



Giải pháp phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Hải Phòng

On the development of logistics services for Foreign Direct Investment Enterprises in Haiphong

Nguyễn Minh Đức^{1,*}, Đỗ Thị Minh Hoàng², Vũ Thị Thanh³

¹Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

² Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

³ Phòng Công tác sinh viên, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Từ khóa:

Dịch vụ logistics
Đầu tư trực tiếp nước ngoài
Hải Phòng
Phương pháp chuyên gia

TÓM TẮT

Trong những năm gần đây, Hải Phòng là địa phương nằm trong số những tỉnh/thành phố dẫn đầu cả nước về thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. Nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài cũng là một động lực quan trọng cho tăng trưởng kinh tế, tạo ra việc làm và ổn định xã hội. Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài, do đó, có ý nghĩa quan trọng và cấp thiết, nằm trong chiến lược thu hút đầu tư của thành phố. Nghiên cứu này hệ thống hóa cơ sở lý luận về các yếu tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics, trước khi sử dụng phương pháp chuyên gia để xác minh cũng như làm rõ thêm các yếu tố tác động. Khuôn khổ pháp lý về logistics, cơ sở hạ tầng vận tải kho bãi, đào tạo nguồn nhân lực logistics, trình độ công nghệ và năng lực của các doanh nghiệp dịch vụ logistics là những yếu tố cần chú trọng cải thiện.

Keywords:

Logistics services
Foreign Direct Investment
Haiphong
Expert method

ABSTRACT

In recent years, Hai Phong has been among the leading provinces and cities in Vietnam in attracting foreign direct investment (FDI). FDI capital is also a key driver of economic growth, job creation, and social stability. Therefore, developing logistics services for FDI enterprises is of great significance and urgency, forming a part of the city's investment attraction strategy. This study systematizes the theoretical foundation regarding the factors influencing the development of logistics services, before applying expert method to verify and clarify these influencing factors. Statistical data will be collected and analyzed to assess the current status of these factors, serving as a basis for discussing potential solutions. The legal framework for logistics, transportation and warehousing infrastructure, logistics human resource training, technological capabilities, and the capacity of logistics service providers are among the key factors that need focused improvement.

* Nguyễn Minh Đức. Khoa Kinh tế, Trường ĐH Hàng hải Việt Nam

Email: ducnguyen@vimaru.edu.vn

[https://www.doi.org/10.55228/JTST.14\(3\).93-101](https://www.doi.org/10.55228/JTST.14(3).93-101)

Ngày nhận bài: 10/03/2025; Ngày nhận bài sửa: 17/04/2025; Ngày chấp nhận đăng: 20/04/2025

Ngày xuất bản trực tuyến: 15/05/2025

pISSN: 1859-4263; eISSN: 3030-4261

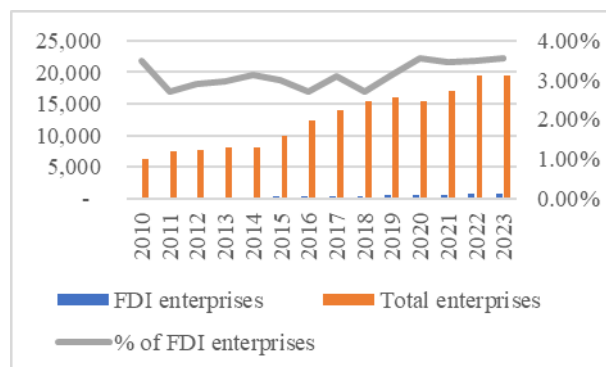
1. Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây, Hải Phòng là địa phương nằm trong số những tỉnh/thành phố dẫn đầu cả nước về thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. Nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài cũng là một động lực quan trọng cho tăng trưởng kinh tế, tạo ra việc làm và ổn định xã hội. Chủ trương thu hút đầu tư của thành phố cũng tập trung vào các tập đoàn lớn, có công nghệ hiện đại và các lĩnh vực sản xuất thân thiện với môi trường. Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài, do đó, có ý nghĩa quan trọng và cấp thiết, nằm trong chiến lược thu hút đầu tư của thành phố. Nghiên cứu này sẽ hệ thống hóa cơ sở lý luận về các yếu tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics, đặc biệt nhận mạnh tới dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI. Các đặc điểm chính của các doanh nghiệp đầu tư FDI tại Hải Phòng tiếp tục được phân tích làm rõ làm cơ sở về bối cảnh nghiên cứu. Trên bộ khung lý thuyết đó, nghiên cứu phân tích đánh giá thực trạng các yếu tố tác động trước khi thảo luận, đề xuất một số biện pháp có thể được thực hiện để phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI cả về chất lượng dịch vụ, quy mô dịch vụ và chi phí dịch vụ logistics.

