



Developing logistics infrastructure for economic development in Hung Yen province

Article info

Type of article:

Original research paper

DOI:

<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2024.vn.4.3.71-79>

*Corresponding author:

Email address:

nguyenuyen2998@gmail.com

Received: 12/08/2024

Revised: 05/09/2024

Accepted: 13/09/2024

Quang Hong Nguyen¹, Ngoc Uyen Nguyen²

¹University of Transport Technology, 54 Trieu Khuc, Thanh Xuan, Ha Noi, Vietnam

²Master's student, University of Transport Technology, 54 Trieu Khuc, Thanh Xuan, Ha Noi, Vietnam

Abstract: Hung Yen is a province with a long history of formation and development. With a strategic location near the capital Hanoi and National Highway 5B running through it, Hung Yen possesses potential for development, notably in the field of logistics - a fundamental economic sector. However, because the logistics infrastructure is still weak and incomplete, Hung Yen has not yet taken full advantage of this advantage. In the near future, it is necessary to improve understanding of logistics functions, develop logistics centers, improve transportation systems and increase cooperation with other regions and countries to form a system. synchronous and modern logistics infrastructure, thereby making optimal use of the socio-economic development potential for the locality and the country.

Keywords: Logistics infrastructure of Hung Yen province, Logistics development potential Hung Yen province.



Phát triển hạ tầng logistics cho phát triển kinh tế ở tỉnh Hưng Yên

Thông tin bài viết

Dạng bài viết:

Bài báo nghiên cứu

DOI:

<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2024.vn.4.3.71-79>

*Tác giả liên hệ:

Địa chỉ Email:

nguyenuyen2998@gmail.com

Ngày nộp bài: 12/08/2024

Ngày nộp bài sửa: 05/09/2024

Ngày chấp nhận: 13/09/2024

Nguyễn Quang Hồng¹, Nguyễn Ngọc Uyên²

¹Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, 54 Triều Khúc, Thanh Xuân, Hà Nội, Việt Nam

²Học viên thạc sĩ, Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, 54 Triều Khúc, Thanh Xuân, Hà Nội, Việt Nam

Tóm tắt: Hưng Yên là tỉnh có bề dày lịch sử hình thành và phát triển. Với vị trí chiến lược của gần thủ đô Hà Nội và quốc lộ 5B chạy qua, Hưng Yên sở hữu tiềm năng cho sự phát triển, nổi bật là trong lĩnh vực logistics - ngành kinh tế nền tảng. Tuy nhiên, do hạ tầng logistics vẫn còn yếu và chưa hoàn chỉnh, Hưng Yên vẫn chưa tận dụng tối đa lợi thế này. Trong tương lai gần, cần phải nâng cao sự hiểu biết về chức năng của logistics, phát triển các trung tâm logistics, hoàn thiện hệ thống giao thông và gia tăng hợp tác với các vùng khác cũng như quốc gia để hình thành một hệ thống cơ sở hạ tầng logistics đồng bộ và hiện đại, từ đó tận dụng tối ưu tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội cho địa phương và đất nước.

Từ khóa: Hạ tầng logistics tỉnh Hưng Yên, Tiềm năng phát triển logistics tỉnh Hưng Yên.

1. Giới thiệu

Hưng Yên có lịch sử hình thành và phát triển lâu đời từ năm 1831 dưới thời Minh Mạng và được thành lập chính thức vào năm 1931. Nằm tại trung tâm Đồng Bằng Sông Hồng, Hưng Yên có diện tích tự nhiên lên tới 930,20 km² với dân số theo thống kê vào năm 2023 là khoảng 1,3 triệu người, mật độ dân số đạt 1.396 người/km², tính đứng thứ tư cả nước về mật độ dân số. Với vị trí ở trung tâm miền Bắc, tỉnh Hưng Yên có mạng lưới giao thông rất phát triển, giữ chức năng quan trọng kết nối các trung tâm kinh tế của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. Các tuyến giao thông bao gồm: Quốc lộ 5A (cao tốc và đường sắt Hà Nội - Hải Phòng), Quốc lộ 5B (tuyến đường cao tốc Hà Nội-Hải Phòng), tuyến đường nối cao tốc Hà Nội - Hải Phòng và cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình, quốc lộ 38B nối từ Quốc lộ 5A qua thành phố Hưng Yên đến Quốc lộ 1A qua cầu Yên Lệnh, 39A đường nối hai cao tốc 5B và

