

PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS HỖ TRỢ DOANH NGHIỆP TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LÀO CAI

Đinh Hồng Linh¹, Phạm Thị Thanh Mai²,
Nguyễn Đức Dũng³, Nguyễn Đình Huy⁴

Tóm tắt

Hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai những năm gần đây đã có những bước khởi sắc, số lượng doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics có sự gia tăng mạnh. Tỉnh đang tập trung đẩy mạnh quy hoạch nhằm đưa Lào Cai trở thành đầu mối logistics quan trọng trong nước và khu vực. Tuy nhiên, hiện nay các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh chưa thực sự tham gia sâu vào chuỗi dịch vụ logistics, Lào Cai chưa phát huy được hết tiềm năng, lợi thế của một tỉnh giáp biên có khu kinh tế cửa khẩu. Nghiên cứu này nhằm phân tích, đánh giá thực trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai thông qua hệ thống dữ liệu thứ cấp và sơ cấp, từ đó đề xuất một số giải pháp tổng thể nhằm phát triển hơn nữa dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh, đặc biệt trong các khu kinh tế.

Từ khóa: Phát triển, dịch vụ logistics, doanh nghiệp, khu kinh tế, Lào Cai.

DEVELOPMENT OF LOGISTICS SERVICES SUPPORTING BUSINESSES IN LAO CAI PROVINCE

Abstract

Logistics in Lao Cai province have made good progress in recent years, and the number of enterprises providing logistics services has increased sharply. The province is focusing on promoting planning to make Lao Cai become an important logistics hub in the country and in the region. However, businesses in the province have not really been deeply involved in the logistics service chain, and Lao Cai has not promoted all the potential and advantages of a bordering province that has a border economic zone for the development of logistics services. This study aims to analyze and evaluate the current situation of developing logistics services to support businesses in Lao Cai province through both primary and secondary data, then propose some overall solutions to further develop logistics services to support businesses in Lao Cai province, especially for businesses in economic zones.

Keywords: Development, logistics service, enterprise, economic zone, Lao Cai.

JEL classification: L8, L9, L92.

1. Đặt vấn đề

Đặng Đình Đào (2012) cho rằng Logistics là hoạt động theo chuỗi dịch vụ từ giai đoạn tiền sản xuất cho tới khi hàng hóa tới tay người tiêu dùng cuối cùng. Lĩnh vực này liên quan trực tiếp đến hoạt động vận tải, giao nhận, kho bãi, các thủ tục dịch vụ hành chính, tư vấn (hải quan, thuế, bảo hiểm...), xuất nhập khẩu – thương mại, kênh phân phối, bán lẻ... Phát triển dịch vụ logistics 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.

Theo báo cáo của UBND tỉnh Lào Cai trong Đề án số 340/ĐA-UBND ngày 26/8/2021 trên địa bàn tỉnh Lào Cai hiện có gần 200 doanh nghiệp tham gia cung ứng các dịch vụ liên quan đến

logistics và đang dần hình thành một số doanh nghiệp đi đầu trong việc triển khai chuỗi cung ứng dịch vụ logistics theo tiêu chuẩn quốc tế. Một số dịch vụ trong chuỗi cung ứng logistics đang phát triển khá mạnh như dịch vụ hải quan, dịch vụ ngân hàng, dịch vụ kiểm nghiệm, và kiểm hóa. Lào Cai đặt mục tiêu đến năm 2030, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt 8% đến 10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15% đến 20%

Hiện nay, ngành dịch vụ logistics của tỉnh Lào Cai đang trong giai đoạn phát triển, trong đó vận tải chiếm tỷ trọng chủ yếu. Tuy nhiên, các hoạt động còn manh mún, thiếu kinh nghiệm và chuyên nghiệp, chỉ cung cấp dịch vụ cơ bản, cạnh tranh về giá là chủ yếu. Tiềm lực các doanh nghiệp logistics của tỉnh hiện vẫn còn yếu không chỉ về tài chính, nhân sự, tổ chức mạng lưới mà cả về hệ

thông tin và tính liên kết... Hạ tầng giao thông vận tải còn chưa đáp ứng được nhu cầu đang ngày càng gia tăng. Kết cấu hạ tầng đường bộ còn thiếu các bến xe tại một số huyện, dẫn đến khả năng tiếp cận và đi lại của người dân còn gặp hạn chế. Chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt còn thấp, trang thiết bị lạc hậu. Hạ tầng đường thủy cũng khó khăn, đang ở tình trạng thô sơ, không có điều kiện để phát triển. Ngoài ra, công nghệ thông tin chưa hỗ trợ hiệu quả nên chi phí logistics tại Lào Cai khá cao, điều này làm giảm khả năng cạnh tranh của dịch vụ, hàng hóa của các doanh nghiệp Lào Cai. Vì vậy, phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị cao; đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, tương xứng với tiềm năng, lợi thế của tỉnh Lào Cai là một việc làm cấp thiết.

2. Tổng quan tình hình nghiên cứu

Nghiên cứu của Lê Đăng Phúc (2018) đã đánh giá thực trạng hoạt động của các trung tâm logistics phục vụ cảng biển tại Hải Phòng giai đoạn 2005-2017. Trên cơ sở đó, tác giả đã đề xuất các giải pháp phù hợp để đầu tư và phát triển trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế tại Lạch Huyện. Tuy nhiên, trong nghiên cứu này, tác giả chưa chỉ ra được những khó khăn trong việc triển khai xây dựng trung tâm logistics.

Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019), đã sử dụng phương pháp phân tích yếu tố khám phá và phân tích hồi quy đa biến để xác định 4 yếu tố ảnh hưởng đến phát triển của các doanh nghiệp kinh doanh logistics trong vùng đồng bằng sông Cửu Long. Kết quả phân tích định lượng cho thấy yếu tố môi trường kinh doanh và yếu tố chính sách địa phương có tác động đáng kể đến khả năng phát triển của các doanh nghiệp.

Trần Thị Minh Quyên (2021) cho rằng, để nâng cao chất lượng dịch vụ trong lĩnh vực logistics của các doanh nghiệp, việc áp dụng công nghệ thông tin viễn thông là điều cần thiết. Việc sử dụng công nghệ thông tin viễn thông trong lĩnh vực logistics đã tạo điều kiện để cải tiến quản lý, kiểm soát và giám sát liên tục hàng hóa trong các giai đoạn khác nhau và thời gian bảo quản khác nhau, từ giai đoạn sản xuất hoặc xuất xứ đến điểm tiêu dùng cuối cùng.

Theo Moldabekova A và các đồng nghiệp (2021), tác động của số hóa đối với hoạt động logistics đã được phân tích bằng phương pháp tương quan và hồi quy. Nghiên cứu thực nghiệm được xây dựng dựa trên các khía cạnh của Chỉ số Kinh tế và Xã hội số (DESI) và Chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) từ WB. Dựa trên mô hình kinh tế lượng đã được kiểm chứng, nghiên cứu đã chỉ ra các yếu tố ảnh hưởng đến LPI của các quốc gia Châu Á, đồng thời phân tích mức độ tác động của các yếu tố này lên LPI, từ đó đưa ra các khuyến nghị cho Việt Nam như Chính phủ cần tạo ra môi trường thuận lợi để phát triển nguồn nhân lực thành thạo công nghệ thông tin, sử dụng dịch vụ internet bền vững và tích hợp công nghệ số.

Mahin Haq và đồng nghiệp (2023), đã nghiên cứu định lượng tác động của sự phối hợp ngược quy trình hậu cần giữa nhà bán lẻ và nhà cung cấp dịch vụ hậu cần đến chất lượng mối quan hệ. Kết quả nghiên cứu cho thấy tác động tích cực đáng kể của sự phối hợp quy trình logistics ngược đối với chất lượng mối quan hệ với nhà cung cấp dịch vụ logistics, tác động hòa giải tích cực đáng kể của chất lượng dịch vụ logistics ngược và tác động điều tiết đáng kể của tần suất xung đột đối với mối quan hệ gián tiếp.

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 có cảng biển. Tuy nhiên, cho đến nay vẫn chưa có nghiên cứu chuyên sâu nào đề xuất các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh giáp biên như Lào Cai, đặc biệt là hỗ trợ cho các doanh nghiệp trong khu kinh tế cửa khẩu.

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 Lào Cai 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. Dữ liệu sơ cấp được thực hiện với tổng số lượt người được điều tra bằng phiếu phỏng vấn là 200 người (trong đó 100 phiếu dành cho đại diện các doanh

ng nghiệp trên địa bàn tỉnh và 100 phiếu dành cho đại diện các doanh nghiệp trong khu kinh tế). Nội dung phiếu khảo sát tập trung đánh giá về thực trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp tại Lào Cai, và tham vấn các ý kiến đề xuất trong phát triển dịch vụ logistics tại điểm nghiên cứu.

4. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai

4.1. Thực trạng sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp

Để có thể đánh giá toàn diện về hiện trạng, những khó khăn mà các doanh nghiệp đang gặp phải và nhu cầu phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp, nhóm nghiên cứu đã tiến hành điều tra các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh và trong khu kinh tế tại Lào Cai tự cung cấp hoặc sử dụng dịch vụ logistics. Kết quả khảo sát thu được như sau:

Bảng 1: Các dịch vụ logistics doanh nghiệp tại Lào Cai thuê ngoài hoặc tự làm

TT	Tên dịch vụ logistics	Không sử dụng (%)	Thuê ngoài (%)	Tự làm (%)
1	Kho hàng	4	12	84
2	Thu mua nguyên liệu	8	7	85
3	Dự báo nhu cầu	15	6	79
4	Xử lý đơn hàng	3	5	92
5	Làm thủ tục xuất/nhập khẩu	4	32	64
6	Khai báo hải quan	4	36	60
7	Môi giới bảo hiểm	45	38	17
8	Đóng gói hàng	15	6	79
9	Dán nhãn ký mã hiệu	12	6	82
10	Chuỗi cung ứng (4PL)	35	28	37
11	Cross-docking	70	12	18
12	Kho ngoại quan	35	48	17
13	Quản lý tồn kho	5	22	73
14	Quản lý hệ thống thông tin	8	15	77
15	Vận tải nội địa	12	65	23
16	Phân phối	25	30	45
17	Giao nhận	8	44	48
18	Kiểm tra chất lượng	6	13	81
19	Vận tải hàng dự án	58	27	35
20	Thu hồi hàng về	32	25	43
21	Lắp ráp	26	18	56
22	Vận tải quốc tế	8	86	6
23	Xếp dỡ hàng hóa	8	47	45
24	Khác	62	26	12

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

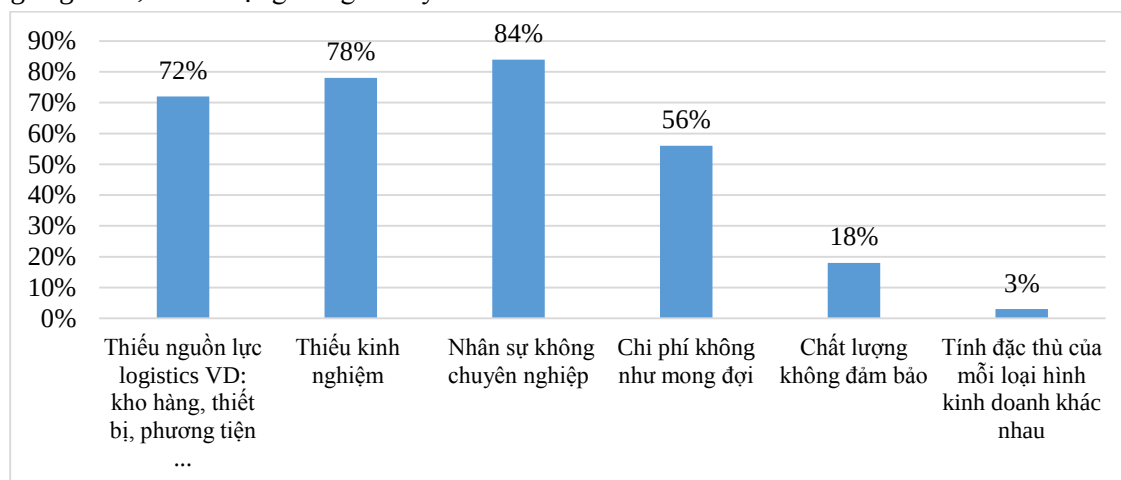
Với kết quả khảo sát trên, một số hoạt động như môi giới bảo hiểm, cross-docking, kho ngoại quan, vận tải quốc tế có tỷ lệ tự làm thấp (dưới 20%). Lý do các doanh nghiệp lựa chọn thuê ngoài các hoạt động này thường là: Các hoạt động có tính phức tạp về mặt thủ tục; doanh nghiệp không hoặc ít am hiểu về lĩnh vực vận tải quốc tế; chi phí đầu tư cho đội xe cao và quản lý

đội xe không hiệu quả và thiếu nhân lực chất lượng để thực hiện. Dịch vụ vận tải nội địa và quốc tế được hơn 65% doanh nghiệp lựa chọn thuê ngoài. Các hoạt động khác như khai báo hải quan, giao nhận và xếp dỡ hàng hóa cũng chiếm tỷ lệ thuê ngoài khá cao với hơn 30%.

Đa phần doanh nghiệp được khảo sát (hơn 50%) gặp khó khăn về chất lượng nguồn nhân

lực (thiếu kinh nghiệm, không chuyên nghiệp), khả năng kết nối mạng lưới, nguồn vốn đầu tư hạ tầng logistics, chất lượng cũng như yêu cầu

hoạt động logistics phù hợp với đặc thù của từng ngành hàng khác nhau.



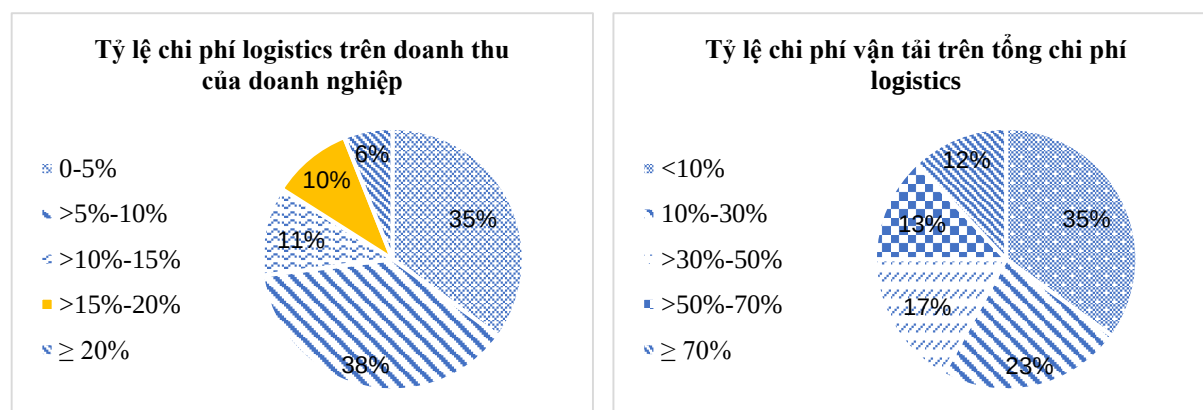
Hình 1: Những khó khăn của doanh nghiệp khi tự thực hiện hoạt động logistics

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

Một số lý do chính thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất và thương mại trên địa bàn tỉnh Lào Cai quyết định chọn hình thức thuê ngoài một số dịch vụ logistics như: đối tác thuê ngoài với mạng lưới dịch vụ kết nối có thể cung cấp dịch vụ đa dạng, linh hoạt với chi phí tối ưu hơn so với chính các công ty tự thực hiện; phù hợp với chiến lược kinh doanh và được tiếp cận với các công ty logistics có năng lực và vị thế uy tín trên thế giới hoặc thu hút nhân tài trên toàn cầu từ đó học hỏi từ các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

Do các doanh nghiệp chủ yếu tự thực hiện các dịch vụ về logistics nên hiệu quả đạt được chưa cao. Về tỷ lệ chi phí logistics trên doanh thu, kết quả khảo sát cho thấy có khoảng 73%

doanh nghiệp có tỷ lệ chi phí logistics trên doanh thu từ 10% trở xuống. Có thể thấy tình hình chiến tranh, dịch bệnh, giá nguyên nhiên liệu tăng cao trong thời gian qua đã làm tăng đáng kể chi phí logistics, 65% doanh nghiệp có chi phí vận tải từ 10% trở lên, trong đó 6% doanh nghiệp có chi phí này chiếm hơn 20% doanh thu. Về tỷ lệ chi phí vận tải trên tổng chi phí logistics, kết quả khảo sát cho thấy, 40% doanh nghiệp có tỷ lệ chi phí vận tải chiếm dưới 35% trên tổng chi phí logistics, 23% doanh nghiệp có chi phí vận tải chiếm 10% - 30% trên tổng chi phí logistics và 12% số doanh nghiệp tham gia khảo sát có chi phí vận tải chiếm trên 70% chi phí logistics.



Hình 2: Tỷ lệ chi phí logistics của các doanh nghiệp tỉnh Lào Cai

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

4.2. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai

4.2.1. Thực trạng phát triển dịch vụ vận tải

4.2.1.1. Thực trạng phát triển hạ tầng giao thông vận tải

Theo Đề án số 340/ĐA-UBND tỉnh Lào Cai (2021) và Quyết định số 316/QĐ-TTg (2023), thực trạng phát triển hạ tầng giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Lào Cai những năm qua như sau:

Hệ thống đường bộ: Với lợi thế địa lý nằm trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, Lào Cai trở thành cầu nối quan trọng, giúp việc trung chuyển giữa Việt Nam với các tỉnh, thành phía Nam Trung Quốc như Vân Nam, Quảng Tây, Tứ Xuyên, Quý Châu, Trùng Khánh. Đây được xem là yếu tố quan trọng giúp Lào Cai có nhiều tiềm năng, cơ hội trở thành trung tâm logistics của Việt Nam. Trên địa bàn tỉnh hiện có 5 tuyến quốc lộ với tổng chiều dài 456 km; đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai qua địa phận tỉnh dài 72 km; 16 tuyến đường tỉnh với chiều dài 969 km và hơn 4.500 km đường huyện, đường xã.

Hệ thống đường sắt: Hiện tại, trên địa bàn tỉnh có 3 tuyến đường sắt gồm: 1 tuyến đường sắt quốc gia và 2 tuyến đường chuyên dùng. Tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai nằm trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Quảng Ninh, tuyến này đóng vai trò rất quan trọng trong vận tải hành khách, hàng hoá giữa tỉnh Vân Nam - Trung Quốc với Việt Nam. Toàn tuyến dài 296 km (đoạn qua địa phận Lào Cai dài 62 km). Lào Cai có 2 tuyến đường sắt chuyên dùng vận chuyển quặng: tuyến nối ga Phố Lu vào mỏ Apatit Cam Đường và tuyến từ ga Xuân Giao đi nhà máy

tuyển quặng Tăng Loỏng, với tổng chiều dài 58 km. Hệ thống đường sắt quốc gia qua địa bàn tỉnh không đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách. Mặc dù đường sắt có kết nối với đường sắt Trung Quốc nhưng không đồng bộ về khổ đường nên hiệu quả khai thác hạn chế. Hệ thống nhà ga chưa đảm bảo chất lượng.