2. Tổng quan về thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Hải Phòng

Hải Phòng, một thành phố cảng chiến lược ở miền Bắc Việt Nam, đã vươn lên trở thành điểm đến hàng đầu về thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Sự tiến bộ ổn định của thành phố trong bảng xếp hạng FDI là đáng chú ý: đứng thứ sáu vào các năm 2019 và 2020, thứ nhất vào năm 2021, thứ năm vào năm 2022 và thứ hai vào năm 2023, với tổng vốn đăng ký đạt 3,262 triệu USD, chiếm 9% tổng vốn FDI của cả nước. Hình 1 thể hiện cơ cấu doanh nghiệp FDI trong tổng số Doanh nghiệp đăng ký tại Hải Phòng. Sự vươn lên của Hải Phòng nhấn mạnh những lợi thế độc đáo

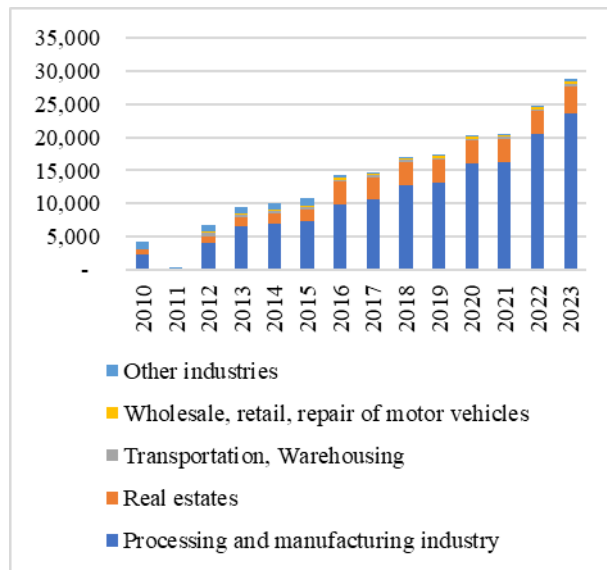
của thành phố này với tư cách là điểm đến FDI hàng đầu trong vùng Đồng bằng sông Hồng.



Hình 1. Cơ cấu doanh nghiệp tại Hải Phòng [1].

Theo dữ liệu từ Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng (HEZA) năm 2024, trong số các quốc gia đầu tư, Hàn Quốc là nước dẫn đầu tại Hải Phòng, đóng góp 11,8 tỷ USD, chiếm 45% tổng vốn đầu tư và 14% tổng vốn FDI của Hàn Quốc tại Việt Nam. Ngoài ra, vào tháng 11 năm 2024, Chủ tịch Ủy ban Nhân dân Thành phố đã cấp Giấy chứng nhận Đăng ký Đầu tư cho 12 dự án với tổng số vốn 1,8 tỷ USD. Trong đó, các doanh nghiệp Hàn Quốc như LG và Heesung chiếm 1,12 tỷ USD.

Hình 2 dưới đây minh họa cơ cấu vốn FDI đăng ký tại Hải Phòng từ năm 2010 đến 2023 trên năm lĩnh vực: chế biến và chế tạo, bất động sản, vận tải và kho bãi, bán buôn và bán lẻ (bao gồm sửa chữa phương tiện cơ giới), và các ngành công nghiệp khác. Trong giai đoạn 13 năm, tổng vốn FDI đăng ký đã tăng mạnh từ 4,29 tỷ USD vào năm 2010 lên 28,83 tỷ USD vào năm 2023, phản ánh mức tăng trưởng tổng thể hơn 572%. Tốc độ tăng trưởng hàng năm có sự biến động đáng kể, với sự tăng tốc đáng chú ý từ năm 2016 trở đi, đặc biệt trong lĩnh vực chế biến và chế tạo, lĩnh vực chiếm ưu thế. Điều này cho thấy Hải Phòng ngày càng trở thành điểm đến hấp dẫn đối với các nhà đầu tư.



Hình 2. Cơ cấu vốn FDI đăng ký tại Hải Phòng [1].

