

## PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THÁI NGUYÊN

Trần Quang Huy<sup>1</sup>, Phạm Thị Thanh Mai<sup>2</sup>

### Tóm tắt

Những năm gần đây, các doanh nghiệp đầu tư vào tỉnh Thái Nguyên tăng mạnh, tập trung vào nhiều lĩnh vực như: sản xuất, lắp ráp linh kiện, khai thác chế biến khoáng sản... nên nhu cầu vận chuyển hàng hóa phát triển mạnh mẽ, hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh có những bước khởi sắc. Tuy nhiên, hiện nay các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên chưa thực sự tham gia sâu vào chuỗi dịch vụ logistics nên đã hạn chế đáng kể khả năng lưu thông hàng hóa, ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh. Nghiên cứu này nhằm phân tích, đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên thông qua hệ thống dữ liệu thứ cấp từ năm 2017-2021. Từ đó, nghiên cứu đánh giá những mặt đạt được, hạn chế và đề xuất một số giải pháp tổng thể nhằm phát triển hơn nữa dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên.

**Từ khóa:** Phát triển, dịch vụ, logistics, doanh nghiệp, Thái Nguyên.

### DEVELOPMENT OF LOGISTICS SERVICES IN THAI NGUYEN PROVINCE

#### Abstract

In recent years, enterprises investing in Thai Nguyen province have increased strongly, focusing on many fields such as manufacturing, assembling components, mining and processing minerals, etc., so the demand for transporting goods has grown strongly, and logistics activities in the province have prospered. However, businesses in Thai Nguyen province have not been deeply involved in the logistics service chain, so they have significantly limited the ability to circulate goods, affecting competitiveness. This study aims to analyze and evaluate the current situation of logistics service development in Thai Nguyen province through the secondary data from 2017 to 2021. Thereby, the study evaluates the achievements, limitations and proposes some overall development solutions to further develop logistics services in Thai Nguyen province.

**Keywords:** Development, service, logistics, enterprise, Thai Nguyen.

JEL classification: O, O18.

#### 1. Đặt vấn đề

Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ sẽ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin...

Đối với tỉnh Thái Nguyên, những năm gần đây, các doanh nghiệp đầu tư vào Thái Nguyên tăng nhanh, tập trung vào nhiều lĩnh vực: sản xuất, lắp ráp linh kiện, khai thác chế biến khoáng sản... trong đó có nhiều doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (ĐTNN) với quy mô vốn lớn tập trung tại các khu công nghiệp (KCN) của tỉnh, điều này làm cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa phát triển mạnh. Bên cạnh đó, Thái Nguyên là một trong 14 tỉnh, thành thuộc vùng Trung du, miền núi Đông Bắc Bộ có vị trí địa lý đặc biệt, là trung tâm chính trị, kinh tế của khu Việt Bắc nói riêng, của vùng Trung du miền núi Đông Bắc nói chung, là cửa ngõ giao lưu kinh tế xã hội giữa vùng Trung du miền núi với vùng đồng bằng Bắc Bộ. Thái Nguyên có vị trí thuận lợi cho phát triển giao thông đối ngoại: cách sân bay quốc tế Nội Bài 50 km, cách biên giới Trung Quốc 200 km, cách trung tâm Hà Nội 80 km và cảng Hải Phòng 200 km [9]. Thái Nguyên còn là điểm nút giao lưu thông qua hệ thống đường bộ, đường sắt, đường sông hình rẽ quạt kết nối với các tỉnh, thành trong khu vực. Đây là một trong những điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp đầu tư, phát triển dịch vụ logistics (vận chuyển, lưu kho, xếp dỡ, phân chia, bao gói sản phẩm, thực hiện các thủ tục hải quan để sản phẩm lưu thông ...).

Với lợi thế về vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng giao thông và thực trạng phát triển kinh tế của tỉnh như hiện nay, trong tương lai nhu cầu trong vận chuyển hàng hóa trên địa bàn tỉnh dự báo sẽ tiếp tục tăng mạnh, vì vậy phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên là rất cần

thiết. Tuy nhiên, hiện nay các doanh nghiệp của tỉnh Thái Nguyên chưa thực sự tham gia sâu vào chuỗi dịch vụ logistics nên đã hạn chế đáng kể khả năng lưu thông hàng hóa, chi phí cho vận chuyển còn ở mức cao dẫn đến giảm khả năng cạnh tranh trong tiêu thụ hàng hóa.

#### 2. Tổng quan tình hình nghiên cứu

Nghiên cứu của Lê Đình Minh (2012) đã hệ thống hoá được cơ sở lý luận có liên quan đến logistics và phát triển dịch vụ logistics; đánh giá thực trạng hoạt động kinh doanh và dịch vụ logistics tại Công ty Cổ phần Vận tải - Công nghiệp tàu thủy Bình Định và đề xuất được một số giải pháp phát triển dịch vụ này tại Công ty.

Đề tài độc lập cấp Nhà nước của Đặng Đình Đào (2012) về phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế, đã hệ thống hoá được cơ sở lý luận và hệ thống các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển của dịch vụ logistics cũng như phân tích các yếu tố tác động đến dịch vụ logistics của nước ta.

Nghiên cứu của Lê Đăng Phúc (2018) đã đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện. Trong nghiên cứu này, ngoài việc hệ thống hóa và bổ sung một số vấn đề lý luận về logistics, trung tâm logistics và nghiên cứu mô hình phát triển trung tâm logistics của một số quốc gia trên thế giới từ đó đưa ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam, nghiên cứu này còn đánh giá thực trạng hoạt động của các trung tâm logistics phục vụ cảng biển tại Hải Phòng giai đoạn 2005-2017.