Quốc lộ 1A qua cầu Hưng Hà và Quốc lộ 10 qua cầu Triều Dương. Đây là những trục giao thông thiết yếu liên kết các tỉnh Tây Bắc bộ, với mạng lưới đường thủy nội địa, cảng sông và đường sắt Bắc - Nam. Hưng Yên có hai tuyến sông trực thuộc Trung ương quản lý là sông Hồng và sông Luộc với chiều dài là 92km. Ngoài ra, tỉnh quản lý các tuyến sông bao gồm: sông Sặt, sông Chanh, sông Cửa An, sông Điện Biên và sông Tam Đô với khoảng 113km chiều dài, các tuyến sông thuộc mạng lưới thủy lợi Bắc Hưng Hải, kết hợp giữa phát triển kinh tế nông lâm nghiệp và khai thác giao thông đường thủy. Các trung tâm logistics và kho bãi hiện đại tại Phố Nối và Văn Giang giúp quá trình bảo quản và lưu thông hàng hóa tối ưu. Hệ thống đường thủy nội địa và các cảng cạn được đầu tư giúp tăng cường khả năng tích hợp nhiều phương thức vận tải, kết nối với các cảng biển đồng thời giảm trọng tải cho đường bộ. Hưng Yên còn nổi bật với nhiều

di tích lịch sử và văn hóa có giá trị, trong đó, di sản quốc gia đặc biệt nhất chính là Phố Hiến. [1] Điều này mang lại thời cơ hết sức thuận lợi để phát triển ngành công nghiệp logistics tại tỉnh, từ đó tăng cường sự giao thương trong khu vực, gia tăng hoạt động giao thương và vận tải quốc tế, đồng thời đẩy mạnh phát triển các ngành du lịch và dịch vụ. Điều đó sẽ góp phần làm tạo ra nguồn thu ngân sách bền vững cho địa phương, qua đó giúp Hưng Yên trở thành tỉnh có trung tâm logistics trọng điểm của phía Bắc. Ngoài ra, Hưng Yên vẫn còn là một tỉnh có chỉ số tăng trưởng trung bình khá trong khu vực Đồng bằng sông Hồng, với xuất phát điểm kinh tế chưa cao, GRDP năm 2023 đạt hơn 143 ngàn tỷ đồng, đứng thứ 16/63 toàn quốc. Tổng thu ngân sách trên địa bàn tỉnh đã vượt xấp xỉ hai lần mức chi ngân sách của địa phương... [2]

Trong thời gian gần, Hưng Yên đã có những chuyển biến vượt bậc với nhiều thành tựu đáng kể, nhưng vẫn còn không ít hạn chế đối với tiềm năng, nguồn lực có sẵn. Với tiềm năng và lợi thế hiện tại, Hưng Yên có thể coi phát triển dịch vụ logistics là giải pháp đột phá thúc đẩy sự phát triển KT - XH của tỉnh. Giống như cả nước, logistics chiếm khoảng 20% GDP của nền kinh tế [3], không những đem lại nguồn thu lớn, củng cố vị trí của dịch vụ trong GRDP mà còn góp phần vào việc tái cấu trúc lại nền kinh tế và chuyển đổi mô hình phát triển của địa phương. Để nắm bắt cơ hội này và phát huy tối đa ưu thế phát triển logistics, Hưng Yên cần xác định đây là nhiệm vụ hàng đầu của chính quyền và cơ sở sản xuất. Để đạt được điều đó, việc đầu tư một cách đồng bộ và hiện đại vào phát triển hạ tầng logistics của địa phương là điều cần thiết nhất.

2. Thực trạng hạ tầng logistics tại tỉnh Hưng Yên

Logistics đang là khái niệm ngày càng quen thuộc với nhiều khu vực và cả nền kinh tế, tuy thực tế không phải ai, không phải địa phương nào cũng am hiểu được sâu sắc và coi trọng lĩnh vực này. Trong quá trình hình thành của nhân loại, logistics đã sớm xuất hiện. Ngay ở nước ta, ý nghĩa thuật ngữ này đã được dùng để mô tả việc bố trí cung

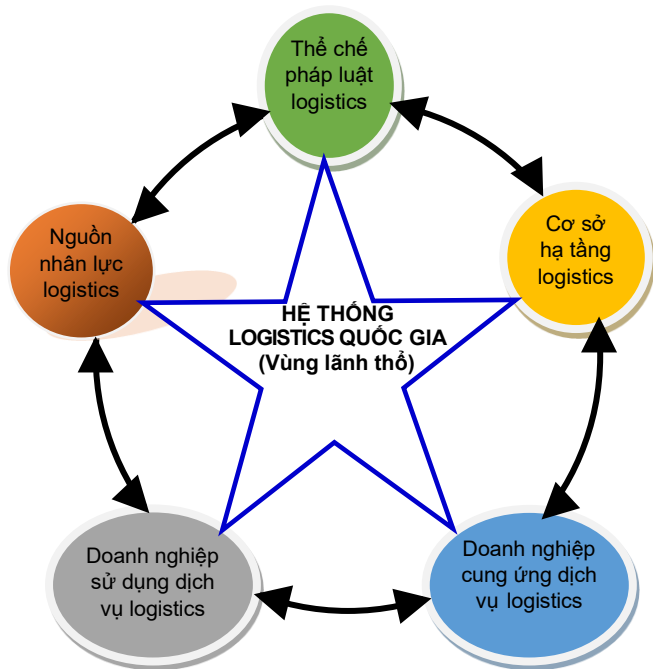
cấp lương thảo trong cuộc hành quân thần tốc của nghĩa quân Quang Trung, hệ thống cung cấp đạn dược, xăng dầu và lương thực trong cuộc chiến tranh thắng lợi chống Pháp, chống Mỹ. Nhưng dù sao, đến nay, chúng ta vẫn chưa đưa ra một từ tiếng Việt nào tương đương hoàn toàn với khái niệm logistics. Thực tế, logistics có thể được diễn đạt là hậu cần, tiếp vận hay cung ứng, bảo quản, hoặc có thể là kho vận hay giao nhận... Những cách hiểu như vậy vẫn chưa thực sự phản ánh đầy đủ và chính xác bản chất của logistics. Do đó, Luật Thương mại (2005) đã giữ nguyên thuật ngữ logistics cũng như bổ sung nó vào từ điển Việt Nam.