Hệ thống đường thủy: Trên địa phận tỉnh Lào Cai có 2 tuyến sông lớn chảy qua là Sông Hồng (sông Hồng) và sông Chảy. Giao thông thủy trên tuyến Sông Hồng có nhiều khó khăn do mùa kiệt không đảm bảo độ sâu, mùa lũ lưu tốc dòng chảy lớn phương tiện không đi lại được; hàng năm từ tháng 6 đến tháng 11 các loại tàu kéo và sà lan đến 100 tấn có thể hoạt động từ hạ lưu lên đến Bảo Hà, Lào Cai. Trên tuyến Sông Chảy hiện tại việc khai thác vận tải trên vùng hồ từ Cốc Ly đến Si Ma Cai chủ yếu phục vụ dân sinh.

Hệ thống đường hàng không: Cảng hàng không Sapa đã được phê duyệt với quy mô tiêu chuẩn là sân bay dân dụng cấp 4C và sân bay quân sự cấp II với công suất 1.585 nghìn hành khách/năm, 2.880 tấn hàng hóa/năm. Cảng hàng không Sa Pa có thể kết nối với trung tâm kinh tế lớn của miền Nam như TP Hồ Chí Minh, Nha Trang, Buôn Mê Thuột, Pleiku, Phú Quốc... đáp ứng được nhu cầu kết nối với một số sân bay quốc tế.

4.2.1.2. Thực trạng phát triển đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải

Theo báo cáo của Sở Công thương Lào Cai, số đơn vị vận tải hiện hoạt động kinh doanh vận tải theo giấy phép trên địa bàn tỉnh Lào Cai là 2.992 đơn vị gồm các doanh nghiệp, hợp tác xã và các hộ kinh doanh.

Bảng 2: Số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải tại Lào Cai qua các năm

Loại hình kinh doanh	2015	2016	2017	2018	2019	2020	$\bar{T}_{2015-2020}$
1. Vận tải đường sắt, đường bộ và đường ống	124	146	165	150	160	177	7,79%
2. Vận tải đường thủy	3	2	3	4	2	1	-10,00%
3. Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	22	22	25	22	23	35	11,67%
4. Bưu chính và chuyển phát	1	1	0	1	0	2	-
Tổng	150	171	193	177	185	215	7,86%

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

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai, 2019-2021

Theo bảng trên, số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải đường sắt, đường bộ, hoạt động trong lĩnh vực kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải, bưu chính và chuyển phát ngày càng gia tăng, còn số doanh nghiệp vận tải đường thủy ngày càng giảm đi. Tổng số doanh nghiệp đến cuối năm 2020 là 215 doanh nghiệp, tăng so với năm 2015 là 53 doanh nghiệp, tương ứng tăng 42,74%. Trong đó, tỷ trọng doanh nghiệp hoạt động trong loại hình vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống luôn chiếm tỷ trọng lớn nhất, 82,67% năm 2015 và 82,33% năm 2020. Chiếm tỷ trọng nhỏ nhất là vận tải đường

thủy, bưu chính và chuyển phát.

Với đặc điểm số doanh nghiệp hoạt động trong loại hình vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống chiếm tỷ trọng lớn nhất nên số lao động làm việc trong các doanh nghiệp này cũng chiếm tỷ trọng lớn, từ 74,88% năm 2015 đến 92,38% năm 2020. Tiếp đến là số lao động làm việc trong các doanh nghiệp hoạt động về kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải. Và với đặc thù công việc trong lĩnh vực logistics nên hầu hết số lao động là nam giới, tỷ lệ nữ giới không cao, chỉ 22,13% năm 2015 và 26,45% năm 2020.

Bảng 3: Số lao động làm việc trong các doanh nghiệp vận tải tại Lào Cai qua các năm

Loại hình vận tải	2015	2016	2017	2018	2019	2020	$\bar{T}_{2015-2020}$
1. Vận tải đường sắt, đường bộ và đường ống	2.396	3.474	3.806	3.569	2.836	3.066	7,18%
2. Vận tải đường thủy	143	22	55	35	31	1	-15,84%
3. Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	503	750	812	551	188	239	-2,70%
4. Bưu chính và chuyển phát	158	379	0	464	0	13	-
Tổng	3.200	4.625	4.673	4.619	3.055	3.319	3,84%
Trong đó số lao động nữ	708	1.140	925	1.179	751	878	10,05%

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai, 2019-2021

Về kết quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp logistics, 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.

Bảng 4: Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải của các doanh nghiệp tại Lào Cai qua các năm (ĐVT: Triệu đồng)

Chỉ tiêu	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Phân theo loại hình kinh tế							
Nhà nước	7.954	105.074	79.816	44.685	1.304	-	-
Ngoài Nhà nước	2.012.650	86.368	3.056.433	3.901.882	4.709.063	2.859.890	3.013.910
KV có vốn ĐTNN	24.221	20.552	15.561	14.350	13.286	376	-
Phân theo ngành vận tải							
Vận tải đường bộ	1.654.770	2.146.205	2.768.174	3.439.671	3.881.832	2.030.023	2.239.106
Vận tải đường thủy	10.805	37.115	34.734	19.083	2.575	755	755
Kho bãi	10.575	13.466	13.466	5.802	6.110	6.089	6.550
Hoạt động khác	368.675	315.208	335.436	496.361	833.136	823.399	767.499
Tổng số	2.044.825	2.511.994	3.151.810	3.960.917	4.723.653	2.860.266	3.013.910

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai, 2019-2021

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 (98,43% năm 2015 và tăng lên thành 100% năm 2021) và từ hoạt động vận tải đường bộ là chính

(80,92% năm 2015 và 74,29% năm 2021), tiếp đến là từ các hoạt động khác và kho bãi. Vận tải đường thủy đem lại doanh thu thấp nhất.

4.2.1.3. Thực trạng khối lượng hàng hóa được vận tải

Bảng 5: Lưu lượng hàng hóa vận chuyển qua hệ thống đường bộ tỉnh Lào Cai giai đoạn 2015-2020 (ĐVT: Nghìn tấn)

Năm	2015	2016	2017	2018	2019	2020	$\bar{T}_{2015-2020}$
1. Lưu lượng hàng hóa	6.681	6.861	8.117	9.786	11.279	9.774	8.749,7
2. So sánh	(+,-)	180	1.256	1.669	1.493	-1.505	618,6
%		2,69	18,31	20,56	15,26	-13,34	8,70

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 2015 lượng hàng hóa vận chuyển chỉ đạt 6.681 nghìn tấn, đến năm 2020 khối lượng này đã tăng lên thành 9.774 nghìn tấn. Từ năm 2015-2020, trung bình lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ mỗi năm là 8.749,7 nghìn tấn, tăng 8,7% năm.

Tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai chủ yếu vận chuyển hàng từ cảng Hải Phòng tạm nhập, tái xuất, quá cảnh Việt Nam đi Trung Quốc và lại ngược lại qua cửa khẩu đường sắt ga Lào Cai. Trên tuyến đường sắt này, mặt hàng chủ lực là quặng với hơn 927 nghìn tấn chiếm 59% khối lượng toàn tuyến.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển qua tuyến đường sắt Yên Viên – Lào Cai năm 2017 đạt 1,9 triệu tấn, năm 2018 tăng lên thành 2,1 triệu tấn nhưng đến năm 2020 lại giảm xuống chỉ còn 1,5 triệu tấn. Giai đoạn này vận chuyển hàng hóa qua tuyến đường sắt tăng trưởng âm, trung bình giảm 7,02% mỗi năm (Quyết định số 1769/QĐ-TTg, 2021). Nguyên nhân chủ yếu do điểm nghẽn khác nhau về khổ đường ray với phía Trung Quốc chưa được tháo gỡ nên không phát huy được lợi thế chi phí vận chuyển giá rẻ của đường sắt. Hiện nay khổ đường sắt phía Việt Nam là 1.000 mm, trong khi khổ đường phía Trung Quốc là 1.435 mm. Tàu Việt Nam từ ga Lào Cai sang Trung Quốc chỉ đến được các ga Hà Khẩu, Sơn Yêu và Hà Khẩu Bắc. Tại ga Hà Khẩu Bắc, hàng hóa sẽ phải chuyển tải, sang toa mới đi tiếp được vào mạng đường sắt Trung Quốc. Còn ngược lại, tàu Trung Quốc cũng không thể sang được Việt Nam. Việc

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai, 2019-2021 chuyển tải hàng hóa đã làm tăng chi phí và thời gian vận chuyển.

Xuất nhập khẩu hàng hoá tàu liên vận qua cửa khẩu Lào Cai tăng rất mạnh từ 21.358 tấn năm 2010 lên 618.615 tấn năm 2019 (tăng gần 29 lần) đạt tốc độ tăng trưởng gần 45,4%/năm (trong đó: khối lượng xuất khẩu năm 2010 chỉ có 10.992 tấn đến năm 2019 đạt 362.231 tấn, tăng trưởng 47,5%/năm; khối lượng nhập khẩu năm 2010 chỉ có 10.366 tấn đến năm 2019 đạt 256.384 tấn tăng 42,8%/năm). Năm 2019, sản lượng hàng hoá tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai đạt 2.089.113 tấn, trong đó tỷ trọng vận tải hàng hóa liên vận chiếm 36,8% toàn tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai (Quyết định số 1769/QĐ-TTg, 2021).