Ngành chế biến và chế tạo liên tục chiếm ưu thế trong dòng vốn FDI, tăng mạnh từ 2,28 tỷ USD năm 2010 lên 23,61 tỷ USD năm 2023. Mức tăng này tương đương khoảng 935% trong giai đoạn này. Những dấu mốc đáng chú ý bao gồm sự gia tăng đáng kể vào năm 2016 (9,94 tỷ USD) và năm 2020 (16,07 tỷ USD), phản ánh các khoản đầu tư công nghiệp lớn trong những năm này. Tỷ trọng của ngành này trong tổng vốn FDI tăng đáng kể, khẳng định vị thế chiến lược của Hải Phòng như một trung tâm sản xuất. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng của lĩnh vực này có dấu hiệu chững lại sau năm 2020, cho thấy khả năng thị trường đạt ngưỡng bão hòa hoặc sự chững lại trong các dự án sản xuất quy mô lớn.

2. Các yếu tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics

Theo Banomyong, khuôn khổ pháp lý về logistics bao gồm các chính sách, quy định pháp luật cũng như bộ máy điều hành thực thi pháp luật về logistics [2]. Nếu quy định của pháp luật quá phức tạp, hệ thống thực thi pháp luật logistics kém hiệu quả thì chắc chắn sẽ làm cản trở dòng lưu chuyển của hàng hóa, dịch vụ, thông tin trong hệ thống logistics và làm tăng chi phí logistics.

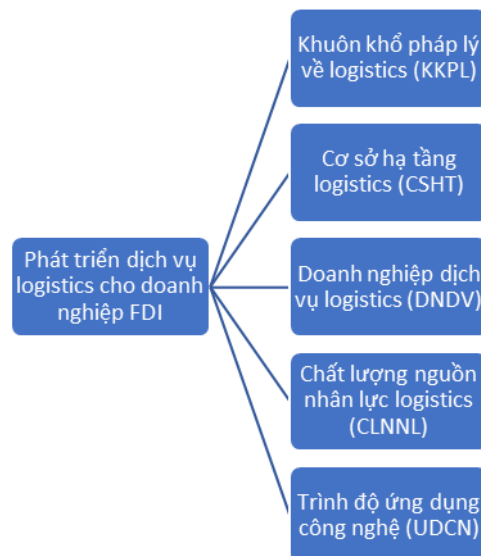
Banomyong cũng cho rằng cơ sở hạ tầng logistics như hệ thống giao thông vận tải, kho bãi, hệ thống cảng biển, cảng cạn, ... là một bộ phận quan trọng của hệ thống logistics quốc gia, và có tác động lớn đến sự phát triển của dịch vụ logistics.

Buurman đã kết luận việc ứng dụng công nghệ một cách hiệu quả giúp doanh nghiệp sử dụng hiệu quả hơn các dịch vụ logistics, nhờ rút ngắn thời gian xử lý (như thông quan, kiểm tra) và giảm chi phí (vận chuyển, bốc dỡ nhờ đặt hàng trước). Đồng thời, điều này cũng góp phần thu hút nhiều doanh nghiệp FDI hơn sử dụng dịch vụ logistics của quốc gia sở tại [3]. McKinnon đã tổng hợp bài học kinh nghiệm từ Malaysia, Trung Quốc và một số nước châu Âu, cho thấy trình độ công nghệ có ảnh hưởng lâu dài đến sự phát triển của ngành logistics, không chỉ đối với doanh nghiệp trong nước mà cả doanh nghiệp nước ngoài [4].

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics được hiểu là bất kì doanh nghiệp nào có khả năng cung ứng cho khách hàng một hoặc một vài tác nghiệp logistics như: vận chuyển, kho bãi, đóng gói... Năng lực cung cấp cả về quy mô và chất lượng dịch vụ của các Doanh nghiệp là một trong những yếu tố quyết định đến sự phát triển dịch vụ logistics.

Đặng Thị Thúy Hồng [5] và Dang & Yeo [6] cùng đánh giá rằng nếu có được đội ngũ nhân sự chất lượng cao với kiến thức chuyên môn vững vàng, có năng lực ngoại ngữ và thích ứng linh hoạt với những biến động của thị trường, thì dịch vụ logistics dành cho các doanh nghiệp sẽ có cơ hội phát triển mạnh mẽ hơn. Vũ Phương Thảo [7] khi nghiên cứu về chất lượng dịch vụ logistics tại Hải Phòng, đã thực hiện khảo sát và kết luận tất cả các chuyên gia đều đồng ý rằng năng lực và kỹ năng của nguồn nhân lực là yếu tố quan trọng tác động đến chất lượng dịch vụ logistics tại thành phố.