Nghiên cứu của Shang và Marlow (2007) đã áp dụng cách tiếp cận năng lực để khám phá logistics tại Đài Loan. Thông qua khảo sát 1.200 doanh nghiệp sản xuất để kiểm tra mối quan hệ giữa năng lực logistics, kết quả logistics và kết quả tài chính, sử dụng phân tích nhân tố khám phá và kỹ thuật mô hình phương trình cấu trúc. Bốn năng lực logistics được xác định cụ thể là, năng lực tích hợp và kiến thức, năng lực logistics

tập trung vào khách hàng, năng lực đo lường và năng lực “nhanh”.

Đến nay đã có nhiều công trình có giá trị quan trọng về mặt khoa học và thực tiễn trong và ngoài nước nghiên cứu về dịch vụ logistics, tập trung nhiều vào việc thiết kế xây dựng, duy trì sự hỗ trợ bền vững của hệ thống logistics trên phạm vi cả nước hoặc phát triển dịch vụ logistics ở một số địa phương và những vùng có cảng biển, ảnh hưởng của năng lực logistics đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Mặc dù vậy, hiện vẫn chưa có nghiên cứu chuyên sâu nào đề xuất các giải pháp cho phát triển dịch vụ logistics ở các cảng cạn khu vực Trung du miền núi phía Bắc, đặc biệt là phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên.

### 3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng dữ liệu thứ cấp là các văn bản, chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước về phát triển dịch vụ logistics nói chung và của tỉnh Thái Nguyên nói riêng; Các báo cáo của địa phương và các cơ quan có liên quan trên địa bàn tỉnh; Các tài liệu từ các công trình nghiên cứu nhằm phân tích thực trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên, từ đó có căn cứ đề xuất các giải pháp phù hợp.

Thông tin sau khi thu thập được tiến hành phân loại, thống kê theo thứ tự ưu tiên về mức độ quan trọng. Với thông tin là số liệu tổng hợp trên excel, phân tích, đánh giá thông qua các bảng biểu, biểu đồ. Nghiên cứu sử dụng phương pháp so sánh để theo dõi sự biến đổi của các chỉ tiêu nghiên cứu qua từng năm, phương pháp thống kê mô tả để đánh giá công tác phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên, phương pháp phân tích tổng hợp nhằm phân chia thành các nội dung nghiên cứu cụ thể.

### 4. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên

#### 4.1. Hiện trạng phát triển hạ tầng giao thông

**Hệ thống đường bộ:** Xác định hạ tầng giao thông là “khâu đột phá” để đón đầu và thu hút đầu tư, đến nay tỉnh Thái Nguyên đã xây dựng được mạng lưới giao thông phân bố tương đối hợp lý trên địa bàn. Cơ sở hạ tầng giao thông của Thái Nguyên đang từng bước được đầu tư hoàn thiện theo hướng đồng bộ, hiện đại. Tính đến cuối năm 2021 hệ thống giao thông đường bộ của

tỉnh có tổng chiều dài 4.823,8 km bao gồm: 01 tuyến cao tốc tổng chiều dài 38,58 km; 07 tuyến QL có tổng chiều dài 276,54km; 20 tuyến đường tỉnh có tổng chiều dài 374,61 km; 159,44 km đường đô thị; 742,63 km đường huyện và 3.232,0 km đường xã. Toàn tỉnh hiện có 5 bến xe (bến xe khách Thành phố Thái Nguyên và 4 bến xe thuộc địa bàn các huyện).

**Hệ thống đường sắt:** Tuyến đường sắt Hà Nội - Thái Nguyên 120km là một trong những tuyến đường sắt kết nối vùng đồng bằng sông Hồng và Hà Nội với khu công nghiệp Sông Công và thành phố Thái Nguyên. Do được xây dựng đã lâu, nguồn lực đầu tư hạn hẹp nên chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt xuống cấp, chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải hành khách, hàng hóa, đến nay tuyến tàu này đã phải tạm dừng hoạt động, ảnh hưởng đến thị phần vận tải của lĩnh vực đường sắt. Tuyến Kép – Lưu Xá dài 57km, đoạn tuyến chạy qua địa bàn tỉnh Thái Nguyên dài 25km với khổ đường 1.435mm; Rmin: 300m. Tuyến được xây dựng khá lâu, chất lượng đã xuống cấp, hiện tại đã ngưng sử dụng, do hoạt động không hiệu quả [9].

**Hệ thống đường thủy:** Thái Nguyên là tỉnh không phải trọng điểm về giao thông đường thủy, nhưng cũng là địa phương có hoạt động vận tải thủy nội địa tương đối đa dạng. Hoạt động này tập trung nhiều nhất tại khu vực Hồ Núi Cốc, khu cảng Đa Phúc và một số sông, hồ lớn khác. Tại Hồ Núi Cốc và các hồ, đập lớn trong tỉnh, dịch vụ vận tải đường thủy chủ yếu phục vụ khách du lịch di chuyển tham quan. Tại khu vực cảng Đa Phúc và các bến bãi khác dọc sông Cầu, sông Công..., có 12 bến thủy nội địa phục vụ xếp dỡ, trung chuyển hàng hóa đã được cấp giấy phép hoạt động bến thủy nội địa, vận tải đường thủy chủ yếu chở hàng hóa, vật liệu xây dựng. Sản lượng hàng hóa thông qua bến thủy ước đạt 1.800.000 Tấn/năm.

#### 4.2. Hiện trạng cung ứng một số dịch vụ logistics chính trên địa bàn tỉnh

##### Dịch vụ vận tải, kho bãi

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh có 54 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng container, gần 1.500 đơn vị vận tải thông thường. Tổng số doanh nghiệp đến cuối năm 2021 là 282 doanh nghiệp, tăng so với năm 2017 là 18 doanh nghiệp. Trong đó, tỷ trọng doanh nghiệp hoạt động trong loại hình vận tải đường bộ chủ yếu.