Về thực chất, Logistics là quá trình chuyên môn hóa trong các lĩnh vực, các doanh nghiệp và nền kinh tế; logistics gắn với hiệu quả của toàn bộ quy trình, chuỗi cung ứng và sự gắn kết, phối hợp; nó trái ngược với lợi ích cục bộ, lợi ích nhóm mà làm ảnh hưởng đến lợi ích tập thể, lợi ích quốc gia. [4]

Logistics là một thành phần trọng yếu trong nền kinh tế thị trường. Nhiệm vụ cốt lõi của logistics là nâng cao hiệu quả của quá trình sản xuất kinh doanh và quản lý chuỗi cung ứng hàng hóa. Trong điều kiện kinh tế hiện nay, logistics không chỉ tăng cường quá trình phân phối và vận tải mà còn kết nối các hình thức vận chuyển khác nhau, quản lý tài nguyên,... từ đó cải thiện hiệu suất và đảm bảo sự tăng trưởng bền vững. Logistics hỗ trợ các doanh nghiệp giải quyết các bài toán đầu vào, đầu ra hiệu quả bằng bố trí các dây chuyền sản xuất tối ưu nhất: Cung ứng nguyên vật liệu, bố trí mặt bằng và dây chuyền, sắp xếp hàng hóa chưa hoàn thiện và thành phẩm, lưu kho và phân phối,... nhằm nâng cao hiệu suất, kiểm soát chi phí và chất lượng hàng hóa. Vì vậy, sự phát triển logistics quyết định hiệu quả kinh tế của mỗi doanh nghiệp, địa phương và Quốc gia.

Hạ tầng logistics đóng vai trò nền tảng kỹ thuật rất quan trọng trong hệ thống logistics, (Hình 1). Chức năng của logistics là bảo đảm hàng hóa, dịch vụ luôn được cung ứng đầy đủ và lưu thông

một cách suôn sẻ trên thị trường, trong đó giữ một vai trò then chốt là cơ sở hạ tầng (CSHT) logistics. Hiện nay, các nhà nghiên cứu và người lập chính sách có những ý kiến khác nhau về CSHT logistics. Thực chất, CSHT logistics là các nhân tố thiết yếu đối với hoạt động của mạng lưới logistics thông qua việc phối hợp nhiều cách thức vận tải như đường biển, đường hàng không, đường bộ, hạ tầng thương mại, công nghệ thông tin và hạ tầng từ các ngành dịch vụ khác.



Hình 1. Hệ thống logistics quốc gia
(Đề tài KX01.29/16-20)

Theo nhiều quan điểm, CSHT logistics được định nghĩa là sự kết hợp các yếu tố vật chất, kỹ thuật, kiến trúc làm tiền đề cho việc thực hiện hiệu quả các hoạt động logistics nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng. Do đó, CSHT logistics có thể được phân loại thành: CSHT “phần cứng” và CSHT “phần mềm”.

- CSHT logistics phần cứng: bao gồm hệ thống các công trình vật chất kỹ thuật và phương tiện về tổ chức cơ sở hạ tầng giữ vai trò chủ chốt thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ logistics như mạng lưới giao thông liên kết cầu, đường bộ, đường sắt, cảng biển, cảng nội địa, nhà ga, sân bay, bến bãi, cảng cạn ICD, trung tâm logistics... và các thiết bị hỗ trợ (thông tin, truyền thông).

CSHT logistics phần cứng gồm:

i) Hạ tầng giao thông vận tải (GTVT) bao gồm mạng lưới đường bộ, đường sắt, cảng biển, sân bay có ảnh hưởng đến vận tải hàng hóa và nguyên liệu; Các phương tiện giao thông như xe tải, xe lửa, tàu thuyền, máy bay liên quan đến từng phương thức vận tải quyết định quy mô và cách thức hiện đại hóa giao thông trong logistics.

