

PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG LOGISTICS MIỀN TRUNG TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI SỐ

Ths. Nguyễn Văn Thanh* - TS. Bùi Văn Viễn* - PGS.TS. Trần Thế Tuấn*

Bài viết phân tích thực trạng phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam trong bối cảnh chuyển đổi số và phát triển bền vững. Nghiên cứu chỉ ra ba điểm nghẽn chính gồm: quy hoạch thiếu liên kết vùng, đầu tư mất cân đối và điều phối thể chế chưa hiệu quả. Dựa trên các phân tích chính sách và dữ liệu thực tiễn, bài viết đề xuất năm nhóm giải pháp: tích hợp quy hoạch theo vùng và số hóa công tác quy hoạch; tái cơ cấu đầu tư công và cải thiện cơ chế PPP; thúc đẩy logistics xanh và logistics số; thiết lập cơ chế điều phối vùng có thực quyền; và phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Kết quả nghiên cứu góp phần định hướng chính sách phát triển logistics miền Trung theo hướng hiện đại, tích hợp và bền vững, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh vùng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

• Từ khóa: kết cấu hạ tầng logistics; miền Trung Việt Nam; chuyển đổi số; phát triển bền vững; quy hoạch vùng; logistics xanh.

This article analyzes the current situation and proposes solutions for the development of logistics infrastructure in Vietnam's Central provinces in the context of digital transformation and sustainable development. The study identifies three main bottlenecks: fragmented and uncoordinated planning, imbalanced and inefficient investment, and weak regional institutional coordination. Based on policy analysis and practical data, the paper proposes five groups of solutions: integrated regional planning supported by digital tools; restructuring of public investment and improvement of the PPP mechanism; promotion of green and smart logistics; establishment of a regional coordination authority; and development of high-quality logistics human resources. The research contributes to providing scientific and practical foundations for policymaking, aiming to build a modern, adaptive, and sustainable logistics ecosystem that enhances the region's competitiveness in global supply chains.

• Key words: logistics infrastructure; Central Vietnam; digital transformation; sustainable development; regional planning; green logistics.

Ngày nhận bài: 01/6/2025

Ngày gửi phản biện: 05/7/2025

Ngày duyệt đăng: 21/11/2025

DOI: <https://doi.org/10.71374/jfar.v25.i301.20>

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế diễn ra sâu rộng, hệ thống logistics đã và đang trở thành một cấu phần không thể thiếu của

nền kinh tế hiện đại, đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và thúc đẩy phát triển vùng.

Theo Báo cáo Chỉ số Hiệu quả Logistics 2023 (Logistics Performance Index - LPI), Việt Nam xếp hạng 43/139 quốc gia, thấp hơn các nước trong khu vực như Thái Lan (34) và Malaysia (26), phản ánh dư địa cải thiện hạ tầng logistics còn rất lớn, nhất là tại các địa phương miền Trung (World Bank, 2023). Bên cạnh đó, các xu hướng mới như logistics xanh, logistics thông minh, và chuyển đổi số toàn diện đang đặt ra yêu cầu cấp thiết trong việc hiện đại hóa kết cấu hạ tầng logistics theo hướng bền vững và thích ứng. Từ những phân tích trên bài viết này nhằm làm rõ những thách thức và cơ hội đối với phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại các tỉnh miền Trung Việt Nam trong giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

2. Cơ sở lý luận và bối cảnh tác động đến phát triển kết cấu hạ tầng logistics

2.1. Cơ sở lý luận về phát triển kết cấu hạ tầng logistics

Phát triển kết cấu hạ tầng logistics là yếu tố trọng yếu trong chiến lược tăng trưởng kinh tế quốc gia và vùng. Hệ thống này bao gồm hạ tầng cứng (đường bộ, đường sắt, cảng biển, hàng không, trung tâm logistics) và hạ tầng mềm (thể chế, cơ chế điều phối, hệ thống thông tin).