Một số dự án tiêu biểu cho hệ thống đường sắt đang được tiến hành triển khai ở Lào Cai như: Triển khai dự án nâng cấp, cải tạo tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội; Nghiên cứu Dự án đoạn đường sắt tiêu chuẩn nối Ga Lào Cai với Ga Sơn Yêu (Hà Khẩu, Trung Quốc); Nghiên cứu đề xuất quy hoạch tuyến đường sắt tiêu chuẩn Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng.

Vận tải đường thủy: Đến năm 2020, trên địa bàn tỉnh có 848 phương tiện thủy các loại, trong đó 83 phương tiện vận tải hành khách và 765 phương tiện vận tải hàng hóa. Hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh chủ yếu là vận chuyển hàng hóa ngang sông biên giới, tuy nhiên, hoạt động này hầu như không còn thực hiện được do chính sách quản lý từ phía Trung Quốc. Ngoài ra còn có vận chuyển cát, sỏi tại một số bến khai thác vật liệu xây dựng quy mô nhỏ dọc sông Hồng, sông Chảy.

Bảng 6: Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển qua hệ thống đường sông tỉnh Lào Cai giai đoạn 2017-2021

Năm	ĐVT	2017	2018	2019	2020	2021
1. Lượng hàng hóa vận chuyển	Nghìn tấn	501	127	13	1	1
2. Chỉ số phát triển hàng hóa vận chuyển	%	84,79	12,97	9,84	7,69	100,00
3. Lượng hàng hóa luân chuyển	Nghìn tấn.km	5.067	634	13	1	1
4. Chỉ số phát triển hàng hóa luân chuyển	%	84,38	12,52	10,15	7,69	100,00

Cho đến nay vẫn chưa có khối lượng vận tải qua biên giới đáng kể nào khác bằng đường thủy nội địa giữa Trung Quốc và Việt Nam tại Lào Cai.

4.2.2. Thực trạng phát triển dịch vụ giao nhận hàng hóa

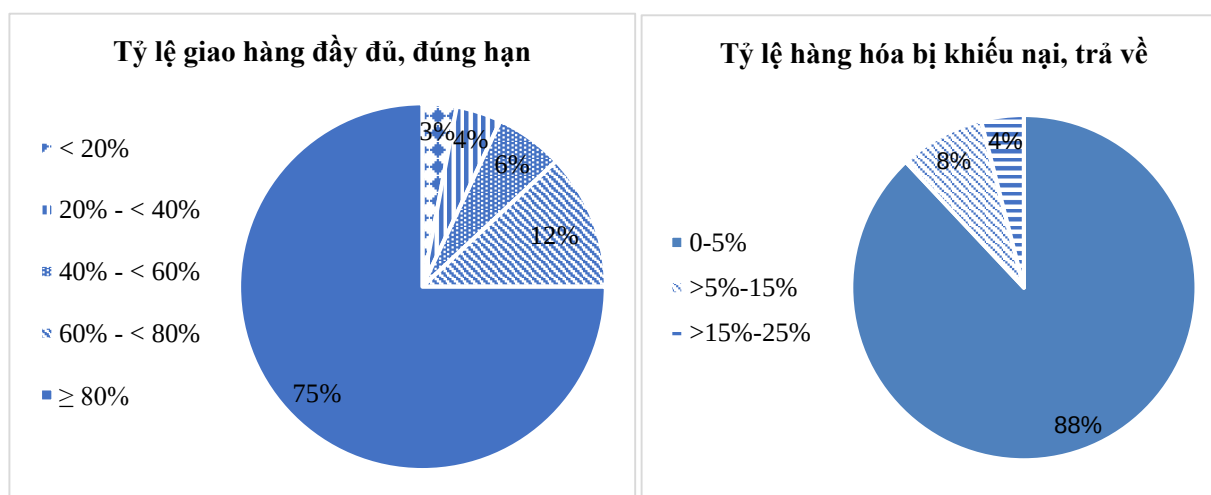
Trên địa bàn tỉnh hiện có 10 đơn vị hoạt động kinh doanh về lĩnh vực bưu chính và chuyển phát, trong đó Bưu điện tỉnh Lào Cai là doanh nghiệp được Nhà nước chỉ định thực hiện cung cấp các dịch vụ bưu chính công ích trên địa bàn tỉnh.

Qua khảo sát các doanh nghiệp có cung cấp và sử dụng dịch vụ giao nhận trong thời gian qua,

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai, 2019-2021

kết quả cho thấy: Về tỷ lệ giao hàng đầy đủ và đúng hạn: hơn 75% doanh nghiệp có tỷ lệ này đạt khoảng trên 80% trong tổng số hàng giao. Trong khi đó, có khoảng 3% doanh nghiệp có tỷ lệ giao hàng đủ và đúng hạn là dưới 20%, kết quả này sẽ ảnh hưởng nhiều đến sự hài lòng của khách hàng, chất lượng và hiệu quả của dịch vụ logistics.

Tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại, bị trả về: 88% doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hóa hư hỏng, khiếu nại và trả về trung bình dưới 5%, khoảng 8% số doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hóa hư hỏng trên 5% và 4% số doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại trên 5%.



Hình 3: Tỷ lệ giao hàng đầy đủ, đúng hạn và tỷ lệ hàng hóa bị khiếu nại, trả về

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

4.2.3. Thực trạng phát triển dịch vụ kho bãi

Theo Quyết định số 316/QĐ-TTg (2023), hệ thống các kho hàng, bến bãi trên địa bàn tỉnh tập trung chủ yếu tại 03 khu chức năng trong Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai với tổng diện tích 265ha, cụ thể:

- Tại Khu công nghiệp Đông Phố Mới tổng

diện tích 100 ha, tỷ lệ lấp đầy 82,47%: có 32 đơn vị kinh doanh dịch vụ kho, bãi với tổng diện tích trên 39,7 ha (bao gồm cả các công trình phụ trợ, nhà xưởng), cụ thể theo Phụ biểu số 2 kèm theo.

- Tại Khu Công nghiệp Bắc Duyên Hải tổng diện tích 85ha, tỷ lệ lấp đầy 89,8%: có 24 đơn vị kinh doanh dịch vụ kho, bãi với tổng diện tích gần 13 ha

(bao gồm cả các công trình phụ trợ, nhà xưởng).

- Tại khu cửa khẩu Kim Thành tổng diện tích 80ha, tỷ lệ lấp đầy là 51,88%: có 05 đơn vị kinh doanh dịch vụ kho, bãi với tổng diện tích trên 20 ha (bao gồm cả các công trình phụ trợ, nhà xưởng).

Các kho, bãi phục vụ lưu giữ hàng hóa xuất nhập khẩu trên địa bàn tỉnh còn nhỏ lẻ, manh mún và nằm rải rác tại các khu công nghiệp trên địa bàn; chưa có hệ thống kho, bãi quy mô lớn, tập trung phục vụ lưu giữ nhiều loại hàng hóa khác nhau (nhất là hệ thống kho lạnh để bảo quản được mặt hàng trái cây còn rất hạn chế).

4.2.4. Dịch vụ Hải quan

Với 182,086 km đường biên giới với Trung Quốc (tiếp giáp 03 huyện: Kim Bình, Hà Khẩu, Mã Quan thuộc tỉnh Vân Nam, Trung Quốc), tỉnh Lào Cai có hệ thống cửa khẩu biên giới tương đối thuận lợi, gồm: 02 cặp cửa khẩu quốc tế, 02 cửa khẩu phụ, 07 lối mở biên giới (tạm thời). Đến thời điểm hết năm 2020, trên địa bàn tỉnh Lào Cai có 05 đơn vị đăng ký đại lý làm thủ tục hải quan đủ điều kiện hoạt động, tuy nhiên chỉ có 03 đại lý làm thủ tục có hoạt động thường xuyên. Số lượng kho ngoại quan do cơ quan Hải quan trên địa bàn tỉnh quản lý có 04 kho đang hoạt động (Đề án số 340/ĐA-UBND tỉnh Lào Cai, 2021).

4.2.5. Phát triển dịch vụ logistics trọn gói (dịch vụ logistics chuyên nghiệp)

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, cửa khẩu là của các doanh nghiệp độc lập không liên thông với nhau và tập trung chủ yếu tại các khu vực cửa khẩu quốc tế đường bộ và đường sắt. Hiện tại, trên địa bàn tỉnh có 05 trung tâm logistics tương đương cấp tỉnh bao gồm:

(1) Cảng nội địa ICD Lào Cai của Công ty Cổ phần Vinalines Logistics Việt Nam tại Khu Công nghiệp Đông Phố Mới. Quy mô: diện tích 4,8ha, công suất khai thác hiện tại là 60.000 TEU – 65.000 TEU/năm, hạ tầng gồm: 1 kho ngoại quan 1.100m², 1 kho thường 2.100m², bãi

44.700m², Đường sắt của ICD đầu nối với đường sắt quốc gia dài 539m².

(2) Trung tâm Logistics Kim Thành của Công ty cổ phần Logistics Kim Thành tại Lô KB13, thuộc Khu thương mại - công nghiệp Kim Thành. Quy mô: Tổng diện tích 57.049m², có khả năng lưu chứa và luân chuyển từ 1,2 đến 1,5 triệu tấn hàng hoá.