ii) Hạ tầng thương mại bao gồm hệ thống bán buôn, bán lẻ (hội chợ, triển lãm, trung tâm thương mại, siêu thị, chợ) và các trung tâm logistics (hệ thống lưu kho chứa và bảo quản hàng hóa, cảng cạn trung chuyển hàng hóa...). Việc lập kế hoạch và xác định vị trí của kho bãi, cách bố trí hàng hóa trong kho để giảm tiêu thụ năng lượng, giảm khoảng cách từ kho bãi đến người tiêu dùng, giảm thời gian vận chuyển... là những ưu tiên hàng đầu trong phát triển hạ tầng thương mại hiện nay.

iii) Hạ tầng công nghệ thông tin gồm mạng internet, hệ thống máy tính, phần mềm, hệ thống định vị GPS liên quan đến việc tìm kiếm, khai thác và lưu trữ dữ liệu trong logistics, góp phần tối ưu hóa các tuyến đường vận chuyển. Việc ứng dụng công nghệ thông tin giúp định vị tuyến đường hiệu quả, cải thiện hiệu quả quy trình vận chuyển và quản trị kho bãi một cách hiệu quả.

- CSHT logistics phần mềm: là tập hợp công nghệ sử dụng và vận hành hệ thống cơ sở hạ tầng logistics, chính sách, quy trình và nhân lực quản lý sử dụng, hệ thống thông tin kiểm soát việc giám sát các hoạt động lưu chuyển vật tư, hàng hóa và thông tin trong nền kinh tế và trong DN kết hợp cùng các thiết bị hỗ trợ như mạng internet, phần mềm quét mã vạch, thiết bị nhận dạng...

Nội dung bài viết này xin đề cập chủ yếu đến phần cứng logistics là hệ thống giao thông và trung tâm logistics. Những nội dung khác xin đề cập tiếp sau.

Hưng Yên có vị trí chiến lược trong phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và Đồng bằng Sông Hồng. Khu vực này rất thuận lợi trong tiếp cận với các thành tựu KH&CN hiện đại, biện pháp quản lý tiên tiến trong lĩnh vực logistics. Hoạt động

logistics trong nước và Hưng Yên đang được Đảng, Chính phủ và địa phương hết sức lưu ý và quan tâm phát triển cũng như các bên có liên quan tham gia vào hệ thống logistics.

Tỉnh có mạng lưới đường bộ khá hoàn chỉnh, với các tuyến đường quốc lộ như Quốc lộ 5, Quốc lộ 39, và đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đi qua. Tuy nhiên, nhiều tuyến đường còn cần cải tạo để đáp ứng nhu cầu sử dụng. Vận tải đường thủy nội địa chưa phát huy tối đa tiềm năng với lợi thế sông ngòi dày đặc với ba sông lớn cắt ngang, cụ thể gồm: sông Hồng, sông Luộc và sông Bắc Hưng Hải. Địa phương đã phát triển một số kho bãi và trung tâm logistics đáp ứng cho nhu cầu tại tỉnh và vùng lân cận, tuy nhiên vẫn chưa đáp ứng đủ tiêu chuẩn hiện đại. Các khu công nghiệp nắm vai trò cốt lõi trong hệ thống logistics của tỉnh. Dịch vụ vận tải và dịch vụ phân phối đang dần được cải thiện nhưng vẫn còn gặp nhiều vấn đề về giá cả và chất

lượng dịch vụ.

Tình hình phát triển KTXH của tỉnh Hưng Yên những năm qua rất khả quan, với tăng trưởng kinh tế trung bình hơn 6% (Bảng 1).

Hưng Yên đang phấn đấu vào năm 2030 trở thành tỉnh công nghiệp hiện đại, tăng trưởng nhanh và bền vững, với quy mô kinh tế và mức độ phát triển nằm trong nhóm hàng đầu của cả nước. Muốn vậy phải hình thành được hệ thống kết cấu hạ tầng KTXH, trong đó quan trọng là hạ tầng logistics đồng bộ, hiện đại, kết nối trong vùng, với toàn quốc và quốc tế. Đồng thời, tỉnh cần chú trọng đầu tư các ngành dịch vụ logistics mà Hưng Yên có ưu thế và điều kiện phát triển như kho bãi, vận tải, thương mại... [5],[6],[7]

Trong tăng trưởng kinh tế chung, các ngành logistics của Hưng Yên những năm qua đã có những kết quả tốt (Bảng 2). Kết quả trên là nhờ phần lớn từ sự phát triển của hạ tầng logistics.