Các yếu tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics cho doanh nghiệp FDI được đề xuất theo Hình 3, và sẽ được kiểm định lại bằng phương pháp phỏng vấn chuyên gia. Nhóm nghiên cứu đã tiến hành phỏng vấn, khảo sát với 48 chuyên gia. Nội dung phỏng vấn gồm 03 vòng. Vòng 1, các chuyên gia được hỏi cung cấp một số thông tin cá nhân về lĩnh vực hoạt động, số năm kinh nghiệm và quốc tịch. Vòng 2, chuyên gia được đề nghị đánh giá mức độ quan trọng của các yếu tố đến sự phát triển của dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài. Các yếu tố được đánh giá theo thang đo từ 1= Rất không quan trọng, 2=Không quan trọng, 3= Bình thường, 4= Quan trọng, 5= Rất quan trọng. Vòng 3, các chuyên gia được hỏi về những nội dung đặc biệt quan trọng ở từng yếu tố cần được chú trọng.



Hình 3. Các yếu tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI.

Các chuyên gia được lựa chọn trả lời phỏng vấn là nhà quản lý có tối thiểu 10 năm kinh nghiệm từ các doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Hải Phòng, các doanh nghiệp dịch vụ logistics, cơ quan quản lý nhà nước khu kinh tế, khu công nghiệp, và nhà nghiên cứu từ các trường Đại học. Số lượng và thông tin về các chuyên gia được tổng hợp trong Bảng 1 dưới đây.

Bảng 1. Tổng hợp thông tin các chuyên gia trả lời phỏng vấn.

	Doanh nghiệp FDI	Doanh nghiệp logistics	Quản lý nhà nước	Nhà khoa học	Tổng số
Số lượng	18	16	6	8	48
Vị trí					
Quản lý cấp cao	8	8	2	3	21
Quản lý cấp trung	10	8	4	5	27
Kinh nghiệm					
10 – 15 năm	11	4	3	2	20
trên 15 năm	7	12	3	6	28
Quốc tịch					
Việt Nam	6	14	6	8	34
Nước ngoài	12	2	0	0	14

Kết quả đánh giá được tổng hợp trong Bảng 2 dưới đây.

Bảng 2. Kết quả phỏng vấn.

Yếu tố	Điểm tối thiểu	Điểm tối đa	Điểm Trung bình
KKPL	3	4	3.7
CSHT	4	5	4.6
DNDV	3	5	4.2
CLNNL	3	5	4.1
UDCN	4	5	4.3

Từ tổng hợp kết quả phỏng vấn, có thể thấy chuyên gia đều cơ bản đồng thuận về các yếu tố tác động được đề xuất. Không có ý kiến nào cho thấy các yếu tố là không quan trọng. Hai yếu tố có điểm trung bình cao nhất là cơ sở hạ tầng về logistics và trình độ ứng dụng công nghệ, trong khi đó, khuôn khổ pháp lý có điểm trung bình 3.7. Ngoài ra, với câu hỏi về các ý kiến bổ sung, các chuyên gia từ các doanh nghiệp FDI nhấn mạnh tầm quan trọng của Cơ sở hạ tầng logistics và Khuôn khổ pháp lý. Bên cạnh yêu cầu về việc không ngừng cải thiện năng lực thông qua của hệ thống cảng biển, thì kết nối vận tải nội địa và các trung tâm logistics phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu có ý nghĩa chiến lược. Chuyên gia từ các doanh nghiệp logistics cho rằng hiện các doanh nghiệp dịch vụ logistics địa phương mới chỉ đáp ứng một phần nhỏ nhu cầu của các doanh nghiệp FDI, và còn nhiều khoảng trống để cải thiện chất lượng dịch vụ, cũng như tăng cường hợp tác cùng các doanh nghiệp nước ngoài. Các chuyên gia là nhà quản lý và nhà khoa học nhấn mạnh thêm vai trò của nguồn nhân lực logistics, đặc biệt là năng lực làm việc trong môi trường số, thích ứng với những thay đổi của công nghệ.

