỗ trợ để thu hút luồng hàng. Tuy nhiên, các kế hoạch phát triển chưa có sự đồng bộ, thống nhất giữa các địa phương, chưa phân rõ tiềm năng, lợi thế, trách nhiệm dẫn đến đầu tư dàn trải, chồng chéo, thiếu hiệu quả. Cụ thể:

+ UBND tỉnh Thừa Thiên Huế đã ban hành Kế hoạch số 159/KH-UBND ngày 20/4/2021 về phát triển dịch vụ logistics giai đoạn 2021- 2025 trên địa bàn tỉnh nhằm phát triển các trung tâm logistics trở thành trung tâm dịch vụ nòng cốt trong lưu thông và phân phối hàng hóa, phục vụ đặc lực cho sản xuất, tiêu dùng hàng hóa của tỉnh và xuất nhập khẩu hàng hóa góp phần giảm chi phí, thời gian trong việc trung chuyển hàng hóa cho các tổ chức, cá nhân. Qua đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh. Phát triển các trung tâm logistics dựa trên sự huy động mọi nguồn lực xã hội, phát triển theo hướng đồng bộ chuyên nghiệp, tận dụng lợi thế sẵn có về vị trí địa lý, hành lang giao thông để tạo sự phát triển bền vững gắn với đảm bảo an ninh quốc phòng. Thừa Thiên Huế đặt mục tiêu phấn đấu thành lập một số doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics có quy mô trên địa bàn tỉnh, đồng thời hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp nhằm đảm bảo sức cạnh tranh trên thị trường; ứng dụng các công nghệ mới trong phát triển dịch vụ logistics, tổ chức đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, có đủ trình độ về logistics, góp phần thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, tái cấu trúc hoạt động sản xuất của doanh nghiệp. Đặc biệt, Thừa Thiên Huế dự kiến có những hỗ trợ cho các hãng tàu khi có tàu vào cảng Chân Mây làm hàng. Chính sách này đã từng được một số tỉnh ở Bắc Trung Bộ (như Thanh Hóa) thực hiện và có một số kết quả.

+ UBND tỉnh Quảng Nam đã có Chương trình hành động thực hiện Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 trên địa bàn tỉnh Quảng Nam. Trong đó, đối với việc phát triển dịch vụ logistics và vận tải, tích cực nhằm tháo gỡ các khó khăn, rào cản, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh làm động lực khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia thị trường vận tải, thị trường dịch vụ logistics, phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và kinh doanh thương mại; chủ động phát triển dịch vụ vận tải, vận tải đa phương thức đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế và nhu cầu của người dân, hợp lý hoá chi phí vận tải đường bộ và đặc biệt huy động các nguồn lực để thúc đẩy xây dựng, hoàn thiện và phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là các công trình, dự án quan trọng, có sức lan tỏa, tạo động lực thúc đẩy phát triển, như: hệ thống cảng biển và sân bay quốc tế Chu Lai gắn với

logistics; hạ tầng đáp ứng yêu cầu dự án khí - điện; hệ thống giao thông kết nối phía Tây với phía Đông của tỉnh, các tuyến đường có vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng, an ninh ở khu vực miền núi; hạ tầng cửa khẩu và giao thông cho thương mại qua biên giới, hành lang kinh tế Đông - Tây...

Trong Kế hoạch phát triển thương mại giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trên địa bàn tỉnh Quảng Nam, Quảng Nam dự kiến từng bước hình thành trung tâm logistics ở khu vực bao gồm cả trung tâm logistics cảng biển và cảng hàng không.

+ Quảng Trị là tỉnh có CKQT Lao Bảo kết nối chính hàng hóa của hành lang kinh tế Đông Tây. Thu hút đầu tư vào xây dựng cảng biển cũng là một trong những ưu tiên của tỉnh Quảng Trị, nhằm phát triển dịch vụ vận tải, mạng lưới kho tàng bến bãi, dịch vụ logistics và đưa địa phương trở thành điểm trung chuyển hàng hóa của các nước trong khu vực vào năm 2030. Cảng biển duy nhất hiện có của tỉnh Quảng Trị là cảng Cửa Việt ở thị trấn Cửa Việt, huyện Gia Linh. Đây là cảng biển có quy mô nhỏ với 4 cầu cảng, chủ yếu là đón tàu làm hàng rời, hàng khô, hàng lỏng (xăng dầu, khí hóa lỏng, dầu thực vật...), đang quá tải và là “điểm nóng” về ô nhiễm môi trường, do đường vào cảng này cũng chính là tuyến đường dân sinh. Quảng Trị có hai dự án đầu tư xây dựng cảng lớn là dự án cảng Quốc tế Mỹ Thủy (MTIP) và dự án Bến cảng CFG Nam Cửa Việt. Hiện nay, các dự án đầu tư xây dựng cảng biển đang chậm tiến độ so với kế hoạch đề ra. Tuy nhiên, trong kế hoạch dài hạn sau năm 2030, Quảng Trị cũng có thể là điểm cạnh tranh quan trọng thu hút nguồn hàng từ cửa khẩu Lao Bảo nếu các dự án cảng biển hoàn thành.

Thứ hai, chính sách kết nối của các quốc gia trên Hành lang kinh tế Đông - Tây, bao gồm các chính sách liên quan đến tạo thuận lợi hóa thương mại giữa các bên, thu hút đầu tư vào cơ sở hạ tầng trên hành lang kinh tế, tạo sự liên kết sản xuất và vận chuyển giữa các nước vẫn chưa thật sự hiệu quả, ví dụ:

+ Thực hiện Hiệp định Tạo thuận lợi vận chuyển người và hàng hóa qua lại biên giới 6 nước Tiểu vùng Mekong mở rộng (Hiệp định GMS-CBTA) còn khá chậm, không phát huy được vai trò của Hiệp định. Hiệp định này nếu triển khai được thì sẽ đóng vai trò rất quan trọng trong thúc đẩy hợp tác các nước Tiểu vùng Mekong mở rộng (Việt Nam, Campuchia, Trung Quốc, Lào, Thái Lan và Myanmar) cả về vận tải và thương mại, bao gồm việc tăng cường thực hiện mô hình “Một cửa/Một lần dừng” tại các cửa khẩu theo Hiệp định. Cụ thể, các nước thống nhất cho phép mỗi nước thành viên được phát hành tối đa 500 Giấy phép vận tải đường bộ khu vực GMS và Tờ khai tạm nhập tái xuất đối với phương tiện vận tải người và hàng hóa có đăng ký, sở hữu hoặc hoạt động tại quốc gia

đó; quy định phương tiện có thể vận chuyển trên tất cả các tuyến đường và qua tất cả các cửa khẩu được nêu trong Nghị định thư 1 của Hiệp định.

+ Cửa khẩu quốc tế Lao Bảo là cửa khẩu đầu tiên trong số 7 cặp cửa khẩu nêu tại Hiệp định về tạo thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa và người qua lại biên giới giữa các nước trong khu vực Tiểu vùng Mê Kông mở rộng và đã triển khai thực hiện mô hình kiểm tra "một cửa, một lần dừng". Quá trình tổ chức thực hiện không tránh khỏi những khó khăn, bất cập (như khác biệt về chính sách pháp luật hai nước, đầu tư cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ, thiếu hụt nhân lực tác nghiệp...). Hiện nay, 10% container qua cảng Đà Nẵng là từ Lao Bảo chủ yếu xuất khẩu cho các công ty Trung Quốc. Như vậy, Đà Nẵng vẫn có thể có những chính sách để thu hút thêm hàng đi trên tuyến Hành lang kinh tế Đông - Tây, qua cửa khẩu Lao Bảo.

+ Thủ tục hành chính tại các cửa khẩu còn phức tạp. “Một điểm đến, một điểm dừng” vẫn chủ yếu là lý thuyết, chưa thực sự đạt được do nhiều tờ khai vẫn phải nhiều phòng ban khác nhau (hàng hóa, xuất nhập cảnh, kiểm dịch...). Cần có giải pháp hỗ trợ thực hiện vận chuyển và cơ chế một cửa toàn diện cho các cửa khẩu mà Đà Nẵng có thể tiếp cận các nguồn hàng.

- Nguyên nhân về cơ sở hạ tầng

+ Thừa Thiên Huế nằm trên trục giao thông quan trọng xuyên Bắc-Nam, trục hành lang Đông - Tây nối Thái Lan - Lào - Việt Nam theo Đường 9. Thừa Thiên Huế ở vào vị trí trung độ của cả nước, nằm giữa thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh là hai trung tâm lớn của hai vùng kinh tế phát triển nhất nước ta. Thừa Thiên Huế cách Hà Nội 660 km, cách thành phố Hồ Chí Minh 1.080 km, cách cửa khẩu Lao Bảo (Quảng Trị) khoảng 150 km. Bờ biển của tỉnh dài 120 km, có cảng Thuận An và vịnh Chân Mây với độ sâu 18 - 20m đủ điều kiện xây dựng cảng nước sâu với công suất lớn, có cảng hàng không Phú Bài nằm trên đường quốc lộ 1A và đường sắt xuyên Việt chạy dọc theo tỉnh. Thừa Thiên Huế cũng có quy hoạch và chiến lược tập trung xây dựng các trung tâm logistics tại Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô và các khu, cụm công nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả, tính kết nối giữa tỉnh Thừa Thiên Huế với các tỉnh duyên hải miền Trung, Tây Nguyên và một số tỉnh của Thái Lan, Lào. Cảng biển Chân Mây nằm trong địa phận tỉnh Thừa Thiên – Huế, cách thành phố Đà Nẵng và sân bay quốc tế Đà Nẵng 30km về phía Đông Bắc; cách sân bay quốc tế Phú Bài 40km, thuận lợi cho việc thông thương qua Lào, Thái Lan; cách thành phố Huế 55km về phía Đông Nam; cách Quốc lộ 1A, đường sắt quốc gia và đường dây điện 500kv chỉ 7km về phía Tây. Chính vì vậy, Thừa Thiên Huế về cơ bản cũng hội tụ đầy đủ các yếu tố hình thành và phát triển Trung tâm logistics như Đà Nẵng.

+ Quảng Nam nằm giáp thành phố Đà Nẵng và tỉnh Thừa Thiên Huế về phía Bắc, giáp các tỉnh Quảng Ngãi và Kon Tum về phía Nam, giáp nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào về phía Tây và giáp Biển Đông về phía Đông. Diện tích tự nhiên của tỉnh là 10.574,74 km². Quảng Nam là địa phương có vị trí thuận lợi về địa kinh tế và địa chiến lược, hệ thống hạ tầng giao thông hoàn thiện kết nối Hành lang kinh tế Đông - Tây với tuyến đường cao tốc, cảng biển nước sâu, sân bay... Ngoài ra, với Trung tâm công nghiệp Khu kinh tế mở Chu Lai và các ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp phụ trợ phát triển, tỉnh Quảng Nam đang dần trở thành trung tâm vận tải hàng hải lớn, đầu mối logistics quan trọng trong khu vực. Hiện nay, cảng Kỳ Hà tiếp nhận tàu 15.000 DWT, cảng Chu Lai tiếp nhận tàu 30.000 DWT (giảm tải); hệ thống kho bãi tại cảng Chu Lai cũng được nâng cấp, mở rộng với diện tích hơn 154 nghìn m²; lượng hàng hoá qua cảng Kỳ Hà và cảng Chu Lai trên 5 triệu tấn/năm. Cảng HK Chu Lai dự kiến sẽ được phát triển thành cảng HKQT lớn, đóng vai trò đầu mối với diện tích 2.300ha, có 2 đường băng cho hạ cất cánh với tổng chiều dài 4.877m, 5 đường lăn chính và 3 sân đỗ máy bay. Ngoài ra, tỉnh Quảng Nam cũng đã hoàn thiện hạ tầng giao thông đồng bộ, xây dựng cầu Cửa Đại và các tuyến đường dẫn, đường ven biển đoạn huyện Thăng Bình và Tam Kỳ, thông tuyến từ Đà Nẵng, Hội An vào Tam Kỳ, đường trục chính vào Khu công nghiệp (KCN) Tam Thăng, đường trục chính vào KCN đô thị dịch vụ Việt - Hàn, đường trục chính KCN Tam Quang, đường trục từ cảng Chu Lai lên đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, đường nối KCN THACO Chu Lai đến KCN Tam Anh.

Điều này tạo nên sự cạnh tranh cũng khá lớn trong việc thu hút nguồn hàng về cảng biển Đà Nẵng hay cảng Chu Lai. Về mặt vị trí địa lý, khoảng cách từ các tỉnh tại Lào trên Hành lang kinh tế Đông - Tây đến khu vực Đà Nẵng (Cảng Tiên Sa, sân bay Đà Nẵng) ngắn hơn so với đến Quảng Nam. Vì vậy, so với Quảng Nam, Đà Nẵng với có ưu thế rõ rệt về vị trí chiến lược trong Hành lang kinh tế Đông - Tây.

+ Việc phát triển cảng biển, sân bay và các hạ tầng logistics có thể đem lại ưu thế cho Quảng Nam (so với Đà Nẵng) trong việc kết nối lưu chuyển hàng hóa nội tỉnh và từ các tỉnh khu vực từ Quảng Nam trở vào phía Nam (ví dụ: Quảng Ngãi), hoặc các tỉnh phía Nam Lào (ví dụ: Attapeu, Pakse, ...)

- Nguyên nhân về cơ sở hạ tầng và chi phí:

+ Hạ tầng giao thông kết nối trên Hành lang kinh tế Đông – Tây (cửa khẩu Lao Bảo) về phía Việt Nam hiện kém hiệu quả hơn so với Thái Lan, đường hẹp, qua nhiều trạm kiểm soát, giảm tốc độ, tăng chi phí. Việc kiểm soát đường bộ làm kéo dài thời gian luân chuyển làm cho thời gian làm hàng và vận chuyển hàng hóa trên hàng kinh tế Đông – Tây bị kéo dài, gây lãng phí thời gian và tổn

kém chi phí. Theo kết quả khảo sát các doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng của nhóm tư vấn, trong giai đoạn 2012-2017, hầu hết hàng hóa xuất nhập khẩu của Lào đều qua cảng Tiên Sa, thì thời gian gần đây, vị trí nhiều lô hàng này đã chuyển sang Thái Lan vì chi phí logistics làm một lô hàng ở Thái Lan cạnh tranh hơn ở Việt Nam và thời gian nhanh hơn (theo khảo sát của TDSI năm 2022, hàng hóa khu vực Đông Bắc Thái Lan mặc dù khoảng cách kết nối với cảng biển Đà Nẵng chỉ 1.500km, tuy nhiên chi phí và thời gian vận chuyển đến khu vực cảng Hồng Kông lên đến 400USD/container và 7-8 ngày; kém cạnh tranh hơn so với các cảng biển của Thái Lan mặc dù khoảng cách vận chuyển lên đến 3.500km nhưng có thời gian tương đương và chi phí chỉ khoảng 250USD/container).

+ Với thế mạnh nối các tỉnh Đông Bắc Thái Lan qua Lào về với cảng Đà Nẵng chỉ bằng 1/3 đường so với đi cửa khẩu khác, nên từ khi trở thành CKQT, lượng hàng hóa ngang qua cửa khẩu Nam Giang, Quảng Nam đã tăng gấp bội. Hiện nay, mỗi ngày lượng xe container, xe đầu kéo tham gia vận chuyển hàng nông sản từ các tỉnh Đông Bắc Thái Lan và các tỉnh hạ Lào ngang qua cửa khẩu Nam Giang đã lên đến cả trăm xe. Điều này có được là do lợi thế về khoảng cách giữa cửa khẩu Nam Giang – Đà Nẵng vào khoảng 150 km với thời gian di chuyển khoảng 3 giờ 30 phút, trong khi đó khoảng cách giữa Nam Giang – Chu Lai vào khoảng 4 giờ 15 phút. Hiện nay chi phí làm hàng và vận chuyển từ cửa khẩu Nam Giang về Đà Nẵng đang thấp hơn khoảng 30% so với về cảng Chu Lai. Do vận chuyển hàng nông sản như củ mì, bắp, trái cây nên hầu hết các chủ hàng đều dùng xe container để tiện cho việc bảo quản hàng hóa. Tuy nhiên, do tuyến đường quá chật hẹp, dốc, xuống cấp nghiêm trọng, một số tuyến đi qua khu dân cư (Chà Ván, Tà Pơ, Bến Giằng...), nhiều “điểm đen” giao thông (Quốc Lộ 14D có chiều dài 74 km, đang tồn tại 25 điểm đen giao thông), dễ gây tai nạn khi lưu thông, vận tải hàng hóa trên các tuyến đường này và ảnh hưởng đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu.

+ Các cảng tại miền Trung hầu hết là cảng biển, ít phải nạo vét, vùng hậu phương lại quá nhỏ, lượng hàng hóa lưu thông ít. Trong khi đó, các tàu chở hàng đến Cảng Đà Nẵng thường chờ không hết công suất thiết kế hoặc chạy một chiều, phí hàng hải cao, nên giá cước vận chuyển tính trên từng đơn vị tấn/TEU cao hơn hai đầu đất nước, tạo ra tình trạng hàng hóa phải đi đường bộ vào thành phố Hồ Chí Minh để xuất và nhập. Vòng luẩn quẩn giữa hàng hóa và giá cước đã làm mất đi một lợi thế cạnh tranh của Cảng Đà Nẵng nói chung và khu vực miền Trung nói riêng so với các cảng lớn ở hai đầu đất nước. Bên cạnh đó, việc tăng năng lực cạnh tranh của Cảng Đà Nẵng hiện nay không chỉ phụ thuộc vào sự nỗ lực tự thân mà một phần còn phụ thuộc vào những chính sách phát triển của quốc gia, trong đó, bao gồm những chính sách về giảm phí hàng hải (phí bảo

đảm hàng hải và phí trọng tải) và những tác động để giảm các khoản phụ phí xếp dỡ...

+ Hiện nay theo khảo sát của nhóm tư vấn với các doanh nghiệp sản xuất và thương mại cũng như các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics tại Đà Nẵng, chi phí logistics ở Đà Nẵng về mặt bằng vẫn cao hơn so với các thành phố có năng lực logistics của Việt Nam như Hải Phòng, Hà Nội, TP.HCM do lưu lượng mặt hàng thông qua các cảng biển và cảng hàng không của Đà Nẵng có tăng nhưng quy mô chưa đủ lớn để giảm chi phí vận hành. Bên cạnh đó, việc cạnh tranh đầu tư vào cảng biển để thu hút hàng hóa ở các tỉnh/thành phố lân cận cũng khiến cho lượng hàng hóa qua Đà Nẵng không còn tăng mạnh trong thời gian gần đây.

+ Ngoài ra, hàng hóa từ cửa khẩu Lao Bảo chạy về các cảng biển của Thừa Thiên Huế, có chi phí thấp hơn so với về cảng biển Đà Nẵng khoảng 30% do khoảng cách hiện tại từ Lao Bảo đến cảng biển Thừa Thiên Huế khoảng 150 km mất khoảng 3 giờ chạy xe, trong khi đó về đến cảng Đà Nẵng khoảng 245 km mất khoảng 5 giờ chạy xe. Tuy nhiên, cảng biển Đà Nẵng có lợi thế là cảng biển nước sâu và có các bên chuyên về hàng container với thiết bị hiện đại, công suất làm hàng cao, thời gian xử lý nhanh chóng, hiệu quả, chất lượng dịch vụ tốt nên nhiều hãng tàu quốc tế đã chọn Đà Nẵng để làm hàng (nhập hàng và lấy hàng xuất đi). Chính vì vậy, Đà Nẵng có thể xem xét các giải pháp hỗ trợ chi phí vận chuyển để thu hút hàng hóa từ Lao Bảo, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam về cảng biển Đà Nẵng, tạo ra lợi thế đột phá về thu hút nguồn hàng ở các tỉnh lân cận.

3. Đánh giá chung

3.1. Điểm mạnh (Strengths):

*** Lợi thế chung về phát triển kinh tế xã hội**

- Thành phố Đà Nẵng có vị trí địa kinh tế - chính trị thuận lợi và nhiều tiềm năng để trở thành một phần trong mạng lưới chuỗi cung ứng toàn cầu trên cơ sở kết nối Hành lang kinh tế Đông – Tây với các trung tâm kinh tế khu vực Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương.

- Cách các trung tâm kinh tế phát triển của các nước Đông Nam Á, khu vực Thái Bình Dương trong phạm vi bán kính khoảng 2.000 km, vì thế rất thuận lợi cho việc giao lưu kinh tế - văn hóa.

- Cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông vận tải cơ bản được đầu tư tương đối đồng bộ và vận hành hiệu quả, đặc biệt là hệ thống cảng biển và cảng hàng không quốc tế. Đã và đang có những dự án đầu tư vào CSHT là các đầu mối giao thông quan trọng và cửa chính ra biển của các tỉnh

miền Trung, kết nối Vùng KTTĐ Miền Trung với khu vực Tây Nguyên và các địa phương trong dải ven biển miền Trung

- Đà Nẵng là thành phố thuộc nhóm các đô thị có trình độ phát triển tốt của Việt Nam với điều kiện sống thuận lợi, tiềm năng nguồn nhân lực chất lượng cao dồi dào.

- Tỷ lệ lấp đầy cao, vị trí và quy mô quy hoạch của hầu hết các KCN, CCN, khu CNTT, KCNC đều phù hợp với mục đích và tính chất hoạt động tại Đà Nẵng. Hạ tầng cơ sở, hạ tầng giao thông trong các KCN, CCN, khu CNTT, KCNC khá tốt. Vai trò của các KCN, CCN, khu CNTT, KCNC tham gia vào quá trình phát triển kinh tế ngày càng lớn, mức đóng góp của KCN đối với Thành phố ngày càng cao.

- Chính quyền thành phố luôn nỗ lực trong việc nâng cao vai trò kiến tạo và phục vụ, nhiều năm xếp thứ hạng đầu về Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh. Ngoài ra, giá cả thuê đất đai tại các KCN nói chung và tại địa phương tương đối thấp.

- CHKQT Đà Nẵng (DIA) có lợi thế đặc biệt về vị trí địa lý trong mối liên kết với các CHKQT là các Hub - Trung tâm vận chuyển hàng hóa hàng không toàn cầu (trong Bảng xếp hạng ACI TOP 20 airports for cargo 2019 của Hiệp hội các sân bay quốc tế ACI) thông qua trục đường hàng không AI có lưu lượng vận chuyển lớn nhất thế giới đi qua Đà Nẵng. Năm 2018, trước đại dịch Covid-19, DIA đã có đường bay thẳng trực tiếp đến 9 Hub hàng hóa quốc tế (7 Hub nằm trong TOP 10 và 2 Hub nằm trong TOP 20), trong đó có 3 sân bay xếp hạng 1,2,3 toàn cầu về sản lượng hàng hóa quốc tế là Hongkong (Trung Quốc), Thượng Hải (Trung Quốc), Incheon (Hàn Quốc). Đường bay Đà Nẵng-Incheon được xếp hạng thứ 4 trong TOP các đường bay cạnh tranh nhất thế giới năm 2019 của Tổ chức dữ liệu hàng không (AG với 9 hãng hàng không khai thác thường lệ, thực hiện tổng số 13.163 chuyến (trung bình 36 chuyến/ngày). DIA cũng là sân bay dự bị cho tàu bay hạng F (B747-8F) vận chuyển hàng hóa từ năm 2013, khai thác hạn chế tàu bay hạng F (B747-8 chở nguyên thủ quốc gia tham dự APEC 2017 và các sự kiện quốc tế)

**** Lợi thế phát triển logistics cảng biển:***

- Đà Nẵng đóng vai trò quan trọng trong khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông và là cửa ngõ kết nối với các tuyến vận tải biển quốc tế của Hành lang kinh tế Đông - Tây nối Việt Nam với Thái Lan, Myanmar và Lào.

- Đà Nẵng là điểm giữa của hành lang vận tải ven biển, thuận tiện trở thành điểm chuyển đổi, quay vòng phương tiện trong khai thác vận tải và cung cấp các dịch vụ logistics giá trị gia tăng cho luồng hàng hóa Bắc - Nam.

- So với các cảng khác trong khu vực miền Trung, Cảng biển Đà Nẵng có tiềm năng phát triển cao nhất, khối lượng hàng hóa thông quan năm 2020, đạt 11,05 triệu tấn, giai đoạn 2015-2020 tăng trưởng bình quân 11%/năm. Cao hơn Thừa Thiên - Huế 2,76 triệu tấn, Quảng Nam 1,97 triệu tấn, Quy Nhơn 9,87 triệu tấn và chỉ kém Quảng Ngãi (34,06 triệu tấn). Tuy nhiên, cảng Dung Quất chủ yếu phục vụ nhà máy lọc dầu Dung Quất. Hơn nữa, với việc hoàn thiện xây dựng cảng Liên Chiểu, Đà Nẵng được kỳ vọng sẽ trở thành đầu tàu trong phát triển logistics cảng biển tại khu vực miền Trung.

**** Lợi thế phát triển logistics hàng không:***

- CHKQT Đà Nẵng là cảng hàng không lớn nhất khu vực miền Trung và lớn thứ 3 cả nước, có tiềm năng để trở thành trung tâm logistics hàng không của khu vực.

- Đà Nẵng đặt mục tiêu trong vòng 2 năm, kể từ năm 2022, sẽ khôi phục hàng không như thời điểm trước khi dịch COVID-19 diễn ra, đặc biệt kết nối Đà Nẵng với các trung tâm hàng không quan trọng, với các thị trường xa như: Mỹ, Châu Âu và Trung Đông. Đồng thời, Đà Nẵng sẽ tiếp tục xúc tiến các đường bay mới đến các thị trường tiềm năng tại Ấn Độ và Đông Nam Á.

Cục Hàng không Việt Nam và Tp Đà Nẵng thực hiện điều chỉnh quy hoạch tổng thể Cảng HKQT Đà Nẵng giai đoạn 2030, tầm nhìn 2045. Trong đó tập trung quy hoạch đầu tư xây dựng các công trình mang tính quyết định nâng cao năng lực khai thác của Cảng như nhà ga hàng hóa, nhà ga quốc tế. Theo đó Cảng sẽ xây dựng nhà ga hàng hóa với diện tích 2,6 ha có công suất thiết kế 100.000-150.000 tấn/năm, dự kiến hoàn thành đưa vào khai thác trong năm 2024. Mở rộng nhà ga hành khách nội địa T1 nhằm nâng năng suất khai thác đạt 14 triệu hành khách/năm, dự kiến công trình hoàn thành đưa vào khai thác trong năm 2025. Và đến năm 2030 sẽ xây mới nhà ga T3 phục vụ khách nội địa với công suất 15 triệu hành khách/năm.

3.2. Điểm yếu (Weaknesses):

- Chưa phát huy hết các cơ hội và thể hiện vai trò dẫn dắt là trung tâm của cả vùng.

- Phát triển dàn trải theo chiều rộng, hiệu quả sử dụng đất thấp, đồng thời không còn nhiều dư địa lãnh thổ để phát triển nâng quy mô nền kinh tế.

- Cơ cấu kinh tế vẫn còn bất cập (tập trung chủ yếu vào dịch vụ, du lịch và phát triển bất động sản; đóng góp của công nghiệp và xây dựng vào tăng trưởng kinh tế còn hạn chế); dựa trên khai thác lợi thế tĩnh; hạn chế trong việc tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu, và khu vực, năng suất lao động thấp.

- Không có DN kinh doanh thương mại - xuất khẩu có quy mô lớn, có khả năng thu hút nguồn hàng từ các địa phương khác để xuất khẩu.

- Cơ sở hạ tầng logistics và kết cấu hạ tầng giao thông tuy đã phát triển đầy đủ nhưng còn thiếu tính hiện đại, khả năng kết nối vận tải đa phương thức còn thấp.

- Tuy thuận lợi về địa-kinh tế và có hệ thống GTVT phát triển tốt nhưng tại một số địa điểm, vị trí thì hạ tầng kỹ thuật còn bất cập so với nhu cầu tăng trưởng kinh tế-xã hội. Ví dụ các đầu mối vận tải hàng hóa như cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, cảng biển Tiên Sa hiện nay và cảng Liên Chiểu tương lai đều đang bố trí dòng xe chở hàng ngang qua khu vực đô thị (hiện nay luồng hàng hóa vẫn chạy theo QL1A đi vòng qua sân bay và xuyên qua quận Liên Chiểu, Thanh Khê) gây khó khăn cho công tác tổ chức, phân luồng GT.

- Hệ thống cảng biển chưa khai thác hết tiềm năng, chủ yếu phục vụ vận tải hàng hoá trên địa bàn thành phố.

- Quy mô các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics còn nhỏ, khả năng cạnh tranh thấp và thiếu các sản phẩm giá trị gia tăng cao trong chuỗi cung ứng dịch vụ.

3.3. Cơ hội (Opportunities):

- Theo định hướng về việc xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trong đó “cảng biển, hàng không gắn với dịch vụ logistics” được xác định là 1 trong 5 lĩnh vực mũi nhọn của thành phố (Nghị quyết 43-NQ/TW).

- Việt Nam đã tham gia nhiều Hiệp định thương mại tự do (CPTPP, EVFTA,...) và hội nhập ngày càng sâu, rộng vào nền kinh tế thế giới.

- Xu thế dịch chuyển địa kinh tế - chính trị trên toàn cầu, chính sách đa dạng hóa nguồn cung của các quốc gia và tập đoàn lớn trên thế giới ra khỏi lãnh thổ Trung Quốc, các nước khu vực Đông Nam Á tiếp tục là điểm đến hấp dẫn với các nhà đầu tư quốc tế.

- Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư và xu thế thương mại điện tử toàn cầu càng nâng cao vai trò của dịch vụ logistics trong thương mại quốc tế.

- Hệ thống giao thông liên vùng, hành lang kinh tế Đông Tây từng bước được đầu tư hoàn thiện theo quy hoạch và các hiệp định vận tải xuyên quốc gia

- Sự ủng hộ từ Trung ương để Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm kinh tế-xã hội lớn của cả nước và Đông Nam Á.

- Xu hướng gia tăng các công ty dịch vụ logistics/Hãng tàu (trong và ngoài nước) mở chi nhánh hoặc có trụ sở chính tại Đà Nẵng

- Xu thế liên kết vùng và hoạt động liên kết vùng ở vùng KTTĐ Miền Trung: Đà Nẵng là đô thị hạt nhân của chuỗi đô thị Huế - Đà Nẵng - Chu Lai, Kỳ Hà (Quảng Nam) - Dung Quất (Vạn Tường) - Quy Nhơn, hình thành vùng đô thị Đà Nẵng bao gồm Chân Mây (Lăng Cô) - Đà Nẵng - Điện Bàn - Hội An - Nam Hội An.

3.4. Thách thức (Threats):

- Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, xu hướng hội nhập quốc tế và sự hình thành của các hình thái kinh tế mới đòi hỏi phải thay đổi mô hình phát triển, cách thức quản lý nền kinh tế, và quản trị sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, nhất là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics.

- Cạnh tranh do tính tương đồng trong các điều kiện phát triển (vị trí địa lý, tiềm năng ...) từ các thành phố khác trong khu vực Đông Nam Á. Cạnh tranh từ các tỉnh, thành phố ngay trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và khu vực (các địa phương đều nhanh chóng hoàn thiện và nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống cảng biển, cảng hàng không hướng tới trở thành cửa ngõ kết nối với các tuyến thương mại quốc tế của hành lang kinh tế Đông – Tây cũng như các nước láng giềng như Lào, Campuchia)

- Dù vị trí thuận lợi nhưng đang kết nối hạn chế với thị trường toàn cầu (so với các trung tâm kinh tế trong cả nước)

- Các vấn đề về môi trường, tài nguyên, biến đổi khí hậu, yêu cầu về phát triển bền vững cân bằng giữa một đô thị du lịch và đô thị dịch vụ logistics.

- Các rủi ro như dịch bệnh Covid-19 đã ảnh hưởng nặng nề đến phát triển kinh tế xã hội, và tác động sâu sắc đến chuỗi cung ứng toàn cầu

- Khả năng cung ứng nguồn lao động chất lượng cao đáp ứng nhu cầu của các dịch vụ logistics quốc tế còn hạn chế.

IV. Phân tích khả năng cạnh tranh trong nước và quốc tế của ngành dịch vụ logistics Đà Nẵng

1. Phân tích vai trò của trung tâm logistics Đà Nẵng trong hoạt động logistics của toàn Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông – Tây và cả nước

1.1. Với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

- Ngày 13 tháng 10 năm 2014, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 1874/QĐ TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Vùng Kinh tế trọng điểm Miền Trung đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (Quy

hoạch). Đây sẽ trở thành trung tâm kinh tế biển mạnh, vùng động lực phát triển cho toàn vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, vùng công nghiệp gắn với biển và các trung tâm dịch vụ hiện đại.

- Đà Nẵng hiện là trung tâm kinh tế nói chung và trung tâm logistics nói riêng của Vùng KTTĐ miền Trung: Thành phố đã và đang tiếp tục đầu tư xây dựng và nâng cấp theo hướng hiện đại hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật phục vụ kinh tế biển để đáp ứng được vai trò cảng biển lớn trong Vùng KTTĐ.

- Đà Nẵng đã phát triển nhanh và khá toàn diện lĩnh vực thương mại, đảm nhận vai trò trung tâm phân phối hàng hóa cho các tỉnh, thành phố miền Trung và Tây Nguyên.

Trong thời gian qua, Đà Nẵng đã tập trung phát huy lợi thế về điều kiện tự nhiên và hạ tầng giao thông, lợi thế về cảng biển để phát triển hệ thống dịch vụ Logistics; lấy dịch vụ vận tải biển và vận tải kết nối cảng biển làm trụ cột phát triển hệ thống Logistics trên địa bàn thành phố từng bước đảm nhận vai trò Trung tâm Logistics của khu vực, cửa ngõ chính ra biển của hành lang kinh tế Đông Tây.

Đặc thù không gian miền Trung hẹp và dài ven biển, quy mô nền kinh tế nhỏ, nhiều thuận lợi phát triển dịch vụ này nên tính cạnh tranh giữa các Tỉnh/thành phố lân cận cũng khá cao

Hiện nay, trong bối cảnh các tỉnh miền Trung đang vươn lên bứt phá mạnh mẽ. Điển hình như Quảng Nam, Bình Định hay các tỉnh Bắc Trung Bộ như Nghệ An, Hà Tĩnh đều đã có những quyết tâm rõ nét trong phát triển kinh tế công nghiệp, thương mại, Đà Nẵng cần khẳng định vai trò đầu tàu, trọng điểm trong phát triển kinh tế khu vực miền Trung

=> Giai đoạn 2011 – 2015, Đà Nẵng và Quy Nhơn vẫn giữ vai trò là 02 đầu mối đảm nhận hoạt động XNK container của khu vực miền Trung. Tuy nhiên những năm gần đây, cảng biển Quảng Nam đưa vào khai thác đã từng bước đáp ứng nhu cầu tự chủ hoạt động XNK container, phạm vi hấp dẫn của cảng Đà Nẵng tiếp tục thu hẹp, mức độ cạnh tranh ngày càng cao.

1.2. Với Hành lang kinh tế Đông - Tây

a. Hành lang kinh tế Đông – Tây 1

Sự ra đời của hành lang kinh tế Đông-Tây tạo điều kiện cho các nước trong khu vực tiểu vùng sông Mê công mở rộng (GMS) gồm: Lào, Thái Lan, Myanmar và Việt Nam tăng cường hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế nhằm thúc đẩy giao lưu thương mại, đầu tư và phát triển giữa các nước, giảm chi phí lưu thông hàng hóa, hành khách trong khu vực hành lang và tạo điều kiện cho việc

lưu thông được thuận lợi và hiệu quả, góp phần giảm nghèo, hỗ trợ phát triển khu vực dọc biên giới và các vùng nông thôn, tăng thu nhập cho các hộ thu nhập thấp, cung cấp việc làm cho phụ nữ và phát triển du lịch. Thêm vào đó, Hành lang kinh tế Đông Tây cũng sẽ góp phần hỗ trợ phát triển công - nông nghiệp và du lịch.