Bảng 1. Tình hình kinh tế tỉnh Hưng Yên 2020-2023

<i>Đơn vị: Triệu đồng</i>					
STT	Ngành	2020	2021	2022	2023
1	Tăng trưởng GRDP (%)	6,13	6,52	13,41	10,05
2	Tổng GRPD	100.313.317	113.099.840	131.990.340	143.622.869
2.1	Giá trị sản xuất TM&DV	22.810.940	24.398.778	30.371.257	35.696.182
2.2	Giá trị sản xuất CN&XD	61.144.392	71.708.344	83.762.568	88.564.458
2.3	Giá trị sản xuất NN	9.679.845	9.737.329	9.906.765	10.186.250
2.4	Thuế SP trừ trợ cấp SP	6.678.140	7.255.389	7.949.749	9.175.979

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Hưng Yên 2020-2023

Bảng 2. Doanh thu các ngành logistics cơ bản tỉnh Hưng Yên 2020-2023

<i>Đơn vị: Triệu đồng</i>						
STT	Ngành	2020	2021	2022	2023	Tổng
	Tổng số	6.044.588	5.234.134	6.155.515	6.477.817	23.912.054
	Tỷ lệ trong GRDP (%)	6,03	4,63	4,66	4,51	4,89
1	Vận tải đường bộ	5.404.562	4.475.263	5.145.860	5.425.546	20.451.231
2	Vận tải thủy nội địa	234.855	110.167	127.706	142.287	615.015
3	Kho bãi	405.172	648.703	881.948	909.984	2.845.808

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Hưng Yên 2020-2023

Doanh thu từ các ngành logistics cũng khá lớn (chiếm khoảng 17% GRDP, năm 2023 và đang có xu hướng tăng lên). Thu nhập ngành logistics hiện nay phần lớn là từ dịch vụ vận tải đường bộ chiếm 85,5%, trong khi dịch vụ kho bãi chỉ có hơn

11% (2023), vận tải đường sông chưa phát huy được ưu thế (chiếm chưa đến 4%). Tình hình này đã dẫn tới nhiều trở ngại đối với việc phát triển các hoạt động logistics và kết nối sản xuất hàng hóa ở địa phương Hưng Yên với ngành logistics của tỉnh.

Hạn chế này có thể dẫn đến tình trạng tiêu thụ sản phẩm chậm, hiệu quả giao thương hàng hóa kém và sự thu hút đầu tư vào các cụm, các khu công nghiệp ở Hưng Yên bị ảnh hưởng. Thêm vào đó, các doanh nghiệp logistics của Hưng Yên vẫn chủ yếu tập trung vào cung cấp các dịch vụ nhỏ lẻ như vận tải, bán hàng với quy mô vừa và nhỏ, phần lớn đáp ứng cho thị trường nội địa. Trong khi các dịch vụ thông quan tại cửa khẩu quốc tế còn hạn chế, chưa chuyên nghiệp nên Hưng Yên chưa trở thành điểm trung chuyển để thu hút hàng hóa quốc tế.

3. Tiềm năng phát triển logistics của Hưng Yên

Với vị trí địa lý cực kỳ đặc địa, giáp ranh Thủ đô Hà Nội, Hưng Yên nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và trung tâm Đồng bằng sông Hồng (Hình 2). Trong những năm vừa qua, để tận dụng triệt để tiềm năng và ưu thế của tỉnh, Hưng Yên đã tiến hành đầu tư phát triển hạ tầng giao thông một cách đồng bộ với việc nâng cấp hơn 1.400 km đường các loại. Tỉnh đã mở rộng và xây mới như tuyến đường bộ nổi cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, với cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình và cầu Hưng Hà; ngoài ra việc mở rộng, nâng cấp quốc lộ 38 và đường tỉnh 386, đường tỉnh 378 và 387; xây dựng hoàn chỉnh cầu La Tiến với đầy đủ đường dẫn hai đầu cầu; cải thiện nhiều đường cấp huyện... góp phần đảm bảo kết nối đồng bộ giữa hệ thống giao thông quốc gia với giao thông địa phương.



Hình 2. Vị trí của Hưng Yên

Vừa qua, Hưng Yên đã đầu tư nâng cấp, mở

rộng 1.164km đường các loại, cụ thể: đầu tư 87,4km đường tỉnh lộ (tỉnh lộ 376, cầu và đường dẫn Minh Tân, tuyến nối trục kinh tế Bắc - Nam tỉnh Hưng Yên với tỉnh lộ 281, nâng cấp tỉnh lộ 386, tỉnh lộ 382 cũng như cải thiện mạng lưới đường liên huyện và đường giao thông nông thôn cho 45/145 xã đáp ứng điều kiện giao thông trong quá trình xây dựng nông thôn mới.[8]

Cảng thủy nội địa được quy hoạch gồm cảng Mễ Sở (huyện Văn Giang), Phố Hiến (huyện Kim Động), Hưng Yên (thành phố Hưng Yên), Triều Dương (huyện Tiên Lữ) và cảng La Tiến (huyện Phù Cừ). Với sản lượng ước tính 1,9 triệu tấn/năm. Tỉnh quy hoạch 21 cụm bến thủy nội địa, đa số là các bến hàng hoá kết hợp bến khách ngang sông.