(3) Công ty cổ phần Logistics Việt – Trung (Lô LG1, thuộc Khu thương mại - công nghiệp Kim Thành, Thành phố Lào Cai). Quy mô: Tổng diện tích 96.535m², trong đó có 01 Kho ngoại quan với diện tích: 2ha.

(4) Trung tâm logistics của Công ty TNHH Thương mại Tổng hợp Nghĩa Anh (34.460m²)

(5) Trung tâm logistics của Công ty TNHH Thương mại Xây dựng 379 (40.672m²)

Theo ông Đặng Quyết Chiến, Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Logistics Kim Thành, khó khăn lớn nhất là Lào Cai chưa có quy hoạch phát triển ngành Logistics, cả về tổng thể hạ tầng, chiến lược phát triển và chính sách quản lý. Lào Cai cần tập trung đẩy mạnh các quy hoạch đảm bảo tính đồng bộ kết nối của hệ thống kết cấu hạ tầng với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics, đưa Lào Cai trở thành đầu mối logistics quan trọng trong nước và khu vực.

4.2.6. Kết quả khảo sát đánh giá chung về hiện trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai

Tổng hợp kết quả phản hồi theo thang đo sau khi khảo sát 200 cán bộ lãnh đạo và nhân viên của doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai được thể hiện qua bảng 7.

Trong các tiêu chí, có 2 tiêu chí được doanh nghiệp đánh giá khá đó là cơ sở hạ tầng logistics và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ Logistics có chiều hướng gia tăng mạnh. Còn hầu hết các doanh nghiệp đều đánh giá nguồn nhân lực logistics của Lào Cai hiện đang rất thiếu và yếu, cơ chế chính sách chưa được thỏa đáng và thu hút được các nhà đầu tư. Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ Logistics còn hoạt động rời rạc, riêng lẻ, chưa có sự gắn kết để cùng nhau phát triển, chất lượng dịch vụ chưa cao.

Bảng 7: Kết quả khảo sát tình hình phát triển hệ thống dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai

Chỉ tiêu	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1. Cơ chế chính sách phát triển	3,16	1,124
2. Cơ sở hạ tầng logistics	4,18	1,213
3. Nguồn nhân lực logistics	2,57	1,247
4. Các DN cung ứng dịch vụ logistics	3,18	1,015
5. Các DN sử dụng dịch vụ logistics	4,13	1,026

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

Về mức độ đóng góp của hệ thống dịch vụ logistics hiện nay của Lào Cai đối với các doanh nghiệp tại Khu kinh tế trên địa bàn tỉnh, 100% các cán bộ lãnh đạo và nhân viên của các doanh nghiệp đều cho rằng, hệ thống dịch vụ logistics hiện nay của Lào Cai đã đóng góp nhiều vào việc: Góp phần giảm chi phí trong quá trình sản xuất kinh doanh; Đảm bảo cho quá trình sản xuất kinh doanh diễn ra nhịp nhàng, ổn định; Giúp các doanh nghiệp hóa giải hiệu quả các vấn đề liên quan đến đầu vào, đầu ra của doanh nghiệp; Hỗ

trợ nhà quản lý ra quyết định chính xác trong hoạt động sản xuất kinh doanh; Góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp thông qua việc thực hiện các dịch vụ lưu thông bổ sung.

Về các chỉ số hoạt động logistics quốc tế và chỉ số hoạt động logistics nội địa của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai hiện nay theo thang điểm từ 1 – 5. Trong đó, 1 = Thực hiện kém; 5 = Thực hiện tốt. Kết quả được tổng hợp trong bảng sau:

Bảng 8: Đánh giá về chỉ số hoạt động logistics quốc tế của Lào Cai hiện nay

Chỉ tiêu	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1. Hiệu quả của các thủ tục hành chính (tốc độ, mức độ đơn giản...)	3,35	1,121
2. Chất lượng CSHT liên quan đến thương mại và vận tải	4,08	1,143
3. Sự thuận tiện của việc sắp xếp lô hàng có giá cạnh tranh	2,86	1,202
4. Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics quốc tế	3,21	1,013
5. Khả năng theo dõi các lô hàng	4,10	1,028
6. Sự kịp thời của vận chuyển đến điểm đến	3,07	1,133

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

Trong các tiêu chí trên, có 2 tiêu chí được doanh nghiệp đánh giá ở mức khá đó là chất lượng cơ sở hạ tầng liên quan đến thương mại và vận tải; Khả năng theo dõi các lô hàng. Còn hầu hết các doanh nghiệp đều đánh giá: Hiệu quả của các thủ tục hành chính (tốc độ, mức độ đơn giản...); Sự thuận tiện của việc sắp xếp các lô hàng có giá cạnh tranh trong vận chuyển; Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics và sự kịp thời của vận chuyển đến điểm đến của dịch vụ logistics ở Lào Cai chỉ

đạt ở mức trung bình.

Cũng tương tự như kết quả đánh giá chỉ số logistics quốc tế, kết quả đánh giá chỉ số hoạt động logistics nội địa của Lào Cai có 2 tiêu chí được doanh nghiệp đánh giá khá đó là chất lượng cơ sở hạ tầng và những thay đổi, cải thiện tích cực về môi trường logistics. Còn 3 chỉ tiêu còn lại là mức độ các loại lệ phí; Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics và tính hiệu quả của các quá trình và thủ tục đều được đánh giá ở mức trung bình.

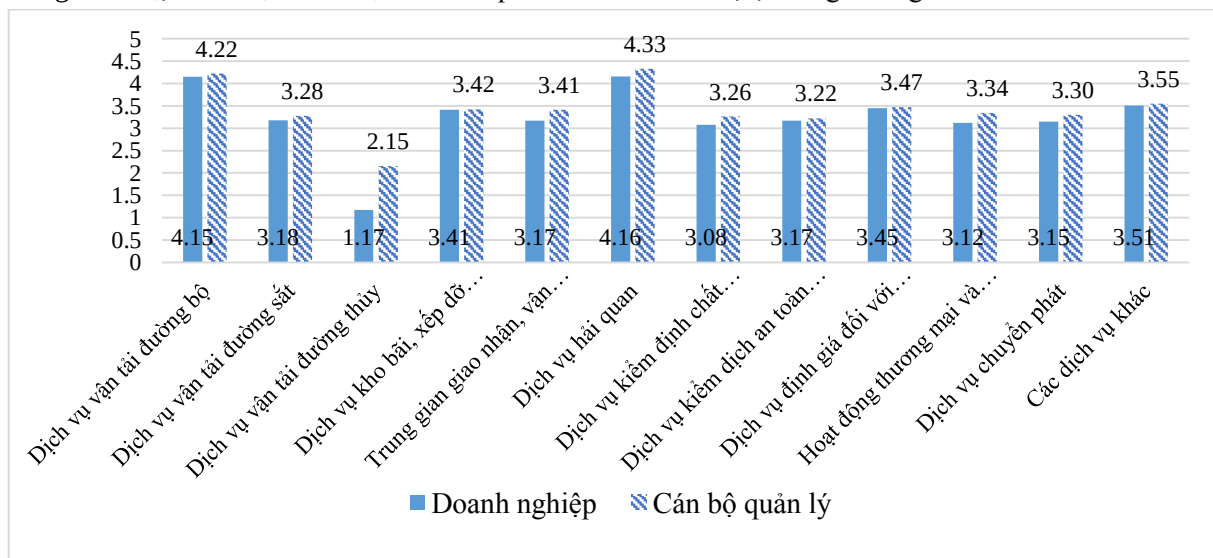
Bảng 9: Đánh giá về các chỉ số hoạt động logistics nội địa của Lào Cai

Chỉ tiêu	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1. Mức độ các loại lệ phí	3,15	1,105
2. Chất lượng cơ sở hạ tầng	4,18	1,213
3. Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics nội địa	3,06	1,210
4. Tính hiệu quả của quá trình và thủ tục	3,34	1,023
5. Thay đổi, cải thiện tích cực về môi trường logistics	4,17	1,016

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

Trong đó, mức độ đánh giá về thực trạng thực hiện thủ tục hải quan ở Lào Cai hiện nay được đánh giá khá cao về Mức độ đơn giản của thủ tục; Tốc độ thực hiện thủ tục hải quan; Tính chuyên nghiệp trong thực hiện thủ tục; Chất lượng trang thiết bị, điều kiện làm việc của cơ quan hải

quan; Mức độ ứng dụng công nghệ tiên bộ trong thực hiện thủ tục; Hiệu quả quản lý; Tính minh bạch trong quản lý và Sự phối hợp giữa các cơ quan hải quan với nhau. Tất cả các chỉ tiêu đều được đánh giá ở mức nằm trong khoảng điểm từ 3,41-4,2, tương đương với mức Khá.

**Hình 4.** Chất lượng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp tỉnh Lào Cai

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

Về chất lượng dịch vụ, các doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh chưa cung cấp được dịch vụ logistics hoàn chỉnh theo đúng nghĩa. Trong nhóm các dịch vụ logistics được khảo sát, dịch vụ vận tải đường bộ và dịch vụ hải quan được các doanh nghiệp và nhà quản lý đánh giá ở mức tốt. Nhiều dịch vụ được đánh giá ở mức khá như: Dịch vụ kho bãi, xếp dỡ hàng hóa; Dịch vụ định giá đối với hàng hoá thông quan và các dịch vụ khác đều có sự đồng thuận giữa doanh nghiệp và các nhà quản lý. Tuy nhiên, mức điểm đánh giá chỉ mới đạt ở cần dưới của mức khá chứ chưa thực sự được đánh giá cao (mức điểm chỉ từ 3,41-3,55). Còn lại các dịch vụ khác như: Dịch vụ vận tải đường sắt;

Trung gian giao nhận, vận tải; Dịch vụ kiểm định chất lượng/tiêu chuẩn; Dịch vụ kiểm dịch an toàn vệ sinh; Hoạt động thương mại và vận tải liên quan đến các Hiệp hội; Dịch vụ chuyển phát đều chỉ được đánh giá ở mức độ trung bình với mức điểm từ 3,08-3,34. Riêng dịch vụ vận tải đường thủy được đánh giá ở mức yếu kém với mức điểm đạt 1,17 và 2,15 cho 2 đối tượng khảo sát là các nhà quản lý và các doanh nghiệp.