Sự hình thành Hành lang kinh tế Đông - Tây nhằm đạt được 3 trong số 5 bước đột phá chiến lược của Khuôn mẫu chiến lược Khu vực tiểu vùng Mê Kông mở rộng là tăng cường liên kết thông qua hội nhập đa ngành, tạo điều kiện cho thương mại xuyên biên giới và đầu tư, tăng cường sự tham gia tư nhân vào việc phát triển và củng cố tính cạnh tranh của thành phần kinh tế tư nhân. Hành lang kinh tế Đông - Tây tạo điều kiện phát triển một hệ thống giao thông đạt hiệu quả cao, cho phép hàng hóa và hành khách lưu thông trong khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng mà không gặp trở ngại hay chi phí cao.

Cảng Đà Nẵng với vai trò là cửa ngõ chính ra biển Đông, là khu vực cho hàng hóa quá cảnh giữa các nước trong khu vực Đông Nam Á trên tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây nối liền Myanmar, Thái Lan, Lào và Việt Nam, đồng thời là cửa ngõ giao thông hàng hóa miền Trung – Tây Nguyên đang là một trong những cảng đóng vai trò quan trọng trong hệ thống cảng biển Việt Nam.

Hiện Cảng Đà Nẵng thu hút được 14 hãng tàu container, hàng tuần đón khoảng 30 chuyến tàu. Trong đó có những hãng tàu hàng đầu thế giới như Maersk Lines, MSC, CMA-CGM, YangMing, SITC, WanHai, ZIM. Với tốc độ phát triển sản lượng khoảng 15%/năm trong khoảng 5 năm trở lại đây, Cảng Đà Nẵng thu hút được một số lượng nhất định hàng quá cảnh tuyến EWEC trong tổng sản lượng hàng năm thông qua. Đà Nẵng là cảng biển lớn nhất miền Trung, có lịch sử hình thành và phát triển trên 120 năm, Cảng Đà Nẵng có vai trò rất quan trọng trong tuyến EWEC. Cảng Đà Nẵng đã tập trung nguồn lực xây dựng Cảng Tiên Sa có hạ tầng ngày càng hiện đại, ứng dụng triệt để công nghệ 4.0 trong mọi mặt hoạt động, đi đầu trong việc trở thành cảng điện tử (E-Port). Từ giữa năm 2021, khách hàng giao nhận container không cần đến cảng để làm các thủ tục hành chính. Đây là nền tảng quan trọng để phát triển các phương án thu hút hàng quá cảnh trên EWEC.

=> Đà Nẵng hiện nay vẫn là lựa chọn tối ưu và rất tiềm năng cho hàng container của khu vực các tỉnh Nam Lào thông qua CKQT Lao Bảo kết nối với các tuyến vận tải quốc tế⁷. Tuy nhiên, việc thu hút nguồn hàng container quá cảnh ngày càng bị cạnh tranh do xu hướng dịch chuyển đầu tư của

⁷ hàng rời chủ yếu lựa chọn khu bến Chân Mây, Vũng Áng do cự ly tiếp cận ngắn hơn; theo khảo sát tại cảng Đà Nẵng thì hàng hóa của khu vực Thái Lan, Myanmar trên hành lang hiện vẫn chưa lựa chọn Việt Nam là cửa ngõ ra biển.

Trung Quốc vào khu vực Nam Lào sẽ phát sinh nhu cầu vận tải lớn (riêng 01 nhà máy giấy ShandongSunPaper (Savannakhet, Lào) có nhu cầu vận tải 80.000÷100.000 TEUs/năm, tương đương 20% sản lượng container qua cảng Đà Nẵng hiện nay); cũng như do định hướng nâng cao hiệu quả khai thác thông qua việc tiếp nhận hàng container của các cảng biển Quảng Trị, Thừa Thiên- Huế (khu bến Chân Mây dự kiến sẽ tiếp nhận tàu container trong năm 2022 và chi phí vận chuyển từ Lao Bảo đến Chân Mây chỉ khoảng 60%-70% chi phí đến Liên Chiểu).

b. Hành lang kinh tế Đông – Tây 2

So với Hành lang kinh tế Đông – Tây 1, Hành lang kinh tế Đông – Tây 2 có lợi thế về cự ly tiếp cận với cảng Đà Nẵng ngắn hơn nhiều so với các cảng biển khác trong khu vực. Tuy nhiên, do các khó khăn về hạ tầng giao thông kết nối (đặc biệt là tuyến QL14D kết nối CKQT Nam Giang của Việt Nam và tuyến nối từ CKQT Đăk – rơ - ơc đến Sekong của Lào), hàng hóa trên hành lang chưa kết nối thuận lợi với hệ thống cảng biển, các địa phương trên hành lang chưa thu hút được nguồn lực đầu tư.

=> Đà Nẵng sẽ là lựa chọn tối ưu nhất cho hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông – Tây 2 kết nối với các tuyến vận tải quốc tế khi các khó khăn về hạ tầng kết nối được giải quyết cũng như các địa phương trên hành lang đẩy mạnh xúc tiến, thu hút đầu tư hình thành thị trường hàng hóa phát triển.

2. Phân tích tiềm năng hàng hóa trong phát triển ngành dịch vụ logistics Đà Nẵng

2.1. Tiềm năng hàng hóa sản xuất trên địa bàn TP. Đà Nẵng

- Lượng hàng hóa sản xuất - xuất khẩu trên địa bàn thành phố Đà Nẵng trong những năm gần đây gia tăng không đáng kể, ít dự án đầu tư sản xuất công nghiệp quy mô lớn có thể tạo nguồn hàng ổn định. Trong khi đó, thành phố lại định hướng tập trung phát triển ngành dịch vụ du lịch, thu hút đầu tư vào các ngành công nghệ cao, công nghệ thông tin ...là những ngành có khối lượng hàng lưu thông không cao, nhưng giá trị lớn, đòi hỏi tính chính xác về mặt thời gian giao nhận cũng như đảm bảo an toàn, giảm tổn thất hàng hóa khi lưu thông trong chuỗi logistics. Đây cũng là một thách thức đối với phát triển ngành dịch vụ logistics để đáp ứng các nhu cầu về dịch vụ logistics đặc thù trên.

- Do các đặc điểm về điều kiện tự nhiên, trong thời gian tới Đà Nẵng vẫn tập trung phát triển các loại mặt hàng sau:

Các mặt hàng công nghệ - kỹ thuật (điện tử, thiết bị điện, cơ khí chế tạo máy móc-thiết bị, sản xuất-lắp ráp ô tô, phương tiện vận tải, công nghiệp hỗ trợ, cơ khí khác...).

Các ngành sản xuất hàng tiêu dùng giá trị gia tăng, có lợi thế cạnh tranh (chế biến thủy sản, sữa, bia, nước ngọt, dược phẩm...)

Giảm tỷ trọng các ngành công nghiệp chủ yếu dựa vào tài nguyên, có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường cao (luyện kim, sản xuất xi măng, hóa chất...) và các lĩnh vực chủ yếu sử dụng lao động phổ thông, giá trị gia tăng thấp (gia công may, da giày, chế biến gỗ, sản xuất sản phẩm từ giấy, nhựa...).

2.2. Tiềm năng hàng hóa khu vực trong và ngoài nước qua TP. Đà Nẵng

a. Hàng hóa qua cảng biển Đà Nẵng:

Do tính chất là cảng biển quan trọng của khu vực miền Trung, cảng biển Đà Nẵng vừa đóng vai trò nhập khẩu hàng hóa cho các địa phương lân cận trong khu vực, vừa là cầu nối xuất khẩu kết nối với các cảng biển trên thế giới.

b. Hàng hóa qua cảng hàng không Đà Nẵng:

- Như đã phân tích ở trên, trong thời gian tới CHKQT Đà Nẵng có tiềm năng để trở thành trung tâm logistics hàng không của khu vực. Các mặt hàng qua cảng hàng không chủ yếu là các mặt hàng có khối lượng không lớn, giá trị cao, cần tính chính xác về mặt thời gian:

Các mặt hàng nhập khẩu có giá trị cao (quần áo, giày dép, phụ kiện trang sức,... nhập khẩu từ các thương hiệu lớn);

Các sản phẩm công nghệ, nông nghiệp, dược phẩm giá trị cao yêu cầu điều kiện vận chuyển nghiêm ngặt;

Các mặt hàng của các sàn thương mại điện tử phân phối thị trường Đông Nam Á.

c. Hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông – Tây qua TP. Đà Nẵng

- Mặc dù là hành lang quan trọng trong phát triển kinh tế của các nước thành viên, tuy nhiên hiện nay khối lượng hàng hóa vận tải qua Hành lang kinh tế Đông – Tây vẫn chưa đạt được so với kỳ vọng do các nguyên nhân chủ quan và khách quan khác nhau.

Trong tương lai gắn với việc khôi phục hoàn thiện các bất cập về cơ sở hạ tầng, chi phí logistics, thủ tục hải quan,... Lượng hàng hóa trên hành lang sẽ tăng trưởng tương đối chậm. Tuy nhiên, trong giai đoạn sau 2030, dự kiến lượng hàng hóa trên hành lang sẽ có sự phát triển và Đà Nẵng với vị trí là cửa ngõ ra biển phía Đông của hành lang cần có sự chuẩn bị về cơ sở hạ tầng, nhân lực, dịch vụ, chính sách,... để tận dụng cơ hội này.

3. Đánh giá chung dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố

a. Ưu điểm

- Thành phố Đà Nẵng đã tận dụng được lợi thế về cảng biển để phát triển hệ thống dịch vụ logistics, lấy dịch vụ vận tải biển và vận tải kết nối cảng biển làm trụ cột phát triển hệ thống logistics trên địa bàn thành phố (**đặc biệt trên 90% lượng hàng container quá cảnh trên Hành lang kinh tế Đông – Tây**⁸ hiện vẫn lựa chọn cảng Đà Nẵng là đầu mối xuất/nhập). Đây là lợi thế cần tiếp tục duy trì trong giai đoạn đến năm 2030, đến năm 2050.

- Năng lực và khả năng cạnh tranh của dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng cao hơn so với các tỉnh, thành lân cận. Các doanh nghiệp logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng thuộc nhóm 7 tỉnh, thành phố nộp ngân sách nhà nước nhiều nhất.

- Các **doanh nghiệp logistics tích hợp** đã từng bước phát triển và đảm nhận các dịch vụ logistics phức tạp, chuyên nghiệp, từng bước hướng tới mô hình 2PL, 3PL và cao hơn (16 doanh nghiệp).

- Quy mô doanh nghiệp và nguồn nhân lực luôn duy trì vị thế dẫn đầu trong khu vực miền Trung và Tây Nguyên đã đưa Đà Nẵng thành **trung tâm cung cấp nguồn nhân lực logistics sau đào tạo** và là “cái nôi” phát triển của các doanh nghiệp logistics trong khu vực.

b. Tồn tại, hạn chế trong phát triển dịch vụ logistics

- Kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ logistics còn thiếu đồng bộ trên hành lang Đông – Tây từ Myanmar – Thái Lan – Lào – Việt Nam, phạm vi hấp dẫn thực sự của Đà Nẵng trên Hành lang kinh tế Đông – Tây chỉ bao gồm các tỉnh khu vực Nam Lào trên hành lang.

- Tiềm năng của Hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC) qua cửa khẩu La Lay (Quảng Trị), Nam Giang (Quảng Nam) còn mờ nhạt, chưa được đầu tư hạ tầng tương xứng để hỗ trợ gom hàng hóa cho các cảng biển.

- Quy mô vốn, kinh nghiệm và trình độ quản lý của doanh nghiệp khai thác dịch vụ logistics còn hạn chế.

- Khó khăn trong thu hút nguồn hàng: các tỉnh miền Trung nói chung và Đà Nẵng nói riêng còn rất hạn chế nguồn hàng tại chỗ. Việc thu hút hàng từ Tây Nguyên, các nước bạn : Lào, Thái Lan, Myanmar còn chưa hiệu quả.

- Mặt bằng chi phí thuê đất cao (gấp 8 – 10 lần các tỉnh lân cận), quỹ đất quy mô lớn để phát triển dịch vụ logistics còn hạn chế, các đầu mối vận tải lớn hiện nay đều thiếu không gian phát triển (đặc biệt CHKQT Đà Nẵng).

⁸ Hiện nay tổng kim ngạch hàng quá cảnh qua cửa khẩu Lao Bảo khoảng 12 tỷ USD/năm, trong đó mặt hàng chính xuất, nhập khẩu thông qua cảng biển Tiên Sa là nguyên liệu và sản phẩm liên quan đến công nghiệp sản xuất giấy với khối lượng gần 100.000 TEUs/năm.

- Một số chính sách trong vận tải xuyên biên giới, hải quan, khuyến khích đầu tư còn chưa được thông thoáng, chưa sát với thực tiễn như:

+ Việc vận chuyển hàng hóa Việt Nam – Lào còn một số rào cản về qui định phòng chống Covid-19; qui định về xe container rỗng khi vào Lào phải có bảo lãnh..., cản trở hoạt động vận tải xuyên biên giới; cần có giải pháp tháo gỡ kịp thời.

+ Chính sách liên kết vùng giữa các tỉnh trên hành lang và các tỉnh có cùng lợi thế cảng biển chưa được quan tâm, thiếu định hướng, chông chéo dịch vụ là lực cản lớn trong phát triển dịch vụ logistics.

+ Việc khai báo ACTS⁹ còn khó khăn, phát sinh thủ tục và chi phí như chi phí bảo lãnh ngân hàng trước khi khai báo cần nghiên cứu tháo gỡ.

+ Thiếu chính sách thiết thực và chưa kịp thời để thu hút, tăng lượng hàng hóa lưu thông qua cảng biển như: chưa có ưu đãi rõ ràng để thu hút các nhà đầu tư dịch vụ logistics, chưa có chính sách hỗ trợ nguồn nhân lực, thông tin quy hoạch còn thiếu, chưa rõ ràng...

c. Nguyên nhân:

- Định hướng ưu tiên phát triển dịch vụ du lịch trong thời gian dài cũng đã ảnh hưởng đến không gian phát triển của công nghiệp (mặt bằng chi phí sử dụng đất, chi phí nhân công cao, các yêu cầu về môi trường, tổ chức giao thông nghiêm ngặt v.v...)

- Kết cấu hạ tầng kết nối quốc tế và kết nối vùng, liên vùng chưa được quan tâm đầu tư, nguồn lực đầu tư còn hạn chế.

- Khu bến Tiên Sa nằm trong khu vực trung tâm thành phố, do đó hoạt động đưa, rút hàng khỏi cảng bị hạn chế (về thời gian vận chuyển) làm gia tăng chi phí, cũng như phải chia sẻ công năng với hoạt động tiếp nhận du thuyền quốc tế (bình quân 10÷15 lượt tàu/tháng).

- Sự cạnh tranh ngày càng gay gắt từ hệ thống cảng biển của các địa phương lân cận (Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định v.v...)¹⁰ trong việc thu hút hàng hóa xuất nhập khẩu từ các tỉnh Tây Nguyên, các tỉnh Trung Lào, các tỉnh trên Hành lang kinh tế Đông-Tây.

- Chi phí vận tải trong logistics cao, chiếm khoảng 60% chi phí logistics, tỷ

⁹ ACTS là hệ thống hải quan tự động cho phép doanh nghiệp nộp tờ khai quá cảnh hải quan điện tử cho cơ quan hải quan của các nước thành viên ASEAN và cho phép các cơ quan hải quan trao đổi dữ liệu với nhau.

¹⁰ Cảng Quảng Nam hiện đang đáp ứng nhu cầu vận tải container của khu kinh tế Dung Quất và một phần hàng quá cảnh của hành lang kinh tế Đông – Tây với lượng hàng 120.000 – 150.000 TEUs/năm

lệ xe chạy rỗng lớn, chưa kết hợp hiệu quả vận tải đa phương thức tại các cảng biển; và vận tải hàng quá cảnh nên giảm tính cạnh tranh trong việc thu hút nguồn hàng từ Đông Bắc Thái Lan, Myanmar...¹¹

¹¹ Ví dụ: theo khảo sát từ doanh nghiệp, so sánh tuyến từ Thái Lan – Hồng Kông: mặc dù khoảng cách kết nối với cảng biển Đà Nẵng chỉ 1.500km, nhưng chi phí và thời gian vận chuyển đến khu vực cảng Hồng Kông lên đến 400USD/container và 7-8 ngày, kém cạnh tranh hơn so với các cảng biển của Thái Lan mặc dù khoảng cách vận chuyển lên đến 3.500km nhưng có thời gian tương đương và chi phí chỉ khoảng 250USD/container

PHẦN 3: ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN ĐÀ NẴNG GIAI ĐOẠN 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

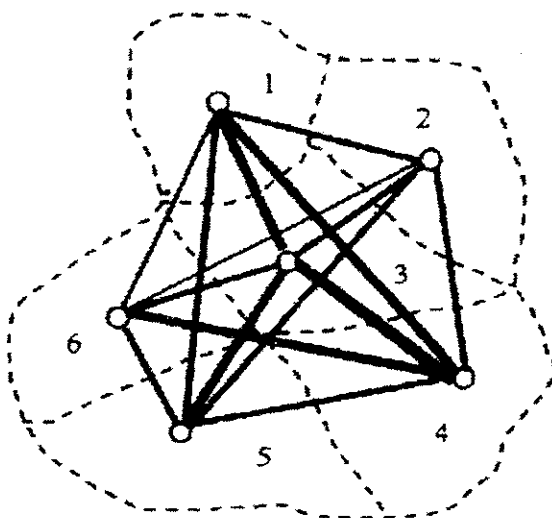
I. Dự báo nhu cầu dịch vụ logistics

1. Cơ sở và phương pháp dự báo

1.1. Phương pháp dự báo

Dự báo nhu cầu logistics giữa các khu vực hấp dẫn là phương pháp cơ bản để thể hiện quy mô, xu hướng và phương thức dịch vụ logistics của các khu vực hấp dẫn trong đô thị hoặc không gian nghiên cứu. Dựa trên cơ sở dự báo giao thông giữa các vùng, có thể tiến hành dự báo logistics theo phương pháp điểm đi–điểm đến logistics (Logistics Origination Destination, viết tắt là L–OD).

Chuỗi logistics là quá trình hàng hóa di chuyển từ nơi xuất phát (Origination, viết tắt là O) đến nơi kết thúc (Destination, viết tắt là D), cũng có thể gọi tắt là L–OD. L–OD này khác với lượng vận chuyển thông thường. Đường nối giữa các vùng logistics (zone) là đường kỳ vọng logistics, nó phản ánh nhu cầu logistics phát sinh và nơi đến mong muốn, thông thường độ rộng của các tuyến đường đại diện khối lượng dịch vụ logistics giữa các khu vực. Hình dưới là sơ đồ phân bố logistics giữa các khu vực, lượng trao đổi logistics l_{ij} , điểm kết thúc Trung tâm logistics j .

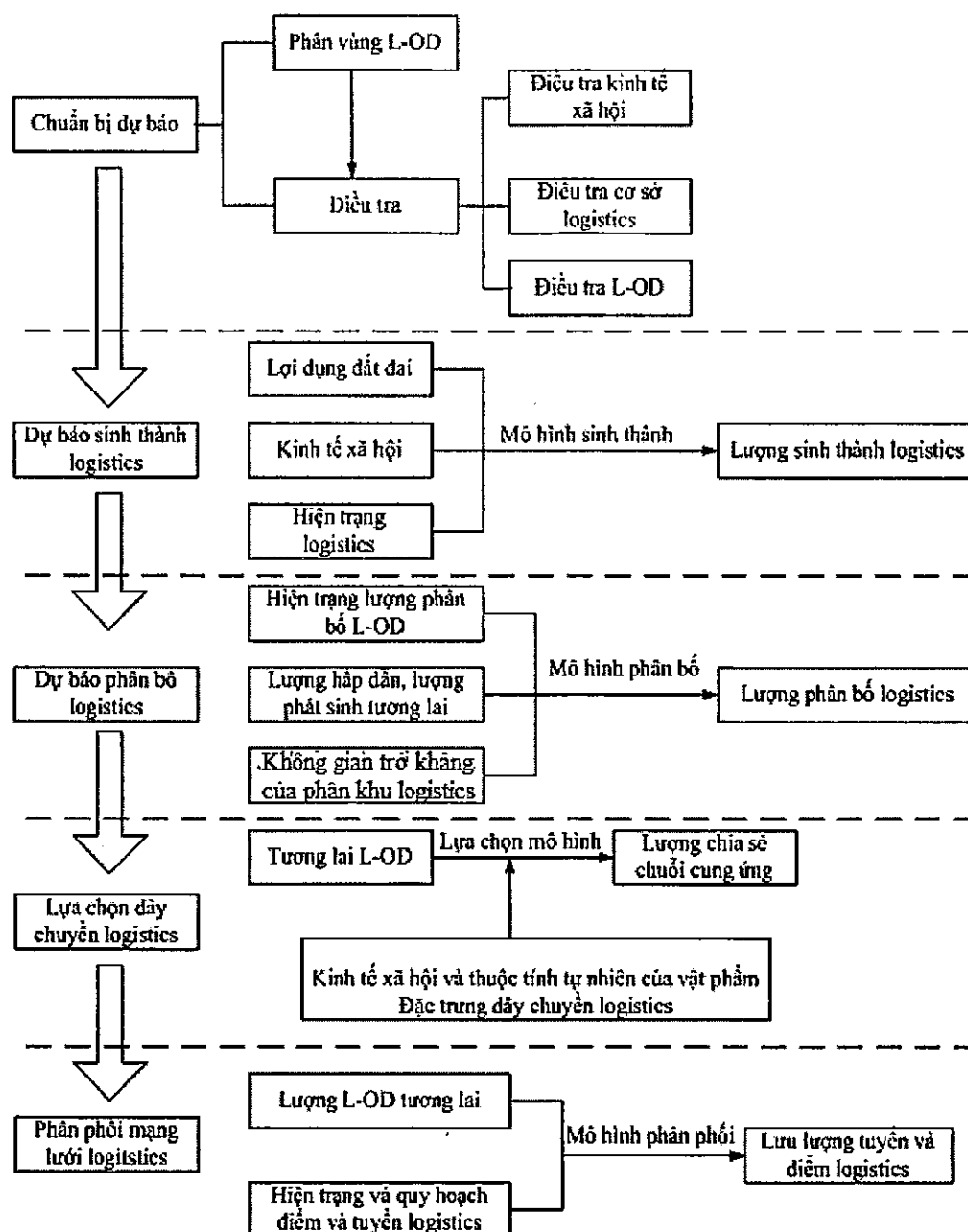


Hình 32. Sơ đồ phân bố logistics giữa các khu vực

1.2. Nguyên lý và quá trình dự báo

Dự báo nhu cầu logistics thông qua L–OD là quá trình phân tích các phân vùng logistics theo các phương pháp và mô hình dự báo, thường gồm 4 giai đoạn là *dự báo phát sinh logistics, dự báo phân bố logistics, lựa chọn chuỗi logistics và phân phối mạng logistics*.

Nguyên lý cơ bản dự báo nhu cầu logistics dựa trên L-OD như hình sau:



Hình 33. Nguyên lý cơ bản dự báo nhu cầu logistics dựa trên L-OD

1.3. Mô hình dự báo

- Dự báo phát sinh logistics: phương pháp phân tích hồi quy và phương pháp hệ số đàn hồi.
- Dự báo phân bố logistics: phương pháp hệ số tăng trưởng; mô hình hấp dẫn.
- Lựa chọn chuỗi logistics: mô hình tỷ lệ, mô hình xác suất,...

– Phân phối mạng logistics: Phương pháp phân phối đường đi ngắn nhất, mô hình dòng sản phẩm (Multi-Commodity Flow Model, viết tắt là MCFP), phương pháp phân phối xác suất và phương pháp phân phối đa đường trạng thái động,...

2. Mô hình và phương pháp dự báo

2.1. Mô hình phát sinh logistics

Dự báo phát sinh logistics là sự phân tích, tính toán lượng phát sinh logistics của các vùng. Yếu tố ảnh hưởng đến phát sinh logistics gồm yếu tố trực tiếp và yếu tố gián tiếp. Yếu tố gián tiếp thường gồm dân số, GRDP, cơ cấu công nghiệp, mức thu nhập bình quân đầu người, mức tiêu dùng bình quân đầu người v.v., yếu tố trực tiếp gồm năng lực sản xuất, giá trị sản xuất công nghiệp, quy mô sản phẩm, quy mô thị trường giao dịch, khả năng lưu thông, tổng sản lượng hàng tiêu dùng, sản lượng bán buôn, sản lượng bán lẻ v.v...

2.2. Mô hình phân bổ logistics

Phân bổ logistics là quá trình phân tích và tính toán lượng trao đổi logistics giữa các vùng, tức là dựa trên lượng trao đổi logistics hiện tại của các vùng tìm ra lượng trao đổi trong tương lai. Có rất nhiều yếu tố tác động đến lượng trao đổi logistics giữa các vùng, như mức độ phát triển kinh tế vùng, mức sản xuất và tiêu dùng, sự bổ sung nhau về tài nguyên, sản xuất và tiêu dùng các vùng, khoảng cách không gian và mạng lưới đường cũng như chi phí của hai vùng.

Phương pháp dự báo phân bổ logistics thường dùng gồm có phương pháp hệ số tăng trưởng và phương pháp tổng hợp. Phương pháp hệ số tăng trưởng dựa trên cơ sở lượng phân bổ hiện tại theo tỷ lệ tăng trưởng nhất định để dự đoán ra lượng phân bổ tương lai. Phương pháp hệ số tăng trưởng rất đơn giản và tiện lợi, tuy nhiên có sự thay đổi về sự phát triển kinh tế, sử dụng đất đai, nguồn logistics và cơ sở logistics thì phương pháp này phát sinh nhiều khuyết điểm. Phương pháp tổng hợp có xét đến nhiều yếu tố ảnh hưởng đến phân bổ không gian logistics và phương pháp tổng hợp thường sử dụng là phương pháp sử dụng mô hình hấp dẫn.

2.3. Mô hình lựa chọn chuỗi logistics

Chuỗi logistics cấu thành từ tuyến logistics và trung tâm (nút) logistics. Chuỗi logistics thường có hai loại hình thức cơ bản là chuỗi đơn (như chuỗi logistics đường sắt, chuỗi logistics đường bộ, chuỗi logistics hàng không,...) và chuỗi tổng hợp. Lựa chọn chuỗi logistics chịu sự ảnh hưởng của thuộc tính tự nhiên của hàng hóa, thuộc tính kinh tế, đặc trưng kỹ thuật, đặc trưng kinh tế của tuyến và trung tâm logistics, có khi còn chịu sự ảnh hưởng của mức độ tiêu dùng, mức phục vụ và mức chế tạo sản xuất của địa phương. Lựa chọn chuỗi logistics có thể sử dụng mô hình tỷ lệ, mô hình logarit, mô hình xác suất.

2.4. Mô hình phân bổ mạng lưới logistics

Phân bổ mạng lưới logistics là việc xác định lượng logistics trên các tuyến và trung tâm logistics của mạng lưới logistics. Vấn đề phân bổ mạng lưới logistics là vấn đề tối ưu hóa hệ thống mạng có tính chất động và phức tạp. Về cơ sở lý thuyết, có hai phương pháp, một là sử dụng mô hình quy hoạch toán học, như mô hình MCFP (Multi-Commodity Flow Model); hai là dùng phương pháp mô phỏng như phương pháp tuyến ngắn nhất, phương pháp đa tuyến tính, phương pháp phân phối xác suất, phương pháp đa tuyến động. Quy hoạch này sử dụng phương pháp tuyến ngắn nhất.

2.5. Phương pháp dự báo

Tham gia vận tải hàng hoá trên địa bàn Đà Nẵng có phương thức vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa, đường biển, hàng không cùng hoạt động. Nhu cầu vận tải hàng hoá của Đà Nẵng bao gồm nhu cầu vận tải nội tỉnh, nhu cầu vận tải liên tỉnh và vận tải xuất nhập khẩu, quá cảnh.

- *Đối với vận tải nội tỉnh:* đối với vận tải đường bộ nhu cầu vận tải nội tỉnh được dự báo trong mật độ vận tải trên các tuyến chủ yếu dựa vào số liệu điều tra lưu lượng vận tải trên tuyến và dự báo theo xu thế.

Đối với các phương thức vận tải khác, nhu cầu vận tải nội tỉnh được xác định căn cứ vào tỷ phần vận tải giữa nội tỉnh và liên tỉnh, tỷ phần này được xác định qua số liệu luồng hàng trong những năm quá khứ.

- *Đối với vận tải liên tỉnh:* nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh được xác định căn cứ vào tỷ phần vận tải giữa nội tỉnh và liên tỉnh, tỷ phần này được xác định qua số liệu luồng hàng trong những năm quá khứ phân phối xác suất, phương pháp đa tuyến động. Để dự báo nhu cầu vận tải các phương thức vận tải khác, nhu cầu vận tải liên tỉnh được xác định căn cứ vào

Bước 1. Dự báo phát sinh, thu hút nhu cầu vận tải.

Bước 2. Phân bổ vận tải giữa các vùng (tỉnh).

Bước 3. Phân chia thị phần giữa các phương thức vận tải.

Bước 4. Phân công vận tải trên các luồng tuyến.

- *Đối với vận tải xuất nhập khẩu, quá cảnh*

Nhóm nghiên cứu tiến hành dự báo tổng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của cụm cảng biển bằng hàm tương quan hồi quy xác định mối quan hệ giữa tổng khối lượng hàng hóa XNK và GDP rồi căn cứ vào vùng thu hút của khu vực cảng Đà Nẵng để xác định tổng khối lượng hàng hóa XNK của khu vực cảng Đà Nẵng. Khối lượng hàng hóa XNK của các mặt hàng chính đã được dự báo trong luồng hàng chính như vậy khối lượng hàng XNK của các mặt hàng

khác được tính bằng tổng khối lượng hàng hóa XNK trừ đi các mặt hàng chính XNK và được phân bổ cho từng tỉnh theo GDP. Luồng hàng XNK này được bổ sung vào luồng hàng hóa của Đà Nẵng. Với phương pháp dự báo này, trong luồng hàng xuất nhập khẩu đã bao gồm hàng xuất nhập khẩu và quá cảnh qua cụm cảng Đà Nẵng.

Căn cứ vào các hàm tính toán, sử dụng mô hình phân bổ để tính ra khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics của thành phố Đà Nẵng:

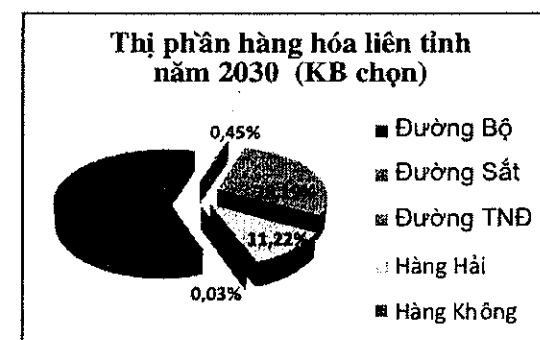
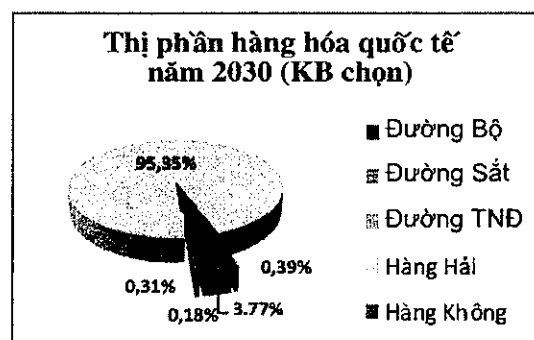
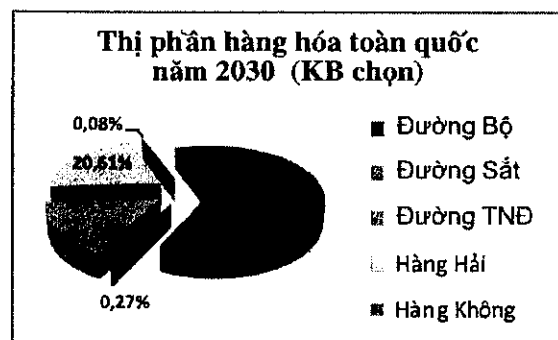
3. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa

3.1. Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên toàn quốc đến năm 2030

Bảng 14. Kết quả dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa toàn quốc đến năm 2030

Đơn vị: triệu tấn/năm

Lĩnh vực	Tổng số	Thị phần	Vận tải quốc tế		Vận tải nội địa				Tốc độ tăng trưởng 2020-2030			
			Khối lượng	Thị Phần	Liên tỉnh	Thị Phần	Nội tỉnh	Thị Phần	Tổng số	Quốc tế	Liên Tỉnh	Nội tỉnh
Đường Bộ	2.763,80	62,80%	26,00	3,77%	1.340,31	60,11%	1.397,48	94,30%	6,80%	5,94%	6,88%	6,74%
Đường Sắt	11,77	0,27%	1,23	0,18%	9,95	0,45%	0,588	0,04%	7,90%	3,49%	8,96%	3,91%
Đường Thủy Nội địa	714,56	16,24%	2,13	0,31%	628,59	28,19%	83,85	5,66%	8,65%	6,50%	8,35%	11,41%
Đường biển	906,83	20,61%	656,73	95,35%	250,10	11,22%	-	-	5,70%	5,50%	6,27%	
Hàng Không	3,32	0,08%	2,67	0,39%	0,65	0,03%	-	-	9,12%	9,29%	8,45%	
Tổng số	4.400,27		688,77		2.229,59		1.481,92		6,83%	5,52%	7,20%	6,95%



3.2. Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng, nhóm cảng biển số 3 và các cảng biển Vùng KTTĐ miền Trung

Khối lượng hàng hóa thông qua cảng Đà Nẵng có quan hệ mật thiết tới khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ Logistics của thành phố, xét trong mối tương quan với dự báo hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 3 và các cảng biển của các địa phương Vùng KTTĐ miền Trung.

Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng và các địa phương trong nhóm cảng biển số 3 đã được nghiên cứu trong nhiều quy hoạch có liên quan. Trong nghiên cứu này, tư vấn tham khảo kết quả tại Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Phê duyệt tại Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/09/2021), tiến hành dự báo chi tiết hàng hóa thông qua cảng biển các địa phương của vùng KTTĐ miền Trung và nhóm cảng biển số 3. Cụ thể kết quả dự báo như sau:

Bảng 15. Kết quả dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng và các địa phương Vùng KTTĐ miền Trung

Đơn vị: Triệu tấn

STT	Tỉnh/thành phố	2020	2030		2050	
			KB thấp	KB cao	KB thấp	KB cao
1	Đà Nẵng	11,05	23,60	28,00	62,2	69,9
2	Thừa Thiên Huế	2,76	9,00	12,00	22,5	25,2
3	Quảng Nam	1,97	9,30	12,70	21,5	28,2
4	Quảng Ngãi	34,06	53,20	66,00	92,5	121,1
5	Bình Định	9,40	30,00	41,00	69,5	90,9
	Tổng cộng	59,24	125,10	159,70	266,1	333,7
Thị phần Đà Nẵng trong Vùng KTTĐ miền Trung		18,7%	18,9%	17,5%	23,4%	21,0%

(Nguồn: Tư vấn tính toán)

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

Dự báo đến năm 2030, hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng đạt 22,70 - 27,60 triệu tấn; tăng trưởng 7,5%-9,6%/năm giai đoạn 2021-2030. Đến năm 2050, dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng đạt 62,2-69,9 triệu tấn; tăng trưởng bình quân 3,7%-4,2%/năm giai đoạn 2031-2050.

Thị phần hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng so với các địa phương trong vùng KTTĐ miền Trung dự báo tăng từ 18,7% năm 2020 lên 20,5%-22,6% đến năm 2050.

