UỶ BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

ĐỀ ÁN

PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA ĐẾN NĂM 2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

THANH HÓA - 2020

VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
Địa chỉ: 162 Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Điện thoại: 024 3825 6728 Fax: 024 3825 6408

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

ĐỀ ÁN

PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA ĐẾN NĂM 2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI

THANH HÓA - 2020

BÁO CÁO CHÍNH

ĐỀ ÁN

PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA ĐẾN NĂM 2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

MỤC LỤC

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT 4
MỞ ĐẦU 5
1. Sự cần thiết lập Đề án 5
2. Căn cứ pháp lý 6
3. Phạm vi xây dựng đề án 8
PHẦN I 9
ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN, KINH TẾ XÃ HỘI CỦA TỈNH TÁC ĐỘNG ĐẾN PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TỈNH THANH HÓA 9
I. Khái quát vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên - kinh tế xã hội 9
II. Thực trạng sản xuất và lưu thông hàng hóa, hạ tầng kinh tế - kỹ thuật và năng lực đáp ứng nhu cầu logistics 11
2.1. Thực trạng phát triển công nghiệp, nông nghiệp, thương mại, xuất nhập khẩu trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa 11
2.2. Thực trạng phát triển và sản xuất, lưu thông hàng hóa tại các khu công nghiệp, khu kinh tế, cửa khẩu trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa 19
2.2.1. Khu kinh tế Nghi Sơn 19
2.2.2. Khu công nghiệp 20
2.2.3. Cụm công nghiệp 24
2.2.4. Cửa khẩu 26
PHẦN II 28
THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TỈNH THANH HÓA 28
I. Tổng quan về phát triển dịch vụ logistics trên thế giới và Việt Nam 28
1.1. Một số khái niệm về dịch vụ logistics 28
1.2. Tình hình và xu thế phát triển dịch vụ logistics trên thế giới 31
1.3. Tổng quan về phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam 35
II. Kinh nghiệm phát triển dịch vụ logistics hiện nay 39
2.1. Kinh nghiệm của một số nước trên thế giới 39
2.2. Kinh nghiệm trong nước của một số tỉnh thành phố 51
2.3. Bài học kinh nghiệm cho tỉnh Thanh Hoá 57
III. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics tại Thanh Hóa 60
3.1. Tổng quan về thực trạng kết cấu hạ tầng phục vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa 60
3.2. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa 63
3.2.1. Tổng quan về doanh nghiệp, nhân lực logistics trên địa bàn tỉnh 63
3.2.2. Dịch vụ vận tải 64
3.2.3. Dịch vụ kho bãi 77
3.2.4. Các dịch vụ khác 81

3.2.5. Chính sách phát triển logistics.....82
3.3. Tồn tại, hạn chế về phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá.....87
IV. Đánh giá các điều kiện phát triển dịch vụ logistics tại Thanh Hóa.....95
4.1. Thuận lợi - cơ hội 95
4.2. Khó khăn - thách thức 97
PHẦN III 98
QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TỈNH THANH HÓA ĐẾN NĂM 2025, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030.....98
I. Dự báo nhu cầu dịch vụ logistic và các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistic tại tỉnh Thanh Hóa. 98
1.1. Xây dựng mô hình dự báo nhu cầu 98
1.2. Kết quả dự báo đối với tỉnh Thanh Hóa 99
1.2.1. Dự báo sản lượng vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.....99
1.2.2. Dự báo nhu cầu vận tải nội tỉnh Thanh Hoá.....100
1.2.3. Dự báo hàng hóa qua các trung tâm logistics tỉnh Thanh Hóa.....102
II. Quan điểm, mục tiêu.....104
2.1. Quan điểm.....104
2.2. Mục tiêu.....105
2.2.1. Mục tiêu chung.....105
2.2.2. Mục tiêu cụ thể 105
III. Định hướng phát triển dịch vụ logistics của tỉnh 106
3.1. Tiêu chí hình thành trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh.....106
3.2. Kết cấu hạ tầng của một trung tâm logistics 109
3.3. Định hướng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá 110
IV. Các nhiệm vụ, giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá 110
4.1. Hoàn thiện cơ bản khung cơ chế, chính sách để thu hút và khuyến khích phát triển dịch vụ logistics và logistics cảng biển trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá 110
4.2. Cải thiện môi trường đầu tư, đẩy mạnh xúc tiến thu hút đầu tư và hỗ trợ thị trường dịch vụ logistics phát triển.....113
4.3. Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics.....117
4.3.1. Hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, tăng cường kết nối 117
4.3.2. Xây dựng các trung tâm logistics và cơ sở hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics..119
4.3.3. Đầu tư cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin.....123
4.4. Nâng cao năng lực cung ứng, chất lượng dịch vụ logisctics trên địa bàn tỉnh.....123

4.4.1. Ưu tiên sử dụng ngân sách tỉnh hỗ trợ kinh phí đào tạo, tổ chức sự kiện để các Hiệp hội doanh nghiệp, ngành nghề phát huy vai trò, thực hiện các giải pháp nâng cao năng lực doanh nghiệp, chất lượng dịch vụ logisctics. 123
4.4.2. Chủ động và tích cực hợp tác quốc tế về logistics 125
4.4.3. Đối với các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logisctics:.....126
4.4.4. Đối với các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh.....126
4.5. Giải pháp về vốn đầu tư.....127
4.6. Các nhiệm vụ trọng tâm 128
V. Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư 134
PHẦN IV 146
TỔ CHỨC THỰC HIỆN 146
I. Phân công tổ chức thực hiện 146

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

ATGT	An toàn giao thông
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
BTN	Bê tông nhựa
BTXM	Bê tông xi măng
CFS	Container Freight Station (điểm gom hàng lẻ)
CHKQT	Cảng hàng không quốc tế
DWT	Deathweight Tonnage (Tấn trọng lượng)
ĐTNĐ	Đường thủy nội địa
ĐSQG	Đường sắt quốc gia
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GRDP	Tổng sản phẩm trên địa bàn
GTSXCN	Giá trị sản xuất công nghiệp
GTVT	Giao thông vận tải
ICD	Inland Container Depot (Cảng cạn)
KCN	Khu công nghiệp
KCHT	Kết cấu hạ tầng
KKT	Khu kinh tế
KTTĐ	Kinh tế trọng điểm
KT–XH	Kinh tế xã hội
QL	Quốc lộ
QLNN	Quản lý nhà nước
TDSI	Viện chiến lược và phát triển Giao thông vận tải
TEUs	Đơn vị đo của Container (tương đương 1 container 20 feet)
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
TP	Thành phố
UBND	Ủy ban nhân dân
VA	Giá trị tăng thêm
XNK	Xuất nhập khẩu
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết lập Đề án

Thanh Hóa có vị trí là tỉnh cửa ngõ từ miền Bắc vào miền Trung và miền Nam của Việt Nam, nơi có rất nhiều cảng biển cũng như đường kết nối từ cảng biển sang nước CHDNND Lào. Thanh Hóa cũng là một tỉnh có diện tích lớn, dân số đông so với các tỉnh khác của Việt Nam, có những lợi thế phát triển kinh tế biển trên cơ sở phát triển đa dạng, đồng bộ dịch vụ logistcis.

Quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH tỉnh Thanh Hóa đã nêu rõ phương hướng phát triển các ngành, lĩnh vực đến năm 2030, tập trung vào công nghiệp, dịch vụ, du lịch với các mục tiêu: đưa Thanh Hóa trở thành một trong những trung tâm công nghiệp lớn đa ngành của cả nước; phát triển dịch vụ vận tải - kho cảng - logistics gắn với cảng Nghi Sơn, đóng vai trò là một trong 3 trung tâm cảng biển quốc tế ở khu vực Bắc Bộ - Bắc Trung Bộ.

Tuy nhiên, hoạt động cảng biển và dịch vụ logistics vẫn còn nhiều tồn tại hạn chế như: hệ thống cảng biển, hạ tầng giao thông kết nối chưa được đầu tư đồng bộ; chưa có chính sách đủ mạnh để thu hút nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển và dịch vụ logistics; thương hiệu cảng biển container quốc tế Nghi Sơn chưa được khách hàng trong nước và trên thế giới biết đến; Hiện nay tại Thanh Hóa chưa có trung tâm Logistics lớn hoạt động, các dịch vụ liên quan đến Logistics được cung cấp hầu như đang còn nhỏ lẻ, manh mún, chưa hỗ trợ được nhiều cho chủ hàng trong khi chi phí dịch vụ lại khá cao, nguồn nhân lực còn thiếu, chất lượng chưa cao;… việc phát triển cảng biển và dịch vụ logistics chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế của Thanh Hóa.

Bên cạnh đó, Bộ Chính trị ban hành Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045 nhằm đưa nước ta trở thành quốc gia biển mạnh, đạt cơ bản các tiêu chí về phát triển bền vững kinh tế biển.

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực canh tranh và phát triển Dịch vụ Logistics Việt Nam đến năm 2025;

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/7/2018 về Đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông.

Căn cứ thông báo số 74/TB-UBND ngày 26/4/2018 của UBND tỉnh thông báo ý kiến chỉ đạo của Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Đình Xứng tại Hội nghị trực tuyến về giải pháp tổng thể thúc đẩy xuất khẩu, Sở Giao thông vận tải đã trình xin chủ trương lập Đề án phát triển dịch vụ Logistics tỉnh Thanh Hóa. Ủy ban nhân dân tỉnh đã có văn bản số 6816/UBND-CN ngày 14/6/2018 giao Sở

Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Sở Công thương, Ban Quản lý KKT Nghi Sơn và các đơn vị liên quan lập đề cương nhiệm vụ và dự toán Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa ngày nay, giảm chi phí logistics được coi là cách tăng lợi nhuận hiệu quả nhất và là nhân tố hết sức quan trọng đánh giá khả năng cạnh tranh của một doanh nghiệp cũng như của một quốc gia. Giảm chi phí logistics sẽ giúp giảm chi phí hàng hóa và dịch vụ, nhờ đó, doanh nghiệp có thể củng cố vị trí của mình trên thị trường và ngành công nghiệp của một quốc gia sẽ nâng cao vị thế cạnh tranh trên trường quốc tế.

Như vậy, có thể thấy một hệ thống logistics phát triển vững chắc sẽ là cơ sở tạo đà cho các ngành khác trong nền kinh tế phát triển. Vì vậy, để đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics ở Thanh Hóa, tăng cường năng lực cơ sở hạ tầng logistics, nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí logistics, hỗ trợ các ngành công nghiệp, thương mại, dịch vụ khác của Tỉnh phát triển, cần thiết xây dựng "Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030".

2. Căn cứ pháp lý

- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Bộ Chính trị về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển VN đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014.

- Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14/6/2005.

- Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ Quy định về kinh doanh dịch vụ logistics (Thay thế Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05/09/2007 của Chính phủ Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics).

- Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ngày 16/10/2018 của Chính phủ quy định sửa đổi, bổ sung các nghị định về vận tải đa phương thức (sửa đổi Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức. Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức).

- Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực canh tranh và phát triển Dịch vụ Logistics Việt Nam đến năm 2025.

- Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/7/2018 của Thủ tướng Chính phủ về Đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông.

- Quyết định số 2227/QĐ-BGTVT ngày 17/10/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT Ban hành kế hoạch triển khai thực hiện chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/7/2018 của Thủ tướng Chính phủ về Đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông.

- Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực Giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- 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 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020 định hướng đến năm.

- Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm.

- Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm.

- Quyết định số 872/QĐ-TTg ngày 17/06/2015 của Thủ thướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Thanh Hóa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- Quyết định 1699/QĐ-TTg ngày 07/12/2018 phê duyệt điều chỉnh, mở rộng quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/03/2019của Bộ trưởng Bộ Công thương về việc phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả logistics của Việt Nam.

- Quyết định số 2368/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Bắc Trung bộ (Nhóm 2) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- Quyết định số 1401/QĐ-BGTVT ngày ngày 26/5/2010 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt quy hoạch chi tiết cảng biển Nghi Sơn giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- Quyết định số 3227/QĐ-UBND ngày 29/8/2017 của Chủ tịch UBND

tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

- Quyết định số 4804/QĐ-UBND ngày 03/12/2018 của UBND tỉnh về phê duyệt Đề án phát triển giao thông dường thủy nội địa tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030

- Quyết định số 177/QĐ-UBND ngày 16/01/2017 của Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp và thương mại tỉnh Thanh Hóa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- Thông báo số 74/TB-UBND ngày 26/4/2018 của UBND tỉnh thông báo ý kiến chỉ đạo của Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Đình Xứng tại Hội nghị trực tuyến về giải pháp tổng thể thúc đẩy xuất khẩu, Sở Giao thông vận tải đã trình xin chủ trương lập Đề án phát triển dịch vụ Logistics tỉnh Thanh Hóa.

- Văn bản số 6816/UBND-CN ngày 14/6/2018 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc "Chủ trương lập Đề án phát triển dịch vụ Logistics tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030"; Văn bản số 8735/UBND-CN ngày 28/7/2018 của UBND tỉnh về việc "Đề cương nhiệm vụ và dự toán Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025 tầm nhìn đến năm 2030".

- Quyết định 3445/QĐ-UBND ngày 13/9/2018 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc phê duyệt dự toán kinh phí lập Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030.

3. Phạm vi xây dựng đề án

*Phạm vi không gian:*Trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa, xét đến mối liên hệ với các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ và kết nối quốc tế.

*Phạm vi thời gian:*Giai đoạn đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030.

PHẦN I

ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN, KINH TẾ XÃ HỘI CỦA TỈNH TÁC ĐỘNG ĐẾN PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TỈNH THANH HÓA

I. Khái quát vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên - kinh tế xã hội

Thanh Hoá là một tỉnh nằm ở khu vực Bắc Trung Bộ, cách Thủ đô Hà Nội 153 km về phía Bắc, về phía Nam cách thành phố Vinh tỉnh Nghệ An 138 km. Thanh Hoá có diện tích tự nhiên lớn, xếp thứ 5 trong cả nước. Phía Bắc: giáp 3 tỉnh, gồm: Sơn La, Hoà Bình, Ninh Bình với đường ranh giới dài 175 km. Phía Nam: giáp Nghệ An với đường ranh giới dài 160 km. Phía Đông: giáp biển Đông với chiều dài đường bờ biển 102 km. Phía Tây: giáp tỉnh Hủa Phăn của nước CHDCND Lào với đường biên giới có chiều dài 213,604 km. Đặc điểm về vị trí địa lý trở thành một trong những điều kiện thuận lợi cho sự phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội của tỉnh Thanh Hóa.

Thanh Hoá nằm ở trung tâm kết nối các khu vực Đồng bằng Bắc Bộ, Duyên hải Miền Trung, Miền núi Tây Bắc, Đông Bắc Lào và Vịnh Bắc Bộ; cửa ngõ thông thương ra biển gần nhất của khu vực phía Tây Tây Bắc Tổ quốc và Đông Bắc Lào. Đồng thời nằm trên tuyến hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - TP Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Vành đai kinh tế ven biển Vịnh Bắc Bộ với nhiều tuyến trục giao thông quốc gia chiều Bắc - Nam (QL1A, QL10, Đường Hồ Chí Minh, tuyến Đường sắt Bắc - Nam), chiều Đông - Tây (QL47, QL45, QL217, QL15A,...); có Cảng nước sâu Nghi Sơn và Cảng hàng không Thọ Xuân. Trong bối cảnh phát triển, hội nhập của đất nước và khu vực hiện nay, Thanh Hóa có vị trí địa kinh tế, chính trị, quốc phòng an ninh trọng yếu; lợi thế giao lưu kinh tế, thương mại nhiều hướng với nhiều vùng miền trong cả nước và quốc tế, đặc biệt với Bắc Lào. Sự phát triển của tỉnh không chỉ có tác động thúc đẩy, lan tỏa trong phạm vi khu vực phía Nam Bắc Bộ - Bắc Trung Bộ mà còn tác động tích cực đến phát triển Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ và một phần khu vực Tây Bắc của Tổ quốc.

Thanh Hóa có địa hình thấp dần từ Tây Bắc xuống Đông Nam, hơn 2/3 diện tích là đồi núi và được phân thành 03 vùng địa lý rõ rệt, gồm vùng miền núi, đồng bằng và vùng ven biển:

- Vùng miền núi (gồm 11 huyện) chiếm 71,8% diện tích và 25,2% dân số toàn tỉnh, có địa hình phức tạp, nhiều núi cao chia cắt gây trở ngại cho phát triển kinh tế, xã hội; có tiềm năng lớn phát triển kinh tế rừng, phát triển công nghiệp khai khoáng, sản xuất VLXD, chế biến nông, lâm sản, thương mại cửa khẩu trao đổi hàng hóa với Đông Bắc Lào mà trực tiếp là tỉnh Hủa Phăn.

- Vùng đồng bằng (gồm 10 huyện, thị xã, thành phố) chiếm 17,6% diện tích và 45,3% dân số toàn tỉnh, có địa hình bằng phẳng, cơ sở hạ tầng khá tốt, điều kiện vị trí thuận lợi cho giao lưu trong, ngoài tỉnh, phát triển kinh tế đa

ngành với nhiều sản phẩm công nghiệp, dịch vụ, nông nghiệp, tuy nhiên quỹ đất hạn chế do mật độ dân cư đang ngày càng cao.

- Vùng ven biển (gồm 6 huyện, thị xã giáp biển) chiếm 10,6% diện tích và 29,5% dân số toàn tỉnh, có địa hình khá bằng phẳng, là vùng kinh tế trọng điểm của tỉnh trong việc phát triển công nghiệp, cảng biển, hàng hải, du lịch biển, nuôi trồng và đánh bắt thủy sản. Tuy nhiên, vùng ven biển hiện đang chịu tác động nhiều từ các quá trình động lực biển như triều dâng, mặn hóa.

Thanh Hoá là tỉnh có nhiều đơn vị hành chính nhất cả nước (27 đơn vị hành chính cấp huyện và tương đương), có diện tích đứng thứ 5, dân số đông thứ ba trong cả nước. Dân cư chủ yếu tập trung đông ở thành phố, thị xã, thị trấn ven biển, ven sông và thưa thớt ở các vùng núi. Các đơn vị có mật độ dân số cao là thành phố Thanh Hoá (2.458 người/km2), thành phố Sầm Sơn (5.584 người/km2), huyện Hậu Lộc, Hoằng Hoá (trên 1.100 người/km2).

Tình hình kinh tế - xã hội của tỉnh Thanh Hóa nhìn chung ổn định và có bước phát triển tích cực, liên tục duy trì đà tăng trưởng khá, cơ cấu các ngành kinh tế có đột phá theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Giai đoạn 2010-2018, GDP tăng bình quân 8,95%/năm, GDP bình quân đầu người tăng bình quân 13,65%/năm (năm 2018 đạt 41,14 triệu đồng/người). Tuy nhiên, tốc độ chuyển dịch cơ cấu kinh tế còn chậm; tỷ trọng ngành nông, lâm, thủy sản trong GDP còn lớn, tốc độ phát triển các ngành công nghiệp, dịch vụ chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của tỉnh.

Sáu tháng đầu năm 2019, tình hình kinh tế - xã hội của tỉnh Thanh Hóa nhìn chung ổn định và có bước phát triển tích cực, nhiều chỉ tiêu đến nay đã đạt trên hoặc bằng 50% kế hoạch, dự báo hoàn thành và vượt mức kế hoạch. Trong đó, nổi bật là: tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) ước đạt 22,18%, cao nhất từ trước đến nay và cao nhất trong các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; cơ cấu các ngành kinh tế có đột phá theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

Bảng 1. Một số chỉ tiêu kinh tế - xã hội chủ yếu giai đoạn 2010-2018

Hạng mục	Đơn vị	Năm 2010	Năm 2017	Năm 2018	Tốc độ tăng (%)	
					2010-2018	2017-2018
Dân số	Nghìn Người	3.421,80	3.544,46	3.558,15	0,49%	0,39%
Mật độ dân số	Người/km^2	307	318	319		
GDP (giá so sánh 2010)	Tỷ đồng	50.258	86.640	99.777	8,95%	15,16%
GDP (giá hiện hành)	Tỷ đồng	50.258	120.986	146.372		
Cơ cấu GDP						
Nông, lâm nghiệp và thủy sản	%	23,7	17,9	15,98		
Công nghiệp - xây dựng	%	36,3	36,7	39,51		

Hạng mục	Đơn vị	Năm 2010	Năm 2017	Năm 2018	Tốc độ tăng (%)	
					2010-2018	2017-2018
Dịch vụ	%	36,9	41,52	37,85		
Thuế sản phẩm trừ nợ SP		3,1	3,88	6,66		
GDP bình quân đầu người	Triệu đồng	14,78	34,13	41,14	13,65%	20,52%
Giá trị hàng hoá xuất khẩu	Triệu USD	283,5	1.888,9	2.744,50	32,81%	45,30%
Giá trị hàng hoá nhập khẩu	Triệu USD	188,9	1.139,3	3.873,5	45,88%	240%
Tổng giá trị hàng hóa xuất/nhập khẩu	Triệu USD	472	3.028	6.618	39.1%	118.5%

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hoá năm 2018

II. Thực trạng sản xuất và lưu thông hàng hóa, hạ tầng kinh tế - kỹ thuật và năng lực đáp ứng nhu cầu logistics

2.1. Thực trạng phát triển công nghiệp, nông nghiệp, thương mại, xuất nhập khẩu trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Sản xuất công nghiệp Thanh Hóa tiếp tục giữ vững vị trí 18/63 tỉnh, thành phố trong cả nước; 8/19 tỉnh Bắc Bộ và đứng đầu các tỉnh Bắc Trung Bộ, có mức tăng trưởng khá đã đóng góp tích cực cho tăng trưởng GDP toàn tỉnh. Trên địa bàn toàn tỉnh, đã hình thành rõ nét các Khu kinh tế, khu công nghiệp và hệ thống các cụm công nghiệp, làng nghề, đặc biệt từ năm 2018, Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn đã vận hành thương mại và đóng góp lớn cho tăng trưởng của ngành công nghiệp, tạo bước tăng trưởng đột biến về thu ngân sách nhà nước và là động lực thúc đẩy phát triển mạnh mẽ kinh tế của tỉnh. Cùng với đó, các vùng nguyên liệu phục vụ công nghiệp chế biến tiếp tục được duy trì ổn định (mía, sắn, luồng, các điểm mỏ…), tạo vị thế mới chưa từng có cho tỉnh trong kêu gọi, thu hút đầu tư.

Giai đoạn 2010 – 2018, các ngành sản xuất VLXD (đá tự nhiên, ...), phân bón, chế biến nông sản (mía, đường, ...), thực phẩm, đồ uống và ngành dệt may – da giày là những ngành chiếm tỷ trọng cao trong cơ cấu công nghiệp toàn tỉnh đều có sản lượng tăng trưởng tốt (chi tiết xem Phụ lục 1).

Năm 2018, năng lực sản xuất của ngành công nghiệp tăng mạnh do có thêm một số doanh nghiệp thuộc khu vực ngoài Nhà nước và khu vực có vốn đầu tư nước ngoài hoàn thành đầu tư đi vào sản xuất kinh doanh (trong đó có Cá đông lạnh: tăng 10,41%; Thuỷ hải sản đã được chế biến: tăng 53,28%; Clinker xi măng: tăng 208%) (chi tiết xem Phụ lục 2).

Trong số các ngành sản xuất, ngành may mặc - da giày trong tỉnh đang trở thành ngành công nghiệp chủ lực, đồng thời chiếm tỷ trọng cao trong cơ cấu hàng hóa xuất khẩu, trong đó có sự tham gia mạnh mẽ của khối FDI (quy mô vốn gấp 1,5 lần doanh nghiệp nội). Ước tính doanh thu năm 2018 của các doanh

nghiệp dệt may trong nước của tỉnh đạt **306 triệu USD** (tăng trưởng 137% so với năm 2017), dự kiến đến năm 2030, toàn ngành dệt may tỉnh Thanh Hoá phấn đấu đưa tổng giá trị doanh thu đạt hơn 1,6 tỷ USD (trong đó doanh nghiệp dệt may vốn trong nước chiếm 40%; doanh nghiệp FDI chiếm 60%).

Sản xuất nông, lâm, thủy sản phát triển ổn định và đạt kết quả khá toàn diện; Năm 2018, sản lượng lương thực ước đạt 1,6 triệu tấn, thấp hơn so với năm 2017 (1,69 triệu tấn). Tốc độ tăng trưởng GDP nhóm ngành nông, lâm nghiệp và thuỷ sản bình quân hàng năm giai đoạn 2010 – 2018 tăng 3,4%/năm (tính theo giá so sánh năm 2010), là mức tăng trưởng thấp trong điều kiện ngành nông nghiệp bị tác động của suy thoái kinh tế và ảnh hưởng nặng nề bởi thiên tai, dịch bệnh và biến đổi khí hậu.

Các ngành thương mại, dịch vụ phát triển nhanh cả về quy mô và loại hình dịch vụ, chất lượng ngày càng nâng lên, đáp ứng tốt hơn nhu cầu sản xuất và sinh hoạt của nhân dân. Giai đoạn 2010 - 2018, GDP khu vực dịch vụ tăng bình quân 9,4%/năm. Trong giai đoạn 2010 - 2017, ngành kinh doanh thương nghiệp (bán buôn, bán lẻ, sửa chữa) vẫn là nhóm ngành chiếm tỷ trọng cao và ổn định trong cơ cấu GDP nhóm ngành dịch vụ (chiếm tỷ trọng 21%), đạt mức tăng trưởng bình quân 17,7%/năm. Dịch vụ bán buôn, bán lẻ có bước phát triển nhanh; hệ thống phân phối có sự chuyển dịch tích cực từ hình thức kinh doanh bán lẻ hộ gia đình sang hình thức kinh doanh tập trung thông qua hệ thống chợ đầu mối, siêu thị, trung tâm thương mại, đã thu hút được nhà đầu tư nước ngoài tham gia.

Về xuất nhập khẩu: Toàn tỉnh hiện có trên 130 doanh nghiệp tham gia sản xuất hàng xuất khẩu (07 DN nhà nước; 98 DN tư nhân và 21 doanh nghiệp FDI) với trên 50 loại sản phẩm và xuất khẩu đến 46 thị trường. Thị trường xuất khẩu truyền thống của doanh nghiệp tỉnh là: Trung Quốc, Nhật Bản, Mỹ, Hàn Quốc, EU và các nước ASEAN.

Giá trị xuất khẩu năm 2018 của tỉnh đạt 2.744,5 triệu USD; tăng trưởng bình quân giai đoạn 2010 - 2018 đạt 32,8%/năm.

Nhóm hàng CN nhẹ và TTCN (dệt may chiến trên 50%, còn lại chủ yếu là gỗ, xi măng, clinker, đá, ...) là nhóm hàng tăng trưởng nhanh và chiếm tỷ trọng cao trong tổng giá trị xuất khẩu toàn tỉnh. Giai đoạn 2015-2018 có thêm mặt hàng hải sản đông lạnh xuất khẩu tăng trưởng mạnh. Hàng hoá xuất khẩu chủ yếu đi các quốc gia Trung Quốc, Nhật Bản và các quốc gia khác gồm Hàn Quốc, Hoa Kỳ, Philippines, Hồng Kông, ...

Bảng 2. **Giá trị xuất khẩu theo mặt hàng trọng điểm**

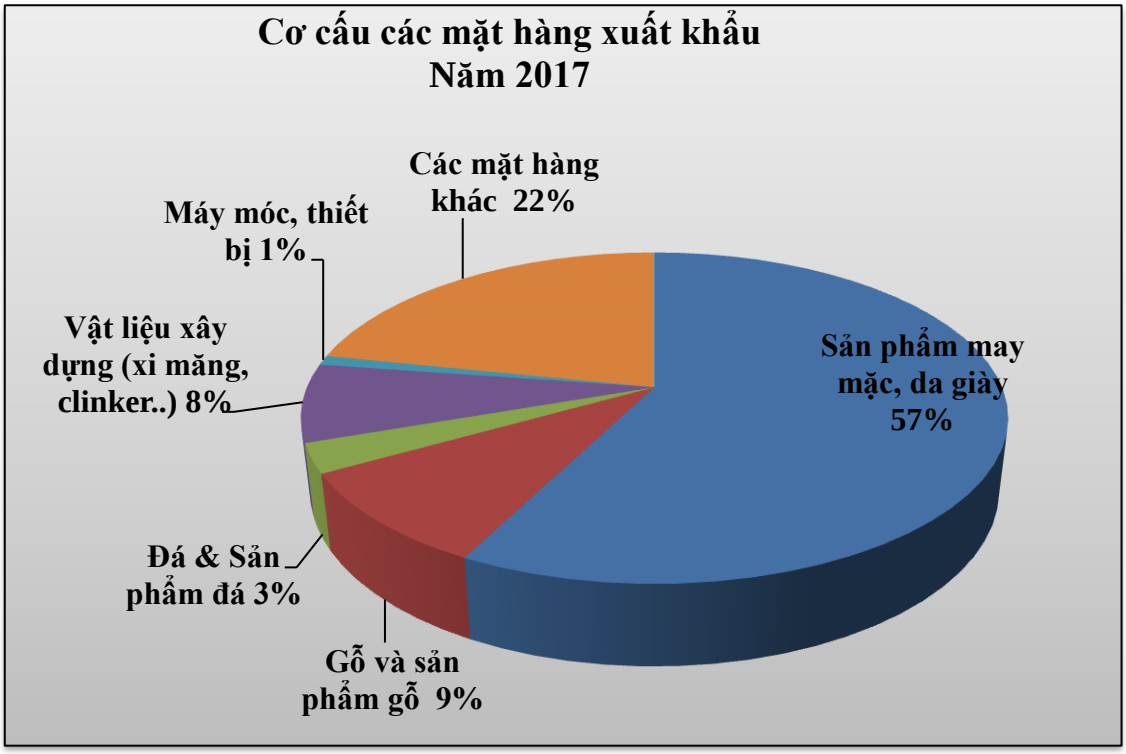
Đơn vị: Tr. USD

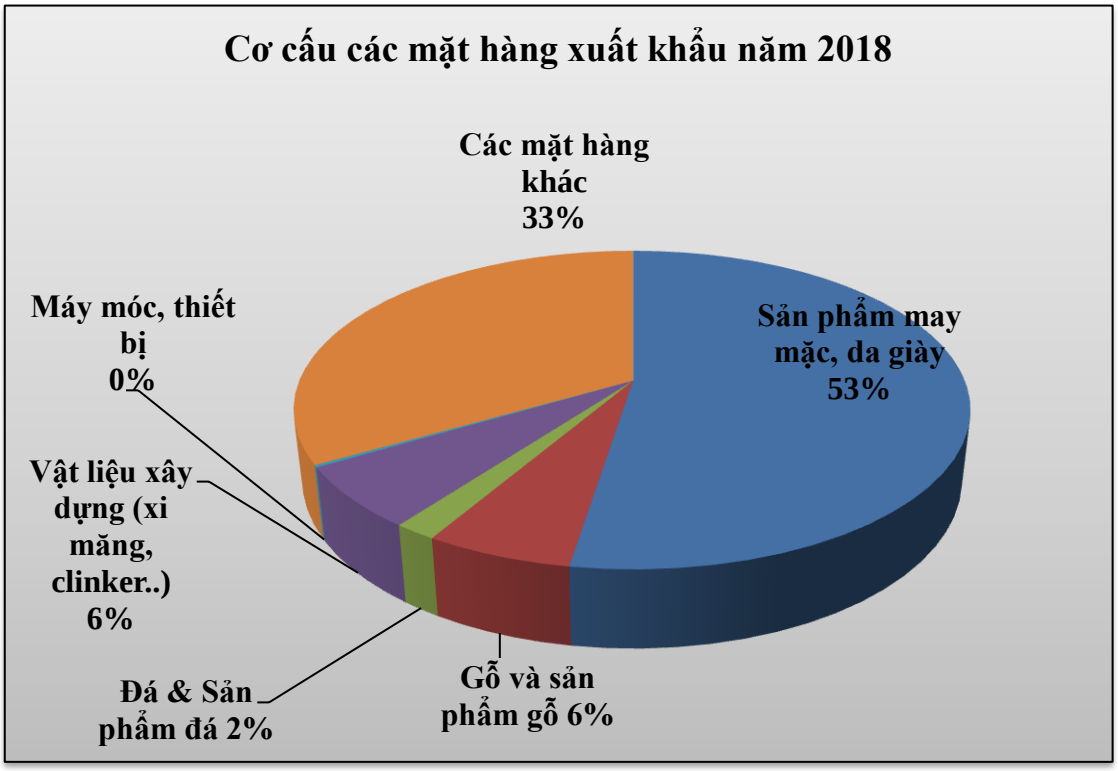
Hạng mục	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Tổng giá trị XK	**791,3**	**1229,5**	**866,98**	**869,8**	**1203,79**	**2195,2**
Trong đó:						

Hạng mục	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sản phẩm may mặc, da giày	**367**	**412**	**326**	**531**	**692**	**1152**
Gỗ và sản phẩm gỗ	218	600	251	108	112	132
Đá & Sản phẩm đá	85	75	40	42	35	37
Vật liệu xây dựng (xi măng, clinker..)	56	50	30	36	91	136
Máy móc, thiết bị	6	4	107	90	11	4
Các mặt hàng khác	59	89	113	63	262	731
Theo tỷ lệ %						
Sản phẩm may mặc, da giày	**46%**	**34%**	**38%**	**61%**	**58%**	**53%**
Gỗ và sản phẩm gỗ	28%	49%	29%	12%	9%	6%
Đá & Sản phẩm đá	11%	6%	5%	5%	3%	2%
Vật liệu xây dựng (xi măng, clinker..)	7%	4%	4%	4%	8%	6%
Máy móc, thiết bị	1%	0%	12%	10%	1%	0%
Các mặt hàng khác	8%	7%	13%	7%	22%	33%

Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá

Xuất khẩu bình quân đầu người của tỉnh đến năm 2018 đạt khoảng 771 USD/người, gấp 9,3 lần so với năm 2010. Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu vẫn là hàng gia công, sơ chế có giá trị gia tăng thấp, một số mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của tỉnh đến năm 2018 là: Xi măng (484.000 tấn); hàng may mặc (229 triệu sản phẩm); hải sản đông lạnh (12,8 nghìn tấn); đá ốp lát (996 nghìn m2); Năm 2018 có thêm một số mặt hàng xuất khẩu mới như xăng A95, Lưu huỳnh dạng hạt, Polypropylen do Nhà máy lọc hoá dầu Nghi Sơn đi vào hoạt động …





Các mặt hàng chính được sản xuất tại Thanh Hóa để xuất khẩu năm 2018 như: hải sản đông lạnh, gỗ dăm, hàng may mặc, đá ốp lát, xi măng,...

Bảng 3. Một số sản phẩm xuất khẩu chủ yếu

Sản phẩm	Đơn vị	Năm 2010	Năm 2015	Năm 2017	Năm 2018
Dưa chuột đóng hộp	Tấn	1.890	350	270	345
Hải sản đông lạnh	Nghìn tấn	0,423	6,96	12	12,8
Dăm gỗ	Nghìn m3			338	356

Sản phẩm	Đơn vị	Năm 2010	Năm 2015	Năm 2017	Năm 2018
Hàng may mặc	Triệu SP	17	109	177	229
Giày dép các loại	Triệu đôi	14	55	70	102
Đá ốp lát	1000 m^2	2.003	2.000	1172	996
Xi măng	Nghìn tấn	16	218	336	484
Xăng A95	Triệu lít				116
Lưu huỳnh dạng hạt	Nghìn tấn				89,7
Polypropylen	Nghìn tấn				233,7

Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Thanh Hóa

Bảng 4. Giá trị xuất khẩu theo nhóm nước xuất/nhập chủ yếu

Đơn vị: Triệu USD

Xuất khẩu tới các nước	2017		2018	
	Tổng	Tỷ trọng	Tổng	Tỷ trọng
Tổng số	**520,2**		**839,7**	
China	141,6	27%	146,1	17%
Japan	63,0	12%	496,2	59%
Korea (Republic)	180,6	35%	73,9	9%
USA	89,0	17%	58,9	7%
Hong Kong	36,0	7%	4,4	1%
Belgium	6,8	1%	2,8	0%
Philippines	3,2	1%	57,5	7%

Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá

Đến năm 2018, kim ngạch nhập khẩu toàn tỉnh đạt khoảng 3.873 triệu USD, đưa tốc độ tăng trưởng cả giai đoạn 2010 - 2018 đạt 48,9%/năm. Nhóm hàng nhập khẩu chủ yếu của tỉnh trong thời gian 2013-2017 chủ yếu là vải may mặc, phụ liệu cho sản phẩm may mặc và giày dép... phục vụ cho sản xuất ngành dệt may-da giày. Mặc dù giá trị nhập khẩu của nhóm nguyên liệu này có mức tăng trưởng khá cao (bình quân trên 30%/năm trong giai đoạn 2013 - 2018) nhưng về tỷ trọng lại đang có xu hướng giảm dần, đến năm 2018, giá trị nhập khẩu còn chiếm khoảng 20% so với mức 60% của năm 2017 trong tổng giá trị nhập khẩu toàn tỉnh; nguyên nhân chủ yếu do năm 2018 cần nhập khẩu số lượng lớn máy móc thiết bị, dầu mỏ thô và nguyên liệu lọc hoá dầu phục vụ cho Nhà máy lọc hoá dầu Nghi Sơn đi vào hoạt động.

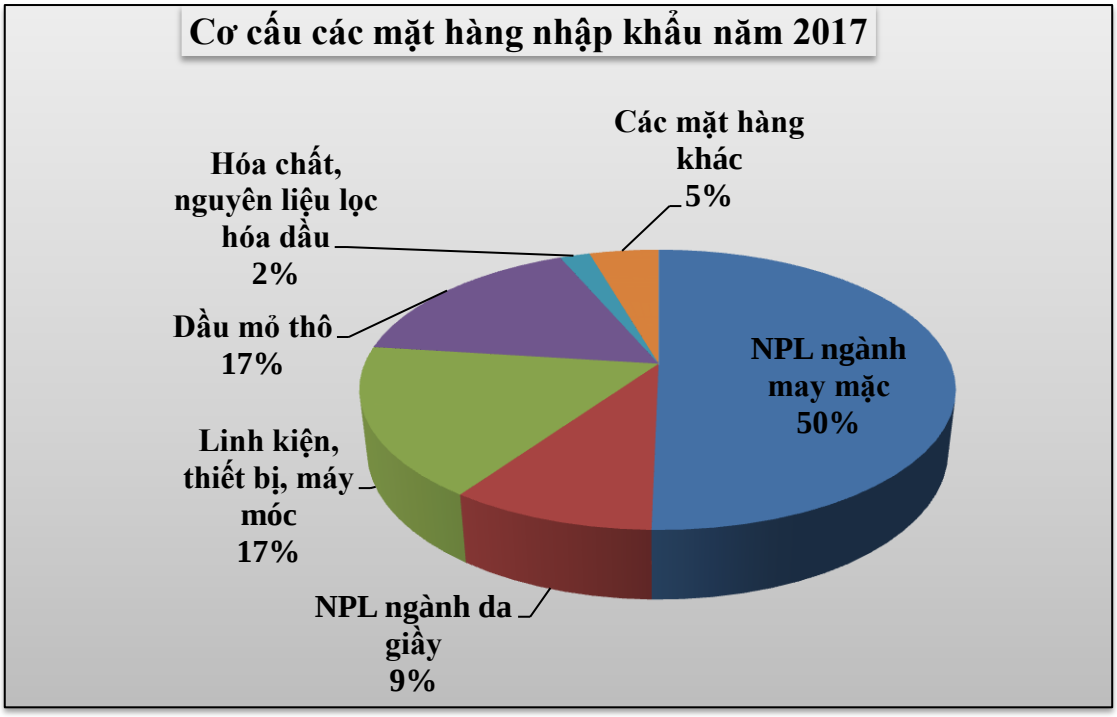
Bảng 5. Nhập khẩu tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2013 – 2018

Đơn vị: Triệu USD

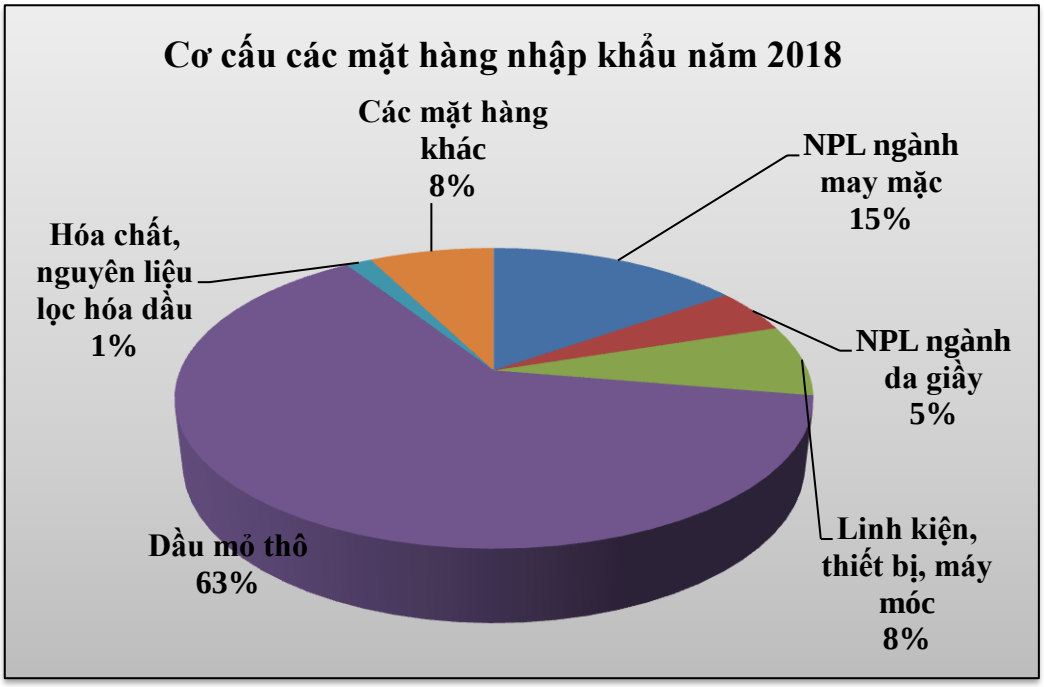
Chỉ tiêu	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.Giá trị nhập khẩu	621,83	592,67	2.432,72	704,22	1.089,62	3.662,83
Tỷ lệ NK/XK	79%	48%	281%	81%	91%	167%
2.Cơ cấu nhóm SP nhập khẩu						

Chỉ tiêu	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NPL ngành may mặc	**17,8%**	**21,6%**	**16,7%**	**46,9%**	**50,3%**	**15,3%**
NPL ngành da giầy	**0,1%**	**10,1%**	**1,4%**	**9,0%**	**9,4%**	**4,7%**
Linh kiện, thiết bị, máy móc	44,1%	34,5%	72,3%	27,7%	17,3%	7,7%
Dầu mỏ thô					16,6%	63,2%
Hóa chất, nguyên liệu lọc hóa dầu			0,1%	3,0%	1,9%	1,6%
Các mặt hàng khác	38,1%	33,7%	9,5%	13,5%	4,5%	7,6%

Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Thanh Hóa



Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá



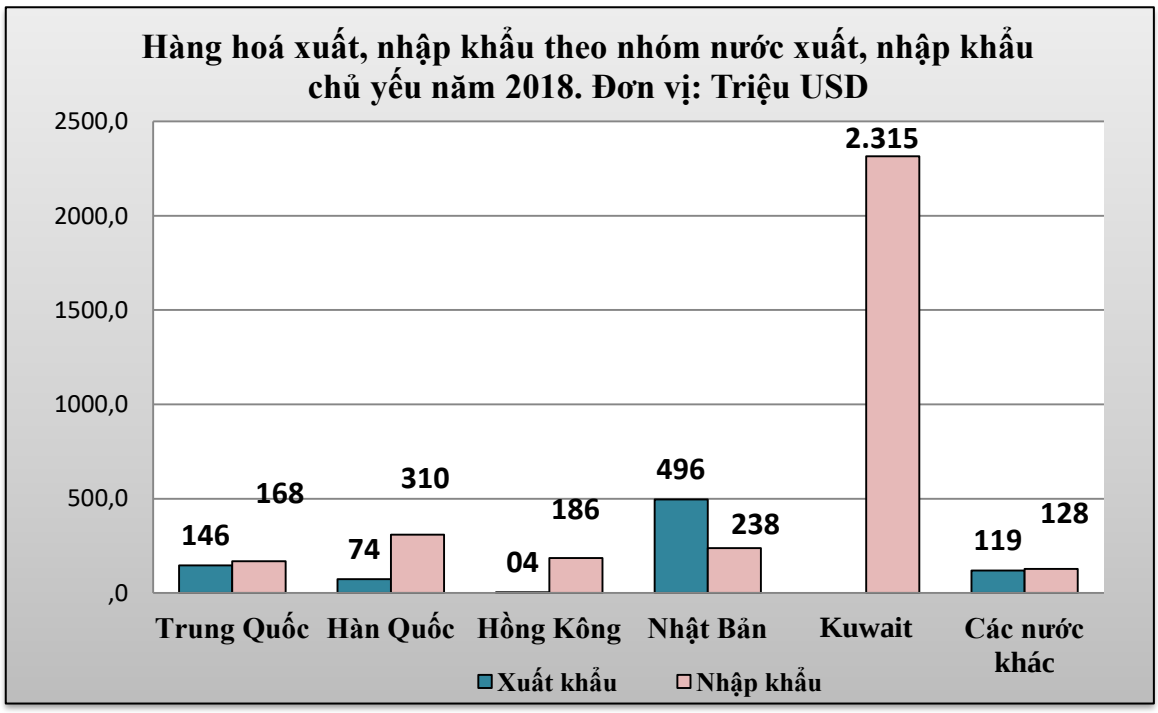
Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá

Bảng 6. Giá trị nhập khẩu theo nhóm nước xuất/nhập chủ yếu

Đơn vị: Triệu USD

Năm	2017		2018	
	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng
Tổng giá trị nhập khẩu theo nhóm nước xuất/nhập chủ yếu	**949,5**	**100%**	**3.344,4**	**100%**
Trung Quốc	181,2	19,1%	167,7	5,0%
Hàn Quốc	**239,0**	**25,2%**	309,5	9,3%
Hồng Kông	154,1	16,2%	185,5	5,5%
Nhật Bản	102,7	10,8%	237,9	7,1%
Đài Loan	31,5	3,3%	30,6	0,9%
Mỹ	25,5	2,7%	8,9	0,3%
Malaysia	2,1	0,2%	26,4	0,8%
Kuwait	180,6	19,0%	**2.315,4**	**69,2%**
Philippines	1,5	0,2%		
Thái Lan	2,9	0,3%	20,3	0,6%
Indonesia			2,5	0,1%
Singapore			23,1	0,7%
EU	28,5	3,0%	16,5	0,5%

Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá



Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá

Về thị trường hàng hóa nhập khẩu năm 2017, Trung Quốc (bao gồm cả Hồng Kông) vẫn là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Thanh Hoá với kim ngạch đạt 353 triệu USD, chiếm 35% kim ngạch nhập khẩu; tiếp đến là Hàn Quốc 239 triệu USD, chiếm tỷ trọng 25%.

Năm 2018 do Nhà máy lọc hoá dầu Nghi Sơn đi vào hoạt động nên nhập khẩu lớn các mặt hàng phục vụ lọc hoá dầu như: dầu thô, nguyên liệu phục vụ hoá dầu ... Thị trường nhập khẩu có sự thay đổi lớn, Kowait trở thành nhà nhập khẩu lớn nhất với 2,3 tỷ USD, chiếm tỷ trọng 69,2% kim ngạch nhập khẩu của toàn tỉnh Thanh Hoá

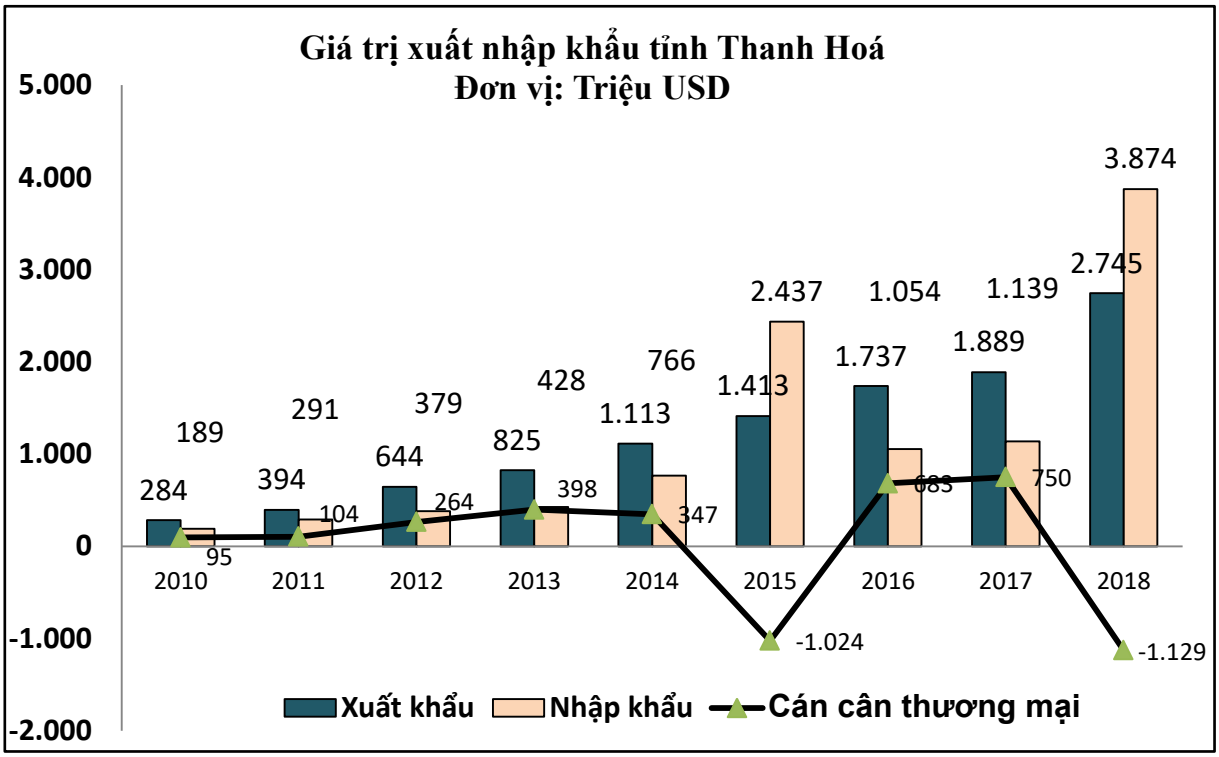
Bảng 7. Cán cân thương mại xuất nhập khẩu tỉnh Thanh Hoá với các nước có giá trị xuất/nhập khẩu lớn

Đơn vị: Triệu USD

	2017			2018		
	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Cân đối CCTM (XK - NK)	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Cân đối CCTM (XK - NK)
Trung Quốc	141,6	181,2	(39,6)	146,1	167,7	(21,7)
Hàn Quốc	180,6	239,0	(58,4)	73,9	309,5	(235,6)
Hồng Kông	36,0	154,1	(118,1)	4,4	185,5	(181,1)
Nhật Bản	63,0	102,7	(39,7)	496,2	237,9	258,3
Đài Loan		31,5	(31,5)		30,6	(30,6)
Mỹ	89,0	25,5	63,5	58,9	8,9	50,0
Malaysia	-	2,1	(2,1)	-	26,4	(26,4)
Kuwait		180,6	(180,6)		2.315,4	(2.315,4)
Philippines	3,2	1,5	1,7	57,5	-	57,5

	2017			2018		
	Xuất khẩu	**Nhập khẩu**	**Cân đối CCTM (XK - NK)**	**Xuất khẩu**	**Nhập khẩu**	**Cân đối CCTM (XK - NK)**
Thái Lan		2,9	(2,9)		20,3	(20,3)
Indonesia	-	-	-	-	2,5	(2,5)
Singapore		-	-		23,1	(23,1)
Bỉ	6,8	-	6,8	2,8		2,8
EU		28,5	(28,5)		16,5	(16,5)
Tổng số	520,2	949,5	(429,2)	839,7	3.344,4	(2.504,7)

Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá



Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hoá năm 2018

2.2. Thực trạng phát triển và sản xuất, lưu thông hàng hóa tại các khu công nghiệp, khu kinh tế, cửa khẩu trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Tỉnh Thanh Hoá hiện có 1 khu kinh tế (KKT Nghi Sơn), 7 khu công nghiệp, 40 cụm công nghiệp đã đi vào hoạt động và 1 cửa khẩu quốc tế đường bộ (Na Mèo kết nối sang Lào).

2.2.1. Khu kinh tế Nghi Sơn

Khu kinh tế Nghi Sơn được quy hoạch có tổng diện tích lê tới 106,000 ha (gồm 66.497,57 ha đất liền, hải đảo và 39.502,43 ha mặt nước biển) với mục tiêu trở thành một trọng điểm phát triển ở phía Nam của Vùng KTTĐ Bắc Bộ, đồng thời là cầu nối giữa vùng Bắc Bộ với Trung Bộ và Nam Bộ. Khu Kinh tế phấn đấu trở thành một khu vực phát triển công nghiệp tổng hợp, đa ngành, đa lĩnh vực gắn với việc xây dựng và khai thác có hiệu quả cảng biển Nghi Sơn với

trọng tâm là công nghiệp lọc-hóa dầu và công nghiệp cơ bản như: công nghiệp hóa chất sau lọc hóa dầu; công nghiệp luyện cán thép cao cấp; cơ khí chế tạo, sửa chữa và đóng mới tàu biển, công nghiệp điện, công nghiệp sản xuất VLXD; sản xuất hàng tiêu dùng... Mục tiêu là từ nay đến năm 2025, hoàn thiện môi trường đầu tư và kinh doanh đặc biệt thuận lợi, triển khai một số công trình hạ tầng kinh tế, xã hội quan trọng và thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Sau năm 2025, phát triển đồng bộ về công nghiệp; dịch vụ; thương mại; tài chính; văn hóa - xã hội; du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng; gắn phát triển kinh tế - xã hội với an ninh quốc phòng; đầu tư phát triển đồng bộ và hiện đại hệ thống kết cấu hạ tầng trong các khu đô thị sinh thái, thân thiện với môi trường, đạt tiêu chuẩn cao; phát triển theo mô hình đô thị xanh và bền vững; phấn đấu trở thành một khu vực đô thị phát triển năng động và hiện đại. Đến nay, KKT đã thu hút được 138 dự án đầu tư (09 dự án nước ngoài) với tổng vốn đăng ký trên 96.713 tỷ đồng và trên 12 tỷ USD (vốn trong nước và FDI thực hiện đạt 32,9% và 19,6%). Một số dự án đang có những đóng góp đáng kể trong phát triển KT-XH của tỉnh như: xi măng Nghi Sơn; xi măng Công Thanh; nhiệt điện Nghi Sơn 1; giày Annora... Đặc biệt, Nhà Lọc hóa dầu Nghi Sơn, vốn đầu tư 9,3 tỷ USD, công suất 10 triệu tấn dầu thô/năm đã bắt đầu vận hành thương mại cuối năm 2018. KKT Nghi Sơn hiện có vị trí quan trọng, là cửa ngõ giao lưu, trao đổi hàng hóa, kết nối với vùng bắc Lào và đông bắc Thái Lan. Là 1 trong 8 khu kinh tế quan trọng của cả nước. Do vậy, mục tiêu của Chính phủ là xây dựng KKT Nghi Sơn thành khu kinh tế biển đa ngành, đa lĩnh vực với trọng tâm là công nghiệp nặng và công nghiệp cơ bản.