Theo lý thuyết thể chế mới (North, 1990), hiệu quả logistics phụ thuộc lớn vào khung pháp lý, năng lực chính sách công và sự điều phối của Nhà nước. Quy hoạch hợp lý, đầu tư đồng bộ và quản lý

* Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải; Tác giả liên hệ: vienbv@utt.edu.vn

vùng là điều kiện nền tảng để hình thành mạng lưới logistics hiện đại, tích hợp đa phương thức và phát triển bền vững.

Dưới góc độ phát triển bền vững, logistics không chỉ là tối ưu chi phí mà còn là trách nhiệm môi trường và xã hội. ITF (2018) nhấn mạnh vai trò của các chính sách vận tải ít phát thải, định giá carbon, chuẩn hóa nhiên liệu và hành lang vận tải xanh. Do đó, phát triển hạ tầng logistics cần tiếp cận toàn diện: Nhà nước định hướng, thị trường phân bổ nguồn lực, và thể chế bền vững giữ vai trò gắn kết để xây dựng hệ thống logistics linh hoạt, hiện đại và thích ứng với biến động toàn cầu.

2.2. Bối cảnh ảnh hưởng đến phát triển hạ tầng logistics miền Trung

a. Bối cảnh quốc tế

Chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái cấu trúc mạnh mẽ do COVID-19, căng thẳng địa chính trị và xu hướng dịch chuyển sản xuất khỏi Trung Quốc. Trong bối cảnh đó, Đông Nam Á, đặc biệt Việt Nam, trở thành điểm đến chiến lược của dòng vốn FDI trong lĩnh vực chế tạo và logistics.

Xu hướng toàn cầu hướng đến logistics xanh và thông minh nhằm thực hiện mục tiêu trung hòa carbon. Tuy nhiên, theo Báo cáo LPI 2023 của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam chỉ xếp 43/139 quốc gia, thấp hơn Thái Lan và Malaysia; thời gian lưu hàng xuất khẩu trung bình tại cảng là 5,4 ngày, phản ánh rõ hạn chế hạ tầng và hiệu quả vận hành, nhất là ở miền Trung (World Bank, 2023).

b. Bối cảnh trong nước

Chi phí logistics Việt Nam chiếm 16,5% GDP, cao hơn mức trung bình toàn cầu (11,6%) và các nước trong khu vực (Bộ Công Thương, 2023), làm giảm năng lực cạnh tranh và khả năng thu hút FDI.

Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách trọng điểm như Nghị quyết 36-NQ/TW (2018), Quyết định 1579/QĐ-TTg (2021) và Quyết định 221/QĐ-TTg (2021), tập trung vào hạ tầng đa phương thức, kết nối vùng và chuyển đổi số. Kết quả cho thấy khoảng 73% doanh nghiệp lớn đã áp dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS) và 65% ứng dụng quản lý kho (WMS), tiết kiệm tới 22% chi phí, song các doanh nghiệp nhỏ vẫn hạn chế đầu tư công nghệ.

c. Bối cảnh đặc thù miền Trung

Miền Trung giữ vai trò trục kết nối chiến lược trong hệ thống logistics quốc gia và hành lang kinh tế Đông - Tây. Tuy nhiên, khu vực này còn đối mặt với địa hình phức tạp, hạ tầng thiếu đồng bộ, nguồn

lực hạn chế và liên kết vùng yếu. Việc phát triển logistics miền Trung cần một tầm nhìn tích hợp, gắn kết quy hoạch vùng với đầu tư đa phương thức, nhằm khai thác tối đa lợi thế địa kinh tế và tăng cường vai trò trung chuyển của khu vực trong chuỗi giá trị quốc gia và khu vực.