Bảng 16. Kết quả dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng trong nhóm cảng biển số 3

Đơn vị: Triệu tấn

STT	Tỉnh/thành phố	2020	2030		2050	
			KB thấp	KB cao	KB thấp	KB cao
1	Đà Nẵng	11,05	23,60	28,00	62,2	69,9
2	Quảng Nam	1,97	9,30	12,70	21,5	28,2
3	Quảng Ngãi	34,06	53,20	66,00	92,5	121,1
4	Bình Định	9,40	30,00	41,00	69,5	90,9
5	Phú Yên	0,47	0,20	0,30	0,5	0,7
6	Khánh Hòa	9,15	25,50	34,00	59,1	75,4
7	Ninh Thuận	0,12	3,70	5,40	8,6	12,0
8	Bình Thuận	17,07	31,50	37,20	73,0	82,5
	Tổng cộng	83,29	177,00	224,60	386,7	480,6
Thị phần Đà Nẵng trong nhóm cảng biển số 3		13,3%	13,3%	12,5%	16,1%	14,5%

(Nguồn: Tư vấn tính toán)

Dự báo đến năm 2030, hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 3 đạt 177,00 - 224,60 triệu tấn; tăng trưởng 7,8%-10,4%/năm giai đoạn 2021-2030. Đến năm 2050, dự báo hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 3 đạt 386,7 - 480,5 triệu tấn; tăng trưởng bình quân 3,0%-3,3%/năm giai đoạn 2031-2050.

Thị phần hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng trong nhóm cảng biển số 3 dự báo tăng từ 13,3% năm 2020 lên 14,5%-16,1% đến năm 2050.

Bảng 17. Kết quả dự báo khối lượng các nhóm hàng thông qua cảng biển Đà Nẵng

Đơn vị: triệu tấn

STT	Nhóm hàng	2020	2030		2050	
			KB thấp	KB cao	KB thấp	KB cao
1	Hàng Container	6,25	16,0	18,5	44,6	51,2
2	Hàng khô (tổng hợp, hàng rời)	3,89	6,5	8,0	15,4	16,2
3	Hàng lỏng, khí	0,91	1,1	1,5	2,2	2,5
	Tổng cộng	11,05	23,60	28,00	62,2	69,9

Dự báo đến năm 2030, hàng container thông qua cảng biển Đà Nẵng đạt 16,0-18,5 triệu tấn (tương đương 1,43-1,65 triệu Teus); hàng tổng hợp và hàng rời đạt 6,5-8,0 triệu tấn; hàng lỏng đạt 1,1-1,5 triệu tấn. Tăng trưởng bình quân các nhóm hàng tương ứng đạt 10,4%-12,2%/năm; 7,9% - 10,5%/năm và 3,2%-6,8%/năm giai đoạn 2021-2030.

Dự báo đến năm 2050, hàng container thông qua cảng biển Đà Nẵng đạt 44,6 - 51,2 triệu tấn (tương đương 4,4-5,1 triệu Teus); hàng tổng hợp và hàng rời đạt 15,4 - 16,2 triệu tấn; hàng lỏng đạt 1,8 - 1,9 triệu tấn. Tăng trưởng bình quân các nhóm hàng tương ứng đạt 5,3% - 5,6%; 3,4% - 4,2% và 1,7% - 3,2% giai đoạn 2031-2050.

3.3. Dự báo khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

Trên cơ sở tổng hợp, phân tích các loại hàng hóa chủ yếu, các loại hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng cụ thể gồm:

Bảng 18. Phân loại hàng hóa trên địa bàn thành phố

STT	Tên nhóm hàng	Thành phần loại hàng hóa theo nhóm
1	Đồ điện, điện tử	Vật tư, linh kiện điện tử
2	Dệt may	Hàng may mặc, dệt may
3	Sản phẩm công nghiệp	Sản phẩm luyện kim, quặng, máy móc, thiết bị,...
4	Vật liệu xây dựng	Xi măng, cát, sỏi, gạch, ngói,...
5	Lương thực, thực phẩm	Lúa gạo, ngũ cốc, thịt gia súc, gia cầm,...
6	Phân bón, hóa chất	Phân bón và các hóa chất công nghiệp.
7	Thủy hải sản	Các loại hải sản đánh bắt tự nhiên và nuôi trồng
8	Dầu mỏ và sản phẩm từ dầu mỏ	Xăng, dầu, khí đốt,...
9	Gỗ	Gỗ và sản phẩm từ gỗ (đồ gỗ, giấy,...)
10	Hàng hóa khác	Hàng hóa tiêu dùng, sinh hoạt, giấy dép,...

(Nguồn: Tư vấn tổng hợp)

Lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng gồm hàng hóa thông cảng biển, cảng bến thủy nội địa, ga đường sắt, hàng hóa tiêu dùng nội địa,... có nhu cầu cung ứng. Các yếu tố tác động đến nhu cầu hàng hóa là tăng trưởng kinh tế, dân số của TP Đà Nẵng và các tỉnh trong vùng KTTĐ miền Trung, tốc độ xây dựng và hoàn thiện các công trình hạ tầng trọng điểm góp phần thu hút và tăng cường khả năng lưu thông hàng hóa,... trên địa bàn thành phố và trong khu vực.

Trên cơ sở số liệu khảo sát, thống kê, số liệu dự báo của các dự án liên quan (lượng hàng qua cảng Đà Nẵng của QH cảng biển Việt Nam, tốc độ tăng trưởng GRDP của QH thành phố v.v...). Đơn vị tư vấn dự báo được khối lượng hàng hóa theo từng phương thức vận tải tại thành phố Đà Nẵng như sau:

Bảng 19. Kết quả dự báo tổng khối lượng hàng hóa theo các phương thức

Năm	Tổng khối lượng	Đường bộ		Đường biển		ĐTNĐ		Đường sắt		Hàng không	
		Khối lượng (triệu tấn)	Tỷ lệ (%)	Khối lượng (triệu tấn)	Tỷ lệ (%)	Khối lượng (triệu tấn)	Tỷ lệ (%)	Khối lượng (triệu tấn)	Tỷ lệ (%)	Khối lượng (triệu tấn)	Tỷ lệ (%)
2025	62,90	44,03	70,0%	16,04	25,5%	0,94	1,5%	1,26	2,0%	0,63	1,0%

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

2030	86,00	55,90	65,0%	25,8	30,0%	1,20	1,4%	1,81	2,1%	1,29	1,5%
2050	165,13	90,82	55,0%	66,05	40,0%	1,65	1,0%	2,97	1,8%	3,63	2,2%

Về cơ bản, các loại hàng hóa vận tải đều có nhu cầu đối với các dịch vụ logistics cơ bản như: vận chuyển, xếp dỡ v.v.... Tuy nhiên, theo tinh thần của Nghị quyết 43-NQ/TW năm 2019 về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng cũng như trong Quy hoạch thành phố, Đà Nẵng hướng tới trở thành trung tâm logistics của khu vực, do đó cần định hướng hướng tới các dịch vụ logistics chuyên sâu (theo mô hình 3PL, 4PL, 5PL) có giá trị gia tăng cao nhằm tận dụng tối đa lợi thế hàng hóa qua các đầu mối vận tải trên địa bàn thành phố. Các dịch vụ này sẽ được thực hiện tại các trung tâm logistics tập trung, có chất lượng cao như: đóng gói, phân loại, lưu trữ, kiểm dịch, vệ sinh, khử trùng, phân phối v.v....

Tuy nhiên, không phải tất cả các loại hàng hóa vận tải qua địa bàn thành phố đều có nhu cầu với các dịch vụ logistics gia tăng (tập trung chủ yếu vào các mặt hàng vận chuyển theo phương thức container, hàng xuất nhập khẩu, hàng giá trị cao, hàng tiêu dùng v.v...), đối với các hàng hóa thông thường khác (hàng rời, bao kiện v.v...) hoặc của các khu công nghiệp trên địa bàn các tỉnh lân cận thông qua cảng biển Đà Nẵng sẽ không có nhu cầu cung cấp các dịch vụ logistics gia tăng trên. Trên cơ sở phân loại, đánh giá luồng hàng hóa trên địa bàn thành phố, đơn vị tư vấn dự kiến khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics gia tăng như sau:

Bảng 20. khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics gia tăng phân theo loại hàng hóa

Đơn vị: triệu tấn

Năm	Tổng hợp	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Nội địa
2025	14,26	5,42	4,71	4,14
2030	21,11	8,63	6,57	5,91
2050	69,55	29,17	21,04	19,34

(Nguồn: Tư vấn tính toán)

Bảng 21. Kết quả dự báo khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics gia tăng phân theo phương thức vận tải

Đơn vị: triệu tấn

Năm	Tổng	Đường bộ	Đường biển	ĐTNĐ	Đường sắt	Hàng không
-----	------	----------	------------	------	-----------	------------

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

	khối lượng	Khối lượng	Tỷ lệ (%)	Khối lượng	Tỷ lệ (%)	Khối lượng	Tỷ lệ (%)	Khối lượng	Tỷ lệ (%)	Khối lượng	Tỷ lệ (%)
2025	14,26	9,01	63,1%	4,92	34,5%	0,05	0,3%	0,19	1,4%	0,10	0,7%
2030	21,11	12,42	58,9%	8,03	38,0%	0,11	0,5%	0,32	1,5%	0,23	1,1%
2050	69,55	35,61	51,2%	31,25	44,9%	0,35	0,5%	1,10	1,6%	1,24	1,8%

(Nguồn: Tư vấn tính toán)

Trong thời gian tới khi các trung tâm logistics lớn đi vào hoạt động. Số lượng hàng hóa được xử lý tập trung một phần bởi các doanh nghiệp lớn, có tính chuyên môn hóa cao, có uy tín và chất lượng (theo hình thức 3PL và hướng đến 4PL, 5PL) tại các trung tâm logistics đặt trên địa bàn thành phố sẽ tăng dần. Nhờ vậy giúp cắt giảm chi phí, gia tăng mức độ hiệu quả và giá trị sản phẩm.

Dự kiến theo tính toán của đơn vị tư vấn: đến năm 2030 các trung tâm logistics tại thành phố Đà Nẵng đáp ứng được khoảng 55% nhu cầu dịch vụ logistics cho hàng hóa qua cảng biển, 20% hàng hóa qua đường sắt và đường hàng không.

Năm 2050 các trung tâm logistics tại thành phố Đà Nẵng đáp ứng được khoảng 55% nhu cầu dịch vụ logistics cho hàng hóa qua cảng biển, 40% hàng hóa qua đường sắt và đường hàng không.

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

Bảng 22. Kết quả dự báo khối lượng và tỷ lệ hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics gia tăng được xử lý tại các trung tâm Logistics trên địa bàn thành phố

Năm	Tổng khối lượng	Đường bộ			Đường biển			ĐTNĐ			Đường sắt			Hàng không		
		Khối lượng hàng hóa có nhu cầu xử lý logistics	Khối lượng hàng hóa được xử lý tại các TT logistics	Tỷ lệ (%)	Khối lượng hàng hóa có nhu cầu xử lý logistics	Khối lượng hàng hóa được xử lý tại các TT logistics	Tỷ lệ (%)	Khối lượng hàng hóa có nhu cầu xử lý logistics	Khối lượng hàng hóa được xử lý tại các TT logistics	Tỷ lệ (%)	Khối lượng hàng hóa có nhu cầu xử lý logistics	Khối lượng hàng hóa được xử lý tại các TT logistics	Tỷ lệ (%)	Khối lượng hàng hóa có nhu cầu xử lý logistics	Khối lượng hàng hóa được xử lý tại các TT logistics	Tỷ lệ (%)
2025	14,27	9,01	1,8	20%	4,92	1,5	30%	0,05	0,0075	15%	0,19	0,0285	15%	0,1	0,015	15%
2030	21,11	12,42	3,1	25%	8,03	4,4	55%	0,11	0,022	20%	0,32	0,064	20%	0,23	0,046	20%
2050	69,55	35,61	14,2	40%	31,25	17,3	55%	0,35	0,105	30%	1,1	0,44	40%	1,24	0,496	40%

(Nguồn: Tư vấn tính toán)

4. Dự báo nhu cầu nguồn nhân lực ngành dịch vụ logistics

Nguồn nhân lực logistics hiện tại của Đà Nẵng thiếu cả về chất lượng và số lượng, nguồn nhân lực chất lượng cao hiện chỉ đáp ứng khoảng 30% - 50% nhu cầu của ngành.

Tiến hành dự báo nhu cầu nguồn nhân lực logistics thành phố Đà Nẵng bằng hàm tương quan hồi quy xác định mối quan hệ giữa khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung cấp dịch vụ logistics và chuỗi số liệu tăng trưởng nhân lực phục vụ trong lĩnh vực logistics của thành phố Đà Nẵng để xác định nhu cầu nguồn nhân lực cho lĩnh vực logistics.

Dự báo nhu cầu nguồn nhân lực logistics nhằm đáp ứng với tốc độ tăng trưởng trung bình 10%-15% mỗi năm của ngành dịch vụ logistics, sẽ là cơ sở cho sự phát triển của các doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng.

Nhu cầu nhân lực logistics cho một địa phương trong một giai đoạn nào đó có thể tính theo công thức sau:

$$Dlog = N \times n \times (1 + d)^t$$

Trong đó, Dlog: là nhu cầu nhân lực logistics trong một giai đoạn

N : là số doanh nghiệp logistics tại địa phương

n : là quy mô nhân lực logistics trung bình tại 1 doanh nghiệp logistics tại địa phương

d : là mức tăng trưởng nhân lực logistics bình quân trong một giai đoạn

t : thời gian của một giai đoạn

Theo Báo cáo Logistics 2021, quy mô nhân lực trung bình tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam khoảng 20 người/doanh nghiệp và mức tăng trưởng nhân lực bình quân tại các doanh nghiệp logistics Việt Nam khoảng 7,5%; thấp hơn mức tăng trưởng chung của ngành 14% - 16% do đã loại trừ khả năng ứng dụng công nghệ cũng như nâng cao hiệu quả quản lý của các doanh nghiệp. Do đó, với:

Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics của Đà Nẵng là $N = 1056$

Quy mô nhân lực trung bình là $n = 20$

Mức tăng trưởng về nhân lực $d = 7,5\%$ trong thời gian $t = 5, 10, 30$ năm

Thì nhu cầu nhân lực của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics tại Đà Nẵng trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2025, 2030, 2050 sẽ là:

Năm **2025**: $1.056 \times 20 \times (1 + 0.075)^5 = 30.321$ (người)

Năm **2030**: $1.056 \times 20 \times (1 + 0.075)^{10} = 43.529$ (người)

Năm 2050: $1.056 \times 20 \times (1 + 0.075)^{30} = 184.904$ (người)

Tại Đà Nẵng hiện nay có 03 trường ở bậc đào tạo trình độ đại học ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, bao gồm: Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, Trường Đại học Duy Tân, Trường Đại học Đông Á đều bắt đầu tuyển sinh năm 2021 với số lượng chỉ tiêu tuyển sinh chỉ từ 60 - 120 sinh viên. Đại học Đà Nẵng với vai trò là trường đại học cấp Vùng hiện mới chỉ có một số ngành đặc thù như kinh doanh XNK, chưa có đầy đủ các ngành/chuyên ngành đào tạo về logistics để có thể cung ứng nhân lực phục vụ nhu cầu tại chỗ của địa phương.

Đối với bậc đào tạo trung cấp cao đẳng, hiện ở Đà Nẵng 07 trường cao đẳng có đào tạo ngành nghề logistics và các ngành nghề có liên quan, bao gồm: Trường Cao đẳng Giao thông Vận tải Trung ương V (gồm các ngành nghề: logistics, quản trị kinh doanh vận tải đường bộ, quản lý kho hàng, quản lý kho bãi); Trường Cao đẳng Lương thực thực phẩm (Kinh doanh xuất nhập khẩu); Trường Cao đẳng nghề Đà Nẵng (Logistics); Trường Cao đẳng Thương mại (logistics, kinh doanh xuất nhập khẩu); Cao đẳng Hoa Sen (Logistics); Trung cấp nghề giao thông công chính TP Đà Nẵng (quản trị kinh doanh vận tải đường bộ); Trường Cao đẳng Đại Việt Đà Nẵng (logistics). Tổng quy mô đào tạo trung bình của các trường này khoảng 350 - 400 sinh viên/năm.

Như vậy, ngay cả khi tính tới lực lượng lao động được đào tạo về logistics từ các địa phương khác trong cả nước quay trở về Đà Nẵng làm việc (chiếm tỷ trọng không cao) thì nguồn cung ứng nhân lực logistics chỉ đáp ứng được dưới 10% nhu cầu nhân lực của Đà Nẵng trong giai đoạn 2025 – 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

5. Dự báo tốc độ tăng trưởng và tỷ lệ đóng góp GRDP

Hiện nay, đóng góp của ngành dịch vụ logistics và GRDP thành phố Đà Nẵng đạt khoảng hơn 8% - 9% (cao hơn bình quân chung cả nước hiện nay khoảng 5 – 6%) và chi phí logistics so với GRDP khoảng 14 – 14,5% (thấp hơn bình quân chung cả nước hiện nay khoảng 16,8%).

Đối với chỉ tiêu về tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics của Đà Nẵng vẫn còn ở mức thấp (khoảng 25%÷30%, thấp hơn tỷ lệ chung của cả nước là 35% - 40%), nguyên nhân chủ yếu do phần lớn các doanh nghiệp vẫn chủ động thực hiện (mô hình 1PL) các dịch vụ có ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh hoặc không có yêu cầu cao và phức tạp như thu mua, kho hàng, khai báo hải quan, đóng gói v.v... nhằm giảm chi phí logistics cũng như phù hợp với quy mô hàng hóa còn nhỏ của doanh nghiệp. Ngoài ra, do địa bàn TP Đà Nẵng tiếp cận với hệ thống

cảng biển tương đối thuận lợi, do đó doanh nghiệp vẫn có thói quen chủ động trong điều phối hoạt động vận tải hàng hóa.

Theo Quy hoạch Thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (đang trình thẩm định), tốc độ tăng trưởng kinh tế dự kiến trong giai đoạn 2023-2025 là 10,15%; giai đoạn 2026-2030 là 11% và giai đoạn 2031-2050 là 9,5%.

Theo tính toán của đơn vị tư vấn, tốc độ trưởng ngành dịch vụ logistics giai đoạn 2023-2025 đạt 11,5%; giai đoạn 2026-2030 đạt 16,9%; giai đoạn 2031-2050 đạt 11,1%. Trung bình tăng trưởng cả giai đoạn 2023-2050 đạt 12,1%/năm (cao hơn tốc độ tăng trưởng chung của GRDP thành phố).

Trên cơ sở tính toán và phân tích chuỗi số liệu về tăng trưởng của GRDP và dịch vụ logistics, đơn vị tư vấn đề xuất các mục tiêu về tỷ lệ đóng góp vào GRDP như sau:

- Giai đoạn đến 2030: tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt 11% ÷ 12%, tỷ lệ thuê ngoài đạt 40% ÷ 45%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 13% GRDP (Các chỉ tiêu này đối với QH logistics toàn quốc lần lượt là 15%, 65%/năm và 15% - 17%/năm; tuy nhiên QĐ 1012/QĐ-TTg đang tính toán với tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics giai đoạn 2016 – 2020 là 24% - 25%/năm và 2021 – 2030 là 34% - 35%/năm => khó khả thi so với thực tế phát triển giai đoạn hiện nay)

- Giai đoạn đến 2050: tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt 15% ÷ 15,5%, tỷ lệ thuê ngoài đạt 60% ÷ 65%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 11,2% GRDP.

Bảng 23. Kết quả dự báo tốc độ tăng trưởng và tỷ trọng dịch vụ logistics

Dự báo	GRDP (tỷ)	Tốc độ tăng GRDP	Ngành dịch vụ Logistics	Đóng góp vào GRDP	Tốc độ tăng trưởng Logistics	Chi phí logistics	% chi phí logistics với GRDP
2020	103.234		8.837	8,56%		14.969	14,50%
2021	103.420	0,18%	8.873	8,58%	0,41%	14.892	14,40%
2022	113.110	9,37%	9.739	8,61%	9,75%	16.062	14,20%
2023	124.591	10,15%	10.802	8,67%	10,92%	17.443	14,00%
2024	137.237	10,15%	12.118	8,83%	12,18%	18.801	13,70%
2025	151.166	10,15%	13.424	8,88%	10,77%	20.407	13,50%
2026	167.795	11%	15.437	9,20%	15,00%	22.485	13,40%
2027	186.252	11%	18.253	9,80%	18,24%	24.772	13,30%
2028	206.740	11%	21.087	10,20%	15,53%	27.290	13,20%
2029	229.481	11%	25.013	10,90%	18,62%	30.062	13,10%
2030	254.724	11%	29.293	11,50%	17,11%	33.114	13,00%
2031	278.923	9,50%	32.355	11,60%	10,45%	35.981	12,90%

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

2032	305.421	9,50%	36.040	11,80%	11,39%	39.399	12,90%
2033	334.436	9,50%	40.132	12,00%	11,36%	42.808	12,80%
2034	366.207	9,50%	44.677	12,20%	11,33%	46.508	12,70%
2035	400.997	9,50%	49.724	12,40%	11,30%	50.526	12,60%
2036	439.092	9,50%	55.326	12,60%	11,27%	54.886	12,50%
2037	480.805	9,50%	61.543	12,80%	11,24%	59.620	12,40%
2038	526.482	9,50%	68.443	13,00%	11,21%	64.757	12,30%
2039	576.498	9,50%	76.098	13,20%	11,18%	70.333	12,20%
2040	631.265	9,50%	84.589	13,40%	11,16%	76.383	12,10%
2041	691.235	9,50%	94.008	13,60%	11,13%	82.948	12,00%
2042	756.902	9,50%	104.453	13,80%	11,11%	90.071	11,90%
2043	828.808	9,50%	116.033	14,00%	11,09%	97.799	11,80%
2044	907.545	9,50%	127.964	14,10%	10,28%	106.183	11,70%
2045	993.762	9,50%	142.108	14,30%	11,05%	115.276	11,60%
2046	1.088.169	9,50%	157.784	14,50%	11,03%	126.228	11,60%
2047	1.191.545	9,50%	175.157	14,70%	11,01%	137.028	11,50%
2048	1.304.742	9,50%	194.407	14,90%	10,99%	148.741	11,40%
2049	1.428.692	9,50%	215.733	15,10%	10,97%	161.442	11,30%
2050	1.564.418	9,50%	238.574	15,25%	10,59%	175.215	11,20%

(Nguồn: Tư vấn tính toán)

II. Quan điểm, mục tiêu phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

1. Quan điểm phát triển

- Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng theo hướng hiện đại, đồng bộ và bền vững; từng bước đưa Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics cấp quốc gia, có vai trò quốc tế; là trọng điểm phát triển kinh tế biển; là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa chính ra biển của các địa phương Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây; là mắt xích quan trọng của hành lang vận tải Châu Á - Thái Bình Dương.

- Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng trên cơ sở phù hợp với các chủ trương, định hướng lớn về phát triển logistics quốc gia; phù hợp với quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch thành phố; tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời đảm bảo an ninh - quốc phòng.

- Xác định logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể kinh tế của thành phố, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt trong phát triển thương mại và xuất nhập khẩu, phân phối hàng hoá, dịch vụ; góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố.

- Đa dạng các loại hình dịch vụ trong chuỗi logistics nhằm nâng cao giá trị và khối lượng hàng hóa, dịch vụ logistics thông qua các đầu mối vận tải lớn trên

địa bàn thành phố (cảng biển, cảng hàng không), đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics cho thương mại điện tử và dịch vụ logistics xanh.

- Nhà nước giữ vai trò định hướng chiến lược, tạo môi trường thuận lợi, xây dựng các cơ chế chính sách phát triển dịch vụ logistics. Các doanh nghiệp giữ vị trí trọng tâm, cụ thể hóa các chiến lược, chính sách để đầu tư phát triển. Huy động mọi nguồn lực của xã hội, bao gồm cả nguồn lực từ các nhà đầu tư nước ngoài, để đầu tư phát triển logistics.

2. Mục tiêu phát triển

2.1. Mục tiêu tổng quát

Đến năm 2030, phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics có tính hấp dẫn cao, thu hút mạnh các nhà đầu tư thích hợp nhằm hoàn thiện kết cấu cơ sở hạ tầng logistics, bảo đảm nguồn nhân lực và kỹ năng chuyên sâu bảo đảm vận hành tốt một hệ thống logistics năng động, làm trung tâm Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, trong đó cảng biển Đà Nẵng và cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng là cửa ngõ giao nhận, vận chuyển với các địa phương, với các quốc gia trong khu vực ASEAN và quốc tế.

Đến năm 2050, xây dựng hệ thống logistics hiện đại có cấu trúc rõ ràng, cơ sở hạ tầng hoàn thiện đáp ứng yêu cầu chất lượng dịch vụ logistics quốc tế. Khẳng định vai trò cảng cửa ngõ quốc tế của Đà Nẵng tại khu vực miền Trung, trở thành cửa ngõ chính ra biển của Hành lang kinh tế Đông – Tây và là mắt xích quan trọng của hành lang vận tải Châu Á - Thái Bình Dương.

- Hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, liên thông, kết nối thuận lợi giữa hệ thống cao tốc, quốc lộ với đường vành đai, trục giao thông chính của thành phố đến các khu bến cảng biển chính (Tiên Sa, Liên Chiểu) và cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng.

- Phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, đặc biệt nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và thế giới.

- Phát triển và cải thiện chất lượng dịch vụ hiện có để tăng cường cung cấp dịch vụ chuyên biệt; ưu tiên hình thức hợp tác công - tư đối với hoạt động đầu tư cơ sở hạ tầng trung tâm logistics theo quy hoạch tại khu bến Liên Chiểu, và các trung tâm logistics khác theo Quy hoạch đã được duyệt.

- Các ngành logistics - vận tải, kho bãi có tốc độ tăng trưởng trên 11% trong giai đoạn 2021 - 2030. Phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, trong đó cảng biển Đà Nẵng

và cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng là cửa ngõ giao nhận, vận chuyển với các địa phương, với các quốc gia trong khu vực ASEAN và quốc tế.

2.2. Mục tiêu cụ thể

Từ 2023 đến năm 2030 tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt 11% ÷ 12%, , tỷ lệ thuê ngoài đạt 40% ÷ 45%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 13% GRDP. Các trung tâm logistics tại thành phố Đà Nẵng đáp ứng được khoảng 55% nhu cầu dịch vụ logistics cho hàng hóa qua cảng biển, 20% hàng hóa qua đường sắt và đường hàng không.

Từ 2030 đến năm 2050 tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt 15% ÷ 15,5%, tỷ lệ thuê ngoài đạt 60% ÷ 65%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 11,2% GRDP. Các trung tâm logistics tại thành phố Đà Nẵng đáp ứng được khoảng 55% nhu cầu dịch vụ logistics cho hàng hóa qua cảng biển, 40% hàng hóa qua đường sắt và đường hàng không.

(Những đề xuất này được phân tích và dự báo căn cứ dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng; lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng; dựa trên kịch bản phát triển kinh tế xã hội trong điều kiện tốt theo Đề án quy hoạch kinh tế xã hội của Đà Nẵng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050; cũng như mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics của Việt Nam theo Quyết định 221/QĐ-TTg và có so sánh với các mục tiêu phát triển logistics của các thành phố trực thuộc trung ương như Hải Phòng, Hà Nội, TP.HCM).

3. Lựa chọn mô hình phát triển dịch vụ logistics Đà Nẵng

- Không gian phục vụ:

+ Giai đoạn đến năm 2025: Không gian phục vụ của hoạt động dịch vụ logistics Đà Nẵng tập trung vào các khu vực hấp dẫn truyền thống bao gồm địa bàn thành phố Đà Nẵng, một số địa phương lân cận (Thừa Thiên Huế, Quảng Nam,...) và các tỉnh khu vực Nam Lào trên hành lang kinh tế Đông – Tây 1 (CKQT Lao Bảo).

+ Giai đoạn 2026 – 2030: Mở rộng phạm vi phục vụ các tỉnh, thành phố trong Vùng KTĐT miền Trung, các tỉnh Nam Lào trên Hành lang kinh tế Đông – Tây 2 (CKQT Nam Giang).

+ Giai đoạn sau 2030: Tiếp tục mở rộng phạm vi phục vụ là toàn bộ các địa phương thuộc khu vực miền Trung, Tây Nguyên; các tỉnh, thành phố trên hành lang kinh tế Đông – Tây (bao gồm cả Thái Lan, Myanmar) và các điểm kết nối của CHKQT Đà Nẵng.

- Loại hình dịch vụ:

Do nằm ở trung tâm Vùng KTTĐ miền Trung và cửa ngõ ra biển của EWEC nên Đà Nẵng có lợi thế phát triển dịch vụ logistics hậu cần cảng biển, phục vụ luồng hàng hóa lưu thông.

Logistics đóng vai trò quan trọng để phục vụ phân phối, tiêu thụ sản phẩm trong thành phố và các địa phương lân cận. Mục tiêu xa hơn là phục vụ hàng hóa giá trị cao cho cả nước và các nước trong khu vực thông qua mạng lưới vận tải hàng không.

Bên cạnh đó, Logistics phục vụ các doanh nghiệp tại KCN, CCN,.. trong hoạt động cung ứng vật tư, nguyên phụ liệu phục vụ sản xuất và tiêu thụ sản phẩm.

- Lựa chọn mô hình

Với ưu, nhược điểm và tiềm năng phát triển của thành phố Đà Nẵng, đề xuất mô hình phát triển logistics của thành phố Đà Nẵng sẽ phát triển trên cơ sở trọng tâm là trung tâm logistics cảng biển được bố trí trong không gian phát triển của khu bến Liên Chiểu với khả năng kết nối đường sắt (ga hàng hóa Kim Liên) và các trung tâm logistics hỗ trợ bố trí dọc các tuyến vận tải hàng hóa. Ngoài ra, hình thành trung tâm logistics gắn với CHKQT Đà Nẵng và các trung tâm phụ trợ logistics hàng không tại các khu công nghiệp, công nghệ cao.

4. Xác định chiến lược phát triển logistics tại Đà Nẵng

4.1. Định hướng phát triển các ngành có liên quan đến dịch vụ logistics

4.1.1 Định hướng phát triển giao thông vận tải

- Phát triển giao thông vận tải phải đảm bảo thống nhất, đồng bộ với mục tiêu, định hướng phát triển của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Đảm bảo kết nối hiệu quả hạ tầng giao thông với các hạ tầng khác của thành phố, các tỉnh lân cận, trong vùng và cả nước; đảm bảo tính tổng thể, đồng bộ giữa các ngành trên địa bàn; phát triển hài hòa các địa phương, các vùng, đáp ứng các yêu cầu phát triển của thành phố trong thời kỳ quy hoạch.

- Tăng cơ hội phát triển của Đà Nẵng với mối liên kết chặt chẽ với 2 trung tâm chính là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, ngoài ra còn gắn kết với những thị trường lớn trên thế giới, đặc biệt là các nước trong khu vực Châu Á.

- Phát triển giao thông vận tải trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế của thành phố là vị trí trung tâm, cửa ngõ chiến lược về đường biển và đường hàng không của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và cả nước; tăng cường kết nối kết cấu hạ tầng giao thông, kết nối giữa các phương thức vận tải hình thành mạng lưới vận tải thông suốt liên kết cả nước và quốc tế.

- Phát triển vận tải với chất lượng cao, giá cả hợp lý; phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ quản lý vận tải; sử dụng phương tiện tiết kiệm năng lượng và hiệu quả; phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị.

- Tập trung giải quyết các "nút thắt"; khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng hiện có; chú trọng công tác bảo trì; tập trung đầu tư đồng bộ các công trình quan trọng bức thiết có vai trò động lực phát triển kinh tế.

- Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải. Huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

- Phát triển giao thông đường hàng không, đây là động lực quan trọng phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là thu hút đầu tư.

- Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; bảo đảm hành lang an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông; chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

4.1.2 Định hướng phát triển các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo

* Giai đoạn 2021 - 2030:

- Nâng cao chất lượng và hiệu quả tăng trưởng công nghiệp, xây dựng Đà Nẵng trở thành một trung tâm công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp công nghệ thông tin, công nghiệp hỗ trợ của khu vực miền Trung, Tây nguyên và cả nước. Tốc độ tăng trưởng các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo đạt bình quân trên 15%/năm. Cơ cấu ngành công nghiệp tiếp tục chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng các ngành sử dụng kỹ thuật - công nghệ trung và cao, sản xuất sản phẩm giá trị gia tăng cao. Tỷ trọng các ngành này trong cơ cấu toàn ngành công nghiệp chế biến, chế tạo đến năm 2030 chiếm gần 50%.

- Phát triển công nghiệp chế biến - chế tạo theo hướng tập trung vào các ngành, lĩnh vực sản xuất có hàm lượng cao về công nghệ, tri thức, có giá trị gia tăng cao, thân thiện với môi trường, trong đó ưu tiên các lĩnh vực sản xuất sản phẩm hướng vào xuất khẩu hoặc có nhu cầu tiêu thụ lớn tại Đà Nẵng và khu vực miền Trung -Tây Nguyên. Cụ thể như sau:

+ Tập trung thu hút đầu tư để sớm hình thành và phát triển các lĩnh vực công nghiệp mũi nhọn của thành phố gồm: công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp điện tử - công nghệ thông tin và viễn thông... ở trình độ tiên tiến trên thế giới, đáp ứng được yêu cầu của cuộc CMCN 4.0 nhằm tạo ra nền tảng công nghệ số cho các ngành công nghiệp khác; tạo giá trị gia tăng cao cho công nghiệp chế biến - chế tạo

với các quy trình sản xuất thông minh, sản xuất sản phẩm có hàm lượng khoa học - công nghệ cao;

+ Phát triển các lĩnh vực công nghiệp ưu tiên gồm: công nghiệp ô tô; công nghiệp hàng không; công nghiệp du thuyền (đóng mới du thuyền, thuyền đua; sửa chữa, bảo dưỡng; sản xuất linh kiện, cụm linh kiện, bộ phận, phụ tùng, nội thất, trang thiết bị và các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ khác phục vụ du thuyền; các sản phẩm, hàng hóa cung ứng cho các lĩnh vực du lịch, dịch vụ liên quan đến du thuyền); cơ khí chế tạo (kết cấu công trình; khuôn mẫu; thiết bị điện; máy móc, thiết bị thông dụng và chuyên dụng trong các lĩnh vực y tế, hàng hải, công nghiệp chế biến...); công nghiệp hóa dược, hóa mỹ phẩm; công nghiệp thực phẩm, đồ uống (theo hướng sản xuất, chế biến tinh); công nghiệp thời trang (gắn với thiết kế mẫu); công nghiệp chế biến chế tạo khác (đồ dùng thể thao: dụng cụ chơi golf...);

+ Thúc đẩy phát triển sản xuất các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ (linh kiện, cụm linh kiện, bộ phận, phụ tùng, nguyên liệu, vật liệu...) hướng vào phục vụ các ngành công nghiệp mũi nhọn và ưu tiên nhằm thúc đẩy phát triển công nghiệp thành phố đi vào chiều sâu, nâng cao giá trị gia tăng của sản phẩm công nghiệp chính, đảm bảo tính chủ động của nền kinh tế, tăng sức cạnh tranh, tạo điều kiện phát triển các cụm liên kết ngành và mở rộng khả năng thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các ngành công nghiệp chính;

+ Phát triển công nghiệp sinh học trong công nghiệp chế biến theo chuỗi giá trị, bền vững, tuần hoàn, thân thiện môi trường để sản xuất sản phẩm mới có giá trị gia tăng cao, an toàn, cung ứng cho thị trường trong nước và xuất khẩu;

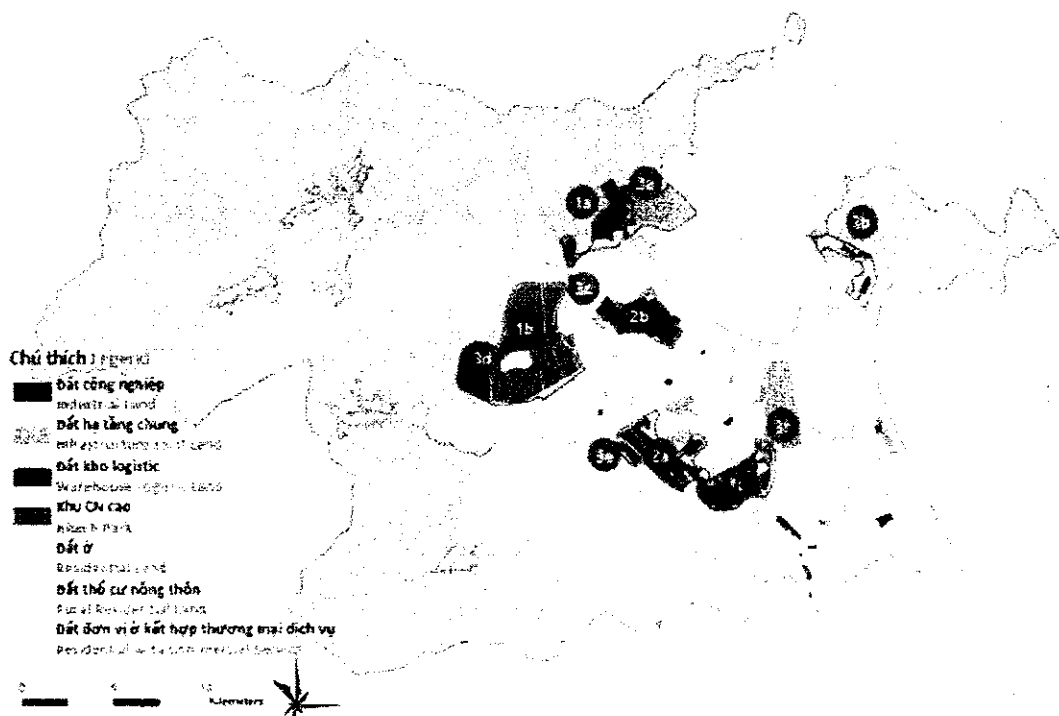
+ Giảm dần các ngành sản xuất thâm dụng đất đai, lao động, giá trị gia tăng thấp. Hạn chế và tiến tới loại bỏ các ngành sản xuất gây ô nhiễm môi trường. Từng bước dịch chuyển ra vùng lân cận việc sản xuất các linh kiện, phụ tùng cấp thấp.