Về hạ tầng logistics, đã có 2 cảng cạn được quy hoạch là ICD Yên Mỹ (5 - 10ha, công suất khoảng 60 - 125.000TEU/năm), ICD Văn Lâm (diện tích 5ha, công suất khoảng 63.000TEU/năm). Tỉnh Hưng Yên cũng đã đề xuất bổ sung, điều chỉnh 7 cảng cạn khác gồm: ICD Lý Thường Kiệt (huyện Khoái Châu và Yên Mỹ có quy mô hơn 80ha), ICD Lạc Hồng (huyện Văn Lâm, quy mô khoảng 30ha), ICD Văn Lâm (thị xã Mỹ Hào và huyện Văn Lâm với quy mô 68ha), ICD Kim Động (huyện Kim Động, quy mô khoảng 20ha), ICD thông quan logistics Hưng Phát (huyện Yên Mỹ, quy mô 50ha); ICD Transimex (huyện Yên Mỹ, quy mô khoảng 10ha), ICD Ân Thi (huyện Ân Thi quy mô 20ha).[9]

Quan trọng nhất, mạng lưới giao thông đã liên kết các cụm, khu chế biến, khu công nghiệp, trung tâm cảng cạn ICD, các cảng sông và kết nối với đường sắt, cảng biển, cảng hàng không và cửa khẩu quốc gia ở Hà Nội, Hải Phòng, Lạng Sơn... Hệ thống giao thông đã gắn kết các phương tiện vận tải, đồng thời liên kết giữa các khu vực, đặc biệt là mối liên hệ với Thành phố Hà Nội và các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, vùng Đồng bằng sông Hồng, tam giác phát triển Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh và cả nước.

Để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, Đại hội Đảng bộ tỉnh Hưng Yên lần thứ XIX (nhiệm kỳ

2020-2025) xác định: Tập trung mọi nguồn lực xây dựng kết cấu hạ tầng, trọng tâm là giao thông, nhất là những công trình giao thông có vai trò động lực.

Hiện tại, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật ở nước ta và Hưng Yên về logistics vẫn còn nhiều bất cập. Phát triển hạ tầng logistics ở địa phương vẫn chưa đạt được sự hoàn chỉnh như: thiếu chiến lược và kế hoạch toàn diện đối với sự phát triển logistics ở cấp tỉnh; thiếu liên kết giữa các chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, các quy hoạch về giao thông, thương mại, khu kinh tế và công nghiệp... điều này ảnh hưởng đến sự phát triển về cả logistics lẫn hạ tầng phục vụ nhu cầu vận chuyển và phân phối hàng hóa; Quan trọng nhất là cơ sở hạ tầng đáp ứng cho hoạt động logistics cả về “phần cứng” và “phần mềm” vẫn thiếu đồng bộ; chất lượng của mạng lưới tuyến đường tỉnh và quốc lộ còn hạn chế, mạng lưới giao thông thưa thớt, đường thay thế và đường tránh các khu đô thị từ trung tâm tỉnh tới các khu vực khác trong tỉnh, đặc biệt đường kết nối Phố Nối, Văn Giang không đáp ứng nhu cầu cho các phương tiện chuyên chở hàng hóa, nông sản cỡ lớn; chưa có các trung tâm logistics được quy hoạch đồng bộ ở những vị trí chiến lược, để gắn kết các phương tiện vận tải trong toàn tỉnh; các điểm dịch vụ hậu cần logistics (kho bãi, đóng gói, chiếu xạ...) trên các tuyến quốc lộ 5, quốc lộ 10, đường cao tốc phía đông, nhất là tại các cảng sông của Hưng Yên vẫn chưa được chú trọng phát triển.

Nguyên nhân gây ra những vấn đề và bất cập trên có thể được phân tích theo hai khía cạnh là chủ quan và khách quan. Thứ nhất, nhận thức về tầm quan trọng, ý nghĩa của logistics cùng với hạ tầng của các ban ngành vẫn còn hạn chế. Thứ hai, việc đầu tư từ phía Nhà nước, các hoạt động liên kết vùng và sự hỗ trợ từ các tổ chức đối với hoạt động logistics và phát triển hạ tầng logistics của Hưng Yên vẫn chưa đủ mạnh mẽ. Cuối cùng, mô hình tăng trưởng kinh tế phần lớn tập trung phát triển theo chiều rộng, dựa vào nông nghiệp và lao động trình độ thấp, điều này đã gây khó khăn cho sự phát triển thuận lợi của logistics ...

4. Giải pháp phát triển hạ tầng logistics Hưng Yên thời gian tới

Để tận dụng toàn diện các tiềm năng và lợi thế của Hưng Yên trong khu vực Bắc Bộ và Đồng bằng Sông Hồng hướng tới giải quyết những vấn đề còn tồn đọng liên quan đến phát triển hạ tầng logistics, chúng ta cần chú trọng thực hiện một số biện pháp cơ bản và lâu dài như sau:

Mục tiêu ngắn hạn: Nâng cao nhận thức về chức năng, tầm quan trọng, ý nghĩa của logistics và hạ tầng logistics trong nền kinh tế thị trường xã hội chủ nghĩa: Mặc dù logistics và hạ tầng có tầm quan trọng lớn đối với việc kích thích sự chuyển mình của mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế vì chúng được xem là “dịch vụ cơ sở hạ tầng” của nền kinh tế địa phương, nhưng trên thực tế ngành logistic tại Hưng Yên và cả nước nói chung vẫn còn đang phát triển và sự tiếp cận của phần lớn cán bộ, doanh nghiệp và người dân vẫn chưa đầy đủ. Vấn đề cải thiện nhận thức về phát triển logistics và chú trọng vào phát triển hạ tầng logistics của các ban ngành sẽ tạo thêm nhiều thời cơ thuận lợi giúp ngành logistics của Hưng Yên phát triển và tăng trưởng, khai thác các lợi thế của tỉnh, hỗ trợ các doanh nghiệp và khu công nghiệp tối ưu hóa bài toán đầu ra và đầu vào trong hoạt động sản xuất, kinh doanh. Điều này, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, đặc biệt là nông sản không những của Hưng Yên mà toàn miền Bắc tham gia thúc đẩy quá trình tăng trưởng kinh tế, dịch chuyển cơ cấu kinh tế nhằm tăng cường năng lực sức cạnh tranh của nền kinh tế Hưng Yên.

Mục tiêu trung hạn: Phát triển ngành logistics nói chung và kết cấu hạ tầng logistics nói riêng phải gắn với sự kết nối giữa các địa phương trong tỉnh và trong vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, vùng Đồng bằng sông Hồng và cả miền Bắc. Cần ưu tiên tối đa việc xây dựng mạng lưới đường nối giữa hạ tầng logistics Hưng Yên với hệ thống logistics của vùng và quốc gia. Việc xây dựng đường Vành đai 4 Thủ đô qua 4 huyện của Hưng Yên, và Dự án đường Tân Phúc - Võng Phan giao với tỉnh lộ 378 cần được thúc đẩy nhanh chóng vì đây là các trục

đường huyết mạch trọng điểm, hình thành một hành lang nối liền các vùng sản xuất ở 17 khu, cụm công của tỉnh (diện tích gần 4.395 ha) [10]. Tăng cường nguồn lực từ địa phương và thu hút đầu tư, cải tạo, mở rộng mạng lưới giao thông tỉnh lộ gắn với mạng lưới giao thông cả nước. Điều đó sẽ nâng cao khả năng lưu thông hàng hóa, tạo động lực phát triển cho công nghiệp, dịch vụ, cụm, khu công nghiệp trong tỉnh và đồng thời góp phần tăng cường liên kết vùng về phát triển KTXH vùng đồng bằng Sông Hồng theo chủ trương của Bộ Chính trị. Ngoài ra để thúc đẩy phát triển hạ tầng, hội nhập với các thị trường trong và ngoài nước, tỉnh nên tập trung thúc đẩy nâng cấp và gia tăng loại hình doanh nghiệp logistics đồng thời tìm ra giải pháp phù hợp giúp các doanh nghiệp logistics có thể tự tin trong hội nhập. [11]

Mục tiêu dài hạn: Khai thác triệt để nguồn lực kinh tế và ưu thế của Hưng Yên trong khu vực và nền kinh tế, Đảng và các ban ngành cần quan tâm chỉ đạo và tạo điều kiện thuận lợi giúp Hưng Yên phát triển logistics toàn diện. Việc nhanh chóng xử lý các vấn đề liên quan đến việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics và nâng cấp mạng lưới giao thông, cũng như việc hình thành và phát triển khu đô thị Mỹ Hà, Văn Giang; khu công nghiệp phố Núi cần được chú trọng để biến nơi này thành trung tâm logistics của vùng theo hướng đảm nhiệm cả 3 chức năng của logistics: Tập kết và chế biến nông sản - Trung chuyển và phân loại hàng hóa - Xuất nhập khẩu. Việc phát triển các trung tâm logistics mới sẽ tăng cường quá trình luân chuyển hàng hóa, gia tăng giá trị đối với từng mặt hàng từ nhiều mô hình tổ chức sản xuất, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu và phát triển thương mại dịch vụ của tỉnh. Đặc biệt cần thúc đẩy thu hút đầu tư mới, cải tạo và mở rộng, đồng bộ khoảng 10 cảng cạn ICD đã được qui hoạch và đề nghị qui hoạch với hệ thống kho bãi, chiếu xạ, đóng gói, thông quan ở các vị trí thuận tiện (gần các giao lộ, gần cảng sông...). Ngoài ra, đổi mới công nghệ và quản lý, đẩy mạnh hợp tác giữa các đơn vị trong và ngoài nước trong cả hai lĩnh vực kinh doanh hạ

tầng logistics và kinh doanh dịch vụ logistics.

Chiến lược toàn diện, dài hạn: Cần chủ động, tích cực tìm hiểu, trao đổi kinh nghiệm với các địa phương khác trong nước và kêu gọi đầu tư để phát triển hạ tầng logistics: Những giai đoạn đầu phát triển logistics, việc tìm hiểu về logistics, học hỏi và trao đổi kinh nghiệm với các địa phương khác trong khu vực cũng như từ bạn bè quốc tế là điều rất thiết thực để từ đó rút ra những bài học kinh nghiệm đối với địa phương mình.