**Bảng 1: Đặc điểm của các doanh nghiệp hoạt động sản xuất, kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi tại Thái Nguyên qua các năm**

| Chỉ tiêu            | ĐVT     | Năm 2017 | Năm 2018 | Năm 2019 | Năm 2020 | Năm 2021 | $\bar{T}$<br>2017-2021 |
|---------------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|------------------------|
| 1. Số doanh nghiệp  | DN      | 254      | 278      | 263      | 273      | 271      | 1,63%                  |
| 2. Số vốn SX-KD     | Tỷ đồng | 4.778,0  | 4.426,1  | 5.547,2  | 4.634,1  | 5.684,3  | 4,44%                  |
| 3. Tổng số lao động | Người   | 6.199    | 5.979    | 5.130    | 4.677    | 4.331    | -8,57%                 |

Ghi chú:  $\bar{T}$  : Tốc độ tăng trưởng bình quân

Trong đó, khối lượng hàng hóa vận chuyển qua hệ thống đường bộ những năm qua được thể hiện qua bảng sau:

**Bảng 2: Khối lượng hàng hóa vận chuyển qua hệ thống đường bộ năm 2017-2021**

| Chỉ tiêu                           | ĐVT                       | Năm 2017 | Năm 2018        | Năm 2019        | Năm 2020      | Năm 2021         | $\bar{T}$<br>2017-2021 |
|------------------------------------|---------------------------|----------|-----------------|-----------------|---------------|------------------|------------------------|
| 1. Khối lượng hàng hóa vận chuyển  | Nghìn tấn                 | 37.490,0 | 39.544,0        | 40.886,8        | 41.533,9      | 44.737,5         | 4,52%                  |
| 2. Khối lượng hàng hóa luân chuyển | Triệu tấn.km              | 1.551,0  | 1.645,5         | 1.697,4         | 1.749,0       | 1.897,7          | 5,17%                  |
| 3. So sánh với năm trước (+,-)     | Nghìn tấn<br>Triệu tấn.km |          | 2.054,0<br>94,5 | 1.342,8<br>51,9 | 647,1<br>51,6 | 3.203,6<br>148,7 |                        |

Qua bảng trên ta thấy, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng hệ thống đường bộ có sự gia tăng dần qua các năm. Năm 2017 lượng hàng hóa vận chuyển chỉ đạt 37.490 nghìn tấn, đến năm 2021 con số ước tính đã tăng lên đến 44.737,5 nghìn tấn. Từ năm 2017-2021, trung bình mỗi năm lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ tăng 4,52%. Khối lượng hàng hóa luân chuyển cũng có sự gia tăng tương ứng. Năm 2017 lượng hàng hóa luân chuyển chỉ đạt 1.551 triệu tấn.km, đến năm 2021 khối lượng này đã tăng lên thành 1.897,7 triệu tấn.km, tăng 346,7 triệu tấn.km so với năm 2017, tốc độ tăng trưởng trung bình đạt 5,17% năm.

Hiện nay hệ thống các kho hàng tại Thái Nguyên được bố trí đan xen giữa các dịch vụ khác như: kho dự trữ hàng hóa, dịch vụ giao, nhận hàng hóa, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan... Các kho chủ yếu là dự trữ, lưu thông các mặt hàng thiết yếu như: Phân bón, thuốc trừ sâu, xăng dầu và hệ thống kho hàng hình thành theo từng loại hình ngành nghề kinh doanh, trong đó có các cụm kho lớn: Kho xăng dầu khu vực cụm cảng Đa Phúc với tổng vốn đầu tư 51 tỷ đồng hoàn thành và đi vào hoạt động năm 2014, có sức chứa 3.500 tấn. Kho hải quan ngoài cửa khẩu gần kề Cụm công nghiệp Khuynh Thạch, phường Cải Đan, thành phố Sông Công; Kho vật tư nông nghiệp ga Quan Triều. Các tổng kho đã có những đóng góp tích cực trong từng lĩnh vực dự trữ phân phối (cung ứng xăng dầu và vật tư nông nghiệp). Kho hải quan ngoài cửa khẩu mỗi năm thu nộp vào ngân sách nhà nước bình quân trên 100 tỷ đồng.

**Dịch vụ hải quan:** Thái Nguyên hiện có 03 điểm làm thủ tục Hải quan (tại Chi cục hải quan Thái Nguyên, đường Quang Trung, thành phố Thái Nguyên; tại phường Cải Đan, thành phố Sông Công; tại Khu Công nghiệp Yên Bình - nằm trong kho hàng không kéo dài), có trên 70 doanh nghiệp làm thủ tục tại Hải quan xuất, nhập khẩu hàng hóa.

### Dịch vụ logistics tổng hợp

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh chưa hình thành các trung tâm logistics liên hoàn đảm bảo các điều kiện đáp ứng tốt các nhu cầu của sản xuất và lưu thông hàng hóa; hoạt động logistics trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp là của các doanh nghiệp độc lập không liên thông với nhau. Loại hình kinh doanh này được bố trí đan xen giữa các dịch vụ khác như: Kho dự trữ hàng hóa, dịch vụ giao, nhận hàng hóa, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan...

### Dịch vụ giao nhận, bưu chính

Đến nay, trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên có 13 doanh nghiệp bưu chính, chuyển phát hoạt động, với trên 245 điểm phục vụ (bán kính bình quân 2,2 km/1 điểm phục vụ (mức bình quân cả nước 2,9 km/1 điểm phục vụ); số dân được phục vụ là 5.261 người/1 điểm phục vụ (mức bình quân của cả nước 7.105 người/điểm phục vụ). Tỷ lệ điểm phục vụ bưu chính cung cấp dịch vụ công đạt 53,8% (132/245 điểm phục vụ). Tỷ lệ xã có điểm phục vụ bưu chính có người phục vụ đạt 93%. 60% số doanh nghiệp bưu chính, chuyển phát trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên đã tham gia cung cấp dịch vụ thương mại điện tử và logistics. Gần 20% dịch vụ mà các doanh nghiệp bưu chính trên địa bàn tỉnh cung cấp liên quan đến thương mại số gồm có: dịch vụ liên quan đến chính phủ điện tử, dịch vụ thương mại điện tử và logistics, dịch vụ viễn thông – CNTT, dịch vụ chuyển tiền nhanh (Paypost...), dịch vụ thu hộ - chi hộ (thu tiền điện, nước, điện thoại, mua hàng qua mạng...).