- Hình thành các cụm liên kết ngành công nghiệp dựa trên các ngành, lĩnh vực có tiềm năng, lợi thế phát triển tại Đà Nẵng (như: công nghiệp công nghệ cao; công nghiệp điện tử - công nghệ thông tin - viễn thông; công nghiệp du thuyền; công nghiệp chế biến tinh các đặc sản của vùng nhằm tạo ra các sản phẩm có giá trị gia tăng cao phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu...).

- Hình thành và phát triển các doanh nghiệp trung tâm (doanh nghiệp nòng cốt) nội địa, tạo sự liên kết phát triển giữa các đối tượng này để hình thành mạng lưới phát triển công nghiệp với nhiều lớp cung ứng và trình độ công nghệ khác nhau, phù hợp với từng đối tượng thị trường.

* Tầm nhìn đến năm 2050: Tập trung phát triển mạnh công nghiệp ứng

dụng công nghệ cao. Đến năm 2050 đưa Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm lớn của cả nước trong việc sản xuất và lắp ráp linh kiện điện tử, viễn thông và công nghệ thông tin, sản xuất dược phẩm và các loại vật liệu mới. Ưu tiên phát triển các thể hệ mới của ngành công nghiệp công nghệ thông tin và viễn thông; phổ cập công nghệ kỹ thuật số, tự động hoá, thiết bị cao cấp, vật liệu mới, công nghệ sinh học.



Hình 34. Quy hoạch không gian hạ tầng công nghiệp Đà Nẵng đến 2030

4.1.3 Định hướng phát triển các khu công nghiệp, khu công nghệ cao, khu công nghệ thông tin tập trung và cụm công nghiệp

- Phát triển hệ thống hạ tầng khu, cụm công nghiệp đồng bộ, hiện đại, đáp ứng yêu cầu tăng tốc phát triển công nghiệp thành phố, nhất là các lĩnh vực công nghiệp mũi nhọn và các lĩnh vực khuyến khích phát triển; tạo điều kiện thuận lợi về mặt bằng sản xuất cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa.

- Các hoạt động công nghiệp chế biến chế tạo chủ yếu tập trung trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu công nghệ cao, khu công nghệ thông tin tập trung trên địa bàn các quận, huyện Liên Chiểu, Hòa Vang, Cẩm Lệ, Sơn Trà, cụ thể:

+ Khu công nghệ cao Đà Nẵng: phân bố sản xuất sản phẩm công nghiệp công nghệ cao thuộc các lĩnh vực công nghiệp sinh học, công nghiệp điện tử - công nghệ số, công nghiệp vật liệu mới, công nghiệp chế tạo và tự động hóa, công nghiệp năng lượng.

+ Các khu công nghiệp (Hòa Khánh, Hòa Khánh mở rộng, Liên Chiểu, Hòa Cầm - giai đoạn 1, Hòa Cầm - giai đoạn 2, Hòa Nhơn, Hòa Ninh...): phân bố các lĩnh vực công nghiệp chế biến, chế tạo, công nghiệp năng lượng, công nghiệp hỗ trợ phù hợp với định hướng ngành nghề của từng khu.

+ Khu công nghiệp Dịch vụ thủy sản Đà Nẵng: phân bố các lĩnh vực chế biến thủy sản, thực phẩm khác.

+ Các cụm công nghiệp được phân bố trên địa bàn quận Cẩm Lệ (Cụm công nghiệp Cẩm Lệ), quận Liên Chiểu (cụm công nghiệp Hoà Khánh Nam); các cụm công nghiệp khác được phân bố trên địa bàn huyện Hoà Vang.

- Xây dựng và thực hiện lộ trình phù hợp để di dời các cơ sở sản xuất xen lẫn trong các khu dân cư, gây ô nhiễm môi trường vào các khu, cụm công nghiệp phù hợp. Trong khu dân cư chỉ tồn tại các hoạt động sản xuất nhỏ, gắn với nhu cầu dân sinh và không phát sinh các nguồn thải có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường.

a) Đối với các khu công nghiệp hiện có

- Chuyển đổi KCN Đà Nẵng thành Khu phố tài chính quốc tế An Đồn, hình thành đô thị hiện đại, trở thành trung tâm kinh tế mới của thành phố.

- Điều chỉnh quy hoạch KCN Dịch vụ thủy sản Đà Nẵng theo hướng kết hợp giữa chế biến thủy sản, thương mại dịch vụ hậu cần và logistics. Chuyển đổi các dự án tiếp giáp khu vực dân cư thành các dự án thương mại dịch vụ hậu cần và logistics; khu vực tiếp giáp với Khu dịch vụ Ẩu thuyền Thọ Quang tiếp tục bố trí các dự án sản xuất trên cơ sở đầu tư nâng cấp công nghệ tiên tiến, đảm bảo tốt về môi trường.

- Chuyển đổi KCN Hòa Khánh đáp ứng tiêu chí mô hình KCN sinh thái.

- Tiếp tục rà soát, thu hồi các dự án chậm triển khai, sử dụng không đúng mục đích trong các KCN; phối hợp rà soát quỹ đất chưa khai thác tại các KCN Liên Chiểu, Hòa Cầm giai đoạn 1 để tiếp tục phối hợp xúc tiến đầu tư.

b) Đối với các khu công nghiệp mới

- Hình thành mới các KCN: KCN hỗ trợ công nghệ cao, KCN Hòa Cầm giai đoạn 2, Hòa Nhơn và Hòa Ninh với tổng diện tích 939 ha. Ưu tiên thu hút đầu tư vào các KCN theo hướng công nghiệp chuyên sâu, hình thành các cụm liên kết công nghiệp với các KCN hiện hữu.

- Ưu tiên đầu tư KCN Hòa Cầm giai đoạn 2 và KCN Hòa Ninh để đáp ứng nhu cầu hạ tầng công nghiệp. Nghiên cứu quy hoạch bổ sung 01 KCN mới để bố trí di dời các dự án công nghiệp tại KCN Liên Chiểu trong trường hợp chuyển đổi để phát triển dịch vụ logistics phục vụ cảng Liên Chiểu.

- Quy hoạch khu chế xuất hàng xuất khẩu liên hợp gắn với tổ hợp Khu CNC Đà Nẵng theo mô hình công xưởng cao tầng (tiết kiệm diện tích đất và nâng cao mật độ kinh tế, nâng cao hiệu quả sử dụng đất).

c) Phương án phát triển khu công nghệ cao

- Sớm đưa các khu chức năng của Khu Công nghệ cao vào hoạt động trước năm 2025. Điều chỉnh, mở rộng Khu Công nghệ cao Đà Nẵng (diện tích 1710 ha) trở thành khu đô thị sáng tạo - khoa học - công nghệ đạt đẳng cấp quốc tế.

- Kết nối các KCN hỗ trợ khu công nghệ cao và KCN Hòa Ninh để hình thành các khu, cụm công nghiệp vệ tinh, liên kết hỗ trợ sản xuất với Khu Công nghệ cao.

d) Phương án phát triển các cụm công nghiệp

❖ Đối với các CCN, làng nghề hiện hữu

- Chuyển đổi mục đích sử dụng đất CCN Thanh Vinh mở rộng sang phát triển các lĩnh vực khác. Di dời hoạt động sản xuất thô tại Làng nghề điêu khắc đá mỹ nghệ Non Nước vào khu/cụm công nghiệp phù hợp. Tiếp tục đầu tư hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật và phát triển Làng nghề đá chế Hòa Sơn.

- Đối với các làng nghề tiểu thủ công nghiệp khác : Phát triển trên cơ sở khai thác lợi thế về sinh thái, bảo vệ môi trường; đầu tư chiều sâu, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ để nâng cao chất lượng, mẫu mã; gắn hoạt động kinh tế của làng nghề với hoạt động du lịch và bảo tồn, phát triển văn hóa truyền thống.

❖ Đối với các CCN đầu tư mới

- Triển khai đầu tư xây dựng và sớm đưa vào hoạt động các CCN: CCN Cẩm Lệ, CCN Hòa Nhơn, CCN Hòa Khánh Nam.

- Bổ sung quy hoạch 09 CCN mới trên địa bàn huyện Hòa Vang (tổng diện tích khoảng 587 ha), tạo điều kiện thúc đẩy đầu tư, phát triển sản xuất của khu vực doanh nghiệp nhỏ và vừa và bố trí di dời các cơ sở sản xuất gây ô nhiễm môi trường ra khỏi các khu dân cư.

4.2. Định hướng chiến lược phát triển dịch vụ logistics

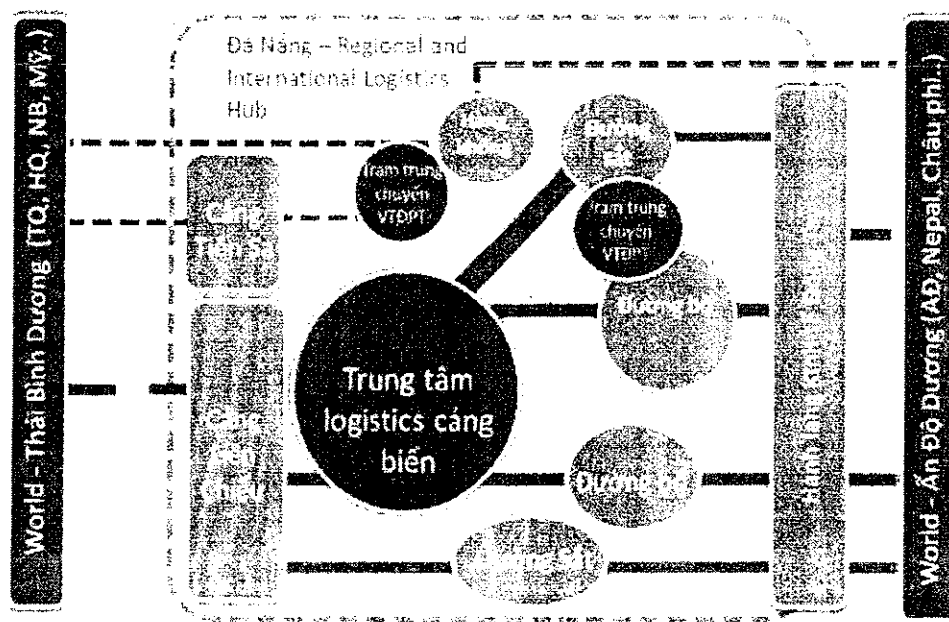
Tại thành phố Đà Nẵng dựa trên nội dung lựa chọn cách tiếp cận chuyển dịch cơ cấu kinh tế trong Đề án điều chỉnh Quy hoạch kinh tế xã hội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045, đơn vị tư vấn tiếp tục khẳng định cách xác lập về 03 trụ cột và 05 lĩnh vực mũi nhọn của Thành phố trong Nghị quyết 43-NQ/TW vẫn còn thích hợp trong việc xác định chiến lược phát triển trong tương lai của ngành logistics Đà Nẵng. Các tiềm năng và dư địa phát triển ngành được nêu ra trong các nội dung phân tích cũng như cũng như mô hình SWOT cần tiếp tục được xem xét thấu đáo theo hướng một mặt đẩy mạnh phát huy điểm mạnh, tận dụng cơ hội và mặt khác khắc phục những điểm yếu, biến thách thức/đe dọa thành cơ hội phát triển của các ngành.

Đà Nẵng có thể cân nhắc lựa chọn ngành kinh tế mũi nhọn theo hướng: tập trung 03 cụm ngành: du lịch, công nghiệp công nghệ cao và kinh tế biển; tận

dụng tốt nhất các cơ hội, tiềm năng để tối đa hóa đóng góp của các cụm ngành logistics và nông nghiệp công nghệ cao, từng bước trở thành ngành kinh tế mũi nhọn.

Đối với chiến lược kinh tế biển: tập trung vào thực hiện chiến lược trở thành một trung tâm kinh tế biển lớn của cả nước, đô thị biển quốc tế trên cơ sở phát triển mạnh các ngành kinh tế biển, đảm bảo an sinh xã hội và bảo vệ môi trường, đảm bảo phát triển bền vững; chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; ngăn chặn tình trạng ô nhiễm, suy thoái môi trường biển, sạt lở bờ biển và biển xâm thực. Các ngành kinh tế biển phát triển bền vững, phù hợp với các quy định quốc tế; kiểm soát khai thác tài nguyên trong khả năng phục hồi của hệ sinh thái biển.

Đối với chiến lược phát triển logistics: tập trung vào hình thành một trung tâm logistics quy mô có khả năng tích hợp các dịch vụ của cảng, sân bay, đường sắt và đường bộ trong khu vực bên ngoài đô thị. Một mạng lưới tích hợp các nút logistics xung quanh thành phố sẽ tạo nên một trung tâm logistics linh hoạt với năng lực đa dạng. Nỗ lực này sẽ thu hút vùng nội địa kinh tế được gọi là khu vực Đà Nẵng mở rộng, và định vị Vùng đô thị là điểm kết nối thông suốt cho các loại hàng hóa khác nhau. Hệ thống này sẽ bao gồm hàng khô, hàng container, các mặt hàng có giá trị gia tăng cao và trọng lượng thấp, hải sản đông lạnh, và thiết bị, trong số những thứ khác. Điểm mấu chốt có thể đưa logistics sẽ trở thành ngành kinh tế mũi nhọn của thành phố; hình thành một trung tâm logistics của Đà Nẵng, trở thành một phần của mạng lưới chuỗi cung ứng toàn cầu là: tận dụng lợi thế điểm cuối của Hành lang kinh tế Đông - Tây và kết nối các khu vực Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương; tăng cường liên kết hàng không và đường biển; hoàn thiện các hạ tầng liên quan đến logistics, đẩy nhanh quá trình chuyển đổi lĩnh vực dịch vụ thông qua nâng cao năng lực tự động hóa, công nghệ thông minh, kỹ năng mới và các thỏa thuận dịch vụ phù hợp. Theo đó cần đẩy mạnh đầu tư, phát triển cảng biển, mở rộng và nâng công suất cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng gắn với phát triển dịch vụ logistics. Xây dựng Đà Nẵng thành điểm trung chuyển, phân luồng hàng hoá của vùng, khu vực; hình thành chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại miền Trung với hệ thống các cảng biển Tiên Sa, Liên Chiểu và Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng là cửa ngõ giao nhận, vận chuyển với các địa phương, các quốc gia trong khu vực ASEAN và quốc tế.



Hình 35. Khung định hướng phát triển dịch vụ logistics

Chiến lược phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng tập trung vào 06 nội dung chính sau:

Chiến lược 1: Đà Nẵng là không phải là một khu vực mới tại Việt Nam trong bản đồ phát triển logistics, vì vậy làm thế nào để **“tạo ấn tượng khác biệt so với trước đây”**; các giải pháp phát triển dịch vụ logistics từ cơ quan quản lý của Trung ương và địa phương nên hướng tới hỗ trợ một khuôn khổ hấp dẫn để phát triển và tác động đến chính sách doanh nghiệp.

Đề xuất nội hàm của Chiến lược 1 chính là: “Đà Nẵng phải trở thành trung tâm vận chuyển hàng hóa giá trị cao của cả nước” làm nền tảng thực hiện 03 trụ cột chính theo Nghị quyết 43-NQ/TW ngày 24/01/2018 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045 gồm:

(1) Du lịch gắn với bất động sản nghỉ dưỡng và trung tâm tổ chức sự kiện quốc tế.

(2) Kinh tế tri thức với 02 mũi nhọn: (i) công nghiệp công nghệ cao gắn với xây dựng đô thị sáng tạo, khởi nghiệp và (ii) công nghiệp CNTT, điện tử, viễn thông (ITC) gắn với nền kinh tế số;

(3) Trung tâm dịch vụ chất lượng cao với 02 mũi nhọn: (i) cảng biển, cảng hàng không gắn với dịch vụ logistic, và (ii) trung tâm tài chính quy mô khu vực.

Chiến lược 2: Mở rộng nhu cầu hàng hóa hình thành trên địa bàn thành phố Đà Nẵng. Như đã phân tích ở các phần thực trạng và dự báo, Đà Nẵng hiện tại lưu lượng hàng hoá nội tại hoặc quá cảnh (inland, transit) thành phố để xuất

ra bên ngoài hay nhập về (qua cảng biển, cảng hàng không, đường sắt, đường bộ) đều có gia tăng trong hơn 10 năm qua nhưng quy mô vẫn còn nhiều tiềm năng để phát triển do xu hướng phát triển kinh tế theo hướng hội nhập quốc tế và địa lý vị trí thuận lợi của Đà Nẵng trong Vùng KTTĐ miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây .

Chiến lược 3: Sử dụng **“Phương pháp tiếp cận chủ hàng”** là cách tốt nhất và nhanh nhất để có được khối lượng hàng hóa đó là thu hút các công ty toàn cầu trong các lĩnh vực sản xuất kinh doanh (bao gồm cả các công ty logistics quốc tế) thiết lập các cơ sở hoạt động quy mô lớn của họ ở Đà Nẵng để sử dụng các cảng của Đà Nẵng làm cửa ngõ. Thông thường, quyết định ghé cảng nào là do hãng tàu chứ không phải do cảng. Tuy nhiên, sức hấp dẫn của các cảng có thể được tăng lên nhờ các quyết sách của chính quyền địa phương, thúc đẩy các công ty vận tải lựa chọn cảng bằng các dịch vụ giá trị gia tăng, thời gian và thủ tục làm hàng nhanh chóng, dịch vụ chất lượng, chi phí dịch vụ hợp lý.

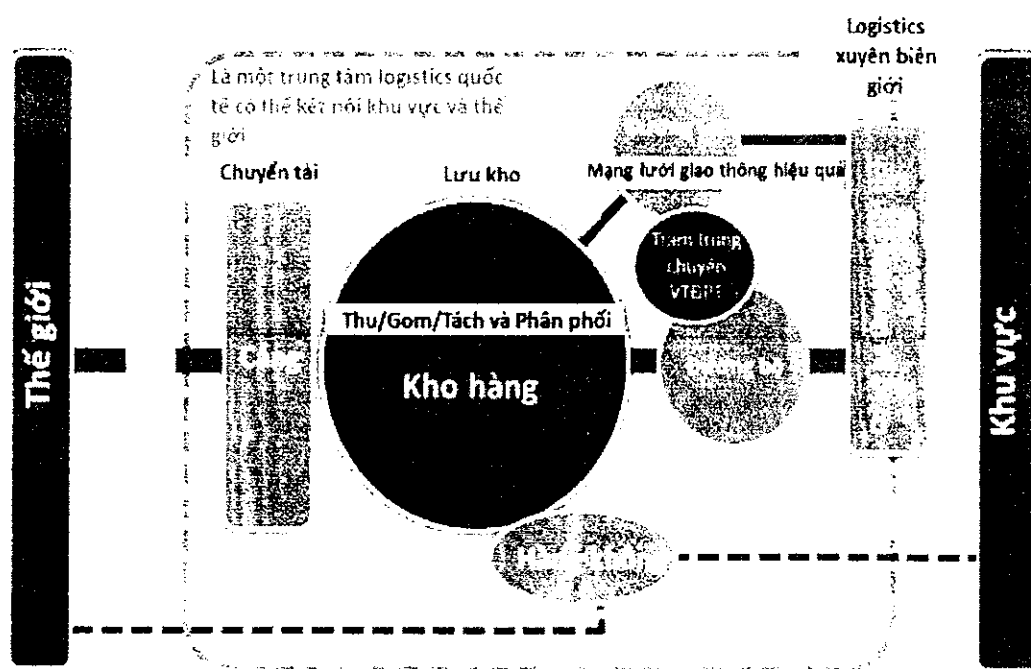
Bên cạnh việc thu hút các công ty cung ứng dịch vụ logistics toàn cầu thiết lập cơ sở quy mô lớn tại Đà Nẵng (là việc rất khó hiện nay do các công ty dẫn đầu toàn cầu đã thiết lập các cơ sở quốc tế lâu dài; hạn chế về quỹ đất của thành phố ĐN và giá thuê đất cao), Đà Nẵng cần tiếp tục duy trì các đối tác, giữ vững các thị trường xuất khẩu truyền thống có tỷ trọng hàng xuất khẩu cao được nêu trong Đề án như: Nhật Bản, Hoa Kỳ, Châu Âu, Trung Quốc/Hàn Quốc...Việc này đòi hỏi sự vào cuộc trực tiếp của Lãnh đạo thành phố, thông qua việc nhanh chóng thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics của thành phố, nhằm huy động tối đa đóng góp nhân sự, kinh nghiệm, quan hệ hợp tác quốc tế từ các hiệp hội, doanh nghiệp logistics/vận tải, cảng hàng không, cảng biển, khu CNC/CNTT... để tiếp cận nhiều chủ hàng mới. Việc hợp tác hữu nghị với các thành phố phát triển trên thế giới cần tập trung tiếp thu chuyển giao công nghệ logistics, thiết lập quan hệ hợp tác về logistics, tư vấn chiến lược logistics, mở đường bay mới/ tuyến vận tải biển trực tiếp... Chiến lược này hỗ trợ cho Chiến lược 5 về đạt chuẩn logistics quốc tế.

Chiến lược 4: **“Nâng cao tốc độ và độ tin cậy trong lưu chuyển hàng hóa khi trung chuyển qua thành phố Đà Nẵng dựa trên các yếu tố hạ tầng”**. Bên cạnh việc đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, cần tập trung đầu tư vào cơ sở hạ tầng tri thức, cơ sở hạ tầng kỹ thuật số, cơ sở hạ tầng năng lượng, cơ sở hạ tầng phát triển kinh doanh, cơ sở hạ tầng hành chính để loại bỏ các nút thắt quan trọng trong các tuyến vận tải Vùng KTTĐ Miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây. Điều này sẽ nâng cao **“tốc độ và độ tin cậy”** trong việc lưu chuyển hàng hoá khi trung chuyển qua Đà Nẵng.

Chiến lược 5: Đạt được tiêu chuẩn quốc tế càng nhanh càng tốt, “**Thời gian ra mắt và thu hút có giới hạn**”, Đà Nẵng cần nhanh chóng tranh thủ và mạnh dạn sử dụng nguồn nhân lực logistics có kỹ năng cao, tiếp thu công nghệ và nguồn tài chính từ các nhà đầu tư nước ngoài có tiềm lực.

Chiến lược 6: Cảng biển và cảng hàng không cần được đặt vai trò trọng tâm trong quá trình phát triển dịch vụ logistics của Đà Nẵng với sự hỗ trợ tối đa trong quá trình phát triển và mở rộng như cơ chế chính sách, thủ tục hành chính, quỹ đất phát triển, giao thông kết nối.

Hình 36. Các gói dịch vụ logistics quốc tế hoàn chỉnh



III. Định hướng phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

1. Định hướng phát triển dịch vụ logistics cảng biển

1.1. Phát triển KCHT dịch vụ logistics cảng biển

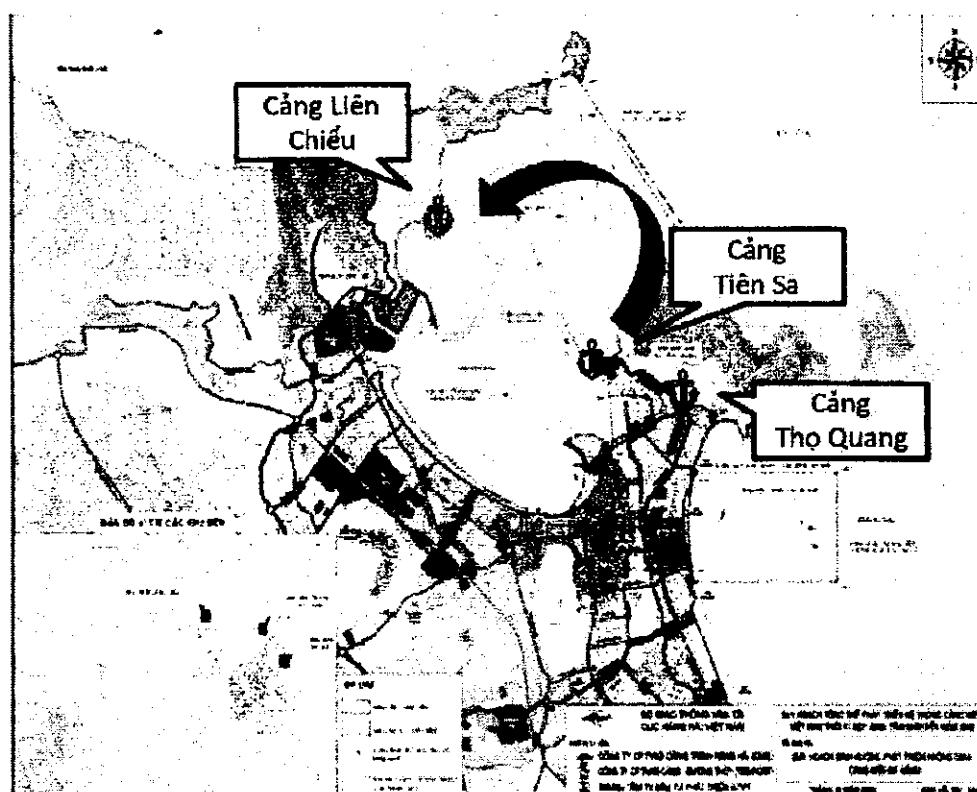
Phát triển cảng biển Đà Nẵng là cảng tổng hợp quốc gia (loại I), từng bước đảm nhận vai trò cảng biển đặc biệt của khu vực miền Trung bao gồm các khu chức năng:

- Xây dựng khu bến Liên Chiểu với vai trò tiềm năng cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực Duyên hải miền Trung, khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000 DWT, tàu container có sức chở đến 8.000 TEU và lớn hơn khi có điều kiện. Phát triển đồng bộ trung tâm logistics gắn với hậu cầu khu bến Liên Chiểu.

- Duy trì hoạt động và từng bước chuyển đổi công năng khu bến Tiên Sa đồng bộ với quá trình xây dựng khu bến Liên Chiểu với khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 50.000 DWT, tàu container có sức chở đến 8.000 TEU và tàu khách đến 225.000 GT

- Tiếp tục giữ nguyên khu bến Thọ Quang là cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn, có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 5.000 – 10.000 tấn.

Đảm bảo kết nối giao thông đồng bộ giữa cảng biển, cảng hàng không với các đầu mối vận tải hàng hóa, với các trung tâm logistics các loại một cách thông suốt, tạo điều kiện cho luồng hàng hóa trên các tuyến vận tải đa phương thức dịch chuyển được dễ dàng, nhanh chóng với một mức chi phí vận tải và chi phí dịch vụ logistics cạnh tranh trong khu vực và quốc tế.



Hình 37. Quy hoạch không gian cảng biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

1.2. Phát triển dịch vụ logistics cảng biển

Phát triển dịch vụ logistics cảng biển Đà Nẵng cần đáp ứng các yêu cầu sau:

- Xây dựng và phát triển Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, đảm bảo hệ thống thông tin kết nối tích hợp và chuyển đổi số giữa cơ quan quản lý cảng biển

và các doanh nghiệp.

- Đảm bảo hệ thống phục vụ tàu vào cảng thuận tiện và an toàn cho các tàu khi cập bến.

- Đầu tư trang thiết bị hiện đại, đảm bảo hỗ trợ hoạt động bốc xếp và sắp xếp hàng hóa từ tàu đến kho nhanh chóng, an toàn.

- Đảm bảo cung cấp các dịch vụ giao nhận vận tải trọn gói và tích hợp: thủ tục thông quan XNK, dịch vụ đóng rút ruột hàng, dịch vụ kiểm đếm/cân hàng, dịch vụ chia tách/gom hàng, dịch vụ đóng gói/chiết rót/đóng bao bì/dán nhãn ký mã hiệu...

- Đảm bảo và nâng cấp dịch vụ kho hàng: lưu trữ hàng lạnh, hàng nguy hiểm, dịch vụ kho hàng CFS, kho ngoại quan, kho cross-docking...

- Đảm bảo và nâng cấp các dịch vụ bãi hàng: tập kết phương tiện, vỏ container, bãi hàng container, bãi kiểm hóa XNK...

- Cung cấp các dịch vụ logistics giá trị gia tăng: xử lý đơn hàng, quản lý hàng tồn kho, ứng dụng phần mềm trong logistics, xử lý hàng trả về, dịch vụ tài chính, dịch vụ bảo hiểm, thuế....

Đối với một thành phố biển như Đà Nẵng, cảng biển nước sâu có tầm quan trọng đặc biệt. Tất cả các hoạt động phát triển chủ yếu nên tập trung vào sự tương tác giữa hoạt động khai thác cảng và hoạt động hậu cần. Mục đích không chỉ là chú ý đến các quy trình, dịch vụ hoặc mục tiêu riêng lẻ, mà là thực hiện hội nhập cảng biển vào chuỗi cung ứng quốc gia và quốc tế, do đó tăng hiệu quả kinh tế và thời gian của vận tải từ cửa đến cửa. Điều này cũng đòi hỏi sự kết nối tốt giữa cảng biển và các trung tâm logistics cũng như Hành lang kinh tế Đông Tây, ví dụ triển khai đường dành riêng cho xe tải để tránh thời gian chờ đợi và ùn tắc. Hiệu quả hoạt động logistics tăng lên tùy thuộc vào mức độ container hóa. Vì vậy, cần tập trung các giải pháp cụ thể đưa ra đối với phương thức vận tải này.

Vì vậy, định hướng đề xuất để đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics cảng biển là phát triển Trung tâm logistics cảng biển Đà Nẵng. Hiện có nhiều mô hình trung tâm logistics cảng biển thành công trên thế giới. Dựa trên cơ sở tham khảo, tìm hiểu các mô hình trung tâm logistics cảng biển lớn trên thế giới của Châu Âu điển hình như các trung tâm logistics cảng biển của Hà Lan, Trung tâm logistics GVZ cảng Bremen của Đức; Châu Á điển hình như trung tâm logistics cảng Singapore, cũng như rút kinh nghiệm từ thực trạng tồn đọng ở các trung tâm logistics ở khu vực phía Bắc, đề xuất mô hình trung tâm logistics cảng biển phù hợp cho Đà Nẵng với 06 khu vực chính: Khu vực hệ thống kho; Khu vực hệ thống bãi; Khu vực dịch vụ hỗ trợ; Khu vực Văn phòng công ty; Khu vực dịch

vụ vận tải và Khu vực dịch vụ kiểm tra chuyên ngành với mục tiêu xây dựng theo mô hình “siêu thị” logistics cảng biển với đầy đủ cơ sở hạ tầng (kho hàng, bãi container, Chi cục hải quan, đội vận tải...) và dịch vụ khép kín đảm bảo đáp ứng nhu cầu của các khách hàng đa quốc gia khó tính nhất. Cụ thể như sau:



Hình 38. Mô hình phát triển trung tâm logistics cảng biển với các phân khu cung cấp dịch vụ

- *Khu vực hệ thống kho:* gồm nhiều loại kho, phục vụ cho nhiều chức năng, cụ thể kho hàng tổng hợp nội địa, kho hàng đóng rút hàng lẻ CFS, kho ngoại quan, kho chuyên dụng cho hàng lạnh và cho hàng nguy hiểm phục vụ cho phân phối nội địa tập trung cho luồng hàng hóa phục vụ sản xuất và tiêu dùng trong thành phố Đà Nẵng và các khu vực lân cận Thành phố và hàng quốc tế, trong kho ngoài chức năng lưu trữ sẽ tích hợp các dịch vụ giá trị tăng như dịch vụ kiểm đếm, cân hàng; dịch vụ chia tách, gom hàng; đóng gói, chiết rót, đóng bao bì, vật liệu bảo vệ, dán nhãn ký mã hiệu.

- *Khu vực hệ thống bãi:* sẽ gồm 2 hay nhiều loại bãi với các chức năng cụ thể: Bãi hàng xá, bãi hàng container, bãi tập kết vỏ container, bảo quản và sửa chữa container, bãi kiểm hóa dành cho kiểm tra thực tế lô hàng trước khi thông quan, bãi tập kết phương tiện vận tải và tập kết các thiết bị xếp dỡ. Đóng vai trò như một trung tâm phân phối hàng container đến từ các phương thức vận tải với sức chứa lớn như cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt phục vụ thương mại và tiêu dùng nội địa.

- *Khu vực dịch vụ hỗ trợ:* sẽ có văn phòng của các cơ quan quản lý Nhà nước như Hải quan để tiến hành các thủ tục hải quan, cơ quan thuế, cùng với văn phòng của các công ty tài chính, bảo hiểm, khu ăn uống- nghỉ ngơi cho công nhân viên làm việc ở trung tâm, khu vực bảo dưỡng sửa chữa phương tiện, hỗ trợ kỹ thuật.

- *Khu vực văn phòng công ty logistics:* nơi đây là khu văn phòng điều hành và văn phòng cho thuê sẽ tích hợp văn phòng của các công ty giao nhận,

công ty Logistics, các hãng dịch vụ vận tải bộ, sắt, biển và hàng không, công ty dịch vụ xếp dỡ và khu dịch vụ khách hàng từ công ty.

- *Khu vực dịch vụ vận tải*: là ga, cảng đầu mối hàng hóa đường sắt, đường thủy và đường bộ, là điểm trung chuyển giữa các phương thức vận tải “đường sắt và đường bộ”, “đường biển và đường bộ”, “đường hàng không và đường bộ”, nơi diễn ra các hoạt động điều độ phương tiện, tích hợp với các phương thức vận tải và các hoạt động xếp dỡ.

- *Khu vực dịch vụ kiểm tra chuyên ngành* là nơi thực hiện các dịch vụ đặc thù như hấp nhiệt, chiếu xạ, hun trùng và các dịch vụ phổ biến kiểm dịch động vật, thực vật, kiểm định chất lượng,...

Tùy vào chức năng chính của các Trung tâm logistics được đề xuất ở phần tiếp theo sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến quy mô của mỗi khu vực và các loại hình dịch vụ hay phân khu chức năng ở từng khu vực. Tuy nhiên, điểm chung các Trung tâm logistics sẽ hướng tới mục tiêu đầu tư hạ tầng để có thể vận hành hệ thống kho hàng với các kệ hàng tự động, thiết bị nâng hạ tự động và sử dụng robot trong việc thực hiện thao tác nghiệp vụ trong kho hàng ở những khu vực phù hợp.