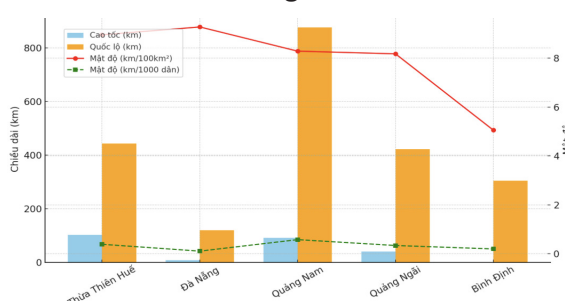
3. Thực trạng phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại các tỉnh miền Trung

3.1. Quy hoạch: thiếu đồng bộ và chưa gắn kết vùng

Quy hoạch kết cấu hạ tầng logistics vùng miền Trung đã được thể chế hóa trong nhiều văn kiện chiến lược quốc gia, tiêu biểu là Quy hoạch Giao thông Vận tải giai đoạn 2021-2030 và Quy hoạch Hệ thống Cảng biển giai đoạn 2021-2030. Các kế hoạch này xác định miền Trung là khu vực trọng điểm về kết nối giao thông đa phương thức, bao gồm đường bộ, đường sắt, cảng biển và cảng cạn (ICD). Tuy nhiên, thực tiễn triển khai cho thấy tính đồng bộ và liên kết vùng còn hạn chế.

Mặc dù miền Trung sở hữu nhiều cảng biển quan trọng như Tiên Sa (Đà Nẵng), Dung Quất (Quảng Ngãi) và Quy Nhơn (Bình Định), song hệ thống kết nối với đường sắt, ICD và mạng lưới vận tải nội địa vẫn chưa được phát triển tương xứng. Số liệu trong Bảng 1 cho thấy mạng lưới quốc lộ tại miền Trung khá dày (8-9 km/100 km²), trong khi chiều dài cao tốc lại hạn chế, ngoại trừ Thừa Thiên Huế và Quảng Nam. Điều này phản ánh tình trạng quy hoạch chưa tạo được sự cân bằng giữa các loại hình hạ tầng và chưa hình thành mạng lưới liên kết vùng hiệu quả. Khảo sát của OECD (2021) cũng khẳng định hạ tầng logistics Việt Nam còn gặp nhiều rào cản thể chế và kỹ thuật, đặc biệt trong kết nối đa phương thức.

Hình 1: Hạ tầng đường bộ tại khu vực miền Trung năm 2024



Nguồn: Tổng hợp từ các Báo cáo Quy hoạch của các tỉnh miền Trung giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050

Mặc dù các dự án giao thông như tuyến cao tốc Bắc-Nam và nâng cấp quốc lộ 1 có quy mô lớn

được thực hiện, nhưng tính liên kết giữa các dự án lại còn thiếu tính tổng thể. Nghiên cứu của Nguyen & Dapice (2024) cho thấy dù Việt Nam duy trì tỷ lệ đầu tư cơ sở hạ tầng trên 10% GDP, hiệu quả thực thi vẫn còn hạn chế, với nhiều dự án nhỏ lẻ, thiếu kết nối. Hệ quả là hệ thống logistics miền Trung chưa phát triển thành một mạng lưới đồng bộ và hiệu quả; thiếu các điểm trung chuyển (multimodal hubs), ICD và tuyến kết nối đường sắt khiến chi phí vận tải tăng, thời gian luân chuyển kéo dài, làm suy giảm khả năng cạnh tranh.

3.2. Đầu tư: chưa cân đối, thiếu hiệu quả

Đầu tư vào kết cấu hạ tầng logistics khu vực miền Trung đã có những bước chuyển tích cực trong thời gian qua, với nhiều dự án giao thông trọng điểm như các đoạn tuyến cao tốc Bắc - Nam, cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng), nâng cấp quốc lộ 1A, quốc lộ 19 kết nối Bình Định - Tây Nguyên, hay cảng nước sâu Dung Quất (Quảng Ngãi). Tuy nhiên, cơ cấu và hiệu quả đầu tư vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển logistics đa phương thức, hiện đại và bền vững.