Bảng 8. Giá trị hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua khu kinh tế Nghi Sơn

Đơn vị: Triệu USD

Năm	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tổng kim ngạch xuất khẩu	***165,5***	***529,0***	***279,1***	***194,6***	***208,4***	***625,0***
Trong đó:						
Chế phẩm LHD						403,2
Dăm gỗ	111,6	475,6	161,8	107,4	110,9	76,0
Xi măng, clinker	49,8	45,5	23,7	28,3	85,7	132,6
Đá & Sản phẩm đá	3,1	7,9	10,2	7,5	10,4	12,5
Thiết bị tạm nhập - tái xuất			81,0	51,0	0,1	0,4
XK Khác	1,1		2,5	0,4	1,3	0,4
Tổng kim ngạch nhập khẩu	***15,7***	***1.123,6***	***1.131,9***	***126,6***	***286,6***	***2.422,7***
Trong đó:						
Dầu mỏ thô					180,6	2.315,4
Hóa chất, NL lọc hóa dầu			1,6	21,0	21,2	56,9
Máy móc, thiết bị	14,2	1.113,9	1.120,3	61,5	55,9	27,2
Thạch cao, than	1,6	8,9	9,5	32,2	8,8	11,4
NK Khác		0,8	0,5	11,9	20,2	11,8

Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá

2.2.2. Khu công nghiệp

Hiện đã có 7/8 KCN được quy hoạch đi vào hoạt động với tổng số vốn

đăng ký đạt trên 15.751 tỷ đồng và 370 triệu USD, tỷ lệ lấp đầy trên 44%, tạo việc làm cho khoảng 50.000 lao động (còn KCN Bãi Trành chưa đi vào hoạt động). Tính theo quy mô diện tích, nhóm trên 500 ha có KCN Lam Sơn – Sao Vàng, Bỉm Sơn, nhóm trên 100 ha đến dưới 200 ha có Hoàng Long, Đình Hương – Tây Bắc ga, Ngọc Lặc, nhóm từ 100 ha trở xuống có Lễ Môn, Thạch Quảng.

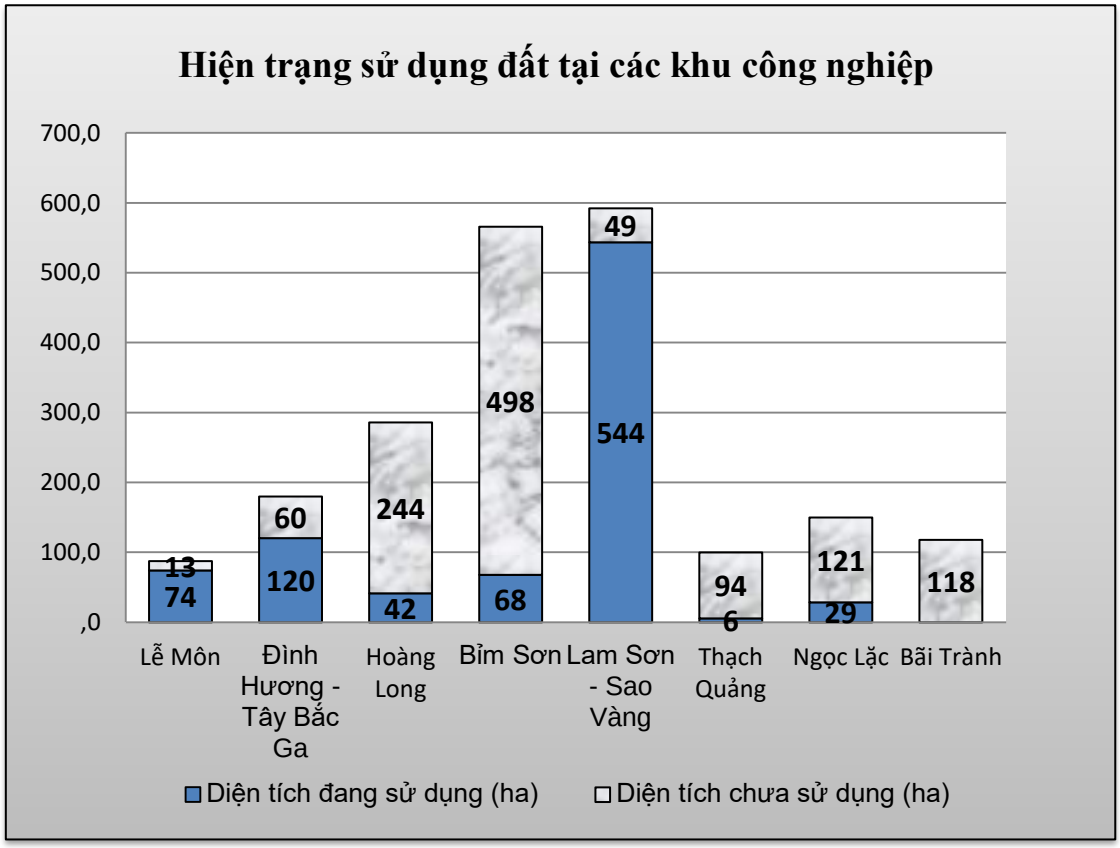
Năm 2018 các doanh nghiệp trong KCN, KKT tiếp tục duy trì hoạt động sản xuất, kinh doanh ổn định và có bước phát triển khá; giá trị sản xuất công nghiệp và kinh doanh dịch vụ thương mại đạt khoảng 145.751 tỷ đồng, tăng 398% so năm 2017; giá trị xuất khẩu đạt 1.336,4 triệu USD, tăng 67%; nhập khẩu đạt 3.479,6 triệu USD, tăng 518%; thu ngân sách nhà nước đạt 13.092 tỷ đồng, tăng 246% (dự án Lọc hoá dầu Nghi Sơn chiếm tỷ trọng lớn).

Tổng vốn thực hiện đầu tư tại các KCN đều ở mức gần 3 nghìn tỷ đến gần 6 nghìn tỷ, nhóm cao nhất là KCN Lễ Môn, Lam Sơn – Sao Vàng, Hoàng Long. Trong đó, vốn FDI có tỷ trọng trên 50% tại KCN Lễ Môn và Hoàng Long. Các mặt hàng sản xuất tại khu công nghiệp gồm: hàng may mặc, hàng tiêu dùng; chế biến nông, thủy sản, thực phẩm; viên nén mùn cưa, chế biến gỗ, sản xuất và lắp ráp điện tử; vật liệu xây dựng, đồ nhựa, bao bì; sản phẩm sứ; thủy tinh; gạch nung, gạch không nung,…

Ngoài ra, trên địa bàn tỉnh đã quy hoạch thêm 01 KCN đang trong giai đoạn triển khai xây dựng hạ tầng và thu hút đầu tư là: KCN Bãi Trành (116 ha);

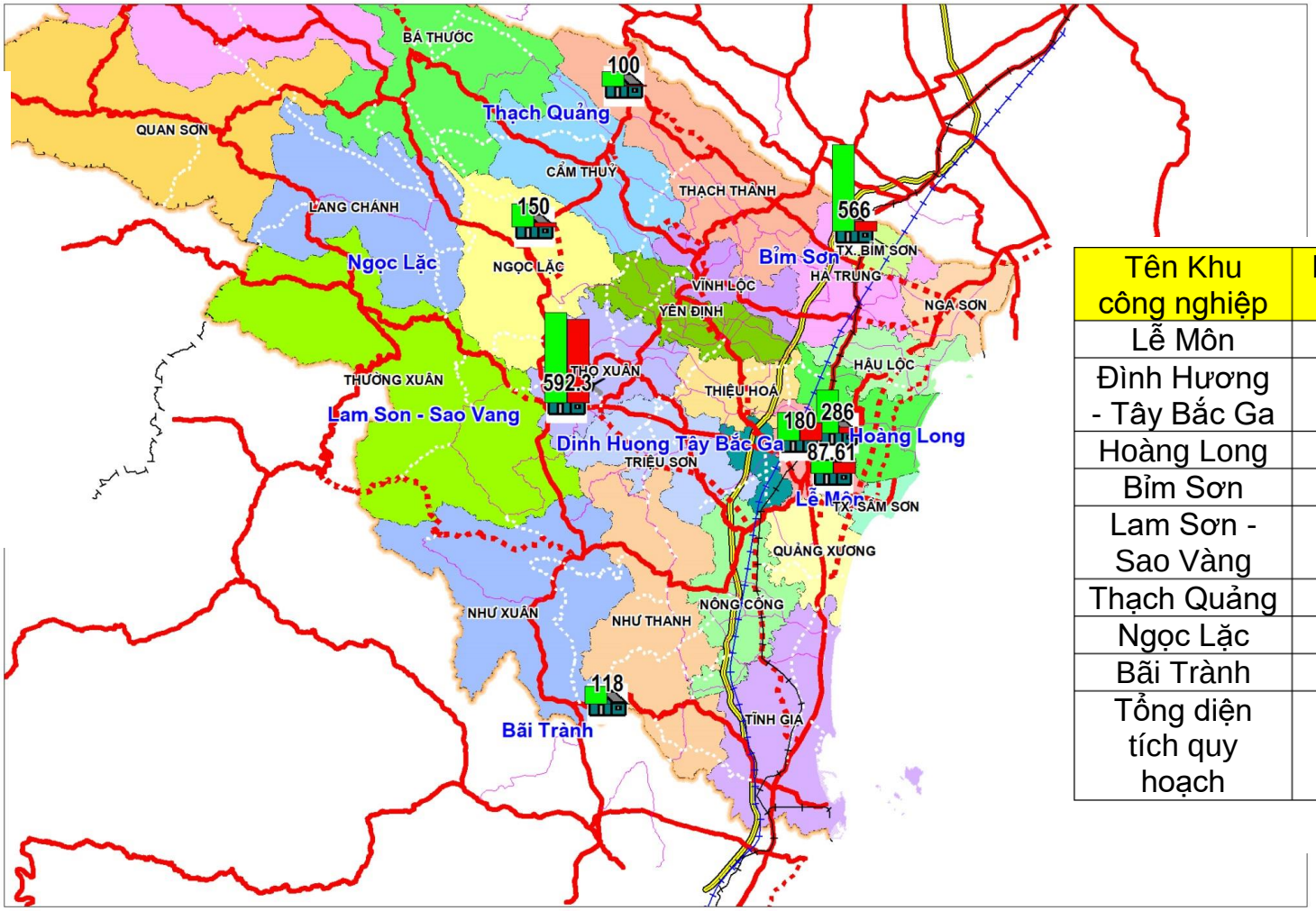
Bảng 9. Hiện trạng, quy hoạch các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh

TT	Tên Khu công nghiệp	Số Doanh nghiệp đang hoạt động			Diện tích quy hoạch (ha)	Diện tích đang sử dụng (ha)
		Tổng số DN	Trong đó			
			Số Doanh nghiệp trong nước	Số DN FDI		
1	Lễ Môn	31	24	7	87,61	74,3
2	Đình Hương - Tây Bắc Ga	256	247	9	180	120,5
3	Hoàng Long	23	19	4	286	41,5
4	Bỉm Sơn	33	28	5	566	68,0
5	Lam Sơn - Sao Vàng	2	2	0	592,3	543,7
6	Thạch Quảng	3	3	0	100	5,7
7	Ngọc Lặc	1	1	0	150	28,6
8	Bãi Trành				118	
	Tổng các khu công nghiệp	**349**	**324**	**25**	**2.080**	**882**


Hiện trạng sử dụng đất tại các khu công nghiệp
700,0
600,0
500,0
400,0
300,0
200,0
100,0
,0
13
74
60
120
244
42
498
68
49
544
94
6
121
29
118
Lễ Môn
Đình Hương - Tây Bắc Ga
Hoàng Long
Bỉm Sơn
Lam Sơn - Sao Vàng
Thạch Quảng
Ngọc Lặc
Bãi Tràng
Diện tích đang sử dụng (ha)
Diện tích chưa sử dụng (ha)

MỐI TƯƠNG QUAN CỦA CÁC KCN, KHU KINH TẾ ĐẾN PHÁT TRIỂN LOGISTICS TỈNH THNH HOÁ

Quy hoạch các khu công nghiệp tỉnh Thanh Hóa



Tên Khu công nghiệp	Diện tích quy hoạch (ha)
Lễ Môn	87,61
Đình Hương - Tây Bắc Ga	180
Hoàng Long	286
Bỉm Sơn	566
Lam Sơn - Sao Vàng	592,3
Thạch Quảng	100
Ngọc Lặc	150
Bãi Tràng	118
Tổng diện tích quy hoạch	2080

Các mặt hàng sản xuất tại khu công nghiệp gồm: hàng may mặc, hàng tiêu dùng; chế biến nông, thủy sản, thực phẩm; viên nén mùn cưa, chế biến gỗ, sản xuất và lắp ráp điện tử; vật liệu xây dựng, đồ nhựa, bao bì; sản phẩm sứ; thủy tinh; gạch nung, gạch không nung,…

2.2.3. Cụm công nghiệp

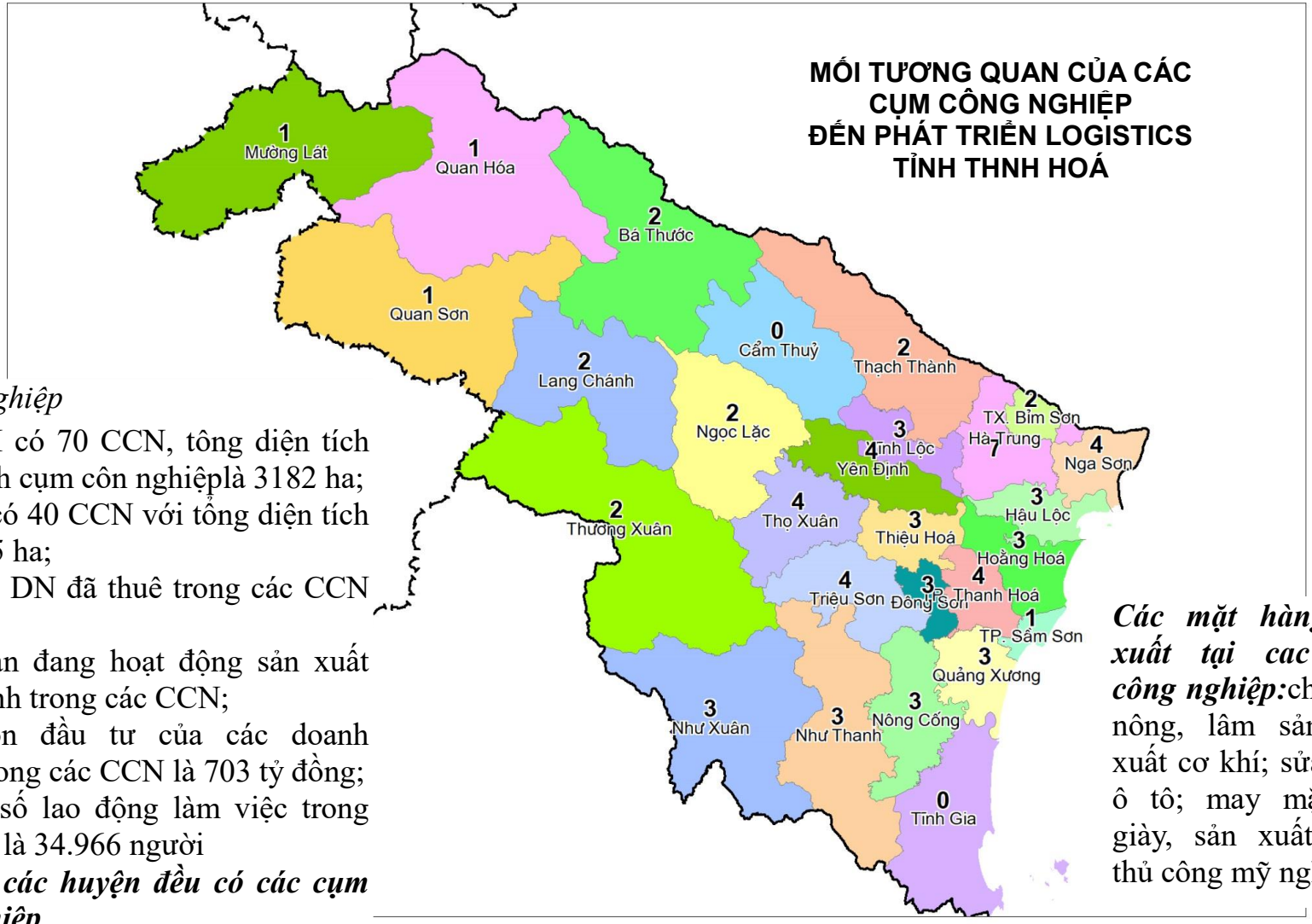
Đã có 40 CCN đi vào hoạt động với diện tích đất đã thuê là 460,30 ha, đạt tỷ lệ gần 40% so với tổng diện tích quy hoạch (1.155 ha cho 70 CCN được quy hoạch); tổng vốn đầu tư của các doanh nghiệp trong các CCN là 703,31 tỷ đồng; thu hút số lao động làm việc trong các CCN 34.966 người; giá trị sản xuất kinh doanh năm 2015 của các doanh nghiệp trong các CCN ước đạt 1.922,49 tỷ đồng, đóng góp ngân sách 74,20 tỷ đồng. Tính theo tỷ trọng về diện tích và quy mô người lao động, các cụm công nghiệp phân bố nhiều nhất là ở các tỉnh vùng đồng bằng (20 cụm), sau đó đến vùng ven biển (9) rồi mới đến vùng miền núi (11 cụm).

Về nguồn vốn đầu tư, mới có 5/270 dự án có vốn FDI. Về quy mô, các doanh nghiệp đang hoạt động sản xuất kinh doanh trong các CCN trên địa bàn chủ yếu có quy mô nhỏ và vừa (bình quân 01 doanh nghiệp trong nước có 2,44 tỷ đồng vốn, sử dụng 103 lao động; bình quân 01 doanh nghiệp đầu tư nước ngoài có 2,25 triệu USD vốn, sử dụng 129 lao động).

Về kỹ thuật, công nghệ: Qua điều tra khảo sát cho thấy, trình độ công nghệ của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ở mức trung bình của khu vực, còn phần lớn các doanh nghiệp trong nước đầu tư vào CCN có trang bị kỹ thuật công nghệ còn lạc hậu, nên sản phẩm làm ra chất lượng chưa cao, khả năng cạnh tranh kém.

Hầu hết các huyện đều có quy hoạch các cụm công nghiệp, các mặt hàng sản xuất chính gồm: ***chế biến nông, lâm sản; sản xuất cơ khí; sửa chữa ô tô; may mặc, da giày, sản xuất hàng thủ công mỹ nghệ***... Nhìn chung, hoạt động kinh tế tại các cụm công nghiệp còn chiếm tỷ trọng rất nhỏ nếu so với các khu công nghiệp và khu kinh tế.

Hiện trạng, quy hoạch các cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa phân theo đơn vị hành chính



Cụm công nghiệp

- ✓ Theo QH có 70 CCN, tông diện tích quy hoạch cụm côn nghiệplà 3182 ha;
- ✓ Hiện đã có 40 CCN với tổng diện tích QH 1.155 ha;
- ✓ Diện tích DN đã thuê trong các CCN 460 ha;
- ✓ 270 dự án đang hoạt động sản xuất kinh doanh trong các CCN;
- ✓ Tổng vốn đầu tư của các doanh nghiệp trong các CCN là 703 tỷ đồng;
- ✓ Thu hút số lao động làm việc trong các CCN là 34.966 người
- ✓ ***Hầu hết các huyện đều có các cụm công nghiệp***

Các mặt hàng sản xuất tại cac cụm công nghiệp:chế biến nông, lâm sản; sản xuất cơ khí; sửa chữa ô tô; may mặc, da giày, sản xuất hàng thủ công mỹ nghệ

2.2.4. Cửa khẩu

Cửa khẩu quốc tế Na Mèo cách trung tâm TP Thanh Hóa 194 km và cách trung tâm huyện Quan Sơn 53 km về phía Tây. Nơi đây có Quốc lộ 217 nối mạch giao thông với các huyện và trung tâm phát triển của Thanh Hóa với nước bạn Lào. Cửa khẩu Na Mèo - Nậm Xôi đã được Chính phủ 2 nước Việt Nam - Lào chính thức công bố là cửa khẩu quốc tế từ năm 2004. Đây là cửa khẩu quốc tế duy nhất của Thanh Hóa diễn ra các hoạt động giao thương chủ yếu giữa Việt Nam nói chung và của tỉnh Thanh Hóa nói riêng với các tỉnh Bắc Lào, là điều kiện quan trọng để huyện Quan Sơn tận dụng mọi lợi thế, đẩy nhanh tốc độ phát triển theo hướng kinh tế cửa khẩu.

Hiện nay, tỉnh Thanh Hóa đang tổ chức khảo sát, nghiên cứu để chuẩn bị lập Đề án xây dựng Na Mèo thành khu kinh tế cửa khẩu, lấy khu vực cửa khẩu làm trung tâm. Tuy nhiên, khu vực cửa khẩu Na Mèo xa trung tâm tỉnh, sân bay, hải cảng nên trở ngại, khó khăn về chi phí đi lại, vận chuyển cho doanh nghiệp, nhà đầu tư. Hệ thống cơ sở hạ tầng chưa được đầu tư đồng bộ, hệ thống dịch vụ tương trợ và nguồn nhân lực (đặc biệt là nhân lực đã qua đào tạo) còn thiếu, số lượng doanh nghiệp hoạt động ít.

Trong khi đó, bên phía nước bạn Lào cũng đang đẩy mạnh các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng quanh khu vực cửa khẩu Nậm Xôi, kéo theo nhu cầu hàng hóa xuất khẩu sang Lào tăng cao. Điều này càng khiến cho việc thực hiện đề án thành lập khu kinh tế cửa khẩu Na Mèo càng trở nên cần thiết, nhằm đẩy mạnh giao lưu kinh tế, tăng cường hợp tác kinh tế giữa hai nước, tạo thêm nguồn thu ngân sách và chuyển đổi cơ cấu kinh tế cho các huyện miền núi nói chung và huyện Quan Sơn nói riêng.

Bảng 10. Giá trị hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua cửa khẩuNa Mèo

Đơn vị: USD

Năm	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kim ngạch xuất khẩu	**8.114.225**	**8.994.719**	**11.683.188**	**10.282.891**	**8.391.324**	**8.866.370**
Trong đó						
VLXD (Xi măng, sắt, nhựa đường...)	6.563.959	4.577.914	6.515.631	7.006.667	6.317.848	4.614.674
Máy móc thiết bị	1.339.142	2.713.813	457.324	258.500	762.754	1.937.936
Các mặt	211.124	1.702.992	4.710.233	3.017.724	1.310.722	2.313.760

Năm	2013	2014	2015	2016	2017	2018
hàng khác						
Kim ngạch nhập khẩu	**6.128.395**	**6.196.510**	**1.934.349**	**1.801.569**	**461.135**	**621.354**
Trong đó						
Gỗ các loại	2.952.539	1.998.058	492.257	422.491	29.234	80.156
Nan vầu tươi	49.456	120.303	164.549	170.768	93.791	122.939
Các mặt hàng khác	3.126.400	4.078.149	1.277.543	1.208.310	338.110	418.259

Nguồn: Cục Hải quan Thanh Hoá

PHẦN II

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TỈNH THANH HÓA

I. Tổng quan về phát triển dịch vụ logistics trên thế giới và Việt Nam

1.1. Một số khái niệm về dịch vụ logistics

✓ Khái niệm về ***Logistics:***

"***Logistics*** là quá trình hoạch định, thực hiện và kiểm soát sự lưu thông và tích trữ một cách hiệu quả tối ưu các loại hàng hoá, nguyên vật liệu, thành phẩm và bán thành phẩm, dịch vụ và thông tin đi kèm từ điểm khởi đầu tới điểm kết thúc nhằm mục đích đáp ứng các yêu cầu của khách hàng" (Hội đồng các Chuyên gia Quản trị Chuỗi cung ứng–CSCMP định nghĩa).

- Bốn yếu tố chính cấu thành **hệ thống logistics quốc gia** bao gồm: Thể chế quản lý logistics, Kết cấu hạ tầng logistics, Người cung cấp dịch vụ logistics và Người sử dụng logistics.

- Logistics đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế và đời sống xã hội. Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XII đã xác định logistics là một "ngành dịch vụ giá trị gia tăng cao" và phải hiện đại và mở rộng" dịch vụ logistics.

- Các ngành dịch vụ logistics chính của Việt Nam đã được nêu cụ thể trong Nghị định 163/2017, ngày 30/12/2017 là:

✓ ***Dịch vụ logistics:***

Điều 233, Mục 4, Luật Thương mại năm 2005 quy định: "***Dịch vụ logistics*** là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao".

Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 liệt kê các dịch vụ logistics như sau: Dịch vụ logistics được cung cấp bao gồm (17 mục):

(1) Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
(2) Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
(3) Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
(4) Dịch vụ chuyển phát.
(5) Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.
(6) Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).
(7) Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ

môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.

(8) Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.

(9) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.

(10) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.

(11) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.

(12) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.

(13) Dịch vụ vận tải hàng không.

(14) Dịch vụ vận tải đa phương thức.

(15) Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.

(16) Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

(17) Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật thương mại.

Về mặt pháp lý, dịch vụ logistics được liệt kê gồm 17 mục như vậy nhưng trên thực tế khi được nghiên cứu và đánh giá thì dịch vụ logistics thường được nhóm theo 3-4 nhóm là nhóm ***dịch vụ vận tải*** (các loại – chiếm tới 60% chi phí logistics), nhóm ***dịch vụ kho bãi*** (chiếm khoảng 20% chi phí logistics), nhóm ***dịch vụ khác*** (mà quan trọng nhất là các dịch vụ ***giao nhận***, đại lý hải quan, kiểm định), các dịch vụ khác chiếm tỷ trọng nhỏ và không phổ biến nên không được đầu tư nghiên cứu sâu ở phạm vi nghiên cứu tổng thể.

"***Trung tâm logistics"*** là một khu vực nơi thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau[1]. Các chủ thể này có thể là người chủ sở hữu hoặc là người thuê sử dụng các cơ sở vật chất và trang thiết bị của trung tâm logistics như kho bãi, văn phòng, khu vực xếp dỡ hàng,… Trung tâm logistics cần phải có và được trang bị các trang thiết bị phục vụ cho các hoạt động và dịch vụ của trung tâm. Trung tâm logistics cần được kết nối với các phương thức vận tải khác nhau như đường ôtô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không, ...

Vai trò cơ bản của trung tâm logistics là giảm thời gian luân chuyển của hàng hóa trong chuỗi cung ứng, giảm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cũng như hoàn thiện chất lượng dịch vụ logistics. Các chức năng cơ bản của một trung tâm logistics bao gồm: Lưu kho bãi; Xếp dỡ hàng; Gom hàng; Chia nhỏ hàng; Phối hợp phân chia hàng; Tạo ra giá trị logistics gia tăng (Giá trị này thông

[1] Theo Hiệp hội Trung tâm Logistics châu Âu Europlatforms (European Association of Freight Villages)

thường được cung cấp bởi các công ty logistics tạo ra cho sản phẩm cuối cùng); Lưu trữ hàng tối ưu; Logistics ngược (thu hồi các sản phẩm bị trả lại); Chuyển tải; chức năng khác**.** Trung tâm logistics còn có thể đóng một vài vai trò khác như làm depot cho các phương tiện vận tải, người điều khiển và quản lý phương tiện vận tải; cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho khách hàng như ăn, nghỉ, dịch vụ tư vấn, dịch vụ tài chính-tín dụng, cho thuê văn phòng; cung cấp dịch vụ cho hoạt động bán lẻ các sản phẩm cuối cho người dùng cuối.

•***Lưu kho bãi:***Đây là chức năng truyền thống của kho bãi. Hàng hóa cần phải lưu kho theo các hình thức khác nhau. Tuy nhiên thực tế các trung tâm logistics thường được thiết kế để tối thiểu hóa và thậm chí loại trừ dự trữ lưu kho. Các trung tâm logistics hiện đại được thiết kế chú trọng tới hiệu quả lưu chuyển dòng hàng hóa hơn là lưu kho dự trữ.

•***Xếp dỡ hàng*****:** Trung tâm logistics được trang bị các thiết bị làm hàng hiện đại phục vụ cho hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại trung tâm. Công tác quản trị làm hàng cũng cần thực hiện hiệu quả nhằm giảm thiểu các thao tác, hoạt động làm hàng, sử dụng hiệu quả cả không gian và thời gian. Các mục tiêu cơ bản của hoạt động làm hàng tại trung tâm logistics bao gồm:

-Tối ưu hóa năng lực chứa hàng của kho và bến bãi;
-Tối thiểu hóa không gian không dùng để chứa hàng;
-Giảm số lần thao tác làm hàng;
-Đảm bảo điều kiện làm việc an toàn và hiệu quả;
-Tối thiểu hóa lao động thủ công;
-Tăng hiệu quả luồng luân chuyển logistics tổng thể;
-Giảm chi phí.

•***Gom hàng:***Các lô hàng nhỏ được gom thành các lô hàng lớn phục vụ cho việc vận chuyển. Việc gom hàng có thể được nhà cung cấp dịch vụ trung tâm logistics hoặc bên thứ ba thực hiện. Ưu điểm nổi bật của gom hàng là tiết kiệm chi phí vận tải.

•***Chia nhỏ hàng:***Đây là hoạt động ngược lại việc gom hàng. Là hoạt động chia lô hàng lớn thành các lô hàng nhỏ hơn.

•***Phối hợp phân chia hàng:*** Hàng hóa được vận chuyển đến trung tâm logistics từ nhiều nhà cung cấp khác nhau, sau đó được kết hợp lại để vận chuyển cho các khách hàng khác nhau. Phối hợp phân chia hàng gắn liền với hoạt động phân loại, phân chia hay trộn lẫn. Trong trường hợp này trung tâm logistics không chỉ đóng vai trò là điểm lưu kho hàng mà còn là điểm chuyển giao hàng.

•***Tạo ra giá trị logistics gia tăng:***Bên cạnh các các chức năng như trên trung tâm logistics còn là nơi tạo ra giá trị gia tăng logistics. Giá trị này thông thường được cung cấp bởi các công ty logistics tạo ra cho sản phẩm cuối cùng.

•***Lưu trữ hàng tối ưu:***Một trong những chức năng hiện đại của trung tâm logistics là lưu trữ hàng tối ưu, đây là chức năng lưu trữ hàng hóa đến thời điểm muộn nhất có thể thời điểm hàng hóa phải giao ra thị trường hay phải giao cho khách hàng. Chức năng này rất phổ biến đối với hoạt động logistics quốc tế nhằm lưu trữ hàng hóa trong một khoảng thời gian nhất định dưới dạng nhất định, tại một nơi nào đó, tới một thời điểm nào đó có lợi nhất cho khách hàng, cho hoạt động sản xuất kinh doanh, cho toàn bộ chu chuyển dòng logistics.

•***Logistics ngược:***Đây là một trong nhiều chức năng giá trị logistics gia tăng (VAL-Value Added Logistics) khi nhà sản xuất yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP-Logistics Services Provider) thực hiện thu hồi các sản phẩm lỗi, các linh kiện phụ tùng lỗi. Các sản phẩm và linh kiện phụ tùng này sẽ được thu gom hay sửa chữa phục hồi theo yêu cầu của nhà sản xuất tại các trung tâm logistics.

•***Chuyển tải:***Trung tâm logistics cung cấp dịch vụ chuyển giao hàng hóa từ phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác. Dịch vụ này mang lại hiệu quả cao cho nhà vận tải, nhà phân phối, nâng cao hiệu quả hoạt động lưu kho phân phối hàng tồn kho, hàng dự trữ với mức chi phí tối thiểu cho đến thời điểm mang lại hiệu quả cao nhất cho khách hàng.

•***Một số chức năng khác:***Trung tâm logistics còn là nơi thực hiện các thủ tục hải quan, thông quan, kiểm tra kiểm soát hàng hóa,… cũng như các chức năng quan lý nhà nước khác theo quy định đối với hoạt động logistics nội địa và hoạt động logistics quốc tế.

Trung tâm logistics còn có thể đóng vai trò là depot cho các phương tiện vận tải, người điều khiển và quản lý phương tiện vận tải, duy tu, bảo dưỡng sửa chữa phương tiện vận tải, điều chỉnh lịch trình khai thác phương tiện và sử dụng thay thế hoán đổi nhân lực trong hoạt động vận tải, phân phối cho phù hợp.

Trung tâm logistics cũng cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho khách hàng như ăn, nghỉ, dịch vụ tư vấn, dịch vụ tài chính-tín dụng, cho thuê văn phòng,… Trung tâm logistics còn có thể cung cấp dịch vụ cho hoạt động bán lẻ các sản phẩm cuối cũng như các linh phụ kiện cho khách hàng cuối, mang lại lợi ích và hiệu quả sản xuất kinh doanh cho cả khách hàng cuối cũng như nhà sản xuất phân phối.

1.2. Tình hình và xu thế phát triển dịch vụ logistics trên thế giới

✓ Tình hình và **xu thế phát triển dịch vụ logistics** trên thế giới

Theo số liệu công bố năm 2018 của Ngân hàng Thế giới thì thị trường logistics toàn cầu có quy mô khoảng 4,3 nghìn tỷ USD. Châu Á - Thái Bình Dương chiếm khoảng 40% doanh thu. Về thành phần các dịch vụ cấu thành thì vận tải chiếm tới 60% doanh thu logistics toàn cầu. Sự tăng trưởng nhanh chóng của thương mại điện tử và ngành công nghiệp tự động hóa là những yếu tố chính thúc đẩy thị trường logistics toàn cầu trong những năm gần đây. Đầu tư đổi mới

công nghệ trong logistics hiện nay đang tập trung vào thiết bị xử lý vật liệu tự động, GPS, phần mềm kiểm soát kho và sinh trắc học. Các lĩnh vực sử dụng dịch vụ logistics trên quy mô lớn trên toàn cầu bao gồm: bán lẻ, sản xuất, truyền thông, giải trí, ngân hàng và tài chính, viễn thông và hoạt động của chính phủ (các tiện ích công cộng), trong đó sản xuất (chế biến, chế tạo) chiếm tỷ trọng lớn nhất do có chuỗi cung ứng dài nhất.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn nhất thế giới đến từ Hoa Kỳ, Đức, Nhật Bản, Đan Mạch, Hà Lan. Xu hướng phát triển doanh nghiệp logistics giai đoạn vừa qua là mua bán sáp nhập (M&A) và hầu hết các thương vụ lớn đều diễn ra ở Trung Quốc.

1.2.1. Vận tải

Về mặt chi phí, chi phí cho vận tải chiếm khoảng 60% chi phí chung của logistics. Nhờ tính linh hoạt, tiếp cận dễ dàng, độ tin cậy và khả năng phục vụ“door-to-door” nên vận tải đường bộ chiếm 44,6% về doanh thu vận tải. Xét theo khối lượng, đường thủy chiếm tỷ trọng hàng đầu với 47,9% thị phần toàn cầu.

Theo thống kê của Diễn đàn Vận tải toàn cầu (International Transport Forum) công bố vào tháng 6 năm 2018, vận tải container toàn cầu (đơn vị TEU) đã tăng trưởng 4,8% trong năm 2017, vận tải hàng không tính bằng tấn.km tăng 9%, cao hơn rất nhiều so với mức tăng 3,8% của năm 2016. Vận tải đường sắt cũng tăng trưởng tốt, tiêu biểu là Nga tăng 6,4%, Hoa Kỳ 5,3%, EU tăng 3,5%. Vận tải bằng đường bộ tính bằng tấn.km tiếp tục mở rộng tại khu vực EU với mức tăng 3,5% trong khi tốc độ phục hồi trong vận tải đường bộ của Nga lại chậm lại, chỉ tăng 2,1% do EU tiếp tục kéo dài lệnh cấm vận thương mại với nước này.

Còn theo khảo sát và dự báo của Viện nghiên cứu Panteia (Hà Lan), tổng vận chuyển hàng hóa của thế giới có thể tăng 3,3% trong năm 2018, sau đó chậm lại trong năm 2019 với mức tăng 2,3%. Dự báo dựa trên đánh giá về khả năng tăng trưởng kinh tế của các quốc gia, chính sách tăng thuế nhập khẩu của các nước, giá dầu và nhiều nhân tố ảnh hưởng khác, bao gồm cả các vấn đề chính trị, xã hội và tự nhiên.

Vận tải đường bộ

Đường bộ vẫn dẫn đầu về tỷ trọng vận chuyển hàng hóa toàn cầu tuy nhiên năm 2018 tiếp tục có nhiều thách thức với ngành đường bộ, một phần do giá nhiên liệu và phí đường bộ tăng, mặt khác do tình trạng thiếu lái xe và giá nhân công tăng, đặc biệt tại phân khúc xe tải tại châu Âu. Vận tải đường bộ dự kiến đạt tốc độ tăng trưởng cao nhất (3,8% trong năm 2018 và 2,7% trong năm 2019). Ngành đường bộ ít bị ảnh hưởng bởi việc chuyển đổi năng lượng hơn là đường sắt và đường thủy.

Vận tải đường sắt

Do than đá chiếm một tỷ trọng lớn trong vận chuyển hàng hóa của các ngành đường sắt và đường thủy nên khi các nước chuyển từ sử dụng than đá sang các loại năng lượng tái tạo sẽ tác động lớn đến ngành đường sắt và đường thủy hơn là đường bộ. Vận tải hàng hóa bằng đường sắt toàn cầu dự kiến tăng 2,8% trong năm 2018, tương đương mức tăng 1,3 triệu tấn hàng hóa. Năm 2019, khối lượng vận chuyển dự kiến tăng 2,1%. Dự báo tăng trưởng khối lượng sà lan là 0,6% vào năm 2018 và 0,3% vào năm 2019.

Vận tải hàng không

Nhu cầu thương mại điện tử đang tạo thêm áp lực lên ngành vận tải hàng không, dẫn đến việc công suất tiếp tục tăng trong nửa đầu năm 2018. Các chủ hàng và nhà nhập khẩu đang tìm cách giảm thiểu chi phí lưu kho dù sử dụng phương thức vận tải nào. Khối lượng hàng hóa vận chuyển hàng không tăng ổn định trong năm 2018. Việc chủ động giữ chỗ với cả người vận chuyển và người giao nhận đang là lựa chọn phổ biến hơn cho các chủ hàng có quy mô vừa và nhỏ.

Vận tải đường biển

Theo báo cáo của Hội nghị Thương mại và Phát triển Liên hợp quốc (UNTACD), thương mại hàng hải toàn cầu tăng trưởng 4% trong năm 2017, mức cao nhất trong 5 năm trở lại đây, đạt 10,7 tỷ tấn hàng hóa, tăng 411 triệu tấn so với năm 2016, trong đó khoảng 50% là hàng khô. Khối lượng vận chuyển tăng ở hầu hết các phân khúc, tạo tiền đề cho tăng trưởng trong nửa đầu năm 2018, trước khi xung đột thương mại giữa các nền kinh tế lớn làm xáo trộn một số chuỗi cung ứng hàng hóa truyền thống. Các phân khúc vận chuyển hàng rời và container tiếp tục được cải thiện trong năm 2018.

Vận tải đường biển có sự khác biệt lớn giữa các tuyến. Tuyến xuyên Thái Bình Dương hướng Đông, dự báo hiện tại cho thấy tăng trưởng 8-9% chủ yếu do đây là tuyến hoạt động của các tàu lớn hiện đại.

Vận tải đa phương thức

Xu hướng phát triển của vận tải đa phương thức, với sự kết nối của vận tải đường bộ - đường sắt - đường biển - đường hàng không trong cùng một hợp đồng vận tải đang đóng góp tỷ trọng ngày càng lớn trên thị trường logistics thế giới nhờ tính linh hoạt trong việc đáp ứng các đơn hàng với các quy mô khác nhau, hạn chế tác động từ các rủi ro thiên tai, đình công... trong khi cân đối chi phí ở mức chấp nhận được cho các chủ hàng.

1.2.2. Dịch vụ kho bãi

Theo dự báo của công ty nghiên cứu thị trường Technavio và Businesswire, thị trường kho bãi toàn cầu dự kiến đạt 1,8 nghìn tỷ USD vào năm 2018 và sẽ tăng trưởng trung bình 6%/ năm trong giai đoạn 2018-2020, đặc biệt

khi hàng hóa được phân phối phổ biến hơn qua thương mại điện tử. Nhu cầu đối với thực phẩm đông lạnh và dược phẩm ngày càng tăng đang thúc đẩy sự phát triển của hệ thống kho lạnh.

Việc sử dụng thiết bị bay không người lái (drone) tại kho để theo dõi hàng tồn kho là một trong những xu hướng chính trong thị trường kho bãi và lưu trữ toàn cầu.

Các khu vực, như châu Âu và Bắc Mỹ và một số khu vực của châu Á - Thái Bình Dương, bao gồm Australia và Singapore vẫn có ưu thế vượt trội do có vị thế cao hơn trong các chuỗi cung ứng và nền tảng công nghệ cao hơn. Trong khi đó các thị trường có quy mô lớn về dân số như Ấn Độ và Trung Quốc dự báo sẽ dẫn đến tốc độ tăng trưởng của ngành công nghiệp kho bãi, với sự gia tăng của các cơ sở sản xuất, cảng biển, cảng cạn... và đặc biệt là sự phát triển của thương mại điện tử. Châu Á – Thái Bình Dương hiện dang dẫn đầu thị trường kho bãi thế giới với thị phần khoảng 39% và dự báo sẽ dẫn đầu về tốc độ tăng trưởng trong giai đoạn 2018-2022.

1.2.3. Các dịnh vụ khác

Dịch vụ giao Nhận

Năm 2018 chứng kiến những thay đổi lớn trên thị trường giao nhận toàn cầu do tác động của các công nghệ mới, đặc biệt là về tự động hóa và ứng dụng của vệ tinh nhân tạo trong hoạt động logistics.

Thị trường tự động hóa dịch vụ giao hàng dự kiến sẽ tăng trưởng với tốc độ trên 25% trong giai đoạn 2018-2023. Sự liên thông trong chuỗi cung ứng được hỗ trợ bởi các tiến bộ trong công nghệ định vị, camera hành trình và đặc biệt là khả năng phân tích, dự báo các chặng tiếp theo của lộ trình. Khả năng hiện thị vị trí hàng hóa tiếp tục được cải thiện trong chuỗi cung ứng. Các chủ hàng và nhà cung cấp dịch vụ có thể theo dõi trực tuyến thông qua các ứng dụng di động tình hình hàng hóa của họ từ điểm xuất phát đến đích.

1.2.4. Hoạt động của một số doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn trên thế giới

Trong khi thị trường logistics toàn cầu tiếp tục bùng nổ, sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp lớn cũng ngày càng gay gắt hơn bao giờ hết. Ngoài áp lực cạnh tranh, họ còn phải đối mặt với những thách thức lớn như sự hạn chế về không gian kho bãi, chi phí hoạt động tăng và các quy định về an toàn giao thông, an toàn lao động và bảo vệ môi trường đang ngày càng được quan tâm hơn ở không chỉ các nước phát triển.

Để duy trì vị thế trong ngành, các doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng đầu trên thế giới đã không ngừng mở rộng sự hiện diện của họ trên các khu vực khác nhau, tăng cường dịch vụ và phát triển kinh doanh. Dự báo những doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng đầu sẽ vẫn là những người dẫn dắt thị trường trong

những năm tới. Trong khi đó, việc giới thiệu các giải pháp logistics xanh và mở rộng các hiệp định thương mại tự do trên toàn thế giới có thể tạo ra những doanh nghiệp mang lại lợi nhuận cao hơn những doanh nghiệp dịch vụ logistics hàng đầu này trong tương lai.

Theo thống kê trong năm 2018, trong ngành vận tải và logistics thế giới đã chứng kiến 283 thương vụ mua bán sáp nhập với tổng giá trị 132,4 tỷ USD. Trong 6 tháng đầu năm 2018, số vụ mua bán sáp nhập trong ngành vận tải và logistics là 111 thương vụ với tổng giá trị là 71,7 tỷ USD. Đáng chú ý là các thương vụ M&A liên quan đến hoạt động logistics và vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất cả về mặt số lượng và giá trị chuyển nhượng. Hầu hết các thương vụ lớn đều diễn ra ở Trung Quốc phản ánh tốc độ phát triển nhanh chóng, đồng thời các yêu cầu cần phải thay đổi phương thức hoạt động của logistics truyền thống ở Trung Quốc đang diễn ra rất mạnh mẽ. Có thể lấy một ví du điển hình vè M&A lớn ở Trung Quốc trong 6 tháng đầu năm 2018 như: Tập đoàn Alibaba đầu tư 1,38 tỷ USD vào công ty ZTO - một trong những công ty logistics lớn của Trung Quốc - để sở hữu 10% cổ phần của công ty này; hay JD.com đã bán 18,6% cổ phần của mình để lấy 2,5 tỷ USD đầu tư vào công ty logistics Beijing Jingbangda Trade Co.

1.3. Tổng quan về phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam

1.3.1. Hạ tầng phục vụ logistics

Hạ tầng logistics: Hạ tầng GTVT là quan trọng nhất nhưng cũng đang là cản trở lớn nhất. Giai đoạn 2011-2018, đầu tư phát triển KCHT giao thông đã đạt được nhiều thành tựu nổi bật, năng lực hệ thống KCHT giao thông được nâng lên đáng kể (Diễn đàn kinh tế thế giới WEF đánh giá xếp hạng năng lực và chất lượng hạ tầng của Việt Nam liên tục tăng bậc từ thứ 95/144 năm 2011 lên thứ 79/137 năm 2016 (kỳ đánh giá 2017-2018), trong đó chỉ số về chất lượng hạ tầng đường bộ đứng thứ 92 (tăng 28 bậc từ 120), cảng biển đứng thứ 82 (tăng 31 bậc từ 113). Tuy nhiện, vấn đề nổi cộm là thiếu đồng bộ, nhất là giữa cảng biển với hệ thống đường bộ, đường sắt và hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng, tính kết nối đi đôi với sự phát triển không đồng bộ của 5 loại hình vận tải đã hạn chế hiệu quả hoạt động vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức và dịch vụ logisitics.

Hiện trạng **trung tâm logistics**: Trung tâm logistics ở nước ta hiện nay chủ yếu phát triển ở các thành phố lớn, hay các trung tâm kinh tế, nơi sản xuất và phân phối hàng hóa phát triển, dung lượng thị trường lớn như ở miền Nam và một số tỉnh miền Bắc, chưa xuất hiện nhiều ở miền Trung. Các trung tâm logistics này có thể cung ứng một số hoặc nhiều loại dịch vụ logistics cho các đối tượng có nhu cầu. Theo chức năng và các dịch vụ logistics được cung ứng, một số loại hình trung tâm logistics điển hình ở Việt Nam gồm có: Trung tâm phân phối (Gemadept, TBS Logistics, Tân Cảng Sài Gòn, DKSH Việt Nam, Damco Việt Nam, Transimex, DHL Việt Nam, Kerry Express, ViettelPost…);

trung tâm logistics đa chức năng; trung tâm dịch vụ logistics hàng không.

+ Trung tâm phân phối

Trung tâm phân phối (Distribution Center - DC) là nơi nhận, bảo quản hàng hóa dự trữ; đồng thời tổ chức chuẩn bị hàng hóa và gửi hàng theo yêu cầu của chủ hàng. Trung tâm phân phối cung cấp các dịch vụ cho nội bộ doanh nghiệp hoặc cho khách bên ngoài (nhà bán buôn, bán lẻ, khách hàng cuối cùng) với các chức năng chính gồm: vận tải, cross-docking, dán nhãn, đóng gói, xử lý đơn hàng, chuẩn bị đơn đặt hàng, gửi hàng, nhận hàng, xử lý hàng hóa trả về, đo lường hiệu suất.

Phát triển logistics theo mô hình Trung tâm phân phối là xu hướng phổ biến trong phát triển logistics toàn cầu và tại các công ty lớn nhờ ưu thế truy xuất thông tin nhanh và chính xác. Doanh nghiệp kinh doanh theo mô hình trung tâm phân phối với khách hàng chủ yếu là các tập đoàn sản xuất hàng đầu về hàng tiêu dùng, hàng điện tử như Samsung, Unilever, P&G, Vinamilk, Masan..

+ Một số doanh nghiệp logisitics có trung tâm phân phối lớn ở Việt Nam

* Gemadept hiện có hệ thống trung tâm logistics lớn hàng đầu Việt Nam với tổng diện tích kho hàng các loại lên đến hơn 100.000 m2. Trong đó trung tâm phân phối số 1 diện tích 8.800 m2, trung tâm phân phối số 2 diện tích hơn 24.000 m2, sức chứa 60.000 pallet (tương đương 90.000 CBM), đều đặt tại KCN Sóng Thần 1 - Bình Dương. Các trung tâm được trang bị công nghệ quản lý hiện đại như phần mềm quản lý kho (WMS) của Infor, sử dụng giải pháp quản lý thông minh (Business Intelligence - BI), chuẩn kho EDI…Trung tâm phân phối đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế như chuẩn FM Global, chuẩn Green (Sáng kiến Xanh), chuẩn HACCP (dành cho hàng thực phẩm), hệ thống C-TPAT, hệ thống TAPA…

* TBS Logistics nằm tại Bình Dương có tổng quy mô dự án 115 ha, diện tích kho lên đến 220.000 m2 với sức chứa tối đa 60,000 container trải dài từ kho ngoại quan, kho CFS đến kho nội địa, từ kho bách hóa đến kho chuyên dụng. Kho có hệ thống cơ sở hạ tầng và công nghệ hiện đại, lắp đặt phần mềm quản lý quy trình logistics tiên tiến nhằm kiểm soát hoạt động vận hành kho bãi một cách chính xác, được thiết kế có công viên bao bọc xung quanh, tạo nên không gian thoáng mát và gần gũi với môi trường8.

* Tân Cảng Sài Gòn có hệ thống kho hơn 675.000 m2 bao gồm kho CFS, kho ngoại quan, kho mát, kho hàng nguy hiểm (IMDG) theo tiêu chuẩn quốc tế. Trong đó trung tâm phân phối có chiến lược đặt tại ICD Tân Cảng - Long Bình và ICD Tân Cảng Sóng Thần9.

* DKSH Việt Nam: Logisitics là một trong những lĩnh vực dịch vụ chính của DKSH với hệ thống kho có tổng diện tích gần 40.000 m2 tại Bình Dương, Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng, Cần Thơ10, hoạt động theo tiêu chuẩn và sử dụng công nghệ quản lý kho theo chuẩn của tập đoàn DKSH.

* Damco Việt Nam sở hữu hệ thống kho các loại với tổng diện tích khoảng 73.000 m2, trong đó trung tâm phân phối tại Bình Dương có diện tích hơn 37.000 m2, trung tâm phân phối tại Hải Phòng có diện tích 11.500 m2, được trang bị hiện đại, đạt chứng nhận C-TPAT11, hệ thống quản lý High Jump CFS, RF scanning.

* Transimex có tổng diện tích kho đạt 400.000 m2 gồm nhiều trung tâm logistics đa chức năng. Trung tâm phân phối Transimex đặt tại KCN Sóng Thần 2-Bình Dương với diện tích 18.000 m2, gồm nhiều hệ thống kho chứa hàng như Kho ngoại quan, kho hàng bách khóa, kho hàng nguy hiểm. Ngoài ra, các trung tâm logistics khác tại Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương của Transimex cũng cung cấp đầy đủ các dịch vụ của một trung tâm phân phối cho khách hàng.

* Bên cạnh đó, nhiều doanh nghiệp logistics lớn khác cũng kinh doanh trung tâm phân phối với quy mô khoảng 10.000 - 20.000 m2 như DHL Việt Nam, Kerry Express, ViettelPost…

Năm 2018, Tổng Công ty hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) đã đề xuất xây dựng Trung tâm dịch vụ logistics hàng không tại sân bay Cần Thơ, bổ sung năng lực logistics cho Vietnam Airlines trong điều kiện 3 trung tâm dịch vụ logistics hàng không là Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng của Hãng đều đã quá tải. Trung tâm logistics hàng không của Vietnam Airline tại Sân bay Cần Thơ dự kiến có quy mô 27 ha, lên dự án chi tiết trong năm 2018 và dự kiến triển khai từ quý II/2019.

Phát triển trung tâm phân phối cũng là giải pháp ưu tiên trong Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, theo đó, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương dành quỹ đất thích hợp để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cảng, cảng cạn, kết nối thuận tiện với mạng lưới giao thông quốc gia để từng bước tạo thành Mạng lưới kết cấu hạ tầng logistics hiện đại.

Hiện tại, phía Bắc, Lạng Sơn và Bắc Giang là hai địa phương đã có kế hoạch phát triển trung tâm logistics cụ thể với quy hoạch chi tiết dự án: tại Bắc Giang là trung tâm logistics hạng I (Trung tâm logistics quốc tế tại xã Song Khê, thành phố Bắc Giang với quy mô hơn 70 ha, đang kêu gọi đầu tư); tại Lạng Sơn là trung tâm logistics chuyên dụng (Khu trung chuyển hàng hóa thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn, hiện đang do Liên doanh Công ty TNHH Tập đoàn Thắng Lợi và Công ty cổ phần Tập đoàn Đầu tư Xây dựng HJC đầu tư).