Về mô hình quản lý trung tâm logistics cảng biển, hiện mô hình được nhiều trung tâm logistics thành công lựa chọn là mô hình hợp tác Công - Tư. Trong đó chính quyền công sẽ góp vốn hay đóng vai trò quản lý đất và cơ sở hạ tầng còn phía nhà đầu tư cũng sẽ góp vốn và đóng vai trò là nhà khai thác trung tâm logistics cảng biển. Nhiều trường hợp chủ đầu tư các trung tâm logistics cảng biển tại các nước này lại chính là các khách hàng chính của trung tâm. Cảng Rotterdam của Hà Lan hoạt động theo mô hình cho các công ty tư nhân thuê đất và cơ sở hạ tầng tạo điều kiện thuận lợi về cơ chế chính sách các công ty này chịu trách nhiệm quản lý nhân công cũng như đầu tư hoạt động kinh doanh dịch vụ trung tâm logistics. Hoạt động kinh doanh khai thác trung tâm logistics GVZ Bremen của Đức hoàn toàn do công ty tư nhân quản lý điều hành. Thực tế cho thấy doanh nghiệp tư nhân này quản lý và kinh doanh khai thác trung tâm logistics GVZ Bremen rất hiệu quả.

2. Định hướng phát triển logistics hàng không

2.1. Phát triển KCHT dịch vụ logistics hàng không

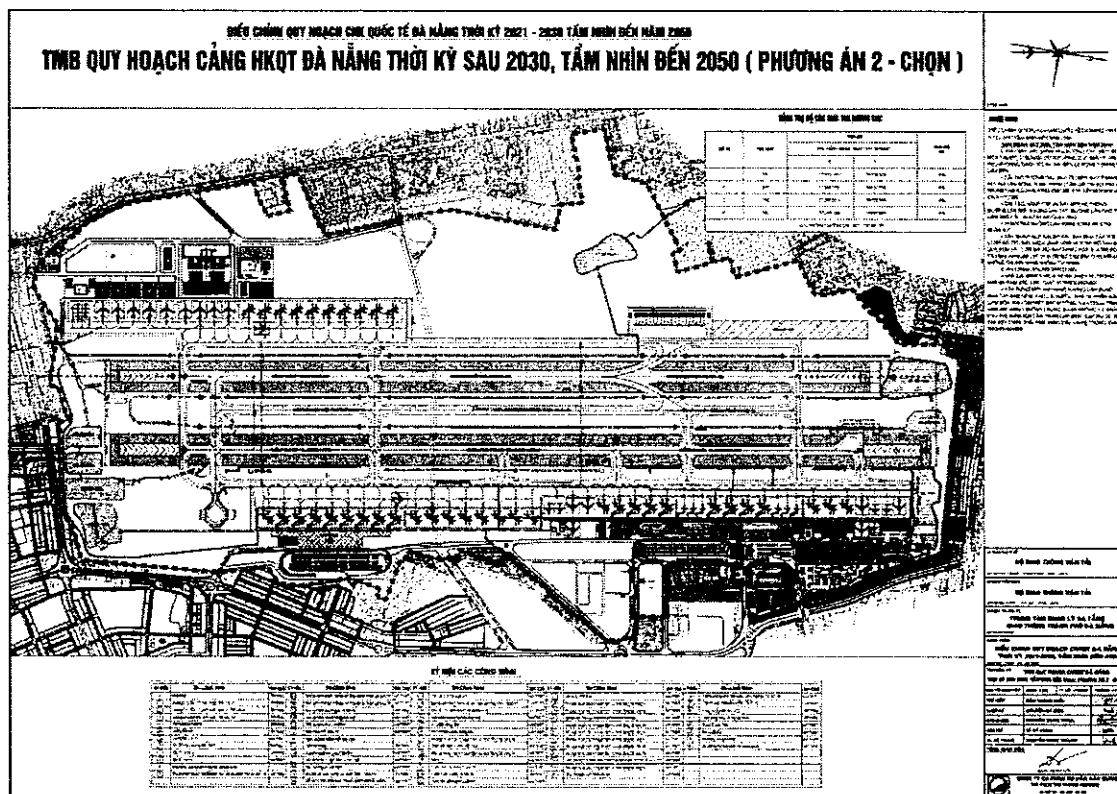
Nâng cấp, phát triển cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng

- Nâng cấp, phát triển CHKQT Đà Nẵng. Phát triển, mở rộng các công trình cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không theo quy hoạch để trở thành TT logistics chuyên dụng hàng không, hướng đến xây dựng một “đô thị sân bay”.

- Mở rộng và kết nối giao thông về phía Tây sân bay để phục vụ vận chuyển hàng hóa và hành khách nhằm giảm tải cho phía đô thị trung tâm thành

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

phố (xây dựng mới 01 đường cất hạ cánh và các cơ sở hạ tầng hỗ trợ phục vụ liên quan).



Hình 39. Quy hoạch mặt bằng sử dụng đất sân bay Đà Nẵng đến năm 2030

Tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải khác với hàng không

- Phát triển mạng đường bay theo mô hình vận tải đa phương thức, đảm bảo việc phát triển cân đối, thiết lập sự liên kết giữa các loại hình vận tải khác nhau.

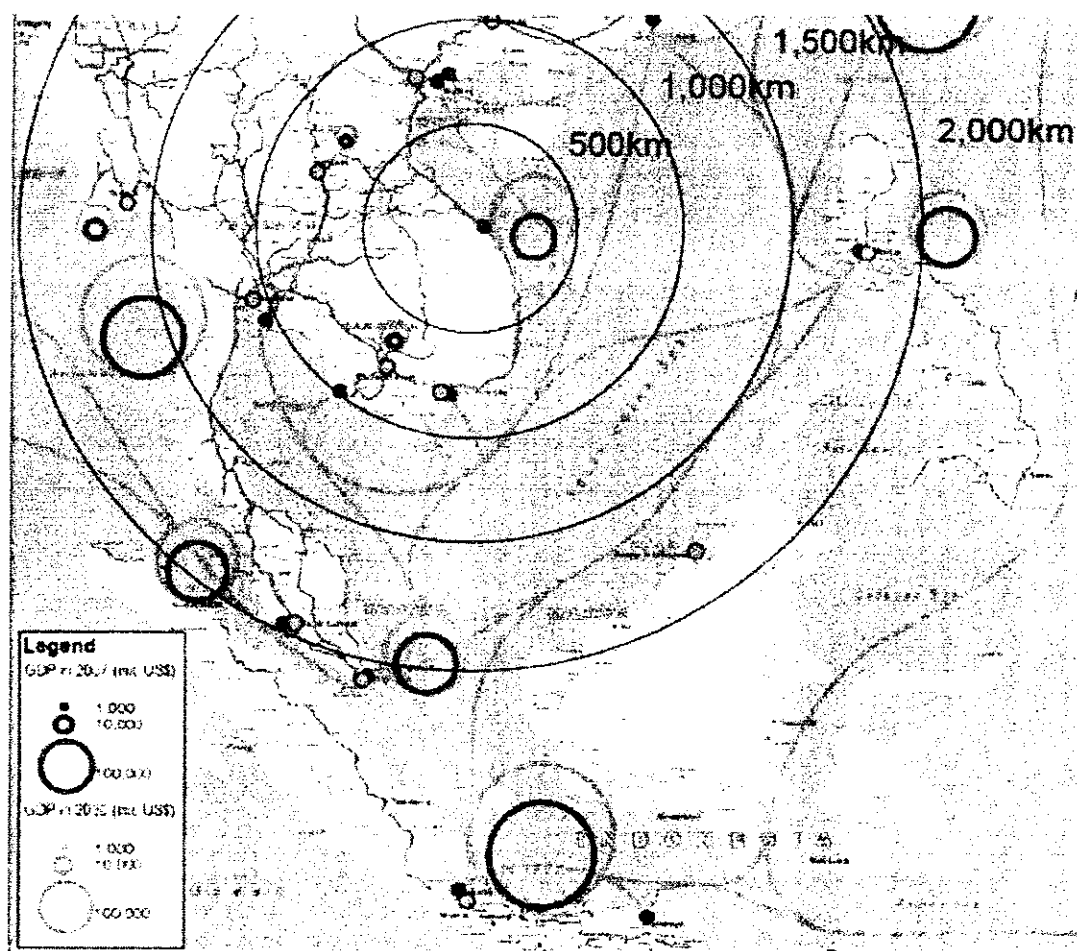
- Cung cấp dữ liệu kết nối đa phương thức gắn với hạ tầng đường sắt, đường bộ, đường hàng không, đường biển.

Nghiên cứu mở mới một số đường bay Cargo thẳng kết nối Đà Nẵng đến các trung tâm logistics trong khu vực và trên thế giới

- Tăng cường sự hợp tác liên kết với các hãng hàng không trong nước và quốc tế để tăng các đường bay trực tiếp đến Đà Nẵng, duy trì các đường bay quốc tế đã khai thác như Đông Nam Á, Đông Bắc Á...; mở các đường bay đến các thị trường xa như Mỹ, châu Âu, Úc, Nga, Ấn Độ, Trung Đông...

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

Khoảng cách từ thành phố Đà Nẵng đến các trung tâm kinh tế - xã hội của khu vực như Bangkok, Malaysia, Singapore, Manila, Đài Loan, Quảng Châu/Hồng Kông, và nhiều thành phố khác là từ 1.000 km đến 2.000 km, trong đó có một số trung tâm lớn mang tầm quốc tế. Nếu mở các tuyến bay trực tiếp thì chỉ mất khoảng 2 - 3 tiếng để đi từ Đà Nẵng đến các trung tâm này, một lợi thế không nhỏ đối với Đà Nẵng.



Hình 40. Khoảng cách từ thành phố Đà Nẵng đến các trung tâm khu vực

2.2. Phát triển dịch vụ logistics hàng không

Phát triển dịch vụ logistics hàng không tại Đà Nẵng cần đáp ứng các yếu tố sau:

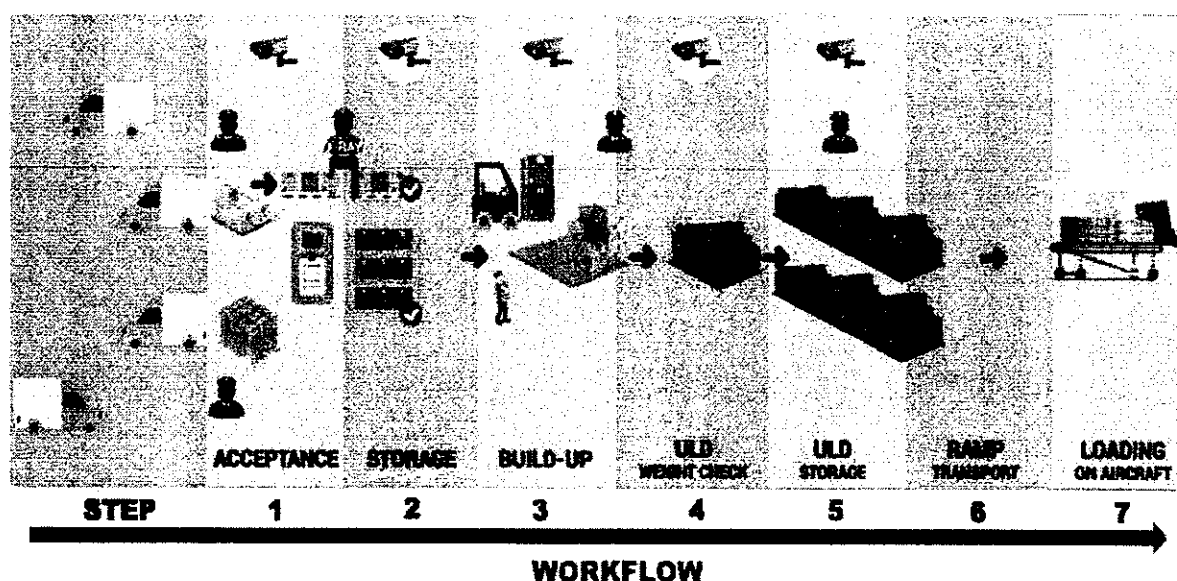
- Đảm bảo dịch vụ logistics hàng không liên tục hoạt động khai thác hàng hóa duy trì liên tục 24/07. Khai thác và xử lý đa dạng các loại hàng: hàng thường, hàng đặc biệt...

- Đảm bảo khả năng tối ưu, sắp xếp, vận hành theo yêu cầu của các khách hàng sử dụng dịch vụ logistics vận tải hàng không bằng cách sử dụng hệ thống ứng dụng CNTT kết nối trực tuyến và chuyển đổi số

- Đảm bảo điều kiện cơ sở hạ tầng logistics hàng không hiện đại thông qua việc nâng cấp trang thiết bị máy móc hiện đại hỗ trợ bốc xếp, nâng hạ, di chuyển và xử lý hàng hóa nhanh chóng, tiết kiệm thời gian. Lắp đặt hệ thống soi chiếu hiện đại, tiết kiệm thời gian làm thủ tục bay cho các lô hàng.

- Đảm bảo kho bãi vệ tinh/nổi dài phù hợp với đặc điểm, nhu cầu khai thác hàng hóa qua đường hàng không: Hàng tươi sống đông lạnh; nông hải sản; Hàng ITC; Hàng có giá trị cao; Hàng hóa đi quốc tế có quy trình đặc biệt ...

- Phát triển dịch vụ kho ngoại quan tại cảng HKQT Đà Nẵng để tăng khả năng hỗ trợ phân loại hàng hóa, đóng gói, dán nhãn, kiểm đếm, phân phối,...; tư vấn báo giá và giải quyết các thủ tục kho ngoại quan cho khách hàng dựa trên các quy định, luật định cùng mối quan hệ tốt với cơ quan liên quan trong chuỗi cung ứng dịch vụ HK.



Hình 41. Mô hình phát triển trung tâm logistics hàng không với các phân khu cung cấp dịch vụ

- Phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài với hệ thống kho bãi tách rời sân bay nhưng có các chức năng đầy đủ như tại sân bay bao gồm: soi chiếu an ninh; cân đo hàng hóa; thủ tục hải quan; chất xếp hàng hóa lên ULD, ...giảm thiểu thời gian làm thủ tục bay cho hàng hóa, đẩy nhanh tốc độ luân chuyển của hàng hóa quốc tế.

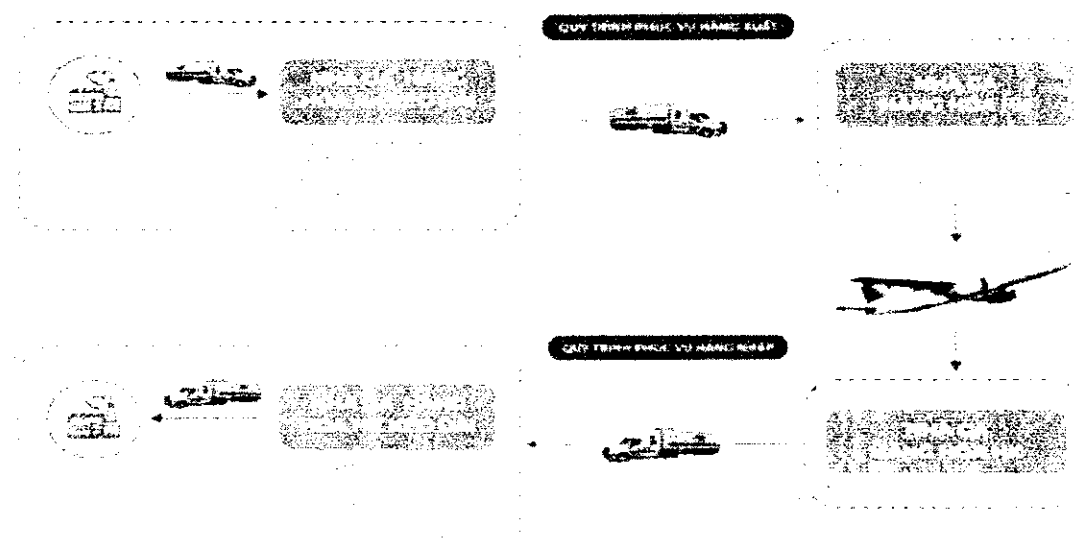
- Xây dựng hệ thống kho bảo quản có nhiệt độ tại cảng HKQT Đà Nẵng để đáp ứng khả năng bảo quản trong dải nhiệt độ riêng biệt từ - 20 đến 20 độ C, độ

âm dưới 50% tùy theo các loại mặt hàng hạt giống, hàng thực phẩm đông lạnh hay các mặt hàng tiêu chuẩn khác.

- Xây dựng dịch vụ Kho quản lý tài liệu tối ưu cho doanh nghiệp để lưu trữ và truy xuất tài liệu dễ dàng, với hình thức thuê linh hoạt với các dịch vụ giá trị gia tăng như: Số hoá tài liệu lưu trữ điện tử, hỗ trợ truy xuất nhanh.

- Hình thành trung tâm xử lý tập trung hỗ trợ phát triển TMĐT tại Đà Nẵng giúp doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ chuyển phát nhanh tiết kiệm tối đa chi phí giao nhận, cũng như thời gian vận chuyển hàng hoá, làm thủ tục thông quan.

Định hướng chính để phát triển dịch vụ logistics hàng không của Đà Nẵng đó là phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài, do sân bay Đà Nẵng nằm gần trung tâm thành phố và gần như không còn khả năng mở rộng ra hơn nữa. Vì vậy, bên cạnh việc nâng cấp hạ tầng, xây dựng trung tâm logistics quy mô phù hợp ngay tại sân bay Đà Nẵng thì cần phát triển kho hàng không kéo dài. Đây là mô hình đã được thực hiện ở rất nhiều các quốc gia. Ở khu vực châu Á, phải kể đến Nhật Bản (với hai cảng hàng không tại Narita, Kansai) và Trung Quốc (với Cảng Hàng không Quốc tế Hồng Kông). Tại Việt Nam, áp dụng mô hình kho hàng không kéo dài cũng đang được xem là bước tiến quan trọng giúp giảm ách tắc hàng hóa tại các sân bay và đáp ứng việc lưu thông hàng hóa nhanh chóng của các doanh nghiệp/chủ hàng xuất nhập khẩu.



Hình 42. Mô hình phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài

Địa điểm kinh doanh dịch vụ kho hàng không kéo dài cần đáp ứng các điều kiện sau:

- Lân cận cảng hàng không dân dụng quốc tế; Khu công nghiệp, khu công nghệ cao, khu chế xuất;

- Nằm trong khu vực đã được phê duyệt tại quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước.

- Cách CHKQT Đà Nẵng không quá 50 km vì bán kính từ trung tâm TP Đà Nẵng đến điểm xa nhất của Thành phố thường là khoảng 30km.

(Ga hàng không kéo dài không nhất thiết chỉ phục vụ cho Đà Nẵng mà có thể đặt tại tỉnh khác (Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam) để khai thác nguồn hàng của khu vực miền Trung về sân bay Đà Nẵng. Ngoài ra cũng là để khai thác tiềm năng hợp tác với các CHK khác tại khu vực Đà Nẵng mở rộng, nhằm tăng thêm năng lực khai thác của kho hàng không kéo dài, đặc biệt là CHKQT Phú Bài và CHK Chu Lai nằm cách sân bay Đà Nẵng lần lượt 64km về phía Bắc và 86km về phía Nam. Theo kinh nghiệm đặt vị trí kho bãi của Công ty ALS tại Hà Nội, thì khoảng cách trung bình của kho hàng không kéo dài từ Bắc Ninh, Thái Nguyên, và Hà Nội đến CHKQT Nội Bài là 30 km).

- Có diện tích để đảm bảo các công năng của nhà kho, bãi và các công trình phụ trợ. Theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch Trung tâm logistics, thì kho hàng không kéo dài là trung tâm logistics chuyên dụng và có diện tích tối thiểu là 3 ha. Tuy nhiên, do điều kiện diện tích, nguồn lực và không gian của Đà Nẵng, các nhà đầu tư có thể cân nhắc quy mô cho phù hợp và hiệu quả.

Việc phát triển kho hàng không kéo dài này sẽ góp phần tích cực trong phát triển dịch vụ logistics hàng không tại Đà Nẵng trên các khía cạnh sau:

- Thứ nhất, tạo thuận lợi cho việc gửi hàng và vận chuyển hàng hóa đến Cảng hàng không Đà Nẵng trong bối cảnh nhà ga hàng hóa của CHKQT Đà Nẵng đang quá tải, có thể thực hiện ngay tại khu vực ngoài CHK.

- Thứ hai, thuận lợi trong việc đóng gói hàng hóa theo đúng quy định của ngành hàng không. Ga hàng hóa hàng không kéo dài cho phép hợp nhất hàng rời từ các nguồn khác nhau vào các đơn vị tải thích hợp với khoang hàng của tàu bay như pallet và container chuyên dụng.

- Thứ ba, rút ngắn thời gian thông quan: Quy trình khai báo và làm thủ tục hải quan là 1 phần quan trọng của quá trình vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Với việc làm thủ tục hải quan và chiếu an ninh tại khu vực nhà ga kéo dài - nơi có nhiều khoảng trống và nhân lực sẽ rút ngắn được thời gian thông quan.

- Thứ tư, tạo điều kiện xã hội hóa các dịch vụ hàng hóa hàng không. Tại Cảng hàng không, dịch vụ hàng hóa thường chịu sự quản lý nghiêm ngặt của nhà chức trách hàng không như cấp giấy phép, giám sát và sự hạn chế về không gian, đường ra vào... Vì vậy, mô hình ga hàng hóa hàng không kéo dài sẽ cung cấp nhiều cơ hội hơn cho hãng hàng không, các công ty dịch vụ và giao nhận hàng hóa hàng không hay các nhà đầu tư bên ngoài trong việc đầu tư và quản lý cơ sở hạ tầng dịch vụ hàng hóa, tạo điều kiện thúc đẩy quá trình xã hội hóa các dịch vụ tại các dịch vụ hàng hóa hàng không.

Các định hướng về tăng cường kết nối khác:

- Tăng cường kết nối CHKQT Đà Nẵng với các tỉnh trong Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông - Tây và cả nước thông qua mạng lưới đường bộ (quốc lộ 1A và quốc lộ 14B,...), đường sắt (đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị).

- Phát triển mạng đường bay theo mô hình vận tải đa phương thức, đảm bảo việc phát triển cân đối, thiết lập sự liên kết giữa các loại hình vận tải khác nhau.

- Hiện tại, Điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 tầm nhìn đến 2045 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 359/QĐ-TTg ngày 15/03/2021, trong đó có các định hướng về giải quyết giao thông kết nối và phát triển CHKQT Đà Nẵng như:

+ Quy hoạch và xây dựng hầm chui xuyên qua sân bay, kết nối phía Đông và phía Tây;

+ Phát triển, mở rộng đồng bộ các công trình cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không theo quy hoạch để trở thành trung tâm logistics chuyên dụng.

3. Định hướng phát triển logistics đường sắt

Thực hiện đúng theo các quy hoạch đã được duyệt về tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam, tuyến đường sắt quốc gia Bắc – Nam và các tuyến đường sắt kết nối khác trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

Sớm di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm thành phố, cải tuyến chạy song song về phía Đông đường bộ cao tốc, trong cùng hành lang với đường sắt tốc độ cao.

Xây dựng ga hàng hóa Kim Liên mới; xây dựng, cải tạo ga Lê Trạch; phát triển tại khu vực ga Kim Liên cũ thành Ga hàng hóa đường sắt phục vụ Cảng Liên Chiểu; xây dựng nhánh đường sắt nối xuống cảng Liên chiểu để khai thác hàng hóa.

Đảm bảo cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics tại các ga hàng hóa, các trung tâm logistics kết nối với đường sắt

4. Định hướng phát triển các trung tâm logistics

- Định hướng phát triển tập trung Trung tâm logistics hàng hải tại khu vực phía Bắc Vịnh Đà Nẵng gắn liền với quá trình đầu tư và phát triển của khu bến Liên Chiểu nhằm nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận tải hàng hoá, từng bước hình thành các trung tâm logistics dọc tuyến vành đai kinh tế phía Tây, phân khu công nghệ cao.

- Định hướng phát triển các Trung tâm logistics hàng không phát triển tại khu vực phía Nam CHKQT Đà Nẵng và khu vực phía Tây tuyến tránh Nam hầm Hải Vân. Các khu vực này sẽ hỗ trợ hoạt động thương mại, vận tải hàng không cũng như mở rộng tiềm năng của CHKQT Đà Nẵng như một vị trí quan trọng trong mạng lưới logistics hàng không toàn cầu.

- Định hướng phát triển các trung tâm logistics hậu cần khác định hướng phát triển gắn liền với các khu, cụm công nghiệp trên địa bàn thành phố và kết nối thuận lợi với các đầu mối hạ tầng giao thông chính.

- Phát triển các Cảng cạn trong thời gian tới cũng cần phải đầu tư để trở thành điểm trung chuyển và kết nối mới tại TP. Đà Nẵng và trong khu vực. Phát triển ICD Hoà Vang (tại giao cắt QL14B với ĐT 602) quy mô đến năm 2030 tương ứng là 300.000 TEU và 30ha trong khu vực Trung tâm logistics Hoà Nhơn.

- Trên địa bàn thành phố sẽ hình thành các trung tâm logistics tập trung (trong đó có 01 trung tâm logistics cấp vùng) và các trung tâm logistics, hệ thống kho bãi phụ trợ với tổng diện tích đến năm 2030 khoảng 212 – 235 ha và 2050 khoảng 358 – 390 ha, cụ thể:

(1) Trung tâm logistics khu bến cảng biển Liên Chiểu: có vai trò là trung tâm logistics cấp vùng, đồng thời là trung tâm logistics cảng biển, hạng I, hoạt động như một cảng, bãi container, kho ngoại quan, kho CFS...; vị trí đặt tại Cảng Liên Chiểu (theo đó cần bổ sung 1 tuyến đường sắt kết nối ga hàng hoá Kim Liên, 1 tuyến đường bộ kết nối QL1).

Phương án kết nối: kết nối với mạng giao thông quốc gia bằng đường bộ, đường sắt. Luồng hàng hóa từ phía Bắc và từ cửa khẩu Lao Bảo đi cảng biển Đà Nẵng sẽ chủ yếu qua Trung tâm logistics cảng Liên Chiểu

(2) Trung tâm logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới: là trung tâm logistics cấp tỉnh, đồng thời là trung tâm logistics đường sắt hỗ trợ logistics cảng biển; vị trí đặt tại Ga đường sắt Kim Liên mới, gần Khu công nghiệp Hòa Khánh.

Phương án kết nối: Khả năng kết nối với mạng giao thông quốc gia bằng đường bộ, đường sắt.

(3) Trung tâm logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng: là trung tâm logistics cấp tỉnh, đồng thời là trung tâm logistics đường bộ; vị trí đặt trong Khu công nghệ cao Đà Nẵng; có vai trò là trung tâm logistics phục vụ Trung tâm logistics hàng không và đường sắt.

Phương án kết nối: Kết nối bằng đường bộ tại đường trục vào khu công nghệ cao Đà Nẵng

(4) Trung tâm logistics Hòa Nhơn: là trung tâm logistics cấp tỉnh, đồng thời là trung tâm logistics đường bộ, hạng II, quy mô đến năm 2030 là 40ha (20ha Trung tâm logistics Cảng Đà Nẵng và 20 ha mở rộng về phía Nam Trung tâm logistics Cảng Đà Nẵng); đến năm 2050 là 75ha ; vị trí đặt tại nút giao đường cao tốc và đường Hoàng Văn Thái; có chức năng cung cấp các dịch vụ kỹ thuật phương tiện vận tải đường bộ, dịch vụ môi giới vận tải và dịch vụ logistics cho luồng hàng hóa Bắc - Nam và các tỉnh lân cận trung chuyển qua thành phố Đà Nẵng.

Phương án kết nối: Kết nối bằng đường bộ tới mạng lưới đường cao tốc tại nút giao Hoàng Văn Thái với đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi.

(5) Trung tâm logistics Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng: là trung tâm logistics chuyên dụng hàng không; sẽ được đầu tư xây dựng theo Dự án nâng cấp, cải tạo Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, quy mô đến năm 2030 đạt 4-5 ha phục vụ cảng hàng không quốc tế cửa ngõ quốc tế và khu vực, cấp 4E. Quy mô đến năm 2050 đạt 8 – 10ha, công suất hàng hóa đạt 200.000-300.000 tấn hàng hóa/năm.

Phương án kết nối:

+ Phát triển mạng đường bay theo mô hình vận tải đa phương thức, đảm bảo việc phát triển cân đối, thiết lập sự liên kết giữa các loại hình vận tải khác nhau. Tăng cường sự hợp tác liên kết với các hãng hàng không trong nước và quốc tế để tăng các đường bay trực tiếp đến Đà Nẵng, duy trì các đường bay quốc tế đã khai thác như Đông Nam Á, Đông Bắc Á.; mở các đường bay đến các thị trường xa như Mỹ, châu Âu, Úc, Nga, Ấn Độ, Trung Đông...

+ Nghiên cứu mở rộng và kết nối giao thông về phía Tây sân bay để phục vụ vận chuyển hàng hóa và hành khách nhằm giảm tải cho phía đô thị trung tâm thành phố (xây dựng mới 01 đường cắt hạ cánh và các cơ sở hạ tầng hỗ trợ phục vụ liên quan).

(6) Trung tâm logistics Hòa Phước: là trung tâm logistics cấp tỉnh, đồng thời là trung tâm logistics đường bộ, quy mô đến năm 2030 đạt 05 ha, đến năm 2050 đạt 10 ha. Vị trí tại xã Hòa Phước, huyện Hòa Vang. Có vai trò là trung

tâm logistics và trung chuyển hàng hóa, tổng kho lạnh, kho mát, kho ngoại quan phục vụ chợ đầu mối.

Phương án kết nối: kết nối bằng đường bộ tới chợ đầu mối

(7) Trung tâm logistics Hòa Phú: là trung tâm logistics cấp tỉnh, đồng thời là trung tâm logistics đường bộ, quy mô đến năm 2030 đạt 05 ha, đến năm 2050 đạt 08 ha. Có vị trí tại xã Hòa Phú, huyện Hòa Vang. Có vai trò là logistics đường bộ hỗ trợ, xử lý luồng hàng hành lang kinh tế Đông – Tây. Cung cấp các dịch vụ lưu trữ, vận tải hàng hóa, dịch vụ môi giới, thủ tục hải quan,...

Phương án kết nối: kết nối bằng đường bộ tới cửa khẩu Lao Bảo giúp hỗ trợ, xử lý luồng hàng hóa trên hành lang kinh tế Đông – Tây.

(8) Trung tâm logistics Hòa Ninh: là trung tâm logistics cấp tỉnh nằm tại vị trí phía Nam KCN Hòa Ninh quy mô đến năm 2030 đạt 20 ha. Có vai trò là trung tâm logistics phụ trợ cho KCN Hòa Ninh.

Phương án kết nối: kết nối bằng đường bộ tới KCN Hòa Ninh.

(9) Trung tâm logistics Hòa Hiệp Bắc: là trung tâm logistics cấp tỉnh nằm tại vị trí phường Hòa Hiệp Bắc quy mô đến năm 2030 đạt 42 ha. Có vai trò là trung tâm logistics phụ trợ cho các hoạt động của khu bến cảng biển Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng.

Phương án kết nối: kết nối bằng đường bộ tới các điểm thu hút phát sinh nhu cầu logistics.

(10) Các trung tâm logistics và các kho bãi khác: có vai trò hỗ trợ các trung tâm logistics tập trung, đồng thời thu gom, phân phối hàng hóa phục vụ cho thành phố Đà Nẵng và các tỉnh lân cận; bố trí theo thực tế nhu cầu và điều kiện quỹ đất của thành phố tại KCN hỗ trợ Khu CNC Đà Nẵng, các địa điểm thuận tiện giao thông và gần các đầu mối sản xuất, tiêu thụ hàng hóa.

Bảng 24. Danh mục các trung tâm logistics

STT	Tên TT logistics	Cấp	Quy mô		Tính chất	Dịch vụ
			2030	2050		
1	TT logistics Cảng Liên Chiểu	Trung tâm logistics cấp vùng, hạng I	30 - 35 ha	65 – 70 ha	TT logistics cảng biển	Cảng biển, bãi container, kho ngoại quan, kho CFS...;
2	TT logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới	TT logistics cấp tỉnh	05 - 06 ha	08 – 10 ha	TT logistics đường sắt hỗ trợ logistics cảng biển.	Các dịch vụ hỗ trợ KCN Hòa Khánh

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

STT	Tên TT logistics	Cấp	Quy mô		Tính chất	Dịch vụ
			2030	2050		
3	TT logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng	TT logistics cấp tỉnh	03 - 05 ha	15 – 20 ha	TT logistics đường bộ phụ trợ TT logistics hàng không và đường sắt	Các dịch vụ hỗ trợ khu công nghệ cao Đà Nẵng
4	TT logistics Hòa Nhơn (kết hợp Cảng cạn)	TT logistics cấp tỉnh, hạng II	40 ha	75 ha	TT logistics đường bộ	Dịch vụ kỹ thuật phương tiện vận tải đường bộ, dịch vụ môi giới vận tải và dịch vụ logistics hàng hóa
5	TT logistics CHKQT Đà Nẵng	TT logistics chuyên dụng hàng không	04 – 05 ha	08 – 10 ha	TT logistics chuyên dụng hàng không	Dịch vụ logistics hàng không
6	TT logistics Hòa Phước	TT logistics cấp tỉnh	05 - 07 ha	10 – 15 ha	TT logistics và trung chuyển hàng hóa, tổng kho lạnh, kho mát, kho ngoại quan chợ đầu mối	Dịch vụ lưu trữ, vận chuyển hàng hóa phục vụ chợ đầu mối
7	TT logistics Hòa Phú	TT logistics cấp tỉnh	03 - 05 ha	05 – 08 ha	TT logistics đường bộ hỗ trợ kết nối hành lang Đông - Tây	Dịch vụ lưu trữ, vận tải hàng hóa, dịch vụ môi giới, thủ tục hải quan
8	Trung tâm logistics Hòa Ninh	TT logistics cấp tỉnh	20 ha	20 ha	TT logistics hỗ trợ KCN Hòa Ninh	Các dịch vụ hỗ trợ KCN Hòa Ninh
9	Trung tâm logistics Hòa Hiệp Bắc	TT logistics cấp tỉnh	42ha	42ha	TT logistics hỗ trợ khu bến cảng biển Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng	Các dịch vụ hỗ trợ dịch vụ cảng biển tại khu bến Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng
10	Các TT logistics và kho bãi khác (trên các	TT logistics cấp tỉnh	60 – 70	110 – 120	Hỗ trợ các TT logistics tập trung; thu gom, phân phối hàng hóa cho TP.	Các dịch vụ logistics đô thị và dịch vụ logistics khác

STT	Tên TT logistics	Cấp	Quy mô		Tính chất	Dịch vụ
			2030	2050		
	đường tránh của tuyến đường cao tốc, tại các khu, cụm công nghiệp....)				Đà Nẵng và các tỉnh lân cận.	
	Tổng cộng		212-235	358-390		

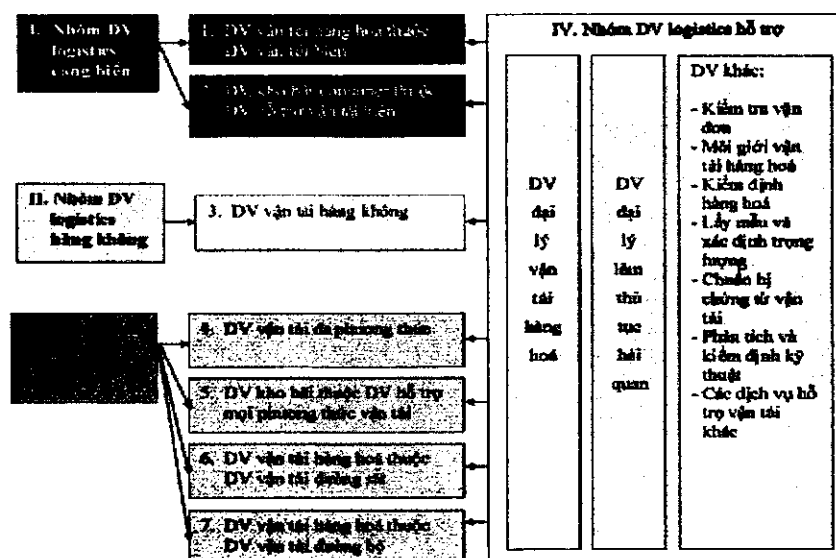
5. Định hướng phát triển dịch vụ logistics

Trong số 17 loại hình dịch vụ logistics theo quy định tại Điều 3 Nghị định số 163/2017/NĐ-CP, Đà Nẵng cần tập trung phát triển các loại hình dịch vụ như trong sơ đồ dưới đây dựa trên cơ sở những nguyên tắc sau:

(1) Phát triển chuỗi dịch vụ logistics có tính tích hợp cho Đà Nẵng

(2) Lấy dịch vụ logistics hàng không và dịch vụ logistics cảng biển làm ưu tiên phát triển trong hệ thống dịch vụ logistics đa phương thức nhằm phát huy lợi thế vốn có của Đà Nẵng

(3) Mức độ ưu tiên phát triển các loại hình dịch vụ theo thứ tự giảm dần từ I, II, III, IV và 1,2,4,5,6,7



Hình 43. Mô hình phát triển dịch vụ logistics tại Đà Nẵng

Những đặc điểm chính cần lưu ý khi phát triển các dịch vụ logistics tại Đà Nẵng

Dịch vụ logistics tại Đà Nẵng để thành công phải có hai yếu tố chính: Quy hoạch lãnh thổ cùng với hợp lý hóa cơ sở hạ tầng: Điều này là cần thiết để sử dụng đầy đủ khu vực dành riêng cho phát triển các dịch vụ Logistics và bảo vệ môi trường bằng cách chuyển hướng giao thông từ các khu dân cư đến Trung tâm Logistics chuyên dụng và xây dựng cơ sở hạ tầng để đáp ứng các nhu cầu cụ thể của hoạt động dịch vụ logistics chuyên nghiệp.