Theo FiinRatings (2024), mặc dù Việt Nam đã gia tăng đầu tư công vào hạ tầng giao thông, phần lớn nguồn lực vẫn tập trung vào đường bộ, trong khi đầu tư cho cảng cạn (ICD), đường sắt kết nối cảng biển và trung tâm logistics liên vùng còn rất hạn chế. Đặc biệt tại miền Trung, hạ tầng phụ trợ logistics chưa đồng bộ, khiến vai trò của cảng biển chủ yếu dừng lại ở khâu xếp dỡ, chưa hình thành chuỗi giá trị logistics tích hợp như tại phía Nam và Đồng bằng sông Hồng. Bảng 2 cho thấy ngoại trừ Chu Lai và Tiên Sa có diện tích kho bãi tương đối lớn, đa số các cảng miền Trung có diện tích kho nhỏ, phản ánh tình trạng đầu tư nhỏ lẻ, phân tán.

Bảng 2. Diện tích cảng và kho bãi tại các tỉnh miền Trung năm 2024

TT	Tỉnh	Tên cảng	Diện tích (ha)		
			Mặt bằng cảng	Kho	Bãi chứa
1	Thừa Thiên Huế	Chân Mây	26,14	0,198	9,7
2	Đà Nẵng	Tiên Sa	30	2,65	21,36
3	Quảng Nam	Kỳ Hà	12	0,9	4
		Chu Lai	140	19,78	9,14
4	Quảng Ngãi	Dung Quất	16,77	0,34	11,2
5	Bình Định	Quy Nhơn	31	3,07	22

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ các cảng biển của các tỉnh miền Trung

Ngoài ra, phân bổ vốn đầu tư còn thiếu tính liên kết vùng. Nguyen và Dapice (2024) chỉ ra rằng nhiều dự án đầu tư hạ tầng ở Việt Nam được thực hiện dàn trải theo địa giới hành chính, dẫn đến trùng lặp hoặc thiếu tính kết nối kinh tế, không tối ưu hóa được nguồn lực, chưa phát huy được vai trò kết nối, gây lãng phí và kéo dài thời gian hoàn vốn. Bên

cạnh đó, dù cơ chế thu hút đầu tư tư nhân thông qua hình thức đối tác công - tư (PPP) đã được ban hành, nhưng vẫn còn gặp nhiều vướng mắc trong thực tiễn do thủ tục phức tạp, chia sẻ rủi ro chưa rõ ràng, và thiếu minh bạch trong xác định suất đầu tư, đặc biệt trong các dự án tại vùng khó khăn như khu vực duyên hải miền Trung (OECD, 2021). Điều này hạn chế khả năng huy động vốn xã hội hóa để phát triển các trung tâm logistics, trạm trung chuyển và hạ tầng kết nối hỗ trợ.

3.3. Điều phối: Thể chế yếu và thiếu phối hợp vùng

Một trong những điểm nghẽn lớn nhất của phát triển hạ tầng logistics miền Trung là thiếu cơ chế điều phối hiệu quả giữa các cấp, ngành và địa phương. Với đặc thù trải dài nhiều tỉnh, địa hình phức tạp và trình độ phát triển không đồng đều, điều phối vùng đóng vai trò then chốt để tối ưu hóa nguồn lực, tránh đầu tư chồng chéo và tăng cường kết nối liên vùng.

Mặc dù Chính phủ đã ban hành Quyết định 825/QĐ-TTg (2023) về thành lập *Hội đồng Điều phối vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung*, nhưng cơ quan này hiện chưa có đủ thẩm quyền pháp lý để tham gia trực tiếp vào quy hoạch, phân bổ vốn đầu tư và giám sát thực thi. Do đó, nhiều địa phương vẫn triển khai chiến lược logistics riêng rẽ, thiếu sự liên kết vùng và cạnh tranh nguồn lực. Sự rời rạc này khiến các trung tâm logistics được quy hoạch từ gần một thập kỷ trước vẫn chủ yếu “nằm trên giấy”, chưa phát huy hiệu quả thực tế.

Thêm vào đó, chia sẻ dữ liệu giữa Nhà nước, doanh nghiệp và các địa phương còn hạn chế. Oh và cộng sự (2020) chỉ ra rằng Việt Nam chưa xây dựng được cơ sở dữ liệu logistics quốc gia thống nhất, dẫn đến tình trạng ra quyết định thiếu thông tin thời gian thực. Hạn chế này không chỉ cản trở điều hành chính sách mà còn làm giảm năng lực dự báo và phản ứng trước biến động thị trường.