Phía Nam, Cần Thơ đã có quy hoạch phát triển trung tâm logistics hạng II (cấp vùng) và đang gấp rút kêu gọi đầu tư, các tỉnh lân cận (An Giang, Bà Rịa Vũng Tàu...) cũng đã có kế hoạch phát triển các trung tâm logisitics cấp tỉnh làm vệ tinh cho trung tâm logistics tại Cần Thơ.

1.3.2. Tình hình dịch vụ logistics

Năm 2018, ngành dịch vụ logistics tiếp tục đà tăng trưởng của các năm trước với mức độ tăng trưởng khoảng 12-14% nhờ đà tăng trưởng của kinh tế nói chung và xuất nhập khẩu nói riêng cũng như sự quan tâm phát triển dịch vụ logistics của Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương. Theo Báo cáo của Ngân hàng Thế giới về Chỉ số hoạt động logistics (LPI) công bố ngày 24 tháng 7 năm 2018, Việt Nam đứng thứ 39/160 nước tham gia nghiên cứu, tăng 25 bậc so với năm 2016 và vươn lên đứng thứ 3 trong các nước ASEAN. Về thể chế logistics, những khó khăn của doanh nghiệp trong kinh doanh đã được từng bước giải quyết, nhất là dịch vụ hải quan (Quy trình khai báo, xử lý hồ sơ thủ tục hải quan đã được tự động hóa ở mức độ rất cao với hơn 99,60% doanh nghiệp tham gia thực hiện hải quan điện tử tại 100% các đơn vị hải quan trên phạm vi toàn quốc). Giảm các quy định về kiểm tra chuyên ngành cũng như cắt giảm các điều kiện kinh doanh đang là quyết tâm của các Bộ, ngành được đề ra trong Nghị quyết 19/2018 của Chính phủ ngày 15/7/2018.

- Dịch vụ vận tải: Vận tải đã cơ bản đáp ứng mục tiêu đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước trong giai đoạn vừa qua, đóng góp tích cực cho mục tiêu tăng trưởng GDP và xóa đói giảm nghèo. Tốc độ tăng trưởng vận tải bình quân hàng năm luôn tăng cao hơn tốc độ tăng trưởng GDP. Thị trường vận tải tiếp tục phát triển cả về chiều rộng và chiều sâu; phương tiện vận tải phát triển nhanh theo hướng hiện đại, đặc biệt là đối với vận tải hàng không, đường bộ. Chất lượng vận tải của tất cả các lĩnh vực đều được cải thiện, đặc biệt là vận tải đường bộ, vận tải hàng không, chất lượng dịch vụ cảng biển đã đạt được những kết quả rõ nét hơn. Vận tải biển đã đáp ứng kịp thời nhu cầu của nền kinh tế, đặc biệt là đối với gần 80% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu nhờ kịp thời đầu tư xây dựng, mở rộng, nâng cấp cảng biển và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics. Vận tải hàng không có tốc độ tăng trưởng cao nhất, khối lượng vận tải hàng không năm 2018 đạt 49 triệu khách, tăng gấp 3,2 lần năm 2011, tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 16,7%/năm, cao nhất trong tất cả các lĩnh vực.

- Dịch vụ kho bãi: Dịch vụ kho bãi hướng phục vụ các đối tượng đến từ khu vực bán lẻ và hàng hóa xuất nhập khẩu. Mảng dịch vụ kho bãi, ngoài kho CFS và ICD có thể được chia làm bốn loại chính, phục vụ cho các nhóm đối tượng khách hàng khác nhau, bao gồm kho thường, kho ngoại quan, trung tâm phân phối và kho lạnh. Dịch vụ trung tâm phân phối, trung tâm hoàn tất đơn hàng, được dẫn dắt theo hướng nhu cầu từ các hoạt động bán lẻ và thương mại điện tử, là tương lai của ngành dịch vụ kho bãi. Hiện tại, hơn 70% diện tích kho bãi nằm ở khu vực phía Nam, đầu tư vào bất động sản logistics đang thu hút quan tâm của các nhà đầu tư trong và ngoài nước. **Dịch vụ kho ngoại quan (**Kho ngoại quan là khu vực kho, bãi tạm lưu giữ, bảo quản hoặc thực hiện một số dịch vụ đối với hàng hoá trong nước đã làm thủ tục hải quan được gửi chờ

xuất khẩu; hàng hóa tạm nhập tái xuất, hoặc nhập khẩu vào Việt Nam) được hầu hết các doanh nghiệp logistics lớn đầu tư với quy mô lớn (nổi bật là các kho ngoại quan của Transimex, Sotrans, Vietrans, U&I Logistics), đồng thời cũng có rất nhiều doanh nghiệp logistics khác cũng kinh doanh kho ngoại quan với quy mô nhỏ hơn (diện tích khoảng 5.000-6.000 m2 tại khu vực các cảng, như Traco, IndoTrans, Sotrans, Vietrans, Otrans, Vinalines, …). Tuy nhiên, trong thời gian qua, việc kinh doanh dịch vụ kho ngoại quan gặp khó khăn do số lượng hàng hóa có chiều hướng giảm sút liên quan tới các chính sách thuế đối với hàng hóa gửi trong kho ngoại quan (đặc biệt từ đối tượng hàng thương mại điện tử xuyên biên giới đang có xu hướng gia tăng rất nhanh). **Dịch vụ kho hàng lạnh có nhiều tiềm năng và đang thu hút** nhiều quan tâm từ các nhà đầu tư nước ngoài đến từ Nhật Bản và Trung Quốc do các dự báo tăng trưởng khi thương mại nông, lâm, thủy sản và ngành thực phẩm của Việt Nam phát triển (hiện có khoảng 20 hệ thống kho lạnh được quản lý chuyên nghiệp ở phía Nam, 40-50 ở khu vực phía Bắc và nhiều các kho nhỏ, lẻ do các công ty sản xuất sở hữu).

- Các dịch vụ khác:

Dịch vụ giao nhận: Là dịch vụ chính của các nhà cung cấp dịch vụ logistics Việt Nam đang thực hiện, chiếm hơn 80% số công ty được khảo sát. Trong năm 2018, dịch vụ giao nhận tiếp tục phát triển mạnh và là một trong những dịch vụ logistics cung cấp chính của các nhà cung cấp dịch vụ logistics Việt Nam, mang lại lợi nhuận cho các công ty. Dịch vụ giao nhận là một phần quan trọng trong chuỗi giá trị vận tải và logistics đang có mức tăng trưởng tốt do được thúc đẩy bởi sự tăng trưởng mạnh mẽ cả về vận chuyển hàng không và đường biển. Các doanh nghiệp FDI vẫn nắm thị phần giao nhận vận tải quốc tế áp đảo, do mối quan hệ với các chủ hàng nước ngoài và doanh số xuất nhập khẩu của khối FDI là đáng kể (chiếm 72.45% kim ngạch xuất khẩu). Tuy nhiên, các công ty của Việt Nam cũng đã bắt đầu gia tăng thị phần trong các lĩnh vực vận chuyển hàng nhập khẩu. Năm 2018 cũng chứng kiến sự chuyển biến trong quá trình số hóa các dịch vụ giao nhận - vận tải, bước đầu nghiên cứu ứng dụng công nghệ cao vào hoạt động dịch vụ logistics.

Dịch vụ đại lý hải quan và dịch vụ chuyển phát là 2 dịch vụ quan trọng trong nhóm các dịch vụ logistics khác.

II. Kinh nghiệm phát triển dịch vụ logistics hiện nay

2.1. Kinh nghiệm của một số nước trên thế giới

2.1.1. Hà Lan

Hà Lan là một quốc gia thành công trong công cuộc cách mạng container hóa các cảng biển và toàn cầu hóa logistics. Các chính sách chủ yếu phát triển dịch vụ logistics tại Hà Lan gồm có:

– Thứ nhất, tập trung đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng giao thông và thiết bị xếp dỡ đồng bộ, xây dựng các khu phân phối và chuyển tải hàng hóa khu vực.

Cảng Rotterdam có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, do đó có khả năng phục vụ tàu container cỡ lớn. Bởi vậy, ngày trong giai đoạn đầu của container hóa năm 1960, Hà Lan đã tập trung đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng giao thông và thiết bị xếp dỡ đồng bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển container. Hà Lan xác định rõ cơ sở hạn tầng hàng hải chất lượng cao sẽ tạo điều kiện thiết lập các điểm chuyển tải hàng hoá, lưu kho và thu gom hàng từ các vùng lân cận.

- Thứ hai, kết nối hiệu quả với hệ thống giao thông quốc gia và hệ thống đường sắt, đường bộ các nước lân cận.

Ngoại thương và vận tải của Hà Lan với Đức, Pháp, Bỉ, Thuỵ Sĩ và Lucxembourg phần lớn thông qua Rotterdam. Từ cảng Rotterdam có thể đi đến tất cả các trung tâm kinh tế và công nghiệp lớn ở Tây Âu trong vòng 24 giờ. Do đó Hà Lan tập trung đầu tư vào nền vận tải đường bộ và đường thuỷ nội địa. Đường sắt vận tải hai luồng chuyên dụng do tàu chở hàng BetuweRoute của Hà Lan cũng cho phép nhanh chóng vận chuyển container và hàng hóa trọng tải lớn từ Rotterdam sang mọi trung tâm kinh tế lớn của Tây Âu một cách nhanh chóng. Đường sắt sau cảng nằm sát trung tâm logistics, do đó thuận lợi cho việc nhập xuất, bốc xếp hàng hóa.

– Thứ ba, sử dụng hiệu quả vận tải đa phương thức.

Hàng hóa có thể vận chuyển bằng xe tải, xe lửa, tàu thủy nội địa, tàu biển tuyến ngắn hoặc tàu gom hàng, hàng không và đường ống cho hàng lỏng. Rotterdam cung cấp các loại dịch vụ chuyên chở hợp lý cho mỗi loại hàng hóa, mỗi khối lượng, mỗi tốc độ và mỗi mức phí. Đạt được thành công trong việc chuyển đổi từ vận tải đường bộ sang vận tải đa phương thức này là do chính phủ Hà Lan đã có các chính sách hỗ trợ kết nối tuyến đường thuỷ nội địa, phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ các công ty vận tải. Cụ thể gồm ba kế hoạch:

+ Chính sách trợ cấp tạm thời cho kế hoạch phát triển các tuyến đường thủy nội địa (sử dụng vào mục đích riêng) năm 1996

+ Kế hoạch Trợ cấp kết nối đường thủy nội địa sử dụng vào mục đích riêng năm 2000

+ Kế hoạch Trợ cấp cho các cảng nội địa sử dụng vào mục đích công cộng năm 2000

Đối với các tuyến đường thủy phục vụ cho mục đích sử dụng riêng, đơn vị nhận trợ cấp phải đảm bảo giao thông trong 5 năm, cam kết sẽ trung chuyển tối thiểu một số lượng hàng hóa nhất định trên tuyến đường thủy đang được trợ cấp và phải báo cáo số lượng hàng hóa đã trung chuyển hàng năm.Đối với các tuyến đường thủy phục vụ mục đích sử dụng công cộng, đơn vị được tài trợ 50% chi phí xây dựng và trang thiết bị để xây dựng cảng mới hoặc mở rộng các cảng hiện có.

- Thứ tư, phát triển đội tàu pha sông biển

Đi kèm với sự phát triển của vận tải liên hợp hàng hải - thủy nội địa đó là sự phát triển của những loại tàu pha sông biển (SB). Tàu SB bắt đầu được phát triển vào đầu những năm 1950 và đến nay đã có nhiều chủng loại. Do phải hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa có lưu lượng giao thông lớn, tàu SB cần phải có hệ thống lái, động cơ đẩy và thiết kế phù hợp với vùng nước hẹp và nông như: Đáy bằng, đuôi hình ống, chân vịt đôi tốt, bánh lái hiệu quả cao, lái bằng mũi tàu và tải trọng cao ở những vùng mớn nước nông… Đặc biệt, tàu chỉ hoạt động dưới sự chỉ đạo và điều khiển của một người để hạn chế tình trạng phản ứng chậm và sai lệch khi truyền đạt mệnh lệnh.

– Thứ năm, mô hình hoạt động của chính quyền theo kiểu chủ cảng "Landlord Ports", dựa trên nguyên tắc mang lại hiệu quả cao nhất cho quốc gia

Nhà nước sở hữu, đầu tư xây dựng cảng và các công trình hạ tầng phục vụ cảng (luồng hàng hải và hệ thống VTS, đường vào cảng,…). Chính quyền cảng chịu trách nhiệm toàn bộ các yêu cầu về cơ sở hạ tầng giao thông và hạ tầng kỹ thuật trong vùng cảng (trên bờ và dưới nước) bảo đảm cho hoạt động tiếp nhận tàu và vận chuyển hàng hóa; kết nối với mạng giao thông quốc gia và mạng hạ tầng kỹ thuật; bảo đảm mọi vấn đề liên quan đến môi trường.

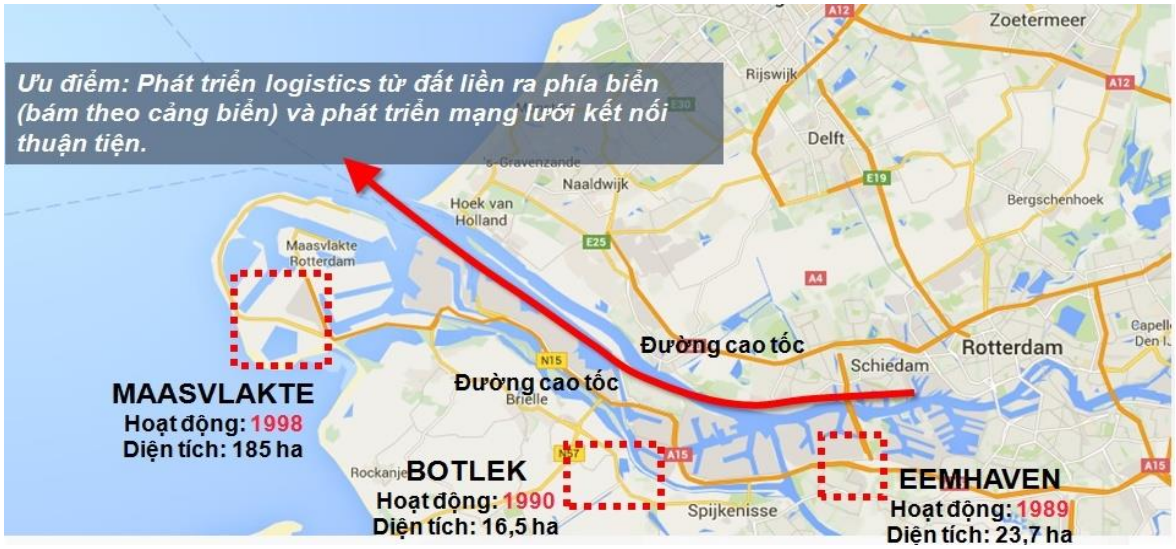
Các công ty tư nhân đấu thầu khai thác quản lý cảng và đầu tư các công trình trên cảng. Tư nhân đảm nhận việc khai thác theo luật đinh và tập quán quốc tế, trong đó bao gồm việc sử dụng, quản lý lực lượng lao động, bố trí quy trình công nghệ điều phối sản xuất, kết nối tốt với hệ thống giao thông quốc gia và toàn cầu cũng như đảm bảo nguồn hàng cung cấp liên tục để cảng hoạt động. Họ được toàn quyền khai thác dựa trên luật định quốc tế.

Các điểm tập kết và trung chuyển (Distripark) của các cảng logistics ở Hà Lan hoạt động như khu thương mại tự do đặc thù. Các đơn vị kinh doanh trong đó có toàn quyền quyết định phương pháp khai thác như sử dụng, quản lý lực lượng lao động, bố trí quy trình công nghệ điều phối sản xuất sao cho phù hợp với luật pháp Hà Lan và quốc tế cũng như đáp ứng các quy định của hải quan.

- Thứ sáu, chính sách thu hút các chủ hàng ngoại, các đơn vị kinh doanh logistics trong nước

Cảng Rotterdam luôn dành mặt bằng ưu đãi và tạo ra nhiều công đoạn giá trị gia tăng logistics để thu hút các chủ hàng ngoại, các đơn vị kinh doanh logistics trong nước (như cung cấp thiết bị hiện đại, phương tiện, lao động tay nghề cao để sơ chế, lắp ráp, làm nhãn mác mới, đóng gói, phân loại, tái xuất…), đặc biệt ở các điểm tập kết và trung chuyển (Distripark) có nhiều doanh nghiệp chuyên về kho, bãi, phân phối hàng hóa khắp châu Âu và thế giới.

Mô hình trung tâm logistics Distripark Eemhaven-Hà Lan



Hình Mô hình phát triển TT logisticstại cảng Rotterdam–Hà Lan

Hiện nay tại cảng Rotterdam có 3 trung tâm logistics lớn được hình thành dọc theo các cụm cảng, theo lịch sử phát triển của cảng Rotterdam theo hướng lấn biển, sớm nhất là EEMHAVEN (1989), BOTLEK (1990) và MAASVLAKTE (1998), trung tâm logistics lớn nhất hiện nay, diện tích 185 ha.

Hội đồng quản lý Cảng Rotterdam đã khuyến khích thành lập các Distripark để tập trung gom các nguồn hàng thông qua cảng Rotterdam:

Distripark được Hội đồng quản lý Cảng Rotterdam tập trung đầu tư phát triển:

- ✓ Các trang thiết bị phục vụ hoạt động phân phối.
- ✓ Được xây dựng rất gần các terminal.
- ✓ Cung cấp hiệu quả dịch vụ logistics giá trị gia tăng.
- ✓ Được đầu tư trang bị những trang thiết bị thông tin hiện đại nhất.
- ✓ Lực lượng nhân công tay nghề cao.
- ✓ Có khu vực kê khai hải quan trong TT.

Các cơ sở hạ tầng này được Hội đồng quản lý Cảng cho các công ty tư nhân thuê sử dụng trong dài hạn. Các công ty tư nhân sẽ đầu tư các trang thiết bị, kho bãi, hệ thống giao thông.

2.1.2. Singapore

Singapore có một vị trí địa lý vô cùng thuận lợi, nằm trong eo biển Malaca, trấn giữ con đường hàng hải huyết mạch từ đông sang tây, nối liền Thái Bình Dương. Singapore đặt ra mục tiêu chiến lược đối với hệ thống logistics quốc gia là phát triển Singapore trở thành trung tâm logistics tích hợp hàng đầu thế giới. Hiện nay không chỉ các doanh nghiệp logistics hàng đầu thế giới lựa chọn Singapore là cửa ngõ xâm nhập thị trường châu Á mà Singapore còn được các doanh nghiệp logistics châu Á chọn là cửa ngõ đi ra thị trường thế giới.Các

chính sách chủ yếu phát triển dịch vụ logistics tại Singapore gồm có:

- Thứ nhất, Mô hình quản lý chính quyền cảng

Trong việc quản lý cảng biển và các dịch vụ cảng biển hiện nay, Singapore áp dụng mô hình quản lý theo kiểu chủ cảng. Với mô hình quản lý theo kiểu chủ cảng này, cơ quan quản lý cảng sở hữu và bảo trì các công trình cảng cũng như khai thác bến. Nói cách khác, cơ quan quản lý cảng là người sở hữu và bảo trì các công trình cảngnhưng cho khu vực tư nhân thuê để thực hiện các dịch vụ tại cảng như xếp dỡ, giao nhận, lưu kho hàng hóa.

Cụ thể, ban đầu, Singapore được xây dựng là một cảng cho các tàu trên tuyến vận tải biển quốc tế. Sau khi đã ổn định vị trí là một điểm trên tuyến vận tải biển, cơ quan quản lý cảng dễ dàng phát triển thêm dịch vụ sửa chữa tàu, rồi đến các dịch vụ khác với tàu như cung ứng nguyên vật liệu, lai dắt cứu hộ và các dịch vụ với hàng như bốc xếp, kiểm đếm, kho bãi,...

Mô hình quản lý thống nhất tập trung này giúp cho cơ quan cảng đầu tư xây dựng các cơ sở hạ tầng của cảng một cách hiệu quả, khai thác tối đa được hiệu suất và do đó chi phí thực hiện các dịch vụ cũng giảm xuống. Chi phí đầu tư cho mạng lưới EDI là rất lớn, rất khó đưa vào sử dụng đồng bộ, nhưng do chỉ một cơ quan duy nhất quản lí mọi hoạt động của cảng nên việc đưa vào ứng dụng hệ thống này sẽ nhanh hơn, dễ dàng hơn.

- Thứ hai, Phát triển khu tự do thương mại Free Trade Zone (FTZ)

Phát triển khu tự do thương mại Free Trade Zone (FTZ) là chiến lược chủ đạo. Ngay từ khi mới ra đời và hoạt động, cảng Singapore phát triển theo mục tiêu là cảng tự do thương mại freeport, 99% hàng nhập khẩu vào Singapore được miễn thuế. Khu vực tự do thương mại FTZ đầu tiên được mở vào năm 1969 tại bến Jurong. Hiện nay 6/7 khu vực FTZ đều nằm ở 6 bến thuộc cảng Singapore.

- Thứ ba, Chính phủ đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng logistics quan trọng, có quy mô lớn, hiện đại, hệ thống đường cao tốc, trung tâm logistics hàng không, trạm không vận hàng tươi sống, trung tâm hàng tiêu dùng, trung tâm kinh doanh và vận chuyển các tác phẩm nghệ thuật…

- Thứ tư, Chính sách khuyến khích của chính phủ với các công ty logistics trong và ngoài nước

Khuyến khích các công ty trong nước liên doanh với các hãng nước ngoài để thiết lập hệ thống logistics toàn cầu, khuyến khích các công ty đa quốc gia và các nhà cung ứng dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại nước mình… Singapore cũng thực thi một chính sách tự do nhất đối với quyền sở hữu kinh doanh nước ngoài, không có bất cứ một nguyên tắc đặc thù riêng nào đối với các nhà đầu tư nước ngoài trong hầu hết các lĩnh vực kinh doanh.

Cam kết từ Chính phủ và khu vực tư nhân như: ưu đãi thuế cho các công ty tàu biển quốc tế; ưu đãi thuế cho các công ty trong nước cung cấp dịch vụ vận

chuyển và logistics; cho vay ưu đãi với tàu và container; hỗ trợ nguồn nhân lực và phát triển kinh doanh từ Quỹ hội Hàng hải; ưu đãi thuế cho các công ty uy tín cung cấp dịch vụ về vận chuyển và thuê tàu.

- Thứ năm, Đầu tư mạnh mẽ về công nghệ thông tin thông qua việc nâng cấp hệ thống công nghệ thông tin nhằm tự động hóa hệ thống trao đổi thông tin thương mại và pháp luật, giúp giảm các chi phí liên quan đến thông tin trong các hoạt động logistics, đồng thời tạo ra nguồn thu từ các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng cao.

- Thứ sáu, Chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho lĩnh vực logistics thông qua các hoạt động như cấp học bổng và tài trợ nghiên cứu logistics cho sinh viên, thành lập Học viện logistics châu Á - Thái Bình Dương đào tạo nhân lực logistics hàng đầu châu Á, thành lập Viện Nghiên cứu logistics Singapore nhằm phát triển chiến lược và chương trình đào tạo logistics…

- Thứ bảy, Phát huy vai trò của Hiệp hội logistics Singapore

Bên cạnh vai trò của Chính phủ, Hiệp hội logistics Singapore cũng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển hệ thống logistics của quốc gia này. Các chi phí logistics liên quan đến giao nhận, vận tải đều được Hiệp hội thống nhất quy định chung và các thành viên được khuyến khích áp dụng để tránh tình hình cạnh tranh về giá, tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các doanh nghiệp.

- Thứ tám, Huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn, chú trọng đầu tư và hiện đại hóa kết cấu hạ tầng.

Để giải quyết bài toán về nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng. Chính phủ Singapore đã phát hành trái phiếu chính phủ để huy động nguồn vốn. Ngoài ra, Chính phủ cũng đưa ra chương trình tiết kiệm bắt buộc đối với tất cả những người lao động Singapore do Quỹ Tiết kiệm Trung ương Singapore quản lý (CPF). Quỹ này hoạt động trên cơ sở được tài trợ toàn phần. Sau khi nghỉ hưu, người dân Singapore được hưởng lợi miễn thuế dựa trên những đóng góp trong quá khứ cộng với lãi suất.

2.1.3. Malaysia

Malaysia phát triển vươn lên cạnh tranh với Singapore để trở thành trung tâm vận tại biển và logistics trong khu vực. Cảng Tanjung Pelepas (PTP) thuộc bang Johor của Malaysia đã phát triển mạnh mẽ mặc dù bị ảnh hưởng do cạnh tranh từ cảng PSA của Singapore (chỉ cách 66 km theo đường biển, 24 km theo đường hàng không), cảng biển đứng thứ 2 thế giới về lượng hàng hóa thông qua. Sự phát triển mang tính chiến lược của ngành logistics do chiến lược phát triển dịch vụ logistics của chính phủ Malaysia, gồm có:

- Thứ nhất, đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng vận tải đồng bộ và toàn diện

Với đặc trưng riêng về địa hình bị chia cắt thành 2 khu vực, việc đảm bảo cho hoạt động vận tải thông suốt trong nội địa Malaysia gặp không ít khó khăn.

Để khắc phục khó khăn này, Malaysia đặc biệt chú trọng vào hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt.

Malaysia sở hữu một hệ thống giao thông đường bộ rộng lớn với tổng chiều dài gần 79.000 km và có chất lượng tốt vào lại số một châu Á. Tuyến đường cao tốc Bắc-Nam nằm trên bán đảo Peninsular phía tây của Malaysia là tuyến đường có cơ sở hạ tầng vận tải lớn nhất cả nước, liên kết các khu công nghiệp chình với thành phố trung tâm Peninsular. Hàng loạt đường cao tốc cũng liên kết với các trung tâm phát triển với cảng biển, sân bay và ga xe lửa xuyên suốt bán đảoPeninsular, cung cấp các phương thức vận tải hiệu quả trong chuyên chở hàng hóa.

Hệ thống đường sắt được trang bị hệ thống hiện đại đóng vai trò huyến mạch trong hệ thống giao thông vận tải nội địa của Malaysia. Hệ thống đường sắt của Malaysia đã phát triển thành một mạng lưới với 2.262km chiều dài phát triển song song với nhịp độ tăng trưởng kinh tế và thịnh vượng của Malaysia.

- Thứ hai, bố trí các cảng cạn nội địa (ICD) là các điểm liên kết loại hình vận tải

Với một quốc gia có nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong container gia tăng nhanh chóng và có nhiều lại địa hình chuyên chở như Malaysia, việc phát triển các cảng cạn đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cấp và liên kết các phương tiện vận tải, mang lại hiệu quả trong phân phối hàng hóa. Trước đây, ở Malaysia các khu chứa container chủ yếu được bố trí trong các cảng lớn. Tuy nhiên hiện nay với chính sách thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nội địa đã thúc đẩy xây dựng các trạm container nằm bên ngoài các cảng lớn, đảm bảo phân phối hàng hóa trong nội địa và hộ trợ vận chuyển hàng hóa trong các cảng chính.

- Thứ ba, xây dựng các khu thương mại tự do (Free Commercial Zone-FCZ) với vai trò hỗ trợ cảng biển trở thành trung tâm chuyển tải trong khu vực

Mục đích của chính phủ Malaysia trong việc xây dựng các khu thương mại tự do, nhằm tạo ra một "cú huých" cho các hoạt động thương mại, đầu tư, du lịch và dịch vụ tại các địa điểm có vị trí thuận lợi với các quốc gia khác tại Đông Nam Á. Với nỗ lực để đưa cảng Klang (Westport và Northport) thành trung tâm vận chuyển của khu vực, chính phủ Malaysia đã quyết định thành lập khu thương mại tự do tại cảng Klang. Những cảng khác được hưởng quy chế khu thương mại tự do là cảng Penang và cảng Johor.

- Thứ tư, xây dựng các chính sách thu hút khách hàng và nhà đầu tư

Chính phủ Malaysia có chính sách thu hút đầu tư từ các công ty vận tải quốc tế, đồng thời cũng là nhà đầu tư và khai tác tại cảng. Cụ thể, Malaysia đã lôi kéo được công ty vận tải biển khổng lồ A.P.Moller của Đan Mạch căn cứ trung chuyển ở Singapore sang cảng trung chuyển PTP bằng cách cho công ty này sở hữu tới 35% cảng. Đổi lại, ngoài việc góp vốn xây dựng cảng, công ty này đã mang về một lượng hàng trung chuyển hàng năm hơn 2,5 triệu TEUs cho

cảng PTP, mặt khác còn gắn kết được quyền lợi và nghĩa vụ của A.P.Moller với hoạt động kinh doanh của cảng.

Hình Vị trí cảng biển Malaysia gần với cảng Singapore

2.1.4. Thái Lan

Nhờ vào lợi thế vị trí địa lý chiến lược, Thái Lan đặt mục tiêu phát triển trở thành điểm trung chuyển logistics trong khu vực. Để đạt mục tiêu đó, các chính sách phát triển dịch vụ logistics của Thái Lan bao gồm:

- Thứ nhất, xây dựng ngành dịch vụ logistics chất lượng cao và giảm thiểu tối đa chi phí logistics.

Thái Lan đã xây dựng kế hoạch cắt giảm chi phí chi tiết và cụ thể cho từng hoạt động logistics. Với mục tiêu cắt giảm chi phí logistics, Thái Lan đã tiến hành xây dựng hệ thống vận tải thống nhất và liên thông giữa các tỉnh, thành phố; tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trong nước hợp tác và học hỏi kinh nghiệm của các công ty cung cấp logistics ngoài nước; cũng như phát triển hệ thống E-logistics giảm thiểu chi phí chứng từ thương mại,

- Thứ hai, đẩy mạnh đầu tư về công nghệ thông tin trong quản lý

Thái Lan đã xây dựng hệ thống mạng lưới E-logistics, nâng cao hiệu quả trong hoạt động dịch vụ logistics. Nền tảng E-logistics liên kết các doanh nghiệp sản xuất; các nhà cung cấp dịch vụ logistics; các công ty giao nhận vận tải; các trạm, ga, sân bay, bến cảng; các ngân hàng và thể chế tài chính và các cơ quan trực thuộc chính phủ; áp dụng các giải pháp B2B và B2G cho mọi hoạt động thương mại và logistics, triển khai các giao dịch liên quan đến hải quan điện tử (e-custom), đăng ký giấy phép trực tuyến (e-license), cảng điện tử (e-port).

2.1.5. Hồng Kông

Hồng Kông là một trong hai đặc khu hành chính của Trung Quốc với vị trí

địa lý thuận tiện, là cửa ngõ của Trung Quốc với thế giới. Hiện nay, cảng Hồng Kông đang đứng vị trí thứ 8 trên thế giới về vận tải hàng hóa qua cảng biển. Để đạt được điều đó, Hồng Koong đã triển khai những chính sách phát triển dịch vụ logistics, bao gồm:

- Thứ nhất, phát triển hệ thống cảng biển theo mô hình cảng mở.

Hồng Kông chọn phát triển hệ thống cảng biển theo mô hình cảng mở (free port) để cạnh tranh về dịch vụ logistics với các cảng biển Trung Quốc như cảng Thâm Quyến, cảng Quảng Châu. Hồng Koong là một trong số ít các cảng biển quốc tế hoàn toàn do khu vực tư nhân đầu tư, sở hữu và khai thác. Nói cách khác, mô hình khai thác cảng biển ở Hồng Kông là mô hình "tự đầu tư, tự khai thác". Chính phủ chỉ đóng vai trò như một nhà hoạch định chiến lược dài hạn, tạo khung pháp lý ổn định cho hoạt động cảng biển đồng thời cung cấp cơ sở hạ tầng cần thiết để phát triển cảng biển.

- Thứ hai, chú trọng chất lượng dịch vụ logistics cung cấp cho khách hàng, nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Cảng Hồng Koong được biết đến nhờ khả năng làm hàng hiệu quả, thời gian làm hàng nhanh, khả năng xếp dỡ thuộc lại nhanh nhất trong khu vực.

- Thứ ba, áp dụng công nghệ mới trong vận hành khai thác cảng biển hệ thống hoạt động từ xa tại Terminal 9 North. Đây là nhà ga container đầu tiên của Hồng Kông triển khai đầy đủ hệ thống xếp chồng container tự động và vận hành cần trục giàn cao su được điều khiển từ xa tại bãi container, tăng hiệu quả hoạt động lên thêm 20%. Sử dụng các kỹ thuật quản lý hiện đại, hệ thống máy tính tiên tiến và các ứng dụng CNTT trong điều hành và khai thác cảng biển, có khả năng tiếp nhận 5 tàu lớn hơn 18.000 TEUs.

2.1.6. Trung Quốc

Trong suốt quãng thời gian qua, nhờ chính sách cải cách kinh tế và mở cửa, ền kinh tế Trung Quốc đã nhanh chóng trỗi dậy trở thành nền kinh tế lớn thứ hai thế giới. Việc phát triển và khai thác cảng biển, đặc biệt là các thương cảng hỗ trợ cho phát triển ngoại thương, đã đạt được nhiều thành tích đáng ghi nhận. Trong quá trình phát triển các dịch vụ cảng biển của Trung Quốc, có thể rút ra một số bài học sau:

– Thứ nhất, Trung Quốc chuẩn bị tốt hệ thống pháp luật cho hội nhập kinh tế quốc tế.

Khi gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), Trung Quốc cam kết tự do hóa trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển, nổi bậc là các cam kết sau:

- ✓ Không hạn chế về mở cửa thị trường đối với mode 1 (cung cấp dịch vụ qua biên giới) và mode 2 (tiêu dùng dịch vụ ở nước ngoài).
- ✓ Không hạn chế về ưu đãi quốc gia cho các nhà cung cấp dịch vụ vận tải biển với mode 1 và mode 2.

- ✓ Về mở cửa thị trường (mode 3- hiện diện thương mại), Trung Quốc cho phép thành lập công ty để khai thác tàu biển treo cờ Trung Quốc theo các hình thức: Công ty hàng hải liên doanh với vốn góp bên ngoài không quá 49%, chủ tịch hội đồng quản trị và tổng giảm đốc công ty liên doanh do phía Trung Quốc chỉ định.

– Thứ hai, chính sách mềm dẻo, hấp dẫn để khuyến khích các nhà đầu tư.

Trung Quốc có kinh nghiệm trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển và thu hút các nhà đầu tư rất hiệu quả, thông qua việc thực hiện chính sách mở cửa trong đầu tư xây dựng phát triển cảng, khuyến khích và ưu đãi nước ngoài đầu tư, cho phép tư nhân xây dựng, kinh doanh khai thác cảng.

– Thứ ba, mô hình quản lý và khai thác cảng được đa dạng hóa.

Về quản lý nhà nước, tất cả các cảng biển của Trung Quốc do Chính phủ Trung ương sở hữu và quản lý. Bộ Giao thông vận tải quản lý tất cả các cảng biển trong nước. Ở cấp địa phương, các chính quyền cảng ở mỗi tỉnh thành liên quan chịu trách nhiệm về các chức năng hàng hải như cảng vụ, hoa tiêu, kiểm soát giao thông của tất cả các loại và kiểu tàu biển.

2.1.7. Mô hình phát triển trung tâm Logistics Bremen–Đức

Trung tâm logistics Bremen GVZ Bremen là trung tâm logistics được xây dựng và khai thác đầu tiên tại Đức vào năm 1985. Đây là mô hình trung tâm logistics thành công nhất của Đức, liên tục từ năm 2004 luôn là trung tâm logistics GVZ đứng số 1 của Đức cũng như luôn đứng trong Top 10 trung tâm logistics của cả châu Âu. Các chính sách phát triển hoạt động logistics gồm có:

Hình: Mô hình phát triển TT logistics tại trung tâm GVZ Bremen–Đức

- Thứ nhất, thu hút doanh nghiệp đến GVZ Bremen kinh doanh khai thác cũng như đầu tư vào trung tâm logistics này. Hiện tại GVZ Bremen thu hút khoảng 150 doanh nghiệp với số người làm việc khoảng 8.000 người. Kể từ ngày thành lập đến nay GVZ Bremen đã thu hút được tổng cộng khoảng 450

triệu EUR chủ yếu từ khu vực kinh tế công và khu vực kinh tế tư.

- Thứ hai, đầu tư phát triển công nghệ hiện đại: trung tâm logistics tại Bremen liên tục được cập nhật và phát triển các dây chuyền sản xuất mới nhất như dây chuyền BANANA, GRAIN, chuỗi kho lạnh,...

2.1.8. Mô hình doanh nghiệp logistics, cảng biển Nhật Bản

❖ **Cảng Yokohama–Nhật Bản**

Hình . Mô hình phát triển DN logistics tại cảng Yokohama–Nhật Bản

Một trong những doanh nghiệp logistics cảng thành công nhất Nhật Bản là trung tâm dịch vụ Hàng tại cảng Yokohama (Yokohama International Port Cargo Center YCC). Trung tâm logicstics YCC nằm trên khu cầu cảng container hiện đại Daikok Pier, là trung tâm logistics lớn nhất Nhật Bản với tổng diện tích lên đến 32ha. Một trong những mục tiêu của việc xây dựng YCC là nhằm phát triển chức năng dịch vụ logistics cho cảng Yokohama. Để đạt mục tiêu đó, các chính sách phát triển của trung tâm logistics YCC bao gồm:

- Thứ nhất, mô hình đầu tư trung tâm logistics hiệu quả.

YCC là mô hình hợp tác kinh doanh thành công giữa chính quyền thành phố Yokohama và quận Kanagawa, mỗi bên đóng góp vốn đầu tư 50%. Tổng số vốn đầu tư xây dựng YCC lên tới 60 tỷ yên với hợp đồng khai thác là 50 năm. Lợi nhuận thu được trong kinh doanh YCC được phân chia theo tỷ lệ đóng góp cổ phần của các bên tham gia.

- Thứ hai, áp dụng chiến lược kinh doanh lõi thay vì kinh doanh theo chiều rộng.

Do môi trường cạnh tranh quốc tế ngày càng quyết liệt, các doanh nghiệp Nhật Bản đã thay đổi chiến lược chuyển sang tập trung vào các hoạt động kinh

doanh cốt lõi, hạn chế mở rộng phát triển kinh doanh theo chiều rộng. Theo chiến lược kinh doanh mới, các doanh nghiệp Nhật Bản đã hạn chế kinh doanh các hoạt động logistics như kho, bãi và giảm dần hoạt động logistics 1PL, cũng như đẩy mạnh outsourcing dịch vụ 3PL. Chính vì vậy thị trường dịch vụ 3PL của Nhật Bản phát triển rất mạnh mẽ trong nhữngnăm gần đây. Chính phủ Nhật Bản hỗ trợ mạnh mẽ các doanh nghiệp vừa và nhỏ Nhật Bản cả về vốn, kỹ thuật, … tham gia ngành logistics 3PL. Chính sách đúng đắn này thực sự đã hỗ trợ cho Nhật Bản có được ngành dịch vụ logistics 3PL hiệu quả, hiện đại mang lại lợi ích cho cả các chủ hàng và LSP. Theo xếp hạng của Ngân hàng thế giới WB, năm 2010 Nhật Bản xếp thứ 7 thế giới về chỉ số phát triển logistics với chỉ số LPI là 3,97 chiếm 95,2% mức độ hiệu quả cao nhất.

- Thứ ba, nhà nước đẩy mạnh các chính sách khuyến khích phát triển hoạt động logistics.

Nhật Bản áp dụng cơ chế miễn thuế cho hàng hóa, đẩy mạnh các chính sách khuyến khích, hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi phát triển hệ thống logistics, hệ thống phân phối hiệu quả, khuyến khích phát triển và hỗ trợ việc áp dụng các công nhệ mới cho ngành công nghiệp logistics như EDI, ITS, GIS, RFID,... Chính phủ Nhật Bản hỗ trợ cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ Nhật Bản cả về vốn, kỹ thuật,... tham gia ngành logistics 3PL.

- Thứ tư, đầu tư trang thiết bị hiện đại phục vụ cho hoạt động logistics hiệu quả

Trung tâm logistics YCC được trang bị những thiết bị chuyên dụng hiện đại nhất cho hoạt động logistics, giúp giảm chi phí logistics và thời gian vận tải, xếp dỡ hàng. YCC có khả năng phục vụ 4,25 triệu tấn hàng hóa trên năm, tương đương với khoảng 5% tổng lượng hàng hóa qua cảng Yokohama. YCC được trang bị những khu vực đậu xe (parking) rất lớn và điều phối luồng phương tiện ra vào tối ưu qua hệ thống máy tính, giúp hàng hóa có thể ra vào thuận tiện ngay cả trong giờ cao điểm. Hàng hóa được đảm bảo an ninh, an toàn do được giám sát và quản lý bởi các hệ thống giám sát hiện đại nhất.

2.1.9. Mô hình doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển Ridgeport–Mỹ

Tại Mỹ, do đặc thù là một lục địa rộng lớn, tài nguyên đất không hạn chế tuy vậy vẫn thường bị ùn tắc trên hệ thống đường vận tải bộ, do vậy các trung tâm logistics phục vụ cho các cảng biển thường không được xây dựng ngay trong khu vực cảng mà thường tại phía sau cảng khoảng 5–10 dặm, trong đó trung tâm logistics Ridgeport là một ví dụ điển hình.

Trung tâm logistics cảng biển Ridgeport là một khu vực đường sắt phục vụ có diện tích 130 ha nằm cách trung tâm Chicago khoảng 64 km.

Nằm dọc theo tuyến đường sắt chính của công ty đường sắt BNSF Transcontinantal chạy từ cảng Los Angeles đến Long Beach và Chicago, có vị trí chiến lược chỉ cách trung tâm logistics Chicago–cảng container nội địa lớn

nhất của Mỹ 12km, cách đường bộ chính I–55 khoảng 5 km, dễ dàng kết nối với I–55 và I80 cách 16 km.

Hình . Mô hình phát triển DN logistics tại cảng Ridgeport–Mỹ

Tận dụng lợi thế vị trí địa lý thuận tiện, chỉ cách Chicago là trung tâm có tốc độ phát triển nhanh nhất của Mỹ 12 km, trung tâm logistics Ridgeport bao gồm 3 khu vực cơ sở hạ tầng gồm khu phía trước tuyến đường sắt chính của BNSF Railways Transcontinetal, khu thứ 2 cách khu thứ nhất 5 km nằm trên đường I–55 và trục giao cắt đường Loeno, và khu thứ 3 gồm 15 ha đang được xây dựng. Cách trung tâm logistics Chicago13 km nhưng trung tâm logistics Chicago đã đạt đến doanh số phục vụ hàng là 1,2 triệu container/năm từ những năm 2008, 2009. Do vậy, trung tâm logistics Ridgeport có lợi thế tuyệt đối về vị trí và khoảng cách đến nguồn hàng.

2.2. Kinh nghiệm trong nước của một số tỉnh thành phố

❖ *Thành phố Hồ Chí Minh*

Hiện nay, hệ thống cảng TPHCM với đầu tàu cảng Sài Gòn luôn là cảng biển lớn nhất nước về khối lượng hàng hóa thông qua. Từ những năm 2008 trở lại đây, khi Tân cảng Sài Gòn hoàn tất di dời và đưa vào khai thác bến cảng container tại Cát Lái, sản lượng hàng container thông qua Tân cảng Cát Lái tăng lên không ngừng. Theo xếp hạng của The Journal of Commerce (JOC), trong top 50 cảng container lớn nhất thế giới năm 2018, cảng TP.HCM xếp hạng thứ 28. Chính sách phát triển dịch vụ logistics của Thành phố Hồ Chí Minh gồm có:

- Thứ nhất, đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông tạo điều kiện phát triển cảng biển và dịch vụ cảng biển.

- Thứ hai, ứng dụng CNTT trong điều hành sản xuất, làm thủ tục, tạo thuận lợi hơn cho hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng.

- Thứ ba, ban hành các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp làm hàng tại cảng

như hỗ trợ phí nâng hạ giao nhận container trực tiếp tại cảng, ưu đãi về thời gian lưu bãi.

- Thứ tư, nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics tại cảng biển. Với sự thuận tiện về cảng biển kết hợp với các dịch vụ cảng biển, doanh nghiệp đóng tại các cảng không những dễ dàng vận chuyển nguyên liệu đến tận cửa với chi phí thấp mà còn được hưởng các dịch vụ giá rẻ. Ngoài tiết kiệm nhờ giao thông đường thủy ngắn hơn, các doanh nghiệp còn được hưởng các chính sách hỗ trợ phí nâng hạ giao nhận container trực tiếp tại cảng, ưu đãi về thời gian lưu bãi.

Hình. Cảng biển tại TP. Hồ Chí Minh

❖ ***Thành phố Hải Phòng***

Về cảng biển, do vị trí địa lý nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng ở khu vực Đông Á và Đông Bắc Á nên, hệ thống cảng biển của thành phố được chú trọng đầu tư mở rộng từ rất sớm. Từ khi người Pháp tiến hành xây dựng Hải Phòng như một trung tâm thương mại, tài chính và cảng biển có tiếng tăm ở khu vực Thái Bình Dương, đến nay, cảng Hải Phòng đã có mối quan hệ gắn bó với nhiều cảng lớn trong khu vực và trên thế giới.

Cảng Hải Phòng đã phát huy lợi thế vị trí địa lý để phát triển cảng như sau:

- Thứ nhất, quy hoạch lại cảng biển và hệ thống hậu cần cho cảng biển (logistics) hợp lý; có sự phối hợp giữa hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, hàng không hiệu quả và có khả năng tăng cường phù hợp để giải quyết các gián đoạn theo mùa (ví dụ mưa bão) và đảm bảo rằng các cảng của Hải Phòng vẫn an toàn và khả thi khi có sự phát triển về nhu cầu cũng như công nghệ trong tương lai.

- Thứ hai, cảng đã áp dụng các công cụ điện tử quản lý hành chính cần

thiết để thực hiện tối ưu hóa cảng biển, như ứng dụng tối đa hệ thống quản lý điện tử trong việc thực hiện thủ tục hành chính, kiểm soát tàu xuất – nhập cảng, phân loại container hàng hóa,… để tinh giảm bộ máy hành chính cũng đồng thời nâng cao chất lượng và năng lực cá nhân của mỗi người lao động.

- Thứ ba, cảng đã áp dụng các chương trình học tiên tiến như hợp tác hơn nữa với các doanh nghiệp địa phương để tìm hiểu về những yếu tố mà các doanh nghiệp này mong muốn từ người lao động để nâng cao trình độ, bổ sung kinh nghiệm thực tế của học viên ngay khi đang theo học, từ đó nâng cao tỷ lệ có việc làm ngay sau khi ra trường của sinh viên.

- Ngoài ra, để kêu gọi các nhà đầu tư, thành phố đã có một số chính sách ưu đãi doanh nghiệp như: ***(Theo Quyết định số 369/QĐ-UB ngày 08/02/2002 của UBND thành phố Hải Phòng)***

+ Ưu đãi và miễn tiền thuê đất: Tiền thuê đất được áp dụng linh động ở mức thấp và có lợi cho người đầu tư. Đất thuê có thể được miễn giảm tiền thuê tới 15 năm.

+ Bồi thường và chi phí di dời, giải phóng mặt bằng: UBND thành phố Hải Phòng sẽ thực hiện việc bồi thường, di dời, giải phóng mặt bằng và các thủ tục thuê đất. Chi phí này do UBND thành phố bỏ ra từ 50 - 100%.

+ Hỗ trợ chi phí cho việc san lấp: UBND thành phố Hải Phòng sẽ hỗ trợ một phần chi phí lên tới 25% tuỳ theo điều kiện khuyến khích khu vực đất đai.

+ Hỗ trợ đào tạo nhân lực: Lao động được tuyển dụng cho các dự án FDI sẽ được đào tạo miễn phí tại các trường đào tạo miễn phí tại các trường đào tạo của thành phố.

+ Thời gian đánh giá dự án: được rút ngắn lại từ 3 đến 5 ngày.

+ Chính sách một giá: Giá nước, phí thu gom rác thải, phí xây dựng thống nhất một giá cho cả doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Ngoài ra bắt đầu từ năm 2017, Hải Phòng là địa phương đầu tiên thực hiện thu phí hạ tầng cảng biển nhằm bổ sung ngân sách tái đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, duy tu, bảo dưỡng công trình hạ tầng kỹ thuật xã hội, công trình dịch vụ và tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng.

Để tăng nguồn thu cho Ngân sách Thành phố***, HĐND Thành phố Hải Phòng đã có Nghị quyết số 148/2016/NQ-HĐND ngày 13/12/2016 "về việc thu phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng"***. Đây là khoản thu lớn, hiệu quả, góp phần quan trọng vào số thu ngân sách thành phố, từ đó thành phố có nguồn ngân sách để đầu tư trở lại nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông, duy tu, bảo dưỡng công trình hạ tầng kỹ thuật xã hội, công trình dịch vụ và tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng nhằm phục vụ các doanh

nghiệp kinh doanh hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng, giảm tình trạng ùn tắc giao thông sau cảng.

Từ ngày 1/1/2017, tất cả hàng hóa thông qua các cảng biển tại Hải Phòng phải nộp phí dịch vụ hạ tầng cảng cho thành phố với mức thấp nhất dành cho một container 20 feet là 250.000 đồng, hàng rời là 2.000-50.000 đồng/tấn. Riêng hàng thuộc diện tạm nhập tái xuất đóng container là 2,2-2,3 triệu đồng một container 20 feet. Dự kiến sẽ thu được khoảng 1600 tỷ đồng/năm.

❖ ***Thành phố Đà Nẵng***

Cảng Đà Nẵng đang hiện thực hóa mục tiêu trở thành 1 trong 5 cảng hàng đầu tại Việt Nam từ sau năm 2020, cùng định hướng chiến lược cảng xanh (Green Port) theo hai giải pháp đột phá: Khai thác cảng và dịch vụ logistics ngoài cảng. Các chính sách phát triển dịch vụ logistics bao gồm:

- Thứ nhất, Đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ, chuyên sâu

Hạ tầng cầu cảng ngày càng được đầu tư, nâng cấp, mở rộng, với tổng chiều dài lên đến gần 1,2km, tiếp nhận các tàu hàng 35.000 -50.000 DWT, cùng hàng loạt các tàu chuyên dụng khác như tàu RORO, tàu container, tàu khách loại lớn và vừa, tàu hàng siêu trường, siêu trọng. Ngoài ra, cảng Đà Nẵng chủ động đầu tư hệ thống kho bãi tại Xí nghiệp Cảng Tiên Sa và Công ty CP Logistics cảng Đà Nẵng cùng hệ thống trang thiết bị, máy móc chuyên dụng hiện đại, công suất lớn đảm bảo cho việc khai thác, làm hàng.

Cảng mạnh dạn huy động nguồn lực xã hội, vốn đầu tư thay thế nguồn vốn ODA truyền thống để triển khai dự án nâng cấp, mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2. Giải pháp đầu tư hạ tầng, thiết bị, tiếp tục tạo đà tăng trưởng nhanh, bền vững hàng hóa thông qua cảng. Năm 2018, sản lượng hàng hóa qua cảng Đà Nẵng đạt 8,65 triệu tấn, tăng hơn 7,7% so với 2017, trong đó sản lượng container đạt 370.000 TEUs (tăng 5,9%), số lượt tàu đạt 1.967 lượt (tăng 3,85%), trong đó tàu container gần 1.112 lượt.

Bên cạnh đó, với vị trí là một cảng biển quan trọng của thành phố du lịch, cảng cũng tập trung đến lĩnh vực tàu khách. Năm 2018, Đà Nẵng đón 109 lượt tàu du lịch với hơn 200.000 hành khách và thuyền viên, tăng 31% so với năm 2017 về lượt tàu và 35% về số lượng hành khách.

- Thứ hai,Phát triển trung tâm dịch vụ logistics.

Ngay từ đầu năm 2018, cảng Đà Nẵng sẽ đưa vào khai thác 2 cầu bến mới thuộc Dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2, góp phần nâng cao năng lực xếp dỡ và chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu phát triển KT-XH Đà Nẵng và khu vực. Đồng thời, cảng Đà Nẵng cũng sẽ xây dựng bến sà lan tại Liên Chiểu để trung chuyển hàng hóa qua vịnh Đà Nẵng, cùng với việc đầu tư Trung tâm dịch vụ logistics 20ha tại Hòa Nhơn (huyện Hoà Vang) sẽ góp phần quan trọng trong việc hình thành chuỗi dịch vụ logistics cho khu vực kinh tế trọng điểm miền

Trung.

Với các giải pháp này, dự kiến đến năm 2020, cảng Đà Nẵng sẽ đón 10 triệu tấn hàng hoá/năm, trong đó hàng container dự kiến đạt 510.000 TEUs, 180 tàu khách du lịch với khoảng 230.000 lượt khách du lịch và thuyền viên. Tổng doanh thu ước đạt 1.000 tỷ đồng. Mục tiêu sau năm 2020, cảng Đà Nẵng sẽ trở thành 1 trong 5 cảng hàng đầu tại Việt Nam.

Cảng Đà Nẵng chủ động phát triển Trung tâm Dịch vụ logistics theo đề án "Phát triển ngành dịch vụ logictics TP Đà Nẵng đến năm 2015, tầm nhìn đến năm 2020" được UBND thành phố phê duyệt. Theo đề án, sẽ xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật ban đầu cho chuỗi cung ứng dịch vụ logistics, phấn đấu đạt tốc độ tăng trưởng GDP bình quân của lĩnh vực này là 14,5%/năm. Đến năm 2020, thiết lập một trung tâm chuẩn hóa dịch vụ logistics - Trung tâm Logistics Đà Nẵng - bao gồm các dịch vụ như theo dõi, giám sát hàng gửi; xử lý thủ tục hải quan hiệu quả và phi giấy tờ. Trung tâm logistics sẽ kết nối đầy đủ với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, đặc biệt là đường bộ và đường sắt; tiếp cận tốt tới các cảng biển chính, cảng hàng không, ga đường sắt chính; tập trung khách hàng muốn thuê dịch vụ logistics từ 3PL (cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba); thu hút lượng hàng container xuất và nhập cao.