Chất lượng cao với các dịch vụ vận chuyển: Để duy trì tính cạnh tranh, vận tải chất lượng cao là một thành phần thiết yếu của trung tâm. Với toàn cầu hóa, các cửa ngõ lớn của các quốc gia khác cũng đã hình thành nhiều các trung tâm logistics. Các trung tâm logistics ở Đà Nẵng đang phát triển liên tục cần các giải pháp vận tải và logistics hiệu quả nhất kết nối với các trung tâm logistics cảng biển, cảng hàng không, đường bộ và đường sắt

- Thứ nhất, Trung tâm Logistics phải kiểm soát được các chi phí vận tải, chi phí công nghiệp, chi phí nhân sự; gia tăng hoạt động vận tải, luân chuyển nhanh các dòng dịch chuyển hàng hóa; và duy trì khả năng cạnh tranh về năng suất công nghiệp (tính cơ giới hóa, tự động hóa, và gia tăng chuyển đổi số)
- Thứ hai, Trung tâm Logistics phải tìm cách tối ưu hóa chuỗi logistics, bao gồm việc sử dụng tối ưu hệ thống vận tải và kho bãi đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không, cũng như cung cấp tổ chức nhân lực có hiệu suất

6. Định hướng phát triển nguồn nhân lực logistics

Nguồn nhân lực trong dịch vụ logistics nằm trong các nhóm doanh nghiệp khác nhau như: các công ty vận tải đường biển, đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không; các công ty xếp dỡ, cung ứng dịch vụ kho bãi; các công ty giao nhận; các công ty cho thuê mua container; các công ty cung ứng dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật; các công ty kinh doanh dịch vụ bưu chính và dịch vụ chuyển phát nhanh...

Hiện nay, chương trình đào tạo, nâng cao tay nghề trong ngành logistics được thực hiện tại ba cấp độ: đào tạo tại các cơ sở đào tạo chính qui (trường đại học, cao đẳng,...); đào tạo theo chương trình của Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics (VLA) hoặc các trung tâm nghiên cứu, đào tạo về logistics hoặc các chương trình phối hợp giữa Chính phủ Việt Nam với các Chính phủ, tổ chức tư vấn; đào tạo trong nội bộ doanh nghiệp. Tất cả các khóa đào tạo của VLA, trung tâm và doanh nghiệp đều là các khóa học ngắn hạn, thường hạn chế số người tham gia và chỉ mang tính nội bộ.

Định hướng phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển logistics của

thành phố Đà Nẵng hướng tới đáp ứng số lượng cũng như chất lượng nguồn nhân lực:

– Đảm bảo nguồn nhân lực theo nhu cầu nguồn nhân lực logistics của thành phố Đà Nẵng đến năm 2025; năm 2030 và năm 2050.

- Nâng cao tỷ lệ nguồn nhân lực đã qua đào tạo chuyên ngành (từ 35% năm 2020 lên 60% năm 2030 và 80% năm 2050) và có trình độ cao (từ 11% năm 2025 lên 20% năm 2030 và 30% vào năm 2050)

Bảng 25. Các chuyên ngành đào tạo nguồn nhân lực dịch vụ logistics

TT	Các loại hình dịch vụ logistics Đà Nẵng	Chuyên ngành đào tạo chính							
		Tổ chức vận tải			Quản trị kinh doanh	Quản trị nhân lực	Marketing	Tài chính-kế toán	Thương mại trong nước và quốc tế
		Tổ chức vận tải đường bộ, đường sắt, hàng không	Kinh tế vận tải biển	Vận tải đa phương thức					
1	Dịch vụ đại lý vận tải	x	x	x	x	x	X	x	x
2	Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hoá	x	x	x	-	-	-	x	-
3	Dịch vụ bốc xếp hàng hoá	x	x	x	-	-	-	x	-
4	Dịch vụ hỗ trợ khác	x	x	x	-	-	-	-	x

Ghi chú: “x”: là bắt buộc được đào tạo chính quy; “-”: có thể được đào tạo bồi dưỡng.

7. Định hướng kết nối Đà Nẵng với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông – Tây và cả nước.

7.1 Định hướng phát triển dịch vụ logistics kết nối với Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung.

Theo định hướng phát triển đến năm 2050, trên địa bàn TP. Đà Nẵng xây dựng một trung tâm logistics cấp vùng (Trung tâm logistics cảng Liên Chiểu) và các trung tâm logistics cấp tỉnh (Trung tâm logistics Hòa Nhơn, Trung tâm logistics ga hàng hóa Kim Liên mới, Trung tâm logistics Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Trung tâm logistics Khu công nghệ cao, Trung tâm logistics Hòa Ninh...) cùng các trung tâm logistics nhỏ lẻ và các kho bãi khác. Với cơ sở hạ tầng như vậy, có thể nói Đà Nẵng đáp ứng được điều kiện cần và đủ cho ngành logistics phát triển, có sức lan tỏa cho toàn khu vực miền Trung.

Đà Nẵng cần đặt ra mục tiêu tổng thể phát triển cơ sở hạ tầng ngành dịch vụ logistics là tận dụng kinh tế của địa phương để phát triển được hệ thống hạ tầng logistics đồng bộ, liên thông đủ năng lực đáp ứng nhu cầu dịch chuyển, xử lý dòng hàng hóa phát sinh của thành phố, các tỉnh lân cận và một phần lượng hàng hóa từ Hành lang kinh tế Đông-Tây.

Đà Nẵng có thể xác định được định hướng liên quan đến thu hút nguồn hàng dựa trên cơ sở hạt nhân trong lĩnh vực logistics là Đà Nẵng đang có hơn 1.000 công ty chuyên hoạt động trên lĩnh vực vận tải, kho bãi; gần 60 chi nhánh ngân hàng được kết nối giao dịch quốc tế và 30 công ty bảo hiểm trong nước và quốc tế hoạt động “phủ sóng” hầu hết trên mọi lĩnh vực. Cùng với việc phát triển hạ tầng giao thông thuận lợi kết nối các vùng miền, Đà Nẵng sẽ trở thành trung tâm dịch vụ cảng biển và cảng hàng không lớn của khu vực trong tương lai. Đồng thời, Đà Nẵng cần chú trọng phát triển đô thị theo hướng xanh bền vững, đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng phát triển dịch vụ và ứng dụng chuyển đổi số. Đây chính là những yếu tố thuận lợi để Đà Nẵng phát triển lĩnh vực logistics, mở ra một hướng đi mới cho các nhà đầu tư.

Những định hướng liên quan đến việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông có trọng tâm, trọng điểm sẽ góp phần tái cơ cấu hợp lý lĩnh vực vận tải, bảo đảm kết nối hài hòa các phương thức vận tải, phát huy thế mạnh của từng phương thức, làm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả, chất lượng dịch vụ vận tải, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế thành phố Đà Nẵng

Chi phí vận tải đường bộ còn ở mức cao, chưa tối ưu hóa hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp vận tải là một nguyên nhân dẫn đến việc thu hút nguồn hàng đi qua cảng biển, CHKQT của Đà Nẵng còn hạn chế. Vì vậy cần có các giải pháp gom hàng, chất tải, giảm tỷ lệ xe chạy rỗng bằng phát triển ứng dụng sàn giao dịch vận tải; nâng cấp và xây mới kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thì liên kết vùng mới chặt chẽ, giảm thời gian chạy xe, từ đó thu hút được hàng hóa từ các tỉnh lân cận vận chuyển qua Đà Nẵng để xuất khẩu đi nước ngoài. Việc xây dựng 4 tuyến hành lang vận tải gồm: Hành lang Đà Nẵng-Quốc lộ 1A-Quốc lộ 19-Biên giới Việt Lào; Đà Nẵng-Quốc lộ 14B-Quốc lộ 14D-đường Hồ Chí Minh-Tây Nguyên; Dung Quất-Tây Nguyên; và Quy Nhơn-Quốc lộ 19-Tây Nguyên là cần thiết để gom hàng hóa được ở các khu vực từ Tây Nguyên, Lào..., sau đó sẽ chuyển về các cảng Đà Nẵng, rút ngắn được đường đi của hàng hóa, từ đó là tăng khả năng giảm chi phí.

Định hướng phát triển cơ sở hạ tầng và quy hoạch các trung tâm logistics cùng với việc cải thiện hệ thống giao thông thành phố nhằm đáp ứng được điều kiện cần và đủ thúc đẩy dịch vụ kho bãi container hỗ trợ vận tải biển và vận tải đường bộ, đường sắt, vận tải đường thủy... Từ đây góp phần phát triển ngành

dịch vụ logistics Đà Nẵng, tạo sức lan tỏa cho toàn khu vực, hình thành chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại miền Trung.

Bên cạnh đó, cần nghiên cứu xây dựng chính sách hỗ trợ cho các chủ hàng hoặc các công ty logistics/hãng tàu trong hoạt động vận tải trung chuyển để có thể thu hút hàng từ cửa khẩu Lao Bảo và cửa khẩu Nam Giang đi qua cảng biển Đà Nẵng trong thời gian ngắn hạn đến năm 2025, hoặc đến năm 2030¹².

7.2 Định hướng phát triển dịch vụ logistics kết nối với Hành lang kinh tế Đông – Tây

Trong giai đoạn trước mắt, nguồn hàng trên Hành lang kinh tế Đông – Tây qua cửa khẩu Lao Bảo vẫn là đối tượng phục vụ chính của dịch vụ logistics Đà Nẵng đối với hàng hóa quá cảnh; trong tầm nhìn dài hạn, cần xác định tiếp tục mở rộng thị trường khu vực Nam Lào trên Hành lang kinh tế Đông – Tây 2 qua cửa khẩu Nam Giang. Bên cạnh việc đẩy mạnh cạnh tranh, thu hút hàng hóa trên hành lang, Đà Nẵng cũng cần đẩy mạnh liên kết vùng và phối hợp với các địa phương khác, đây sẽ là xu thế chủ đạo cho giai đoạn tới (thay cho tư duy phát triển “hành chính khép kín” như hiện nay). Xu hướng này càng đúng với vùng miền Trung – Tây nguyên. Sự hợp tác chặt chẽ hơn giữa các vùng và giữa các địa phương trong vùng của cả nước sau khi Luật Quy hoạch ra đời và vấn đề về vùng được Nhà nước quan tâm nhiều hơn. Liên kết vùng hiệu quả hơn sẽ đẩy mạnh vai trò trung tâm kinh tế, thúc đẩy ngành logistics, và các dịch vụ hỗ trợ kinh doanh nhằm khắc phục 02 bất lợi quan trọng về phát triển kinh tế của Đà Nẵng: (i) Nguồn cung lao động và đất đai thấp; (ii) Quy mô thị trường nội địa nhỏ dẫn đến không gian phát triển về chiều rộng có giới hạn. Hầu hết các tỉnh miền Trung đều có tiềm năng và lợi thế phát triển các lĩnh vực, ngành kinh tế biển và ven biển, các tỉnh, thành phố trong Vùng đều nhận thức ý nghĩa việc liên kết phát triển vùng là tất yếu, nhằm khai thác tối đa lợi thế của từng địa phương và mục tiêu cuối cùng là chia sẻ lợi ích lâu dài, chia sẻ hạ tầng chung, nâng cao vị thế vùng. Tuy nhiên, để các chủ trương, chính sách liên kết vùng đi vào thực tiễn, cần phải có sự thống nhất, đồng thuận trong mỗi liên kết giữa các địa phương cùng hướng đến mục tiêu cải cách hành chính, xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ, cải thiện môi trường đầu tư, đồng hành cùng doanh nghiệp. Cụ thể với hành lang kinh tế Đông – Tây cần lưu ý vấn đề sau:

- Đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông trên tuyến Hành lang thông qua thúc đẩy thực hiện theo cam kết của các nước thành viên;

¹² Đà Nẵng vừa có lợi thế nhưng đồng thời có những điểm bất lợi so với cảng biển ở Thừa Thiên Huế. Trong trung hạn và dài hạn, Thừa Thiên Huế đã có kế hoạch và chiến lược phát triển cảng biển đẩy mạnh hoạt động logistics. Về mặt chi phí logistics, nếu làm hàng tại các cảng biển Thừa Thiên Huế, đang thấp hơn khoảng 30% so với Đà Nẵng.

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

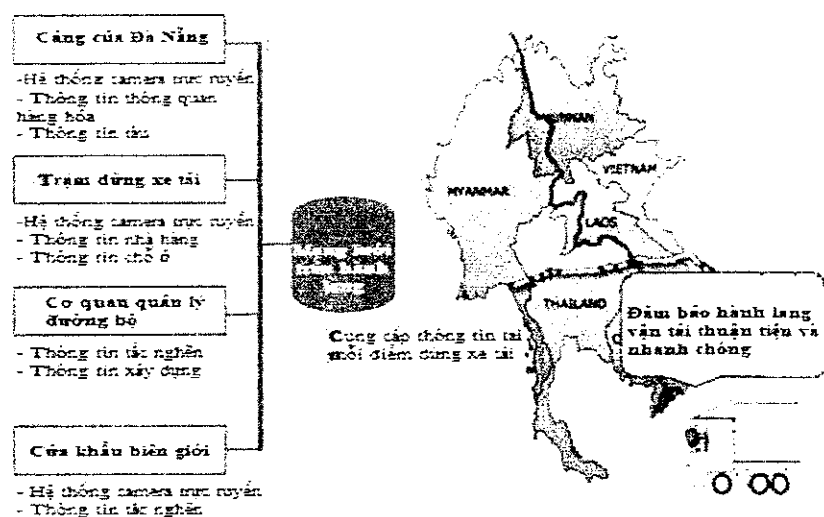
- Xây dựng tuyến đường kết nối thông suốt trên Hành lang kinh tế Đông Tây 2¹³ – Cửa khẩu Nam Giang (Quốc lộ 14D) từ vốn NSNN theo Quy hoạch đã phê duyệt hoặc phối hợp với tỉnh Quảng Nam thu hút nguồn vốn xã hội hóa để đẩy nhanh tiến độ nâng cấp và mở rộng quốc lộ 14D như trình bày ở phần giải pháp về cơ sở hạ tầng đường bộ.

- Phối hợp với các nước trên Hành lang để hoàn thiện hệ thống các điểm dừng dọc tuyến Hành lang, tạo thành các Truck STOP hiện đại.

Tháo gỡ dần các nút thắt do vấn đề thủ tục hải quan chưa thông suốt, tiến hành kết nối trực tuyến và số hóa các thủ tục.

Thống nhất trong thực hiện các thủ tục xuất nhập cảnh, xuất nhập khẩu theo hướng một cửa, một điểm dừng trên toàn tuyến.

Xây dựng hệ thống thông tin kết nối tích hợp trên tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây hỗ trợ hoạt động logistics



Hình 44. Mô hình phát triển mạng lưới hành lang kinh tế Đông – Tây kết hợp hạ tầng cứng (Truck Stop) và hạ tầng mềm (tích hợp chuyển đổi số)

¹³ Từ Đà Nẵng – cửa khẩu Nam Giang (tỉnh Quảng Nam) -huyện Dak Cheung (tỉnh Sekong) - thị xã Pakse (tỉnh Champasak, Lào) - Ubon Ratchathani (Thái Lan)

PHẦN 4: CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN ĐỀ ÁN

1. Giải pháp cấp bách thực hiện Đề án giai đoạn 2022 - 2025

(1) Tập trung hoàn thiện, nâng cao hiệu quả của công tác quy hoạch và thực hiện quy hoạch có liên quan đến phát triển kết cấu hạ tầng logistics:

- Trước mắt là Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn 2050 làm căn cứ để phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố;

- Cập nhật các quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch Vùng Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung, các quy hoạch ngành quốc gia của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương, cũng như các Hiệp định vận tải quốc tế để hình thành mạng lưới giao thông đồng bộ, hiện đại trên Hành lang kinh tế Đông – Tây.

(2) Nghiên cứu, ban hành chính sách hỗ trợ trực tiếp hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, bao gồm:

a. Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành giải pháp hỗ trợ hoạt động vận tải hàng container qua cảng biển Đà Nẵng:

- Mục đích: Duy trì lợi thế cạnh tranh với các cảng biển lân cận, giữ chân khách hàng lớn hiện có, thu hút nguồn hàng, hỗ trợ doanh nghiệp phục hồi và phát triển sau đại dịch.

- Đối tượng áp dụng hỗ trợ: Các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng biển Đà Nẵng (bao gồm 2 loại hàng hoá quá cảnh trên Hành lang kinh tế Đông – Tây và hàng hoá khác qua cảng biển Đà Nẵng).

- Nội dung:

+ Đối với hàng hoá quá cảnh trên Hành lang kinh tế Đông – Tây qua cửa khẩu quốc tế Lao Bảo và Nam Giang (mức hỗ trợ cao hơn 1,25 lần so với hàng hoá thông thường qua cảng biển Đà Nẵng) dự kiến mức hỗ trợ tương ứng là 250.000 đồng/container (đối với container 20 feet), 500.000 đồng/container (đối với container 40 feet trở lên).

+ Đối với hàng hoá xuất, nhập khẩu, nội địa dự kiến mức hỗ trợ tương ứng là 200.000 đồng/container (đối với container 20 feet), 400.000 đồng/container (đối với container 40 feet trở lên).

- Điều kiện để nhận hỗ trợ: Để nhận chính sách hỗ trợ này các đối tượng phải có đơn đề nghị hỗ trợ của doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân; Bản kê số lượng container vận chuyển đi, đến cảng Đà Nẵng có xác nhận của doanh nghiệp khai thác Cảng và các chứng từ xác nhận việc xếp dỡ, giao hàng tại cảng; Tờ khai

hàng hóa xuất khẩu hoặc nhập khẩu đã thông quan mở tại các Chi cục thuộc Cục Hải quan thành phố Đà Nẵng (đối với doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân có hàng hóa xuất khẩu hoặc nhập khẩu vận chuyển bằng container đi, đến cảng biển Đà Nẵng). Bản sao hợp đồng mua bán hàng hóa và chứng từ mua bán (đối với các đối tượng không thực hiện xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa); Hóa đơn giá trị gia tăng vận chuyển hàng hóa, vận đơn hoặc chứng từ khác chứng minh việc vận chuyển hàng hóa bằng container qua cảng biển Đà Nẵng.

- Dự kiến thời gian thực hiện: Xây dựng, ban hành chính sách (năm 2023)¹⁴; triển khai thực hiện thí điểm trong giai đoạn 2 năm (2024-2025), có tổng kết, đánh giá hiệu quả của chính sách hàng năm.

- Dự kiến hiệu quả của giải pháp năm 2025:

Số lượng container được hỗ trợ là khoảng 850.000 cont

Dự kiến số lượng container gia tăng qua cảng biển Đà Nẵng do tác động của chính sách là khoảng: 59.500 cont (tương ứng 7%)

Dự kiến đóng góp vào mức thu với ngân sách thành phố (các dịch vụ trực tiếp như xếp dỡ, vận tải,... và các dịch vụ giá trị gia tăng khác): 8.000.000/1 container, tương đương 476 tỷ đồng

b. Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành chính sách hỗ trợ tiền thuê đất (miễn, giảm) đối với các dự án đầu tư trung tâm Logistics:

- Mục đích:

+ Nâng cao tính hấp dẫn đối với các doanh nghiệp hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

+ Thúc đẩy các doanh nghiệp đầu tư xây dựng hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng (hiện đang rất thiếu)

- Nội dung:

+ Hỗ trợ 30% tiền thuê đất phải nộp trong 3 năm đầu đối với doanh nghiệp thuê đất đầu tư các trung tâm logistics có quy mô dưới 5ha¹⁵ (Căn cứ trên cơ sở tham khảo Quyết định 27/2021/QĐ-TTg ngày 25/9/2021 về việc giảm tiền thuê đất của năm 2021 đối với các đối tượng bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19 và

¹⁴ Trên cơ sở Nghị quyết số 119/2020/QH14 ngày 19/6/2020 của Quốc hội về thí điểm tổ chức mô hình chính quyền đô thị và một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Đà Nẵng

¹⁵ Áp dụng đặc thù cho thành phố Đà Nẵng do giá thuê, mua đất đắt gấp 8-10 lần so với các tỉnh lân cận, do đó diện tích của các trung tâm logistics đề xuất cho thành phố là 5ha. (Theo Quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 do Thủ Tướng chính phủ ban hành thì TT logistics hạng I có quy mô từ 20ha, hạng II có quy mô từ 10ha, chuyên dụng từ 5ha)

Nghị quyết 125/NQ-CP về giảm tiền thuê đất, thuê mặt nước của năm 2022 đối với các đối tượng bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19 do Chính phủ ban hành),

+ Hỗ trợ 50% tiền thuê đất phải nộp trong 3 năm đầu đối với doanh nghiệp thuê đất đầu tư các trung tâm logistics có quy mô từ 5ha trở lên.

- Đối tượng tác động: Các doanh nghiệp, tổ chức đầu tư các dự án trung tâm Logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

- Dự kiến thời gian thực hiện: Thực hiện trong giai đoạn 2023-2030, có tổng kết, đánh giá hiệu quả của chính sách hàng năm.

(3) Thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng.

- Mục tiêu: Tiếp nhận, tháo gỡ kịp thời các khó khăn, vướng mắc liên quan đến hoạt động quản lý, đầu tư, khai thác dịch vụ logistics. Là tiền đề để hình thành Ban chỉ đạo cấp Vùng, cấp Quốc gia gắn với hoạt động logistics trên hành lang kinh tế Đông – Tây và chương trình hợp tác hữu nghị Việt Nam – Lào.

- Đối tượng tác động: các cơ quan quản lý nhà nước, các hiệp hội, doanh nghiệp liên quan đến hoạt động logistics.

- Nội dung:

+ Xây dựng Ban chỉ đạo với cơ cấu gồm: 01 Phó chủ tịch UBND thành phố - Trưởng ban; lãnh đạo Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương - Phó ban thường trực; các thành viên khác gồm các Sở, Ngành và hiệp hội có liên quan¹⁶.

- Dự kiến thời gian thành lập: trong năm 2023

(4) Đẩy nhanh tiến độ đầu tư, đưa vào khai thác các trung tâm logistics, công trình giao thông trọng điểm, hạ tầng phục vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Mục đích: Hoàn thiện cơ sở hạ tầng phục vụ logistics, giúp khai thác có hiệu quả và gia tăng số lượng, giá trị các dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Đối tượng tác động: Cơ sở hạ tầng phục vụ logistics đặc biệt là các trung tâm logistics

- Nội dung và thời gian thực hiện:

+ Xây dựng khu bến cảng biển Liên Chiểu và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với cảng biển Liên Chiểu vào năm 2025;

¹⁶ Các Trung tâm giáo dục Logistics, Hiệp hội ngành nghề liên quan logistics, Hiệp hội các doanh nghiệp,...

+ Xây dựng ga đường sắt Kim Liên và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với ga đường sắt Kim Liên vào năm 2025;

+ Xây dựng ga hàng hóa tại CHKQT Đà Nẵng và hạ tầng trung tâm logistics hàng không Đà Nẵng vào năm 2025;

+ Sau khi hoàn thành việc cải tạo các công trình giao thông trên các đường Ngô Quyền, Ngũ Hành Sơn, Thành phố Đà Nẵng xem xét tiếp tục đầu tư cho các đường còn lại trong giai đoạn đến năm 2025 nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

+ Thành phố Đà Nẵng xem xét việc kiến nghị với Bộ GTVT đầu tư thêm 01 tuyến luồng cho tàu vào Cảng Tiên Sa để các tàu có thể đồng thời vào và ra cùng một thời điểm trước năm 2025

(5) Đẩy mạnh quảng bá thương hiệu logistics thành phố Đà Nẵng với các doanh nghiệp logistics hàng đầu trong nước và thế giới

- Mục đích: thu hút các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước tham gia đầu tư, khai thác dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Đối tượng tác động: các doanh nghiệp logistics hàng đầu như Tân cảng, Vinaline, Gemadept, Maersk Line, SP-PSA, MSC, v.v...

- Nội dung: Tổ chức các sự kiện thường niên (hội chợ triển lãm, chương trình xúc tiến thương mại v.v...) và định kỳ cấp quốc gia và quốc tế (Diễn đàn Logistics Việt Nam, Diễn đàn Logistics hành lang kinh tế Đông – Tây v.v... nhằm quảng bá thương hiệu logistics thành phố Đà Nẵng và thu hút các doanh nghiệp logistics hàng đầu trong và ngoài nước tham gia đầu tư, khai thác dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Thời gian thực hiện: Tổ chức thường niên và định kỳ hàng năm

2. Giải pháp tổng thể thực hiện Đề án giai đoạn 2021-2030

2.1. Giải pháp cơ chế chính sách

(1) Rà soát, bổ sung quy hoạch trung tâm logistics vào Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

(2) Xây dựng, ban hành và triển khai cơ chế, chính sách ưu tiên thu hút đầu tư, hỗ trợ tín dụng cho các doanh nghiệp đầu tư vào các dự án trong lĩnh vực logistics; rà soát, nghiên cứu vận dụng các chính sách ưu đãi đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư năm 2020 và chính sách quy định về ưu đãi, hỗ trợ và thu hút đầu tư của thành phố nhằm lựa chọn được các nhà đầu tư đủ năng lực để đạt được hiệu quả cao; đơn giản hóa cơ chế quản lý tránh tình trạng chồng chéo trách nhiệm và quyền hạn giữa các cơ quan liên quan; tập trung đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng công nghệ thông tin logistics; đẩy mạnh

các hình thức hợp tác và ứng dụng các thành tựu khoa học công nghệ của các doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics;

(3) Xây dựng, ban hành và triển khai cơ chế, chính sách ưu đãi về đơn giá thuê đất tại các khu vực cảng biển quan trọng (Cảng Tiên Sa, Cảng Liên Chiểu,...) nhằm đảm bảo cạnh tranh với cảng biển ở các địa phương lân cận như Thừa Thiên Huế, Quảng Nam,...

(4) Tăng cường đối thoại với các hiệp hội, doanh nghiệp như: Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics, Các chủ tàu, chủ hàng,... để hỗ trợ kịp thời các doanh nghiệp trong việc kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố

(5) Triển khai hiệu quả các chính sách liên quan đến phát triển thị trường dịch vụ logistics cạnh tranh lành mạnh, khắc phục những yếu kém của doanh nghiệp logistics nội địa so với đối thủ cạnh tranh quốc tế; tăng cường chính sách, khả năng hợp tác, liên kết các hoạt động logistics giữa các doanh nghiệp trong khu vực; tạo dựng lợi thế cạnh tranh riêng biệt về dịch vụ cho các doanh nghiệp logistics nội địa. Có chính sách khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tham gia xây dựng các chuẩn phát triển bền vững bao gồm các chuẩn thân thiện môi trường (xanh/ sinh thái), tự động hóa, số hóa doanh nghiệp

(6) Ban hành các chính sách ưu tiên các nhà đầu tư có giấy chứng nhận môi trường (hoặc các chứng chỉ tương đương) nhằm phát triển logistics xanh bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu

2.2. Giải pháp thu hút đầu tư

(1) Nghiên cứu, đề xuất hình thành Khu vực thương mại tự do (FTZ) trung tâm là khu vực bến cảng biển Liên Chiểu, cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Khu Công nghệ cao, các khu công nghiệp (Liên Chiểu, Hòa Khánh, Hòa Khánh mở rộng...) nhằm cung cấp các ưu đãi hấp dẫn với nhà đầu tư như miễn /giảm các loại thuế: thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng (VAT), thuế môn bài, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu...; đơn giản hóa thủ tục xin cấp và gia hạn thời hạn cho thị thực lao động và giấy phép lao động v.v... từ đó tăng cường và đa dạng hóa nhu cầu dịch vụ logistics.

(2) Mở rộng và đa dạng hóa các hình thức đầu tư theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa, huy động tối đa mọi nguồn lực từ các nguồn vốn như: ODA, PPP,...; vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của thành phố về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí...

(3) Tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Đà Nẵng trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển

dịch vụ logistics; đăng cai tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tham gia các hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; Tăng cường liên kết với các hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Đà Nẵng với các nước trong khu vực ASEAN và trên thế giới; Thu hút các doanh nghiệp logistics nước ngoài nhất là các doanh nghiệp có thương hiệu trong lĩnh vực vận tải biển, logistics đến làm ăn, hợp tác với doanh nghiệp tại thành phố...

(4) Đẩy nhanh tiến độ triển khai đầu tư đối với các dự án trung tâm logistics

(5) Thu hút các dự án logistics vào Khu dịch vụ, hậu cần và logistics (thuộc Khu CNC) và các KCN. Hỗ trợ các hoạt động logistics trong khu CNC và các KCN thành phố. Phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc đẩy mạnh hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa thông qua cảng biển, CHKQT Đà Nẵng.

2.3. Giải pháp phát triển dịch vụ logistics

a. Dịch vụ logistics cảng biển

(1) Khuyến khích các doanh nghiệp logistics kinh doanh tại cảng biển Đà Nẵng cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics cơ bản như: thủ tục thông quan XNK, dịch vụ xử lý hàng hóa, dịch vụ hỗ trợ hàng hải, hoa tiêu lai dắt, dịch vụ kho, bãi hàng,...

(2) Thu hút các doanh nghiệp nổi tiếng trong lĩnh vực giao nhận vận tải trọn gói tích hợp quốc tế như DHL, Shopee, FedEx,....đặt tổng kho giao nhận tại cảng Liên Chiểu, phát huy ưu thế và vai trò trung chuyển của thành phố Đà Nẵng.

(3) Nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics tại cảng biển như phần mềm đặt chỗ ra vào cảng, hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, hệ thống định vị container bằng mã QR code,....

b. Dịch vụ logistics hàng không

(1) Tăng cường năng lực vận chuyển và xử lý hàng hóa bằng đường hàng không. Trong đó tập trung đầu tư các dịch vụ logistics giá trị gia tăng có giá trị cao: xử lý đơn hàng hỏa tốc, giao nhận trực tuyến, đổi trả hàng, chuyển phát bảo đảm, dịch vụ tài chính, dịch vụ bảo hiểm, tư vấn về thuế, phí, môi giới.... Hình thành chuỗi khép kín bao gồm thu mua, lưu kho, bảo quản, vận tải, giao nhận và các dịch vụ giá trị gia tăng khác (đóng gói, dán nhãn, lắp ráp, thu hồi, bảo hiểm,...) đảm bảo vận chuyển nhanh chóng bằng đường hàng không, đặc biệt phù hợp đối với các mặt hàng có giá trị cao như hàng điện tử, thuốc, thực phẩm chức năng, hàng mỹ nghệ cao cấp, văn kiện bảo đảm, chuyển phát hỏa tốc...

(2) Phát triển hệ thống kho hàng hóa hoàn thiện bao gồm kho thông thường và chuyên dụng (hệ thống kho lạnh, kho cách ẩm,...) đi kèm với cung cấp các dịch vụ logistics hoàn chỉnh tại CHKQT Đà Nẵng.

(3) Khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics hàng không cung cấp dịch vụ hoạt động liên tục 24/07.

(4) Phát triển dịch vụ kho ngoại quan tại CHKQT Đà Nẵng để tăng khả năng hỗ trợ phân loại hàng hóa, đóng gói, dán nhãn, kiểm đếm, phân phối,...; tư vấn báo giá và giải quyết các thủ tục kho ngoại quan cho khách hàng dựa trên các quy định, luật định cùng mối quan hệ tốt với cơ quan liên quan trong chuỗi cung ứng dịch vụ hàng không.

(5) Kêu gọi thu hút đầu tư phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài với hệ thống kho bãi tách rời sân bay nhưng có các chức năng đầy đủ như tại sân bay bao gồm: soi chiếu an ninh; cân đo hàng hóa; thủ tục hải quan; chất xếp hàng hóa lên phương tiện chở hàng đường không, ...giảm thiểu thời gian làm thủ tục bay cho hàng hóa, đẩy nhanh tốc độ luân chuyển của hàng hóa quốc tế.

(6) Tăng cường kết nối CHKQT Đà Nẵng với các tỉnh trong Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, Hành lang kinh tế Đông Tây và cả nước thông qua mạng lưới đường bộ (quốc lộ 1A và quốc lộ 14B,...), đường sắt (đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị).

(7) Duy trì các đường bay quốc tế đã khai thác như Đông Nam Á, Đông Bắc Á...; **ngiên cứu mở mới một số đường bay thẳng** kết nối Đà Nẵng đến các trung tâm trong khu vực và trên thế giới như Mỹ, châu Âu, Úc, Nga, Ấn Độ, Trung Đông...

c. Dịch vụ logistics đường sắt

(1) Xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên kết nối với Cảng Liên Chiểu: đầu tư phát triển ga Kim Liên thành đầu mối, điểm kết nối đa phương thức (đường biển – đường sắt – đường bộ).

(2) Nâng cấp hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam. Di dời tuyến về phía Đông đường cao tốc và đi chung hành lang với tuyến đường sắt tốc độ cao về ga Đà Nẵng mới tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang, TP Đà Nẵng.

(3) Xem xét thời điểm đầu tư phù hợp tuyến đường sắt Tây Nguyên với hướng tuyến: Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước; Đoạn tuyến Đà Nẵng - Kon Tum xuất phát từ ga Đà Nẵng mới, sau đó chạy theo hướng QL.14B và QL14 để đi về phía Kon Tum.

(4) Xem xét kết nối xuyên biên giới qua đường sắt, đặc biệt là về phía

Tây, để tăng cường kết nối Đông – Tây

2.4. Giải pháp phát triển hạ tầng logistics

a. Hạ tầng kết nối

(1) Đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông với các nước trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây; Tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng và dịch vụ logistics .

(2) Sớm triển khai xây dựng tuyến đường hành lang kinh tế Đông Tây¹⁷ (Quốc lộ 14D).

(3) Đẩy mạnh áp dụng Cơ chế một cửa, một điểm dừng, tháo gỡ dần các nút thắt do vấn đề thủ tục hải quan chưa thông suốt, tiến hành kết nối trực tuyến và số hóa các thủ tục và thống nhất trong các thủ tục xuất nhập cảnh, xuất nhập khẩu trên toàn tuyến.

b. Hạ tầng trung tâm logistics

(1) Phát triển các trung tâm logistics cấp vùng, địa phương và chuyên dụng bảo đảm cung cấp các dịch vụ logistics đáp ứng tốt nhu cầu sản xuất trong nước, xuất nhập khẩu của thành phố Đà Nẵng và khu vực miền Trung - Tây Nguyên; có khả năng cung cấp một số dịch vụ logistics cạnh tranh cho luồng hàng hóa quốc tế trung chuyển trên hành lang kinh tế Đông - Tây ra vào cảng biển Đà Nẵng.

(2) Xây dựng thành phố Đà Nẵng thành một thành phố có trung tâm logistics cấp I quốc gia và cấp II của vùng; Phát triển các trung tâm logistics đô thị đáp ứng nhu cầu thu mua, phân phối bán buôn các loại hàng hóa tiêu dùng phục vụ nhu cầu đời sống hàng ngày của người dân Thành phố và khu vực lân cận với các trung tâm logistics¹⁸.