Sự yếu kém trong điều phối khiến việc hình thành các hành lang logistics chiến lược nổi miền Trung với Tây Nguyên, Lào, Campuchia và khu vực Nam Trung Bộ vẫn chậm tiến độ. Thiếu một cơ quan đầu mối có thực quyền cùng thể chế điều phối liên vùng rõ ràng đang là rào cản lớn đối với mục tiêu tích hợp chuỗi giá trị và giảm chi phí logistics dài hạn cho khu vực này.

4. Giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng logistics miền Trung

Trong bối cảnh kinh tế số và phát triển bền vững trở thành xu thế toàn cầu, phát triển hạ tầng logistics

miền Trung cần vượt ra ngoài khuôn khổ đầu tư truyền thống, hướng tới hệ sinh thái logistics thông minh, xanh và tích hợp số. Dưới đây là các định hướng trọng tâm:

Thứ nhất: Đổi mới quy hoạch theo hướng tích hợp và số hóa.

Cần xây dựng quy hoạch logistics theo tư duy vùng, kết nối chặt chẽ với các hành lang kinh tế và trục vận tải đa phương thức, thay vì bám ranh giới hành chính. Việc ứng dụng công nghệ số như GIS, AI, Big Data trong quy hoạch và giám sát sẽ giúp nâng cao tính chính xác, minh bạch và khả năng thích ứng trong dài hạn.

Thứ hai: Tăng cường đầu tư công có trọng điểm và khuyến khích PPP.

Với nguồn lực ngân sách hạn chế, đầu tư công nên tập trung vào hạ tầng tạo động lực lan tỏa, như tuyến đường sắt nối cảng biển - khu công nghiệp - trung tâm logistics, hệ thống cảng cạn (ICD) và cảng biển nước sâu tích hợp dịch vụ hậu cần. Cần cải tiến mô hình hợp tác công - tư (PPP) theo hướng minh bạch, chia sẻ rủi ro hợp lý, đồng thời hình thành quỹ phát triển logistics vùng để hỗ trợ đầu tư vào hạ tầng xanh, thông minh, kho bãi tiết kiệm năng lượng và vận tải sử dụng nhiên liệu sạch.

Thứ ba: Phát triển logistics xanh và logistics số.

Hướng tới cam kết trung hòa carbon vào năm 2050, miền Trung cần ưu tiên phát triển logistics xanh thông qua đầu tư phương tiện thân thiện môi trường, giảm phát thải trong vận hành và phát triển vận tải ven biển thay thế đường bộ. Song song, logistics số phải được thúc đẩy mạnh mẽ bằng việc hỗ trợ doanh nghiệp áp dụng WMS, TMS, nền tảng kết nối cung - cầu dịch vụ logistics, và xây dựng hạ tầng dữ liệu mở phục vụ điều phối vùng.

Thứ tư: Tăng cường điều phối vùng và cải cách thể chế.

Cần thiết lập một cơ chế điều phối vùng có thực quyền, đảm nhiệm vai trò đề xuất quy hoạch, phân bổ vốn và giám sát triển khai. Cơ chế này phải gắn kết các tỉnh từ Thừa Thiên Huế đến Bình Định với Tây Nguyên và hành lang kinh tế Đông - Tây. Đồng thời, thể chế logistics cần được cải cách theo hướng đơn giản hóa thủ tục, tích hợp quy trình hải quan - vận tải - thương mại, và thúc đẩy chia sẻ dữ liệu số giữa các cấp, ngành.

Thứ năm: Phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao.

Nhân lực là nền tảng của hệ thống logistics hiện đại. Miền Trung hiện thiếu hụt nghiêm trọng

lao động có kỹ năng về quản trị chuỗi cung ứng, logistics quốc tế và công nghệ số. Cần đẩy mạnh liên kết giữa doanh nghiệp - trường đại học - cơ sở đào tạo nghề, xây dựng chương trình đào tạo gắn với thực tiễn và thúc đẩy chuyển giao tri thức từ các doanh nghiệp FDI, nhằm hình thành đội ngũ chuyên gia logistics chuyên nghiệp, thích ứng với chuyển đổi số toàn cầu.