❖ ***Đồng Nai***

Có vị trí thuận lợi trong khu vực tứ giác kinh tế năng động nhất cả nước (Đồng Nai-Bình Dương-Bà Rịa - Vũng Tàu-TP.HCM), đóng vai trò như một cửa ngõ kết nối, Cảng Đồng Nai nằm phía Đông Bắc Sài Gòn có khả năng kết nối tuyến đường bộ và đường sông thuận lợi với các cảng biển lớn ở TP.HCM như Cát Lái, VICT, SPCT,... và cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải. Với vị trí chiến lược cùng những nỗ lực phát triển không ngừng, Cảng Đồng Nai đã và đang chuyển mình, tạo dựng nên thương hiệu và khẳng định vị thế trên thị trường, đáp ứng nhu cầu của khách hàng trong lĩnh vực khai thác container và hàng tổng hợp. Chính sách phát triển dịch vụ logistics bao gồm:

- ***Thứ nhất, phát triển hệ thống cảng cạn, một mắt xích quan trọng trong vận tải đa phương thức, góp phần giảm chi phí vận chuyển và giảm thời gian lưu hàng tại cảng.***ICD Long Bình nằm tại thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai là một đơn vị thuộc hệ thống cung ứng dịch vụ Logistics của Tân cảng Sài Gòn. Đây là một trong số các ICD chỉ có duy nhất một phương thức vận tải kết nối (đường bộ) nhưng vẫn phát triển mạnh mẽ trong thời gian qua do có ưu thế rõ rệt về mặt địa lý.

- Thứ hai, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, góp phần giảm thời gian và chi phí vận chuyển cho DN.

Cảng Đồng Nai là depot và cảng trung chuyển có khả năng kết nối đường sông bằng sà lan nằm trong khu vực tỉnh Đồng Nai, giúp DN rút ngắn thời gian, tiết kiệm chi phí.

Đối với hàng xuất: các nhà máy chở hàng đến đóng hàng tại cảng Đồng Nai hoặc các nhà máy lấy container rỗng tại cảng Đồng Nai để về đóng hàng tại nhà máy. Đóng hàng xong, các nhà máy hạ container hàng tại Cảng Đồng Nai. Sau đó Cảng Đồng Nai sẽ vận chuyển bằng sà lan đến các cảng container quốc tế như VICT, SPCT, Cát Lái tại TP.HCM và các cảng TCIT, TCCT, CMIT, SP-PSA… tại khu vực Cái Mép - Thị Vải. Tại đây hàng sẽ được xếp lên tàu xuất đi các nước trên thế giới, và đối với hàng nhập thì quy trình ngược lại. Giải pháp này đem lại một số lợi ích là giảm chí phí vận chuyển từ các nhà máy đến Cảng Đồng Nai so với đến Cảng Cát Lái, VICT, SPCT, cảng trung chuyển tại khu vực Thủ Đức, TP.HCM ít nhất 300.000-500.000 đồng/container. Nếu so với đến các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải thì chi phí này giảm ít nhất 1.000.000-1.500.000 đồng/container. Đồng thời rút ngắn thời gian vận chuyển giúp các nhà vận chuyển có thể tăng cường được lượt vận chuyển và tăng doanh thu và lợi nhuận. Giải pháp này cũng giảm bớt thời gian các xe container lưu thông đường bộ tránh tình trạng kẹt xe.

❖ ***Kinh nghiệm về thu hút đầu tư vào khu công nghiệp tại Việt Nam:***

Thu hút đầu tư vào khu công nghiệp luôn gắn liền với phát triển dịch vụ logistics và cảng biển tại Việt Nam hiện nay để tạo nguồn cung cầu cho dịch vụ phát triển (nói cách khác là làm tăng quy mô thị trường cho dịch vụ logistics).

Khi bắt đầu phát triển mô hình sản xuất tập trung tại khu công nghiệp, một khu công nghiệp sẽ dễ dàng thu hút đầu tư hơn nếu nằm trong khu vực có môi trường kinh doanh tốt, có lợi thế về giao thông (đặc biệt là cảng hàng không và cảng biển), có cơ sở hạ tầng hoàn chỉnh, có chính sách ưu đãi hấp dẫn. Thế nhưng hiện nay, điều ấy đã trở thành một chuẩn chung, khiến các khu công nghiệp không mấy khác biệt, dẫn đến cạnh tranh gay gắt, thậm chí ảnh hưởng tiêu cực đến thu hút đầu tư. Vì vậy, đổi mới mô hình tổ chức khai thác khu công nghiệp là xu hướng, là yêu cầu thiết yếu để thu hút đầu tư vào khu công nghiệp, đảm bảo hiệu quả của quy hoạch và sử dụng đất của các địa phương.

Tại TP. Hồ Chí Minh, khi chính quyền Thành phố chú trọng dịch chuyển dần sang các ngành công nghệ cao, khuyến khích các ngành công nghiệp sử dụng nhiều nhân công và đất đai ít, một số khu công nghiệp ở TP. Hồ Chí Minh đã có những thay đổi nhanh để thích ứng với thị trường, điển hình như KCN Tân Thuận, Hiệp Phước, VSIP.

Tân Thuận nhìn thấy khó có thể kiếm lợi nhuận nếu cứ tiếp tục cho thuê nguyên lô. Một giải pháp được thực thi: xây dựng các nhà xưởng từ 3 - 8 tầng với diện tích mỗi sàn trên dưới 1.000m2. Nói cách khác, một lô đất cho thuê không còn là cứ địa của một doanh nghiệp mà có thể có cả chục doanh nghiệp hoạt động. Đây là cách thu hút doanh nghiệp quy mô nhỏ, vốn đầu tư ít nhưng muốn có ngay nhà xưởng hoạt động và các tiện ích đi kèm. Nhờ mô hình này, tỷ lệ lấp đầy gia tăng, chưa kể giúp nâng cao năng suất đầu tư và số lượng doanh nghiệp hoạt động trên một hécta đất. Giá thuê đất trung bình tại Tân Thuận đã

tăng lên 15 triệu USD/ha, gấp đôi so với trước đó là 7 triệu USD/ha và tăng lên 12 doanh nghiệp/ha so với một doanh nghiệp/ha trước đây. Với tính hiệu quả ấy, mô hình này đã bắt đầu lan rộng tại các khu công nghiệp của TP. Hồ Chí Minh.

Khu công nghiệp Hiệp Phước, trong chiến lược kinh doanh mới, tập trung vào việc tạo ra các lô đất cho thuê có diện tích từ 750 - 1.000m2 với mục tiêu thu hút doanh nghiệp nhỏ, doanh nghiệp khởi nghiệp. Theo đánh giá của ban lãnh đạo khu công nghiệp Hiệp Phước, số lượng doanh nghiệp vừa và nhỏ rất lớn, rất cần mặt bằng sản xuất, nên đây là cách để đáp ứng nhu cầu đa dạng ấy. Đến nay, cách làm này đã thu hút được 34 dự án với 44 lô đất tổng cộng 20ha, được lấp đầy với các ngành sản xuất cơ khí, thực phẩm chế biến, hóa mỹ phẩm, dược phẩm, điện tử, kho vận... Khu công nghiệp Hiệp Phước cũng được đánh giá là khá năng động trong chiến lược kinh doanh, khi mở Khu kỹ nghệ Việt - Nhật với mục tiêu thu hút các nhà đầu tư Nhật Bản có quy mô nhỏ. Theo đó, Hiệp Phước xây dựng nhà xưởng sẵn theo tiêu chuẩn Nhật Bản và kèm theo các dịch vụ như giấy phép đầu tư, giấy phép xây dựng, tư vấn thuế, kế toán, đào tạo và huấn luyện nhân lực biết tiếng Nhật. Như vậy, "chủ đất" thực hiện dịch vụ từ A tới Z, tạo môi trường thuận lợi nhất để nhà đầu tư tập trung nguồn lực vào sản xuất và kinh doanh. Mô hình này khá thành công khi nhiều nhà đầu tư Nhật Bản đã đăng ký hoạt động tại Hiệp Phước.

Khu công nghiệp Việt Nam - Singapore (VSIP) sau 20 năm hoạt động tại Việt Nam đã trở thành một thương hiệu đáng tin cậy, từ một dự án ban đầu tại Bình Dương, đến nay đã có tổng cộng 9 khu công nghiệp trên cả nước tại Bắc Ninh, Hải Phòng, Quảng Ngãi, Hải Dương và Nghệ An. Sự thành công của VSIP nhờ vào việc điều hành của Tập đoàn Sembcorp Industries., Ltd, Singapore, có mối hợp tác chặt chẽ với nhiều công ty toàn cầu, nhờ đó có khách hàng đến từ 30 quốc gia và vùng lãnh thổ. Sembcorp khi đầu tư vào VSIP đã xây dựng mối liên kết chặt chẽ với các doanh nghiệp khác, phân công đầu tư theo thế mạnh của mỗi doanh nghiệp để cùng phát triển. Trong quá trình phát triển, VSIP đã chuyển mình từ một KCN truyền thống trở thành Khu liên hợp Công nghiệp - Đô thị, Dịch vụ có quy hoạch tổng thể đồng bộ theo hướng phát triển sạch và xanh theo tiêu chuẩn Singapore tại Việt Nam.

2.3. Bài học kinh nghiệm cho tỉnh Thanh Hoá

Thanh Hóa là một tỉnh giáp biển, do vậy phát triển logistics cần gắn bó chặt chẽ với cảng biển. Cần phát triển thương hiệu cảng biển container quốc tế Nghi Sơn ở cả trong nước và quốc tế. Để nâng cao mức cạnh tranh, Thanh Hóa cũng cần chính sách đột phá. Dựa trên kinh nghiệm đã được các nước trên thế giới và các địa phương trong nước triển khai thành công, Thanh Hoá có thể nghiên cứu các đề xuất sau:

- **Xác định vị trí và quy mô đủ lớn cho các trung tâm logistics để sớm đầu tư**

Tận dụng hiệu quả vị trí địa lý kinh tế thuận lợi cũng là một nhân tố quan trọng quyết định sự thành công của các trung tâm logistics của một số nước châu Âu và châu Á. Các nước phát triển thành công hệ thống trung tâm logistics đều lựa chọn vị trí trung tâm logistics nằm gần các đầu mối giao thông quan trọng của quốc gia và quốc tế cũng như nằm gần các trung tâm kinh tế-thương mại lớn. Các trung tâm logistics của Hà Lan trung tâm logistics GVZ Bremen của Đức và Singapore đều nằm ở những vị trí rất thuận lợi gần các bến cảng tạo điều kiện tối đa hoá thời gian và chi phí vận tải hàng hoá giữa các khu vực.Singapore và Hà Lan đều là những nước có nền kinh tế không lớn nhưng lại nằm ở vị trí địa lý kinh tế thuận lợi nơi giao nhau của các tuyến đường thương mại toàn cầu của châu lục là cửa ngõ của châu Âu châu Á nên có luồng hàng thương mại luân chuyển rất lớn không ngừng gia tăng cùng với sự hội nhập kinh tế thế giới cũng như sự phát triển kinh tế thương mại toàn cầu. Chính vì lý do này mà các trung tâm logistics được lựa chọn đầu tư xây dựng trên các hành lang kinh tế-thương mại tại các nước này.

Các trung tâm logistics đều được xây dựng rất sớm với quỹ đất rộng để phục vụ lượng hàng hóa thông qua lớn và hướng đến vai trò là trung tâm logistics mang tầm quốc tế. Trung tâm logistics cảng biển Rotterdam của Hà Lan là một cụm gồm 3 trung tâm logistics lớn.

- **Cơ chế chính sách ưu đãi để thu hút các nhà đầu tư, doanh nghiệp lớn, công nghệ hiện đại (trong nước và quốc tế)**

Xây dựng và phát triển trung tâm logistics là một loại hình đầu tư đòi hỏi vốn lớn thời gian thu hồi vốn dài rủi ro cao mà chủ yếu là mang lại lợi ích cho kinh tế-thương mại của một thành phố một vùng kinh tế một quốc gia đó. Chính vì vậy cần phải có cơ chế chính sách riêng đặc thù để thu hút đầu tư tối đa nguồn lực thúc đẩy phát triển các trung tâm logistics. Phần lớn các nước phát triển thành công đều áp dụng chính sách hỗ trợ tín dụng và chính sách thuế hấp dẫn để thu hút đầu tư vào các trung tâm logistics và các khách hàng đến khai thác kinh doanh tại các trung tâm logistics.

Xây dựng các chính sách hỗ trợ tín dụng và chính sách thuế hấp dẫn giúp thu hút đầu tư vào các trung tâm logistics và các khách hàng đến khai thác kinh doanh tại các trung tâm logistics. Ngay từ năm 2001, Chính phủ Singapore cũng đã nghiên cứu xây dựng và áp dụng các cơ chế chính sách ưu đãi, đặc biệt là cơ chế thuế cạnh tranh để thu hút các nhà đầu tư và các doanh nghiệp đến xây dựng và khai thác các trung tâm logistics của quốc đảo này. Các trung tâm logistics Nhật Bản phần lớn được xây dựng trong các khu thương mại FAZ nên được hưởng nhiều ưu đãi về đầu tư và phát triển thương mại đã thu hút rất nhiều doanh nghiệp đến kinh doanh khai thác và sử 58 dụng dịch vụ trung tâm logistics, tạo nguồn khách hàng lớn và ổn định bền vững cho các trung tâm logistics Nhật Bản.

Ứng dụng, cập nhật công nghệ hiện đại trong quản lý cảng (hải quan điện

tử, định vị container, bốc xếp tự động,…) là phương hướng triển vọng để phát triển dịch vụ cảng biển dựa trên bài học kinh nghiệm của các trung tâm logistics trên thế giới cũng như Việt Nam.

- **Mô hình thu hút đầu tư.**

Mô hình được nhiều trung tâm logistics thành công lựa chọn là mô hình công-tư. Trong đó, chính quyền công sẽ góp vốn hay đóng vai trò quản lý đất và cơ sở hạ tầng còn phía nhà đầu tư cũng sẽ góp vốn vàđóng vai trò là nhà khai thác trung tâm logistics. Nhiều trường hợp chủ đầu tư các trung tâm logistics tại các nước này lại chính là các khách hàng chính của trung tâm. Cảng Rotterdam của Hà Lan hoạt động theo mô hình cho các công ty tư nhân thuê đất và cơ sở hạ tầng tạo điều kiện thuận lợi về cơ chế chính sách các công ty này chịu trách nhiệm quản lý nhân công cũng như đầu tư hoạt động kinh doanh dịch vụ trung tâm logistics. Hoạt động kinh doanh khai thác trung tâm logistics GVZ Bremen của Đức hoàn toàn do công ty tư nhân quản lý điều hành. Thực tế cho thấy doanh nghiệp tư nhân này quản lý và kinh doanh khai thác trung tâm logistics GVZ Bremen rất hiệu quả.

- **Mô hình kinh doanh tại trung tâm logistics.**

Mô hình kinh doanh chủ yếu mà các trung tâm logistics thành công áp dụng là cung cấp các dịch vụ đa dạng chất lượng cao chi phí cạnh tranh phù hợp với nhu cầu khách hàng. Các trung tâm logistics đều chú trọng xây dựng hệ thống kho bãi rộng rãi tiêu chuẩn quốc tế với các trang thiết bị hiện đại chuyên dụng có thể phục vụ nhiều loại hàng hóa khác nhau theo yêu cầu của khách hàng.

Các trung tâm logistics thành công tại châu Âu và châu Á đều có điểm chung là cung cấp rất nhiều dịch vụ logistics giá trị gia tăng đa dạng chất lượng cao phục vụ khách hàng cũng như có chính sách chăm sóc khách hàng và chính sách marketing hiệu quả. Các trung tâm logistics này đều duy trì được các khách hàng lớn với những hợp đồng sử dụng dịch vụ trung tâm logistics dài hạn và luôn không ngừng phát triển thị phần và số lượng khách hàng hoạt động kinh doanh của các trung tâm logistics luôn có được doanh số cao lợi nhuận lớn và thu hút ngày càng nhiều vốn đầu tư.... đảm bảo cho sự phát triển bền vững và lâu dài cho các trung tâm logistics này.

- Phát triển thương hiệu cảng biển container quốc tế Nghi Sơn ở cả trong nước và quốc tế.

- Phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển và giao thông kết nối như đường bộ, đường sắt, các trung tâm logistics hiện đại. Mạng lưới giao thông kết nối và vận tải đa phương thức sau cảng là một trong những yếu tố quan trọng để phát triển cảng biển bền vững và có chiều sâu.

- Cải cách thủ tục hành chính, tạo môi trường pháp lý thuận lợi để nhà đầu tư yên tâm khai thác.

- Ứng dụng, cập nhật công nghệ hiện đại trong quản lý cảng (hải quan điện tử, định vị container, bốc xếp tự động,…).

III. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics tại Thanh Hóa

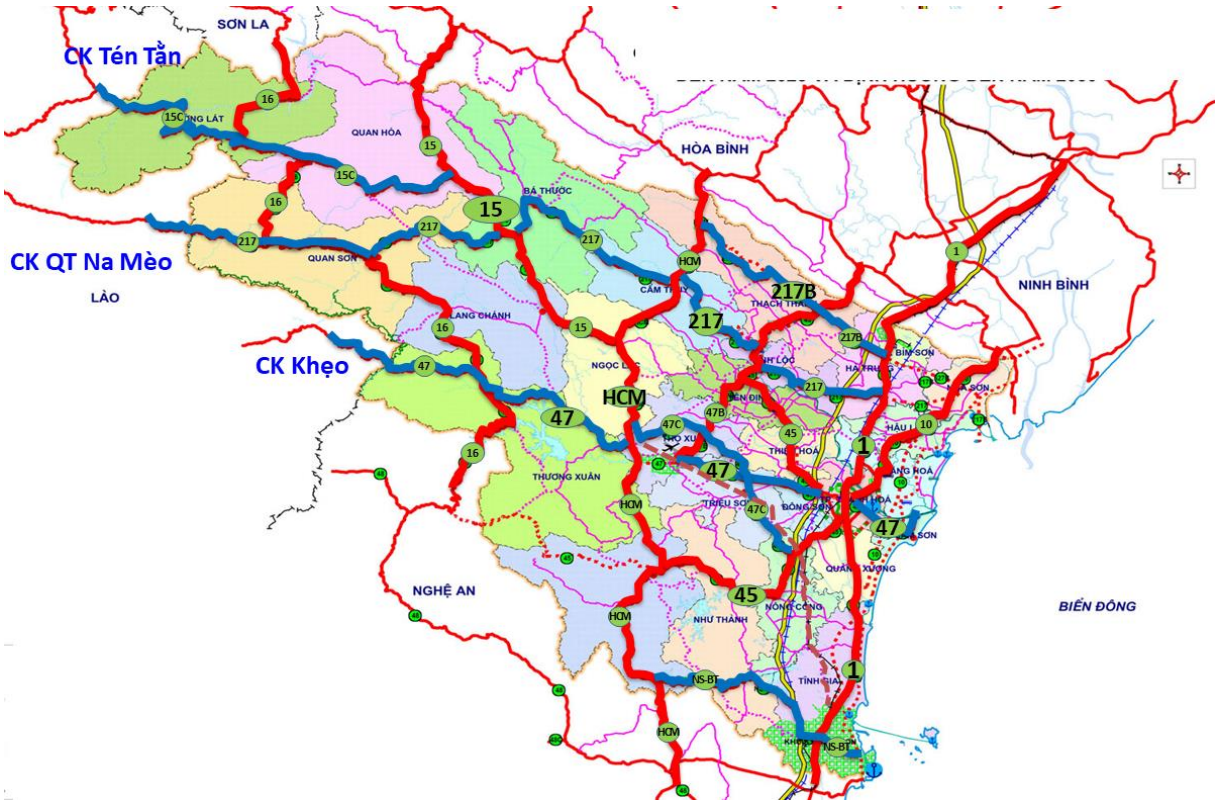
3.1. Tổng quan về thực trạng kết cấu hạ tầng phục vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải là quan trọng nhất đối với phát triển logistics và tạo nên chi phí cạnh tranh. Trên thực tế, hoạt động logistics luôn gắn liền với các phương thức giao thông chiếm tỷ trọng lớn như đường biển, đường bộ kết nối cảng rồi mới đến các phương thức khác. Do đó, vị trí thuận lợi của cảng biển luôn là ưu thế để phát triển các trung tâm logistics lớn trên thế giới mà Thanh Hoá cũng đang có được ưu thế này.

Với vị trí cửa ngõ nối liền Bắc Bộ với Trung Bộ thuộc dải đất ven biển, xét về tiềm năng kết nối cơ sở hạ tầng giao thông nhằm phục vụ các hoạt động vận tải và Logistics ở tầm khu vực thì Thanh Hóa có ưu thế lớn so với các tỉnh khác trong khu vực Trung bộ. Hiện tại, hệ thống giao thông tỉnh Thanh Hóa tương đối đa dạng về phương thức, thuận tiện cả về đường bộ, đường sắt quốc gia, đường sông, đường biển và có thêm hàng không, đặc biệt là cảng biển nước sâu. Giai đoạn vừa qua hệ thống giao thông đã được quan tâm đầu tư đáng kể, nhất là cảng biển, đường bộ trục dọc, trục ngang, đường kết nối, cảng hàng không đã được nâng cao năng lực, đóng góp đáng kể vào phát triển kinh tế - xã hội nói chung và dịch vụ logistics nói riêng.

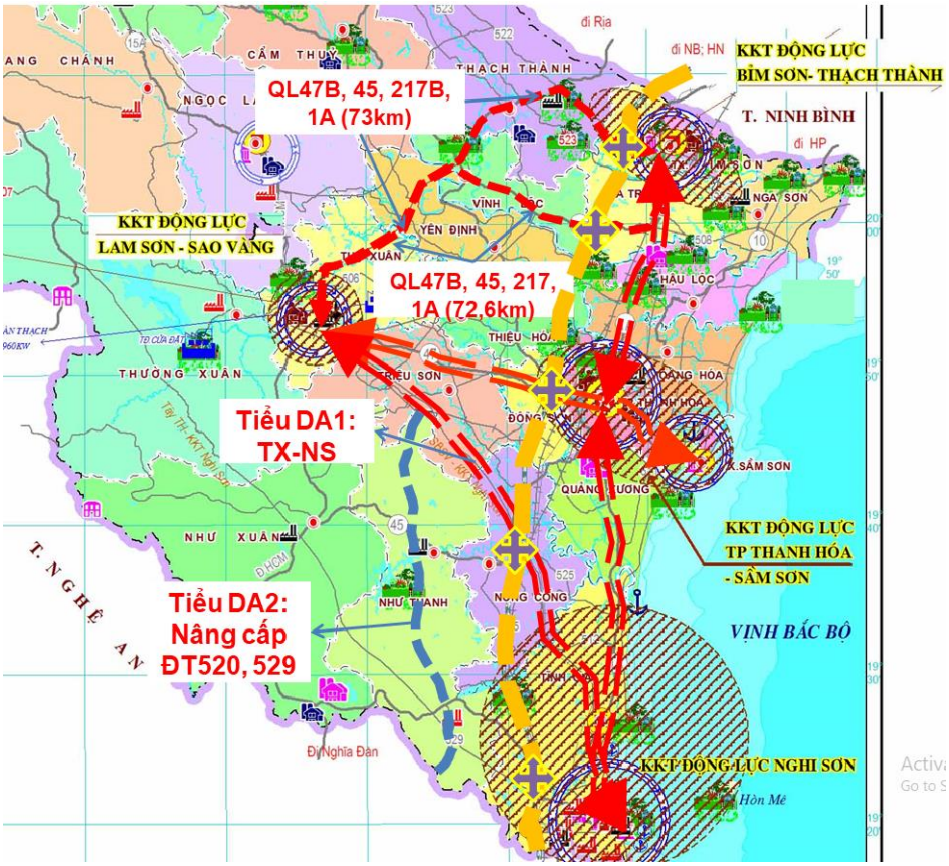
Về mạng lưới giao thông kết nối quốc gia: Đường bộ có tổng chiều dài 10.578 km, trong đó Quốc lộ: 13 tuyến/1.301,7 km (7trục dọc, 6 trục ngang); Đường tỉnh: 64 tuyến/1.472,8 km. **Đường sắt:** có 1 tuyến quốc gia dài 103,2 km, đi qua 8 huyện thị và có 10 ga (2 ga chính). **Cảng HK:** CHK Thọ Xuân đạt cấp 4E, phục vụ máy bay tầm trung như A320-A321, B777-B747, có chuyến bay quốc tế. Đường thuỷ nội địa: đang quản lý, khai thác 22 tuyến/761km, có 01 cảng HK và 18 bến TNĐ, 29 bến VLXD được cấp phép. **Hàng hải:** có 2 cảng, trong đó cảng Lễ Môn có 6 bến, cho phép tiếp nhận tàu 2.000 DWT, cảng Nghi Sơn có 9 bến tổng hợp và 3 khu bến chuyên dùng, cho phép tiếp nhận tàu 70.000 DWT; 2 luồng hàng hải trên sông Mã và lạch Bạng.

Giao thông nội tỉnh: Tất cả các trung tâm huyện trên địa tỉnh Thanh Hóa đều có các tuyến quốc lộ kết nối, một số huyện có 2 đến 3 quốc lộ kết nối. Bên cạnh hệ thống quốc lộ, hệ thống đường tỉnh và giao thông nông thôn cũng tạo lên mạng lưới kết nối liên hoàn, các trục dọc kết nối với các trục ngang và kết nối đến trung tâm các huyện, các xã tạo điều kiện thuận lợi trong việc giao thương người, hàng hóa, góp phần phát triển KT – XH của địa phương.



Giao thông kết nối với khu kinh tế, khu - cụm công nghiệp:

Đã hình thành các trục giao thông lớn để kết nối hạ tầng giao thông để phát triển "Tứ giác" các khu kinh tế động lực của tỉnh (KKT Nghi Sơn, TP Thanh Hóa – Sầm Sơn, KCN Lam Sơn – Sao Vàng, KCN Bỉm Sơn – Thạch Thành) thông qua các tuyến quốc lộ có quy mô cấp III, IV, 2-4 làn xe, hầu hết các khu vực đều có hơn 1 tuyến kết nối. Kết nối giao thông với các cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh cơ bản thuận lợi thông qua các tuyến quốc lộ và đường tỉnh với quy mô tối thiểu cấp V, 2 làn xe.



Các tồn tại, hạn chế chung của kết cấu hạ tầng giao thông đến phát triển logistics tỉnh Thanh Hoá:

So với quy mô thị trường hiện tại, nhìn chung kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh đã có những thuận lợi hơn trước đây nhưng vẫn còn những điểm hạn chế:

Về đường bộ: chưa có đường bộ cao tốc đáp ứng yêu cầu tốc độ, khối lượng vận chuyển lớn. Ngoài một số quốc lộ đạt cấp III, 2-4 làn xe, các trục QL khác nhiều đoạn đạt cấp IV, V, VI rất hạn chế cho việc lưu thông cũng như an toàn. Đường tỉnh chủ yếu đạt tiêu chuẩn đường cấp VI; năng lực thấp, hạn chế lưu thông.

Về đường sắt: năng lực chung hạn chế, chưa có kết nối đến cảng biển.

Về hàng không: kết nối đến các vùng kinh tế động lực chưa có đường bộ cao tốc.

Về đường thuỷ nội địa: khu vực đồng bằng chưa đầu tư được cảng thuỷ nội địa, chưa kết nối đường thuỷ với cảng biển. Sông kênh ở khu vực miền núi không thuận lợi về địa hình để phát triển ổn định.

Về hàng hải: cảng Nghi Sơn hiện chưa có cảng container chuyên dùng nhằm thu hút hàng container trong tỉnh cũng như các tỉnh trong vùng như Ninh Bình, Nghệ An, Hà Tĩnh...

3.2. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Như đã trình bày về phân nhóm các dịch vụ logistics (phần Tổng quan về phát triển dịch vụ logistics), trong phạm vi một nghiên cứu có tính chất tổng thể, chúng tôi phân nhóm và tập trung vào các nhóm dịch vụ có tỷ trọng cao trong số các dịch vụ logistics sau: Dịch vụ vận tải, Dịch vụ kho bãi, Dịch vụ khác (giao nhận, đại lý hải quan, phân phối, ...) trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa, xét đến mối liên hệ với các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ và kết nối quốc tế.

Cũng như tình hình chung, các dịch vụ logistics tại Thanh Hoá được thực hiện theo 2 cách: do chính các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh tự thực hiện hoặc bởi các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics chuyên nghiệp. Mức độ cung cấp dịch vụ logistics tại Thanh Hoá có thể coi như ở mức 2PL đến chớm 3PL.

Nhìn chung, các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trên địa bàn tỉnh chỉ có thể tự tổ chức hoạt động logistics theo từng công đoạn riêng lẻ cho sản phẩm, hàng hóa của mình (tự đầu tư, trang bị xe tải vận chuyển, chuyên chở đem đi tiêu thụ, tự đóng gói, bảo quản) hoặc phải đi thuê ngoài một số dịch vụ logistics khác (vận chuyển container đường bộ, vận chuyển đường thủy, đường biển, đường sắt, đường không, thuê kho bãi, dịch vụ khai hải quan, thủ tục xuất nhập khẩu, ...). Điều này dẫn đến thói quen chưa sẵn sàng sử dụng các tiện ích, dịch vụ logistics chuyên nghiệp và cũng là một trong những nguyên nhân chưa hấp dẫn phát triển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics.

3.2.1. Tổng quan về doanh nghiệp, nhân lực logistics trên địa bàn tỉnh

Phần này chỉ đánh giá đối với nhóm các doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh các ngành nghề liên quan logistics tại địa bàn tỉnh Thanh Hoá.

Lĩnh vực Logistics gồm rất nhiều dịch vụ liên quan, theo bảng mã ngành nghề đăng ký kinh doanh có liên quan đến các dịch vụ logistics nhưng trong đó đa số các doanh nghiệp tham gia vào các lĩnh vực vận tải. Các ngành nghề liên quan đến logistics của doanh nghiệp đăng ký trên địa bàn tỉnh tập trung vào các nhóm dịch vụ chính sau: **Dịch vụ vận tải, Dịch vụ kho bãi, Dịch vụ giao nhận, Dịch vụ đại lý hải quan, Dịch vụ phân phối, kiểm định, ...**

Tổng số doanh nghiệp có liên quan đến các dịch vụ logistics là 4.704 doanh nghiệp với quy mô tổng vốn điều lệ là 46.870 tỷ đồng. Có 53 doanh nghiệp có quy mô vốn điều lệ lớn từ 100 tỷ, trong đó 20 doanh nghiệp từ 300 tỷ, 12 doanh nghiệp từ 500 tỷ, chỉ có 6 doanh nghiệp từ 1.000 tỷ. Các doanh nghiệp có quy mô vốn lớn lại không hoạt động chủ yếu trong các lĩnh vực dịch vụ liên quan logistics mà chủ yếu lại là lĩnh vực sản xuất, xây dựng (như các công ty sản xuất xi măng, khai thác vật liệu, xây dựng, điện), dịch vụ logistics chỉ là thứ yếu.

Trong số các doanh nghiệp quy mô vốn từ 100 tỷ đồng, chỉ có 4 doanh nghiệp hoạt động chính ở các lĩnh vực liên quan logistics (vận tải, giao nhận, kho bãi, phân phối, …), doanh nghiệp lớn nhất là Công ty cổ phần cảng dịch vụ

dầu khí tổng hợp PTSC Thanh Hóa với vốn điều lệ 400 tỷ đồng.

Tổng nhân lực tại 4.704 doanh nghiệp là 65.264 người, trung bình có 13,9 nhân lực tại 1 doanh nghiệp. Trong đó có 6.604 người làm việc tại 53 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 100 tỷ, trung bình có khoảng 125 nhân lực tại 1 doanh nghiệp.

3.2.2. Dịch vụ vận tải

Trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa có đầy đủ 5 phương thức vận tải. Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ vẫn đang chiếm tỷ trọng lớn ở mức khoảng 70%. Trong thời gian qua, dịch vụ vận tải có mức tăng trưởng cao, bình quân 9,7%, được thực hiện bởi các doanh nghiệp không chỉ ở Thanh Hóa mà còn ở nhiều tỉnh trong nước và các nước trên thế giới.

Bảng 11. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và tỷ lệ đảm nhận 2013-2018

Năm	Tổng KL vận chuyển (1000 T)	Đường Bộ		ĐTNĐ		Đường biển		Đường Sắt		Hàng Không	
		1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ
2013	42.750	30.478	71,3%	4.506	10,5%	7.283	17,0%	483	1,1%		
2014	46.378	32.912	71,0%	4.719	10,2%	8.219	17,7%	528	1,1%		
2015	52.178	37.201	71.3%	4.769	9.1%	9.702	18.6%	504	1.0%	0.9	0.00%
2016	56.535	39.724	70.3%	4.827	8.5%	11.452	20.3%	528	0.9%	3.4	0.01%
2017	65.564	44.289	67.6%	4.867	7.4%	15.834	24.2%	568	0.9%	5.8	0.01%
2018	77.683	48.518	62.5%	4.916	6.3%	23.652	30.4%	586	0.8%	9.9	0.01%
TĐTT	12.7%	9.7%		1.8%		26.6%		1.1%		110.7%	

Nguồn: Đường sông là số HH vận chuyển theo Niên giám thống kê. Đường biển là số HH thông qua cảng (Cảng vụ); Đường sắt là số HH lên, xuống tại các ga; Hàng không là số HH thông qua cảng. Đường bộ là số tổng hợp từ báo cáo tổng kết ngành GTVT

Hiện nay, các loại hàng hóa phục vụ sản xuất tiêu thụ, xuất nhập khẩu trong tỉnh được cung cấp rất thuận lợi bằng các phương thức vận tải khác nhau (đường thủy, hàng không, đường thủy, đường sắt), trong đó vận tải đường sắt, hàng không do doanh nghiệp trung ương thực hiện. Dịch vụ vận tải được xã hội hóa rất cao, hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa của tỉnh. Vận tải hàng hóa đến cảng biển, vận tải đường bộ chủ yếu được thực hiện bởi các doanh nghiệp của tỉnh Thanh Hóa (trừ vận tải container đi Hải Phòng chủ yếu do phương tiện của Hải Phòng thực hiện). Dịch vụ khai thác cảng biển và kho bãi đều do các doanh nghiệp của tỉnh Thanh Hóa thực hiện, đáp ứng nhu cầu. Các cảng biển được xã hội hóa đầu tư khá mạnh trong thời gian qua, đáp ứng tốt nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

Tham gia vào chuỗi giá trị logostics, có thể nói vận tải biển và và vận tải đường bộ đang chiếm tỷ trọng lớn và giữ vai trò chủ đạo và sẽ tiếp tục là xu

hướng trong tương lai.

Vận tải hàng hóa bằng đường bộ:

Vận tải hàng hóa đường bộ có mức tăng trưởng cao trong thời gian vừa qua từ năm 2013 đến nay, bình quân 9,7%. Tỷ trọng vận tải đường bộ chiếm phần lớn trong cơ cấu vận tải các ngành: năm 2013 đạt khoảng 30,48 triệu tấn, chiếm 71,3%, năm 2018 đạt khoảng 48,52 triệu tấn, chiếm 62,5%.

Luồng hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ từ các nhà máy, khu công nghiệp, cụm công nghiệp đến 2 cảng biển trên địa bàn tỉnh để kết nối, vận chuyển đi các tỉnh trong nước và quốc tế. Ngoài ra, hiện có một lượng lớn hàng container hoá được vận chuyển đến thẳng cảng Hải Phòng để xuất khẩu. Chất lượng dịch vụ hiện đáp ứng được yêu cầu. Chi phí vận tải còn cao, chủ yếu do nguyên nhân chạy rỗng 1 chiều (mất cân đối 2 chiều xuất/nhập, khả năng kết nối các bên hạn chế).

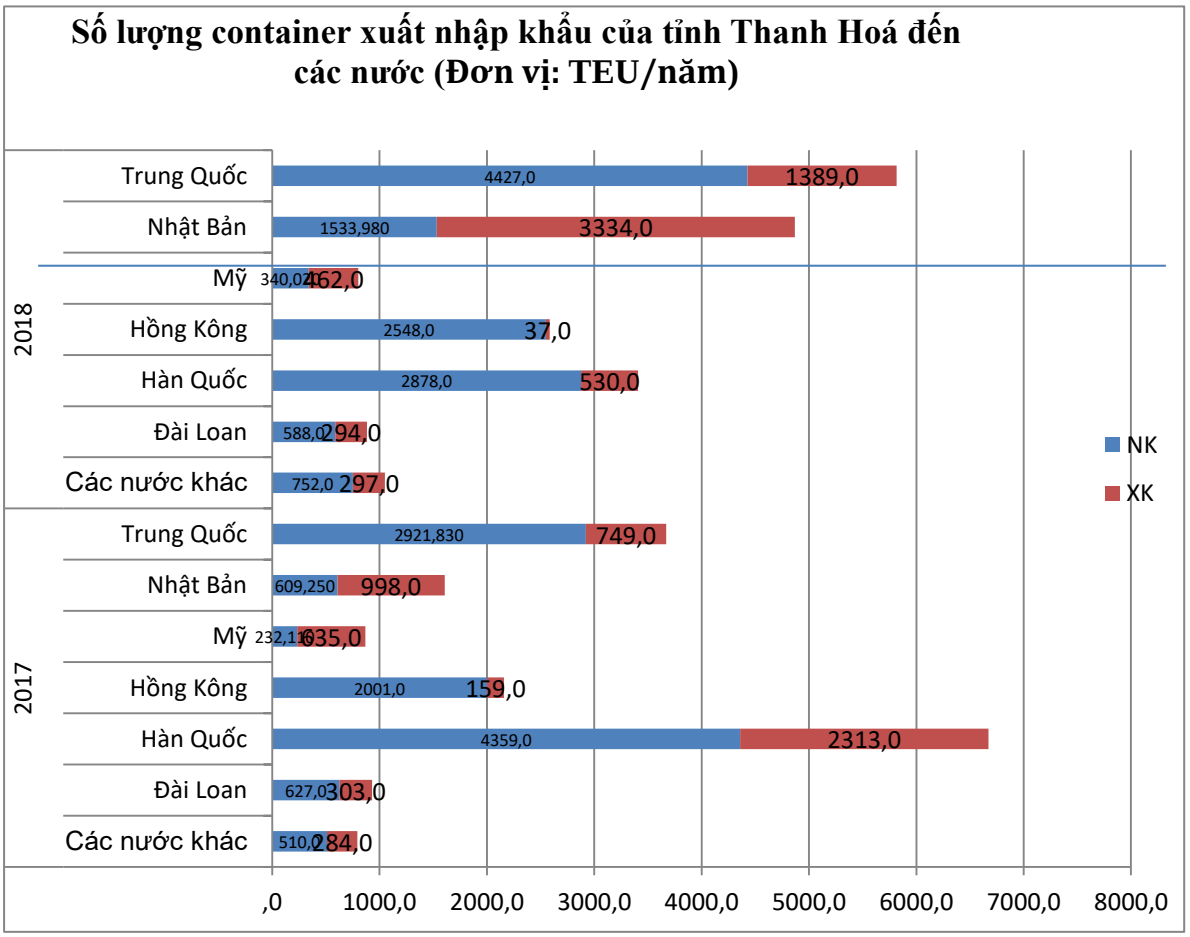
Quy mô thị trường: Hiện lượng container xuất nhập khẩu hàng năm của các tỉnh trong khu vực khoảng 250,000 container/năm, trong đó Thanh Hóa khoảng 55.000 container/năm, Ninh Bình khoảng 70.000 container/năm, Nghệ An khoảng 38.000 container/năm, số còn lại là các doanh nghiệp của 3 tỉnh trên mở tờ khai tại cửa khẩu. Số lượng container các tỉnh lận cận khác cũng như hàng hóa quá cảnh sang Lào là rất lớn. Tuy nhiên, hầu hết số hàng hóa này đều được vận chuyển bằng đường bộ ra cảng Hải Phòng để xuất khẩu.

Trong 9 tháng đầu năm 2019, khối lượng hàng container xuất nhập khẩu của tỉnh Thanh Hóa đạt 33.378 container. Tuy nhiên, hàng qua cảng Nghi Sơn chỉ có 2.866 container, chiếm 8,5% so với tổng số lượng container xuất nhập khẩu của tỉnh, trong đó hàng xuất khẩu có 2.563 container chiếm 89%, nhập khẩu 303 contaner chiếm 11%.

Tốc độ hàng hoá container xuất nhập khẩu tỉnh Thanh Hoá tăng trưởng nhanh chóng và dự đoán còn rất nhiều dư địa để phát triển khi hiện nay cảng Nghi Sơn đã bắt đầu đón nhận những chuyến tàu container đầu tiên cập cảng mang lại nhiều lợi ích kinh tế xã hội không những cho tỉnh Thanh Hoá mà còn cho các tỉnh lân cận và hàng hoá quá cảnh của Lào.

Quy mô thị trường hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container sẽ là yếu tố quyết định đến sự phát triển của dịch vụ vận tải đường bộ trong mối quan hệ với dịch vụ logistics cảng biển của tỉnh Thanh Hoá.

Thị trường Đông Bắc Á vẫn là thị trường xuất nhập khẩu chủ chốt của Thanh Hoá chiếm đến hơn 90% lượng container vận chuyển, đó các nước Hàn Quốc, Trung Quốc, Hồng Kông, Nhật Bản, Đài Loan; thị trường Mỹ chiếm 4,1%; các nước khác chiếm 5,4%



Vận tải hàng hóa bằng đường sắt:

Vận tải hàng hóa đường sắt có mức tăng trưởng thấp trong thời gian vừa qua từ năm 2013 đến nay, bình quân 1,1%. Tỷ trọng vận tải đường sắt rất thấp trong cơ cấu vận tải các ngành: năm 2013 đạt khoảng 0,48 triệu tấn, chiếm 1,1%, năm 2018 đạt khoảng 0,59 triệu tấn, chiếm 0,8%. Dịch vụ vận tải đường sắt chủ yếu được thực hiện bởi công ty vận tải của trung ương đảm nhận.

Yếu tố quyết định đến sự phát triển của dịch vụ vận tải đường sắt trong mối quan hệ với dịch vụ logistics cảng biển của tỉnh Thanh Hoá là sự kết nối của nhánh vào cảng biển cũng như sự cải cách toàn diện của hệ thống đường sắt Việt Nam.

Vận tải hàng hóa bằng đường thuỷ:

Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa có mức tăng trưởng thấp trong thời gian vừa qua từ năm 2013 đến nay, bình quân 1,8%. Tỷ trọng vận tải đường thủy nội địa có xu hướng giảm trong cơ cấu vận tải các ngành: năm 2013 đạt khoảng 4,51 triệu tấn, chiếm 10,5%, năm 2018 đạt khoảng 4,92 triệu tấn, chiếm 6,3%. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa được thực hiện bởi công ty vận tải của Thanh Hóa và một số tỉnh khác như Hải Phòng, Quảng Ninh....

Hiện tại, vận tải thuỷ chủ yếu hoạt động trên tuyến Quảng Ninh – Hải Phòng – Ninh Bình – Thanh Hoá và các đoạn nội tỉnh Thanh Hoá đối với những mặt hàng truyền thống (giá trị thấp).

Vận tải thuỷ ở Thanh Hoá cũng như tại miền Trung sẽ không thuận lợi để phát triển mạnh, chủ yếu phục vụ nội tỉnh theo cung đoạn ngắn nếu có thuận lợi và cũng chỉ phù hợp một số mặt hàng giá trị thấp, khối lượng lớn. Yếu tố quyết định để phát triển vận tải thuỷ tại Thanh Hoá là vị trí cảng và kết nối với cảng biển và mạng lưới đường bộ.

Vận tải hàng hóa đường biển:

Vận tải hàng hóa đường biển đã tăng trưởng mạnh trong thời gian vừa qua từ năm 2013 đến nay, bình quân 26,6%. Tỷ trọng vận tải biển tăng từ 17% năm 2013 lên 30,4% năm 2018 (từ 7,28 triệu tấn lên 23,65 triệu tấn). Dịch vụ vận tải biển được thực hiện bởi các tàu quốc tế và các địa phương trong cả nước. Trong thời gian qua, kết cấu hạ tầng cảng biển của tỉnh Thanh Hóa đã được quan tâm đầu tư, các doanh nghiệp khai thác cảng biển tại Thanh Hóa có đủ thiết bị, máy móc và kho bãi để phục vụ tốt nhu cầu vận tải hàng hóa, tuy nhiên hiện nay chưa khai thác hết công suất, năng lực của cảng (như cảng tổng hợp Quốc tế Nghi Sơn mới đạt 50% công suất…).

Vận tải hàng hóa bằng đường biển phục vụ xuất nhập khẩu và vận tải ven biển, đi và đến 2 khu vực cảng biển là Nghi Sơn (khu kinh tế Nghi Sơn, huyện Tĩnh Gia) và Lệ Môn (thành phố Thanh Hóa). Luồng vận tải chủ yếu xuất phát từ các bến cảng thuộc khu Nghi Sơn, chỉ có khoảng dưới 10% khối lượng hàng hóa đi và đến cảng Lễ Môn.

Hàng hóa chính vận chuyển đi và đến cảng Lễ Môn là phụ gia xi măng (cho các nhà máy xi măng phía Bắc), than, phân bón, thức ăn gia súc, lương thực với khối lượng hàng năm chưa tới 300.000 tấn, trong năm 2014-2015 đã tăng lên và đạt 440.000 tấn nhờ tuyến ven biển pha sông (Quảng Ninh-Quảng Bình-Hà Tiên) đã được công bố và khuyến khích khai thác.

Hàng hóa chính vận chuyển đi và đến các bến cảng Nghi Sơn là xi măng, than, gỗ dăm, clinker, đá trắng, dầu DO và một số vật liệu, thiết bị phục vụ xây dựng. Các hướng tuyến vận chuyển chính là đi/đến các tỉnh Quảng Ninh, Hải Phòng, Nghệ An, Quảng Trị, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Quy Nhơn, Khánh Hòa, TP. Hồ Chí Minh, Long An, Cần Thơ và đi các quốc gia như Trung Quốc, Hàn Quốc, Philippine, Indonesia, Thái Lan.

❖ ***Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực Nghi Sơn:***

Khối lượng hàng hóa vận chuyển thông qua cảng biển khu vực Nghi Sơn chiếm tỷ trọng khá cao và đang tăng dần theo lộ trình đầu tư của khu kinh tế

Nghi Sơn. Năm 2018 lượng hàng hóa thông qua cảng đạt hơn 23 triệu tấn/năm. Hàng xuất nhập khẩu qua các cảng khu vực Nghi Sơn đều là hàng rời, bao gồm:

- Xuất khẩu: chủ yếu là gỗ dăm, gỗ ép, xi măng, clanker, đá trắng Nghệ An, tôn màu dạng cuộn và sản phẩm của Công ty TNHH Lọc hóa dầu Nghi Sơn như hạt nhựa, benzen, lưu huỳnh…

- Nhập khẩu: chủ yếu dầu thô, thạch cao, thép cuộn sản xuất tôn, than đá, máy móc thiết bị.Theo thống kê của cảng vụ hàng hải tỉnh Thanh Hoá:

Bảng 12. Một số mặt hàng xuất nhập khẩu chính qua cảng Nghi Sơn

Đơn vị: tấn/năm

TT	Mặt hàng	2013	2018	TĐTT
1	Xi măng	13980	8,267,956	258.4%
2	Dầu thô	0	4,369,687	-
3	Than đá	920	2,886,354	400.4%
4	Xăng Dầu	0	2,530,283	-
5	Gỗ	1357319	1,906,815	7.0%
6	Sắt thép	0	1,471,947	-
7	Đá cát sỏi	134449	1,100,245	52.3%
8	Hoá chất công nghiệp	0	473,995	-
9	Vật liệu xây dựng	183806	307,505	10.8%
10	Khí hoá lỏng	0	68,386	-
11	Thiết bị	163	62,752	228.9%
12	Hàng công nghiệp	0	55,124	-
13	Lúa gạo (Ngũ cốc)	0	50,408	-
14	Phân đạm	0	32,171	-
15	Quặng	1813	31,440	76.9%
16	Container	0	11,484	-
17	Mía đường	0	10,967	-
18	Thức ăn chăn nuôi	734	8,420	62.9%
19	Gia súc	0	6,061	-
	Tổng số	1,693,184	23,652,000	69.4%

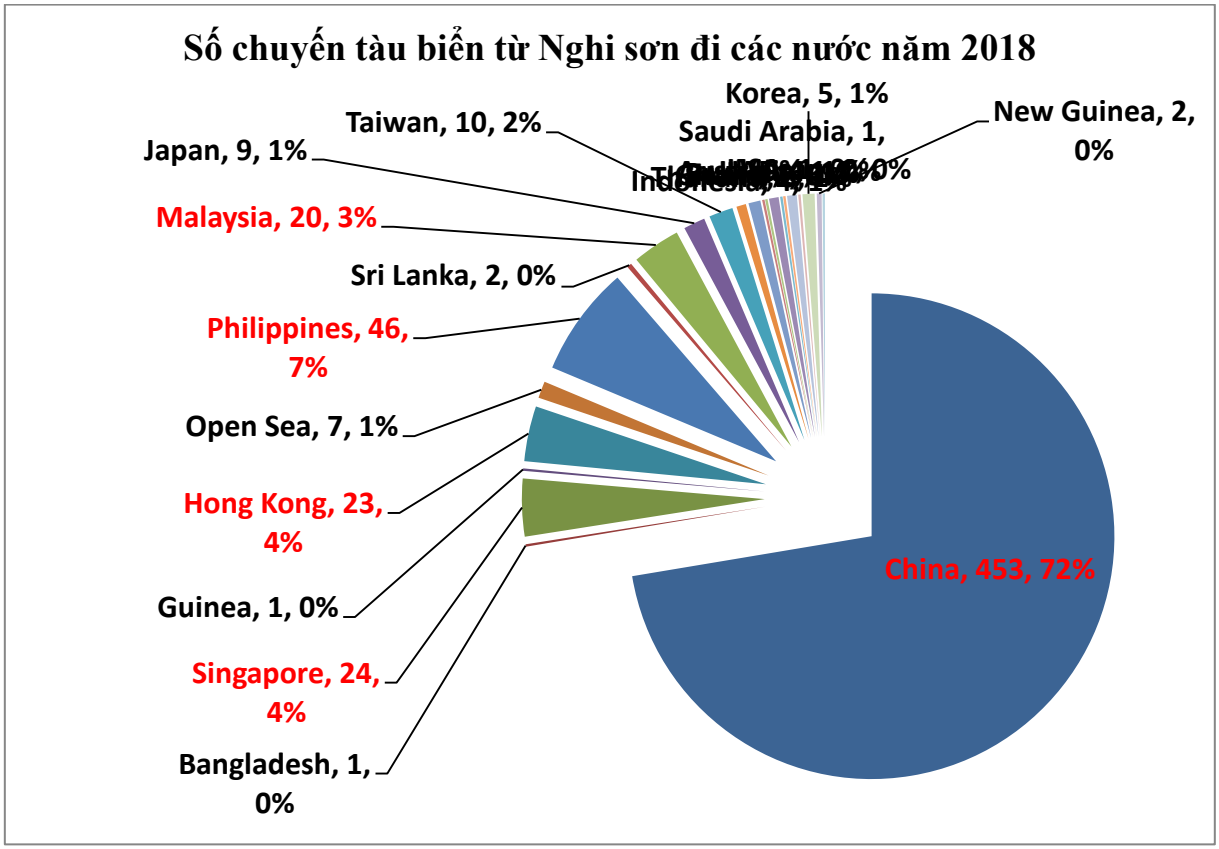
Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019

Tổng lượng hàng hoá thông qua cảng biển Thanh Hoá năm 2013 đạt gần 1,7 triệu tấn, đến năm 2018 đạt hơn 23,6 triệu tấn tốc độ tăng trưởng đạt 69,4%/năm. Mặt hàng tăng trưởng nhanh nhất khu vực này gồm: than đá (400,4%/năm); xi măng (258.4%/năm) … Ngoài ra còn có một số mặt hàng năm 2013 chưa có nhưng đến năm 2018 đã đạt khối lượng rất lớn như dầu thô (hơn 4,3 triệu tấn), xăng dầu thành phẩm (hơn 2,5 triệu tấn), sắt thép (1,5 triệu tấn), hoá chất công nghiệp (gần 474 nghìn tấn).