(3) Hoàn thiện, phát triển hạ tầng kho bãi và các trang thiết bị xếp dỡ, đóng gói tại các trung tâm logistics đảm bảo tính thuận tiện khi kết nối với mạng lưới hạ tầng giao thông.

c. Hạ tầng công nghệ thông tin

(1) Triển khai có hiệu quả các Chương trình, Kế hoạch Ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số của Thành phố giai đoạn 2021-2030 cũng như Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm

¹⁷ Từ Đà Nẵng – cửa khẩu Nam Giang (tỉnh Quảng Nam) -huyện Dak Cheung (tỉnh Sekong) - thị xã Pakse (tỉnh Champasak, Lào) - Ubon Ratchathani (Thái Lan)

¹⁸ Trung tâm logistics Cảng Liên Chiểu; Trung tâm logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới; Trung tâm logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng; Trung tâm logistics Hòa Nhơn; Trung tâm logistics Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng; Trung tâm logistics Hòa Phước; Trung tâm logistics Hòa Phú; Trung tâm logistics Hòa Ninh; Các trung tâm logistics và các kho bãi khác

2030 do Thủ tướng Chính phủ ban hành. Chú trọng đầu tư hạ tầng CNTT, xây dựng mạng lưới CNTT thông suốt, toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan... tới các doanh nghiệp logistics và chủ hàng.

(2) Tổ chức hoặc phối hợp tổ chức các chương trình, hội nghị kết nối các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics nhỏ và vừa với các Công ty, chuyên gia phần mềm CNTT để được hướng dẫn, đào tạo, tư vấn, hỗ trợ tiếp cận và đầu tư trang bị, nâng cấp các ứng dụng CNTT phục vụ quản lý thông tin và chuyển giao dữ liệu, sản xuất và đặt hàng, giao hàng, khai báo hải quan, phần mềm dịch vụ logistics (RFID, Barcode, e-logistics) theo các tiêu chuẩn quốc tế.

(3) Xây dựng các Sàn giao dịch vận tải của thành phố Đà Nẵng; Tham gia có hiệu quả các sàn giao dịch vận tải quốc gia; tuyên truyền, phổ biến rộng rãi, tạo cơ hội cho cộng đồng doanh nghiệp, các hiệp hội ngành hàng đăng ký, tìm kiếm và lựa chọn đối tác trong quá trình sản xuất kinh doanh theo phương thức giao dịch qua sàn thương mại điện tử, thanh toán điện tử.

(4) Tổ chức các lớp tập huấn cho doanh nghiệp về ứng dụng CNTT vào quản lý hoạt động kinh doanh logistics. Hỗ trợ các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và sử dụng dịch vụ logistics đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, phần mềm quản lý trong hoạt động kinh doanh, đặc biệt là tiếp cận và áp dụng các phần mềm, ứng dụng trong phương thức kinh doanh thương mại điện tử trên máy tính, điện thoại di động...

(5) Xây dựng và triển khai hiệu quả hệ thống công nghệ thông tin hải quan tập trung, tích hợp thông minh, đảm bảo các yêu cầu về an toàn thông tin hệ thống với nền tảng số, phù hợp với kiến trúc Chính phủ số điện tử; ứng dụng mạnh mẽ những thành tựu khoa học công nghệ của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư theo hướng tập trung hóa, hiện đại hóa, tự động hóa kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan; triển khai mô hình biên giới thông minh, hải quan xanh; xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng, máy móc, trang thiết bị hiện đại đáp ứng yêu cầu quản lý Nhà nước về hải quan; thực hiện cơ chế một cửa quốc gia, cơ chế một cửa ASEAN, kết nối với các đối tác thương mại của Việt Nam.

(6) Hình thành và vận hành mạng thông tin (CSDL) cung cấp dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố, khu vực KTTĐ Miền Trung và các nước thuộc hành lang kinh tế Đông - Tây về giá cả thị trường dịch vụ logistics, cung cầu hàng hóa, cũng như khả năng kết nối vận chuyển.

(7) Hình thành các trung tâm kho bãi, chia chọn tự động dựa trên công nghệ số phục vụ logistics.

(8) Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics (hệ thống giao dịch không giấy tờ, thanh toán điện tử, giao dịch trực tiếp, hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử EDI...). Xây dựng cổng thông tin giao dịch thương mại trên nền thông tin logistics tích hợp với thuế, hải quan, ngân hàng điện tử. Bảo đảm cơ sở hạ tầng thông tin mạng, internet mạnh, thông suốt nhằm đáp ứng yêu cầu và nhu cầu phát triển của hoạt động logistics cả chất và lượng.

2.5. Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực

(1) Khuyến khích đào tạo logistics tại các trường nghề, cao đẳng, đại học; Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics.

(2) Nghiên cứu ban hành và triển khai chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp về kinh phí trong việc tăng cường đào tạo đội ngũ nhân lực quản lý, khai thác trong lĩnh vực logistics; đặc biệt là nguồn nhân lực có trình độ cao, có khả năng ứng dụng khoa học công nghệ mới, hiện đại trong lĩnh vực logistics.

(3) Tổ chức đào tạo tại chỗ, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ nhân lực hiện có. Phối hợp tổ chức các khóa đào tạo với các tổ chức quốc tế như các Trường, Viện nghiên cứu, doanh nghiệp về logistics,... tại các nước phát triển như Singapore, Hà Lan, Đức, Mỹ, Anh,... **cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp về quản lý, khai thác hoạt động logistics.**

(4) Xây dựng mối quan hệ gắn kết giữa các cơ sở đào tạo trong lĩnh vực logistics và các doanh nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả công tác đào tạo, đồng thời phát triển nguồn nhân lực và sử dụng có hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo. **Khuyến khích các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn có chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập**

(5) Thu hút các nguồn tài trợ trong nước và quốc tế cho các chương trình đào tạo nhân lực logistics trong và ngoài nước, hợp tác với các tổ chức logistics quốc tế như FIATA, IATA để đào tạo nguồn nhân lực.

PHẦN 5: NHU CẦU VỐN, QUỸ ĐẤT VÀ ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ ĐỀ ÁN

1. Nhu cầu vốn đầu tư

1.1. Tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư, cơ cấu nguồn vốn

Giai đoạn đến năm 2030: Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển dịch vụ logistics khoảng 12.886 tỷ đồng; Trong đó, vốn ngân sách nhà nước dự kiến khoảng 3.276 tỷ đồng phục vụ công tác xây dựng, giải phóng mặt bằng; kêu gọi đầu tư và hỗ trợ đào tạo, phát triển nguồn nhân lực cho logistics.

Giai đoạn 2030 – 2050: Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển dịch vụ logistics khoảng 12.307 tỷ đồng. Trong đó, vốn ngân sách nhà nước dự kiến khoảng 3.436 tỷ đồng phục vụ công tác xây dựng, giải phóng mặt bằng; kêu gọi đầu tư và hỗ trợ đào tạo, phát triển nguồn nhân lực cho logistics.

Bảng 26. Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển logistics đến năm 2030, định hướng đến năm 2050

TT	Lĩnh vực	Giai đoạn đến 2030 (tỷ đồng)		Giai đoạn 2031 - 2050 (tỷ đồng)	
		NSNN	XHH	NSNN	XHH
1	Vốn đầu tư xây dựng các trung tâm logistics	3.271	9.535	3.428	8.829
2	Vốn đầu tư hệ thống kho bãi ngoài trung tâm logistics		60		20
3	Vốn phát triển hỗ trợ nguồn nhân lực, đào tạo	5	15	8	22
Tổng		3.276	9.610	3.436	9.947

1.2. Tổng hợp nhu cầu sử dụng đất phát triển logistics

Đến năm 2030: Tổng nhu cầu sử dụng đất để thực hiện quy hoạch phát triển logistics Đà Nẵng khoảng 321,8 ha

Đến năm 2050: Tổng nhu cầu sử dụng đất để thực hiện quy hoạch phát triển logistics Đà Nẵng khoảng 511,8 ha tăng so với năm 2030 là 190 ha.

Bảng 27. Nhu cầu quỹ đất phát triển logistics đến năm 2030, định hướng đến năm 2050

TT	Lĩnh vực	Quỹ đất đến năm 2030 (ha)	Quỹ đất đến năm 2050 (ha)
1	Quỹ đất xây dựng các trung tâm logistics	235	390
2	Quỹ đất phát triển KCHT GTVT phục vụ kết nối logistics	36,8	71,8
3	Quỹ đất khác (Trạm trung chuyển, Truck Stop,...)	50	50
Tổng		321,8	511,8

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

Bảng 28. Chi tiết nhu cầu vốn và quỹ đất đầu tư

STT	Tên Dự án	Dự kiến vốn đầu tư		Nhu cầu quỹ đất	
		2022-2030	2031-2050	2030	2050
I	Dự án xây dựng TT logistics				
1	TT logistics Cảng Liên Chiểu	1.932	2.466	35	70
2	TT logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới	331	282	6	10
3	TT logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng	276	1.057	5	20
4	TT logistics Hòa Nhơn	2.208	2.466	40	75
5	TT logistics CHKQT Đà Nẵng	525	670	5	10
6	TT logistics Hòa Phước	386	564	7	15
7	TT logistics Hòa Phú	276	211	5	8
8	Trung tâm logistics Hòa Ninh	1.104	331	20	20
9	Trung tâm logistics Hòa Hiệp Bắc	1.904	828	42	42
10	Các TT logistics và kho bãi khác (trên các đường tránh của tuyến đường cao tốc, tại các khu, cụm công nghiệp ...)	3.864	3.382	70	120
	Tổng cộng	12.806	12.257	235	390

1.3. Danh mục dự án ưu tiên đầu tư

Danh mục dự án ưu tiên đầu tư chia làm 02 hạng mục chính, hạng mục đầu tư xây dựng và hoàn thiện các trung tâm logistics do UBND thành phố kêu gọi đầu tư và hạng mục xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ logistics.

Bảng 29. Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư

STT	Tên Dự án	Nguồn vốn	Ghi chú
I	Dự án xây dựng TT logistics		
1	TT logistics Cảng Liên Chiểu	Vốn nhà đầu tư	Dự án đầu tư xây dựng các trung tâm logistics mang tính động lực do UBND TP kêu gọi đầu tư
2	TT logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới	Vốn nhà đầu tư	
3	TT logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng	Vốn nhà đầu tư	
4	TT logistics Hòa Nhơn	Vốn nhà đầu tư	
5	TT logistics CHKQT Đà Nẵng	Vốn nhà đầu tư	
6	TT logistics Hòa Phước	Vốn nhà đầu tư	
7	TT logistics Hòa Phú	Vốn nhà đầu tư	

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

STT	Tên Dự án	Nguồn vốn	Ghi chú
8	Trung tâm logistics Hòa Ninh	Vốn nhà đầu tư	
9	Trung tâm logistics Hòa Hiệp Bắc	Vốn nhà đầu tư	
10	Các TT logistics và kho bãi khác (trên các đường tránh của tuyến đường cao tốc, tại các khu, cụm công nghiệp...)	Vốn nhà đầu tư	
II	Dự án giao thông kết nối với TT logistics		
1	Đường sắt tại Trung tâm Logistics Liên Chiểu tới ga hàng hóa mới	Vốn nhà nước và Vốn nhà đầu tư	Các dự án đầu tư xây dựng KCHT phục vụ logistics do UBND thành phố đầu tư
2	Đường bộ từ QL1 vào Trung tâm Logistics Liên Chiểu	Vốn nhà nước và Vốn nhà đầu tư	
3	Đường bộ nối tuyến tránh Nam hầm Hải Vân – Túy Loan với TT Logistics khu CNC, mở rộng nút giao	Vốn nhà nước và Vốn nhà đầu tư	
4	Đường bộ vào trung tâm Logistics Hòa Nhơn	Vốn nhà đầu tư	
5	Đường hầm Nguyễn Văn Cừ với trung tâm logistics cảng Liên Chiểu	Vốn nhà nước và Vốn nhà đầu tư	
6	Đường nối QL1 mới với vành đai phía tây	Vốn nhà nước và Vốn nhà đầu tư	

2. Đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội của Đề án

2.1 Đánh giá chung

Đề án đã làm rõ thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố, đưa ra một số định hướng và giải pháp nhằm đẩy mạnh các loại hình dịch vụ logistics trong thời gian tới. Những giải pháp, chương trình, kế hoạch được thực hiện một cách đồng bộ sẽ thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics của Đà Nẵng một cách hiệu quả và bền vững. Đóng góp quan trọng đối với tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế của thành phố và khu vực KTTĐ Miền Trung.

Phát triển tốt dịch vụ logistics tại Đà Nẵng sẽ tạo được nguồn thu lớn cho ngân sách thành phố, đồng thời góp phần phát triển các ngành, lĩnh vực liên quan đến dịch vụ logistics như:

- Kết quả khảo sát cho thấy, nhiều nhà đầu tư muốn mở rộng, đầu tư mới vào Đà Nẵng, đặc biệt là khi cảng biển Liên Chiểu đi vào hoạt động. Một trong những yêu cầu quan trọng là giảm chi phí logistics; kết nối giao thông thuận lợi, có tuyến vận tải container bằng đường biển từ Đà Nẵng kết nối trực tiếp đến các cảng biển trung chuyển lớn Hồng Kong, Singapore, Kaoshiung. Vì vậy, việc tiếp tục thu hút đầu tư, phát triển cảng biển, cảng hàng không, đường bộ cao tốc, duy trì, phát triển tuyến vận tải container, các công trình giao thông kết nối là rất quan trọng đối với các nhà đầu tư, góp phần giảm chi phí logistics, giảm thời gian đi

lại, chi phí vận tải, giảm giá thành đầu vào nguyên vật liệu và vận chuyển, xuất khẩu hàng hoá thuận lợi.

- Phát triển hạ tầng logistics, giảm chi phí logistics, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics sẽ là tiềm năng cho sự phát triển của các ngành như giao thông vận tải, công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp phần mềm, sản xuất hàng xuất khẩu,...; thu hút đầu tư vào các khu, cụm công nghiệp trên địa bàn Thành phố.

- Phát triển logistics tại Đà Nẵng sẽ thu hút các chủ hàng đến và đi các cảng Đà Nẵng. Từ đó xây dựng thương hiệu, tuyên truyền quảng bá hình ảnh thúc đẩy ngành du lịch phát triển, tăng cường sự hợp tác giữa du lịch Đà Nẵng với du lịch các địa phương Vùng KTTĐ Miền Trung và hành lang kinh tế Đông Tây.

- Phát triển dịch vụ vận tải bằng đường biển sẽ thúc đẩy sự hợp tác với các doanh nghiệp để phát triển công nghiệp đóng tàu, sửa chữa tàu biển.

- Giảm chi phí logistics sẽ góp phần làm giảm giá thành hàng hóa, tăng sức cạnh tranh của hàng hóa được sản xuất ở Đà Nẵng. Góp phần tạo thuận lợi cho việc sản xuất hàng hóa tại các khu công nghiệp, khu công nghệ cao, cụm công nghiệp trên địa bàn.

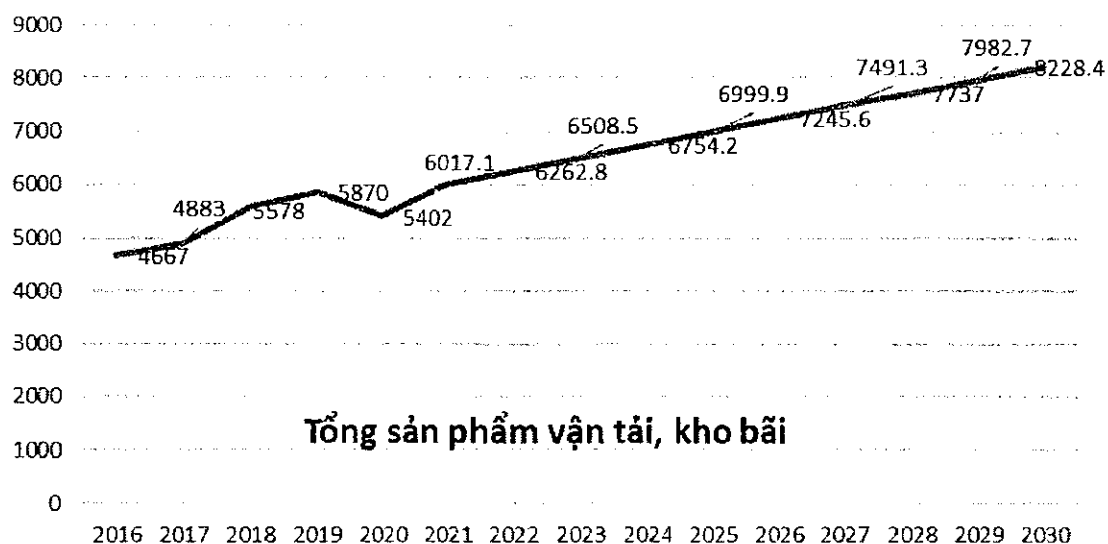
- Duy trì và phát triển các tuyến container sẽ thu thuế xuất nhập khẩu tăng thêm cho thành phố, đồng thời thu nộp ngân sách nội địa cũng tăng cao; giải quyết thêm công ăn việc làm cho người lao động địa phương, giảm tải cho các phương tiện vận tải đường bộ và tai nạn giao thông và sẽ tạo điều kiện thuận lợi thu hút nhiều doanh nghiệp đầu tư; và đặc biệt quan trọng là nâng cao năng lực cạnh tranh của Thành phố.

Nhóm tư vấn căn cứ trên cơ sở dữ liệu thu thập được trong quá khứ liên quan đến ngành dịch vụ logistics tại Đà Nẵng cũng như kịch bản phát triển kinh tế của Đà Nẵng được tính toán trong thuyết minh báo cáo Quy hoạch Thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (dự thảo) để tính toán hiệu quả kinh tế xã hội với kịch bản phát triển kinh tế ở mức trung bình. Trong đó, kinh tế thế giới ổn định, không có nhiều biến động địa kinh tế - chính trị thế giới quá lớn ảnh hưởng tiêu cực đến triển vọng tăng trưởng của kinh tế thế giới. Theo đó, tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu duy trì ở mức giảm nhẹ trung bình khoảng 3,5% giai đoạn 2021-2025; 3% giai đoạn 2026-2030 và 2,5% giai đoạn 2031-2050.

2.2 Đánh giá hiệu quả kinh tế

Ngành dịch vụ logistics tiếp tục có những đóng góp vào GRDP của thành phố từ 11% ÷ 12% giai đoạn 2030 và 15% ÷ 15,5% giai đoạn 2050, tương xứng với vai trò là một trong những ngành kinh tế mũi nhọn của Đà Nẵng.

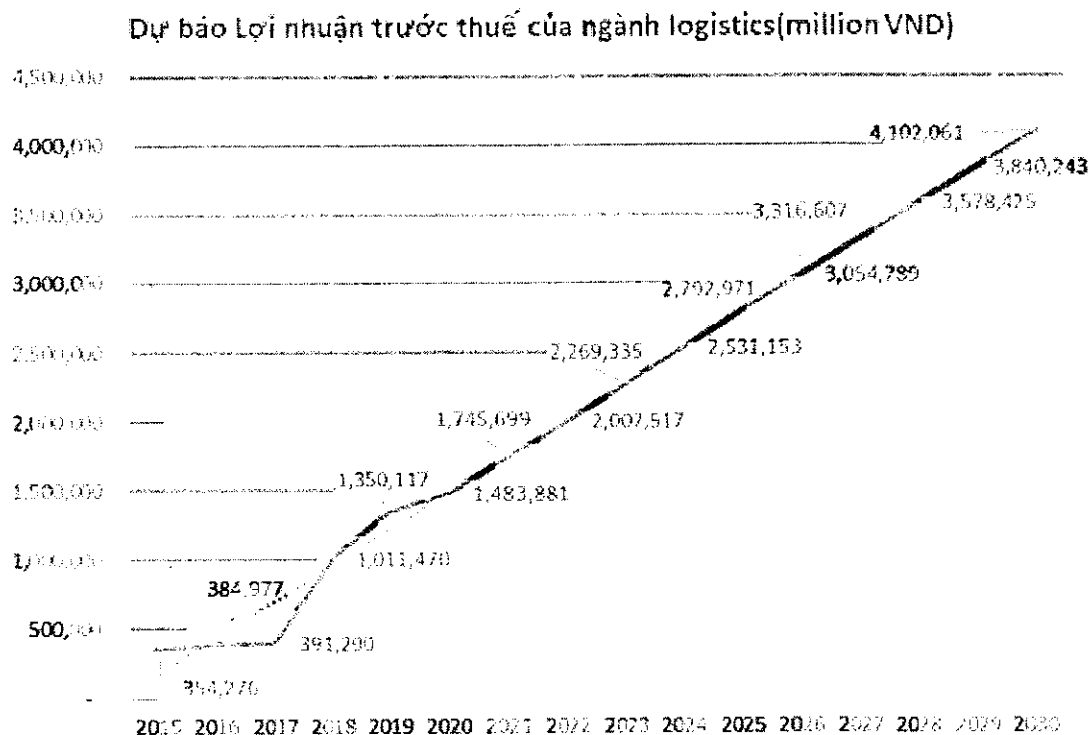
Góp phần gia tăng tổng sản phẩm dịch vụ logistics trong cơ cấu kinh tế của Đà Nẵng từ 2 – 3 lần, xóa bỏ các “nút thắt cổ chai” về cơ sở hạ tầng logistics, sơ bộ xây dựng nền tảng phát triển logistics hiện đại, phát triển mạnh mẽ logistics 3PL; phát triển ngành logistics trở thành một trong các ngành có tỷ trọng GRDP đáng kể của thành phố Đà Nẵng; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, viễn thông hiện đại và thương mại điện tử vào cung cấp dịch vụ logistics.



Gia tăng thu ngân sách nhà nước qua các khoản thu thuế, phí liên quan, đặc biệt là thuế thu nhập doanh nghiệp do dự đoán lợi nhuận có xu hướng gia tăng tốt trong giai đoạn 2025 – 2050 của các DN dịch vụ logistics khi Đà Nẵng phát triển khu phức hợp logistics.

Gia tăng vốn đầu tư nước ngoài từ các chính sách tạo thuận lợi và hỗ trợ của chính quyền.

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050



2.3 Đánh giá hiệu quả xã hội

Gia tăng số doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực logistics từ 10% - 20%

Gia tăng tổng số người lao động trong lĩnh vực logistics từ 10% -20%

Gia tăng chất lượng nhân lực lao động trong lĩnh vực logistics do được đầu tư nhiều hơn, NSLĐ tăng 10% -20%

Gia tăng thu nhập của người lao động làm việc trong lĩnh vực logistics từ 10% - 20%.

PHẦN 6: TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐỀ ÁN

1. Nguyên tắc chung

- Phân công đơn vị chủ trì đầu mối là Sở Công Thương rà soát triển khai Đề án.

- Phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng sở, ban ngành, UBND quận huyện, doanh nghiệp trên cơ sở nội dung Đề án và cập nhật kết nối các nhiệm vụ mới do Thành ủy, HĐND và UBND thành phố giao trên cơ sở thẩm quyền và chức năng chuyên ngành của từng đơn vị đối với hoạt động logistics để đảm bảo đạt hiệu quả Đề án đồng thời tạo sự đồng bộ trong quản lý và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Có phương pháp đánh giá hiệu suất lao động (KPI) của hoạt động cấp phép, các thủ tục hành chính liên quan hoạt động của phương tiện vận tải, xếp dỡ, liên quan đến hoạt động giám sát, thông quan hàng hóa đối với từng cán bộ, công chức tham gia trong chuỗi cung ứng logistics.

- Nguồn lực thực hiện Đề án:

+ Nguồn vốn ngân sách: Thành phố ưu tiên nguồn vốn đầu tư công để triển khai các hạng mục đầu tư cơ sở hạ tầng hỗ trợ phát triển các dịch vụ, trung tâm logistics.

+ Huy động nguồn vốn từ doanh nghiệp, các nhà đầu tư và từ các nguồn vốn hợp pháp khác.

2. Nhiệm vụ của Sở Công Thương

- Chủ trì tổ chức công bố Đề án “Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050”. Chủ trì tổ chức theo dõi, đôn đốc, đánh giá và báo cáo UBND thành phố về tình hình triển khai Đề án; kịp thời đề xuất tháo gỡ khó khăn, vướng mắc.

- Chủ trì, phối hợp với các Sở, ngành liên quan tham mưu UBND thành phố trong việc đề xuất các giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, phát triển trung tâm logistics.

- Chủ trì tham mưu thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng; tiến tới tham mưu, đề xuất Chính phủ chủ trì thành lập Tổ công tác/ Ban chỉ đạo cấp Vùng, cấp Quốc gia (với sự tham gia của các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây) để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics.

3. Nhiệm vụ của các sở, ban, ngành, UBND các quận, huyện

Căn cứ theo nội dung Đề án, các sở, ban, ngành, UBND các quận, huyện chủ động xây dựng kế hoạch cụ thể để triển khai thực hiện và tích hợp định hướng phát triển logistics vào các chương trình, đề án, kế hoạch... phát triển của ngành theo chức năng nhiệm vụ.

3.1. Sở Giao thông vận tải

- Tham mưu UBND thành phố phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải, đảm bảo tiến độ đầu tư các công trình giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố.

- Tham mưu UBND thành phố phối hợp với các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây kiến nghị cụ thể với Bộ Giao thông vận tải đẩy nhanh tiến trình đầu tư các dự án giao thông trọng điểm trên tuyến Hành lang như: Đường bộ cao tốc Bắc – Nam, Đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo kết nối cửa khẩu quốc tế Lao Bảo, tuyến QL14D, QL14E kết nối với cửa khẩu quốc tế Nam Giang, Khu bến Liên Chiểu.

- Chủ trì triển khai đồng bộ nhóm giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng logistics (hệ thống nhà ga, bến cảng, cảng cạn, kho bãi, trung tâm logistics,...); các giải pháp giảm ùn tắc giao thông, ứng dụng điều hành quản lý giao thông thông minh.

- Điều hành linh hoạt, nâng cao hiệu quả công tác tổ chức giao thông, đẩy mạnh kết nối vận tải đa phương thức hiệu quả; liên kết các hình thức vận tải đường bộ, đường thủy (đường thủy nội địa và đường biển), đường sắt, đường hàng không, nhằm giảm chi phí vận tải và các chi phí logistics.

3.2. Sở Kế hoạch và Đầu tư

- Chủ trì rà soát, tích hợp phương án phát triển các trung tâm logistics vào Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Tổng hợp, thẩm định, tham mưu UBND thành phố trình HĐND thành phố bố trí vốn đầu tư công 5 năm và hàng năm để triển khai thực hiện Đề án theo quy định của Luật Đầu tư công.

- Phối hợp nghiên cứu, đề xuất, triển khai các cơ chế, giải pháp đẩy mạnh thu hút đầu tư và đẩy nhanh tiến độ, nâng cao hiệu quả đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics và dự án kết cấu hạ tầng giao thông, hạ tầng kỹ thuật đồng bộ trên địa bàn thành phố có sử dụng toàn bộ hoặc một phần vốn đầu tư công.

- Nghiên cứu, tham mưu UBND thành phố xem xét áp dụng phương án đầu tư xây dựng và khai thác trung tâm logistics theo phương thức đối tác công - tư (PPP).

- Cung cấp thông tin về các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư theo quy định của pháp luật. Phối hợp tổ chức các hoạt động đối thoại, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp và các dự án đầu tư hạ tầng logistics.

3.3. Sở Tài chính

- Hàng năm, các ngành, địa phương căn cứ chủ trương của cấp có thẩm quyền, tiêu chuẩn, định mức và nội dung chi theo quy định hiện hành lập dự toán chi tiết kinh phí thực hiện Đề án gửi Sở Tài chính (đối với nhiệm vụ chi thường xuyên) để tổng hợp trên cơ sở khả năng cân đối ngân sách, báo cáo UBND thành phố trình HĐND thành phố phê duyệt dự toán kinh phí thực hiện theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

- Phối hợp với các sở, ngành, địa phương tham gia các nội dung liên quan đến cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố theo quy định.

3.4. Sở Xây dựng

- Chủ trì rà soát, tích hợp phương án phát triển các trung tâm logistics vào các đồ án quy hoạch chung, quy hoạch chi tiết các phân khu trên địa bàn thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Hướng dẫn chủ đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng logistics, giao thông vận tải, hạ tầng thương mại tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng; khớp nối hạ tầng kỹ thuật dự án đồng bộ với hệ thống hạ tầng kỹ thuật khu vực;

- Tham gia thẩm định dự án hạ tầng logistics, thực hiện cấp phép xây dựng công trình theo chức năng, nhiệm vụ quy định và tiến độ yêu cầu của thành phố.

3.5. Sở Tài nguyên và Môi trường

- Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành giải pháp hỗ trợ chi phí thuê đất cho các doanh nghiệp đầu tư, khai thác trung tâm logistics theo quy hoạch trên địa bàn thành phố.

- Hướng dẫn, hỗ trợ, giải quyết các khó khăn, vướng mắc, các thủ tục về đất đai, môi trường, giải phóng mặt bằng và các nội dung khác thuộc chuyên ngành quản lý theo quy định.

3.6. Sở Thông tin và Truyền thông

- Phối hợp với các đơn vị liên quan đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, vận hành chuỗi cung ứng, kinh doanh dịch vụ logistics.

- Hướng dẫn, đề nghị các cơ quan báo chí đẩy mạnh tuyên truyền nâng cao nhận thức, chủ trương, chính sách và quy định của Trung ương và thành phố về phát triển dịch vụ logistics.

3.7. Sở Khoa học và Công nghệ

- Hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp khởi nghiệp, đổi mới, sáng tạo, nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, áp dụng hệ thống quản lý chất lượng tiên tiến để nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí trong lĩnh vực hoạt động logistics trong khuôn khổ thực hiện Chương trình nâng cao năng suất chất lượng sản phẩm hàng hoá giai đoạn 2022-2025 định hướng đến năm 2030 trên địa bàn thành phố Đà Nẵng theo Kế hoạch số 37/KH-UBND ngày 25/02/2022 của UBND thành phố Đà Nẵng.

3.8. Sở Lao động Thương binh và Xã hội

- Chỉ đạo, định hướng cho các cơ sở giáo dục nghề nghiệp trên địa bàn thành phố phối hợp với doanh nghiệp xây dựng, thẩm định và ban hành chương trình đào tạo, chuẩn đầu ra; đẩy mạnh mô hình liên kết nhà trường - doanh nghiệp, nhất là trong đào tạo nguồn nhân lực logistics có trình độ kỹ thuật, tay nghề đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp.

3.9. Sở Nội vụ

- Phối hợp hướng dẫn, thẩm định theo quy định hiện hành về thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng.

3.10. Sở Ngoại vụ

- Phối hợp tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Đà Nẵng trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; đăng cai tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tham gia các hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics.

3.11. Sở Tư pháp

Phối hợp với các sở, ngành triển khai thực hiện Đề án, nhất là trong việc triển khai xây dựng các cơ chế, chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics.

3.12. Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư

- Chủ trì, phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương và các đơn vị liên quan xây dựng và triển khai phương án xúc tiến kêu gọi đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics và triển khai các hoạt động xúc tiến cho ngành logistics.

- Tăng cường giới thiệu, kết nối, xúc tiến hoạt động đầu tư của các doanh nghiệp (kể cả các doanh nghiệp quan tâm đầu tư vào Đà Nẵng) sang các tỉnh Nam Trung Lào, nhằm duy trì và tạo thêm chân hàng mang tính ổn định, bền vững từ thị trường Lào qua các Cảng biển Đà Nẵng trên Hành lang kinh tế Đông

– Tây, tạo điều kiện cho các hoạt động dịch vụ logistics phát triển, đồng thời góp phần thực hiện hiệu quả Chương trình hợp tác hữu nghị Việt Nam – Lào.

3.13. BQL Khu công nghệ cao và các KCN Đà Nẵng

- Chủ trì xúc tiến, thu hút đầu tư đối với các dự án logistics vào Khu dịch vụ, hậu cần và logistics (thuộc Khu công nghệ cao) và các Khu công nghiệp. Hỗ trợ các dự án hoạt động logistics trong Khu công nghệ cao và các Khu công nghiệp theo quy định.

- Theo dõi, tổng hợp, báo cáo UBND thành phố tình hình hoạt động và các vướng mắc, khó khăn trong hoạt động dịch vụ logistics của các doanh nghiệp đang hoạt động trong Khu công nghệ cao và các Khu công nghiệp thành phố. Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc đẩy mạnh hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa thông qua cảng biển và Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng.

3.14. UBND các quận, huyện trên địa bàn thành phố

- Phối hợp với các Sở, cơ quan liên quan tổ chức thực hiện Đề án bảo đảm các quan điểm, mục tiêu, định hướng, chính sách và giải pháp phát triển dịch vụ logistics, hệ thống trung tâm logistics thống nhất, đồng bộ và phù hợp với các quy hoạch, kế hoạch phát triển của quận, huyện.

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác giải phóng mặt bằng, bố trí quỹ đất phục vụ xây dựng các trung tâm logistics phù hợp với quy hoạch.

3.15. Các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực logistics trên địa bàn thành phố

- Tổ chức đào tạo tại chỗ, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ nhân lực hiện có. Phối hợp tổ chức các khóa đào tạo với các tổ chức quốc tế cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp.

- Chủ động xây dựng mối quan hệ gắn với các doanh nghiệp dịch vụ logistics, phối hợp với các doanh nghiệp xây dựng chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập trong hoạt động logistics.

4. Nhiệm vụ của các cơ quan, đơn vị Trung ương đóng trên địa bàn thành phố

Đề nghị các cơ quan, đơn vị Trung ương đóng trên địa bàn thành phố chủ động, tích cực phối hợp với các đơn vị liên quan triển khai các giải pháp, nhiệm vụ phát triển dịch vụ logistics, cụ thể như sau:

4.1. Cục Hải quan thành phố Đà Nẵng

- Nghiên cứu, tham mưu xây dựng chính sách về hải quan nhằm hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội thành phố.

- Đẩy mạnh cải cách hành chính trên cơ sở áp dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại, minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp nhằm giảm chi phí, thời gian thông quan hàng hóa; Triển khai các biện pháp thu hút nguồn hàng, tạo thuận lợi cho chủ hàng đến thông quan tại các điểm kiểm tra tập trung, tạo lợi thế cho ngành dịch vụ logistics thành phố.

- Nâng cao chất lượng công tác nghiệp vụ hải quan, kiểm soát thời gian tác nghiệp của cán bộ theo luật định. Phối hợp với các cơ quan có liên quan để cắt giảm tối đa thời gian thông quan.

4.2. Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng

Nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý hàng hải tại cảng biển Đà Nẵng, hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển trong hoạt động cung cấp dịch vụ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

4.3. Cảng vụ hàng không miền Trung và CHKQT Đà Nẵng

Tăng cường kết nối Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, hành lang kinh tế Đông - Tây và cả nước, hỗ trợ các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng hàng không trong đầu tư và hoạt động.

4.4. Bộ Chỉ huy BDBP thành phố Đà Nẵng

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng trong công tác quản lý, bảo vệ an ninh trật tự, kiểm soát xuất nhập cảnh tại cửa khẩu cảng Đà Nẵng theo quy định của pháp luật.

- Đẩy mạnh thực hiện thủ tục Biên phòng điện tử kết nối với cơ chế Một cửa Quốc gia, giảm thiểu thời gian làm thủ tục kiểm tra, kiểm soát, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho người, phương tiện lưu thông qua cửa khẩu cảng.

5. Nhiệm vụ của các nhà đầu tư, hiệp hội, doanh nghiệp

- Các hiệp hội chủ động tổng hợp, đề xuất các kiến nghị, giải pháp nhằm phát triển dịch vụ logistics; tăng cường tuyên truyền, hướng dẫn các doanh nghiệp thành viên các chủ trương, chính sách của thành phố liên quan đến hoạt động logistics.

- Các doanh nghiệp đầu tư xây dựng hạ tầng dịch vụ logistics tập trung nguồn lực để triển khai hiệu quả dự án, đưa công trình vào vận hành và khai thác bảo đảm tiến độ và chất lượng.