### Kết quả sản xuất kinh doanh

Kết quả và hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp logistics đang hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên được thể hiện qua bảng dưới đây.

**Bảng 3: Kết quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp logistics tại Thái Nguyên**

| Chỉ tiêu                       | ĐVT     | Năm 2017 | Năm 2018 | Năm 2019 | Năm 2020 | Năm 2021 | T 2017-2021 |
|--------------------------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| 1. Doanh thu thuần SX-KD       | Tỷ đồng | 5.258,7  | 5.074,8  | 5.588,1  | 6.161,7  | 7.342,1  | 8,7%        |
| 2. Lợi nhuận trước thuế        | Tỷ đồng | 138,7    | 118,5    | 99,6     | 18,9     | 81,8     | -12,4%      |
| 3. Tỷ suất lợi nhuận/doanh thu | %       | 2,6      | 2,3      | 1,8      | 0,3      | 1,1      | -19,3%      |
| 4. Trang bị TSCĐ BQ/LĐ         | Tr.đồng | 306,3    | 370,7    | 649,4    | 420,7    | 448,4    | 10,0%       |

Trong đó, doanh thu vận tải, kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ của các doanh nghiệp được thống kê cụ thể theo khu vực kinh tế Nhà nước, ngoài Nhà nước và khu vực có

vốn đầu tư nước ngoài và cho các loại hình vận tải như vận tải đường bộ, vận tải đường thủy, kho bãi và các hoạt động khác. Cụ thể được minh họa chi tiết dưới bảng sau:

**Bảng 4: Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải của các doanh nghiệp tại Thái Nguyên qua các năm**  
ĐVT: Tỷ đồng

| Chỉ tiêu                             | Năm 2017 | Năm 2018 | Năm 2019 | Năm 2020 | Năm 2021 | T 2017-2021 |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| Phân theo loại hình kinh tế          |          |          |          |          |          |             |
| Ngoài Nhà nước                       | 3.898,0  | 4.175,3  | 4.584,0  | 4.591,8  | 5.087,6  | 6,9%        |
| Khu vực khác (Nhà nước, có vốn ĐTNN) | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0           |
| Phân theo ngành vận tải              |          |          |          |          |          |             |
| Vận tải đường bộ                     | 3.666,4  | 3.897,5  | 4.182,0  | 4.157,7  | 4.615,3  | 5,9%        |
| Vận tải đường thủy                   | 9,0      | 1,7      | 2,0      | 1,8      | 1,9      | -32,2%      |
| Kho bãi                              | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0           |
| Hoạt động khác                       | 222,6    | 276,1    | 400,0    | 432,3    | 470,4    | 20,6%       |
| Phân theo loại hình vận tải          |          |          |          |          |          |             |
| Vận tải hàng hóa                     | 3.009,7  | 3.178,6  | 3.362,0  | 3.430,9  | 3.840,1  | 6,3%        |
| Vận tải hành khách                   | 665,7    | 725,1    | 822,0    | 728,6    | 777,1    | 3,9%        |
| Dịch vụ vận tải (kho bãi, bốc xếp)   | 222,6    | 271,6    | 400,0    | 432,3    | 470,4    | 20,6%       |
| Tổng số                              | 3.898,0  | 4.175,3  | 4.584,0  | 4.591,8  | 5.087,6  | 6,9%        |

Như vậy doanh thu của các doanh nghiệp trong hoạt động vận tải, kho bãi và các dịch vụ chủ yếu đến từ các doanh nghiệp ngoài Nhà nước (100% từ năm 2017 đến năm 2021) và từ hoạt động vận tải đường bộ là chính (94,06% năm 2017 và 90,72% năm 2021), tiếp đến là từ các hoạt động khác và vận tải đường thủy, hoạt động kho bãi hoàn toàn chưa phát triển.

#### **4.3 Đánh giá chung về thực trạng phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2017-2021**

##### **4.3.1. Điểm mạnh**

###### *Điều kiện vị trí địa lý*

Thái Nguyên ở trung tâm của vùng núi và trung du phía Bắc, cách sân bay quốc tế Nội Bài 50 km, cách biên giới Trung Quốc 200 km, cách trung tâm Hà Nội 75 km, cách cảng Hải Phòng 200 km và cách Quảng Ninh 180 km. Thái Nguyên còn là điểm nút giao lưu thông qua hệ thống đường bộ, đường sắt, đường sông hình dẻ quạt kết nối với các tỉnh, thành trong vùng và cả nước. Với vị trí thuận lợi tiếp giáp với vùng đồng bằng sông Hồng, Vùng Thủ đô Hà Nội và nằm trên các trục kinh tế quan trọng, Thái Nguyên có tiềm năng trở thành trung tâm logistics, trung tâm dịch vụ du lịch - thương mại tổng hợp, trung tâm giáo dục, y tế chất lượng cao của Vùng trung du và miền núi phía Bắc; hình thành các khu công nghiệp, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và trung tâm kinh tế đô thị giảm tải cho Thủ đô Hà Nội.

###### *Hệ thống chính sách và pháp luật*

Thái Nguyên đã xây dựng kế hoạch để triển khai thực hiện các Quyết định của Chính phủ như Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/01/2021 của Thủ tướng Chính phủ (TTCP) quyết định sửa đổi, bổ sung quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025; Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 của TTCP phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030... Bên cạnh đó, để tạo cơ sở để phát triển hoạt động logistics tỉnh Thái Nguyên đã ban hành các văn bản cụ thể như: Kế hoạch số 89/KH-UBND ngày 09/06/2022 Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2022-2026 [6]; Quyết định số 2153/QĐ-UBND ngày 25/8/2015 của UBND tỉnh Thái Nguyên về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kết cấu hạ tầng thương mại tỉnh Thái Nguyên đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

###### *Cung ứng dịch vụ, nhân lực logistics*

Số lượng các công ty đăng ký hoạt động trong lĩnh vực logistics trên địa bàn tỉnh trong thời gian qua ngày một gia tăng, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cũng liên tục phát triển và đa dạng hóa các loại hình dịch vụ của mình, góp phần phục vụ tốt cho nhu cầu trên thị trường nội địa cũng như nhu cầu lưu thông hàng hóa xuất nhập khẩu.