Kết luận: Phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại khu vực miền Trung Việt Nam là một yêu cầu cấp thiết nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh vùng, tận dụng lợi thế địa kinh tế - địa chính trị và hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Trong bối cảnh chuyển đổi số và phát triển bền vững trở thành xu thế chủ đạo, kết cấu hạ tầng logistics không thể chỉ giới hạn trong nâng cấp cơ sở vật chất, mà cần được tiếp cận như một hệ sinh thái tích hợp giữa hạ tầng cứng, hạ tầng mềm và thể chế điều phối hiệu quả. Qua phân tích thực trạng, bài nghiên cứu chỉ ra ba điểm nghẽn chính đang cản trở quá trình phát triển logistics miền Trung: (1) quy hoạch còn thiếu đồng bộ và chưa gắn kết vùng; (2) đầu tư chưa hiệu quả, thiếu trọng tâm vào các hạ tầng hỗ trợ logistics xanh và tích hợp số; và (3) điều phối vùng còn yếu, thể chế chưa theo kịp tốc độ phát triển và hội nhập. Những hạn chế này đang làm suy giảm vai trò động lực của miền Trung trong mạng lưới logistics quốc gia, đồng thời làm chậm quá trình thích ứng với các yêu cầu kỹ thuật và môi trường ngày càng cao của thương mại quốc tế.

Tài liệu tham khảo:

- Agora Verkehrswende. (2024). Towards Decarbonising Transport: Vietnam 2024 - A Stocktake on Sectoral Ambition. https://www.agora-verkehrswende.org/fileadmin/Projekte/2024/Vietnam-Faktenblatt/Factsheet_Towards-Decarbonising-Transport_Vietnam-2024.pdf
- Barca, F., McCann, P., & Rodriguez-Pose, A. (2012). The case for regional development intervention: place-based versus place-neutral approaches*. *Journal of regional science*, 52(1), 134-152. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2011.00756.x>
- Bộ Công Thương. (2023). Báo cáo Logistics Việt Nam 2023: Chuyển đổi số trong logistics. <https://gosmartlog.com/wp-content/uploads/2024/06/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2023.pdf>
- FinRatings. (2024). Báo cáo Phân tích Ngành Cảng biển Việt Nam Từ góc nhìn xếp hạng tín nhiệm. <https://finratings.vn/upload/docs/VI-Sector-Credit-Insights-Seaport.pdf>
- ITF. (2018). Towards Road Freight Decarbonisation Trends Measures and Policies. www.itf-oecd.org
- Nguyen, X. T., & Dapice, D. (2024). Vietnam's Infrastructure Constraints. https://ash.harvard.edu/wpcontent/uploads/2024/02/vietnams_infrastructure_constraints.pdf
- North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>
- OECD. (2021). OECD Competition Assessment Reviews: Logistics sector in Viet Nam. <https://doi.org/10.1787/d70c987e-en>
- Oh, J. E., Mtonya, B. G., Kunaka, C., Lebrand, M., Sylvie Maria, Pimhidzai, O., Pham, M. D., Skorzus, R. C., Jaffee, S., & Mtonya, B. (2020). Vietnam Development Report 2019: Connecting Vietnam for Growth and Shared Prosperity (English). <https://documents1.worldbank.org/curated/en/590451578409008253/pdf/Vietnam-Development-Report-2019-Connecting-Vietnam-for-Growth-and-Shared-Prosperity.pdf>
- Phan, T. H. (2020). The Determinants of Vietnam's Exports to CPTPP Members: A Gravity Model Approach. *Research in World Economy*, 11(5), 341. <https://doi.org/10.5430/rwe.v11n5p341>
- VCBS. (2024). Báo cáo ngành cảng biển Q2/2024. https://vcbs.com.vn/api/v1/tpt-reports/download-with-token?download_token=7ebc0d86-d6d1-434c-ba13-048590cdda0c&locale=vi
- World Bank. (2023). Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099042123145531599>