Bảng 13. Bảng tổng hợp số chuyến tàu biển từ Cảng Nghi Sơn đến các nước năm 2018

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
1	**Nghi Sơn**	**China**	**453**	**3,942,308**
2	Nghi Sơn	Bangladesh	1	36,750

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
3	**Nghi Sơn**	**Singapore**	**24**	**135,004**
4	Nghi Sơn	Guinea	1	5,502
5	Nghi Sơn	Hong Kong	23	504,576
6	Nghi Sơn	Open Sea	7	12,012
7	**Nghi Sơn**	**Philippines**	**46**	**604,755**
8	Nghi Sơn	Sri Lanka	2	36,383
9	Nghi Sơn	Malaysia	20	304,186
10	Nghi Sơn	Japan	9	308,981
11	Nghi Sơn	Taiwan	10	203,999
12	Nghi Sơn	Indonesia	4	0
13	Nghi Sơn	Thailand	5	25,004
14	Nghi Sơn	Ghana	1	43,074
15	Nghi Sơn	Spain	1	21,840
16	Nghi Sơn	Brunei	4	35,303
17	Nghi Sơn	Australia	1	16,402
18	Nghi Sơn	Saudi Arabia	1	0
19	Nghi Sơn	UAE	4	0
20	Nghi Sơn	USA	1	31,449
21	Nghi Sơn	Korea	5	76,163
22	Nghi Sơn	New Guinea	2	11,253
23	Nghi Sơn	Macau	1	0
	Cộng		**626**	**6,354,944**



Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019

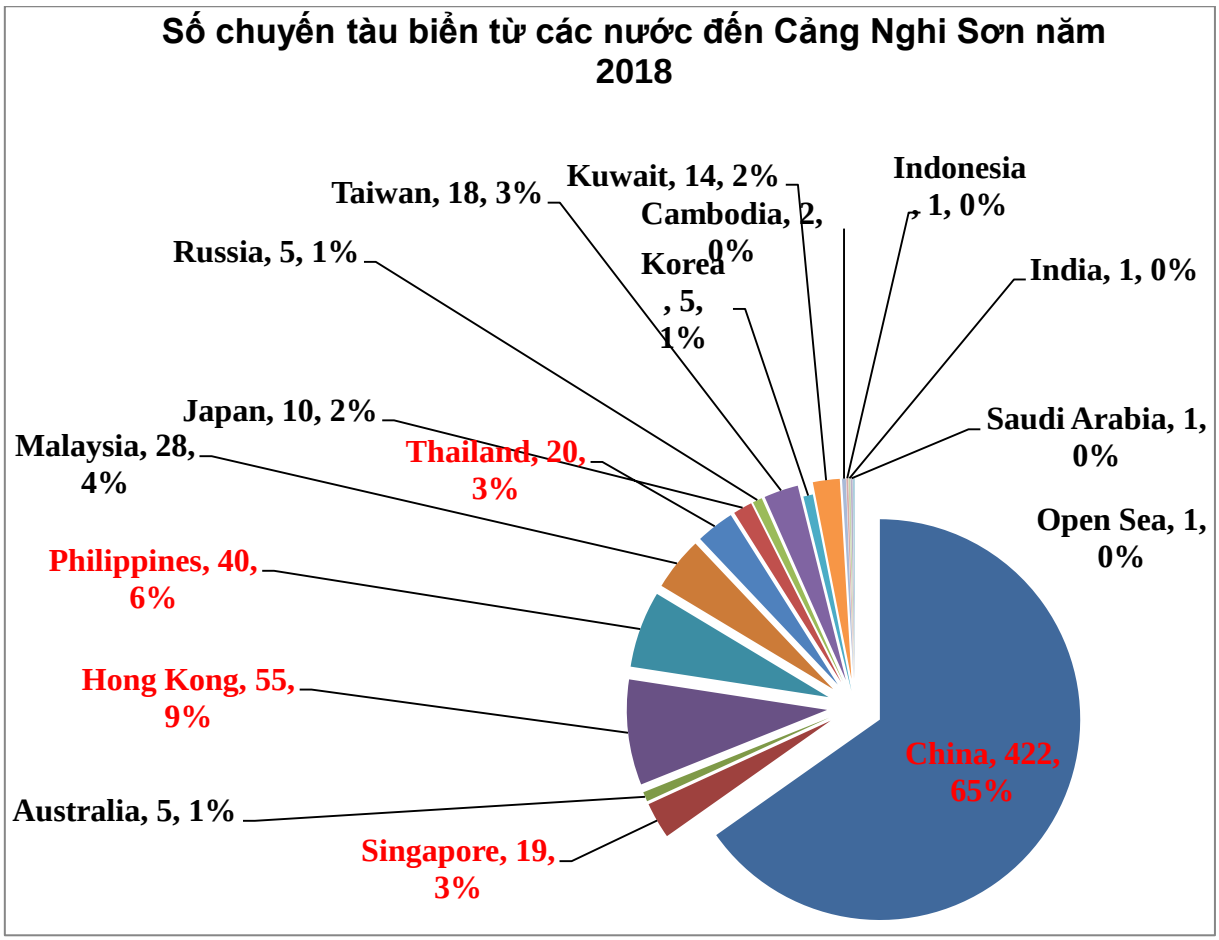
Từ bảng trên cho thấy năm 2018, có 626 lượt tàu biển từ Cảng Nghi Sơn

đi 23 nước trên thế giới, vận chuyển khoảng 6,3 triệu tấn hàng. Đến Trung Quốc chiếm tỷ trọng lớn nhất với 453 chuyến, chiếm 72%.

Bảng 14. Tổng hợp số chuyến tàu biển từ các nước đến cảng Nghi Sơn năm 2018

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
1	**China**	**Nghi Sơn**	**422**	**459,403**
2	Singapore	Nghi Sơn	19	233,598
3	Australia	Nghi Sơn	5	7,637
4	Hong Kong	Nghi Sơn	55	170,642
5	Philippines	Nghi Sơn	40	0
6	Malaysia	Nghi Sơn	28	64,706
7	Thailand	Nghi Sơn	20	107,349
8	Japan	Nghi Sơn	10	10,052
9	Russia	Nghi Sơn	5	118,712
10	Taiwan	Nghi Sơn	18	0
11	Korea	Nghi Sơn	5	19,456
12	**Kuwait**	**Nghi Sơn**	**14**	**3,834,152**
13	Cambodia	Nghi Sơn	2	0
14	Indonesia	Nghi Sơn	1	0
15	India	Nghi Sơn	1	0
16	Saudi Arabia	Nghi Sơn	1	269,017
17	Open Sea	Nghi Sơn	1	0
	Cộng		**647**	**5,294,724**

Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019



Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019

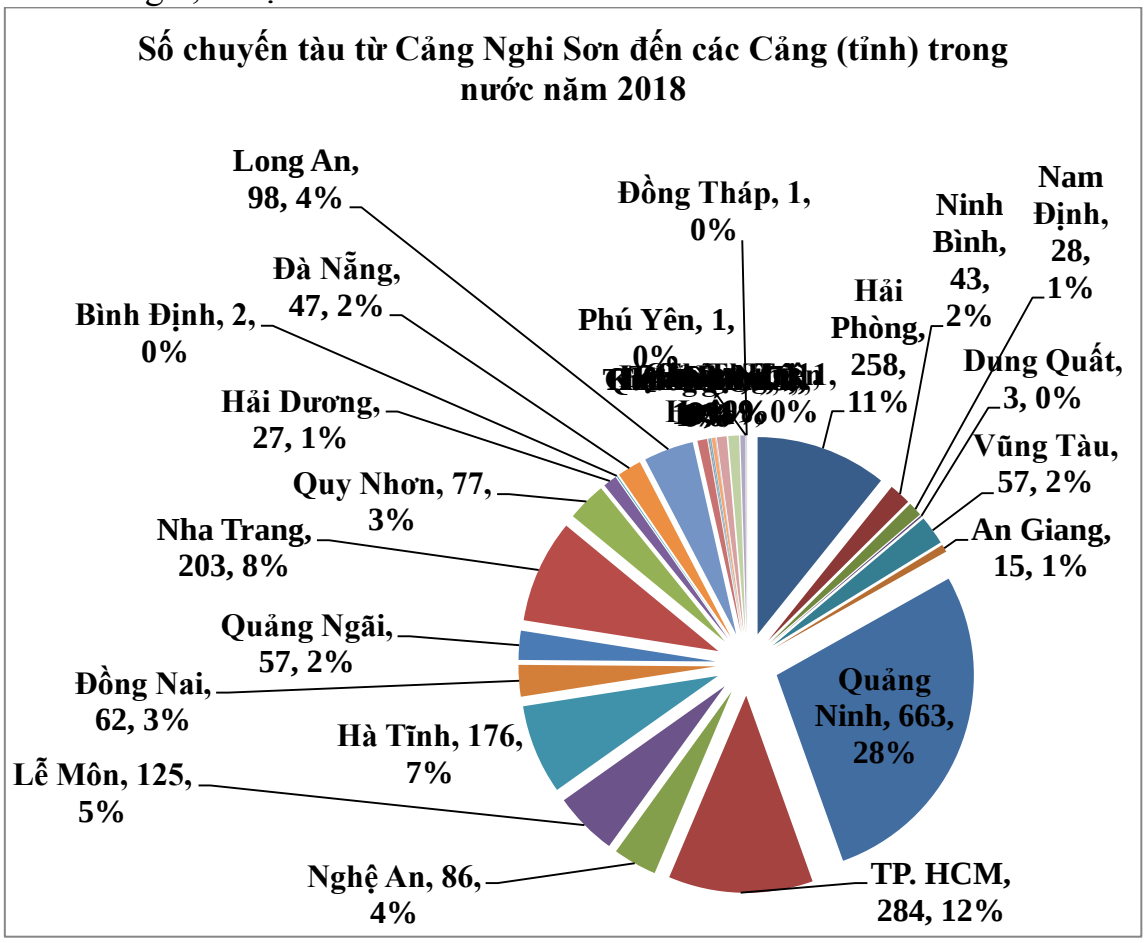
Bảng 15. Tổng hợp số chuyến tàu từ Cảng Nghi Sơn đến các Cảng (tỉnh) trong nước năm 2018

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
1	**Nghi Sơn**	**Hải Phòng**	**258**	**905,202**
2	Nghi Sơn	Ninh Bình	43	2,659
3	Nghi Sơn	Nam Định	28	12,045
4	Nghi Sơn	Dung Quất	3	2,695
5	Nghi Sơn	Vũng Tàu	57	342,508
6	Nghi Sơn	An Giang	15	52,389
7	**Nghi Sơn**	**Quảng Ninh**	**663**	**615,705**
8	**Nghi Sơn**	**TP. HCM**	**284**	**2,486,447**
9	Nghi Sơn	Nghệ An	86	81,139
10	Nghi Sơn	Lễ Môn	125	10,066
11	Nghi Sơn	Hà Tĩnh	176	515,584
12	Nghi Sơn	Đồng Nai	62	524,688
13	Nghi Sơn	Quảng Ngãi	57	71,968
14	**Nghi Sơn**	**Nha Trang**	**203**	**1,621,370**
15	Nghi Sơn	Quy Nhơn	77	148,145
16	Nghi Sơn	Hải Dương	27	26,660
17	Nghi Sơn	Bình Định	2	5,767
18	Nghi Sơn	Đà Nẵng	47	92,799
19	Nghi Sơn	Long An	98	363,048

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
20	Nghi Sơn	Thái Bình	19	125,787
21	Nghi Sơn	Trường Sa	1	910
22	Nghi Sơn	Khánh Hòa	2	5,968
23	Nghi Sơn	Quảng Bình	3	0
24	Nghi Sơn	Trà Vinh	7	116,932
25	Nghi Sơn	Lạch Bạng	1	0
26	Nghi Sơn	Quảng Nam	19	24,912
27	Nghi Sơn	Cần Thơ	21	180,564
28	Nghi Sơn	Thừa Thiên Huế	9	5,366
29	Nghi Sơn	Phú Yên	1	2,300
30	Nghi Sơn	Quảng Trị	1	0
31	Nghi Sơn	Đồng Tháp	1	5,110
	Cộng		2,396	8,348,733

Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019

Từ bảng trên cho thấy năm 2018, có 2396 lượt tàu từ Cảng Nghi Sơn đi 28 tỉnh trong cả nước, vận chuyển khoảng 8,3 triệu tấn hàng. Số chuyến tàu đến Quảng Ninh là nhiều nhất, tuy nhiên lượng hàng vận chuyển đến TP Hồ Chí Minh là lớn nhất gần 2,5 triệu tấn năm 2018, sau đó là Nha Trang 1,6 triệu tấn, Hải Phòng 0,9 triệu tấn.

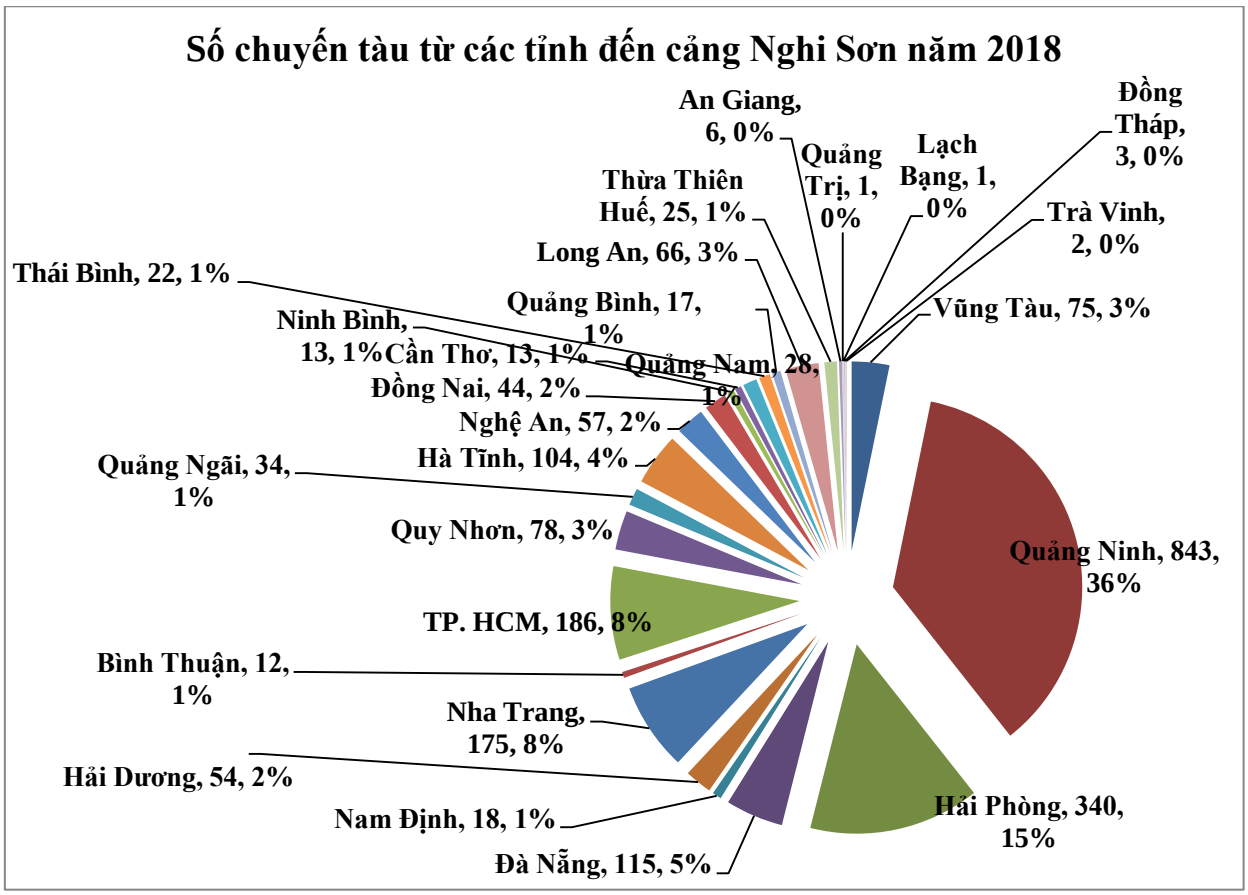


Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019

Bảng 16. Tổng hợp số chuyến tàu từ các tỉnh đến cảng Nghi Sơn năm 2018

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
1	Vũng Tàu	Nghi Sơn	75	129,744
2	**Quảng Ninh**	**Nghi Sơn**	**843**	**2,473,159**
3	Hải Phòng	Nghi Sơn	340	131,908
4	Đà Nẵng	Nghi Sơn	115	13,326
5	Nam Định	Nghi Sơn	18	1,360
6	Hải Dương	Nghi Sơn	54	62,003
7	Nha Trang	Nghi Sơn	175	3,000
8	Bình Thuận	Nghi Sơn	12	0
9	TP. HCM	Nghi Sơn	186	58,235
10	Quy Nhơn	Nghi Sơn	78	11,277
11	Quảng Ngãi	Nghi Sơn	34	15,722
12	Hà Tĩnh	Nghi Sơn	104	192,838
13	Nghệ An	Nghi Sơn	57	31,955
14	Đồng Nai	Nghi Sơn	44	28,318
15	Ninh Bình	Nghi Sơn	13	1,351
16	Cần Thơ	Nghi Sơn	13	2,735
17	Quảng Nam	Nghi Sơn	28	1,896
18	Thái Bình	Nghi Sơn	22	0
19	Quảng Bình	Nghi Sơn	17	14,155
20	Long An	Nghi Sơn	66	220
21	Thừa Thiên Huế	Nghi Sơn	25	4,922
22	An Giang	Nghi Sơn	6	14,429
23	Quảng Trị	Nghi Sơn	1	0
24	Lạch Bạng	Nghi Sơn	1	0
25	Đồng Tháp	Nghi Sơn	3	0
26	Trà Vinh	Nghi Sơn	2	0
	Cộng		2,332	3,192,553

Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019



Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019

Lượt tàu thuyền ra vào cảng biển Nghi Sơn

Năm 2018 có khoảng 3822 lượt tàu biển ra vào cảng Nghi Sơn (tăng trưởng 2,7%/năm so với năm 2013) trong đó có 2972 lượt tàu biển việt nam (giảm -0,4%/năm so với năm 2013); có 1020 lượt tàu biển nước ngoài (tỷ lệ 26,7%/tổng tàu biển) ra vào cảng (tốc độ tăng trưởng rất mạnh đạt 26,6% /năm so với năm 2013).

Trong số tàu biển nước ngoài ra vào cảng Nghi Sơn có 546 lượt tàu thực hiện các chuyến đi nội địa (chiếm 53,5% lượt tàu nước ngoài). Các tàu nước ngoài chủ yếu mang quốc tịch Panama.

Tàu có lớn nhất ra vào khu vực cảng biển Nghi Sơn có tải trọng 310.138 DWT, tàu có độ mớn nước lớn nhất ra vào khu vực cảng biển Nghi Sơn là 29,4 m, các tàu này đều là tàu nước ngoài chở dầu thô đến từ khu vực Trung Đông.

❖ *Khối lượng hàng hóa thông qua cảng Lễ Môn*

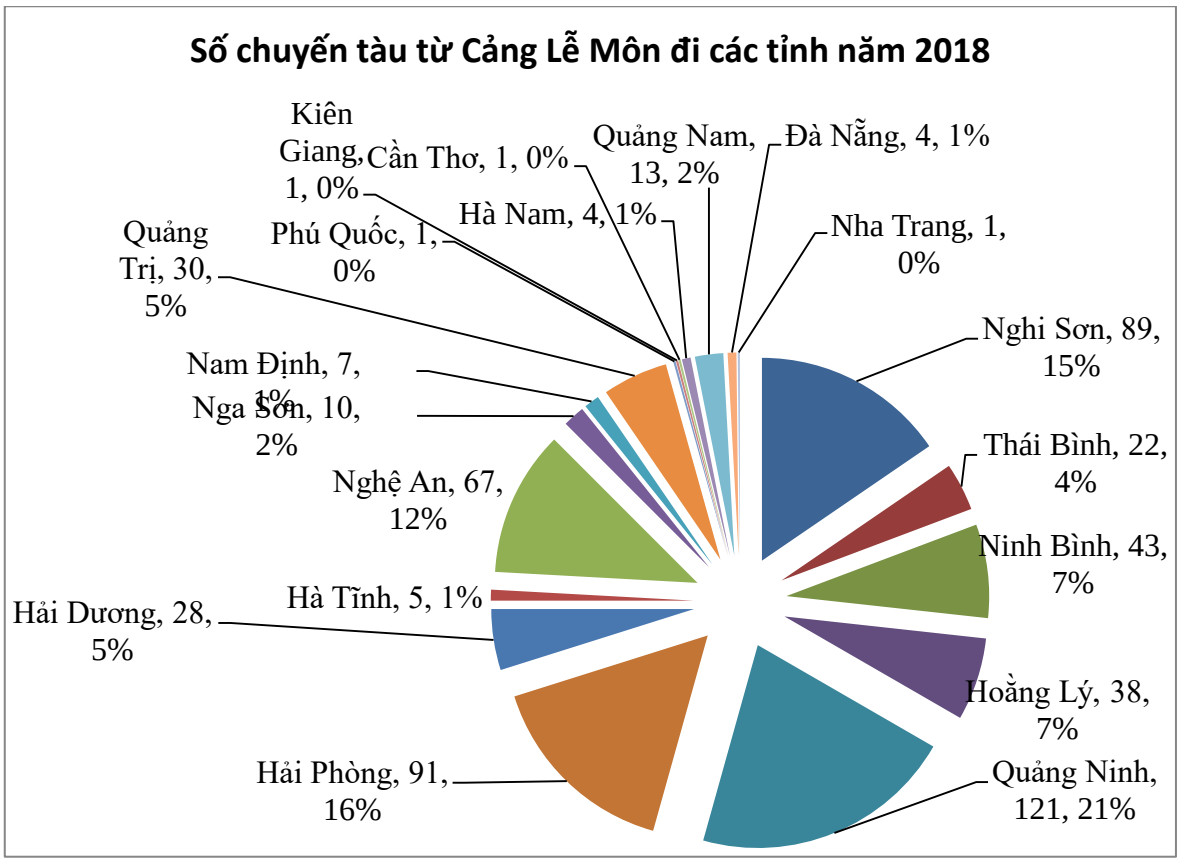
Năm 2018, từ Lễ Môn chỉ có 2 chuyến tàu đi Trung Quốc, vận chuyển 1181 tấn hàng.

Tại cảng Lễ Môn chủ yếu là hàng nội địa, từ các tỉnh đi đến Thanh Hóa.Trong năm 2018, có 576 chuyến tàu từ Lễ Môn đi 17 tỉnh trong cả nước, vận chuyển 192 ngàn tấn hàng hóa. Trong đó đến các bến tại Thanh Hóa có bến Hoằng Lý,..

Bảng 17. Tổng hợp số chuyến tàu từ Cảng Lễ Môn đi các tỉnh năm 2018

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
1	Lễ Môn	Nghi Sơn	89	55,930
2	Lễ Môn	Thái Bình	22	0
3	Lễ Môn	Ninh Bình	43	250
4	Lễ Môn	Hoằng Lý	38	0
5	Lễ Môn	Quảng Ninh	121	56,858
6	Lễ Môn	Hải Phòng	91	1,800
7	Lễ Môn	Hải Dương	28	26,842
8	Lễ Môn	Hà Tĩnh	5	0
9	Lễ Môn	Nghệ An	67	0
10	Lễ Môn	Nga Sơn	10	0
11	Lễ Môn	Nam Định	7	2,089
12	Lễ Môn	Quảng Trị	30	27,970
13	Lễ Môn	Phú Quốc	1	900
14	Lễ Môn	Kiên Giang	1	850
15	Lễ Môn	Cần Thơ	1	950
16	Lễ Môn	Hà Nam	4	0
17	Lễ Môn	Quảng Nam	13	12,180
18	Lễ Môn	Đà Nẵng	4	4,660
19	Lễ Môn	Nha Trang	1	895
	Cộng		576	192,174

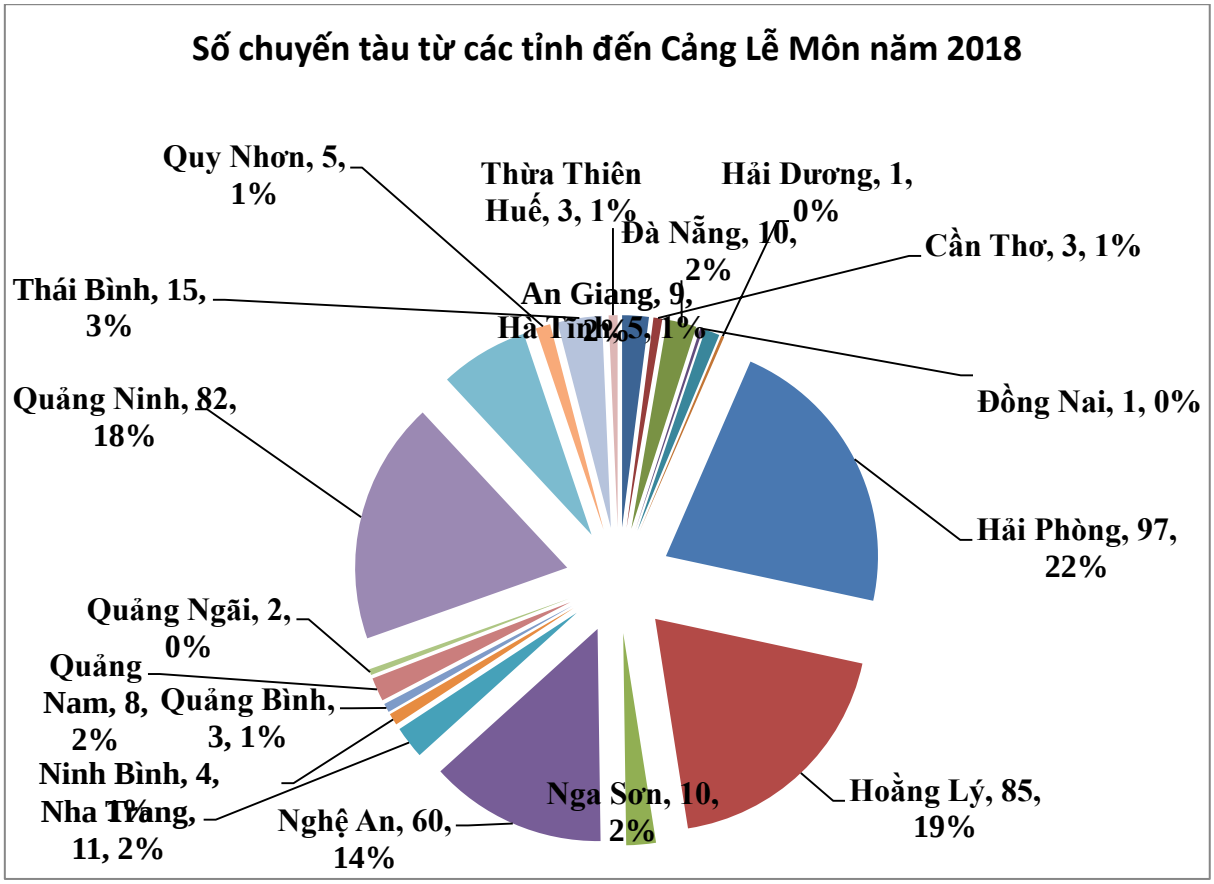
Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019



Bảng 18. Tổng hợp số chuyến tàu từ các tỉnh đến Cảng Lễ Môn năm 2018

TT	Cảng đi	Cảng đến	Số chuyến	Tấn hàng
1	An Giang	Lễ Môn	9	6,234
2	Cần Thơ	Lễ Môn	3	1,821
3	Đà Nẵng	Lễ Môn	10	3,270
4	Đồng Nai	Lễ Môn	1	750
5	Hà Tĩnh	Lễ Môn	5	2,948
6	Hải Dương	Lễ Môn	1	0
7	Hải Phòng	Lễ Môn	97	69,230
8	Hoằng Lý	Lễ Môn	85	21,099
9	Nga Sơn	Lễ Môn	10	5,620
10	Nghệ An	Lễ Môn	60	32,116
11	Nha Trang	Lễ Môn	11	10,528
12	Ninh Bình	Lễ Môn	4	0
13	Quảng Bình	Lễ Môn	3	0
14	Quảng Nam	Lễ Môn	8	0
15	Quảng Ngãi	Lễ Môn	2	0
16	Quảng Ninh	Lễ Môn	82	71,671
17	Quảng Trị	Lễ Môn	30	10,840
18	Quy Nhơn	Lễ Môn	5	0
19	Thái Bình	Lễ Môn	15	12,119
20	Thừa Thiên Huế	Lễ Môn	3	0
21	Vũng Tàu	Lễ Môn	26	30,740
	Cộng		470	278,986

Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, năm 2019



Vận tải biển từ Nghi Sơn hiện không có trở ngại nào ngoại trừ việc dung lượng thị trường chưa đủ lớn để tổ chức tàu container thường xuyên. Trong tương lai, nếu lượng hàng hoá vận chuyển tăng lên thì yếu tố kỹ thuật luồng lạch Nghi Sơn sẽ là điểm cần lưu ý đầu tư nâng khả năng tiếp nhận tàu lớn.

3.2.3. Dịch vụ kho bãi

Dịch vụ kho bãi hướng phục vụ các đối tượng đến từ khu vực bán lẻ và hàng hóa xuất nhập khẩu. Mảng dịch vụ kho bãi, ngoài kho CFS và ICD có thể được chia làm bốn loại chính, phục vụ cho các nhóm đối tượng khách hàng khác nhau, bao gồm**:** kho thường, kho ngoại quan, trung tâm phân phối và kho lạnh.

Hiện nay, hầu hết dịch vụ kho bãi được quản lý, khai thác bởi các công ty trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đảm nhận. Toàn tỉnh có 874 doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh dịch vụ kho bãi, có 15 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 10 tỷ trở lên, và chỉ có 3 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 100 tỷ trở lên. Trong số đó, có 10 doanh nghiệp có ngành nghề chính là dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hoá (không tính 8 đơn vị là các doanh nghiệp bến xe có kinh doanh bãi đỗ) và chỉ có 6 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 10 tỷ tới 400 tỷ đồng. Tuy nhiên, hầu hết kho bãi còn lại là kho bãi của doanh nghiệp và phục vụ bản thân doanh nghiệp là chính, trong đó chủ yếu là doanh nghiệp gia công, sản xuất xuất khẩu. Trong quá trình kiểm tra, quản lý Cục Hải Quan Thanh Hóa chưa phát sinh hạn chế bấp cập nào liên quan đến việc quản lý, khai thác kho bãi trên địa bàn tỉnh.

Bảng 19. Tổng hợp các doanh nghiệp có ngành nghề chính là dịch vụ kho bãi trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá đến hết năm 2018

TT	Tên doanh nghiệp	Địa chỉ trụ sở chính	Quận / Huyện	Phường/xã	Vốn điều lệ
1	Công ty cổ phần Thương mại Dịch vụ thể thao Thanh Hóa.	Số 186 đường Trường Thi, Phường Trường Thi, Thành phố Thanh Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Thành phố Thanh Hoá	Phường Trường Thi	10.000.000.000
2	Công ty cổ phần đại lý hàng hải Nghi Sơn	Thôn Hữu Tài, Xã Mai Lâm, Huyện Tĩnh Gia, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Tĩnh Gia	Xã Mai Lâm	10.000.000.000
3	Công ty cổ phần Thương binh đồng đội Thanh Hóa	Số 15/291 đường Bà Triệu, Phường Hàm Rồng, Thành phố Thanh Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Thành phố Thanh Hoá	Phường Hàm Rồng	1.890.000.000
4	Công ty cổ phần DVTM Ngọc Tân	KM 37+368 Quốc lộ 1A, Xã Ninh Hải, Huyện Tĩnh Gia, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Tĩnh Gia	Xã Ninh Hải	2.000.000.000
5	Công ty TNHH dịch vụ tổng hợp Hùng Anh	21B/378 Hải Thượng Lãn Ông, Phường Quảng Thắng, Thành phố Thanh Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Thành phố Thanh Hoá	Phường Quảng Thắng	500.000.000
6	Doanh nghiệp tư nhân Lương Dung	Thôn 3, Xã Hoằng Phượng, Huyện Hoằng Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Hoằng Hoá	Xã Hoằng Phượng	1.000.000.000
7	Công ty TNHH cảng sông hằng Nghi Sơn	Số 463 đường Nguyễn Trãi, Phường Phú Sơn, Thành phố Thanh Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Thành phố Thanh Hoá	Phường Phú Sơn	30.000.000.000
8	Công ty TNHH thương mại và dịch vụ tổng hợp Minh Nguyên	Cụm Làng Nghề, Xã Quảng Phong, Huyện Quảng Xương, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Quảng Xương	Xã Quảng Phong	80.000.000.000
9	Công ty TNHH HAXICO	SN 127 Phú Thọ 4, Phường Phú Sơn, Thành phố Thanh Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Thành phố Thanh Hoá	Phường Phú Sơn	15.000.000.000
10	Công ty cổ phần cảng dịch vụ dầu khí tổng hợp PTSC Thanh Hóa	Xã Nghi Sơn, Huyện Tĩnh Gia, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Tĩnh Gia	Xã Nghi Sơn	400.000.000.000

Nguồn: Sở Kế hoạch đầu tư Thanh Hóa, 2019

Cùng với tốc độ tăng trưởng mức lưu chuyển hàng hóa trên địa bàn thì nhu cầu sử dụng kho bãi để lưu trữ, phân phối hàng hóa cũng tăng theo. Tại hầu hết các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh đều có các kho bãi đáp ứng nhu cầu lưu kho, bến bãi và vận chuyển hàng hoá cho các doanh nghiệp. Tại các nhà ga, bến thuỷ nội địa, cảng biển đều có các bến, bãi tập kết hàng hoá.

Các cảng biển trong Khu kinh tế Nghi Sơn đã được đầu tư các kho bãi khá lớn, hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu hiện nay như cảng PTSC Thanh Hóa (97.206 m2), Cảng Khoáng sản Đại Dương, Cảng Tổng hợp quốc tế Nghi Sơn (160.000 m2). Ngoài ra, các cảng chuyên dùng cũng đã có hệ thống kho bãi đáp ứng nhu cầu như: Cảng Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn, Cảng nhà máy nhiệt điện Nghi Sơn 1, Cảng xi măng Nghi Sơn.

Hiện tại trên địa bàn quản lý mới chỉ có 01 kho được công nhận là kho ngoại quan[2] tại Nghi Sơn (của Công ty cổ phần cảng dịch vụ dầu khí tổng hợp PTSC Thanh Hóa) với diện tích 34.500 m2 (bao gồm 1.400 m2 diện tích kho chứa hàng, 33.000 m2 diện tích bãi và 100 m2 diện tích văn phòng làm việc của Hải quan). Có 14 doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh dịch vụ lưu giữ hàng hoá trong kho ngoại quan và chỉ có 4 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 10 tỷ đồng.

Ngoài ra, trên địa bàn tỉnh có 175 điểm tại 173 doanh nghiệp có kho bãi và được cấp quyết định công nhận địa điểm kiểm tra hàng hóa XNK tại nơi sản xuất với tổng diện tích khoảng 640.000 m2 (đến tháng 9/2019). Trong đó, số lượng điểm tập trung đông nhất tại khu vực TP. Thanh Hoá (đa số nằm trong các khu công nghiệp Lễ Môn, Tây Bắc Ga), TX. Bỉm Sơn, huyện Yên Định, Nông Cống, Hoằng Hoá, Tĩnh Gia, Đông Sơn, Quảng Xương.

Phân bố các điểm kiểm tra hàng hóa xuất nhập khẩu tại nơi sản xuất năm 2018 theo các đơn vị hành chính (huyện, thành phố), xem bản đồ sau:

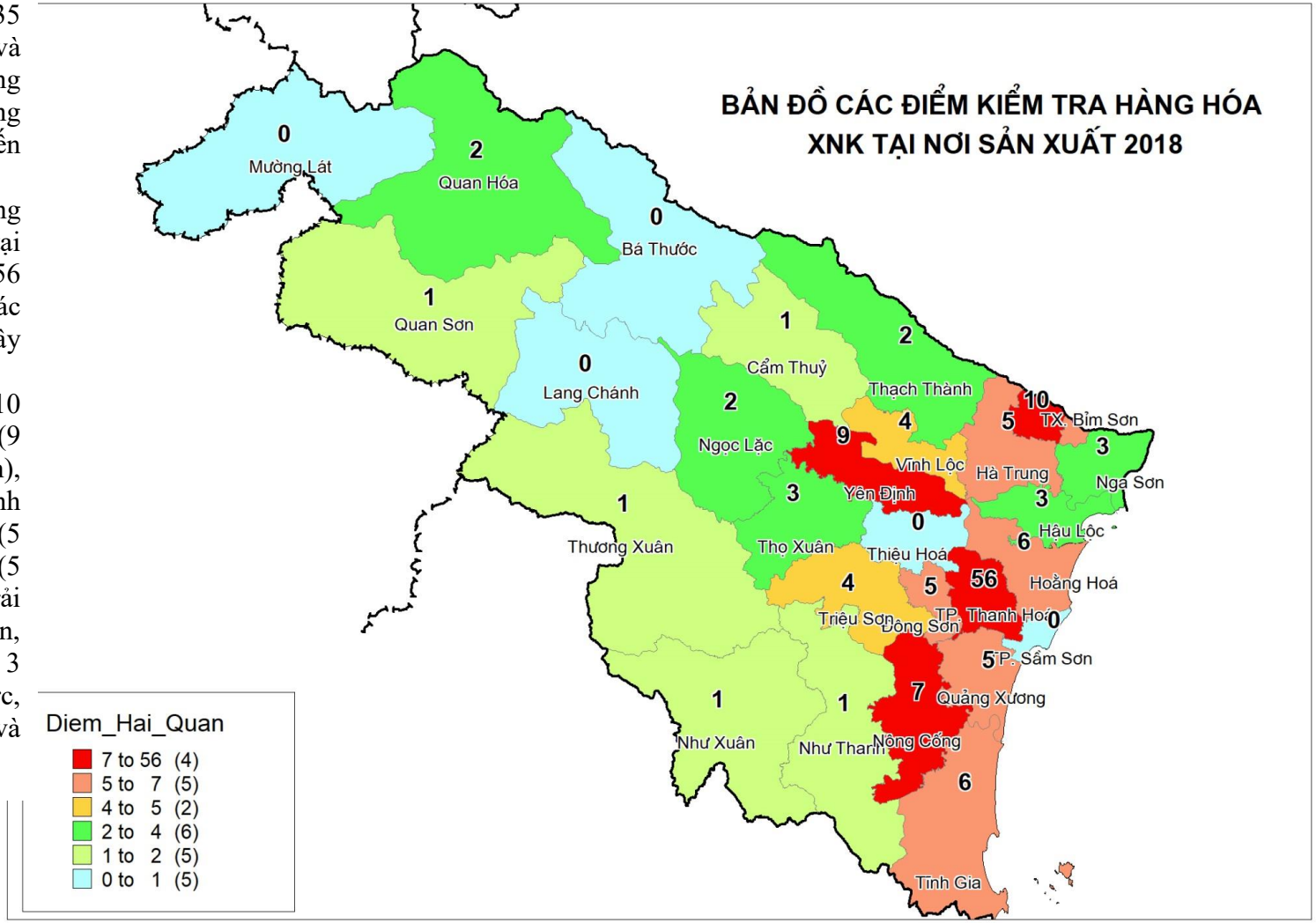
[2]Kho ngoại quan là khu vực kho, bãi tạm lưu giữ, bảo quản hoặc thực hiện một số dịch vụ đối với hàng hoá trong nước đã làm thủ tục hải quan được gửi chờ xuất khẩu; hàng hóa tạm nhập tái xuất, hoặc nhập khẩu vào Việt Nam.

Bản đồ số lượng các điểm kiểm tra hàng hóa XNK tại nơi sản xuấtphân theo đơn vị hành chính 2018

Có 137 điểm tại 135 doanh nghiệp có kho bãi và được cấp quyết định công nhận địa điểm kiểm tra hàng hóa XNK tại nơi sản xuất (đến hết năm 2018).

Trong đó, số lượng điểm tập trung đông nhất tại khu vực TP. Thanh Hoá (56 điểm - đa số nằm trong các khu công nghiệp Lễ Môn, Tây Bắc Ga),

TX. Bỉm Sơn (10 điểm), huyện Yên Định (9 điểm), Nông Cống (7 điểm), Hoằng Hoá (6 điểm), Tĩnh Gia (6 điểm), Đông Sơn (5 điểm), Quảng Xương (5 điểm). Các điểm khác nằm rải rác ở các huyện. Có 4 huyện, thị chưa có điểm nào là 3 huyện miền núi xa Bá Thước, Lang Chánh, Mường Lát và TP. Sầm Sơn.



3.2.4. Các dịch vụ khác

❖ **Dịch vụ giao nhận**

Trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa, có 50 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hoá, tuy nhiên không có đơn vị nào có ngành nghề chính là dịch vụ giao nhận. Trong đó chỉ có 12 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 10 tỷ trở lên, 2 doanh nghiệp có quy mô vốn lớn từ 100 tỷ đồng (Công ty TNHH một thành viên Cảng Tổng hợp Quốc tế Nghi Sơn) và 2.000 tỷ đồng (Công ty Cổ phần xi măng Công Thanh). Như vậy, dịch vụ giao nhận chưa phát triển thành dịch vụ chuyên nghiệp tại tỉnh Thanh Hoá.

❖ **Dịch vụ đại lý hải quan**

Dịch vụ logistics có tỷ trọng lớn đối với hàng hoá xuất nhập khẩu nên ngoài khâu vận chuyển, kho bãi, giao nhận thì khâu thủ tục hải quan cũng chiếm tỷ trọng khá.

Ở phạm vi cả nước, khảo sát của VLA cho thấy 87,8% các công ty logistics cung cấp dịch vụ khai báo hải quan. Tuy nhiên, dịch vụ đại lý hải quan chưa thật sự phát triển mạnh và đúng vai trò mong muốn tại Việt Nam và tại Thanh Hoá cũng như vậy.

Tại Thanh Hoá, có 25 doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh dịch vụ đại lý thủ tục hải quan với quy mô vốn từ 1 tỷ đến 400 tỷ đồng, trong đó chỉ có 5 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 10 tỷ đồng. Dịch vụ đại lý thủ tục hải quan hiện nay tại Thanh Hoá đang được cung cấp cho một đơn hàng xuất khẩu qua cảng Nghi Sơn sẽ hoàn tất trong phạm vi 3 ngày, bằng thời gian nếu xuất qua cảng Hải Phòng.

Bảng 20. Bảng tổng hợp các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đăng ký dịch vụ đại lý thủ tục hai quan đến hết năm 2018

TT	Tên doanh nghiệp	Địa chỉ trụ sở chính	Quận / Huyện	Phường/xã	Vốn điều lệ
1	Công ty cổ phần giám định Nghi Sơn	Thôn Hữu Tài, Xã Mai Lâm, Huyện Tĩnh Gia, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Tĩnh Gia	Xã Mai Lâm	10.000.000.000
2	Công ty TNHH tài chính miền trung	Số 105, Đ. Lý Nhân Tông, Phường Đông Thọ, Thành phố Thanh Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Thành phố Thanh Hoá	Phường Đông Thọ	20.000.000.000
3	Công ty TNHH một thành viên Cảng Tổng hợp Quốc tế Nghi Sơn	Thôn Hà Tân, Xã Hải Hà, Huyện Tĩnh Gia, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Tĩnh Gia	Xã Hải Hà	100.000.000.000
4	Công ty cổ phần vận tải biển Hợp lực Viễn dương	Nhà bà Trần Thị Nhung, Xã Thiệu Dương, Thành phố	Thành phố Thanh	Xã Thiệu Dương	16.000.000.000

TT	Tên doanh nghiệp	Địa chỉ trụ sở chính	Quận / Huyện	Phường/xã	Vốn điều lệ
		Thanh Hoá, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Hoá		
5	Công ty Cổ phần vận tải Công Thanh	Thôn Tam Sơn, Xã Tân Trường, Huyện Tĩnh Gia, Tỉnh Thanh Hoá, Việt Nam	Huyện Tĩnh Gia	Xã Tân Trường	50.000.000.000

Nguồn: Sở Kế hoạch đầu tư Thanh Hóa, 2019

❖ **Dịch vụ phân phối**

Cùng với sự phát triển của mạng lưới bán buôn, bán lẻ, các loại hàng hóa ngày càng đa dạng và phong phú, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu của người tiêu dùng. Bên cạnh các loại hình bán buôn, bán lẻ truyền thống, các loại hình bán buôn, bán lẻ hiện đại, thương mại điện tử cũng đang ngày càng phát triển mạnh mẽ trên địa bàn tỉnh. Những yếu tố này đã góp phần thúc đẩy lưu thông hàng hóa, đẩy mạnh hoạt động xuất nhập khẩu.

Trên địa bàn tỉnh hiện nay có 04 trung tâm thương mại (đang tiếp tục phát triển mạnh), 06 siêu thị tổng hợp; trên 21 siêu thị chuyên doanh (các mặt hàng: giày dép, điện máy, điện thoại, đồ gỗ, nội thất, mỹ phẩm) và khoảng 52.500 cửa hàng bán lẻ.

Các trung tâm thương mại đang hoạt động bao gồm: Vinaconex, Thanh Hóa Sông Đà và VNF1 (Vina Food). Một số dự án lớn đang được đầu tư xây dựng là Tổ hợp thương mại Melinh Plaza, Tổ hợp thương mại Eden. Có 1 siêu thị hạng I (Siêu thị BigC), 2 siêu thị hạng II (siêu thị HC, siêu thị Coop.mart) và 24 siêu thị hạng III. Nhìn chung, hệ thống siêu thị đã bước đầu hoạt động có hiệu quả, người dân bắt đầu hình thành thói quen mua hàng tại các siêu thị.

3.2.5. Chính sách phát triển logistics

Hiện tại, **có 2 văn bản pháp lý** cao nhất, điều chỉnh trực tiếp hoạt động logistics trên lãnh thổ Việt Nam gồm**Luật Thương mại** 2005 **và Nghị định số 163/2017/NĐ-CP** ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh và trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics**.** Tuy nhiên, theo đánh giá từ các chuyên gia thì các nội dung này sẽ tiếp tục phải điều chỉnh cho phù hợp với xu thế quốc tế.

Về chính sách phát triển chung, gồm có: Quy hoạch phát triển, hệ thống trung tâm Logistics - Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015; QĐ 200/QĐ-TTg phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực canh tranh và phát triển Dịch vụ Logistics VN; Chỉ thị 21/CT-TTg Đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông; QĐ số 2227/QĐ-BGTVTBộ GTVT Ban hành kế hoạch triển khai thực hiện chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/7/2018; QĐ 708/QĐ-BCTBộ Công thương về việc phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả logistics của Việt Nam;

Quyết định số 703/QĐ-TTg ngày 07/6/2019 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt đề án "Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp". Một trong số mục tiêu cụ thể là: "Tăng cường kết nối giữa các phương thức để phát triển vận tải đa phương thưc, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính. Nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí vận tải, đưa chi phí vận tải hàng hóa xuống còn khoảng 10% tổng giá trị sản phẩm quốc nội, góp phần giảm chi phí Logistics của Việt Nam xuống tương đương khoảng 15% GDP".

Hiện nay, các chính sách khuyến khích, ưu đãi vào logistics có thể áp dụng là căn cứ theo luật Đầu tư (và nghị định, quyết định), trong đó phải kể đến các ưu đãi miễn giảm thuế suất, miễn giảm tiền sử dụng đất, hỗ trợ san lấp mặt bằng, ... áp dụng cho đầu tư vào địa bàn ưu đãi (như khu kinh tế, khu công nghiệp), ngành nghề ưu đãi (kết cấu hạ tầng), quy mô vốn.

UBND Tỉnh Thanh Hoá đã quan tâm chỉ đạo đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư, thu hút đầu tư KCHT logistics (cảng biển…), nâng cao chất lượng vận tải biển, hỗ trợ hãng tàu vận tải container quốc tế từ Cảng Nghi Sơn, tổ chức hội nghị gặp gỡ các doanh nghiệp XNK và logistics.

Đến nay, UBND Tỉnh Thanh Hoá chưa ban hành các quy định, cơ chế chính sách đồng bộ, điều chỉnh trực tiếp hoạt động logistics mà chủ yếu là quy định điều chỉnh gián tiếp thông qua các chính sách phát triển thương mại - dịch vụ nói chung, phát triển giao thông vận tải, công nghệ thông tin, nguồn nhân lực; các giải pháp đẩy mạnh cải cách hành chính, hỗ trợ các thủ tục thuế, hải quan, đầu tư, quy hoạch, xây dựng, sử dụng đất trong quá trình hình thành và phát triển kết cấu hạ tầng dịch vụ logistics. Đặc biệt, năm 2019 tỉnh Thanh Hóa đã ban hành quy định thực hiện chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container đi quốc tế qua cảng Nghi Sơn (hỗ trợ 200 triệu/chuyến trong 12 tháng...) như Nghị quyết số 166/2019/NQ-HĐND ngày 04/4/2019 của HĐND tỉnh và Quyết đinh số 23/2019/QĐ-UBND ngày 19/7/2019 của UBND tỉnh Thanh Hóa.

Trong những năm qua, UBND tỉnh, Ban Quản lý KKT Nghi Sơn và các KCN đã quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư, thu hút cá dự án hạ tầng cảng biển, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển, tổ chức hội nghị gặp dỡ với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và Logistics. Tuy nhiên, việc xuất, nhập hàng hóa container của các doanh nghiệp qua cảng Nghi Sơn còn gặp khó khăn, thách thức, đó là: cảng container Nghi Sơn mới đi vào hoạt động, các doanh nghiệp đang có thói quen xuất, nhập hàng hóa qua cảng Hải Phòng; các đối tác của doanh nghiệp xuất, nhập hàng hóa chỉ định đơn vị vận tải biển; sản lượng hàng xuất, nhập qua cảng Nghi Sơn còn ít, hạn chế khả năng cạnh tranh về chi phí vận tải; hàng hóa nhập, xuất chưa cân đối nên phải quay vòng vỏ

container, làm gia tăng chi phí vận tải đường bộ; các loại phụ phí liên quan còn chưa hợp lý; cần có giải pháp ổn định lâu dài về thu hút nguồn hàng để các hãng tàu, các doanh nghiệp logistic hoạt động hiệu quả tại cảng Nghi Sơn.

**** Các chính sách chung về ưu đãi đầu tư đang thực hiện trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa:***

Tỉnh Thanh Hóa đã áp dụng một số chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư theo nguyên tắc nhà đầu tư được hưởng mức ưu đãi cao nhất trong khung quy định. Về đối tượng và nguyên tắc áp dụng ưu đãi đầu tư đã được thực hiện theo Nghị định 118/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư. Một số quy định cụ thể như sau:

(1). Chính sách ưu đãi đầu tư ngoài Khu kinh tế Nghi Sơn và các khu công nghiệp

- *Ưu đãi* **về tiền thuê đất, thuê mặt nước** *(theo Nghị định số 46/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2015 của Chính phủ)*

+ Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước đối với các dự án thuộc lĩnh vực đặc biệt ưu đãi đầu tư được đầu tư tại địa bàn kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn; dự án sử dụng đất xây dựng nhà ở cho công nhân của các khu công nghiệp.

+ Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước trong thời gian xây dựng cơ bản theo dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt, nhưng tối đa không quá 03 năm kể từ ngày có quyết định cho thuê đất, thuê mặt nước.

+ Miễn từ 3 năm đến 15 năm (sau thời gian được miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước của thời gian XDCB) đối với từng loại dự án thuộc các địa bàn ưu đãi khác nhau.

- *Ưu đãi* **về thuế thu nhập doanh nghiệp** *(theo quy định tại Nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26/12/2013 của Chính phủ)*

Doanh nghiệp thành lập mới từ dự án đầu tư, tùy vào lĩnh vực, địa bàn ưu đãi đầu tư được hưởng thuế suất ưu đãi với mức 10% hoặc 20% (từ 01/01/2006 là 17%) áp dụng trong vòng 10 năm, 15 năm hoặc suốt thời gian hoạt động; đồng thời, được miễn thuế từ 2 - 4 năm và giảm 50% số thuế phải nộp trong vòng 4 - 9 năm tiếp theo.

(2). Chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư vào các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh

a. Ưu đãi của Trung ương:

- *Ưu đãi về* **tiền thuê đất, thuê mặt nước** *(Không áp dụng đối với các KCN thuộc địa bàn thành phố Thanh Hóa)*

+ Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước trong thời gian xây dựng cơ bản; miễn từ 7 - 15 năm kể từ khi dự án đi vào hoạt động tuỳ theo lĩnh vực ngành nghề dự án.

+ Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước trong suốt thời gian thực hiện dự án đối với dự án thuộc một số lĩnh vực theo quy định của Chính phủ.

- *Ưu đãi về* **Thuế thu nhập doanh nghiệp và thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu**

Tùy theo ngành nghề và lĩnh vực, dự án đầu tư vào các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa được hưởng ưu đãi đầu tư theo quy định tại các văn bản pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp và thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu hiện hành giống như các dự án đầu tư vào KKT Nghi Sơn.

b. Chính sách của tỉnh Thanh Hóa đang áp dụng

- Chính sách khuyến khích hoạt động dịch vụ tư vấn đầu tư vào các KCN của tỉnh Thanh Hóa (theo Quyết định số 3667/2013/QĐ-UBND ngày 18/10/2013 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc Ban hành chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư vào KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa).

Tổ chức, cá nhân có công vận động các dự án đầu tư nằm trong danh mục lĩnh vực khuyến khích đầu tư vào các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa được thưởng theo quy mô vốn đầu tư của dự án, cụ thể: Dự án có vốn đầu tư từ 40 triệu USD đến dưới 50 triệu USD: thưởng 400 triệu đồng; - Dự án có vốn đầu tư từ 50 triệu USD trở lên: thưởng 500 triệu đồng.

(3). Chính sách ưu đãi đầu tư vào Khu kinh tế Nghi Sơn.

Ngoài những chính sách ưu đãi đầu tư áp dụng chung cho tất cả các dự án đầu tư trên địa bàn tỉnh nêu trên, các dự án đầu tư vào Khu kinh tế Nghi Sơn còn được hưởng một số chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư đặc thù, cụ thể như sau:

Khu kinh tế Nghi Sơn được hưởng ưu đãi và hỗ trợ đầu tư cao nhất quy định đối với địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn theo Khoản 2 Điều 16 Luật Đầu tư năm 2014.

a. Ưu đãi của Trung ương:

- Ưu đãi về tiền thuê đất, thuê mặt nước

+ Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước trong thời gian xây dựng cơ bản; miễn từ 11 năm đến 15 năm kể từ khi dự án đi vào hoạt động tuỳ theo lĩnh vực ngành nghề dự án.

+ Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước trong suốt thời gian thực hiện dự án đối với dự án thuộc lĩnh vực đặc biệt ưu đãi đầu tư theo quy định của Chính phủ.

- Ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp

+ Mức thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp được áp dụng 10% trong 15 năm, kể từ khi dự án đầu tư bắt đầu hoạt động kinh doanh; được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 04 năm, kể từ khi có thu nhập chịu thuế và giảm 50% số thuế

phải nộp cho 09 năm tiếp theo.

+ Dự án thuộc lĩnh vực công nghệ cao; dự án có quy mô lớn và có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển ngành, lĩnh vực hoặc phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và khu vực thì thời gian áp dụng thuế suất ưu đãi có thể kéo dài tối đa 30 năm.

- Ưu đãi về thuế nhập khẩu, thuế xuất khẩu

Tùy theo ngành nghề và lĩnh vực, các dự án đầu tư vào KKT Nghi Sơn được hưởng ưu đãi thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, cụ thể:

+ Miễn thuế nhập khẩu hàng hoá để tạo tài sản cố định, phương tiện vận tải chuyên dùng nằm trong dây chuyền công nghệ phục vụ dự án đầu tư, phương tiện đưa đón công nhân,...