Hệ thống giao thông tỉnh Thái Nguyên có đủ loại hình mang tính kết nối quan trọng với các tỉnh trong vùng và quốc tế, như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, có khoảng cách rất gần với sân bay quốc tế Nội Bài, cảng biển Hải Phòng, có đường cao tốc dẫn nối đến cửa khẩu Việt Nam - Trung Quốc. Các khu công

ngiệp (KCN) của tỉnh chủ yếu được quy hoạch phân bố ở khu vực thuận tiện về giao thông, cơ sở hạ tầng sẵn có, có lợi thế vượt trội về vị trí. Năm 2021, tỉnh Thái Nguyên được Chính phủ đồng ý bổ sung 1.300 ha đất công nghiệp, đây là cơ hội lớn cho tỉnh thu hút đầu tư, phát triển công nghiệp, dịch vụ trong tương lai.

Tỉnh Thái Nguyên là trung tâm nghiên cứu khoa học và giáo dục đào tạo của vùng Trung du Miền núi phía Bắc. Hiện nay tỉnh có 40 tổ chức khoa học công nghệ trong đó có 21 tổ chức nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ; 6 tổ chức dịch vụ khoa học và công nghệ; mạng lưới với 10 trường đại học, 14 trường cao đẳng, 10 trường trung cấp chuyên nghiệp.

##### **4.3.2. Hạn chế và nguyên nhân**

Về công tác quy hoạch: đến thời điểm hiện nay tỉnh Thái Nguyên vẫn chưa xây dựng được Quy hoạch cụ thể phát triển hệ thống logistics tỉnh Thái Nguyên đến năm 2030 và tầm nhìn 2050 mà chỉ có Quy hoạch tổng thể phát triển kết cấu hạ tầng thương mại tỉnh Thái Nguyên đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Đến tháng 6/2022 Thái Nguyên mới ban hành Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2022-2026.

Về môi trường pháp lý: ngoài những chính sách phát triển dịch vụ logistics cấp quốc gia thì Thái Nguyên vẫn còn cần nhiều hơn nữa các chính sách quản lý và phát triển cho loại hình dịch vụ logistics này. Hệ thống pháp luật đang từng bước hoàn thiện, còn chưa đồng bộ nên dẫn đến khó khăn cho doanh nghiệp trong thực hiện dịch vụ do phải chịu sự điều tiết của nhiều cơ quan quản lý, không tránh khỏi tình trạng chồng chéo về quyền hạn và trách nhiệm.

Về công tác tuyên truyền, quảng bá cho phát triển dịch vụ logistics: chưa được quan tâm nhiều trong những năm qua. Thái Nguyên chưa xây dựng được cơ sở dữ liệu về các doanh nghiệp logistics dùng chung và các kênh quảng bá thông tin về dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh để thu hút và hỗ trợ doanh nghiệp hoạt động. Chưa có các bản tin, ấn phẩm về phát triển dịch vụ logistics tại Thái Nguyên.

Về cơ sở hạ tầng kỹ thuật: đang từng bước xây dựng và phát triển ở giai đoạn đầu, vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế, yếu kém. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải trên địa bàn và các tuyến giao thông huyết mạch kết nối tới địa bàn tỉnh chưa tương xứng với tiềm năng phát triển.

Về các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics: mới chỉ có quy mô nhỏ, tiềm lực tài chính còn hạn chế. Các loại hình dịch vụ được cung cấp hầu như là dịch vụ cơ bản mang tính đơn lẻ, truyền thống như dịch vụ vận tải, giao nhận, ... và chưa phổ biến những dịch vụ mang lại giá trị gia tăng cao. Chưa có doanh nghiệp có khả năng cung cấp đầy đủ và trọn gói các loại hình dịch vụ trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics.

Về các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics: Hiện nay trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên số lượng doanh nghiệp tự tổ chức và thực hiện từ việc sở hữu hàng hóa, lưu trữ và quản lý kho hàng, xử lý đơn hàng, đóng gói đến việc vận chuyển, giao hàng rất nhiều. Doanh nghiệp phải tự mình đầu tư các trang thiết bị, công cụ như phương tiện vận tải, nhà xưởng, thiết bị bốc dỡ, sắp xếp, cũng như đào tạo kỹ năng, chuyên môn cho

nhân sự vận hành mà chưa chú trọng vào việc thuê các doanh nghiệp logistics hoạt động chuyên nghiệp hơn để tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả. Hoặc doanh nghiệp thuê dịch vụ đơn lẻ từ một nhà cung cấp dịch vụ (bên thứ 2) mà ở đó, bên thứ 2 này chỉ đảm nhận một trong các loại hình dịch vụ như kho bãi hay vận chuyển, làm thủ tục hải quan,... và không chịu trách nhiệm về các hoạt động khác.

Về chất lượng nguồn nhân lực: Hầu hết nhân lực logistics hiện nay đều thiếu kiến thức, chưa được trang bị những bí quyết và kỹ năng quản lý, kinh doanh loại hình dịch vụ này. Đội ngũ lao động ngành logistics trên địa bàn tỉnh hiện nay hầu hết chưa được đào tạo chuyên sâu, trình độ năng lực, khả năng chuyên môn, ngoại ngữ còn nhiều hạn chế. Việc nghiên cứu, tìm hiểu, nắm vững luật pháp quốc tế, các quyền và nghĩa vụ của cả người mua và người bán theo các điều kiện thương mại quốc tế khi tiến hành giao dịch mua bán với các đối tác nước ngoài chưa được cập nhật nên còn nhiều thiệt thòi khi lựa chọn phương thức giao dịch, vận tải. Hệ thống cơ sở đào tạo của Thái Nguyên về cơ bản là toàn diện, song chủ yếu mới phát triển về số lượng, chất lượng đào tạo còn hạn chế, số lượng lao động chất lượng cao được đào tạo hàng năm chưa đủ cung cấp cho địa bàn và các tỉnh, vùng xung quanh.