Cuối cùng, kết quả về thực trạng của các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics hỗ trợ các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai hiện nay được phản ánh qua một số tiêu chí sau:

Bảng 10: Đánh giá về tiềm lực của các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics hỗ trợ các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai hiện nay

Chỉ tiêu	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
Tiềm lực tài chính	2,15	1,103
Chất lượng nguồn nhân lực logistics	3,12	1,211
Chất lượng cơ sở vật chất của doanh nghiệp	3,46	1,153
Ứng dụng công nghệ thông tin	3,41	1,023
Tính chuyên nghiệp trong thực hiện công việc	3,17	1,012
Khả năng cung ứng sản phẩm dịch vụ đồng bộ	2,51	1,213
Sự hợp tác, liên kết với các doanh nghiệp khác	2,55	1,125
Sự liên kết với ngân hàng, công ty bảo hiểm, Hiệp hội ngành nghề....	3,17	1,213
Khả năng đẩy mạnh hoạt động trên thị trường	3,41	1,212
Khả năng quảng bá, xây dựng, tiếp thị hình ảnh doanh nghiệp	3,18	1,115

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát

Qua bảng tổng hợp trên ta thấy, hệ thống giao thông tỉnh Lào Cai có đủ loại hình mang tính kết nối quan trọng với các tỉnh trong vùng và quốc tế, gồm đủ các loại hình giao thông như đường bộ, đường sắt, đường thủy và tương lai gần là đường hàng không. Tuy nhiên, hệ thống logistics của tỉnh Lào Cai đang từng bước xây dựng và phát triển ở giai đoạn đầu, do đó vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế và yếu kém.

Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics trong các khu kinh tế trên địa bàn tỉnh 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, kho bãi... và chưa phổ biến những dịch vụ mang lại giá trị gia tăng cao. Lào Cai 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. Chi phí vận tải vẫn là thành phần chiếm tỷ lệ cao nhất trong tổng chi phí logistics. Các doanh nghiệp hoạt động ở mọi lĩnh vực ngành nghề khác nhau 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. Đa phần doanh nghiệp dịch vụ logistics trong các khu kinh tế trên địa bàn là doanh nghiệp nhỏ, vốn ít và cơ sở vật chất như kho tàng, bến bãi, công nghệ thông tin, phương tiện vận chuyển còn hạn chế.

Kết nối giữa các phương thức vận tải là nguyên nhân dẫn đến chi phí vận tải còn cao. Với vận tải đường sắt, tổng chi phí vận tải quốc tế liên vận đường sắt còn cao và thủ tục chuyển tải còn phức tạp, cũng như chi phí chuyển toa còn cao.

Nguồn nhân lực logistics thiếu và yếu đang cản trở sự phát triển của hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh và ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Năng lực cạnh tranh cũng như hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh hiện nay không cao, sức ép cạnh tranh từ các doanh nghiệp logistics tại các tỉnh, thành phố lớn (nhất là các doanh nghiệp FDI) có ưu thế vượt trội về năng lực tài chính, công nghệ, nhân lực, năng lực quản lý và mạng lưới toàn cầu ngày càng nhiều.

Về chất lượng dịch vụ, các doanh nghiệp logistics chưa cung cấp được dịch vụ logistics hoàn chỉnh theo đúng nghĩa. Sự yếu kém trong kết nối vận tải đa phương thức đang tạo ra sự tắc nghẽn dòng dịch chuyển logistics, làm tăng chi phí và hạn chế sự phát triển của ngành này trên địa bàn, làm giảm khả năng cạnh tranh của dịch vụ, hàng hóa của doanh nghiệp.

5. Phân tích SWOT đánh giá chung về thực trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai

5.1. Điểm mạnh

Điều kiện vị trí địa lý: Lào Cai có vị trí địa lý thuận lợi, là cầu nối trên tuyến hành lang kinh

tế Côn Minh - Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, là trung tâm trung chuyển hàng hóa của Việt Nam và các nước trong khu vực Asean với vùng Tây Nam, Trung Quốc rộng lớn (với gần 300 triệu người), do vậy rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh.

Lào Cai có nhiều tiềm năng, lợi thế phát triển như: Về phát triển công nghiệp, có nhiều loại khoáng sản quý, chất lượng cao, trữ lượng lớn hàng đầu Việt Nam; về phát triển nông, lâm nghiệp, có các tiểu vùng khí hậu nhiệt đới, cận ôn đới, ôn đới thích hợp cho việc phát triển đa dạng nông lâm ngư nghiệp; về du lịch, có nhiều địa danh du lịch nổi tiếng như Sapa, Bắc Hà với những sản phẩm du lịch độc đáo, đặc biệt có lợi thế lớn trong phát triển kinh tế cửa khẩu.

Hệ thống chính sách và pháp luật: Việc hình thành một hành lang pháp lý đầy đủ để điều chỉnh hoạt động logistics cũng như các hoạt động có liên quan đã và đang tạo điều kiện cho hệ thống logistics của cả nước phát triển chung như: 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; Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 Về việc Phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025; Quyết định 221/QĐ – TTg 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. Các thủ tục hành chính được tập trung cải cách và đơn giản hóa, giúp các doanh nghiệp tiết kiệm thời gian, công sức và chi phí trong quá trình xuất nhập khẩu, lưu thông hàng hóa và dịch vụ của mình.

Đối với công tác tạo lập pháp lý tạo cơ sở để phát triển hoạt động logistics tỉnh Lào Cai ban hành các văn bản, kế hoạch, đề án như: Quyết định số 3795/QĐ-UBND ngày 30/8/2017 phê duyệt đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai đến năm 2020; Quyết định số 5476/QĐ-UBND ngày 07/12/2017 phê duyệt nhiệm vụ Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics tỉnh Lào Cai đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035; Đề án số 340/ĐA-UBND ngày 26/8/2021 Đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035.

Đối với công tác quy hoạch logistics tỉnh Lào Cai đã chủ động phê duyệt điều chỉnh các quy hoạch và bố trí quỹ đất để phát triển các trung tâm logistics tại các huyện, thành phố trên địa bàn tỉnh như: Quyết định số 1020/QĐ-UBND ngày 13/4/2018 của UBND tỉnh Lào Cai phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Lào Cai và vùng phụ cận đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 3594/QĐ-UBND ngày 14/8/2017 của UBND tỉnh Lào Cai phê duyệt quy hoạch chung xây dựng đô thị Phố Lu, huyện Bảo Thắng, tỉnh Lào Cai; Quyết định số 1627/QĐ-TT ngày 23/11/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, tỉnh Lào Cai; Quyết định số 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Báo cáo tổng hợp quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 trong đó có đề cập đến quy hoạch về logistics.

Cung ứng dịch vụ 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 Lào Cai có đủ loại hình mang tính kết nối quan trọng với các tỉnh trong vùng và quốc tế, gồm đủ các loại hình giao thông như đường bộ, đường sắt, đường thủy và tương lai gần là đường hàng không.

Đối với công tác đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, kho bãi tỉnh Lào Cai đã và đang tích cực phối hợp với các Bộ, ngành Trung ương nghiên cứu, triển khai nhiều dự án, công trình lớn phục vụ cho hoạt động thương mại, logistics. Tỉnh Lào Cai sẽ tiếp tục hợp tác sâu rộng hơn nữa để đưa Lào Cai - Vân Nam trở thành trung tâm Logistics của hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng và Khu mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc.

5.2. Điểm yếu

Môi trường pháp lý: Ngoài những chính sách phát triển dịch vụ nói chung thì 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, vẫn 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 nên không tránh khỏi tình trạng chồng chéo về quyền hạn và trách nhiệm.

Cơ sở hạ tầng kỹ thuật: Hệ thống logistics của tỉnh Lào Cai đang từng bước xây dựng và phát triển ở giai đoạn đầu, do đó vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế và 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 của hoạt động logistics.

Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics: Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh 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, kho bãi... 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.

Chi phí logistics cao: Chi phí vận tải vẫn là thành phần chiếm tỷ lệ cao nhất trong tổng chi phí logistics. Nguyên nhân do hệ thống hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, tính kết nối còn hạn chế giữa vận tải đường sắt và đường bộ; thiếu trung tâm logistics cấp quốc gia, quốc tế để làm đầu mối phân phối hàng hoá. Vận tải đa phương thức để kết hợp các ưu điểm của từng phương thức vận tải cũng chưa phát triển hiệu quả. Kết nối giữa các phương thức vận tải vẫn tiếp tục là vấn đề hạn chế, là nguyên nhân dẫn đến chi phí vận tải còn cao.