4. Thực trạng các yếu tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng

Hải Phòng là một thành phố cảng biển, đóng vai trò là cửa ngõ quốc tế của khu vực phía Bắc và cả nước. Thành phố nằm trong tam giác tăng trưởng Hải Phòng – Hà Nội – Quảng Ninh thuộc vùng Đồng bằng sông Hồng. Đây là khu vực tập trung nhiều khu công nghiệp lớn ở miền Bắc, bao gồm các khu công nghiệp nổi bật như Khu công nghiệp Thăng Long, Hòa Lạc (Hà Nội), Khu công nghiệp Tiên Sơn, Yên Phong (Bắc Ninh), Khu công nghiệp Khai Quang (Vĩnh Phúc), Khu công nghiệp VSIP, Trảng Duệ (Hải Phòng) và nhiều khu khác. Với mật độ dân số cao, đô thị phát triển và hệ thống khu công nghiệp rộng lớn, Đồng bằng sông Hồng có tiềm năng và lợi thế lớn để phát triển đa dạng và hiệu quả các hoạt động logistics, đặc biệt là các dịch vụ gia tăng giá trị cho hàng hóa.

Vùng Đồng bằng sông Hồng có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển đồng bộ các phương thức vận tải, phục vụ kết nối vùng và giao thương quốc tế. Hệ thống giao thông đường bộ đã được đầu tư và nâng cấp đáng kể trong những năm gần đây, với gần 300 km đường cao tốc kết nối toàn khu vực. Năm 2022, việc hoàn thành tuyến cao tốc Móng Cái - Vân Đồn, đoạn cuối của tuyến cao tốc dài 176 km chạy qua tỉnh Quảng Ninh, đã tạo nên trục cao tốc dài nhất Việt Nam, kết nối Lào Cai – Hà Nội – Hạ Long – Vân Đồn – Móng Cái (Hình 4).



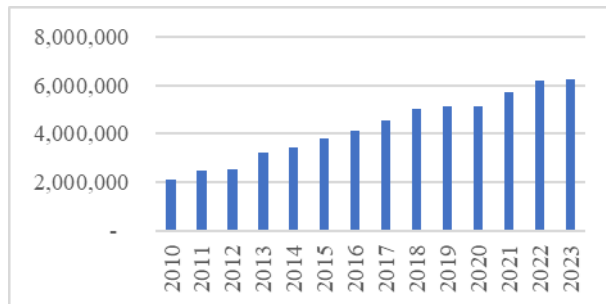
Hình 4. Các tuyến cao tốc kết nối Hải Phòng và các tỉnh phía Bắc.

Hơn nữa, ngày càng có nhiều sự quan tâm đến việc phát triển hệ thống cảng đường thủy nội địa dọc theo mạng lưới giao thông đường bộ. Nỗ lực này nhằm giảm áp lực cho vận tải đường bộ và thúc đẩy hệ thống logistics bền vững, thân thiện với môi trường. Đáng chú ý là tuyến vận tải thủy nội địa mẫu dành cho vận chuyển container, kéo dài 120 km từ Hải Phòng đến Bắc Ninh. Mục tiêu là từng bước nâng cao năng lực vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa, qua đó giảm chi phí logistics và tác động đến môi trường.

Vận tải đường sắt, bao gồm các tuyến Hà Nội - Hải Phòng và Kép - Hạ Long, cùng với việc khai trương hoạt động liên vận quốc tế tại ga Kép (Bắc Giang) vào tháng 2 năm 2023, đang đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt và kết nối vùng kinh tế Đồng bằng sông Hồng với các thị trường tại Trung Quốc và châu Âu. Ngành hàng không Việt Nam cũng đã được Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) công nhận là một trong ba thị trường tăng trưởng nhanh nhất thế giới trong những năm gần đây. Trong bối cảnh đó, khu vực Đồng bằng sông Hồng, với ba sân bay quốc tế (Nội Bài, Cát Bi, Vân Đồn, lần lượt thuộc Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh), giữ vai trò quan trọng trong sự phát triển tổng thể của cả nước.