Về tính liên kết giữa các doanh nghiệp và vấn đề xây dựng Trung tâm logistics liên hoàn: Các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn tỉnh vẫn còn rời rạc, chưa gắn kết để hình thành những cộng đồng, nhóm doanh nghiệp hay những doanh nghiệp chủ đạo, doanh nghiệp vệ tinh. Sự ra đời và tăng trưởng nhanh chóng về số lượng của các hội, hiệp hội ngành nghề, câu lạc bộ, diễn đàn gần đây từng bước đã khắc phục tình trạng trên, tuy nhiên chất lượng hoạt động còn khiêm tốn, giao lưu, hợp tác, liên kết giữa hiệp hội doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics với các hội, hiệp hội ngành hàng, hiệp hội bán lẻ, xuất nhập khẩu chưa thường xuyên, hiệu quả.

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh chưa hình thành các Trung tâm logistics liên hoàn đảm bảo các điều kiện đáp ứng tốt các nhu cầu của sản xuất và lưu thông hàng hóa; hoạt động logistics trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp là của các doanh nghiệp độc lập không liên thông với nhau. Loại hình kinh doanh này được bố trí đan xen giữa các dịch vụ khác như: Kho dự trữ hàng hóa, dịch vụ giao, nhận hàng hóa, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan... Nguyên nhân là do chưa có Quy hoạch tổng thể cho việc xây dựng Trung tâm, hệ thống kho bãi, dự trữ. Việc huy động vốn, kêu gọi nhà đầu tư vào lĩnh vực này còn gặp nhiều khó khăn và chưa được quan tâm đúng mức.

## **5. Một số giải pháp tổng thể nhằm phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên**

### **5.1. Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển logistics tỉnh Thái Nguyên đến năm 2030 và tầm nhìn 2050**

Xây dựng quy hoạch phát triển hệ thống logistics tỉnh Thái Nguyên đến năm 2030 và tầm nhìn 2050 là rất cần thiết hiện nay và là một công việc lớn, đòi hỏi phải có sự tham gia của nhiều ngành với nhiều lĩnh vực khác nhau. Việc quy hoạch nên bắt đầu bằng việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh. Trong quy hoạch tổng thể phát triển ngành logistics của tỉnh cần quan

tâm xây dựng Trung tâm logistics lớn có tầm dài hạn 50-100 năm. Cần dành quỹ đất và phát huy tối đa tiềm năng của các nguồn lực về vật chất cũng như con người để xây dựng các trung tâm này. Quy hoạch xây dựng các cảng cạn (Inland Container Depot) dọc theo các hành lang, các tuyến vận tải. Khuyến khích, thu hút các nhà cung cấp dịch vụ logistics lớn của thế giới và các doanh nghiệp logistics trong nước đến đặt trụ sở, văn phòng giao dịch tại Thái Nguyên. Bên cạnh đó, trong quy hoạch tổng thể phát triển ngành logistics của Thái Nguyên, cần xem xét tính liên kết với các địa phương lân cận, với các tỉnh trong cả nước, tạo thuận lợi cho sự giao lưu, vận chuyển, phân phối hàng hóa của tỉnh với thủ đô và các tỉnh trong cả nước.

### **5.2. Hoàn thiện và cụ thể hóa các chính sách phát triển hệ thống logistics của Nhà nước về dịch vụ logistics cho tỉnh Thái Nguyên**

Nhà nước cần từng bước hoàn thiện khung pháp lý, xây dựng hành lang pháp lý đảm bảo tính nhất quán, thông thoáng và hợp lý trong các văn bản, quy định liên quan đến lĩnh vực logistics với mục đích tạo cơ sở cho một thị trường logistics phát triển, minh bạch. Nhà nước cần ban hành bổ sung các văn bản pháp luật cho hoạt động logistics và các lĩnh vực hỗ trợ như vận tải đa phương thức, thương mại điện tử, thủ tục hải quan, chuẩn hóa các quy trình dịch vụ logistics, thống kê báo cáo logistics, các định chế có liên quan như thuế, bảo hiểm, ngân hàng, môi trường, chuẩn hóa các quy định về cấp phép, điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn, vận tải đa phương thức, thống nhất hóa và tiêu chuẩn hóa tên hàng và mã hàng hóa. Bên cạnh đó, phải tính đến lộ trình hội nhập lĩnh vực logistics ở tầm khu vực.

Tỉnh Thái Nguyên cũng cần nhanh chóng có biện pháp, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh, hợp tác chuyển giao công nghệ, đào tạo cán bộ logistics nhằm tạo đà phát triển hệ thống logistics của tỉnh. Trước mắt, tỉnh cần cụ thể hóa các văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ logistics thuê ngoài, chuẩn hóa quy trình dịch vụ, đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến đầu tư, xây dựng, thuế, hải quan ...; UBND tỉnh cam kết tạo điều kiện thuận lợi nhất, đồng hành cùng doanh nghiệp, hỗ trợ rút ngắn thời gian các thủ tục hành chính; rà soát, thuận lợi hóa các thủ tục thông quan hàng hóa; tăng cường áp dụng thủ tục điện tử, kết nối mạng liên thông giữa các cơ quan quản lý nhà nước; khuyến khích, thu hút các nhà cung cấp dịch vụ logistics lớn trong nước và quốc tế đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch tại Thái Nguyên nhằm xây dựng một trung tâm logistics lớn của vùng Trung du miền núi phía Bắc.