Vận tải đường bộ vẫn chiếm thị phần đa số trong vận tải hàng hóa, trong khi chi phí vận tải đường bộ cao, làm tăng chi phí vận tải nói chung. Hệ thống giao thông đường bộ dù đã được đầu tư nhưng còn chậm và chưa theo kịp sự phát triển lưu lượng vận tải, nhiều cung đường không thể được sử dụng cho vận tải hàng hóa nặng bởi đường hẹp, chất lượng kỹ thuật chưa cao và năng lực vận tải thấp. Chi phí phi chính thức trong vận tải đường bộ còn cao do giới hạn về tải trọng thấp so với nhu cầu vận chuyển đường bộ của doanh nghiệp. Điều này khiến doanh nghiệp phải vi phạm các quy định và mất chi phí phi chính thức.

Vận tải đường sắt hiện nay chỉ chờ hành khách là chủ yếu, do thời gian tàu hàng di chuyển

quá dài và do còn khác biệt về khổ đường ray nên tổng chi phí vận tải quốc tế liên vận đường sắt còn cao và thủ tục chuyển tải còn phức tạp, cũng như chi phí chuyển toa còn cao. Cách thức quản lý đối với các công ty đường sắt hiện nay còn một số bất cập.

Nguồn nhân lực: Vấn đề nguồn nhân lực logistics thiếu và yếu đang cản trở sự phát triển của hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh và ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Hầu hết những người tham gia kinh doanh logistics hiện nay đều thiếu kiến thức, nhất là chưa được trang bị những bí quyết và kỹ năng quản lý cũng như kinh doanh loại hình dịch vụ này. Đội ngũ nhân viên hoạt động trong lĩnh vực logistics trên địa bàn tỉnh hiện nay hầu hết chưa được đào tạo chuyên sâu. Mặt khác, logistics là một ngành mang tính quốc tế cao, nhưng đội ngũ nhân lực của ngành còn thiếu kiến thức về ngoại ngữ và hiểu biết về luật pháp quốc tế.

Liên kết doanh nghiệp: Các doanh nghiệp hoạt động ở mọi lĩnh vực ngành nghề khác nhau 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, khăng khít.

5.3. Cơ hội

Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai tiếp tục được Thủ tướng Chính phủ quyết định lựa chọn là một trong 8 khu kinh tế cửa khẩu được tập trung đầu tư phát triển từ nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025.

Gia tăng thương mại quốc tế là cơ hội để mở rộng thị trường, tham gia sâu vào chuỗi sản xuất và cung ứng khu vực, là điều kiện thuận lợi để logistics tỉnh tiếp cận với thị trường logistics rộng lớn hơn. Nhiều dòng thuế về 0% khi ngày càng nhiều các Hiệp định thương mại tự do được ký kết và thực hiện sẽ thúc đẩy phát triển sôi động xuất nhập khẩu tại Việt Nam, là cơ hội lớn cho phát triển ngành logistics tại Lào Cai. Hoạt động này cũng thúc đẩy di chuyển các nguồn lực sản xuất, trong đó có máy móc, thiết bị và nguyên liệu

cho vận tải và logistics. Bên cạnh đó, với triển vọng phát triển và tốc độ tăng trưởng của ngành logistics khá cao, sẽ có làn sóng đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics. Đây là cơ hội, nhưng cũng là thách thức đối với các doanh nghiệp Việt Nam nói chung và của tỉnh Lào Cai nói riêng. Các doanh nghiệp trong nước có cơ hội kêu gọi thêm nguồn đầu tư từ nước ngoài hoặc triển khai hợp tác với các doanh nghiệp nước ngoài. Đồng thời, sự tham gia của các doanh nghiệp logistics quốc tế sẽ giúp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cũng như cải thiện chỉ số LPT quốc gia.

5.4. Thách thức

Đa phần doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn là doanh nghiệp nhỏ, vốn ít và cơ sở vật chất như kho tàng, bến bãi, công nghệ thông tin, phương tiện vận chuyển còn hạn chế.

Năng lực cạnh tranh cũng như hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh hiện nay không cao, sức ép cạnh tranh từ các doanh nghiệp logistics tại các tỉnh, thành phố lớn (nhất là các doanh nghiệp FDI) có ưu thế vượt trội về năng lực tài chính, công nghệ, nhân lực, năng lực quản lý và mạng lưới toàn cầu ngày càng nhiều.

Về chất lượng dịch vụ, các doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh chưa cung cấp được dịch vụ logistics hoàn chỉnh theo đúng nghĩa. Sự yếu kém trong kết nối vận tải đa phương thức đang tạo ra sự tắc nghẽn dòng dịch chuyển logistics, làm tăng chi phí và hạn chế sự phát triển của ngành này trên địa bàn, giảm khả năng cạnh tranh của dịch vụ, hàng hóa của doanh nghiệp.

6. Một số giải pháp tổng thể phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai

Một là, hoàn thiện cơ chế, chính sách pháp luật về logistics: Tỉnh Lào Cai cần nghiên cứu áp dụng triệt để, có hiệu quả các quy định của pháp luật, cơ chế chính sách phát triển dịch vụ logistics; kiểm tra, rà soát và ban hành các văn bản triển khai phát triển dịch vụ logistics cho phù hợp với thực tế và điều kiện của tỉnh; Kiến nghị, đề xuất sửa đổi chính sách phí, giá dịch vụ đối với hoạt động logistics theo hướng tạo môi trường thuận lợi cho hoạt động logistics phát triển lành mạnh, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước; Nghiên cứu đề xuất xây dựng các cơ chế ưu đãi thu hút đầu tư vào các trung tâm dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh. Các cơ chế, chính sách ưu đãi thu hút đầu tư chủ yếu tập trung vào các

vấn đề thuộc thẩm quyền của địa phương như: Hỗ trợ thu hút đầu tư, hỗ trợ giảm chi phí logistics, ưu đãi về giá thuê đất, cải cách nhằm tinh gọn các thủ tục hành chính,...; Tăng cường công tác phổ biến, tuyên truyền các cam kết quốc tế liên quan đến lĩnh vực logistics mà Việt Nam có tham gia; xây dựng cổng thông tin (chuyên trang về hội nhập, xuất nhập khẩu) để hỗ trợ các doanh nghiệp thuận lợi trong quá trình tra cứu nội dung về các FTA, thủ tục xuất nhập khẩu,...

Hai là, hoàn thiện các quy hoạch, kết cấu hạ tầng logistics: Rà soát, điều chỉnh quy hoạch xây dựng, quy hoạch phân khu và các quy hoạch ngành có liên quan, tích hợp sâu dịch vụ logistics trong chiến lược phát triển các ngành đảm bảo đồng bộ về cơ sở hạ tầng, cơ cấu sản xuất phù hợp với mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của Tỉnh; Bổ sung quy hoạch các trung tâm logistics tỉnh Lào Cai vào quy hoạch phát triển các Trung tâm logistics của cả nước; Rà soát quỹ đất, kế hoạch sử dụng đất để có vị trí đất phù hợp nhằm hình thành, xây dựng, phát triển dịch vụ logistics; Trên cơ sở các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch hệ thống đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không và Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 để đề xuất các giải pháp kết nối hiệu quả, phù hợp với quy hoạch phát triển các trung tâm logistics; Tập trung đẩy mạnh công tác thu hút đầu tư vào các khu logistics đã được phê duyệt quy hoạch chi tiết trên địa bàn tỉnh. Nghiên cứu đầu tư xây dựng Trung tâm logistics (quy mô tối thiểu 50ha) thực hiện chức năng làm kho bãi tập kết, trung chuyển, phân phối hàng hóa phục vụ cho địa bàn thành phố Lào Cai và các huyện, thị xã lân cận; Đầu tư hoàn thiện hạ tầng các khu logistics, hạ tầng giao thông, hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu,... phục vụ phát triển logistics; Đề xuất đẩy mạnh đầu tư các hạ tầng giao thông trọng điểm kết nối liên vùng, liên quốc gia như đường cao tốc, đường sắt, cầu đường bộ qua biên giới, sân bay. Đẩy mạnh hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông vận tải và kết nối vận tải đa phương thức. Đẩy mạnh phát triển vận tải đường sắt, đường thủy nhằm tăng thị phần vận chuyển hàng hóa bằng phương thức này.

Ba là, cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ: Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, giảm thời

gian giải quyết các thủ tục hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến đầu tư, xây dựng, thuế, hải quan... theo hướng ngày càng minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp. Các Sở, ngành, các cấp chính quyền của Tỉnh thường xuyên đối thoại, giữ mối liên hệ với các doanh nghiệp và hiệp hội doanh nghiệp để nắm bắt tình hình, kịp thời tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy hoạt động sản xuất, kinh doanh; Khuyến khích, hướng dẫn các doanh nghiệp áp dụng các mô hình chuỗi cung ứng tiên tiến trong quá trình sản xuất, kinh doanh; cung cấp dịch vụ logistics khép kín tại một số khu công nghiệp. Đẩy mạnh tích hợp sâu dịch vụ logistics với các ngành sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, hoạt động xuất nhập khẩu, lưu thông hàng hóa, dịch vụ; Đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong lĩnh vực quản lý, kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh nhằm giảm bớt chi phí về thủ tục giấy tờ, tiết kiệm thời gian và giúp doanh nghiệp kiểm soát và quản lý được thông tin về hàng hóa mọi lúc mọi nơi; Nghiên cứu, xây dựng và vận hành hiệu quả cổng thông tin điện tử về vận tải hàng hóa. Qua đó giúp thị trường vận tải trở nên minh bạch và có tính kết nối cao giữa khách hàng với doanh nghiệp vận tải và giữa các doanh nghiệp vận tải với nhau, tăng hiệu quả sử dụng phương tiện thông qua kết hợp vận tải giữa chiều đi và chiều về nhằm giảm thiểu tỷ lệ các chuyến hàng về bị rỗng; Tiếp tục đẩy mạnh xây dựng dịch vụ logistics trọn gói 3PL, 4PL, 5PL; Khuyến khích, thu hút các nhà cung cấp dịch vụ logistics lớn trên thế giới và các doanh nghiệp logistics trong nước đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch trên địa bàn tỉnh; Đẩy mạnh hợp tác liên kết logistics với phía Trung Quốc và các địa phương trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng Quảng Ninh nhằm tạo thuận lợi cho sự giao lưu vận chuyển, phân phối hàng hóa. Kết nối, tổ chức sự kiện và tạo ra các mối liên hệ giao thương với các hiệp hội, các doanh nghiệp khác trong và ngoài nước để hỗ trợ doanh nghiệp trong việc hợp tác, ký kết hợp đồng.