Trong số năm nhóm cảng biển thuộc quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, nhóm cảng biển số 01, bao gồm Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình, được định hướng phát triển mạnh mẽ về sản lượng hàng hóa thông qua cảng. Trong đó, khu vực cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) đóng vai trò là cửa ngõ quốc tế, và Hải Phòng đặt mục tiêu trở thành trung tâm logistics quốc tế hiện đại. Trong giai đoạn mười năm từ 2010 đến 2020, sản lượng container qua cảng đã tăng 2,5 lần, từ 2,1 triệu TEU lên 5,1 triệu TEU. Bất chấp những thách

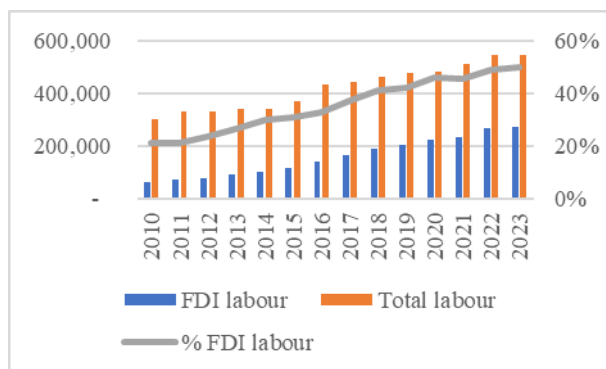
thức từ đại dịch Covid-19, sản lượng container qua cảng vẫn tiếp tục tăng trưởng ấn tượng, đạt 5,7 triệu TEU vào năm 2021, 6,2 triệu TEU vào năm 2022 và 6,3 triệu TEU vào năm 2023 (Hình 5).



Hình 5. Sản lượng hàng container thông qua cảng Hải Phòng qua các năm.

(Đơn vị: TEUs)

Lực lượng lao động ở Hải Phòng đạt 1,1 triệu người vào năm 2023. Nguồn cung lao động hiện tại đang đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp, trở thành một trong những yếu tố quan trọng thu hút đầu tư vào Hải Phòng. Tính đến nay, thành phố chưa đối mặt với tình trạng thiếu hụt lao động nghiêm trọng trong hoạt động sản xuất và kinh doanh; tuy nhiên, áp lực đối với lực lượng lao động đang dần gia tăng.



Hình 6. Cơ cấu lao động tại Hải Phòng [1].

Nhân lực chuyên ngành logistics tại Hải Phòng được đào tạo chủ yếu tại Đại học Hàng Hải Việt Nam. Tuy nhiên, vẫn còn khoảng cách giữa quy mô đào tạo và nhu cầu của thị trường. Lực lượng lao động hiện hữu tại doanh nghiệp vẫn còn tỷ lệ lớn chưa qua đào tạo bài bản.

Hải Phòng mặc dù là nơi tập trung nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics, cung cấp đa dạng các dịch vụ logistics. Tuy nhiên, chiếm đa số là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, có năng lực ứng dụng công nghệ cũng như chuyển đổi số còn hạn chế.

Về các quy định pháp lý đối với hoạt động logistics, việc phân loại dịch vụ logistics theo Nghị định 163/2017/NĐ-CP ban hành đã được gần 10 năm, đã phát sinh nhiều bất cập như: chưa phản ánh hoặc chưa bao quát hết các lĩnh vực của một số ngành như thương mại điện tử, kinh tế số...; các bất cập về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, giới hạn trách nhiệm của thương nhân chưa phù hợp thực tiễn và khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics. Tại Hải Phòng, hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng biển phải đóng phí cơ sở hạ tầng, và mặc dù đã có khuyến khích miễn giảm 50% đối với hàng hóa vận chuyển bằng vận tải thủy nội địa, nhưng mức miễn giảm còn thấp và chưa thực sự khuyến khích phương thức vận tải xanh, thân thiện với môi trường.

5. Thảo luận các giải pháp phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Hải Phòng

Để phát triển dịch vụ logistics phục vụ doanh nghiệp FDI tại Hải Phòng, cần triển khai đồng bộ các giải pháp về khung pháp lý, cơ sở hạ tầng logistics, nguồn nhân lực, trình độ công nghệ và năng lực của doanh nghiệp logistics.