### **5.3. Tuyên truyền, quảng bá thông tin về hệ thống dịch vụ logistics trên địa bàn**

Chính quyền tỉnh cần tổ chức thường xuyên các khóa đào tạo ngắn hạn, cử các cán bộ chủ chốt tham gia các hội thảo khoa học chuyên ngành về logistics được tổ chức trong khu vực và trên thế giới nhằm cập nhật, bổ sung và nâng cao nhận thức về logistics. Tỉnh Thái Nguyên cần: xây dựng cơ sở dữ liệu và các kênh quảng bá thông tin về dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh để thu hút và hỗ trợ doanh nghiệp hoạt động; xây dựng các bản tin, ấn phẩm về phát triển logistics tại Thái Nguyên, cung cấp các thông tin chính sách, pháp luật, thị trường, công

nghe, giúp kết nối doanh nghiệp với thị trường; tạo điều kiện 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 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; cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời trên phương tiện truyền thông, đặc biệt là tại cổng thông tin điện tử tỉnh Thái Nguyên và trang web của các Trung tâm logistics về mục tiêu và định hướng phát triển dịch vụ logistics của tỉnh.

#### **5.4. Giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên**

##### **5.4.1. Phát triển, nâng cấp kết cấu hạ tầng phần cứng**

Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phục vụ cho phát triển hệ thống logistics bao gồm: hệ thống đường sông, đường bộ, các nhà ga, cảng hàng không, các trung tâm logistics, kho tàng bên bãi cũng như các trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa, container ở các điểm vận tải giao nhận. Do đó, để phát triển hệ thống logistics trước hết phải đầu tư hợp lý cho các cảng, cảng thông quan nội địa, đường bộ, đường sắt, đường sông, kho bãi, trang thiết bị... theo một kế hoạch tổng thể, nhất là phải có các trung tâm logistics có quy mô lớn để kết nối các loại phương tiện vận tải, các tuyến giao thông vành đai nhằm phát huy khả năng tương tác cũng như hỗ trợ qua lại lẫn nhau một cách hiệu quả. Chú trọng xây dựng nhà ga hàng hóa chuyên dụng kết nối với các trung tâm logistics để giao hàng, tiếp nhận, chuyển tải... tại các sân bay quốc tế theo quy trình nghiệp vụ như các nước trong khu vực. Tiến hành nâng cấp, hiện đại hóa và xây dựng thêm kho tàng, bến bãi, trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa, container ở các điểm giao nhận. Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics.

##### **5.4.2. Nâng cấp cơ sở hạ tầng phần mềm**

Chính quyền tỉnh cũng như các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cần đẩy nhanh tiến độ xây dựng hệ thống thông tin hiện đại, thiết lập mạng lưới cơ sở dữ liệu rộng lớn để nó thực sự giúp ích là cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp xuất nhập khẩu; tăng cường sử dụng hệ thống truyền thông tin EDI để thực hiện nhanh chóng các thủ tục khai báo hải quan; ưu tiên đầu tư ứng dụng các phần mềm thông tin tiên tiến như hệ thống phần mềm TMS (Transport Management System), WMS (Warehouse Management System)...

#### **5.5. Giải pháp phát triển hệ thống doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh**

Đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cần: Tăng cường liên kết hoạt động giữa các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh; Nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng; Đa dạng hóa các sản phẩm dịch vụ cung ứng; Kết hợp nhiều tuyến vận tải đa phương thức nhằm đạt mục tiêu tiết kiệm tối đa chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ; Đẩy mạnh ứng dụng CNTT.

Đối với doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics cần: Thuê ngoài dịch vụ kho bãi, vận chuyển để tiết kiệm chi phí; Sử dụng các dịch vụ của các đại lý thủ tục hải quan để đảm bảo công việc luôn được vận hành

đúng thời gian và đảm bảo chất lượng; Cân nhắc năng lực và uy tín của doanh nghiệp 3PL, 4PL mà mình lựa chọn; Nâng cao trình độ năng lực, khả năng chuyên môn, ngoại ngữ của đội ngũ nhân lực, nhất là đội ngũ các nhà quản lý doanh nghiệp; Có trách nhiệm hơn với tỉnh trong việc hợp tác, hỗ trợ doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp logistics thông qua việc xuất, nhập khẩu hàng hóa qua các doanh nghiệp này; Thường xuyên nghiên cứu, tìm hiểu, cập nhật và nắm vững các quyền và nghĩa vụ của cả người mua và người bán theo các điều kiện thương mại quốc tế khi tiến hành giao dịch mua bán với các đối tác nước ngoài để lựa chọn phương thức phù hợp, hiệu quả.

#### **5.6. Tăng cường đầu tư phát triển nguồn nhân lực cho hệ thống logistics**

Cần đẩy mạnh thu hút nguồn tuyển sinh đầu vào cho ngành logistics với học viên có năng lực, sinh viên tốt nghiệp đáp ứng chuẩn đầu ra của chương trình đào tạo, bổ sung các chứng chỉ nghề theo đơn đặt hàng của doanh nghiệp. Thúc đẩy liên kết với các viện, trường, doanh nghiệp để hình thành mạng lưới đào tạo nguồn nhân lực cho doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên; đổi mới chương trình giảng dạy, xây dựng giáo trình đào tạo chuyên sâu về logistics. Quan tâm đào tạo, bồi dưỡng nâng cao chất lượng đội ngũ giảng viên theo hướng chuẩn hóa, đảm bảo đủ về số lượng và chất lượng, cơ cấu đào tạo theo ngành, nghề và trình độ đào tạo. Nhiệm vụ trọng tâm trước mắt là phải cập nhật những kiến thức luật pháp trong nước và quốc tế về vận tải đa phương thức, các hoạt động chính của logistics và kỹ năng vận hành dịch vụ logistics cho nguồn nhân lực hiện có. Tăng cường tìm kiếm các nguồn tài trợ trong nước và quốc tế cho các chương trình đào tạo ngắn hạn trong và ngoài nước. Phối hợp và tranh thủ hợp tác với các tổ chức FIATA, IATA và các tổ chức phi chính phủ khác để có nguồn kinh phí đào tạo thường xuyên hơn. Các doanh nghiệp cũng cần phải kết hợp chặt chẽ với hiệp hội, thông báo với hiệp hội nhu cầu đào tạo nhân lực của mình để hiệp hội có hướng giải quyết.