+ Miễn thuế nhập khẩu trong thời hạn 5 năm, kể từ khi dự án đi vào sản xuất đối với nguyên liệu sản xuất, vật tư, linh kiện và bán thành phẩm mà Việt Nam chưa sản xuất được hoặc sản xuất không đạt tiêu chuẩn chất lượng.

- Chính sách về giá

Áp dụng chính sách một giá đối với hàng hoá, dịch vụ và tiền thuê đất cho các nhà đầu tư là các tổ chức và cá nhân, không phân biệt trong nước và nước ngoài có hoạt động sản xuất, kinh doanh tại KKT Nghi Sơn.

b. Chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư của tỉnh Thanh Hóa*(theo Quyết định số 3667/2013/QĐ-UBND ngày 18/10/2013 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc Ban hành chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư vào KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa).*

-. Chính sách khuyến khích hoạt động dịch vụ tư vấn đầu tư vào KKT Nghi Sơn: Tổ chức, cá nhân có công vận động các dự án đầu tư nằm trong danh mục lĩnh vực khuyến khích đầu tư vào KKT Nghi Sơn được thưởng như vận động đầu tư vào các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

- Chính sách hỗ trợ đối với các doanh nghiệp có dự án đầu tư vào các KCN số 3, 4, 5 thuộc KKT Nghi Sơn:

Ngân sách tỉnh hỗ trợ 10% chi phí san lấp mặt bằng cho các doanh nghiệp có dự án đầu tư vào các KCN số 3, 4, 5 thuộc KKT Nghi Sơn, trên cơ sở hồ sơ quyết toán được Ban Quản lý KKT Nghi Sơn thẩm định, mức hỗ trợ tối đa không quá 500 triệu đồng/1ha.

Như vậy, các dự án triển khai trong KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn Tỉnh được hưởng ưu đãi và hỗ trợ đầu tư cao nhất quy định đối với địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn *(theo Khoản 2 Điều 16 Luật Đầu tư năm 2014)* và các chính sách ưu đãi đầu tư của tỉnh (*(theo Quyết định số 3667/2013/QĐ-UBND ngày 18/10/2013 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc Ban hành chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư vào KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa)*. Tuy nhiên, theo điểm B, Phụ lục I, Nghị định 118/2015/NĐ-CP,

dự án trung tâm logictic chỉ được xếp vào ngành, nghề ưu đãi đầu tư, chưa được xếp vào danh mục ngành nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư. Trong khi đó, tại Thanh Hóa, các dự án trung tâm logistic lại gắn liền với việc dự án đầu tư cảng biển, nhà ga thuộc ngành nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư theo điểm A, Phụ lục I, Nghị định 118/2015/NĐ-CP. ***Do đó, cần đưa các dự án đầu tư Khu bến container 1 của Công ty Long Sơn (có Khu phát triển Logistic lô 9A), Khu bến container 2 của Cảng quốc tế Nghi Sơn (có Khu phát triển logistic lô 9B), ga Trường Lâm (có Trung tâm Logistic kết hợp cảng cạn Depot-ICD) vào dự án đầu tư cảng biển, nhà ga thuộc ngành nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư theo điểm A, Phụ lục I, Nghị định 118/2015/NĐ-CP.***

3.3. Tồn tại, hạn chế về phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá

– Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông kết nối còn hạn chế, chưa đồng bộ để đáp ứng yêu cầu tốc độ và khối lượng lớn:

+ Chưa có đường bộ cao tốc kết nối với KTT Nghi Sơn. Chưa hoàn thiện các công trình kết nối từ QL1A đi cảng Nghi Sơn, đường Đông – Tây, chưa có đường sắt kết nối cảng nghi Sơn, chưa có cảng thuỷ nội địa kết nối với cảng biển (hiện tại chủ yếu là đường bộ).

+ Luồng cho tàu biển vào chưa được nạo vét kịp thời, theo quy hoạch cao độ đáy thiết kế H = -11,0m (hệ Hải đồ), chiều dài tuyến luồng 7km, chiều rộng luồng 150 m tuy nhiên hiện độ sâu luồng đạt -9,4m (hệ Hải đồ), tuyến luồng dài L = 4,6km; chiều rộng luồng 120m.

+ Hệ thống giao thông kết nối đưa rút hàng khỏi cảng biển phụ thuộc nhiều vào đường bộ, chưa tận dụng hết lợi thế của các phương thức vận tải khác.

- CSHT logistics, hậu cần sau cảng còn hạn chế. Chưa có Trung tâm logistics lớn, cảng cạn ở Thanh Hóa (Nghi Sơn).

+ Hệ thống hạ tầng logistics chưa có các Trung tâm logistics ở Thanh Hóa, thiếu các khu dịch vụ logistics quy mô lớn hỗ trợ khai thác hệ thống cảng biển. Các khu kho hàng, bến bãi dịch vụ vệ tinh chưa được quy hoạch, phát triển tự phát, nhỏ lẻ, trong khu vực cũng không có cảng cạn hoạt động.

+ Hệ thống kho bãi, trang thiết bị xếp dỡ, hải quan, cảng vụ, ... liên quan đến vận tải container đường biển từ Nghi Sơn đi các Nước cũng còn khá mới, cần tiếp tục hoàn thiện, nâng cao chất lượng, giảm chi phí, thời gian làm thủ tục,...

– Các dịch vụ vận tải biển, dịch vụ tại cảng biển còn chưa đa dạng, chất lượng dịch vụ còn hạn chế, chi phí vận tải cao (đặc biệt là vận tải container đường biển).

+ Hoạt động logistics tại Thanh Hóa chủ yếu tập trung vào công tác vận chuyển, đưa rút hàng khỏi cảng (chủ yếu là hàng rời, nguyên vật liệu cho các nhà máy, máy móc thiết bị phụ vụ xây dựng,…) là một trong những khâu tạo ít

giá trị gia tăng nhất trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Dịch vụ vận tải đường bộ vẫn chiếm vai trò chủ đạo, được cung cấp bởi hàng trăm doanh nghiệp (phần lớn có quy mô vừa và nhỏ).

+ Dịch vụ lai dắt vẫn còn bất cập, hạn chế,…

+ Dịch vụ hỗ trợ vận tải container qua cảng biển mới đang ở bước đầu triển khai, thiếu các trung tâm logistics lớn trong khu vực, .. Chưa phát triển được vận tải container ổn định ở cảng Nghi Sơn, khối lượng vận chuyển thấp: việc thu hút các tàu container vào Nghi Sơn đang gặp nhiều khó khăn. Tháng 5/2019 mới đang thí điểm vận chuyển container tại Nghi Sơn theo lộ trình: Hải Phòng – Nghi Sơn – ZHANJIANG (tỉnh Quảng Đông, Trung Quốc) – Hồng Kong - NANSHA (tỉnh Quảng Châu.Trung Quốc) – Hải Phòng (chi tiết lịch chạy tàu có trong phụ lục). Tuy nhiên, hiện tại Hãng tàu đang hoạt động gặp nhiều khó khăn trung bình mỗi chuyến chỉ có khoảng 200 container xuất và khoảng dưới 10 container nhập. Nếu tình hình này còn tiếp diễn, việc duy trì tuyến vận tải container sẽ rất khó khăn.

+ Hiện nay có rất nhiều doanh nghiệp, chủ hàng tại Thanh Hóa phải vận chuyển container ra Cảng Hải Phòng để xuất khẩu đi các nước trong khi đó ngay tại Cảng Nghi Sơn đã có chuyến tàu vận chuyển container đến Hồng Kong, Trung Quốc. Bất cập chính ở đây là tổng chi phí vận tải container từ Nghi Sơn cao hơn chi phí vận chuyển container từ Hải Phòng. Ngoài ra, tần suất chuyến tàu container tại Nghi Sơn quá ít, làm chậm tiến độ giao hàng của doanh nghiệp (phân tích chi tiết có ở phần sau).

+ Chi phí vận tải ***container*** còn cao do tổ chức vận tải chưa hợp lý, tổ chức giao nhận, chất lượng dịch vụ còn thấp; chưa giảm được thời gian gom hàng, trả hàng, làm thủ tục gây tăng thêm về chi phí. ***Thời gian trung bình Xuất khẩu/Nhập khẩu container qua cảng Hải Phòng và Nghi Sơn là như nhau (3 ngày). Do đó cảng Nghi Sơn vẫn chưa cạnh tranh được yêu cầu về thời gian cho dù cự ly gần hơn.***

+ Dịch vụ vận tải biển vẫn còn nhiều hạn chế, tỷ lệ tàu rỗng đi và đến Cảng Nghi Sơn khá lớn. Năm 2018, có 7112 lượt tàu đi và đến Cảng Nghi Sơn, thì trong đó hầu hết (hơn 99%) tàu chỉ có hàng 1 chiều (1 chiều có hàng và chiều còn lại là tàu rỗng không có hàng).

– Thiếu các doanh nghiệp logisctics lớn, chuyên nghiệp tại Thanh Hóa.

+ Các doanh nghiệp có hoạt động trong các lĩnh vực liên quan logistics vẫn chủ yếu phục vụ tự thân, và chủ yếu là vận tải. Doanh nghiệp chuyên cung cấp dịch vụ logistics chưa nhiều, chưa cung cấp được một chuỗi dịch vụ.

+ Thiếu các doanh nghiệp logiscitcs lớn (trong nước và quốc tế) đến hoạt động tại Thanh Hóa (có thể gom hàng, tạo chân hàng, xây dựng các trung tâm logistics lớn, hiện đại,…

+ Chưa thu hút được các doanh nghiệp khai thác cảng biển, dịch vụ logistics tầm quốc qia, quốc tế vào khai thác cảng biển. Việc ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ logistics, kho bãi, .. còn hạn chế do quy mô doanh nghiệp, các kho bãi còn nhỏ, chưa ứng dụng được công nghệ cao,...

– Thương hiện cảng container quốc tế Nghi Sơn chưa được khách hàng trong nước và trên thế giới bến đến

Chiến lược marketing, công tác quảng bá thương hiện cảng biển Nghi Sơn còn yếu, chưa xây dựng được thương hiệu cảng biển container Nghi Sơn trên thị trường thế giưới, các hãng tàu, chủ hàng nước ngoài còn chưa biết nhiều về hệ thống cảng biển Nghi Sơn.

- Hệ thống cơ sở dữ liệu thống kê, đặc biệt về sản xuất, cung ứng, tiêu thụ, vận tải, kho bãi, năng lực giao nhận, … còn thiếu và yếu chưa hỗ trợ nhiều cho các doanh nghiệp logistics cũng như cho hoạch định chính sách phát triển.

- Quy mô sản xuất và tiêu thụ hàng hoá trên địa bàn tỉnh và khu vực chưa đủ lớn để thúc đẩy ngành dịch vụ logistics theo cách thức chuyên nghiệp.

- Nguồn nhân lực chuyên nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics thiếu và chưa đáp ứng được yêu cầu. Hệ thống đào tạo chuyên ngành logistics chưa phát triển ở Việt Nam mà chỉ là một môn học thuộc các ngành kinh tế đối ngoại, kinh tế vận tải (đại học GTVT và đại học GTVT TP. HCM mới mở đào tạo ngành logistics năm 2018).

- Chưa ban hành các quy định, cơ chế chính sách đồng bộ, điều chỉnh trực tiếp hoạt động logistics (đề án, quy hoạch, kế hoạch) mà chủ yếu là quy định điều chỉnh gián tiếp thông qua các chính sách phát triển thương mại-dịch vụ nói chung, phát triển GTVT, công nghệ thông tin, nguồn nhân lực, hỗ trợ hãng tàu vận tải container quốc tế từ Cảng Nghi Sơn,...

❖ **Phân tích nguyên nhân tại sao "Rất nhiều doanh nghiệp, chủ hàng tại Thanh Hóa phải vận chuyển container ra Cảng Hải Phong để xuất khẩu đi các nước trong khi đó ngay tại Cảng Nghi Sơn đã có chuyến tàu vận chuyển container đến Hồng Kong, Trung Quốc".**

Để trả lời câu hỏi "Tại sao chủ hàng lại vẫn sử dụng cảng hải phòng mà không sử dụng cảng Nghi Sơn để vận chuyển container đi các nước, tư vấn đã tiến hành khảo sát một số doanh nghiệp logistics, chủ hàng, các nhà máy sản xuất hàng xuất khẩu, ... tại Thanh Hoá và Hải Phòng. Kết quả so sánh, phân tích như sau:

➢ **Kết quả khảo sát tại Hải Phòng**

Trước hết phân tích các lợi thế so sánh của cảng Hải Phòng so với cảng Nghi Sơn:

- Thứ nhất, cảng Hải Phòng là cảng cửa ngõ quốc tế, là thương cảng lâu đời nhất và lớn nhất của miền Bắc, đã trở lên quen thuộc với nhiều nước trên thế giới. Trong hoạt động hàng hải, **tập quán quen thuộc và sự ổn định là một trong những yếu tố luôn được đề cao**. Trong khi đó**, cảng Nghi Sơn mới được đầu tư nâng cấp, chưa được biết đến nhiều.**

- Thứ hai, cảng Hải Phòng với khoảng 40 doanh nghiệp cảng biển khai thác 98 cầu bến với tổng chiều dài 14178m (bao gồm các cảng mới tại Nam Đình Vũ và Lạch Huyện). Sự cạnh tranh quyết liệt khiến chất lượng và giá dịch vụ luôn ở mức hợp lý nhất. Bên cạnh đó **hàng trăm doanh nghiệp logistics với đủ loại hình dịch vụ như: vận tải, kho bãi, đại lý tàu biển, đại lý hàng hóa, môi giới tàu biển, môi giới hải quan, cung ứng tàu biển**.... hoạt động gắn chặt với hoạt động khai thác cảng biển và vận tải biển.

- Thứ ba, về hoạt động của các hãng tàu container, cảng biển Hải Phòng có mặt hầu hết **đại diện các hãng tàu container quốc tế** trên thế giới (hơn 30 hãng tàu) với sự kết nối trực tiếp đến các cảng biển trung chuyển lớn Hồng Kong, Singapore, Kaoshiung **tần suất hơn 10 chuyến mỗi ngày**... Ngoài ra có khoảng **10 hãng tàu container nội địa** có điểm đến là cảng Hải Phòng. Cùng với trụ sở chính là **các bãi container và vỏ container đều được đặt ở đây**.

- Thứ tư, hiện cảng biển Hải Phòng chiếm 98% khối lượng hàng container cảng Nhóm 1, tương đương khoảng 30% lượng container thông qua cảng biển cả nước, tương đương khoảng 5 triệu TEU/năm. Hiện hàng hóa xuất nhập khẩu của Thanh Hóa vào khoảng 55.000 - 60.000 TEU/năm, tương đương 5.000 TEU/tháng, chỉ bằng 1% so với cảng Hải Phòng. Tuy nhiên **không phải tất cả lượng hàng này cùng xuất khẩu đến 1 thị trường hoặc nhập khẩu từ 1 thị trường mà từ nhiều nơi khác nhau.**

Thứ năm, các cơ quan quản lý nhà nước, các dịch vụ công luôn có đủ lực lượng, kinh nghiệm, đủ khả năng giải quyết các tính huống bất ngờ nếu có.

Thứ sáu, nguồn nhân lực: Đội ngũ nhân viên, đội ngũ khai thác, marketing, làm lệnh được traning bài bản, thủ tục đưa tàu ra, tàu vào nhanh chóng, thuận tiện. Tốc độ làm hàng tại cảng tương đối tốt, nhanh. Cơ sở vật chất được đầu tư đồng bộ và hiện đại, làm cho cung cấp dịch vụ của hãng tàu, bao gồm: xếp dỡ, lưu kho bãi, lấy hàng, hạ hàng… thuận tiện.

Với những lợi thế như vậy, so với Nghi Sơn Thanh Hóa, các chủ hàng tại Thanh Hóa thường lựa chọn Hải Phòng bởi các lợi thế sau:

- Phần lớn lượng hàng này **hiện nay chủ hàng đều ủy thác việc xuất nhập khẩu hàng hóa của họ cho các doanh nghiệp logistics ở Hải Phòng** nên việc

"lôi kéo" chủ hàng" về cảng Nghi Sơn, Thanh Hóa **thực chất là phải lôi kéo các doanh nghiệp logistics của Hải Phòng**. Trong khi đó, các doanh nghiệp này có trụ sở, nhân lực, phương tiện, **kho bãi, nhà xưởng** và các mối quan hệ cũng như hoạt động gắn liền với cảng biển Hải Phòng nên việc lôi kéo họ chuyển cảng biển là không hề đơn giản, dù có lợi ích lớn hơn chăng nữa **nhưng cần thời gian**.

- Hiện nay, cảng Nghi Sơn mới chỉ có 1 hãng tàu container mở tuyến đi Hong Kong, Trung Quốc với chủ yếu là hàng xuất đi Đông Bắc Á và trung chuyển đi Mỹ. Hàng đi châu Âu thường trung chuyển qua Singapore và vì vậy vẫn sẽ chủ yếu lựa chọn cảng Hải Phòng. Nếu hàng hóa xuất khẩu của Thanh Hóa lựa chọn cảng Nghi Sơn sẽ phải chờ nhiều ngày, thậm chí cả tuần để đến chuyến sau. Nhưng nếu lựa chọn cảng Hải Phòng với mỗi ngày có hàng chục chuyến đi, hàng hóa có thể được thu xếp để chuyển đi nhanh nhất có thể, giảm thời gian chờ đợi của hàng hóa. Tương tự đối với hàng nhập khẩu.

- Đối với hàng lẻ (LCL), việc tìm hàng hóa đóng chung container đến cảng đích tại Hải Phòng sẽ dễ dàng hơn rất nhiều so với tại Thanh Hóa. Tại Thanh Hóa, hay bất cứ địa phương nào khác, tìm được lô hàng lẻ cùng đích đến là khó hơn rất nhiều.

Nói tóm lại, đối với vận tải biển container quốc tế, thị trường phục vụ của cảng biển Nghi Sơn vẫn còn là một thị trường rất nhỏ chỉ bằng khoảng 1% so với cảng biển Hải Phòng vì cảng chỉ phục vụ cho hàng hóa xuất nhập khẩu (XNK) trên địa bàn tỉnh là chủ yếu. Quy mô thị trường chưa thực sự đủ hấp dẫn các hãng tàu- yếu tố quyết định hàng đầu để thu hút thêm hàng hóa sử dụng cảng Nghi Sơn, đồng thời kéo theo các dịch vụ logistics. Có đủ hàng, các hãng tàu mới cân đối được chi phí cho mỗi lần tàu ghé vào cảng.

Mặc dù ở góc độ nào đó, có một số lợi thế nhất định đối về chi phí và thời gian, quãng đường vận chuyển đến cảng đối với hàng hóa XNK của tỉnh nếu sử dụng cảng Nghi Sơn thay vì cảng Hải Phòng, cũng như là đối với các hãng tàu container mở tuyến trực tiếp đến cảng này. Tuy nhiên, việc chuyển hướng cũng cần phải có thời gian. Cảng biển Nghi Sơn mới đưa vào khai thác và cũng chỉ mới có một tuyến vận tải biển được mở. Có thêm hàng hóa, sự cân nhắc thận trọng của các hãng tàu biển có tầm quan trọng hàng đầu và sẽ kéo theo các doanh nghiệp đại lý, doanh nghiệp logistics đến hoạt động.

Chủ hàng, doanh nghiệp đại lý chủ hàng và các doanh nghiệp logistics cần thêm thời gian và các yếu tố khác để mở chi nhánh hoặc văn phòng đại diện, đầu tư kho bãi, phương tiện, bổ sung nguồn nhân lực….Đặc biệt sự phát triển của KKT Nghi Sơn với lượng hàng hóa ngày một tăng sẽ là yếu tố hấp dẫn đối với các hãng tàu biển và các doanh nghiệp logistics.

Tổng hợp, so sánh một số chỉ tiêu giữa Cảng Hải Phòng và Cảng Nghi Sơn xem bảng sau:

Bảng 21. So sánh một số chỉ tiêu giữa Cảng Hải Phòng và Cảng Nghi Sơn

Tên cảng	Số lượng cầu bến	Chiều dài cầu bến (m)	Đại diện các hãng tàu container quốc tế	Số chuyến tàu container	Doanh nghiệp logistics	Khối lượng hàng container qua cảng 2018(teu)	Khối lượng hàng qua cảng 2018 (tấn)	Số lượng Trung tâm logistics, cảng cạn	Vùng hấp dẫn, hậu phương cảng
Cảng Hải Phòng	98	14.178	>30	>10chuyến /ngày 70 chuyến /tuần Kết nối trực tiếp đến các cảng biển trung chuyển lớn Hồng Kong, Singapore, Kaoshiung	Khoảng 100 DN, rất nhiều DN lớn vận tải, kho bãi, đại lý tàu biển, đại lý hàng hóa, môi giới tàu biển, môi giới hải quan, cung ứng tàu biển	5.000.000 teu /năm 96.000 teu/tuần	83 triệu tấn	Hầu hết các TT logistics và cảng cạn toàn miền Bắc đều phục vụ hàng qua cảng Hải Phòng	Các vùng ĐBSH, Trung du miền núi phía Bắc, 1 phần vùng Bắc Trung Bộ
Cảng Nghi Sơn	18	3.331	1	1 chuyến /tuần (đi Hồng Kong, TQ)	DN nhỏ, từng công đoạn	150-300 teu/tuần	23 triệu tấn	Chưa có	Thanh Hoá, Nghệ An, Một phần Hà Tĩnh, Hà Nam,..

Các cơ quan QLNN, các dịch vụ công luôn có đủ lực lượng, kinh nghiệm, đủ khả năng giải quyết các tình huống bất ngờ nếu có. Nguồn nhân lực: Đội ngũ nhân viên, đội ngũ khai thác, marketing, làm lệnh được traning bài bản, thủ tục đưa tàu ra, tàu vào nhanh chóng, thuận tiện. Tốc độ làm hàng tại cảng tương đối tốt, nhanh. Cơ sở vật chất được đầu tư đồng bộ và hiện đại, làm cho cung cấp dịch vụ của hãng tàu, bao gồm: xếp dỡ, lưu kho bãi, lấy hàng, hạ hàng… thuận tiện; các bãi container và vỏ container lớn đều được đặt ở Hải Phòng.

- **Kết quả khảo sát tại Thanh Hoá (lý do, nguyên nhân các doanh nghiệp, chủ hàng tại Thanh Hoátiếp tục xuất khẩu hàng hoá bằng container qua cảng Hải Phòng):**

- Chi phí vận tải thấp, tiến độ giao hàng tới cảng các nước xuất/nhập khẩu hợp lý có vai trò quyết định để các chủ hàng lựa chọn hãng tàu để vận chuyển.

- Chi phí xuất khẩu container từ Nghi Sơn chưa cạnh tranh, chi phí vận tải biển cao hơn so với xuất khẩu container từ cảng Hải Phòng đi các nước. Mặc dù tại Nghi Sơn đã được tỉnh hỗ trợ chi phí vận tải cho hang tàu, không có phí cơ sở hạ tầng (tại Hải Phòng phí CSHT 250.000 đồng/container 20 feet; 500.000 đồng/container 40 feet), chi phí vận tải đường bộ đến cảng Nghi Sơn rẻ hơn đi Hải Phòng chênh lệch khoảng 5 triệu đồng/container)… tuy nhiên, cho dù cộng thêm cả chi phí vận tải đường bộ từ Thanh Hoá đến Hải Phòngthì***tổng chi phí xuất/nhập khẩu container tại cảng Hải Phòng*** vẫn rẻ hơn***tổng chi phí xuất/nhập khẩu container tại tại cảng Nghi Sơn***.

- Tại Hải Phòng có nhiều hãng tàu tham gia vận tải nên cước vận tải cạnh tranh nhau. ***Tại Nghi sơn chỉ có 1 hãng tàu nên giá cao, không cạnh tranh***.

- Về tần suất: Tại Nghi Sơn mỗi tuần chỉ có một chuyến tàu container, nên hàng hoá XK/NK phải chờ tàu, ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng (tại Hải Phòng, ngày nào trong tuần đều có thể xuất khẩu, nhập khẩu container đến nhiều nước khác nhau).

- Thời gian trung bình XK/NK qua cảng Hải Phòng và Nghi Sơn là như nhau (3 ngày). Do đó cảng Nghi Sơn vẫn chưa cạnh tranh được yêu cầu về thời gian, sự thuận tiện cho dù cự ly gần hơn.

- Đối với một số doanh nghiệp nước ngoài có khối lượng XNK container lớn nhiều năm qua, họ đã có các đối tác tin cậy hoạt động nhiều năm (các hãng tàu, đại lý vận tải, công ty cung cấp dịch vụ logistics,…); hợp đồng vận chuyển containerđã được ký thời gian dài (khoảng 1 năm) nên chưa thể thay đổi được ngay về chuyền về cảng Nghi Sơn. Do yêu cầu độ tin cậy, chính xác về thời gian rất quan trọng, nên việc thay đổi hãng tàu, đại lý vận tải, công ty cung cấp dịch vụ logistics sẽ cần phải khảo sát kỹ lưỡng (nếu chậm thời gian sẽ bị phạt hợp đồng rất cao). Vì vậy, trong giai đoạn đầu có thể thí điểm vận chuyển container nhập khẩu nguyên liệu cho các nhà máy sẽ không bị yêu cầu cao về thời gian, công ty chủ động được thời gian, tiến dộ nhập nguyên vận liệu. Dần dần khi hãng tàu vận tải container tại Nghi Sơn ổn định có thể chuyển cả hàng xuất.

Vấn đề quan trọng nhất để các doanh nghiệp, chủ hàng chuyển việc vận chuyển container qua Hải Phòng về Nghi Sơn là lợi ích của doanh nghiệp: độ tin cậy trong quá trình vận chuyển, chi phí vận chuyển phải ít hơn, thời gian vận chuyển ngắn hơn, thủ tục thuận tiện, nhanh gọn.

Ngoài ra, thói quen mua, bán hàng của doanh nghiệp Việt Nam cũng gây khó khăn trong việc đưa container về Nghi Sơn; do các nhà nhập khẩu hàng container thường chỉ định hãng tàu, đại lý vận tải của họ. Khi có lợi ích rõ ràng và đủ thời gian thì mới thuyết phục được họ chuyển hàng qua cảng Nghi Sơn (các doanh nghiệp làm dịch vụ logistics, đại lý hãng tàu, doanh nghiệp logistics …. ở Nghi Sơn vẫn chưa đủ mạnh, doanh nghiệp còn nhỏ, manh mún; cảng biển container quốc tế Nghi Sơn thương hiệu còn mới, nhiều nước, nhiều chủ hàng chưa biết đến nhiều, giá cả, chi phí tại Nghi Sơn cũng còn cao, thiếu tính cạnh tranh đặc biệt là hàng container…).

- Kết quả khảo sát cho thấy,nhiều nhà đầu tư muốn mở rộng, đầu tư mới vào tỉnh Thanh Hoá. Các nhà đầu tư rất quan tâm đến định hướng đầu tư phát triển các công trình giao thông lớn trên địa bàn như: phát triển cảng biển nước sâu Nghi Sơn, tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam qua Thanh Hoá, đường sắt qua Thanh Hoá, Cảng hàng không Thọ Xuân,.. duy trì và đẩy mạnh phát triển tuyến vận tải container quốc tế đến Cảng Nghi Sơn,.. nhằm tăng cường kết nối giao thông thuận lợi, chi phí vận tải container, giảm chi phí logistics và rút ngắn thời gian vận chuyển.

Khảo sát tại công ty Sakurai 100% vốn của Nhật Bản trong Khu công nghiệp Lễ Môn - Thành phố Thanh Hoá; lãnh đạo công ty cho biết ngay từ năm 2015, trước khi đặt Nhà máy tại Thanh Hóa đã phải đi khảo sát hiện trạng và định hướng phát triển KTXH, xem xét các tiềm năng, thế mạnh của tỉnh; đặc biệt là phát triển các công trình giao thông lớn trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá. Dự kiến sẽ tiếp tục mở rộng, xây dựng thêm 01 nhà máy ở tỉnh Thanh Hoá theo hướng gắn với đường Thọ Xuân – Nghi Sơn hoặc Khu công nghiệp Lam Sơn – Sao Vàng để thuận lợi tiếp cận Cảng Hàng không và Cảng biển. Vì vậy, việc tiếp tục thu hút đầu tư, phát triển cảng biển, cảng hàng không, cao tốc, duy trì, phát triển tuyến vận tải container đến Cảng Nghi Sơn,..… các công trình giao thông kết nối là rất quan trọng đối với các nhà đầu tư, góp phần giảm chi phí logistics, giảm thời gian đi lại, chi phí vận tải, giảm giá thành đầu vào nguyên vật liệu và vận chuyển, xuất khẩu hàng hoá thuận lợi.

- **Kiến nghị của doanh nghiệp**

- Giảm chi phí vận tải đường bộ (không mở thêm các trạm thu phí…)

- Mở thêm các tuyến vận tải biển, có sự tham gia của nhiều hãng tàu biển để tăng cạnh tranh, đảm bảo chi phí vận tải phù hợp để phát triển vận tải biển ở khu vực Nghi sơn.

- Tỉnh Thanh Hoá cần tổ chức các hội nghị, hội thảo gắn kết các chủ hàng, doanh nghiệp vận tải, đại lý hãng tàu, hãng tàu, công ty logistics, các doanh nghiệp khai thác cảng biển, các nhà nhập, các cơ quan quản lý Nhà nước như: sở

Công thương, Ban Kinh tế Nghi Sơn, Hải Quan, Cảng vụ, Sở GTVT, Sở Công An,..… trong tỉnh và các tỉnh lân cận như Ninh Bình, Nghệ An,… để thống nhất các phương án vận chuyển, các loại giá dịch vụ, cải cách thủ tục hành chính, ổn định chân hàng xuất nhập khẩu, kích thích các hãng tàu tham gia vận tải tại Nghi Sơn, làm giảm chi phí vận tải.

IV. Đánh giá các điều kiện phát triển dịch vụ logistics tại Thanh Hóa

4.1. Thuận lợi - cơ hội

Tỉnh Thanh Hóa hiện nay đã hội đủ điều kiện về tiềm năng, lợi thế để phát triển dịch vụ logistics trở thành lĩnh vực có tỷ lệ đóng góp tích cực vào tăng trưởng GRDP và thu ngân sách Tỉnh. Tinhe có các thuận lợi – cơ hội chính như sau:

- *Có vị trí địa lý thuận lợi*

+ Thanh Hóa có vị trí là tỉnh cửa ngõ từ miền Bắc vào miền Trung và miền Nam của Việt Nam, nơi có rất nhiều cảng biển cũng như đường kết nối từ cảng biển sang nước CHDNND Lào.Nằm trên hành lang vận tải Bắc – Nam.

+ Vị trí tự nhiên chiến lược là lợi thế giúp tỉnh Thanh Hoá có tiềm năng trở thành động lực kinh tế mới của miền Bắc, cùng với Hà Nội và Hải Phòng tạo thành tam giác phát triển Hà Nội - Hải Phòng - Thanh Hoá.

+ Nằm vị trí giao giữa đồng bằng châu thổ sông Hồng và khu vực miền Trung, tiếp cận thuận lợi với vùng núi Tây Bắc. Thanh Hoá nằm ở cửa ngõ nối liền Bắc Bộ với Trung Bộ, cách Thủ đô Hà Nội khoảng 150 km về phía Nam, có đường biên giới dài 192 km, bờ biển dài 102 km; Dự báo trong giai đoạn từ nay đến 2035, vùng này sẽ có sự phát triển, tăng trưởng vượt bậc. Sự phát triển nhanh của vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ, vùng Thủ đô và của Thủ đô Hà Nội cùng với thị trường rộng, tiềm năng, lợi thế của khu vực Bắc Trung Bộ sẽ tác động, cộng hưởng mạnh đến kinh tế xã hội Thanh Hóa trên các mặt:

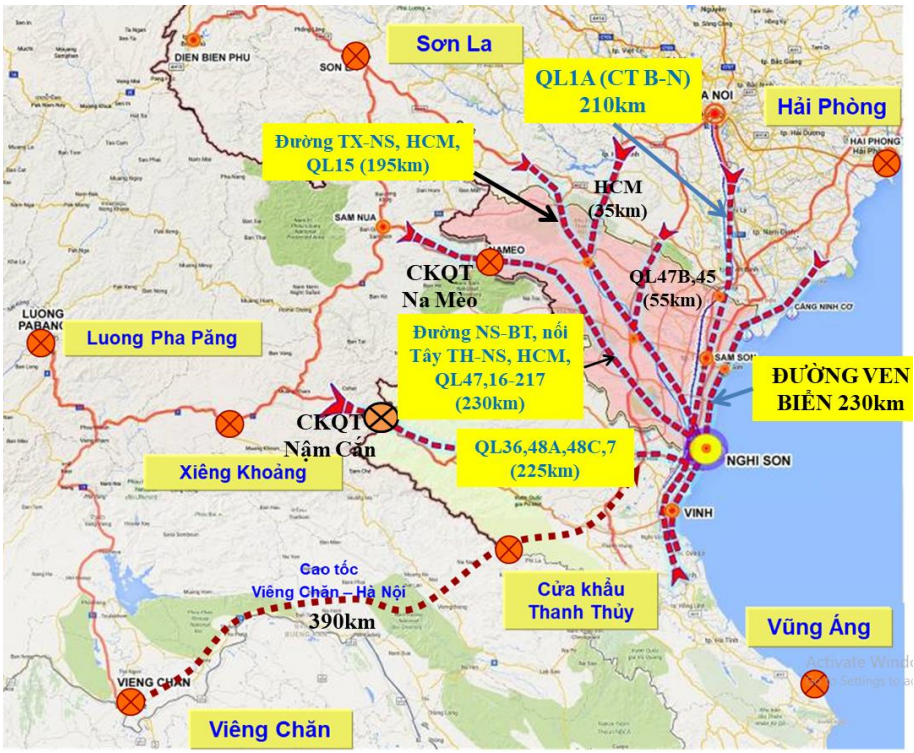
- *Có khu kinh tế Nghi Sơn đang được tập trung đầu tư phát triển*

+ KKT Nghi Sơn có vị trí chiến lược về Quốc phòng - An ninh; có các trục giao thông quốc gia quan trọng như quốc lộ1A, đường sắt, đường bộ cao tốc Bắc Nam chạy qua; cách Thủ đô Hà Nội 200 km về phía Nam, là khớp nối giữa vùng Bắc Bộ với bắcTrung Bộ. Nghi Sơn có Cảng biển nước sâu, đã được quy hoạch xây dựng cụm cảng cho tầu 50.000 – 70.000 DWT cập bến và có tiềm năng phát triển thành một trong những Cảng Container lớn với năng lực xếp dỡ lên đến hàng trăm triệu tấn/năm phục vụ nhu cầu xuất nhập cảnh hàng hóa đi quốc tế cho khu vực Bắc Trung Bộ, vùng Tây Bắc Việt Nam và Nam Lào.

KKT Nghi Sơn với nhiều công trình kinh tế lớn của Quốc gia là "cú hích" lớn để Thanh Hóa thu hút mạnh đầu tư, tạo bước đột phá trong tăng trưởng và

chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

KKT Nghi Sơn có nhiều khả năng để trở thành đầu nối giao thông kết nối khu vực Bắc Lào, Đông Bắc Thái Lan và Tây Bắc Việt Nam. Tuy nhiên, hệ thống giao thông kết nối với khu vực cửa khẩu chưa thực sự hoàn chỉnh, gây khó khăn cho phát triển thị trường cảng.



Nghi Sơn với mối quan hệ khu vực thượng Lào và các tỉnh phía Bắc

- Có thống kết cấu hạ tầng giao thông đã phát triển mạnh, thu hút được vận tải hàng hóa trong vùng, khối lượng hàng hóa vận chuyển qua Cảng Nghi Sơn tăng mạnh.

+ Có đầy đủ 5 phương thức vận tải trên địa bàn tỉnh. Tốc độ tăng trưởng khối lượng vận tải qua các cảng biển Thanh Hóa những năm gần đây rất lớn, đặc biệt là Cảng Nghi Sơn. Năm 2013 đạt gần 1,7 triệu tấn, đến năm 2018 đạt hơn 24,1 triệu tấn tốc độ tăng trưởng đạt 70,1%/năm. Mặt hàng tăng trưởng nhanh nhất khu vực này gồm: than đá (401.9%/năm); xi măng (258.4%/năm) … Ngoài ra còn có một số mặt hàng năm 2013 chưa có nhưng đến năm 2018 đã đạt khối lượng rất lớn như dầu thô (hơn 4,3 triệu tấn), xăng dầu thành phẩm (hơn 2,5 triệu tấn), sắt thép (1,5 triệu tấn), hoá chất công nghiệp (gần 474 nghìn tấn)..

+ Độ sâu tư nhiên của các luồng hàng hải, các cảng biển khá lớn; thuận lợi cho các tàu lớn, tàu container vào làm hàng.Không có các cửa sông lớn, các tuyến hàng hải, cảng biển ít bị bồi lắng. Hệ thống cảng biển của Thanh Hoá sẽ hỗ trợ phát triển nhiều ngành trọng điểm của Thanh Hoá (như lọc hoá dầu, các ngành sau lọc dầu, sản xuất hàng tiêu dùng...vv) đồng thời phục vụ thị trường các nước láng giềng.

+ Thông qua hệ thống cảng biển ở KKT Nghi Sơn, việc liên hệ với các tỉnh lân cận từ Lào có thể tiếp cận với vận tải đường biển quốc tế. Nghi Sơn là cửa biển gần nhất của các tỉnh thượng Lào và Đông Bắc Thái Lan qua cửa khẩu quốc tế Na Mèo và của các tỉnh phía Tây Bắc Việt Nam theo tuyến đường Hồ Chí Minh và Quốc lộ 6, QL12B...vv.

Hệ thống giao thông đường bộ bao gồm: Quốc lộ 1A, kết nối với đường Hồ Chí Minh bằng đường Nghi Sơn - Bãi Trành, các tuyến đường tỉnh như ĐT.512, ĐT.525, ĐT.513, ĐT.505, ĐT.529, ngoài ra còn có các tuyến giao thông quan trọng của Quốc gia chuẩn bị đầu tư như tuyến đường bộ cao tốc, tuyến đường bộ ven biển. Hệ thống giao thông đường sắt có tuyến đường sắt Bắc – Nam, đường sắt cao tốc.

Hệ thống giao thông đường hàng không có cảng hàng không Thọ Xuân (kết nối rất thuận lợi bằng đường CHK Thọ Xuân - KKT Nghi Sơn). Hệ thống giao thông đường thủy có cảng biển nước sâu Nghi Sơn (là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực loại I, đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hoá phục vụ KKT Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hoá và các vùng lân cận. Có các đường biển Từ Nghi Sơn đến Hải Phòng 119 hải lý; đến Đà Nẵng 270 hải lý; đến TP HCM 700 hải lý; đến Hồng Kông 650 hải lý; đến Singapore 1280 hải lý; và đến Tokyo 1900 hải lý).

- Có điều kiện thuận lợi về mặt bằng, diện tích để phát triển các dịch vụ hậu cần sau cảng, dịch vụ logistics

Những tác động trên đây sẽ tạo cho Thanh Hóa nói chung và Nghi Sơn nói riêng khả năng, cơ hội và nguồn lực lớn hơn trong việc khai thác, phát huy các nguồn lực nội tại cũng như khai thác, thu hút các nguồn lực từ bên ngoài để thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh theo hướng công nghiệp hóa và đẩy nhanh CNH - HĐH nền kinh tế xã hội của tỉnh.

4.2. Khó khăn - thách thức

Bên cạnh các thuận lợi nên trên, việc phát triển logistics trên địa bàn tỉnh còn gặp nhiều khó khăn, thác thức lớn.

- Quy mô sản xuất và tiêu thụ hàng hoá trên địa bàn tỉnh và khu vực chưa đủ lớn để thúc đẩy ngành dịch vụ logistics theo cách thức chuyên nghiệp; Các khu công nghiệp trong KTT Nghi Sơn chưa phát triển mạnh.

- Nguồn nhân lực còn thiếu, chất lượng chưa cao. Thiếu các doanh nghiệp logistics quy mô lớn, chuyên nghiệp.

- Cạnh tranh giữa các tỉnh trong vùng và các nước trong khu vực về phát triển dịch vụ logistics ngày càng càng cao.

PHẦN III

QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TỈNH THANH HÓA ĐẾN NĂM 2025, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

I. Dự báo nhu cầu dịch vụ logistic và các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistic tại tỉnh Thanh Hóa.

1.1. Xây dựng mô hình dự báo nhu cầu

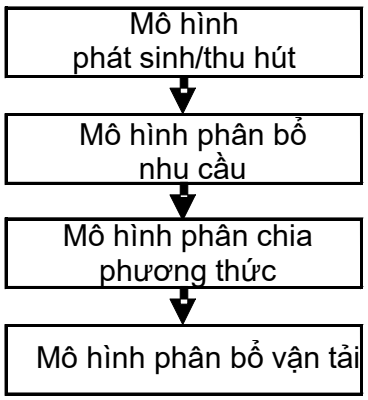
Phân loại hàng hóa để dự báo. Hàng hóa được chia thành 14 mặt hàng chính. Sản phẩm công nghiệp: là các sản phẩm chế tạo như máy móc công cụ, dụng cụ gia đình, sản phẩm dệt may, giày dép, bánh kẹo, đồ uống, hàng điện tử, đồ điện...

1. Lương thực
2. Đường
3. Sản phẩm cây công nghiệp
4. Thịt tươi sống
5. Gỗ và sản phẩm gỗ
6. Thủy hải sản
7. Phân bón
8. Than
9. Xi măng, clinker
10. Vật liệu xây dựng
11. Thép
12. Quặng các loại
13. Xăng dầu
14. Sản phẩm công nghiệp

Các sản phẩm còn lại không thuộc 14 mặt hàng này là hàng khác.

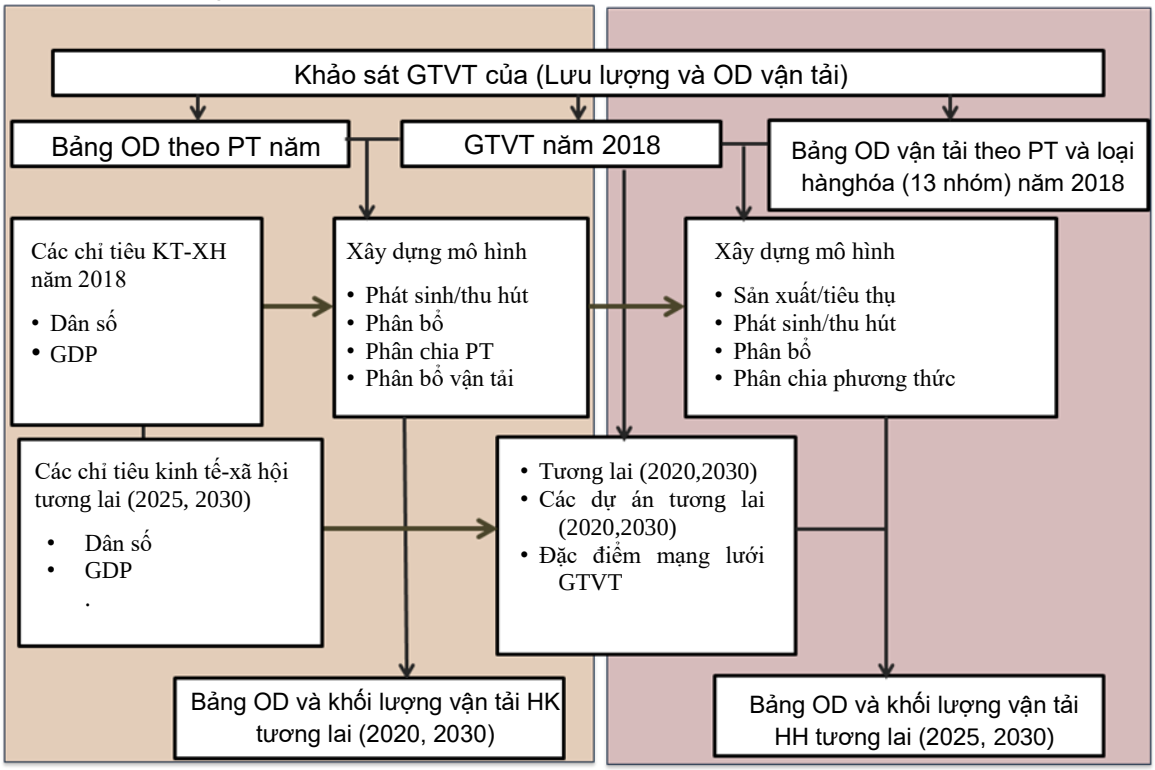
Phương pháp dự báo: Phương pháp dự báo sử dụng là phương pháp kịch bản kinh tế kết hợp với phương pháp ngoại suy xu thế. Đây là mô hình dự báo được sử dụng phổ biến trong các đề tài, đề án, dự án do các nhà tư vấn có uy tín như Jica, Haidep sử dụng ở Việt Nam.

Mô hình gồm 04 bước, cơ bản như sau:



Nhóm nghiên cứu sử dụng phần mềm JICA-STRADA để thực hện phân công vận tải trên mạng đường bộ Thanh Hoá, kết quả ta được mật độ hàng hóa trên các tuyến đường bộ chính yếu của Thanh Hoá.

Quy trình chi tiết thực hiện mô hình dự báo 04bước



1.2. Kết quả dự báo đối với tỉnh Thanh Hóa

1.2.1. Dự báo sản lượng vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Căn cứ vào hiện trạng thị phần vận tải các phương thức đường bộ, đường biển, đường sông, hàng không và định hướng phát triển kinh tế - xã hội, các ngành liên quan, đã dự báo sản lượng vận tải hàng hóa trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030 là 233.324 nghìn tấn, trong đó phương thức đường bộ vẫn chiếm chủ yếu khoảng 57,8%, tuy nhiên có xu thế giảm, trong khi đường biển sẽ tăng lên đạt khoảng 34%. Tổng hợp dự báo sản lượng và thị phần vận tải hàng hoá các phương thức:

Bảng 22. Bảng tổng hợp dự báo nhu cầu tận tải tỉnh Thanh Hóa đến 2030

Năm	Tổng sản lượng vận tải (1000T)	Đường Bộ		Đường Sông		Đường Biển		Sắt		Hàng Không	
		1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ	1000 tấn	Tỷ lệ
2025	174032	99071	56.93%	13954	8.02%	60308	34.65%	693	0.40%	7.07	0.00%
2030	233324	134728	57.74%	18976	8.13%	78810	33.78%	800	0.34%	10.00	0.00%

Các loại mặt hàng được dự báo chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu hàng hóa của tỉnh Thanh Hóa là: xi măng, vật liệu xây dựng, xăng dầu… Như vậy nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trong tương lai là rất lớn, với tốc độ tăng trưởng cao, đặc biệt là khai thác thế mạnh vận tải đường biển (được dự báo với khối lượng thông qua khoảng 80 triệu tấn vào năm 2030).

1.2.2. Dự báo nhu cầu vận tải nội tỉnh Thanh Hoá

Nhóm nghiên cứu sử dụng mô hình 4 bước bằng phần mềm jica strada để tính phát sinh/thu hút chuyến đi, phân bổ chuyến đi, phân chia phương thức và phân bổ vận tải được áp dụng để dự báo nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa. Tuy nhiên, đối với vận tải hàng hóa cần xác định nơi sản xuất/tiêu thụ theo vùng vận tải cho 14 nhóm hàng hóa chính trước khi thực hiện mô hình 4 bước vì chính những nơi này là khởi điểm phát sinh nhu cầu vận tải hàng hóa.

Khi đã xây dựng được các mô hình, điều kiện tương lai theo các chỉ tiêu kinh tế-xã hội và các dự án đề xuất sẽ được đưa vào mô hình. Các mô hình sẽ đưa ra kết quả mô phỏng cho các năm mục tiêu và nếu không phù hợp, điều kiện đầu vào sẽ được thay đổi. Việc lặp lại quy trình này chính là điểm mấu chốt của quy hoạch GTVT.

Khung kinh tế – xã hội: Khung kinh tế-xã hội được dự báo cho các năm 2025 và 2030. Dân số, dân số đô thị và GDP được dự báo cho cả TP Thanh Hóa và 26 huyện, thị xã.

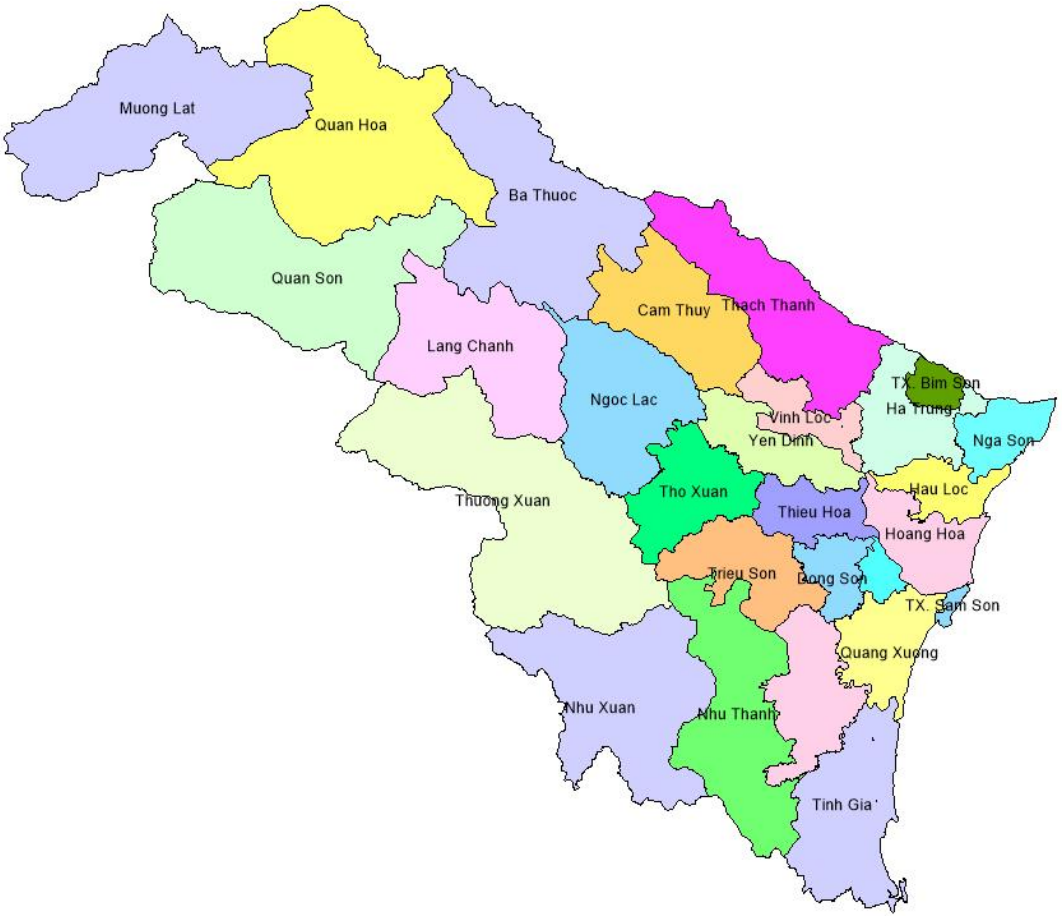
- Xác định khu vực hấp dẫn

Khu vực hấp dẫn là toàn bộ nhu cầu đi lại của tỉnh Thanh Hóa trên đường quốc lộ, đường tỉnh.

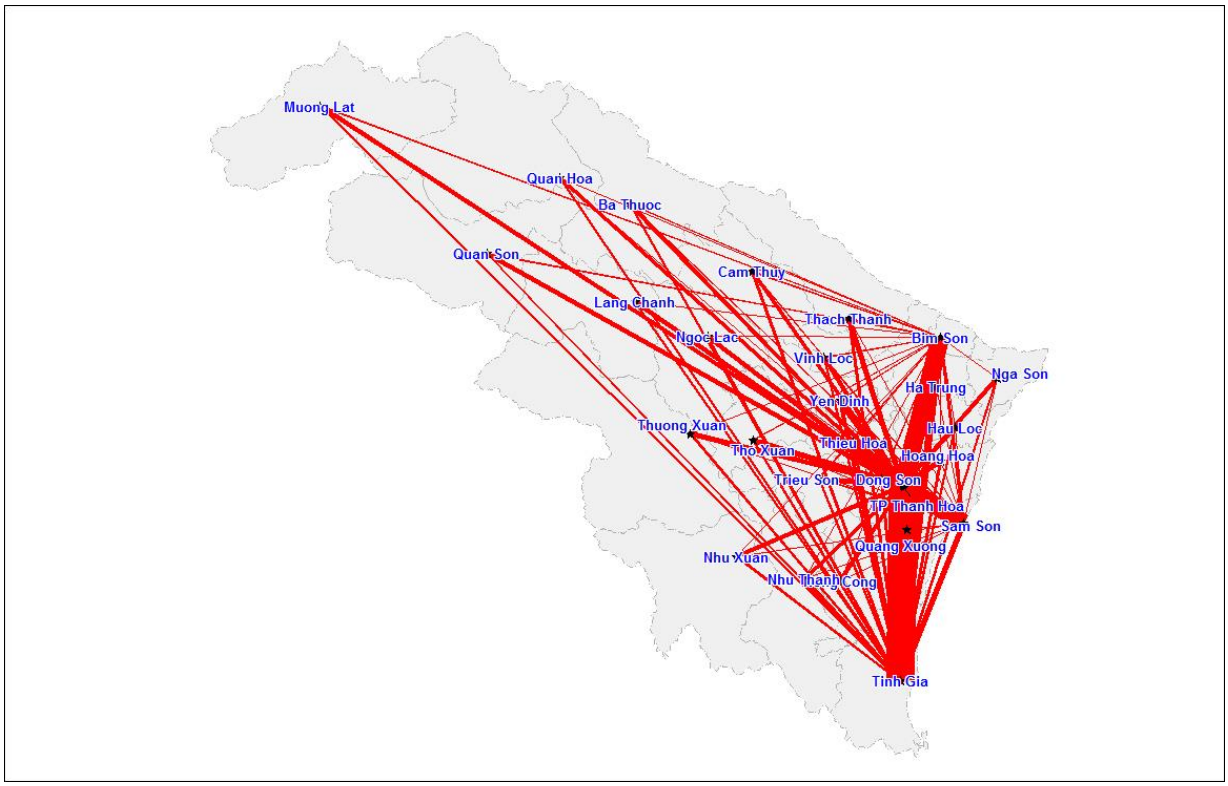
- Phân Vùng giao thông đường bộ

Nhóm nghiên cứu lấy các huyện là đơn vị nhỏ nhất của phân vùng giao thông đường bộ.