Trước hết, việc hoàn thiện khung pháp lý đóng vai trò quan trọng trong việc tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics phát triển. Cần xây dựng cơ chế ưu đãi về thuế, phí cũng như đơn giản hóa các thủ tục hành chính để thu hút doanh nghiệp logistics đầu tư và hoạt động hiệu quả. Đồng thời, hệ thống pháp luật liên quan đến logistics cần được đồng bộ hóa với các quy định quốc tế nhằm giúp doanh

nh nghiệp dễ dàng thực hiện hoạt động giao nhận, vận tải và hải quan. Ngoài ra, việc thúc đẩy hợp tác theo mô hình đối tác công - tư (PPP) cũng là giải pháp quan trọng để huy động nguồn lực tư nhân trong phát triển cơ sở hạ tầng logistics. Đối với vận tải thủy nội địa, là phương thức vận tải thân thiện với môi trường, có năng lực vận chuyển lớn góp phần giảm gánh nặng lên vận tải đường bộ, hiện chỉ chiếm tỷ trọng khiêm tốn trong tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển. Để khuyến khích đầu tư phát triển phương thức vận tải này, phí cơ sở hạ tầng cho hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng biển vận chuyển bằng vận tải thủy nội địa nên được miễn 100%. Thực tế, do tỷ trọng nhỏ, nên ảnh hưởng không nhiều đến thu ngân sách địa phương mà vẫn có tác động tích cực khuyến khích thay đổi thói quen người dùng. Tương tự, đối với vận tải đường sắt, các quốc gia trong khu vực như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc đều đã phát triển hệ thống đường sắt tốc độ cao từ lâu, và đã chứng minh được hiệu quả rõ ràng về kinh tế, xã hội, môi trường. Nhật Bản đã xây đường sắt Shinkansen từ những năm 1960, nhưng chỉ thành công khi kết hợp với chính sách ưu đãi thuế cho doanh nghiệp dùng đường sắt. Tương tự, Hàn Quốc giảm 50% phí sử dụng đường sắt cho hàng xuất khẩu (2020), giúp tỷ trọng vận tải đường sắt tăng từ 5% lên 12%. Với dự án xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, cần cơ chế đặc thù, như hỗ trợ lãi suất cho doanh nghiệp đầu tư kho bãi dọc tuyến.

Bên cạnh đó, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics hiện đại là yếu tố then chốt giúp nâng cao năng lực phục vụ doanh nghiệp FDI. Việc mở rộng và nâng cấp hệ thống cảng biển, đặc biệt là cảng nước sâu Lạch Huyện, sẽ giúp gia tăng công suất và cải thiện chất lượng dịch vụ. Đồng thời, cần đẩy mạnh đầu tư vào hệ thống giao thông kết nối Hải Phòng với các trung tâm công nghiệp lớn như Hà Nội, Quảng

Ninh và Bắc Ninh thông qua các tuyến cao tốc và đường sắt. Vận tải thủy nội địa cũng là phương thức vận tải có năng lực vận chuyển lớn, đặc biệt thân thiện với môi trường cần được đầu tư, đảm bảo về cơ sở hạ tầng vận tải. Việc xây dựng các trung tâm logistics hiện đại với công nghệ quản lý tiên tiến cũng cần được chú trọng để tối ưu hóa lưu trữ và phân phối hàng hóa.

Nguồn nhân lực chất lượng cao là một trong những yếu tố quan trọng quyết định sự phát triển của ngành logistics. Vì vậy, cần đẩy mạnh hợp tác với các trường đại học, cao đẳng để đào tạo nhân lực logistics có trình độ chuyên môn cao. Bên cạnh đó, các chương trình thực tập và đào tạo thực tế tại doanh nghiệp cần được khuyến khích để giúp người lao động có cơ hội tiếp cận thực tiễn công việc. Ngoài ra, việc nâng cao trình độ ngoại ngữ, đặc biệt là tiếng Anh, cũng như các kỹ năng mềm về quản lý chuỗi cung ứng và công nghệ logistics sẽ giúp nguồn nhân lực đáp ứng tốt hơn nhu cầu của doanh nghiệp FDI.

Ứng dụng công nghệ hiện đại trong logistics là xu hướng tất yếu nhằm nâng cao hiệu quả và giảm chi phí vận hành. Các doanh nghiệp cần được khuyến khích chuyển đổi số thông qua việc áp dụng các hệ thống quản lý chuỗi cung ứng (SCM), trí tuệ nhân tạo (AI) và dữ liệu lớn (Big Data) để tối ưu hóa quy trình logistics. Đồng thời, việc phát triển các nền tảng logistics số giúp theo dõi và điều phối vận tải trực tuyến sẽ tăng tính minh bạch và giảm chi phí. Tự động hóa trong kho bãi và vận chuyển, bao gồm việc sử dụng robot, drone và xe tự hành, cũng cần được đẩy mạnh để nâng cao năng suất lao động.