Chủ trương và Nghị quyết đã được Bộ Chính trị và các cấp có thẩm quyền ban hành nhằm phát triển logistics của địa phương là: Xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển logistics ở Hưng Yên đến năm 2030 và tầm nhìn 2045 [12]; Phát triển hạ tầng logistics Hưng Yên trở thành trung tâm logistics vùng Đồng bằng sông Hồng và Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ theo tinh thần Nghị quyết 30/NQ-TW (2022) của Đảng [13]; Hệ thống kho bãi logistics, trung tâm chiếu xạ và đóng gói nông sản ở gần các khu công nghiệp, đặc biệt khu Phố Núi và khu đô thị Mỹ Hà, Yên Mỹ cần được quan tâm hơn nhằm khai thác tài nguyên và ưu thế của tỉnh; Cần thiết lập các chính sách khuyến khích đầu tư xây dựng hạ tầng và hoạt động logistics tại Hưng Yên đồng thời mở rộng thị trường dịch vụ logistics và hội nhập quốc tế... nhằm cải thiện mô hình tăng trưởng và tái cơ cấu nền kinh tế hiện tại ở Hưng Yên.

5. Kết luận

Hưng Yên có tiềm năng phát triển nổi bật trong ngành dịch vụ logistics nhờ vị trí địa lý chiến lược, hạ tầng giao thông phát triển kết nối trực tiếp với vùng kinh tế trọng điểm, dẫn đến việc tăng cường đầu tư vào hạ tầng logistics. Tuy nhiên, để có được những thành tựu đó, Hưng Yên cần chú trọng vào việc nâng cấp, hiện đại hóa cơ sở hạ tầng logistics, đồng thời có một chiến lược phát triển toàn diện và đồng bộ. Điều này sẽ giúp nâng cao giá trị kinh tế của tỉnh và đưa Hưng Yên trở thành một trung tâm logistics trọng điểm của miền Bắc, góp phần thúc đẩy quá trình tăng trưởng kinh tế bền vững và toàn diện.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Đảng bộ tỉnh Hưng Yên. (2019). Giới thiệu về Hưng Yên. <<https://hungyen.dcs.vn/>> 20/5/2019.
- [2]. Cục TK tỉnh Hưng Yên. (2020-2023). Niên giám thống kê hàng năm 2020-2023.
- [3]. Đ.Đ. Đào. (2012). Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế. Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia.
- [4]. Bộ KH&CN. (2020). Phát triển hệ thống logistics nhằm phát triển kinh tế nhanh và bền vững vùng KTTĐ miền Trung. Đề tài NCKH cấp Nhà nước KX01.29/16-20.
- [5]. Duan24H.Net (2022). Quy hoạch giao thông tỉnh Hưng Yên đến năm 2030. DUAN24H.NET, <<https://duan24h.net/2022/quy-hoach-giao-thong-tinh-hung-yen-den-nam-2030.html>>
- [6]. Thủ tướng Chính phủ. (2023). Quyết định số 489/QĐ-TTg ngày 10/6/2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển KTXH tỉnh Hưng Yên giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050
- [7]. UBND tỉnh Hưng Yên. (2021). Quyết định 875/QĐ-UBND ngày 12/4/2023 của UBND tỉnh về Điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Hưng Yên giai đoạn 2011-2020 và định hướng đến năm 2030.
- [8]. N. Khuyến. (2023). Phát triển hạ tầng giao thông, tạo động lực thu hút đầu tư. *Vietnam Business Forum* 7/2023, <<https://vccinews.vn/prode/47134/phat-trien-ha-tang-giao-thong-tao-dong-luc-thu-hut-dau-tu/index.html>>
- [9]. The Leader. (2021). Hưng Yên đề xuất thêm 7 cảng cạn, <<https://theleader.vn/news-1629826118709.htm>>
- [10]. UBND tỉnh Hưng Yên. (2021). Kế hoạch số 176/KH-UBND ngày 22/11/2021 của UBND tỉnh về Kế hoạch thực hiện chương trình phát triển giao thông, vận tải tỉnh Hưng Yên giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030.
- [11]. N.X. Phương & Đ.X. Phúc. (2023). Liên kết vùng bảo đảm phát triển công nghiệp và dịch vụ bền vững ở tỉnh Hưng Yên. *Tạp chí Tài chính*, 27/05/2023 <<https://tapchitaichinh.vn/lien-ket-vung-bao-dam-phat-trien-cong-nghiep-va-dich-vu-ben-vung-o-tinh-hung-yen.html>>
- [12]. UBND tỉnh Hưng Yên. (2024). Kế hoạch số 156/KH-UBND ngày 13/10/2021 của UBND tỉnh về Kế hoạch thực hiện Chiến lược “phát triển thương mại trong nước giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045” trên địa bàn tỉnh Hưng Yên.
- [13]. Đảng CSVN. (2022). Nghị quyết 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng Sông Hồng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.