Phân vùng giao thông để dự báo. Chia Thanh Hoá thành 27 vùng tương ứng với 27 đơn vị hành chính của TP Thanh Hoá. Nhu cầu vận tải hàng hóa của Thanh Hoá được dự báo là nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa các vùng giao thông này với nhau và với các tỉnh khác trong cả nước và xuất nhập khẩu ra ngước ngoài.



Dự báo luồng hàng chính đi giữa huyện, thị xã, TP Thanh Hóa năm 2030



1.2.3. Dự báo hàng hóa qua các trung tâm logistics tỉnh Thanh Hóa

Đặc điểm giao thông

Qua khảo sát giao thông (phỏng vấn OD trên QL1A khu vực tỉnh Thanh Hoá) chúng tôi xác định được bình quân 1 ngày trung bình có 153.869 tấn hàng lưu thông trên QL1A khu vực tỉnh Thanh Hoá với 72.290 tấn (tương đương 47%) vận chuyển bằng container, các chuyến đi có điểm đi hoặc đến ở tỉnh Thanh Hoá là 41.403 tấn hàng trong đó hàng container là 8.972 tấn tương đương tỷ lệ là 21,7%.

Dự báo hàng hóa qua các trung tâm logistics

1) Dự báo hàng container và hàng tổng hợp qua trung tâm Logistics Nghi Sơn

Cập nhật số liệu dự báo hàng hoá container thông qua cảng biển khu vực tỉnh Thanh Hoá từ 2 nghiên cứu đã được các cơ quan chủ quản thông qua là:

- Theo quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ:

Hàng container	Năm	2020		2030	
	Đơn vị	PA1	PA2	PA1	PA2
	1000 TEU	40	80	110	180
	1000 Tấn	600	1200	1650	2700

- Theo điều chỉnh, mở rộng quy hoạch chung xây dựng KKT Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050: hàng container năm 2035 đạt 3,47 triệu tấn.

Từ 2 quy hoạch trên nhóm nghiên cứu cập nhật bổ sung dự báo lượng hàng hoá thông qua khu vực cảng Nghi Sơn đến năm 2035 như sau:

a) Dự báo hàng container:

TT	Năm	Khối lượng hàng container (1000 tấn)		Số lượng container quy đổi (1000 TEU)	
		PA1	PA2	PA1	PA2
1	2025	995	1800	66	120
2	2030	1650	2700	110	180
3	2035	2300	3470	153	231
Tốc độ tăng trưởng	Gđ 2025-2030	10.6%	8.4%	10.6%	8.4%
	Gđ 2030-2035	6.9%	5.1%	6.9%	5.1%

Ghi chú: PA1 GDP thấp và các nhà máy nhiệt điện, thép đạt 60% công suất
PA2 GDP cao và các nhà máy nhiệt điện, thép đạt 80% công suất

Phương án chọn: Nhóm nghiên cứu lựa chọn phương án 2 (PA2) với những lý do sau

Tình hình kinh tế trong nước có nhiều thuận lợi, tăng trưởng GDP ghi nhận mức tăng cao nhất kể từ 2011.

Thứ nhất, kinh tế Việt Nam vẫn đang trong giai đoạn mở rộng trong chu kỳ tăng trưởng. GDP thực tế vẫn cao hơn so với xu thế. Kinh tế tiếp tục hưởng lợi từ 3 khu vực: Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản phục hồi rõ rệt, tăng 3,99% trong quý II/2018 và 3,93% trong 6 tháng đầu năm 2018; tăng trưởng của khu vực công nghiệp - xây dựng đạt 8,46%, với điểm sáng là tăng trưởng cao của công nghiệp chế biến, chế tạo và giảm sự phụ thuộc vào khu vực khai khoáng; tăng trưởng khu vực dịch vụ đạt 7,3% - mức cao nhất trong cùng thời kỳ kể từ năm 2010.

Thứ hai, nhiều ngành kinh tế lớn đang vào chu kỳ tăng trưởng, như: (i) Công nghiệp chế biến, chế tạo; bán buôn, bán lẻ; kinh doanh bất động sản; dịch vụ lưu trú và ăn uống; tài chính, ngân hàng, bảo hiểm tạo điều kiện thuận lợi để duy trì đà tăng trong các quý còn lại của năm; (ii) Nhu cầu tiêu dùng dự kiến sẽ tiếp tục tăng trên cơ sở lạm phát được kiểm soát khá tốt và thu nhập được cải thiện; (iii) Cán cân thương mại hàng hóa được cải thiện.

Thứ ba, môi trường kinh doanh ngày càng được cải thiện, đặc biệt là cải cách mạnh mẽ điều kiện kinh doanh, sự thay đổi về thủ tục hành chính. Bên cạnh đó, các thủ tục về cấp phép kinh doanh và điều kiện kinh doanh được đơn giản hóa. Tính đến hết quý II/2018, có 738 điều kiện kinh doanh/hơn 5.700 điều kiện kinh doanh được thực sự bãi bỏ hoặc sửa đổi, đơn giản hóa. Chi phí kinh doanh của doanh nghiệp cũng được giảm thiểu. Bộ Tài chính đang dự thảo sửa đổi hơn 40 thông tư cắt giảm phí và lệ phí. Các thông tư này dự kiến sẽ được ban hành trong năm nay, hy vọng rằng năm 2018 sẽ có thêm nhiều chương trình hành động cụ thể nữa để giảm các chi phí cho doanh nghiệp. Đồng thời, năm 2018 cũng là thời điểm Chỉ thị số 20/2017/CT-TTg, ngày 18/05/2017 về việc chấn chỉnh hoạt động thanh tra, kiểm tra đối với với doanh nghiệp được thực hiện và có tác động ngay.

Thứ tư, kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng, nhiều hiệp định thương mại quan trọng đã được ký kết thời gian qua và chuẩn bị có hiệu lực. Với 16 hiệp định FTA đã và đang được đàm phán ký kết, 10 hiệp định FTA đã có hiệu lực, thị trường tiêu thụ của Việt Nam đang ngày càng mở rộng, tạo cơ hội gia tăng nhu cầu đối với hàng Việt Nam.

b) Dự báo hàng tổng hợp

TT	Năm	Khối lượng hàng tổng hợp (1000 tấn)
1	2025	5,395
2	2030	8,092
3	2035	10,400

Tốc độ tăng trưởng	Gđ 2025-2030	8.4%
	Gđ 2030-2035	5.1%

c) Dự báo nhu cầu sử dụng kho bãi đến 2030

TT	TP/Huyện	Ước nhu cầu diện tích kho bãi (ha)
		Quy hoạch 2030
1	Thành phố Thanh Hoá	181,9
2	Thị xã Sầm Sơn	15,0
3	Thị xã Bỉm Sơn	190,5
4	Huyện Thọ Xuân	185,3
5	Huyện Đông Sơn	7,5
6	Huyện Nông Cống	6,9
7	Huyện Triệu Sơn	2,7
8	Huyện Quảng Xương	18,6
9	Huyện Hà Trung	3,0
10	Huyện Nga Sơn	2,1
11	Huyện Yên Định	21,0
14	Huyện Hậu Lộc	6,0
16	Huyện Vĩnh Lộc	9,0
17	Huyện Thạch Thành	45,0
18	Huyện Cẩm Thuỷ	5,9
19	Huyện Ngọc Lặc	59,4
20	Huyện Lang Chánh	6,0
21	Huyện Như Xuân	50,3
22	Huyện Như Thanh	9,0
23	Huyện Thường Xuân	9,0
24	Huyện Bá Thước	10,4
26	Huyện Quan Sơn	6,0
27	Huyện Mường Lát	1,5

II. Quan điểm, mục tiêu

2.1. Quan điểm

- Phát triển hệ thống dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóatrên cơ sở phù hợp với các chủ trương, định hướng lớn về phát triển logistics quốc gia. Phù hợp với quy hoạch phát triển KTXH, các quy hoạch chuyên ngành khác của tỉnh tạo động lực phát triển KTXH, bảo đảm QPAN.

- Coi Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể kinh tế của tỉnh, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội,đặc biệt trong phát triển thương mại và xuất nhập khẩu, phân phối hàng hoá, dịch vụ; góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh trên địa bàn tỉnh.

- Phát triển nhanh, ổn định và có tầm nhìn dài hạn hệ thống logistics tỉnh

Thanh Hoá, đồng thời nâng cao năng lực và chất lượng hệ thống logistics, nâng cao chỉ số cạnh tranh của Tỉnh. Thúc đẩy ứng dụng rộng rãi và hiệu quả công nghệ thông tin và truyền thông.

- Nhà nước giữ vai trò định hướng chiến lược, hỗ trợ, tạo môi trường thuận lợi, xây dựng các cơ chế chính sách phát triển dịch vụ logistics; Các doanh nghiệp giữ vị trí trọng tâm, cụ thể hóa các chiến lược, chính sách để phát triển.

- Thu hút mọi nguồn lực, đặc biệt là nguồn lực ngoài ngân sách để đầu tư phát triển đồng thời đào tạo, thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao có tính chuyên nghiệp để phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa.

2.2. Mục tiêu

2.2.1. Mục tiêu chung

- Từng bước phát triển dịch vụ logistics Thanh Hóa theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại, có trọng tâm, trọng điểm; đảm bảo chất lượng và hiệu quả, đóng góp tích cực vào tăng trưởng GRDP, thu ngân sách, đồng thời hỗ trợ các ngành công nghiệp, thương mại, dịch vụ khác của Tỉnh phát triển.

- Tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics về số lượng, quy mô, trình độ nhân lực, có năng lực cạnh tranh cao. Từng bước hình thành các doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu, có đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế, đồng thời hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp.

2.2.2. Mục tiêu cụ thể

Đến năm 2025:

- Phấn đấu đưa ngành dịch vụ logistics của Tỉnh phát triển thành ngành dịch vụ có trình độ khá của khu vực Trung Bắc bộ và của cả nước.

Tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GRDP đạt 7%-10%, tốc độ tăng trưởng đạt 12%-20%, tỷ lệ thuê ngoài đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GRDP.

(Ghi chú: theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực canh tranh và phát triển Dịch vụ Logistics Việt Nam đến năm 2025: Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt ***8%-10%,*** *tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt* ***15%-20****%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt* ***50%-60%,*** *chi phí logistics giảm xuống tương đương* ***16%-20%*** *GDP)*

Hiện nay, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 4%-5%, tốc độ tăng trưởng đạt 12%-14%, tỷ lệ thuê ngoài khoảng 60-70%, chi

phí logistics khoảng 16-17%-20% GDP. (Samsung Việt Nam, các doanh nghiệp FDI, tỷ trọng thuê ngoài gần như 100%).

- Khối lượng hàng thông qua cảng biển đạt khoảng 60 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 995.000 tấn (tương đương 66.000 teu). Thu hút 1-2 hãng tàu, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics lớn về Nghi Sơn.

- Tập trung thu hút đầu tư xây dựng trung tâm logistics cấp vùng ở khu kinh tế Nghi Sơn. Từng bước hoàn thiện hạ tầng sau cảng và giao thông kết nối Khu kinh tế Nghi Sơn và các khu công nghiệp trọng điểm của tỉnh.

Đến năm 2030:

Tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 10%-12%, tốc độ tăng trưởng đạt 16%-20%, tỷ lệ thuê ngoài đạt 60%-65%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 14%-17% GDP.

(Ghi chú: theo 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: Phấn đấu đến năm 2030, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 15%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 34% - 35%/năm, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics khoảng 65%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 15%-17% GDP)

- Khối lượng hàng thông qua cảng biển đạt 79 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 2,7 triệu tấn (tương đương 200.000 TEU). Về dài hạn, phấn đấu trên 35% số lượng container xuất nhập khẩu của Thanh Hoá được vận chuyển qua cảng Nghi Sơn.

- Mở rộng và cơ bản hình thành trung tâm logistics cấp vùng ở Khu kinh tế Nghi Sơn, trong đó tập trung hoàn thiện các khu phát triển logistics gắn với cảng biển, ga đường sắt thuộc Khu kinh tế Nghi Sơn; hoàn thiện giao thông kết nối.

- Thu hút đầu tư xây dựng trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng.

III. Định hướng phát triển dịch vụ logistics của tỉnh

3.1. Tiêu chí hình thành trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh

Căn cứ theo hướng dẫn của Bộ Công Thương tại văn bản số 10048/BCT-TTTN ngày 29/9/2015 về triển khai thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, tiêu chí phân hạng Trung tâm logistics được đánh giá như sau:

(1) Đối với trung tâm logistics hạng I cấp quốc gia và quốc tế:

a. Có vị trí đầu mối giao thông thuận tiện, gần hoặc có thể kết nối với

cảng biển, cảng hàng không quốc tế;

b. Có diện tích từ 20 ha trở lên;

c. Bán kính phục vụ tối thiểu trên 100 km, phục vụ cho hoạt động giao thương trên phạm vi toàn quốc hoặc quốc tế;

d. Thực hiện đầy đủ các dịch vụ logistics chủ yếu theo quy định tại Khoản 1, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05 tháng 9 năm 2007 của Chính phủ quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics (sau đây viết tắt là Nghị định số 140/2007/NĐ-CP), bao gồm:

- Dịch vụ bốc xếp hàng hóa, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;

- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;

- Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa;

- Các dịch vụ bổ trợ khác gồm: hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi mốt và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

đ. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan đến vận tải theo quy định tại Khoản 2, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: Dịch vụ vận tải hàng hải; Dịch vụ vận tải thủy nội địa; Dịch vụ vận tải hàng không; Dịch vụ vận tải đường sắt; Dịch vụ vận tải đường bộ; dịch vụ vận tải đường ống.

e. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan khác theo quy định tại Khoản 3, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật; Dịch vụ bưu chính; Dịch vụ thương mại bán buôn; Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng; Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác;....

(2) Đối với trung tâm logistics hạng II cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế:

a. Có vị trí giao thông thuận tiện, nằm ở các trung tâm kinh tế, thị trường tiêu thụ lớn, các vùng sản xuất tập trung;

b. Có diện tích từ 10 ha trở lên;

c. Bán kính phục vụ từ 50km trở lên, phục vụ cho hoạt động giao thương trong một vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế;

d. Thực hiện một số dịch vụ logistics chủ yếu theo quy định tại Khoản 1, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm:

- Dịch vụ bốc xếp hàng hóa, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;

- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;

- Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa;

- Các dịch vụ bổ trợ khác gồm: hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi mốt và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

đ. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan đến vận tải theo quy định tại Khoản 2, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: Dịch vụ vận tải hàng hải; Dịch vụ vận tải thủy nội địa; Dịch vụ vận tải hàng không; Dịch vụ vận tải đường sắt; Dịch vụ vận tải đường bộ; dịch vụ vận tải đường ống.

e. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan khác theo quy định tại Khoản 3, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật; Dịch vụ bưu chính; Dịch vụ thương mại bán buôn; Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng; Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác;....

(3) Đối với trung tâm logistics cấp tỉnh:

a. Có vị trí có đường giao thông thuận tiện, kết nối thị trường tiêu thụ với khu vực sản xuất hoặc nguồn cung ứng tập trung trên địa bàn tỉnh;

b. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics chủ yếu theo quy định tại Khoản 1, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm:

- Dịch vụ bốc xếp hàng hóa, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;

- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;

- Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa;

- Các dịch vụ bổ trợ khác gồm: hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi mốt và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê

mua container.

c. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan đến vận tải theo quy định tại Khoản 2, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: Dịch vụ vận tải hàng hải; Dịch vụ vận tải thủy nội địa; Dịch vụ vận tải hàng không; Dịch vụ vận tải đường sắt; Dịch vụ vận tải đường bộ; dịch vụ vận tải đường ống.

d. Thực hiện một hoặc một số dịch vụ logistics liên quan khác theo quy định tại Khoản 3, Điều 4, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, bao gồm: Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật; Dịch vụ bưu chính; Dịch vụ thương mại bán buôn; Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng; Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác;....

Theo hướng dẫn này, tiêu chí quan trọng liên quan đến hạ tầng để 1 khu vực có thể trở thành trung tâm logistics cấp tỉnh trở lên là có cung cấp một hoặc một số dịch vụ liên quan đến hàng container, cụ thể:

+ Có cung cấp dịch vụ bốc xếp container; hoặc

+ Có dịch vụ kinh doanh kho bãi container; hoặc

+ Có dịch vụ thuê mua container.

+ Nếu là trung tâm cấp vùng thì có diện tích từ 10 ha trở lên.

3.2. Kết cấu hạ tầng của một trung tâm logistics

Hiện nay, các Bộ, ngành Trung ương chưa ban hành quy chuẩn kỹ thuật về Yêu cầu thiết kế Trung tâm logistics; tuy nhiên căn cứ chức năng và các dịch vụ mà một trung tâm logistics sẽ thực hiện (theo phân hạng nêu trên) thì một Trung tâm logistics sẽ bao gồm nhưng không giới hạn một số công trình, phân khu như sau:

a) Hệ thống kho, bãi hàng hóa đảm bảo yêu cầu thông qua lượng hàng hóa theo công suất thiết kế của trung tâm logistics, đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật theo quy định: kho CFS - kho, bãi dùng để thực hiện các hoạt động thu gom, chia, tách hàng hóa của nhiều chủ hàng vận chuyển chung container; kho ngoại quan, kho bảo thuế; kho lạnh; kho phân phối; kho thông quan; kho hàng không;

b) Các hạng mục công trình đảm bảo an ninh trật tự tại trung tâm logistics và kiểm soát người, hàng hóa, phương tiện vào, rời trung tâm logistics như cổng, tường rào, thiết bị soi, chiếu, trang thiết bị giám sát, kiểm soát, thanh tra và lưu giữ của hải quan...;

c) Điểm kiểm hóa tập trung; bãi container; bãi rút hàng;

d) Bãi đỗ xe cho các phương tiện vận tải, trang thiết bị bốc xếp hàng hóa và các phương tiện khác hoạt động tại trung tâm logistics;

đ) Đường giao thông nội bộ và giao thông kết nối với hệ thống giao thông vận tải công cộng;

e) Khu văn phòng bao gồm nhà điều hành, văn phòng làm việc cho các cơ quan liên quan như hải quan, kiểm dịch, tài chính, ngân hàng cùng kết cấu hạ tầng khác (hệ thống cấp điện, cấp, thoát nước, thông tin liên lạc...);

g) Khu trưng bày, giới thiệu sản phẩm, hàng hóa xuất nhập khẩu.

3.3. Định hướng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá

Phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá trở thành ngành dịch vụ quan trọng của tỉnh, góp phần phát triển chuỗi sản xuất – cung ứng tại các khu kinh tế, khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh và một số khu vực lân cận.

Phạm vi phục vụ của trung tâm logistics tại Thanh Hoá ngoài đáp ứng toàn bộ nhu cầu trên địa bàn tỉnh, còn vươn ra khu vực các tỉnh khác bao gồm: Nam Hà Nam, Ninh Bình, Nghệ An và Bắc Hà Tĩnh.

Hình thành 1 trung tâm logistics đạt tiêu chí hạng II – cấp vùng (phù hợp với quyết định 1012/QĐ-TTg), vị trí gắn với cảng biển Nghi Sơn. Dịch vụ cung cấp đạt chuẩn 3PL (cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba hay logistics theo hợp đồng).

Hình thành một số trung tâm logistics cấp tỉnh để trực tiếp phân phối hàng hoá hoặc gom hàng về trung tâm hạng II, vị trí gắn với các khu vực kinh tế động lực của tỉnh và các khu công nghiệp.

Nghiên cứu phát triển dịch vụ logistics hàng không tại CHK Thọ Xuân để phối hợp với các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không trong cả nước (theo quy hoạch).

IV. Các nhiệm vụ, giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá

4.1. Hoàn thiện cơ bản khung cơ chế, chính sách để thu hút và khuyến khích phát triển dịch vụ logistics và logistics cảng biển trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá

- Để thực hiện được mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics, Tỉnh cần **xây dựng được các chính sách hỗ trợ cụ thể** nhằm thúc đẩy phát triển ổn định, đồng bộ, dài hạn về logistics,...để nhà đầu tư, chủ hàng, các hãng tàu, công ty logistics yên tâm đầu tư, hoạt động trên địa bàn Tỉnh.

Dự kiến các chính sách gồm:

+ Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn: ưu tiên thực hiện theo hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP). Lựa chọn các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và nước ngoài (doanh nghiệp có tiềm lực, ứng dụng công nghệ hiện đại, chuyên về

logistics, có nguồn hàng, kho bãi lớn,..).

+ Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng. Chính sách ưu đãi đầu tư xây dựng kho bãi, trong đó ưu tiên đầu tư các kho bãi lớn đồng bộ với nhà xưởng, văn phòng, … để cho thuê (*Việc đầu tư xây dựng đồng bộ kho bãi, nhà xưởng giúp cho các doanh nghiệp mới, quy mô nhỏ thuận tiện, tiết kiệm thời gian, chi phí, nhanh chóng đưa vào sản xuất, tiêu thụ hàng hóa. Các doanh nghiệp sẽ giảm thời gian chi phí mua, thuê đất, cấp phép, khảo sát, thiết kế, đầu tư xây dựng, giải phóng mặt bằng)*.

+ Chính sách hỗ trợ để thu hút hàng container về cảng Nghi Sơn (chỗ trợ hãng tàu, chủ hàng, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp khai thác cảng,…) để đưa hàng qua cảng Nghi Sơn thay vì đi bằng đường bộ ra cảng Hải Phòng.

Dự kiến nội dung một số chính sách ưu đãi đầu tư, hỗ trợ, phát triển logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Các dự án đầu tư trung tâm logistic trong KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn Tỉnh được hưởng ưu đãi và hỗ trợ đầu tư cao nhất quy định đối với địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn *(theo Khoản 2 Điều 16 Luật Đầu tư năm 2014)* và các chính sách ưu đãi đầu tư của tỉnh (*(theo Quyết định số 3667/2013/QĐ-UBND ngày 18/10/2013 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc Ban hành chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư vào KKT Nghi Sơn và các KCN trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa)*. Bên cạnh đó, đề xuất mới một số chính sách ưu đãi, hỗ trợ đặc thù cụ thể như sau:

a). Đối với Trung tâm Logistics trong KKT Nghi Sơn

- Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước trong suốt thời gian thực hiện dự án đầu tư xây dựng TT logistics tại Nghi Sơn. (Lý do là TT logistics nằm trong dự án xây dựng cảng container hoặc ga đường sắt là dự án thuộc lĩnh vực đặc biệt - ưu đãi đầu tư theo quy định của Chính phủ (theo Phụ lục I, Nghị định 118/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015)).

- Ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp: Mức thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp được áp dụng 10% trong 15 năm, kể từ khi dự án đầu tư bắt đầu hoạt động kinh doanh; được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 04 năm, kể từ khi có thu nhập chịu thuế và giảm 50% số thuế phải nộp cho 09 năm tiếp theo; thời gian áp dụng thuế suất ưu đãi có thể kéo dài tối đa 30 năm.

- Ngân sách tỉnh hỗ trợ 10% chi phí san lấp mặt bằng cho các doanh nghiệp có dự án đầu tư vào các Trung tâm Logistics thuộc KKT Nghi Sơn, trên cơ sở hồ sơ quyết toán được Ban Quản lý KKT Nghi Sơn thẩm định, mức hỗ trợ tối đa không quá 500 triệu đồng/1ha.

b). Đối với Trung tâm logistics Thành phố Thanh Hóa, Trung tâm logistics khu vực Lam Sơn- Sao Vàng

- Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước trong thời gian xây dựng cơ bản; miễn từ 7 - 15 năm kể từ khi dự án Trung tâm Logistics đi vào hoạt động.

- Nhà đầu tư được giao đất hoặc thuê đất với mức giá thấp nhất theo giá đất sản xuất kinh doanh phi nông nghiệp.

- Hỗ trợ đầu tư xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng thiết yếu đến chân hàng rào.

c) Ưu đãi đầu tư hệ thống kho bãi hàng hóa trên địa bàn tỉnh

Ưu tiên các doanh nghiệp lớn đầu tư xây dựng kho bãi đồng bộ với nhà xưởng, văn phòng, … để cho thuê.

Việc đầu tư xây dựng đồng bộ kho bãi, nhà xưởng giúp cho các doanh nghiệp mới, quy mô nhỏ thuận tiện, tiết kiệm thời gian, chi phí, nhanh chóng đưa vào sản xuất, tiêu thụ hàng hóa. Các doanh nghiệp sẽ giảm thời gian chi phí mua, thuê đất, cấp phép, khảo sát, thiết kế, đầu tư xây dựng, giải phóng mặt bằng…

Trước mắt, thí điểm đầu tư xây dựng hoàn chỉnh 1 số vị trí cục bộ tại TP Thanh Hóa, KKT Nghi Sơn và một số khu công nghiệp trọng điểm để các doanh nghiệp thuê làm các dịch vụ logistics, sản xuất hàng hóa.

Chú trọng một số giải pháp, chính sách chủ yếu sau đây:

- Về huy động vốn đầu tư: Nguồn vốn đầu tư phát triển kho bãi cơ bản là của doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế, trong đó chủ đạo và nòng cốt là các doanh nghiệp chuyên kinh doanh khai thác kho bãi và dịch vụ kho bãi. Tại những địa bàn có điều kiện khó khăn, cần vận dụng linh hoạt các chính sách về cửa khẩu và khu kinh tế để Nhà nước có thể hỗ trợ một phần vốn đầu tư cho kiến tạo cơ sở hạ tầng, tập trung giải quyết các khâu thu hồi đất, đền bù và giải phóng mặt bằng thuộc các dự án kho bãi.

- Về lựa chọn nhà đầu tư: Chú trọng trước hết đến các công ty chuyên nghiệp về kho bãi (xây dựng, vận hành, khai thác và cung cấp dịch vụ), bảo đảm thỏa mãn các tiêu chí lựa chọn doanh nghiệp đầu tư đủ năng lực (năng lực tài chính, năng lực quản trị); có uy tín, thương hiệu trong ngành và tại địa phương; hoạt động hiệu quả trong 3 năm trở lại đây.

- Về chính sách khuyến khích đầu tư:

+ Cung cấp quỹ đất sạch thỏa đáng theo nhu cầu của nhà đầu tư. Vận dụng linh hoạt các quy định của pháp luật về tiền thuê đất (mức giá thuê, thời hạn và cách thức nộp tiền thuê) theo hướng có lợi cho nhà đầu tư.

+ Căn cứ vào những công trình, dự án kho bãi cụ thể để có các ưu đãi phù hợp về tài chính, nhất là trong giai đoạn mới ra đời và hoạt động của nhà đầu tư kinh doanh kho bãi. Vận dụng linh hoạt các quy định của pháp luật về miễn giảm thuế sử dụng đất, thuế thu nhập doanh nghiệp trong những năm đầu; miễn giảm thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, công nghệ hiện đại mà sản xuất trong nước chưa làm được để hình thành tài sản cố định ban đầu cho doanh nghiệp kinh doanh kho bãi.

+ Trên cơ sở quy định chung của tỉnh về khung giá (phí) dịch vụ kho bãi, đề cao tính tự chủ của nhà đầu tư kinh doanh khai thác kho bãi trong việc quy định mức phí cụ thể cho các dịch vụ theo nguyên tắc ngang giá (tương xứng với số lượng và chất lượng của dịch vụ) trên tinh thần thỏa thuận với khách hàng và tôn trọng quy luật cạnh tranh.

+ Nghiên cứu, ban hành chính sách ưu đãi đặc thù để khuyến khích, thu hút đầu tư phát triển hệ thống kho bãi tại các cửa khẩu thuộc các địa bàn khó khăn và đặc biệt khó khăn.

-Tích hợp quy hoạch trung tâm logistics Nghi Sơn, trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng, cảng cạn ở Nghi Sơn vào quy hoạch tỉnh Thanh Hóa theo Luật Quy hoạch mới, đảm bảo sự đồng bộ và phù hợp giữa Quy hoạch tỉnh, các quy hoạch quốc gia, và để có cơ sở đầu tư.

-Thực hiện phân công, phân cấp, ban hành cơ chế phối hợp trong công tác quản lý hoạt động logisticsgiữa các cơ quantrên địa bàn tỉnh đảm bảo rõ ràng, hiệu lực, hiệu quả, tránh tình trạng chồng chéo, ảnh hưởng không tốt đến hiệu quả hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

4.2. Cải thiện môi trường đầu tư, đẩy mạnh xúc tiến thu hút đầu tư và hỗ trợ thị trường dịch vụ logistics phát triển

- Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, **đặc biệt là các thủ tục liên quan đến đầu tư, xây dựng, thuế, hải quan ... đối với các hoạt động sản xuất hàng hoá xuất khẩu, xuất nhập khẩu, phân phối** theo hướng ngày càng minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp.

+ Các cấp chính quyền, Sở, ngành thường xuyên đối thoại, tiếp xúc với các doanh nghiệp và hiệp hội doanh nghiệp nắm bắt tình hình sản xuất kinh doanh; đôn đốc, kịp thời giải quyết các khó khăn vướng mắc tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy hoạt động sản xuất kinh doanh, các dự án logistics,…thành lập văn phòng đại diện, công ty liên doanh về logistics tại tỉnh Thanh Hoá.

+ UBND tỉnh cam kết cùng với doanh nghiệp cảng, doanh nghiệp vận tải biển, logistic tạo điều kiện thuận lợi nhất, đồng hành cùng doanh nghiệp, hỗ trợ

rút ngắn thời gian các thủ tục hành chính để các doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh xuất, nhập khẩu hàng hóa qua cảng Nghi Sơn.

+ Rà soát, thuận lợi hóa các thủ tục thông quan hàng hóa; tăng cường áp dụng thủ tục điện tử, kết nối mạng liên thông giữa các cơ quan quản lý nhà nước như Cảng vụ Thanh Hóa, Biên phòng, Hải quan, Kiểm dịch y tế, Kiểm dịch động – thực vật... nhằm mục tiêu giảm từ 30%-50% thời gian thông quan qua cảng Nghi Sơn (giảm từ 3 ngày hiện nay xuống còn 1,5 đến 2 ngày). Hiện nay thời gian trung bình Xuất/Nhập khẩu container qua cảng Hải Phòng và Nghi Sơn là như nhau là 3 ngày.

- Xây dựng cở sở dữ liệu và các kênh quảng bá thông tin về dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá để thu hút và hỗ trợ doanh nghiệp hoạt động:

+ Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu, điều tra về thông tin kinh tế - xã hội để cung cấp cho doanh nghiệp và nhà đầu tư quan tâm, tìm hiểu cơ hội đầu tư vào tỉnh. Đẩy mạnh công tác khuyến công, hỗ trợ phát triển thương hiệu sản phẩm gắn với doanh nghiệp. Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tham gia các diễn đàn xúc tiến đầu tư, thương mại và du lịch, hội chợ thương mại. Thành lập Trung tâm hỗ trợ doanh nghiệp và phát huy vai trò của các hiệp hội doanh nghiệp trong việc đại diện, bảo vệ quyền và lợi ích của cộng đồng doanh nghiệp, doanh nhân.

+ Định kỳ tổ chức khảo sát tình hình hoạt động logistics nhằm nắm bắt xu hướng vận động, những điểm bất hợp lý để kịp thời khắc phục. Tiếp tục khảo sát, xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về nhu cầu của doanh nghiệp và hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại Thanh Hóa nhằm phục vụ công tác hoạch định, điều chỉnh cơ chế, chính sách, các giải pháp quản lý và hỗ trợ doanh nghiệp phát triển; cung cấp thông tin cho các tổ chức kinh tế, các doanh nghiệp dịch vụ logistics, các chủ hàng, hãng tàu, các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

+ Xây dựng các Bản tin, ấn phẩm về phát triển logistics tại Thanh Hóa, cung cấp các thông tin chính sách, pháp luật, thị trường, công nghệ, giúp kết nối doanh nghiệp với thị trường (Phối hợp với các hiệp hội ngành nghề liên quan đến dịch vụ logistics, Hiệp hội doanh nghiệp tỉnh Thanh Hóa,…).

+ Tỉnh Thanh Hóa chủ động đăng cai, tham gia, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; Tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Thanh Hóa trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; Tổ chức thường niên hội nghị xúc tiến đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ logistics (giới thiệu doanh nghiệp, giới thiệu chính sách, giới thiệu quy hoạch, dự án ưu tiên đầu tư,..).

+ Xây dựng thương hiệu cho cảng container quốc tế Nghi Sơn.

+ Tuyên truyền, vận động để các doanh nghiệp trên địa bàn thấy rõ được vai trò, lợi ích quan trọng thu hút đầu tư của việc duy trì, phát triển tuyến vận tải container quốc tế đường biển tại Nghi Sơn để các doanh nghiệp tạo điều kiện, ủng hộ, đưa hàng container về Cảng Nghi Sơn.

- Thiết lập cơ chế liên kết logistics để gắn kết các thành phần của chuỗi logistics gồm nhà sản xuất, chủ hàng, doanh nghiệp vận tải, đại lý hãng tàu, hãng tàu, công ty logistics, các doanh nghiệp khai thác cảng biển, các nhà nhập khẩu hàng container,... trong tỉnh và các tỉnh lân cận như Ninh Bình, Nghệ An,…

+ Các cơ quan quản lý Nhà nước như: sở Công thương, Ban QL Khu kinh tế Nghi Sơn, Hải Quan, Cảng vụ, Sở GTVT, Công An tỉnh cần đóng vai trò hạt nhân trong cơ chế gắn kết này để có thể đưa ra các cam kết hỗ trợ, duy trì, phát triển tuyến vận tải container quốc tế tại Nghi Sơn, hỗ trợ các hãng tàu, cải cách thủ tục hành chính, giảm các loại giá dịch vụ, giảm chi phí vận tải, ổn định chân hàng xuất nhập khẩu, kích thích các hãng tàu tham gia vận tải container tại Nghi Sơn.

+ Thúc đẩy tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn và trong cả nước, với các doanh nghiệp, tổ chức quốc tế. Tạo điều kiện phát huy vai trò các hiệp hội ngành nghề liên quan đến dịch vụ logistics (Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam VLA, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam VSA, Hiệp hội đại lý môi giới hàng hải Việt Nam Visaba, Hiệp hội cảng biển Việt Nam VPA, Hiệp hội vận tải ô tô..). Hiệp hội doanh nghiệp tỉnh Thanh Hóa.

+ Xúc tiến thành lập hiệp hội logistics tỉnh Thanh Hoá làm cầu nối với các hiệp hội logistics Asean, toàn cầu.

- Khuyến khích, thu hút các nhà cung cấp dịch vụ logistics lớn trong nước và quốc tế đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch tại Thanh Hóa nhằm xây dựng Nghi Sơn thành trung tâm logistics lớn của vùng Bắc Trung Bộ.

- Thu hút nguồn hàng nói chung và hàng container nói riêng sử dụng dịch vụ tại cảng Nghi Sơn. Hỗ trợ chi phí cho tàu container vào cảng Nghi Sơn để tạo điều kiện cho hãng tàu giảm giá cước vận tải từ cảng Nghi Sơn.

Hiện nay, nguồn hàng vận chuyển xuất nhập khẩu container của 3 tỉnh Thanh Hóa, Ninh Bình, Nghệ An rất lớn (hiện tại có khoảng 250.000 container/năm tương đương 4.800 container/tuần; dự báo trong tương lai theo kịch bản phát triển kinh tế - xã hội, đến 2030 sẽ tăng lên 4,8 lần vào khoảng 1.207.000 container/năm). Đây là một tiềm năng cần được khai phá để phát triển dịch vụ logistics và cảng container cho KKT Nghi Sơn trong tương lai.

Nắm bắt được nhu cầu vận tải container cao trong tương lai, hãng tàu container đã mở tuyến đến cảng Nghi Sơn, tuy nhiên trong giai đoạn đầu đã gặp nhiều khó khăn do hãng tàu vừa phải trả phí vào cảng Hải Phòng vừa phải trả phí vào Cảng Nghi Sơn dẫn đến chi phí vận tải của hãng tàu cao, làm tăng giá thành vận tải từ Nghi Sơn. Làm tổng chi phí vận tải container từ Nghi Sơn cao hơn chi phí vận chuyển container từ Hải Phòng. Điều nay là do tàu container đến cảng Nghi Sơn phải cập thêm đến cảng Hải Phòng để đủ lượng hàng hóa đi quốc tế, do đó phát sinh thêm 1 lần chi phí cập cảng ước khoảng 92 triệu đồng và chi phí chuyến đi từ Hải Phòng đến Nghi Sơn (gồm chi phí nhiên liệu, nhân lực,…). Mặc dù tại Nghi Sơn đã được tỉnh hỗ trợ chi phí vận tải cho hãng tàu, không có phí cơ sở hạ tầng (tại Hải Phòng phí CSHT 250.000 đồng/container 20 feet; 500.000 đồng/container 40 feet), tiết giảm chi phí vận tải đường bộ từ cảng Nghi Sơn đến Hải Phòng khoảng 5 triệu đồng/container… thế nhưng tổng chi phí xuất/nhập khẩu container tại cảng Hải Phòng vẫn rẻ hơn tổng chi phí xuất/nhập khẩu container tại tại cảng Nghi Sơn.

Bảng 23. Tổng hợp các chi phí cho một chuyến tàu container quốc tế vào Nghi Sơn năm 2019

TT	Nội dung	Đơn giá	Thuế VAT(10%)	Tổng cộng (đồng)
1	Dịch vụ hoa tiêu	20.541.360	-	20.541.360
2	Phí trọng tải	22.181.000	-	22.181.000
3	Phí đảm bảo hàng hải	37.839.000	-	37.839.000
4	Lệ phí ra vào cảng biển	2.324.000	-	2.324.000
5	Phí kiểm dịch	2.400.000	-	2.400.000
6	Phí dịch vụ đại lý	6.351.818	635.182	6.987.000
	Tổng cộng			92.272.360

Vì vậy, rất cần có cơ quan nhà nước đứng ra điều tiết cân bằng lợi ích cho các hãng tàu - chủ hàng. Giảm chi phí cho hãng tàu, để hãng tàu giảm cước vận tải quốc tế cho các chủ hàng. Giải pháp cụ thể như sau:

+ Giảm phí, lệ phí và giá dịch vụ hàng hải cho tàu container cập cảng Nghi Sơn. Trước mắt, doanh nghiệp kinh doanh, khai thác cảng cam kết giảm 10% phí xếp dỡ hàng hóa, đảm bảo chỉ bằng 55% chi phí xếp dỡ của các cảng khác. Đề xuất các doanh nghiệp giảm 20% phí dịch vụ, thống nhất áp dụng mức giá, phí dịch vụ cảng biển thấp nhất theo khung giá theo Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ GTVT về ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam) đảm bảo hài hòa lợi ích giữa chủ hàng và chủ cảng.

+ Thí điểm hỗ trợ chủ doanh nghiệp, chủ hàng sử dụng cảng Nghi Sơn để xuất nhập hàng container. Trong đó, nghiên cứu ban hành cơ chế thí điểm hỗ trợ cho chủ hàng xuất, nhập khẩu contaner qua cảng Nghi Sơn với mức hỗ trợ

500.000-1.000.000 đồng/cont và không quá 200 triệu đồng/chuyến theo hình thức trực tiếp hoặc gián tiếp qua đại lý vận tải hay chủ cảng (được hỗ trợ về chi phí vận chuyển, lưu kho, giảm chi phí xếp dỡ container…); ưu tiên cho chủ hàng có khối lượng lớn, ổn định, lâu dài. Báo cáo định kỳ 3-6 tháng về tình hình thực hiện cơ chế thí điểm để có sự điều chỉnh, bổ sung kịp thời.

+ Nghiên cứu, đề xuất cơ chế điều tiết, thu hút hàng container khu vực Bắc Trung Bộ qua cảng Nghi Sơn. Trước mắt, đề xuất với Bộ GTVT xem xét việc cho phép hãng tàu quốc tế được vận tải vỏ container rỗng từ các bến cảng khác trong nước về cảng Nghi Sơn để hỗ trợ cho các doanh nghiệp đóng hàng xuất khẩu đi từ cảng Nghi Sơn.

+ Hãng tàu khi được ưu tiên giảm các loại phí, lệ phí thì cần giảm giá dịch vụ trọn gói vận chuyển container từ Nghi Sơn khoảng 1.000.000 đồng – 2.000.000 đồng/1 container (sẽ tạo điều kiện thu hút thêm hàng từ Thanh Hóa và các tỉnh lân cận xuất nhập khẩu container qua cảng Nghi Sơn).

- Nghiên cứu, xúc tiến, khuyến khích các hãng tàu mở thêm các tuyến vận tải biển container quốc tế, có sự tham gia của nhiều hãng tàu biển để tăng cạnh tranh, đảm bảo chi phí vận tải phù hợp để phát triển vận tải biển ở khu vực Nghi Sơn.

4.3. Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics

4.3.1. Hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, tăng cường kết nối

Từng bước đầu tư, phát triển mạng lưới KCHT giao thông theo Quyết định số 3227/QĐ-UBND ngày 29/8/2017 phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030. Trong đó, phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải và các Cơ quan Trung ương để đẩy nhanh tiến độ đầu tư các công trình giao thông kết nối, cảng biển, cảng hàng không, đường sắt, đường thủy, đường bộ, cảng thông quan nội địa, kho bãi, trang thiết bị... đáp ứng yêu cầu phát triển logiscts của Tỉnh, tập trung:

- Đối với đường bộ: Tập trung nguồn lực đầu tư trọng tâm, trọng điểm các công trình hạ tầng giao thông quan trọng, có tính đột phá; các tuyến trục dọc, trục ngang kết nối tới trung tâm tỉnh, các huyện, các khu kinh tế động lực, CHK Thọ Xuân, các cảng biển, các cửa khẩu với quy mô tối thiểu cấp IV, có 2-4 làn xe.

Hoàn thành xây dựng tuyến đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông (đoạn qua tỉnh Thanh Hóa) quy mô 4-6 làn xe; từng bước xây dựng đoạn cao tốc Bắc – Nam phía Tây; đẩy nhanh tiến độ đầu tư dự án đường bộ ven biển.

Tập trung đầu tư, nâng cấp và mở rộng và xây dựng mới các trục đường giao thông kết nối giữa 4 khu kinh tế động lực như đường Thọ Xuân –Nghi Sơn, đường nối TP Thanh Hóa với đường Thọ Xuân – Nghi Sơn, đường kết nối từ đường Thọ Xuân – Nghi Sơn đến Khu du lịch Bến En (ĐT520, 529),…; các nút giao thông và đường nối với đường cao tốc Bắc – Nam; các tuyến đường kết nối với các Khu du lịch Bến En, Am Tiên, khu vực biển Sầm Sơn, Hải Tiến (Hoằng Hóa), Hải Hòa (Tĩnh Gia).

Ưu tiên đầu tư nâng cấp, xây dựng mới các tuyến giao thông để tăng cường kết nối cảng Nghi Sơn với trục giao thông lớn quốc gia, với các tỉnh trong vùng như: ĐT 513, 525,512, 529, đường Đông Tây 1 với quy mô tối thiểu 4 làn xe cơ giới; các tuyến đường đối nội theo quy hoạch KKT Nghi Sơn đã duyệt.

- Đối với vận tải đường sắt: cải tạo, nâng tuyến đường Bắc - Nam đoạn qua Thanh Hóa nhằm đảm bảo tốc độ chạy tàu. Đầu tư nâng cấp nhà ga đường sắt Thanh Hóa hiện nay và tập trung giải quyết các nút giao cắt giữa đường sắt và đường bộ để đảm bảo ATGT, nhất là ở các điểm giao có nhiều phương tiện giao thông và người dân đi lại.

Phối hợp tốt với các cơ quan Trung ương trong quá trình quy hoạch, đầu tư xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc Nam đoạn qua địa phận tỉnh Thanh Hóa.

Xây dựng mới ga trung chuyển tại xã Trường Lâm thay thế ga Khoa Trường và ga Trường Lâm kết hợp cảng cạn Depot-ICD và trung tâm logistics; nâng cấp, mở rộng ga Văn Trai (tại xã Hải Nhân) hiện tại thành ga hành khách chính nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách cho Khu kinh tế Nghi Sơn; xây dựng tuyến đường sắt nối từ ga hàng hóa tại Cảng Nghi Sơn ra ga trung chuyển tại xã Trường Lâm qua hầm chui núi Bằng Me, núi Thung; xây dựng ga đường sắt tại cảng biển tiếp giáp với Khu bến cảng container số 2; xây dựng ga hành khách đường sắt cao tốc Bắc Nam tại xã Phú Lâm.

- Đối với đường thủy nội địa: Duy trì, đầu tư nâng cấp, đưa vào quản lý, khai thác các tuyến đường thủy nội địa kết nối với các loại hình vận tải khác như đường bộ, hàng hải, đường sắt để tạo thành tuyến vận tải thông suốt, liên hoàn và đa phương thức. Cải tạo, nâng cấp, nạo vét, khơi thông và bảo trì luồng lạch để mở rộng mạng lưới kết nối của vận tải thủy với các vùng khác và khai thác tối đa các tuyến đường thủy trên địa bàn như tuyến vận tải biển pha sông chạy ven biển Bắc-Nam, tuyến Ninh Bình - Thanh Hóa... Đầu tư xây dựng, nâng cấp, hiện đại hóa hạ tầng bến cảng và cơ giới hóa hệ thống bốc xếp hàng hóa như: Đò Lèn, Hàm Rồng, bến Thiệu Khánh (bến Vồm), bến cầu Tào (Hoằng Lý), Bút Sơn; phát triển đội tàu theo hướng đa dạng có cơ cấu hợp lý để nâng cao năng lực vận tải hàng hóa

- Đối với đường không: Nâng cấp cảng hàng không Thọ Xuân với chức năng là cảng hàng không quốc tế, quy mô cấp 4E, công suất thiết kế dự kiến 5 triệu hành khách/năm, diện tích 655ha (theo Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 của TTCP phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030).

- Đối với hàng hải: hoàn thành đầu tư cảng biển Nghi Sơn theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; nâng cao năng lực Cảng Lễ Môn công suất thông qua khoảng 0,5-1 triệu tấn/năm; từng bước xây dựng Cảng Quảng Châu, Quảng Nham có thể tiếp nhận tàu 1.000 DWT.

Riêng đối với cảng biển Nghi Sơn, tiếp tục đầu tư theo quy hoạch 24 cầu bến của các cảng tổng hợp và mở rộng thêm cảng biển từ phía Bắc nhà máy Lọc hóa dầu đến giáp đường Đông Tây 2; mở rộng khu bến cảng container 2 về phía Đông và phía Nam hết vùng nước tỉnh Thanh Hóa gắn với việc xây dựng khu phát triển dịch vụ Logistics.

Về luồng hàng hải: thực hiện nạo vét, nâng cấp luồng tàu vào cảng Nghi Sơn nhằm đáp ứng cỡ tàu 70.000 DWT – 100.000 DWT. Ngoài ra chú trọng công tác nạo vét duy tu thường xuyên, định kỳ các tuyến luồng hàng hải hiện có và từng bước cải tạo, nâng cấp phù hợp với nguồn lực và quy mô, công năng của cảng xác định trong quy hoạch.

Kiến nghị với Chính phủ, Bộ GTVT bổ sung cảng Nghi Sơn vào Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, trong đó cảng Nghi Sơn trở thành cảng cửa ngõ quốc tế của khu vực Bắc Trung Bộ và là hạt nhân thúc đẩy phát triển KT-XH Thanh Hóa.

4.3.2. Xây dựng các trung tâm logistics và cơ sở hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics

Hệ thống logistics và quản trị chuỗi cung ứng có vai trò rất quan trọng trong các hoạt động kinh tế, đặc biệt là hàng hoá xuất nhập khẩu, thương mại quốc tế. Trung tâm logistics là một thành tố cốt lõi của hệ thống logistics đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với hiệu quả các hoạt động logistics. Đầu tư xây dựng các trung tâm logistics tại Nghi Sơn sẽ tạo điều kiện tối ưu hóa lưu kho bãi, chuyên môn hóa khâu đóng gói, dịch vụ kho bãi, bốc xếp, vận chuyển; tận dụng hàng hóa 2 chiều, …góp phần giảm chí phí, thời gian vận chuyển.

Đầu tư xây dựng, hình thành Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn và 3 trung tâm logistics cấp tỉnh gắn với các vùng kinh tế động lực. Cụ thể:

(1). Đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng Trung tâm logistics tại Nghi Sơn (hạng II, cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế). Quy mô diện tích trung tâm logistics Nghi Sơn đến năm 2025 khoảng 41 ha, đến năm 2035

khoảng 80 ha. Trung tâm logistics Nghi Sơn gồm các khu sau:

a) Xây dựng trung tâm logistic kết hợp cảng cạn tại ga trung chuyển đường sắt mới tại xã Trường Lâm với tổng quy mô khoảng 30 ha

Xây dựng mới ga đường sắt trung chuyển tại xã Trường Lâm thay thế ga Khoa Trường và ga Trường Lâm hiện nay. Ga đường sắt Trường Lâm mới sẽ là một đầu mối vận tải, có chức năng là 1 trung tâm logistics kết hợp với cảng cạn.

Trung tâm logistics Trường Lâm cần được ưu tiên thu hút đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP), có các chính sách ưu đãi lớn cho nhà đầu tư để thu hút được các doanh nghiệp lớn về logistics trong nước và nước ngoài đầu tư, khai thác. Nhà nước đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông kết nối, nhà ga, đường sắt, doanh nghiệp xây dựng kho bãi, phương tiện, thiết bị xếp dỡ,... , áp dụng các chính sách ưu đãi về thuế, san lấp mặt bằng ở mức cao (chi tiết có ở phần sau),...

b) Khu phát triển Logistic (lô 9A) thuộc Khu bến container 1 *có quy mô theo quy hoạch khoảng 33,3 ha.*

Khu bến cảng container số 1 và khu phát triển Logistic (lô K9A) được UBND tỉnh Thanh Hóa chấp thuận chủ trương đầu tư xây dựng tại Quyết định số 2837/QĐ-UBND ngày 29/7/2016 cho Công ty TNHH Long Sơn. Theo đó, quy mô: đầu tư xây dựng bến cảng container số 1, bao gồm 06 bến với diện tích khoảng 109,7 ha và khu phát triển logistic (lô K9A) với diện tích khoảng 33,3 ha. Công suất thiết kế khoảng 1.000.000 ÷ 1.200.000 Teu/năm. Khu bến cảng container có kết cầu dạng liền bờ, chiều dài mỗi cầu cảng 250m, tiếp nhận tàu có trọng tải 30.000 DWT đến 50.000 DWT.

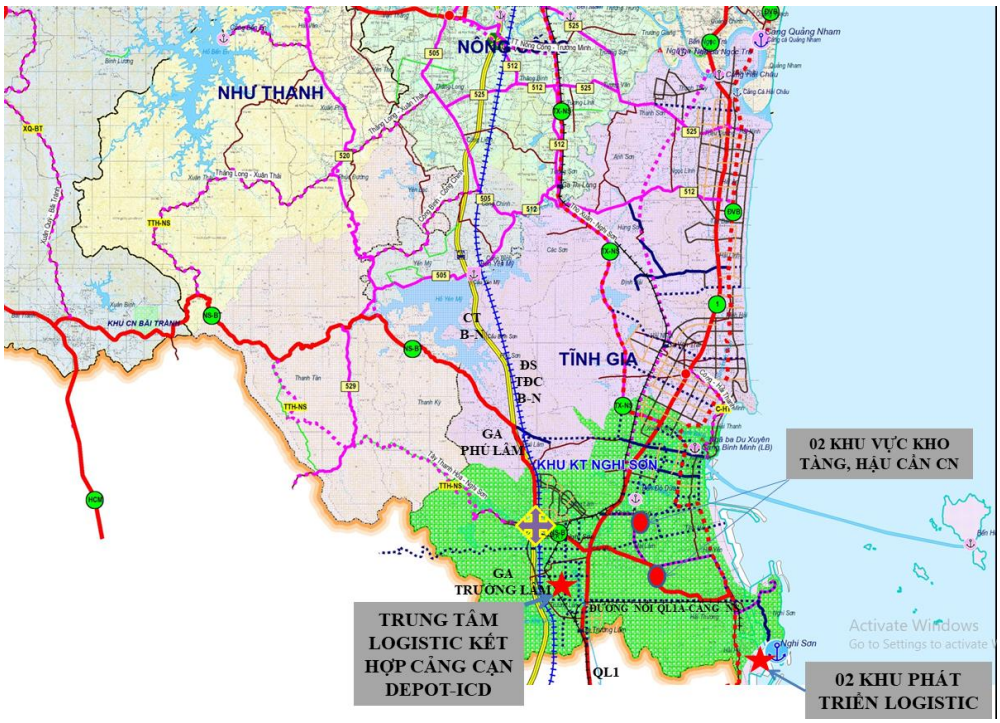
c) Khu hậu cần thuộc khu phát triển logistic phục vụ Khu bến container 2 có quy mô theo quy hoạch khoảng 30 ha.

Khu bến container số 2 và hậu cần cảng Nghi Sơn được UBND tỉnh Thanh Hóa chấp thuận chủ trương đầu tư xây dựng tại Quyết định số 2724/QĐ-UBND ngày 21/7/2016 cho Công ty CP Gang thép Nghi Sơn. Theo đó, quy mô đầu tư 04 bến container với chiều dài tuyến bến 1.000m và hậu cần sau cảng thuộc khu phát triển logistic. Công suất thiết kế 6.000.000 tấn/năm; có thể tiếp nhận tàu container có trọng tải đến 50.000 DWT; diện tích khoảng 110ha (diện tích khu bến container khoảng 80 ha, diện tích khu hậu cần khoảng 30 ha).

Đối với các khu logistics đã có chủ đầu tư, cần tập trung chỉ đạo, đôn đốc đảm bảo tiến độ đã được phê duyệt.

Bên cạnh đó, hình thành 2 khu kho bãi phục vụ lưu trữ hàng hóa là: Khu dịch vụ kho tàng KT-01 rộng 54ha, Khu dịch vụ hậu cần công nghiệp DV-01 là 50 ha.