Cuối cùng, nâng cao năng lực của các doanh nghiệp logistics nội địa là điều kiện cần thiết để phát triển một hệ sinh thái logistics bền vững. Chính quyền địa phương cần có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics trong nước nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh với các

công ty nước ngoài. Việc khuyến khích hợp tác, liên doanh giữa doanh nghiệp logistics trong nước và các công ty FDI sẽ giúp nâng cao trình độ quản lý và chất lượng dịch vụ. Bên cạnh đó, Hải Phòng cần có chiến lược định vị thương hiệu logistics của mình trên thị trường quốc tế, hướng tới mục tiêu trở thành trung tâm logistics hiện đại của khu vực.

Nhìn chung, việc thực hiện đồng bộ các giải pháp trên sẽ giúp Hải Phòng phát triển dịch vụ logistics theo hướng hiện đại và bền vững, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp FDI hoạt động và đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế của thành phố.

6. Kết luận

Nghiên cứu đã tổng hợp cơ sở lý luận về các yếu tố tác động đến dịch vụ logistics, và kết luận rằng cơ sở hạ tầng logistics, khung pháp lý về logistics, nguồn nhân lực logistics, trình độ áp dụng công nghệ và năng lực doanh nghiệp cung cấp dịch vụ là các yếu tố tác động đến sự phát triển của dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI tại Hải Phòng. Nghiên cứu đã phân tích thực trạng các yếu tố này tại Hải Phòng, cũng như thực trạng các doanh nghiệp FDI tại đây, để từ đó thảo luận một số biện pháp phát triển trong ngắn và trung hạn.

Đóng góp của các tác giả trong bài báo

Nguyễn Minh Đức: Phương pháp, quản lý dữ liệu, phân tích chính thức, trực quan hóa, tiếp nhận tài trợ, phản hồi ý kiến phản biện, viết – bản thảo gốc. **Đỗ Thị Minh Hoàng:** Biên soạn dữ liệu, phân tích dữ liệu, viết bản thảo gốc. **Vũ Thị Thanh:** Phương pháp, giám sát, tiếp nhận tài trợ, chỉnh sửa bản thảo.

Tuyên bố không xung đột lợi ích và cam kết bản quyền

Nhóm tác giả tuyên bố về sự không xuất hiện những xung đột tiềm ẩn từ nghiên cứu

này, và cam kết bài báo chưa từng được công bố trước đây.

Chia sẻ dữ liệu theo yêu cầu

Dữ liệu sẽ được cung cấp theo yêu cầu.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: DT24-25.102.

1st Nguyễn Minh Đức*. *Khoa Kinh tế, Trường ĐH Hàng hải Việt Nam.*

2nd Đỗ Thị Minh Hoàng. *Khoa Kinh tế, Trường ĐH Hàng hải Việt Nam.*

3rd Vũ Thị Thanh. *Phòng Công tác sinh viên, Trường ĐH Hàng hải Việt Nam.*

*Corresponding author:

ducnguyen@vamaru.edu.vn

Tài liệu tham khảo

- [1] Chi Cục thống kê thành phố Hải Phòng, “Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng”, Nhà xuất bản Thống kê, 2024.
- [2] R. Banomyong, “Logistics development in the greater Mekong Subregion: A study of the north-south economic corridor”, *Journal of Greater Mekong Subregion Development Studies*, vol. 4, pp. 43-58, 2008.
- [3] J. Buurman, “*Supply chain logistics management*”, McGraw-Hill, 2002.
- [4] McKinnon, Alan. Cullinane, Sharon. Browne, Michael. Whiteing, Anthony, “*Green Logistics: Improving the environmental sustainability of logistics*”, Kogan Page Limited, 2015.
- [5] Đặng Thị Thúy Hồng, “Một số giải pháp phát triển hệ thống logistics trên địa bàn thành phố Hà Nội”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, trang. 12-15, tháng 9 2018.
- [6] V. L. Dang, G. T. Yeo, “Weighing the key factors to improve Vietnam’s logistics system,” *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 34, no. 4, pp. 308-316, Dec. 2018, doi: [10.1016/j.ajsl.2018.12.004](https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2018.12.004).
- [7] T. P. Vu, B. G. David, A. M. David, “Exploring logistics service quality in Hai Phong, Vietnam”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 36, no. 2, pp. 54-64, Jun. 2020, doi: [10.1016/j.ajsl.2019.12.001](https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2019.12.001).