#### **5.7. Xây dựng trung tâm logistics liên hoàn, tăng tính liên kết giữa các doanh nghiệp logistics**

Đầu tư xây dựng các Trung tâm logistics liên hoàn tại Thái Nguyên sẽ tạo điều kiện tối ưu hóa lưu kho bãi, chuyên môn hóa khâu đóng gói, dịch vụ kho bãi, bốc xếp, vận chuyển; tận dụng hàng hóa 2 chiều, ... góp phần giảm chi phí, thời gian vận hành chuỗi. Cụ thể:

Về hệ thống kho bãi: Ngoài hệ thống kho bãi gắn với các trung tâm logistics, cần phát triển hệ thống kho bãi hàng hóa gắn với các khu công nghiệp, cụm công nghiệp do doanh nghiệp tự đầu tư, quản lý. Phải đầu tư xây dựng khu phát triển dịch vụ logistics với diện tích kho bãi lớn, hạ tầng đồng bộ, trang – thiết bị hiện đại... để cho thuê lưu trữ hàng hóa sản xuất, xuất nhập khẩu và khai thác dịch vụ đi kèm (vận tải, thông quan, phân phối...).

Về kho dự trữ hàng hóa: Phân đầu trên địa bàn mỗi huyện xây dựng và hình thành ít nhất một kho dự trữ hàng hóa, trong đó quan tâm đến các địa bàn miền núi và khu vực có các khu công nghiệp.

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. Đẩy mạnh hiện đại hoá hệ thống truyền thông, gia tăng tốc độ đường truyền... đảm bảo thông tin được truyền đi nhanh chóng, tạo điều kiện thuận lợi cho dịch vụ logistics nâng cao hiệu quả cung ứng cho các doanh nghiệp, đặc biệt là trong lĩnh vực giao nhận vận tải. Điều này giúp giảm được chi phí đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng cho khách hàng, từ đó nâng cao được sức cạnh tranh của các dịch vụ logistics và các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics ở Thái Nguyên.

#### **6. Kết luận**

Qua đánh giá thực trạng, nghiên cứu nhận thấy Thái Nguyên có vị trí rất thuận lợi, có tiềm năng trở thành trung tâm logistics của Vùng trung du và miền núi phía Bắc. Tuy nhiên, Thái Nguyên vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế về môi trường pháp lý, trong công tác quy hoạch, tuyên truyền, quảng bá, hạn chế về cơ sở hạ tầng kỹ thuật. Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics tại Thái Nguyên quy mô vẫn còn nhỏ, tiềm lực tài chính hạn chế, các loại hình dịch vụ cung cấp còn mang tính

đơn lẻ, chưa có doanh nghiệp có khả năng cung cấp đầy đủ và trọn gói các loại hình dịch vụ trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics, trình độ năng lực, khả năng chuyên môn của đội ngũ lao động còn nhiều hạn chế. Từ thực tế đó, nghiên cứu đã đề xuất một số giải pháp tổng thể nhằm đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên trong thời gian tới như: Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển logistics tỉnh Thái Nguyên đến năm 2030 và tầm nhìn 2050; Hoàn thiện và cụ thể hóa các chính sách phát triển hệ thống logistics của Nhà nước về dịch vụ logistics cho tỉnh Thái Nguyên; Tăng cường tuyên truyền, quảng bá thông tin về hệ thống dịch vụ logistics trên địa bàn; Phát triển cơ sở hạ tầng logistics, tăng cường liên kết giữa hệ thống doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh; Tăng cường đầu tư phát triển nguồn nhân lực cho hệ thống logistics và xây dựng các trung tâm logistics liên hoàn và cơ sở hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics.

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1]. Chính phủ. (2015). *Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020 định hướng đến năm 2030*.
- [2]. Cục thống kê tỉnh Thái Nguyên. (2021). *Niên giám thống kê tỉnh Thái Nguyên*.
- [3]. Đặng Đình Đào. (2012). *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Trường ĐH Kinh tế quốc dân.
- [4]. Lê Đình Minh. (2012). *Phát triển dịch vụ logistics tại công ty cổ phần vận tải – công nghiệp tàu thủy Bình Định. Luận văn thạc sĩ*, Đại học Đà Nẵng.
- [5]. Lê Đăng Phúc. (2018). *Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện, Luận án tiến sĩ*.
- [6]. UBND tỉnh Thái Nguyên. (2022). *Kế hoạch số 89/KH-UBND ngày 09/06/2022 Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2022-2026*.
- [7]. UBND tỉnh Thái Nguyên. (2015). *Quyết định số 2153/QĐ-UBND ngày 25/8/2015 của UBND tỉnh Thái Nguyên về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kết cấu hạ tầng thương mại tỉnh Thái Nguyên đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.
- [8]. UBND tỉnh Thái Nguyên. (2022). *Báo cáo tình hình triển khai thực hiện Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics theo Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2017-2021, phương hướng, nhiệm vụ giai đoạn 2022-2025*.
- [9]. UBND tỉnh Thái Nguyên. (2022). *Báo cáo tổng hợp Quy hoạch tỉnh Thái Nguyên thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [10]. Shang và Marlow. (2007). *The effects of logistics competency on performance – Ảnh hưởng của năng lực logistics đến hoạt động kinh doanh*.

---

#### **Thông tin tác giả:**

##### **1. Trần Quang Huy**

- Đơn vị công tác: Trường Đại học Kinh tế và Quản trị Kinh doanh

##### **2. Phạm Thị Thanh Mai**

- Đơn vị công tác: Trường Đại học Kinh tế và Quản trị Kinh doanh

- Địa chỉ email: maippt.tueba@gmail.com

Ngày nhận bài: 3/2/2023

Ngày nhận bản sửa: 27/2/2023

Ngày duyệt đăng: 25/3/2023