Bốn là, phát triển thị trường dịch vụ logistics: Tập trung đẩy mạnh xúc tiến phát triển thị trường dịch vụ logistics, xúc tiến thương mại, xúc tiến đầu tư nhằm gia tăng lưu lượng hàng hóa lưu thông qua địa bàn, qua đó đẩy mạnh phát triển thị trường logistics; Đẩy mạnh phát triển thuê

ngoài các dịch vụ logistics, gắn kết giữa doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh hàng hóa với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics; Tổ chức các lớp tập huấn, hội thảo, tọa đàm, nâng cao kiến thức về kinh doanh dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh cũng như doanh nghiệp logistics trên địa bàn; tạo chuyển biến về nhận thức ưu tiên sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài thay cho tự tổ chức hoạt động logistics trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp. Đẩy mạnh khuyến khích, hỗ trợ các doanh nghiệp tham gia vào các hiệp hội, nhóm doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng logistics để tăng năng lực cạnh tranh; Tiếp tục đẩy mạnh xây dựng các dự án phát triển ngành hàng chủ lực theo quy hoạch nhằm khai thác lợi thế trong sản xuất nông nghiệp của Tỉnh, tạo ra nguồn cung và nhu cầu phát triển logistics trên địa bàn.

Năm là, đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực: Đẩy mạnh đào tạo về logistics ở nhiều cấp độ, đa dạng hóa các hình thức đào tạo về logistics trên địa bàn; Tổ chức các chương trình tập huấn, cập nhật kiến thức về logistics cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp; Tăng cường công tác phổ biến, tuyên truyền về pháp luật Việt Nam, luật pháp quốc tế, các điều khoản Hiệp định thương mại song phương, đa phương liên quan đến logistics; Hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics; Thúc đẩy liên kết với các Viện, Trường đại học, các doanh nghiệp để hình thành mạng lưới đào tạo nguồn nhân lực cho doanh nghiệp logistics.

Các giải pháp khác: Trong thời gian tới, tỉnh Lào Cai cần tăng cường tuyên truyền nâng cao nhận thức về logistics và chi phí cấu thành trong chuỗi các dịch vụ logistics; Tăng cường thực hiện công tác thu thập thông tin, thống kê số liệu, kết quả hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh phục vụ công tác quản lý, điều hành; Quyết liệt tái cơ cấu các ngành kinh tế, tạo các mô hình phát triển kinh tế mới dựa vào công nghệ cao để tạo ra năng suất vượt trội, nguồn cung dồi dào cho xuất nhập khẩu; Thực hiện các giải pháp phát triển nông nghiệp, công nghiệp trên địa bàn theo các quy hoạch phát triển ngành, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội tổng thể của địa phương từ đó thúc đẩy logistics phát triển.

7. Kết luận

Qua các nội dung khảo sát thực trạng sử dụng dịch vụ logistics của các doanh nghiệp, những khó khăn khi doanh nghiệp tự thực hiện hoạt động logistics; thực trạng phát triển hạ tầng và đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải, lưu lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển qua hệ thống đường bộ, đường sắt, đường sông tỉnh Lào Cai; thực trạng phát triển dịch vụ giao nhận hàng hóa, dịch vụ kho bãi, dịch vụ hải quan và dịch vụ logistics trọn gói; khảo sát đánh giá về chất lượng và tiềm lực của các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics tỉnh Lào Cai nghiên cứu đã đánh giá được thực trạng phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai. Đồng thời, nghiên cứu tiến hành phân tích SWOT đánh giá chung cho thấy trong thời gian qua, số lượng các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics trên địa bàn tỉnh ngày một gia tăng và phát triển. Tuy nhiên, Lào Cai vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế như cơ sở hạ tầng kỹ thuật chưa tương xứng với tiềm năng, môi trường pháp lý vẫn chưa đồng bộ, các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh quy mô còn nhỏ, tiềm lực tài chính hạn chế, dịch vụ logistics còn mang tính đơn lẻ, chi phí logistics cao, nguồn

nhân lực logistics chưa được đào tạo chuyên sâu, còn thiếu và yếu, đặc biệt thiếu kiến thức về ngoại ngữ và hiểu biết về luật pháp quốc tế, liên kết giữa các doanh nghiệp còn lỏng lẻo dẫn đến hoạt động logistics hỗ trợ doanh nghiệp còn nhiều yếu kém.

Từ thực tế này, nghiên cứu đã đề xuất một số giải pháp tổng thể nhằm đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai trong thời gian tới như: hoàn thiện cơ chế, chính sách pháp luật về logistics, hoàn thiện các quy hoạch, kết cấu hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh, cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ, phát triển thị trường dịch vụ logistics, tăng cường đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, trao đổi dữ liệu trực tuyến, hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông vận tải và kết nối vận tải đa phương thức, trong đó phát triển hơn nữa vận tải đường sắt, đường thủy, tăng cường phổ biến, tuyên truyền các cam kết quốc tế của Việt Nam liên quan đến dịch vụ logistics. Đây là những giải pháp quan trọng nhằm phát triển dịch vụ logistics hỗ trợ các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh trong thời gian tới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Cục thống kê tỉnh Lào Cai. (2019-2021). *Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai*.
- [2]. 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.
- [3]. Nguyễn Thị Tuyết Nga. (2019). *Các yếu tố tác động đến sự phát triển của doanh nghiệp logistics khu vực đồng bằng sông Cửu Long*, 701, 101-105.
- [4]. Lê Đăng Phúc. (2018). Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện. *Luận án tiến sĩ kinh tế ngành Tổ chức quản lý vận tải*. Trường ĐH Hàng hải Việt Nam, TP. Hải Phòng.
- [5]. Trần Thị Minh Quyên. (2021). Nghiên cứu giải pháp khai thác ứng dụng công nghệ thông tin viễn thông trong hoạt động logistics của công ty. *Tạp chí Công thương*, tháng 5/2021.
- [6]. Thủ tướng 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*.
- [7]. Thủ tướng Chính phủ. (2017). *Quyết định số 200/QĐ-Ttg ngày 14 tháng 02 năm 2017 Về việc Phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*.
- [8]. Thủ tướng Chính phủ. (2018). *Quyết định số 1627/QĐ-TTg ngày 23/11/2018 của TTCP phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, tỉnh Lào Cai*.
- [9]. Thủ tướng Chính phủ. (2021). *Quyết định 221/QĐ – TTg 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*.

- [10]. Thủ tướng Chính phủ. (2021). *Quyết định số 1769/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [11]. Thủ tướng Chính phủ. (2023). *Quyết định số 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023 của TTCP phê duyệt Báo cáo tổng hợp quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [12]. UBND tỉnh Lào Cai. (2017). *Quyết định số 3795/QĐ-UBND ngày 30/8/2017 phê duyệt đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai đến năm 2020*.
- [13]. UBND tỉnh Lào Cai. (2017). *Quyết định số 5476/QĐ-UBND ngày 07/12/2017 phê duyệt nhiệm vụ Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics tỉnh Lào Cai đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035*.
- [14]. UBND tỉnh Lào Cai. (2017). *Quyết định số 3594/QĐ-UBND ngày 14/8/2017 của UBND tỉnh Lào Cai phê duyệt quy hoạch chung xây dựng đô thị Phố Lu, huyện Bảo Thắng, tỉnh Lào Cai*.
- [15]. UBND tỉnh Lào Cai. (2018). *Quyết định số 1020/QĐ-UBND ngày 13/4/2018 của UBND tỉnh Lào Cai phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Lào Cai và vùng phụ cận đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [16]. UBND tỉnh Lào Cai. (2021). *Đề án số 340/ĐA-UBND ngày 26/8/2021 Đề án phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Lào Cai đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035*.
- [17]. Aisulu Moldabekova, Robert Philipp, Hans-Eggert Reimers, Bauyrzhan Alikozhayev (2021). *Digital Technologies for Improving Logistics Performance of Countries, Transport and Telecommunication Vol. 22, no.2, 2021*.
- [18]. Mahin Haq, Muhammad Moazzam, Abdul Salam Khan, Waqas Ahmed. (2023), The impact of reverse logistics process coordination on third party relationship quality: A moderated mediation model for multichannel retailers in the fashion industry. *Journal of Retailing and Consumer Services*, Volume 73, July 2023, 103362.

Thông tin tác giả:

1. Đinh Hồng Linh

- 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: maiptt.tueba@gmail.com

3. Nguyễn Đắc Dũng

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

4. Nguyễn Đình Huy

- Đơn vị công tác: Trường Đại học Khoa học – ĐH TN

Ngày nhận bài: 08/7/2023

Ngày nhận bản sửa: 30/7/2023

Ngày duyệt đăng: 25/9/2023