- Các doanh nghiệp logistics trên địa bàn thành phố đẩy mạnh cung cấp dịch vụ logistics trọn gói 3PL, 4PL; triển khai các dịch vụ logistics trên nền tảng ứng dụng công nghệ thông tin và giao dịch điện tử để hướng đến cung cấp dịch

vụ logistics trọn gói SPL; tăng cường ứng dụng các thành quả của cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 trong quản lý, vận hành chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics chuyên nghiệp; hiện đại hóa, tự động hóa các dây chuyền sản xuất, kho bãi lưu trữ hàng hóa, quy trình vận hành, quản lý; tham gia xây dựng và triển khai các chuẩn phát triển bền vững bao gồm các chuẩn thân thiện môi trường (xanh/ sinh thái), để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí.

(Lộ trình và phân công thực hiện các giải pháp phát triển dịch vụ logistics tại Phụ lục 2 đính kèm)

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

I. Kết luận

Đề án: “Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050” được thực hiện nhằm mục tiêu đưa thành phố Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm logistics lớn của cả nước và Đông Nam Á, là trung tâm kinh tế biển, hình thành chuỗi cung ứng dịch vụ logistics của Vùng kinh tế trọng điểm miền miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây. Các nội dung chính đã thực hiện trong Đề án gồm:

Đánh giá thực trạng và phân tích những bất cập, khó khăn đối với điều kiện kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng kết nối với Vùng kinh tế trọng điểm miền miền Trung và Hành lang kinh tế Đông-Tây;

Đánh giá thực trạng và phân tích những bất cập, khó khăn trong hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng kết nối với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông-Tây;

Tham khảo kinh nghiệm phát triển logistics của các quốc gia trong khu vực và trên thế giới, đồng thời rút ra các bài học kinh nghiệm và đưa ra mô hình logistics phù hợp với điều kiện đặc thù của thành phố Đà Nẵng;

Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa thông qua các phương thức vận tải khu vực thành phố Đà Nẵng, khối lượng vận tải của các mặt hàng, các luồng hàng trên các hành lang vận tải;... giai đoạn đến năm 2025, 2030 và 2050;

Đưa ra quan điểm, mục tiêu phát triển hệ thống dịch vụ logistics cho thành phố Đà Nẵng, phương án quy hoạch, tiêu chí thành lập các trung tâm logistics;

Quy hoạch hệ thống dịch vụ logistics; xác định vị trí, quy mô, công suất của các trung tâm logistics; kết cấu hạ tầng kết nối đến trung tâm logistics cho thành phố Đà Nẵng;

Tính toán nhu cầu quỹ đất; vốn đầu tư; danh mục ưu tiên đầu tư; giải pháp, cơ chế chính sách và tổ chức thực hiện.

II. Kiến nghị

1. Kiến nghị Lãnh đạo thành phố chỉ đạo nghiên cứu xây dựng các chính sách hỗ trợ trực tiếp hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng như đã nêu trong giải pháp Đề án bao gồm:

- Chính sách, giải pháp hỗ trợ hoạt động vận tải hàng container qua cảng biển Đà Nẵng;

- Chính sách hỗ trợ tiền thuê đất (miễn, giảm) đối với các dự án đầu tư trung tâm Logistics;

- Chính sách ưu đãi về đơn giá thuê đất tại các khu vực cảng biển quan trọng của thành phố.

2. Để nâng cao hơn nữa hiệu quả hoạt động logistics trên địa bàn thành phố cũng như trong khu vực, đề xuất kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét, chỉ đạo các Bộ, Ngành, địa phương liên quan triển khai một số nội dung như sau:

(1) **Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo** để hình thành tuyến đường cao tốc kết nối trực tiếp khu bến Liên Chiêu với Hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC) qua cửa khẩu Lao Bảo;

(2) **Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo triển khai nghiên cứu đầu tư mới, nâng cấp các tuyến đường bộ kết nối các cửa khẩu khác trên Hành lang kinh tế Đông – Tây** (cửa khẩu La Lay) và Hành lang kinh tế Đông Tây 2 qua cửa khẩu quốc tế Nam Giang (tỉnh Quảng Nam), kết nối Cửa khẩu quốc tế Đăk-tờ-ooc (tỉnh Sekong), thị xã Pakse (tỉnh Champasak, Lào) - Ubon Ratchathani (Thái Lan), để tăng cường tiếp cận với nguồn hàng trung chuyển quốc tế.

(3) **Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ và các Bộ ngành hỗ trợ Đà Nẵng về cơ chế để sớm hình thành Khu vực thương mại tự do Đà Nẵng** (Da Nang Free Trade Zone, DNFTZ) sau năm 2030, nhằm cung cấp các ưu đãi hấp dẫn cho các nhà đầu tư như miễn /giảm các loại thuế: thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế VAT, thuế môn bài, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu...; đơn giản hóa thủ tục cấp và gia hạn thời hạn cho thị thực lao động và giấy phép lao động; cơ chế một cửa: liên lạc đơn giản và dễ dàng với người điều hành Hub Logistics để bắt đầu kinh doanh, nhận các lợi ích và thủ tục với chính quyền trung ương và chính quyền địa phương; giá thuê hấp dẫn, doanh nghiệp 100% vốn đầu tư nước ngoài được phép đầu tư.

(4) **Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành tạo điều kiện thuận lợi Đà Nẵng tham gia nhiều hơn các chương trình, định chế hợp tác song phương, đa phương gắn với hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC).** Đồng thời, chỉ đạo các Bộ, ngành xây dựng, triển khai các chương trình trao đổi, hợp tác với các quốc gia trên Hành lang kinh tế Đông – Tây để xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hoàn chỉnh.

(5) **Khuyến khích các tập đoàn, doanh nghiệp lớn của Việt Nam tăng cường, mở rộng đầu tư tại các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC)** để chủ động hình thành các đầu mối sản xuất, nâng cao nhu cầu vận tải hàng hoá trong khu vực.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tài liệu trong nước

1. Chính phủ (2021). Tổng quan về quá trình hình thành các vùng kinh tế trọng điểm.
2. UBND thành phố Đà Nẵng (2021-2022), Báo cáo Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Dự thảo).
3. UBND thành phố Đà Nẵng. (2021). Báo cáo Tình hình kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh 5 năm 2016 - 2020 và phương hướng, nhiệm vụ 5 năm 2021 – 2025.
4. Cục Hàng hải Việt Nam (2021), Báo cáo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050.
5. Sở Kế hoạch Đầu tư TP Đà Nẵng. (2020). Báo cáo Tổng kết tình hình thực hiện Đề án “Phát triển mạnh các ngành dịch vụ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, định hướng đến năm 2035”

2. Tài liệu quốc tế

1. Proinnsias Breathnach (2013). Regional governance and regional development: Implications of the Action Programme for Effective Local Government. Administration, val. 61, no. 3 (2013), pp. 51-73.
2. Vasilevska, L. and M. Vasić (2009). "Strategic planning as a regional development policy mechanism: European context." Spatium 2009.

Phụ lục I

DANH MỤC CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

STT	Tên dự án/ công trình	Phân loại	Quy mô (ha)		Tính chất	Dịch vụ cung ứng
			2030	2050		
1	Trung tâm logistics Cảng Liên Chiểu	Trung tâm logistics cấp vùng, hạng I	30 - 35	65 – 70	Trung tâm logistics cảng biển	Cảng biển, bãi container, kho ngoại quan, kho CFS...;
2	Trung tâm logistics Ga hàng hóa Kim Liên mới	Trung tâm logistics cấp tỉnh	05 - 06	08 – 10	Trung tâm logistics đường sắt hỗ trợ logistics cảng biển.	Các dịch vụ hỗ trợ KCN Hòa Khánh
3	Trung tâm logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng	Trung tâm logistics cấp tỉnh	03 - 05	15 – 20	Trung tâm logistics đường bộ phụ trợ TT logistics hàng không và đường sắt	Các dịch vụ hỗ trợ khu công nghệ cao Đà Nẵng
4	Trung tâm logistics Hòa Nhơn (kết hợp Cảng cạn)	Trung tâm logistics cấp tỉnh	40	75	Trung tâm logistics đường bộ	Dịch vụ kỹ thuật phương tiện vận tải đường bộ, dịch vụ môi giới vận tải và dịch vụ logistics hàng hóa
5	Trung tâm logistics CHKQT Đà Nẵng	Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không	04 – 05	08 – 10	Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không	Dịch vụ logistics hàng không
6	Trung tâm logistics Hòa Phước	Trung tâm logistics cấp tỉnh	05 - 07	10 – 15	Trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa, tổng kho	Dịch vụ lưu trữ, vận chuyển hàng hóa

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

STT	Tên dự án/ công trình	Phân loại	Quy mô (ha)		Tính chất	Dịch vụ cung ứng
			2030	2050		
					lạnh, kho mát, kho ngoại quan chợ đầu mối	phục vụ chợ đầu mối
7	Trung tâm logistics Hòa Phú	Trung tâm logistics cấp tỉnh	03 - 05	05 – 08	Trung tâm logistics đường bộ hỗ trợ kết nối hành lang Đông - Tây	Dịch vụ lưu trữ, vận tải hàng hóa, dịch vụ môi giới, thủ tục hải quan
8	Trung tâm logistics Hòa Ninh	Trung tâm logistics cấp tỉnh	20	20	Trung tâm logistics hỗ trợ KCN Hòa Ninh	Các dịch vụ hỗ trợ KCN Hòa Ninh
9	Trung tâm logistics Hòa Hiệp Bắc	Trung tâm logistics cấp tỉnh	42	42	TT logistics hỗ trợ khu bến cảng biển Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng	Các dịch vụ hỗ trợ dịch vụ cảng biển tại khu bến Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng
10	Các Trung tâm logistics và kho bãi khác (trên các đường tránh của tuyến đường cao tốc, tại khu, cụm công nghiệp....)	Trung tâm logistics cấp tỉnh	60 – 70	110 – 120	Hỗ trợ các Trung tâm logistics tập trung; thu gom, phân phối hàng hóa cho TP. Đà Nẵng và các tỉnh lân cận.	Các dịch vụ logistics đô thị và dịch vụ logistics khác
	Tổng cộng		212-235	358 - 390		

Phụ lục II

LỘ TRÌNH THỰC HIỆN CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG KẾT NỐI HIỆU QUẢ VỚI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG VÀ HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY GIAI ĐOẠN 2021 -2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
I	Giải pháp cấp bách thực hiện Đề án					351	
1	Tập trung hoàn thiện, nâng cao hiệu quả công tác quy hoạch và thực hiện quy hoạch có liên quan đến phát triển kết cấu hạ tầng logistics	Đảm bảo các quy hoạch, kế hoạch về hạ tầng logistics phù hợp với các quy hoạch về sản xuất, công nghiệp, xuất nhập khẩu, chiến lược phát triển KT-XH của địa phương vùng và cả nước.	2022-2023	Sở Kế hoạch và Đầu tư; Sở Giao thông vận tải	Sở Tài nguyên và Môi trường, Sở Xây dựng, Sở Công Thương, UBND các quận, huyện và các cơ quan, đơn vị liên quan		
2	Nghiên cứu xây dựng, ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các chính sách hỗ trợ trực tiếp hoạt động logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng						
-	Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành giải pháp hỗ trợ hoạt động vận tải hàng container qua cảng biển Đà Nẵng	Duy trì lợi thế cạnh tranh với các cảng biển lân cận. Giữ các chân hàng lớn hiện có. Thu hút hàng hoá qua cảng biển Đà Nẵng. Hỗ trợ doanh nghiệp phục hồi sau đại dịch	2023-2025	Sở Giao thông vận tải tổng hợp báo cáo, tham mưu UBND thành phố trình HĐND thành phố Đà Nẵng phê duyệt	Sở Công Thương, Sở Tài chính, Sở Tư pháp và các cơ quan, đơn vị liên quan	250	NSNN

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
-	Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành chính sách hỗ trợ tiền thuê đất (miễn, giảm) đối với các dự án đầu tư trung tâm Logistics.	Thúc đẩy các doanh nghiệp đầu tư xây dựng hạ tầng logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng	2023-2024	Sở Tài nguyên và Môi trường tổng hợp báo cáo tham mưu UBND thành phố trình HĐND thành phố Đà Nẵng phê duyệt	Sở Tài chính, Sở Tư pháp và các cơ quan, đơn vị liên quan	100	NSNN
3	Thành lập Ban chỉ đạo phát triển logistics thành phố Đà Nẵng; tiến tới tham mưu, đề xuất Chính phủ chủ trì thành lập Tổ công tác/ Ban chỉ đạo cấp Vùng, cấp Quốc gia (với sự tham gia của các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây) để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics.	- Kịp thời tiếp nhận, tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc liên quan đến hoạt động quản lý, đầu tư, khai thác dịch vụ logistics.	2023 – 2025	Sở Công Thương chủ trì tham mưu đề xuất; Sở Nội vụ phối hợp hướng dẫn, thẩm định theo quy định hiện hành	Sở Giao thông vận tải, Cục Hải quan Đà Nẵng, BQL Khu CNC và các khu công nghiệp, Hiệp hội ngành nghề liên quan logistics, các cơ quan, đơn vị liên quan		
4	Đẩy nhanh tiến độ đầu tư, đưa vào khai thác các trung tâm logistics, công trình giao thông trọng điểm, hạ tầng phục vụ logistics trên địa bàn thành phố (khu bến cảng biển Liên Chiểu và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với cảng biển Liên Chiểu; Ga đường sắt Kim Liên và hạ tầng trung tâm logistics kết nối với ga đường sắt Kim Liên; Ga	Góp phần hoàn thiện cơ sở hạ tầng phục vụ logistics; giúp khai thác có hiệu quả và gia tăng số lượng, giá trị các dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.	2022-2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Xây dựng, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN + XHH

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
	hàng hóa tại CHKQT Đà Nẵng và hạ tầng trung tâm logistics hàng không Đà Nẵng).						
5	Đẩy mạnh quảng bá thương hiệu logistics thành phố Đà Nẵng với các doanh nghiệp logistics hàng đầu trong nước và thế giới.	Thu hút được các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước tham gia đầu tư, khai thác dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Đà Nẵng là trung tâm đào tạo, xây dựng và phát triển các chuẩn logistics bền vững (xanh/ sinh thái, tự động hóa).	Hàng năm	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, các cơ quan, đơn vị liên quan	1	NSNN (1 tỷ)+ XHH
II	Giải pháp tổng thể thực hiện Đề án					191	
II.1	Giải pháp về cơ chế chính sách					92	
1	Rà soát, bổ sung, tích hợp phương án phát triển các trung tâm logistics vào Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050	Tích hợp quy hoạch các trung tâm logistics thành phố Đà Nẵng giai đoạn đến 2030, tầm nhìn 2050 với 7 trung tâm logistics chính và các trung tâm logistics nhỏ lẻ khác theo Luật Quy hoạch mới, đảm bảo sự đồng bộ và phù hợp giữa Quy hoạch tỉnh, các quy hoạch quốc gia. Làm cơ sở	2022-2023	Sở Kế hoạch và Đầu tư	Sở Tài nguyên và Môi trường, Sở Xây dựng, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương và các cơ quan, đơn vị liên quan		Theo vốn xây dựng QH

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
		để đầu tư, phân bổ quỹ đất, tập trung nguồn lực xây dựng các trung tâm logistics trên địa bàn thành phố					
2	Nghiên cứu, đề xuất cơ quan có thẩm quyền ban hành và triển khai các giải pháp thu hút đầu tư trong lĩnh vực logistics (chính sách hỗ trợ tín dụng; chính sách ưu đãi về đơn giá thuê đất tại các khu vực cảng biển quan trọng; chính sách thu hút các nhà đầu tư lớn vào các khu logistics tại các khu vực cảng biển, cảng HKQT quan trọng; chính sách ưu tiên các doanh nghiệp, nhà đầu tư vào lĩnh vực logistics có giấy chứng nhận môi trường hoặc các chứng chỉ tương đương...)	- Thu hút được các nhà đầu tư, doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước tham gia đầu tư vào các dự án logistics trên địa bàn; - Giảm chi phí dịch vụ logistics; tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp logistics; - Khuyến khích doanh nghiệp phát triển logistics xanh bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu.	2022-2030	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính, Sở Tài nguyên và Môi trường	Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương và các cơ quan, đơn vị liên quan	81	NSNN
3	Tăng cường đối thoại với các hiệp hội, doanh nghiệp để hỗ trợ kịp thời các doanh nghiệp trong việc kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố	Kịp thời giải quyết, tháo gỡ các khó khăn vướng mắc. Hỗ trợ các doanh nghiệp trong việc kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố	Hàng năm	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Cục Hải quan	Các hiệp hội doanh nghiệp thuộc lĩnh vực logistics, các cơ quan, đơn vị liên quan	1	NSN N

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
4	Triển khai hiệu quả các chính sách liên quan đến phát triển thị trường dịch vụ logistics	Triển khai các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics nói chung và từng ngành cụ thể (vận tải, kho bãi, giao nhận, giám định,...). Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, khắc phục những yếu kém của doanh nghiệp logistics nội địa so với đối thủ cạnh tranh quốc tế; Hỗ trợ khả năng hợp tác, liên kết các hoạt động logistics giữa các doanh nghiệp trong khu vực; tạo dựng lợi thế cạnh tranh riêng biệt về dịch vụ cho các doanh nghiệp logistics nội địa.	2022-2030	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải,	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tư pháp, các cơ quan, đơn vị liên quan	10	NSN N
II.2	Giải pháp thu hút đầu tư					17	
1	Nghiên cứu, đề xuất hình thành Khu vực thương mại tự do (FTZ),	Nghiên cứu, đề xuất hình thành Khu vực thương mại tự do (FTZ), trung tâm là khu vực bến Cảng biển Liên Chiểu, CHKQT Đà Nẵng, Khu Công nghệ cao, các khu công nghiệp (Liên	2023-2030	Sở Công Thương	Sở Kế hoạch và Đầu tư và các cơ quan, đơn vị liên quan	2	NSNN

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
		Chiều, Hòa Khánh, Hòa Khánh mở rộng...) nhằm cung cấp các ưu đãi hấp dẫn với nhà đầu tư như miễn /giảm các loại thuế: thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng (VAT), thuế môn bài, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu...; đơn giản hóa thủ tục xin cấp và gia hạn thời hạn cho thị thực lao động và giấy phép lao động v.v... từ đó tăng cường và đa dạng hóa nhu cầu dịch vụ logistics.					
2	Xây dựng và triển khai phương án xúc tiến kêu gọi đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics và triển khai các hoạt động xúc tiến cho ngành logistics	Kêu gọi được các nguồn vốn đầu tư xã hội hoá để thực hiện các dự án về logistics	2023-2030	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao Thông vận tải, Sở Công Thương, các cơ quan, đơn vị liên quan	-	-

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
3	Tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Đà Nẵng trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; đăng cai tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; tham gia các hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics.	Tạo nên thương hiệu, hình ảnh Đà Nẵng tin cậy đối với các đối tác trong và ngoài nước dựa trên cơ sở chất lượng dịch vụ logistics nâng cao, tối ưu hóa quá trình vận tải, kho bãi,... giảm thời gian và chi phí vận chuyển, tạo được niềm tin của các chủ hàng trong Vùng; thu hút được các chủ hàng tại khu vực trọng điểm miền Trung và trên Hành lang kinh tế Đông – Tây	Hàng năm	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương, Sở Ngoại vụ, các cơ quan, đơn vị liên quan	10	NSNN (10 tỷ) + XHH
4	Tổ chức đoàn xúc tiến đầu tư và thương mại tại các tỉnh Nam Trung Lào.	- Duy trì và tạo thêm chân hàng mang tính ổn định, bền vững từ thị trường Lào qua các Cảng biển Đà Nẵng trên Hành lang kinh tế Đông – Tây, tạo điều kiện cho các hoạt động dịch vụ logistics phát triển. - Góp phần thực hiện hiệu quả Chương trình hợp tác hữu nghị Việt Nam – Lào.	Hàng năm	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương, Sở Ngoại vụ, các cơ quan, đơn vị liên quan	5	NSNN

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
5	Đẩy nhanh tiến độ chấp thuận chủ trương đầu tư đối với các dự án trung tâm logistics	Hỗ trợ các doanh nghiệp sớm đầu tư xây dựng các trung tâm logistics trên địa bàn thành phố	2022-2025	Sở Kế hoạch và Đầu tư, BQL KCNC và các KCN	Sở Giao thông vận tải, Sở Xây dựng, các cơ quan, đơn vị liên quan		
6	Thu hút các dự án logistics vào Khu dịch vụ, hậu cần và logistics (thuộc CNC) và các KCN. Hỗ trợ các hoạt động logistics trong khu CNC và các KCN thành phố. Phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc đẩy mạnh hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa thông qua cảng biển CHKQT Đà Nẵng	Hình thành trung tâm logistics Khu CNC Đà Nẵng và các khu logistics hỗ trợ các KCN	2022-2030	BQL Khu CNC và các KCN	Các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
II.3	Giải pháp phát triển dịch vụ logistics						
II.3.1	Dịch vụ logistics cảng biển						
1	Khuyến khích các doanh nghiệp logistics kinh doanh tại cảng biển Đà Nẵng cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics cơ bản	Thu hút có hiệu quả các đối tác, chủ hàng đến hoạt động kinh doanh tại cảng biển Đà Nẵng do cung cấp đầy đủ dịch vụ logistics cần thiết	2025-2030	Cảng vụ Hàng hải, Doanh nghiệp logistics,	Sở Giao thông vận tải, Cục Hải quan Đà Nẵng, Sở Công Thương		

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
2	Thu hút các doanh nghiệp nổi tiếng trong lĩnh vực giao nhận vận tải trọn gói tích hợp quốc tế như DHL, Shopee, FedEx,....đặt tổng kho giao nhận tại cảng Liên Chiểu	Có ít nhất 1 tổng kho giao nhận của doanh nghiệp nổi tiếng trong lĩnh vực giao nhận vận tải trọn gói tích hợp quốc tế	2023-2030	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, Doanh nghiệp logistics		XHH
3	Nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics tại cảng biển	Cảng biển Đà Nẵng trở thành một trong những đơn vị đứng đầu về ứng dụng CNTT	2025-2030	Cảng vụ Hàng hải, Cảng Đà Nẵng	Sở Thông tin và Truyền thông và các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
II.3.2	<i>Dịch vụ logistics hàng không</i>						
1	Tăng cường năng lực vận chuyển và xử lý hàng hóa bằng đường hàng không. Trong đó tập trung đầu tư các dịch vụ logistics giá trị gia tăng có giá trị cao	Lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không tăng cả về số lượng và giá trị. Các ga hàng hóa (phía đông và phía tây Sân bay) được nâng cấp hiện đại với mức độ tự động hóa cao, được đầu tư xây dựng theo Dự án nâng cấp, cải tạo CHKQT Đà Nẵng. Công suất hàng hóa CHKQT Đà Nẵng đến năm 2050 đạt 200.000-300.000 tấn hàng hóa/năm. Đến năm 2030: đảm bảo kết nối giao thông đối ngoại	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN (đầu tư công) + XHH

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
		Cảng HKQT từ QL1/đường Trường Chinh đến Nhà ga hàng hóa phía đông sân bay; và sau năm 2030: tăng cường kết nối các hạ tầng giao thông đường bộ, cảng biển, đường sắt với Trung tâm logistics hàng không phía Tây sân bay Đà Nẵng.					
2	Phát triển hệ thống kho hàng hóa hoàn thiện bao gồm kho thông thường và chuyên dụng	Kiểm soát, phân luồng, bảo quản hàng hóa, xác định các mục tiêu, nhiệm vụ trong sử dụng kho hàng hóa	2025-2030	UBND các quận, huyện, Văn phòng Hiệp hội doanh nghiệp logistics tại Đà Nẵng, Hiệp hội Vận tải hàng hóa đường bộ Đà Nẵng, các doanh nghiệp	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải; các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
3	Khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics hàng không cung cấp dịch vụ hoạt động liên tục 24/07	Tạo độ tin cậy, thu hút các doanh nghiệp logistics hàng không vận chuyển hàng hóa qua địa bàn Đà Nẵng	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải; các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
4	Phát triển dịch vụ kho ngoại quan tại CHKQT Đà Nẵng	Mở rộng số lượng kho bãi, đảm bảo chuỗi cung ứng, giảm thời gian chờ thông quan hàng hóa	2025-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Cục Hải quan, Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải; các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
5	Kêu gọi thu hút đầu tư phát triển dịch vụ kho hàng không kéo dài với hệ thống kho bãi tách rời sân bay nhưng có các chức năng đầy đủ như tại sân bay		2025-2030	Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư, Doanh nghiệp logistics	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Cục Hải quan, các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
6	Tăng cường kết nối CHKQT Đà Nẵng với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, hành lang kinh tế Đông - Tây và cả nước	Thúc đẩy khối lượng vận tải hàng hóa giữa các vùng kinh tế và thu hút hàng hóa qua cảng hàng không Đà Nẵng	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Giao thông vận tải, các cơ quan, đơn vị liên quan		

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
7	Duy trì các đường bay quốc tế đã khai thác; nghiên cứu mở mới một số đường bay quốc tế	Duy trì, phát triển và đảm bảo các chuỗi cung ứng	2023-2030	Cảng vụ Hàng không Miền Trung, Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở Giao thông vận tải, các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH
<i>II.3.3</i>	<i>Dịch vụ logistics đường sắt</i>						
1	Tham mưu UBND thành phố đề xuất và phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải, sớm triển khai đầu tư và đưa vào hoạt động các công trình trọng điểm trên địa bàn thành phố: Nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên; Nâng cấp hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam; Tuyến đường sắt Tây Nguyên; Tuyến đường sắt kết nối xuyên biên giới, đặc biệt là về phía Tây...	Hoàn thiện cơ sở hạ tầng đường sắt, giúp cung cấp các dịch vụ logistics đường sắt đặc biệt là các dịch vụ vận tải. Giúp hỗ trợ có hiệu quả các phương thức vận tải khác; tăng cường kết nối Đông – Tây	2025-2030 và sau năm 2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN (đầu tư công)
<i>II.4</i>	<i>Giải pháp phát triển hạ tầng logistics</i>					69	
<i>II.4.1</i>	<i>Hạ tầng kết nối</i>					52	

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
1	Tham mưu UBND thành phố phối hợp với các địa phương trên Hành lang kinh tế Đông – Tây kiến nghị cụ thể với Bộ Giao thông vận tải đẩy nhanh tiến trình đầu tư các dự án giao thông trọng điểm trên tuyến Hành lang như: Đường bộ cao tốc Bắc – Nam, Đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo kết nối cửa khẩu quốc tế Lao Bảo, tuyến QL14D, QL14E kết nối với cửa khẩu quốc tế Nam Giang, Khu bến Liên Chiểu	Hoàn thiện, đồng bộ cơ sở hạ tầng đường bộ với các địa phương trên các tuyến Hành lang kinh tế Đông-Tây (1 và 2), giúp phát triển các dịch vụ logistics, là các dịch vụ vận tải đường bộ; hỗ trợ có hiệu quả các phương thức vận tải khác; tăng cường kết nối các tuyến Hành lang.	2025-2030 và sau năm 2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan		NSNN (đầu tư công)
2	Đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông với các nước trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây; Tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng và dịch vụ logistics	Tăng cường thông quan hàng hóa, giảm thời gian vận chuyển hàng hóa, sớm đưa nâng cao hiệu quả cơ chế “một cửa, một điểm dừng” vào thực tiễn; phát huy tác dụng của vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới và quá cảnh	2023-2030	Sở Giao thông vận tải, Sở Ngoại vụ, Ban Xúc tiến và HTĐT, Sở Công Thương	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan	50	NSNN
3	Tham mưu UBND thành phố đề xuất và phối hợp chặt chẽ với bộ, ngành liên quan sớm triển khai cải tạo, nâng cấp tuyến đường Hành lang kinh tế Đông - Tây 2	Thu hút thêm hàng hóa vận tải, trung chuyển qua Đà Nẵng đến các nước trong khu vực Hành lang kinh tế Đông – Tây	2023-2030	Sở Giao thông vận tải	Sở Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan, đơn vị liên quan		

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
4	Đẩy mạnh áp dụng Cơ chế một cửa, một điểm dừng	- Áp dụng hiệu quả cơ chế một cửa cho tất cả các thủ tục liên quan đến hàng hoá xuất nhập khẩu, quá cảnh; - Tạo điều kiện thuận lợi, giảm chi phí logistics và rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông - Tây	Hàng năm	Cục Hải quan	Các cơ quan, đơn vị liên quan	2	NSNN
II.4.2	<i>Hạ tầng trung tâm logistics</i>						
1	Phát triển các trung tâm logistics cấp vùng, địa phương và chuyên dụng (cung ứng dịch vụ hỗ trợ Khu CNC, KCN; kho ngoại quan; kho hàng; kho bãi container; cảng cạn;...); Xây dựng thành phố Đà Nẵng thành một thành phố có trung tâm logistics cấp I quốc gia và cấp II của vùng; Hoàn thiện, phát triển hạ tầng kho bãi và các trang thiết bị xếp dỡ, đóng gói tại các trung tâm logistics	Các trung tâm logistics có đầy đủ các chức năng đóng vai trò kết nối các khu, cụm công nghiệp, khu kinh tế với các cửa khẩu, đầu mối vận tải, hỗ trợ lưu thông hàng hoá trong khu vực và trên hành lang kinh tế Đông - Tây	2023-2030	Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương	Các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
II.4.3	<i>Hạ tầng công nghệ thông tin</i>					17	
1	Triển khai có hiệu quả các Chương trình, Kế hoạch Ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số của thành phố giai đoạn 2021-2030 cũng như Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.	Đẩy mạnh ứng dụng CNTT trong hoạt động logistics (hệ thống giao dịch không giấy tờ, thanh toán điện tử, giao dịch trực tiếp...). Tăng cường được sự phối hợp chặt chẽ, hiệu quả giữa các cơ quan quản lý như: Hải quan, kiểm dịch, biên phòng cửa khẩu, cảnh sát đường bộ, cảng vụ Hàng hải trong việc giải quyết TTHC, hỗ trợ hoạt động logistics phát triển.	Hàng năm	Các cơ quan, đơn vị liên quan	Sở Thông tin và Truyền thông		
2	Tổ chức hoặc phối hợp tổ chức các chương trình, hội nghị kết nối các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics nhỏ và vừa với các Công ty, chuyên gia phần mềm CNTT.	Giúp các doanh nghiệp vừa và nhỏ tiếp cận, học hỏi và đầu tư trang bị, nâng cấp các ứng dụng CNTT phục vụ quản lý thông tin và chuyển giao dữ liệu, sản xuất và đặt hàng, giao hàng, khai báo hải quan, phần mềm dịch vụ logistics (RFID, Barcode, e-logistics) theo các tiêu chuẩn quốc tế.	Hàng năm	Sở Công Thương	Sở Giao thông vận tải, Sở Thông tin và Truyền thông và các cơ quan, đơn vị liên quan	2,5	NSN N

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
3	Xây dựng các Sàn giao dịch vận tải của thành phố Đà Nẵng; Tham gia có hiệu quả các sàn giao dịch vận tải quốc gia	Hỗ trợ các doanh nghiệp có nhu cầu vận tải tra cứu tìm kiếm phương tiện vận tải phù hợp với mục đích. Hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải tìm kiếm khách hàng	2022-2025	Sở Giao thông vận tải	Các cơ quan, đơn vị liên quan	2	NSNN
4	Tổ chức các lớp tập huấn cho doanh nghiệp về ứng dụng CNTT vào quản lý hoạt động kinh doanh logistics	Góp phần giúp các doanh nghiệp nắm được cách sử dụng và ứng dụng CNTT, các thành tựu công nghệ mới vào quản lý kinh doanh logistics	Hàng năm	Sở Công Thương	Sở Giao thông vận tải, Sở Thông tin và Truyền thông và các cơ quan, đơn vị liên quan	2,5	NSNN
5	Xây dựng và triển khai hiệu quả hệ thống công nghệ thông tin hải quan tập trung, tích hợp thông minh, đảm bảo các yêu cầu về an toàn thông tin hệ thống với nền tảng số	Đảm bảo an toàn, an ninh và quản lý hàng hóa, tăng khả năng thông quan hàng hóa, giảm thủ tục hành chính, giảm chi phí	2025-2030	Cục Hải quan		5	NSNN
6	Hình thành và vận hành mạng thông tin (CSDL) cung cấp dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố, khu vực kinh tế trọng điểm Miền Trung và các nước thuộc Hành lang kinh tế Đông - Tây	Hỗ trợ doanh nghiệp tra cứu các thủ tục hành chính, thuế suất, thủ tục xuất nhập khẩu,... liên quan đến từng mặt hàng	2023-2025 (hoàn thành CSDL) và hàng năm (cập nhật)	Sở Công Thương	Sở Giao thông vận tải, Sở Thông tin và Truyền thông, các cơ quan, đơn vị liên quan	3	NSNN

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
7	Hình thành các trung tâm kho bãi, chia chọn tự động dựa trên công nghệ số phục vụ logistics	Tăng cường thông quan hàng hóa và giảm thời gian vận chuyển hàng hóa	2023-2030	Doanh nghiệp logistics	Sở Thông tin và Truyền thông, Sở Công Thương, Sở Giao thông vận tải, các đơn vị liên quan		XHH
8	Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực hải quan, thuế để hỗ trợ hoạt động logistics.	Giúp doanh nghiệp rút ngắn thời gian và chi phí làm các thủ tục giấy tờ, nâng cao hiệu quả giải quyết thủ tục hành chính; nâng cao tỷ lệ sử dụng giao dịch không giấy tờ...	Hàng năm	Cục Hải quan, Cục Thuế	Các sở, ban, ngành có liên quan	2	NSNN
II.5	Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực					13	
1	Khuyến khích đào tạo chuyên ngành logistics tại các trường nghề, cao đẳng, đại học; Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistics		Hàng năm	Các trường nghề, cao đẳng, đại học trên địa bàn thành phố	Sở Lao động Thương binh và Xã hội, Sở Giáo dục và Đào tạo, các cơ quan, đơn vị liên quan		XHH

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050

TT	Giải pháp	Dự kiến kết quả đạt được	Thời gian	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí khái toán (tỷ đồng)	Nguồn vốn
2	Triển khai Đề án Phát triển nguồn nhân lực cho khu vực tư tại một số ngành, lĩnh vực mũi nhọn của thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045	Hỗ trợ thúc đẩy phát triển doanh nghiệp bổ sung nhân lực, nắm rõ chuyên môn, nâng cao kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics	2023-2030	Sở Lao động Thương binh và Xã hội	Các cơ quan, đơn vị liên quan	10	NSNN
3	Tổ chức đào tạo tại chỗ, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ nhân lực hiện có. Phối hợp tổ chức các khóa đào tạo với các tổ chức quốc tế cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp	Các lãnh đạo, cán bộ nòng cốt của UBND thành phố, Sở GTVT và các doanh nghiệp cập nhật được các kiến thức mới nhất về quản lý, khai thác hoạt động logistics.	Hàng năm	Các sở, ban, ngành có liên quan đến dịch vụ logistics	Các cơ quan, đơn vị liên quan	3	NSNN
4	Xây dựng mối quan hệ gắn kết giữa các cơ sở đào tạo trong lĩnh vực logistics và các doanh nghiệp. Khuyến khích các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn có chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập	Nâng cao hiệu quả công tác đào tạo. Sinh viên được đào tạo lý thuyết gắn với thực tế, đảm bảo yêu cầu của doanh nghiệp ngay khi ra trường	Hàng năm	Các trường nghề, cao đẳng, đại học trên địa bàn thành phố	Các cơ quan, đơn vị liên quan		
5	Thu hút các nguồn tài trợ trong nước và quốc tế cho các chương trình đào tạo nhân lực logistics	Thu hút sinh viên tham gia các chương trình đào tạo nhân lực logistics, đảm bảo nguồn cung nhân lực logistics	Hàng năm	Các trường nghề, cao đẳng, đại học; các doanh nghiệp logistics trên địa bàn thành phố	Sở Lao động Thương binh và Xã hội, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Ngoại vụ và các cơ quan, đơn vị liên quan		
Tổng cộng kinh phí khái toán (tỷ đồng):						542	

Phát triển dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng kết nối hiệu quả với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Hành lang kinh tế Đông - Tây giai đoạn 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050