Chi tiết có bản đồ kèm theo.



(2). Xây dựng các Trung tâm logistics cấp tỉnh ở các vùng kinh tế động lực.

Nghi Sơn là một trung tâm cảng biển đang trong quá trình xây dựng và phát triển, có tiềm năng trở thành một đô thị cảng biển hiện đại trong khu vực, trong đó dịch vụ logistics là dịch vụ trung tâm cần được tỉnh Thanh Hóa tập trung ưu tiên đầu tư. Vì vậy, cần tập trung huy động các nguồn lực, ưu tiên đầu tư các trung tâm logistics ở KKT Nghi Sơn. Đối với các Trung tâm logistics cấp tỉnh, căn cứ theo tình hình, nhu cầu dịch vụ logistics ở các khu công nghiệp để thu hút đầu tư, dự kiến trong giai đoạn 2030-2035

Các trung tâm logistics cấp tỉnh đảm nhận chức năng sau:

- Là vệ tinh của Trung tâm logistics Nghi Sơn, có chức năng phân phối, thu gom hàng hóa cho Trung tâm logistics Nghi Sơn.

- Địa điểm và hoạt động gắn với các khu công nghiệp, cụm công nghiệp; các trung tâm hành chính, thương mại, làng nghề truyền thống từng địa bàn.

Phát triển 2 trung tâm logistics cấp tỉnh (**còn gọi là trung tâm phân phối vệ tinh)** có vị trí gắn với các khu công nghiệp có lượng hàng hoá xuất khẩu/nhập khẩu khá lớn và có thể container hoá:

a) Trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực TP. Thanh Hoá: phục vụ KCN Đình Hương - Tây Bắc Ga; KCN Lễ Môn, KCN Hoàng Long; quy mô khoảng 10 ha.

b) Trung tâm logistics cấp tỉnh tại KCN Lam Sơn – Sao Vàng: phục vụ KCN Lam Sơn – Sao Vàng; hàng xuất nhập khẩu qua cửa khẩu quốc tế Na Mèo; quy

mô khoảng 20 ha.

Quy mô mỗi trung tâm logistics cấp tỉnh khoảng 10-20 ha phù hợp với quy mô quy hoạch hiện nay của các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá (có quy mô từ 87 đến hơn 600 ha).

Bảng 24. Bảng tổng hợp quy hoạch các trung tâm logistics cấp tỉnh

TT	Vị trí	Phạm vi phục vụ chủ yếu	Diện tích (ha)	Dự kiến vị trí
1	Trung tâm logistics khu vực TP. Thanh Hoá	KCN Đình Hương - Tây Bắc Ga; KHN Lễ Môn, KCN Hoàng Long.	10	tại KCN Đình Hương – Tây Bắc Ga
2	Trung tâm logistics khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng	KCN Lam Sơn – Sao Vàng; hàng xuất nhập khẩu qua cửa khẩu quốc tế Na Mèo	20	Tại KCN Lam Sơn – Sao Vàng

- ***Ghi chú:*** Về công tác quản lý Nhà nước, cần bổ sung quy hoạch các trung tâm logistics trên vào các quy hoạch mới đang được tỉnh Thanh Hóa xây dựng theo Luật Quy hoạch mới có hiệu lực từ năm 2019.

c) Về hệ thống kho bãi

Ngoài hệ thống kho bãi gắn với các trung tâm logistics, cần phát triển hệ thống kho bãi hàng hoá gắn với các khu công nghiệp, cụm công nghiệp do doanh nghiệp tự đầu tư, quản lý.

Hiện trạng kho bãi trên địa bàn tỉnh đã cơ bản đáp ứng tốt nhu cầu sản xuất, xuất nhập khẩu cho các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh. Tuy nhiên, trong tương lai, để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế của tỉnh và để hình thành các ngành dịch vụ logistics chuyên nghiệp, đặc biệt là kho bãi, thì cần thiết phải đầu tư xây dựng khu phát triển dịch vụ logistics với diện tích kho bãi lớn, hạ tầng đồng bộ, trang – thiết bị hiện đại… để cho thuê lưu trữ hàng hóa sản xuất, xuất nhập khẩu và khai thác dịch vụ đi kèm (vận tải, thông quan, phân phối…). Hiện nay, diện tích kho bãi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa khoảng 322 ha; ước nhu cầu sử dụng diện tích kho bãi trong tương lai là 852 ha, tăng so với hiện tại là 530 ha, tốc độ tăng trưởng bình quân 9,3%/năm, tập trung chủ yếu ở TP Thanh Hóa, KKT Nghi Sơn, TX Bỉm Sơn, huyện Thọ Xuân, Yên Định,… (chi tiết có Phụ lục kèm theo).

Về kho ngoại quan: Duy trì kho ngoại quan tại KKT Nghi Sơn với tổng diện tích chiếm đất khoảng 50.000m2.

Về kho dữ trữ hàng hoá: Phấn đấu trên địa bàn mỗi huyện xây dựng và hình thành ít nhất một kho dự trữ hàng hóa, trong đó quan tâm đến các địa bàn miền núi và khu vực cửa khẩu biên giới.

Kho đầu mối xăng dầu tại KKT Nghi Sơn và các kho trung chuyển hoặc kho phân phối xăng dầu tại trung tâm tiêu thụ vùng.

4.3.3. Đầu tư cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin

- Triển khai có hiệu quả Điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch phát triển Bưu chính, Viễn thông và Công nghệ thông tin tỉnh Thanh Hóa đến năm 2020; Kế hoạch ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của cơ quan nhà nước trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2016-2020 theo Quyết định số 22/KH-UBND, Ngày 15/2/2016 của UBND tỉnh Thanh Hóa.

- Chú trọng đầu tư hạ tầng CNTT, xây dựng mạng lưới CNTT thông suốt toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan... tới các doanh nghiệp logistics và chủ hàng. Đẩy mạnh hiện đại hoá hệ thống truyền thông, gia tăng tốc độ đường truyền...đảm bảo thông tin được truyền đi nhanh chóng, tạo điều kiện thuận lợi cho dịch vụ logistics nâng cao hiệu quả cung ứng cho các doanh nghiệp, đặc biệt là trong lĩnh vực giao nhận vận tải. Điều này giúp giảm được chi phí đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng cho khách hàng, từ đó nâng cao được sức cạnh tranh của các dịch vụ logistics và các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics ở Thanh Hóa.

- Tạo điều kiện tổ chức các chương trình, hội nghị kết nối các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics nhỏ và vừa với các Công ty, chuyên gia phần mềm CNTT để được hướng dẫn, đào tạo, tư vấn, hỗ trợ tiếp cận và đầu tư trang bị, nâng cấp các ứng dụng CNTT phục vụ quản lý thông tin và chuyển giao dữ liệu, sản xuất và đặt hàng, giao hàng, khai báo hải quan, phần mềm dịch vụ logisctics (RFID, Barcode, e-logistics) theo các tiêu chuẩn quốc tế.

- Cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời trên phương tiện truyền thông, đặc biệt là tại cổng thông tin điện tử tỉnh Thanh Hoá và trang web của KKT Nghi Sơn về mục tiêu và định hướng phát triển dịch vụ logistics của tỉnh.

4.4. Nâng cao năng lực cung ứng, chất lượng dịch vụ logisctics trên địa bàn tỉnh

4.4.1. Ưu tiên sử dụng ngân sách tỉnh hỗ trợ kinh phí đào tạo, tổ chức sự kiện để các Hiệp hội doanh nghiệp, ngành nghề phát huy vai trò, thực hiện các giải pháp nâng cao năng lực doanh nghiệp, chất lượng dịch vụ logisctics.

- Tổ chức các khóa đào tạo, tập huấn định kỳ, ngắn hạn cho doanh nghiệp để phổ biến, cập nhật những thay đổi về chính sách pháp luật, quy hoạch phát triển logistics nói riêng và tình hình kinh tế nói chung trên địa bàn tỉnh Thanh 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 hỗ trợ doanh nghiệp trong

việc hợp tác, ký kết hợp đồng; tiếp cận tín dụng ưu đãi, kết nối cung cầu; tập huấn, phổ biến kiến thức về kinh doanh dịch vụ logistics, tạo chuyển biên về nhận thức ưu tiên sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài thay cho tự tổ chức hoạt động logistics trong bối cảnh hội nhập; từng bước triển khai mô hình logistics 4PL và 5PL trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp.

- Khuyến khích, hướng dẫn doanh nghiệp trong một số ngành sản xuất công nghiệp (dệt may, da giầy, thực phẩm, cơ khí - chế tạo, đồ gỗ), nông nghiệp công nghệ cao áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến trong quá trình sản xuất, kinh doanh.

- Thúc đẩy liên kết Viện, trường, doanh nghiệp để hình thành mạng lưới đào tạo nguồn nhân lực cho doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa; đổi mới chương trình giảng dạy, xây dựng giáo trình đào tạo chuyên sâu về logistics; tìm kiếm các nguồn tài trợ trong nước và quốc tế, phối hợp các tổ chức quốc tế, doanh nghiệp FDI, các tập đoàn đa quốc gia tổ chức các chương trình đào tạo.

- Tỉnh Thanh Hóa phối hợp các Viện, Trường Đại học xây dựng chương trình, tổ chức các lớp tập huấn, cập nhật kiến thức về logistics cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp; Phổ biến, tuyên truyền về các tập quán, luật pháp quốc tế, các điều khoản Hiệp định thương mại 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.

- Các doanh nghiệp chủ động tự đánh giá nhu cầu, xây dựng kế hoạch và bố trí kinh phí để đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực hoặc liên hệ các cơ quan chức năng, hiệp hội doanh nghiệp, ngành nghề để được hướng dẫn, hỗ trợ, tư vấn thực hiện.

- Hợp tác với các nhà khai thác cảng trên địa bàn tỉnh và các hãng tàu có tuyến tàu đến cảng Nghi Sơn tổ chức làm cầu nối cho các doanh nghiệp logistics để đưa nhân viên học các chương trình ngắn hạn tại các Trường và Trung tâm Đào tạo nguồn nhân lực Logistics trên thế giới.

Tăng cường năng lực đào tạo của các trường đại học, cao đẳng và dạy nghề trên địa bàn tỉnh, đặc biệt tại thành phố Thanh Hoá và Khu kinh tế Nghi Sơn; mở rộng quy mô, đa dạng ngành nghề và hình thức đào tạo. Mở rộng đào tạo các ngành kinh tế trọng điểm, như: lọc hoá dầu, sản xuất thép, điện các loại; thiết bị điện tử, sản xuất phần mềm và tự động hoá, nông nghiệp công nghệ cao; du lịch và logistics đảm bảo đáp ứng nhu cầu nhân lực về số lượng, chất lượng cho các doanh nghiệp trong tỉnh. Đổi mới nội dung chương trình và phương pháp đào tạo theo hướng chuẩn hóa, hiện đại hóa, phù hợp với yêu cầu hội nhập

quốc tế.

Quan tâm đào tạo, bồi dưỡng nâng cao chất lượng đội ngũ giảng viên theo hướng chuẩn hóa, đảm bảo đủ về số lượng và chất lượng, cơ cấu đào tạo theo ngành, nghề và trình độ đào tạo. Ban hành cơ chế huy động các nhà khoa học, nghệ nhân, cán bộ kỹ thuật, thợ bậc cao của các doanh nghiệp tham gia dạy nghề. xây dựng phương án đào tạo, bồi dưỡng giáo viên để đảm bảo đủ tiêu chuẩn theo quy định.

Tăng cường đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ chuyên môn kỹ thuật cho người lao động. Tiếp tục xây dựng đội ngũ cán bộ làm công tác khoa học công nghệ, giáo dục - đào tạo, y tế chuyên sâu, có trình độ cao, đạo đức nghề nghiệp; chú trọng đào tạo và bồi dưỡng đội ngũ chuyên gia đầu ngành về quản lý nhà nước. Ưu tiên đào tạo nhân lực có chất lượng cao, phục vụ phát triển kinh tế biển, đặc biệt là cho các khu công nghiệp KKT Nghi Sơn trong tương lai. Đổi mới tiêu chuẩn, quy trình tuyển dụng, bổ nhiệm, đánh giá cán bộ, công chức, viên chức đảm bảo khách quan, dân chủ, lấy hiệu quả công việc làm thước đo để nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ công nhân viên chức.

Tiếp tục thực hiện có hiệu quả các chính sách đã ban hành như: chính sách đào tạo, bồi dưỡng nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ công chức, viên chức; đề án đào tạo nguồn cán bộ tại nước ngoài để nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức. Nghiên cứu ban hành các chính sách thu hút nhân lực trình độ cao về làm việc tại KKT và các KCN; thu hút nguồn nhân lực khoa học, công nghệ trình độ cao về công tác quản lý tại Khu kinh tế.

4.4.2. Chủ động và tích cực hợp tác quốc tế về logistics

Trong thời kỳ hội nhập kinh tế sâu rộng, công tác hợp tác quốc tế có ý nghĩa rất quan trọng đối với việc phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics ở Thanh Hóa. Thông qua hợp tác quốc tế có thể tranh thủ được nguồn vốn đầu tư vào ngành logistics, mở rộng quy mô hoạt động của doanh nghiệp, học tập kinh nghiệm quả lý, đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao, đẩy mạnh chuyển giao công nghệ trong điều kiện cuộc cách mạng công nghiệp 4.0; liên doanh liên kết, hợp tác cùng đầu tư phát triển các trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh. Hợp tác với các hãng tàu biển lớn trên thế giới để phát triển, cung cấp các dịch vụ logistics cho các tuyến vận tải container từ Nghi Sơn đi các nước,…

Đấu nối chặt chẽ với Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Ngân hàng Thế giới để sớm triển khai thực hiện Dự án Hỗ trợ phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa tại KKT Nghi Sơn. Thực hiện đầy đủ, kịp thời các cơ chế, chính sách của Trung ương và tỉnh về phát triển doanh nghiệp nhằm nâng cao chất lượng doanh nghiệp như các ưu đãi thuế, tiền thuê mặt bằng, mặt nước; đồng thời xử lý

nghiêm các trường hợp vi phạm pháp luật.

4.4.3. Đối với các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logisctics:

- Nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng yêu cầu của khách hàng cả về thời gian, chất lượng và giá dịch vụ, tạo mối quan hệ khăng khít hơn với khách hàng để ứng phó kịp thời các sự cố trong quá trình vận chuyển, tư vấn cho khách hàng về luật pháp quốc tế, thị trường tiềm năng, các đối thủ ở nước ngoài... nhằm giúp khách hàng kinh doanh hiệu quả hơn. Đa dạng hóa các dịch vụ cung cấp, tập trung phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng như: gom hàng, đóng gói, bao bì, kiểm kê, phân loại hàng hóa, phân phối hàng hóa đến đúng địa chỉ tiếp nhận. ***Chủ động phối hợp với các cơ quan chức năng của tỉnh, nhà sản xuất, người mua hàng,.. nhằm tháo gỡ khó khăn, đẩy mạnh việc đưa hàng, nhất là hàng container về vận chuyển qua cảng biển Nghi Sơn vì lợi ích lâu dài của tỉnh và của doanh nghiệp.***

- Phát triển hài hòa, hợp lý các phương thức vận tải, trong đó trọng tâm, trọng điểm là hàng hải và đường bộ. Phát triển các doanh nghiệp vận tải đủ số lượng và đảm bảo chất lượng. Có chính sách ưu tiên cho xây dựng kho bãi và mua phương tiện vận tải, nhất là xe ô tô tải, phương tiện xếp dỡ…kết nối vận tải với các địa phương trong khu vực

- Đẩy mạnh ứng dụng CNTT giúp các doanh nghiệp khách hàng tiết kiệm chi phí trong quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa, rút ngắn giai đoạn sản xuất, sản phẩm nhanh chóng có mặt trên thị trường.

- Chủ động tăng cường liên kết hoạt động giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logisctics và doanh nghiệp sản xuất kinh doanh để tạo thành một chuỗi liên kết chặt chẽ và có khả năng cạnh tranh lớn. Tham gia Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) để nắm bắt được thực trạng cũng như là nhu cầu trên địa bàn, từ đó có kế hoạch cung ứng phù hợp với nhu cầu của các chủ hàng.

- Tiếp tục triển khai kết nối trao đổi thông tin hàng hóa điện tử giữa doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng với cơ quan Hải quan theo Nghị định số 68/2016/NĐ-CP.

4.4.4. Đối với các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh

- Các doanh nghiệp sử dụng tài nguyên, lao động trong tỉnh nên phải có trách nhiệm hơn với tỉnh trong việc hợp tác, hỗ trợ doanh nghiệp cảng, doanh nghiệp vận tải biển, logistic thông qua việc xuất, nhập khẩu hàng hóa qua cảng Nghi Sơn, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng Nghi Sơn và thu ngân sách tỉnh.

- Chủ động, tận dụng lợi ích của việc thuê ngoài logistics, lựa chọn bên

thứ 3 cung cấp dịch vụ logistics uy tín, chuyên nghiệp, an toàn để tiết kiệm chi phí và tập trung toàn bộ nguồn lực vào hoạt động cốt lõi của doanh nghiệp. ***Chủ động phối hợp với người mua hàng,...đẩy mạnh việc đưa hàng container về vận chuyển qua cảng biển Nghi Sơn vì lợi ích lâu dài của tỉnh và của doanh nghiệp.***

- Làm việc với doanh nghiệp cảng, doanh nghiệp vận tải biển, logistic để xây dựng chi tiết biểu giá cho từng loại dịch vụ; chủ động đề xuất với các đối tác, bạn hàng về việc xuất, nhập khẩu qua cảng Nghi Sơn.

- Thường xuyên nghiên cứu, tìm hiểu, cập nhật và nắm vững các quyền và nghĩa vụ của cả người mua và người bán theo các điều kiện thương mại quốc tế khi tiến hành giao dịch mua bán với các đối tác nước ngoài để lựa chọn phương thức phù hợp, hiệu quả.

4.5. Giải pháp về vốn đầu tư

Để đáp ứng được nhu cầu vốn đầu tư như trên cần có hệ thống các giải pháp huy động vốn tích cực, chủ động và đồng bộ, trong đó tập trung vào các giải pháp chủ yếu sau:

Ưu tiên sử dụng vốn ngân sách nhà nước đầu tư hạ tầng giao thông kết nối đến các trung tâm kinh tế, đầu mối vận tải lớn như: thành phố Thanh Hóa, khu Kinh tế Nghi Sơn, các cảng biển, Trung tâm logistics. Phối hợp và đẩy nhanh tiến độ đầu tư các công trình: Đường cao tốc bắc Nam đoạn qua Thanh Hóa; Tuyến đường ven biển chạy qua Thanh Hóa và Khu kinh tế Nghi Sơn đi Nghệ An; Xây dựng mới tuyến đường nối Quốc lộ 1A với đường Cảng hàng không Thọ Xuân đi Khu kinh tế Nghi Sơn; Nâng cấp, xây dựng tuyến đường Cảng hàng không Thọ Xuân đi Khu kinh tế Nghi Sơn ***kết nối trực tiếp*** vào cảng Nghi Sơn theo quy hoạch. Đầu tư hoàn chỉnh hệ thống hạ tầng giao thông khung trong KTT Nghi Sơn.

Tập trung nguồn lực, trong đó ưu tiên nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư phát triển hạ tầng khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu kinh tế; hạ tầng dịch vụ sau cảng, trung tâm logistics. Đồng thời khai thác năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có, hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông kết nối, chú trọng các cảng, bến thủy nội địa, tuyến luồng đường thủy nội địa có phục vụ hậu cần cho cảng biển.

Đổi mới, nâng cao chất lượng công tác xúc tiến đầu tư. Tích cực và chủ động lựa chọn các dự án có quy mô lớn, sử dụng công nghệ cao để tập trung thu hút đầu tư vào các khu kinh tế trọng điểm, các KCN và các trục phát triển. Nhanh nhạy và tranh thủ kịp thời sự ủng hộ của Chính phủ, các Bộ ngành để thu hút vốn đầu tư từ các nước có tiềm năng về vốn, công nghệ và kinh nghiệm quản lý như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Đức, Pháp và một số nước Trung

Đông. Củng cố và mở rộng hợp tác với các tổ chức tài chính lớn như WB, ADB, JICA, ngân hàng XNK Hàn Quốc,... và các tổ chức phi chính phủ để tranh thủ sự hỗ trợ, hợp tác về đầu tư. Ban hành cơ chế, chính sách khuyến khích các thành phần kinh tế đầu tư kết cấu hạ tầng theo hình thức BOT, PPP.

Các ngành, các địa phương phối hợp chặt chẽ với các nhà đầu tư để tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong công tác GPMB, bàn giao đất cho các nhà đầu tư đúng tiến độ. Đồng thời, tăng cường kiểm tra tình hình thực hiện của các dự án đầu tư trực tiếp, kiên quyết thu hồi các dự án không chấp hành các quy định của pháp luật; dự án thực hiện chậm so với cam kết mà không có lý do chính đáng, để tạo môi trường đầu tư lành mạnh, công bằng, minh bạch cho các nhà đầu tư.

Các nhiệm vụ, giải pháp nêu trên có tính chất đồng bộ, toàn diện để phát triển bền vững logistics tỉnh Thanh Hóa. Các nhiệm vụchính, trọng tâm gồm các nhiệm vụ sau:

4.6. Các nhiệm vụ trọng tâm

1). Tập trung đầu tư các công trình giao thông kết nối; tổ chức kết nối, liên thông và phát triển vận tải đa phương thức (đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường không, đường biển) để nâng cao năng lực hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông và giảm chi phí vận tải

Trong tổng chi phí logistics, **chi phí vận tải chiếm khoảng 60%,** chi phí kho bãi khoảng 35%, chi phí khác 5%.

Do chi phí vận tải chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí logistics vì vậy cần đẩy nhanh tiến độ đầu tư, hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông, tăng cường kết nối giao thông để giảm chi phí vận tải. Tập trung đầu tư KCHT giao thông kết nối đến Khu kinh tế Nghi Sơn và kết nối các vùng kinh tế động lực của tỉnh.

2). Xây dựng Trung tâm logistics cấp vùng tại Khu kinh tế Nghi Sơn.

- Trung tâm logistics là một thành tố cốt lõi của hệ thống logistics đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với hiệu quả các hoạt động logistics. TT logistics cấp vùng tại Nghi Sơn sẽ tạo điều kiện tối ưu hóa lưu kho bãi, chuyên môn hóa khâu đóng gói, dịch vụ kho bãi, bốc xếp, vận chuyển; tận dụng hàng hóa 2 chiều, vận chuyển vỏ container rỗng, …góp phần giảm chí phí, thời gian vận chuyển. TT logistics cấp vùng tại Nghi Sơn có vị trí thuận lợi để đưa hàng của Thanh Hóa và một số tỉnh lân cận trong vùng qua cảng Nghi Sơn và Cảng Hải Phòng,…

- Lập dự án đầu tư xây dựng Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn (Trung tâm logistics Trường Lâm kết hợp cảng cạn (ICD) và ga đường sắt)

+ Ưu tiên thực hiện theo hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP): nhà nước giải phóng mặt bằng, đầu tư KCHT ga đường sắt, hệ thống giao thông kết nối;

Tư nhân xây dựng kho bãi, phương tiện, thiết bị để khai thác,…).

+ Lựa chọn các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và nước ngoài (doanh nghiệp có tiềm lực mạnh về vốn, công nghệ cao, chuyên về logistics, có nguồn hàng 2 chiều, kho bãi lớn,..).

Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn cần được đầu tư theo 2 giai đoạn nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải của tỉnh và khu vực. Triển khai thu hút, đầu tư trong giai đoạn 2020-2025 (giai đoạn 1). Sau năm 2025 tiếp tục mở rộng giai đoạn 2 để đáp ứng nhu cầu của Vùng.

3). Xây dựng các trung tâm logistics cấp tỉnh là trung tâm vệ tinh, gom hàng cho trung tâm ở Nghi Sơn.

Phát triển 2 trung tâm logistics cấp tỉnh (**còn gọi là trung tâm phân phối vệ tinh)** có vị trí gắn với các khu công nghiệp có lượng hàng hoá xuất khẩu/nhập khẩu khá lớn và có thể container hoá. Quy mô mỗi trung tâm logistics cấp tỉnh khoảng 10-20 ha phù hợp với quy mô quy hoạch hiện nay của các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá (có quy mô từ 87 đến hơn 600 ha).

- Trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực TP. Thanh Hoá: phục vụ KCN Đình Hương - Tây Bắc Ga; KCN Lễ Môn, KCN Hoàng Long; quy mô khoảng 10 ha.

- Trung tâm logistics cấp tỉnh tại KCN Lam Sơn – Sao Vàng: phục vụ KCN Lam Sơn – Sao Vàng; hàng xuất nhập khẩu qua cửa khẩu quốc tế Na Mèo; quy mô khoảng 20 ha.

Các trung tâm logistics cấp tỉnh được triển khai trong giai đoạn 2025-2030 (là Trung tâm vệ tinh cho Trung tâm ở Nghi Sơn).

4). Thu hút nguồn hàng nói chung **và hàng container nói riêng qua cảng biển Nghi Sơn** (hiện nay hàng container XNK của Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Ninh Bình,. .. chủ yếu vẫn vận chuyển ra cảng Hải Phòng,… nhu cầu vận tải hàng container hiện tại và tương lai là khá lớn**):**

Để thu hút được hàng hóa vận chuyển qua cảng Nghi Sơn thì cần phải tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải (giảm chí phí vận tải, đúng giờ, an toàn…), giảm chi phí kho bãi, tăng cường cải cách hành chính, giảm thời gian, tạo thuận lợi cho hàng hóa thông quan.

- Thu hút nguồn hàng xuất nhập khẩu của tỉnh Thanh Hóa và các tỉnh lân cận như Hà Tĩnh, Nghệ An, Ninh Bình và hàng hóa của bắc Lào. Phấn đấu thu hút khoảng 35% số lượng hàng containers vận chuyển của Thanh Hóa; 5-10% hàng container của các tỉnh trong Vùng.

- **Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến xuất nhập khẩu hàng hóa, hải quan, thuế,...** tăng cường áp dụng thủ tục điện tử, kết nối mạng liên thông giữa các cơ quan quản lý nhà

nước...nhằm mục tiêu giảm từ 30%-50% thời gian thông quan qua cảng Nghi Sơn (giảm từ 3 ngày hiện nay xuống còn 1,5 đến 2 ngày). Hiện nay thời gian trung bình Xuất/Nhập khẩu container qua cảng Hải Phòng và Nghi Sơn là như nhau là 3 ngày.

- Nghiên cứu giảm phí, lệ phí và giá dịch vụ hàng hải cho tàu container cập cảng Nghi Sơn *(Thực hiện QĐ 708/QĐ-BCT ngày 26/03/2019 của Bộ trưởng Bộ Công thương về việc phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả logistics của Việt Nam, ...* Làm việc với các hãng tàu nước ngoài để đảm bảo mức phí dịch vụ tại cảng hợp lý). Khi lượng hàng tăng lên, hãng tàu sau khi được ưu tiên giảm các loại phí, lệ phí thì cần giảm giá dịch vụ chọn gói vận chuyển container từ Nghi Sơn khoảng 1.000.000 đồng – 2.000.000 đồng/1 container (sẽ tạo điều kiện thu hút thêm hàng từ Thanh Hóa và các tỉnh lân cận xuất nhập khẩu container qua cảng Nghi Sơn). Các doanh nghiệp kinh doanh, khai thác cảng tại Nghi Sơn cam kết giảm 10% phí xếp dỡ hàng hóa, đảm bảo chỉ bằng 55% chi phí xếp dỡ của các cảng khác.... việc giảm chi phí này sẽ khuyến khích các hãng tàu đưa thêm tàu vào cảng Nghi Sơn.

- Chính sách hỗ trợ để thu hút hàng container về cảng Nghi Sơn (chỗ trợ hãng tàu, chủ hàng, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp khai thác cảng,…) để đưa hàng ra cảng Nghi Sơn thay vì đi bằng đường bộ ra cảng Hải Phòng.

5). Thu hút, phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics lớn hoạt động trên địa bàn Tỉnh Thanh Hóa. Thu hút thành công 1-2 doanh nghiệp hàng đầu cung cấp dịch vụ logistics vào tỉnh cung cấp dịch vụ logistics và hoạt động tại cảng Nghi Sơn.

Lựa chọn các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và nước ngoài (doanh nghiệp có tiềm lực mạnh về vốn, công nghệ cao, chuyên về logistics, có nguồn hàng 2 chiều, kho bãi lớn,..).

6). Xây dựng thương hiệu cho cảng container quốc tế Nghi Sơn.

- Tạo nên thương hiệu, hình ảnh cảng container quốc tế Nghi Sơn tin cậy đối với các đối tác trong và ngoài nước (để các nhà đầu tư, các hãng tàu, các chủ hàng container trong và ngoài nước tin tưởng vận chuyển container qua cảng Nghi Sơn)

- Thương hiệu cảng container quốc tế Nghi Sơn cần được xây dựng trên cơ sở nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, tối ưu hóa quá trình vận tải, kho bãi,.. giảm thời gian và chi phí vận chuyển, tạo được niềm tin của các chủ hàng trong vùng; thu hút được các chủ hàng ở Thanh Hóa và trong Vùng đưa hàng hóa về vận chuyển qua cảng biển Nghi Sơn.

- Thương hiệu cảng container quốc tế Nghi Sơn cần được gắn với thương hiệu của Trung tâm logistics Nghi Sơn.

- Xây dựng các Bản tin, ấn phẩm về phát triển logistics tại Thanh Hóa,

cung cấp các thông tin chính sách, pháp luật, thị trường, công nghệ, giúp kết nối doanh nghiệp với thị trường (Phối hợp với các hiệp hội ngành nghề liên quan đến dịch vụ logistics, Hiệp hội doanh nghiệp tỉnh Thanh Hóa,…).

- Tỉnh Thanh Hóa chủ động đăng cai, tham gia, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics; Tổ chức các đoàn nghiên cứu ra nước ngoài và mời các đoàn doanh nghiệp nước ngoài về Thanh Hóa trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác về phát triển dịch vụ logistics; Tổ chức thường niên hội nghị xúc tiến đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ logistics (giới thiệu doanh nghiệp, giới thiệu chính sách, giới thiệu quy hoạch, dự án ưu tiên đầu tư,..).

7). Xây dựng, ban hành các chính sách khuyến khích, hỗ trợ các hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá.

Để thực hiện được mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics, Tỉnh cần **xây dựng được các chính sách hỗ trợ cụ thể** nhằm thúc đẩy phát triển ổn định, đồng bộ, dài hạn về logistics,...để nhà đầu tư, chủ hàng, các hãng tàu, công ty logistics yên tâm đầu tư, hoạt động trên địa bàn Tỉnh.

Dự kiến các chính sách gồm:

+ Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn: ưu tiên thực hiện theo hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP). Lựa chọn các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và nước ngoài (doanh nghiệp có tiềm lực, ứng dụng công nghệ hiện đại, chuyên về logistics, có nguồn hàng, kho bãi lớn,..).

+ Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng. Chính sách ưu đãi đầu tư xây dựng kho bãi, trong đó ưu tiên đầu tư các kho bãi lớn đồng bộ với nhà xưởng, văn phòng, … để cho thuê (*Việc đầu tư xây dựng đồng bộ kho bãi, nhà xưởng giúp cho các doanh nghiệp mới, quy mô nhỏ thuận tiện, tiết kiệm thời gian, chi phí, nhanh chóng đưa vào sản xuất, tiêu thụ hàng hóa. Các doanh nghiệp sẽ giảm thời gian chi phí mua, thuê đất, cấp phép, khảo sát, thiết kế, đầu tư xây dựng, giải phóng mặt bằng)*.

+ Chính sách hỗ trợ để thu hút hàng container về cảng Nghi Sơn (chỗ trợ hãng tàu, chủ hàng, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp khai thác cảng,…) để đưa hàng qua cảng Nghi Sơn thay vì đi bằng đường bộ ra cảng Hải Phòng.

TT	Tên chính sách, nội dung	Lý do, sự cần thiết, mục đích
1	Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp	Do là trung tâm Vùng, có quy mô lớn cần lựa chọn các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và nước ngoài (doanh nghiệp có tiềm lực, ứng dụng công nghệ hiện

TT	Tên chính sách, nội dung	Lý do, sự cần thiết, mục đích
	vùng tại Nghi Sơn	đại, chuyên về logistics, có nguồn hàng, kho bãi lớn,..). Ưu tiên thực hiện theo hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP) TT logistics cấp vùng tại Nghi Sơn sẽ tạo điều kiện tối ưu hóa lưu kho bãi, chuyên môn hóa khâu đóng gói, dịch vụ kho bãi, bốc xếp, vận chuyển; tận dụng hàng hóa 2 chiều, vận chuyển vỏ container rỗng, …góp phần giảm chí phí, thời gian vận chuyển. TT logistics cấp vùng tại Nghi Sơn có vị trí thuận lợi để đưa hàng của Thanh Hóa và một số tỉnh lân cận trong vùng qua cảng Nghi Sơn và Cảng Hải Phòng,… - Giảm chi phí logistics sẽ góp phần làm giảm giá thành hàng hóa, tăng sức cạnh tranh của hàng hóa được sản xuất ở Thanh Hóa. Góp phần tạo thuận lợi thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa, tạo việc làm tại các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh.
2	Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng. Chính sách ưu đãi đầu tư xây dựng kho bãi, trong đó ưu tiên đầu tư các kho bãi lớn đồng bộ với nhà xưởng, văn phòng, … để cho thuê	Việc đầu tư xây dựng đồng bộ kho bãi, nhà xưởng giúp cho các doanh nghiệp mới, quy mô nhỏ thuận tiện, tiết kiệm thời gian, chi phí, nhanh chóng đưa vào sản xuất, tiêu thụ hàng hóa. Các doanh nghiệp sẽ giảm thời gian chi phí mua, thuê đất, cấp phép, khảo sát, thiết kế, đầu tư xây dựng, giải phóng mặt bằng;
3	Chính sách hỗ trợ để thu hút hàng container về cảng Nghi Sơn	Lượng hàng container qua cảng Nghi Sơn hiện nay còn thấp, cần tiếp tục duy trì mức hỗ trợ hãng tàu vận tải container đi-đến cảng Nghi Sơn như hiện nay. Để duy trì và phát triển thêm các hãng tàu container, thu hút hàng container qua cảng Nghi Sơn đối với các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa và các tỉnh lân cận. Cần có các chính sách hỗ trợ chủ hàng, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp khai thác cảng,… để đưa hàng container qua cảng Nghi Sơn - Kết quả khảo sát cho thấy, nhiều nhà đầu tư muốn mở rộng, đầu tư mới vào tỉnh Thanh Hoá, đặc biệt là khu

TT	Tên chính sách, nội dung	Lý do, sự cần thiết, mục đích
		kinh tế Nghi Sơn. Một trong những yêu cầu quan trọng là giảm chi phí logistics; kết nối giao thông thuận lợi, có tuyến vận tải container bằng đường biển từ Nghi Sơn kết nối trực tiếp đến các cảng biển trung chuyển lớn Hồng Kong, Singapore, Kaoshiung. Khảo sát tại công ty Sakurai 100% vốn của Nhật Bản trong Khu công nghiệp Lễ Môn - Thành phố Thanh Hoá; lãnh đạo công ty cho biết ngay từ năm 2015, trước khi đặt Nhà máy đã phải đi khảo sát hiện trạng và định hướng phát triển KTXH, đặc biệt là GTVT trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá. Rất quan tâm đến quy hoạch, phát triển Cảng hàng không Thọ Xuân, Cảng biển nước sâu Nghi Sơn, tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam qua Thanh Hoá, đường sắt qua Thanh Hoá,… Vì vậy, việc tiếp tục thu hút đầu tư, phát triển cảng biển, cảng hàng không, cao tốc, duy trì, phát triển tuyến vận tải container đến Cảng Nghi Sơn,..… các công trình giao thông kết nối là rất quan trọng đối với các nhà đầu tư, góp phần giảm chi phí logistics, giảm thời gian đi lại, chi phí vận tải, giảm giá thành đầu vào nguyên vật liệu và vận chuyển, xuất khẩu hàng hoá thuận lợi.

8)Tích hợp quy hoạch trung tâm logistics Nghi Sơn, trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng, cảng cạn ở Nghi Sơn vào quy hoạch tỉnh Thanh Hóa theo Luật Quy hoạch mới, đảm bảo sự đồng bộ và phù hợp giữa Quy hoạch tỉnh, các quy hoạch quốc gia, và để có cơ sở đầu tư.

9)Thực hiện phân công, phân cấp, ban hành cơ chế phối hợp trong công tác quản lý hoạt động logisticsgiữa các cơ quantrên địa bàn tỉnh đảm bảo rõ ràng, hiệu lực, hiệu quả, tránh tình trạng chồng chéo, ảnh hưởng không tốt đến hiệu quả hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

10) Xây dựng cơ sở dữ liệu, thông tin về dịch vụ logistics, nhu cầu thị trường, năng lực cung ứng dịch vụ, chính sách, pháp luật, công nghệ về logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá để cung cấp cho các cơ quan quản lý Nhà nước, cho doanh nghiệp và nhà đầu tư trong và ngoài nước quan tâm, tìm hiểu cơ hội đầu tư vào tỉnh.

11). Đẩy mạnh hoạt động hợp tác quốc tế để phát triển dịch vụ logistics. Đặc biệt là hợp tác quốc tế với các hãng tàu, các công ty cung cấp dịch vụ logistics, các công ty quốc tế cung cấp công nghệ để phát triển doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics của tỉnh và trong việc phát triển kết cấu hạ tầng logistics, như trung tâm logistics, dịch vụ kho bãi, vận chuyển…

Thúc đẩy tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn và trong cả nước, với các doanh nghiệp, tổ chức quốc tế. Tạo điều kiện phát huy vai trò các hiệp hội ngành nghề liên quan đến dịch vụ logistics (Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam VLA, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam VSA, Hiệp hội đại lý môi giới hàng hải Việt Nam Visaba, Hiệp hội cảng biển Việt Nam VPA, Hiệp hội vận tải ô tô..). Hiệp hội doanh nghiệp tỉnh Thanh Hóa.

12). Tập trung phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, cho cán bộ quản lý ngành dịch vụ logistics, cán bộ quản lý và nhân viên công tác tại các công ty cung cấp dịch vụ logistics và chủ hàng. Trước mắt, Tỉnh tranh thủ sự hỗ trợ, hợp tác của các Trường đại học như Ngoại thương, Giao thông vận tải, Học viện tài chính, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam trong công tác đào tạo này.

V. Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư

Tập trung xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển Nghi Sơn, khu hậu cần dịch vụ sau cảng, các trung tâm logistics và hạ tầng giao thông kết nối:

- Cảng biển: Xây dựng hoàn chỉnh hệ thống hạ tầng kỹ thuật cảng biển; đầu tư mở rộng cảng về phía Bắc và phía Nam; nạo vét luồng cảng và nâng cấp cầu cảng Nghi Sơn đáp ứng cỡ tàu từ 70.000DWT – 100.000DWT;

- Đường bộ:

+ Phối hợp, đẩy nhanh tiến độ đầu tư cao tốc bắc Nam đoạn qua Thanh Hóa.

+ Hoàn thiện tuyến đường ven biển chạy qua Khu kinh tế Nghi Sơn đi Nghệ An;

+ Nâng cấp, xây dựng tuyến đường Cảng hàng không Thọ Xuân đi Khu kinh tế Nghi Sơn kết nối trực tiếp vào cảng Nghi Sơn theo quy hoạch.

+ Đầu tư hoàn chỉnh hệ thống hạ tầng giao thông chính trong KTT Nghi Sơn.

- Đường sắt: Xây dựng mới ga trung chuyển kết hợp cảng cạn Depot-ICD và trung tâm logistics tại xã Trường Lâm thay thế ga Khoa Trường và ga Trường Lâm;

- Xây dựng các trung tâm logistics theo quy hoạch, đáp ứng nhu cầu dịch vụ logistics.

Bảng 25. NHIỆM VỤ TRỌNG TÂM

(Thực hiện "Đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030")

TT	Nhiệm vụ	Mục tiêu, nội dung	Cơ quan thực hiện/trình	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Khái toán kinh phí (tỷ đ)
I	**Giai đoạn 2019-2025**					
1	Tập trung đầu tư các công trình giao thông kết nối; tổ chức kết nối, liên thông và phát triển vận tải đa phương thức (đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường không, đường biển) để nâng cao năng lực hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông và giảm chi phí vận tải	Đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, tăng cường kết nối giao thông với các cảng biển, trung tâm logistics,.. như đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông, các đoạn tuyến kết nối với 5 nút giao đường cao tốc, đường bộ ven biển,...Nâng cao năng lực hệ thống KCHT giao thông, phát triển vận tải đa phương thức và giảm chi phí vận tải Nhiệm vụ được thực hiện nhiều năm liên tục các giai đoạn	Sở Giao thông vận tải	Các cơ quan chức năng Bộ Giao thông vận tải, Các Sở, ban, ngành, địa phương	2019-2030	-
2	Xây dựng Trung tâm logistics cấp vùng tại Khu kinh tế Nghi Sơn (Trung tâm logistics Trường Lâm kết hợp cảng cạn (ICD) và ga đường sắt)	Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn cần được đầu tư theo 2 giai đoạn nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải của tỉnh và khu vực. Triển khai thu hút, đầu tư trong giai đoạn 2020-2025 (giai đoạn 1). Sau năm 2025 tiếp tục mở rộng giai đoạn 2 để đáp ứng nhu cầu của Vùng. - Lập dự án đầu tư xây dựng Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn + Ưu tiên thực hiện theo hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP): nhà nước giải phóng mặt bằng, đầu tư KCHT ga đường sắt, hệ thống giao thông kết nối; Tư nhân xây dựng kho bãi, phương tiện,	Ban quản lý KKT Nghi Sơn	Các Sở, ban, ngành	2019-2030	-

TT	Nhiệm vụ	Mục tiêu, nội dung	Cơ quan thực hiện/trình	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Khái toán kinh phí (tỷ đ)
		thiết bị để khai thác,…). + Lựa chọn các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và nước ngoài (doanh nghiệp có tiềm lực mạnh về vốn, công nghệ cao, chuyên về logistics, có nguồn hàng 2 chiều, kho bãi lớn,..).				
3	Đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến xuất nhập khẩu hàng hóa, hải quan, thuế,..	Đẩy mạnh cải cách hành chính, rà soát, thuận lợi hóa các thủ tục thông quan hàng hóa; tăng cường áp dụng thủ tục điện tử, kết nối mạng liên thông giữa các cơ quan quản lý nhà nước như Cảng vụ Thanh Hóa, Biên phòng, Hải quan, Kiểm dịch y tế, Kiểm dịch động – thực vật... nhằm mục tiêu giảm 50% thời gian hàng container thông qua cảng Nghi Sơn.	Cục Hải quan, Cục thuế, Bộ đội Biên phòng tỉnh	Các Sở, ban, ngành	2019-2025	5
4	Rà soát và thực hiện giảm phí, lệ phí và giá dịch vụ hàng hải cho các tàu chở Container cập cảng Nghi Sơn (Thực hiện QĐ 708/QĐ-BCT ngày 26/03/2019 của Bộ trưởng Bộ Công thương về việc phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả logistics của Việt Nam, ... Làm việc với các hãng tàu nước ngoài để đảm bảo mức phí dịch vụ tại cảng hợp lý).	Làm việc với các hãng tàu nước ngoài và các cơ quan có liên quan để giảm phí, lệ phí và giá dịch vụ hàng hải cho tàu container cập cảng Nghi Sơn. Khi lượng hàng container tăng lên, hãng tàu sau khi được ưu tiên giảm các loại phí, lệ phí thì cần giảm giá dịch vụ chọn gói vận chuyển container từ Nghi Sơn để tạo điều kiện thu hút thêm hàng container từ Thanh Hóa và các tỉnh lân cận xuất nhập khẩu container qua cảng Nghi Sơn). Các doanh nghiệp kinh doanh, khai thác cảng tại Nghi Sơn cam kết giảm 10% phí xếp dỡ hàng hóa, đảm bảo chỉ bằng 55% chi phí xếp dỡ của	Sở GTVT/ Ban quản lý KKT Nghi Sơn	Cảng vụ Thanh Hóa, các Sở, ban, ngành	2019-2025	-

TT	Nhiệm vụ	Mục tiêu, nội dung	Cơ quan thực hiện/trình	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Khái toán kinh phí (tỷ đ)
		các cảng khác....				
5	Xây dựng thương hiệu cho cảng container quốc tế Nghi Sơn.	Tạo nên thương hiệu, hình ảnh cảng container quốc tế Nghi Sơn tin cậy đối với các đối tác trong và ngoài nước. Thương hiệu cảng container quốc tế Nghi Sơn cần được xây dựng trên cơ sở nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, tối ưu hóa quá trình vận tải, kho bãi,.. giảm thời gian và chi phí vận chuyển, tạo được niềm tin của các chủ hàng trong vùng; thu hút được các chủ hàng ở Thanh Hóa và trong Vùng đưa hàng hóa về vận chuyển qua cảng biển Nghi Sơn. Thương hiệu cảng container quốc tế Nghi Sơn cần được gắn với thương hiệu của Trung tâm logistics Nghi Sơn. Xây dựng các Bản tin, ấn phẩm về phát triển logistics tại Thanh Hóa, cung cấp các thông tin chính sách, pháp luật, thị trường, công nghệ. Tỉnh đăng cai, tham gia, tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm quốc tế về logistics.	BQL KKT Nghi Sơn	Các Sở, ban, ngành, hiệp hội	2019-2025	20
6	Phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics lớn hoạt động trên địa bàn Tỉnh Thanh Hóa.	Thu hút thành công 1-2 doanh nghiệp lớn trong nước và nước ngoài đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch tại Thanh Hóa,…để cung cấp dịch vụ logistics (doanh nghiệp có tiềm lực mạnh về vốn, công nghệ cao, chuyên về logistics, có	Sở Công Thương	Các Sở, ban, ngành, hiệp hội	2019-2025	-

TT	Nhiệm vụ	Mục tiêu, nội dung	Cơ quan thực hiện/trình	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Khái toán kinh phí (tỷ đ)
		nguồn hàng 2 chiều, kho bãi lớn,..).				
7	Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp vùng tại Nghi Sơn	Do là trung tâm logistics của Vùng có quy mô lớn, cần có chính sách đột phá để thu hút được các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và nước ngoài (doanh nghiệp có kinh nghiệm chuyền về logistics, có tiềm lực, ứng dụng công nghệ hiện đại, có nguồn hàng lớn, kho bãi lớn,..). Ưu tiên thực hiện theo hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP)	Sở Tài Chính	Các Sở, ban, ngành, hiệp hội	2019-2022	
8	Chính sách thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng. Chính sách ưu đãi đầu tư xây dựng kho bãi, trong đó ưu tiên đầu tư các kho bãi lớn đồng bộ với nhà xưởng, văn phòng, … để cho thuê	Thu hút các Nhà đầu tư vào xây dựng và khai thác Trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng. Việc đầu tư xây dựng đồng bộ kho bãi, nhà xưởng để cho thuê giúp cho các doanh nghiệp mới, quy mô nhỏ thuận tiện, tiết kiệm thời gian, chi phí, nhanh chóng đưa vào sản xuất, tiêu thụ hàng hóa. Các doanh nghiệp sẽ giảm thời gian chi phí mua, thuê đất, cấp phép, khảo sát, thiết kế, đầu tư xây dựng, giải phóng mặt bằng;	Sở Tài Chính	Các Sở, ban, ngành, hiệp hội	2019-2022	
9	Chính sách hỗ trợ để thu hút hàng container về cảng Nghi Sơn	Hỗ trợ, khuyến khích các hãng tàu duy trì, mở thêm các tuyến vận tải biển container quốc tế tại Nghi Sơn. Hỗ trợ chủ hàng, doanh nghiệp logistics, doanh	Sở Tài Chính/ BQL KKT Nghi Sơn	Các Sở, ban, ngành, hiệp hội	2019-2022	

TT	Nhiệm vụ	Mục tiêu, nội dung	Cơ quan thực hiện/trình	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Khái toán kinh phí (tỷ đ)
		nghiệp khai thác cảng,… để đưa hàng container qua cảng Nghi Sơn				
10	Rà soát, tích hợp quy hoạch trung tâm logistics, cảng cạn vào quy hoạch tỉnh Thanh Hóa theo Luật Quy hoạch mới.	Tích hợp quy hoạch trung tâm logistics Nghi Sơn, trung tâm logistics cấp tỉnh tại Thành phố Thanh Hóa và trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng, cảng cạn ở Nghi Sơn vào quy hoạch tỉnh Thanh Hóa theo Luật Quy hoạch mới, đảm bảo sự đồng bộ và phù hợp giữa Quy hoạch tỉnh, các quy hoạch quốc gia, và để có cơ sở đầu tư	Sở Kế hoạch và Đầu tư	Các Sở, ban, ngành và UBND huyện, thị, thành	2019-2020	-
11	Rà soát quy định và thực hiện phân công, phân cấp, ban hành cơ chế phối hợp trong công tác quản lý hoạt động logistics trên địa bàn Tỉnh.	Thực hiện phân công, phân cấp, ban hành cơ chế phối hợp trong công tác quản lý hoạt động logistics giữa các cơ quan trên địa bàn tỉnh đảm bảo rõ ràng, tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước về phát triển logistics, tránh tình trạng chồng chéo ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp	Sở Công Thương	Các Sở, ban, ngành và UBND huyện, thị, thành	2019-2022	-
12	Xây dựng cơ sở dữ liệu, thông tin về dịch vụ logistics, nhu cầu thị trường, năng lực cung ứng dịch vụ, chính sách, pháp luật, công nghệ về logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá để cung cấp cho các cơ quan quản lý Nhà nước, cho doanh nghiệp và nhà đầu tư trong và ngoài nước quan tâm, tìm hiểu cơ hội đầu tư vào tỉnh.	Xây dựng cơ sở dữ liệu phục vụ phân tích, đánh giá hoạt động logistics một cách chính xác, khách quan, nhằm minh bạch thông tin, thúc đẩy phát triển và thu hút đầu tư, kinh doanh; Xây dựng các báo cáo chuyên đề, ấn phẩm về phát triển logistics tỉnh Thanh Hóa.	Sở Công Thương	Các Sở, ban, ngành, Hội, Hiệp hội DN logistics, UBND các huyện, thành phố	2019-2025	5

TT	Nhiệm vụ	Mục tiêu, nội dung	Cơ quan thực hiện/trình	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Khái toán kinh phí (tỷ đ)
13	Tổ chức các hội nghị, hội thảo gắn kết các chủ hàng, doanh nghiệp vận tải, đại lý hãng tàu, hãng tàu, công ty logistics, các doanh nghiệp khai thác cảng biển, các nhà nhập khẩu hàng container, các cơ quan quản lý Nhà nước	Xây dựng chương trình, kế hoạch hội nghị, hội thảo nhằm đạt được các mục tiêu: đưa ra các cam kết hỗ trợ, duy trì, phát triển tuyến vận tải container quốc tế tại Nghi Sơn, hỗ trợ các hãng tàu, cải cách thủ tục hành chính, giảm các loại giá dịch vụ, giảm chi phí vận tải, ổn định chân hàng xuất nhập khẩu, kích thích các hãng tàu tham gia vận tải container tại Nghi Sơn.	Sở Công Thương, Ban QL KKT Nghi Sơn	Các Sở, ban, ngành	2019-2025	5
14	Phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, nâng cao trình độ quản lý Nhà nước về logistics trên địa bàn.	Hỗ trợ doanh nghiệp đào tạo nâng cao năng lực và chất lượng nguồn nhân lực. Nâng cao nhận thức, hiểu biết về chính sách, pháp luật logistics cho doanh nghiệp. Kết nối các tổ chức đào tạo, hiệp hội và tổ chức tập huấn, cập nhật kiến thức về logistics cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp; phối hợp các cơ sở đào tạo uy tín của các Trường đại học như Ngoại thương, Giao thông vận tải, Học viện tài chính, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt để xây dựng chương trình đào tạo, nâng cao kiến thức về logistics.	Sở Công Thương/ Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	Các sở, ban, ngành, địa phương, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam	2019-2025	10
II	**Giai đoạn 2026-2030**					
1	Xây dựng Trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực TP. Thanh Hoá	Xây dựng Trung tâm logistics cấp tỉnh khu vực TP. Thanh Hoá: phục vụ KCN Đình Hương - Tây Bắc Ga; KCN Lễ Môn, KCN Hoàng Long; quy mô khoảng 10 ha.	Ban quản lý KKT Nghi Sơn	Các Sở, ban, ngành, UBND TP Thanh Hóa	2026-2030	-

TT	Nhiệm vụ	Mục tiêu, nội dung	Cơ quan thực hiện/trình	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Khái toán kinh phí (tỷ đ)
2	Xây dựng Trung tâm logistics cấp tỉnh tại KCN Lam Sơn – Sao Vàng	Xây dựng Trung tâm logistics cấp tỉnh tại KCN Lam Sơn – Sao Vàng: phục vụ KCN Lam Sơn – Sao Vàng; hàng xuất nhập khẩu qua cửa khẩu quốc tế Na Mèo; quy mô khoảng 20 ha.	Ban quản lý KKT Nghi Sơn	Các Sở, ban, ngành, UBND huyện	2026-2030	-
3	Tiếp tục thực hiện một số nhiệm vụ ở giai đoạn 2020-2025					
	Cộng					

Bảng 26. DANH MỤC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ VÀ KHÁI TOÁN KINH PHÍ

Đơn vị: tỷ đồng

TT	Tên dự án	Đơn vị	Quy mô	Dự kiến vốn (tỷ đồng)	Nguồn vốn và tổ chức thực hiện	Thời gian thực hiện	Ghi chú
1	Trung tâm logistic kết hợp cảng cạn thuộc ga trung chuyển mới tại xã Trường Lâm	ha	30	1.000	Hình thức đầu tư (PPP)	2020-2025	
2	Dự án cảng container số 1 và Khu phát triển Logistic (lô 9A)	ha	143	3.600	Vốn Nhà đầu tư	2020-2025	QĐ số 2837/QĐ-UBND ngày 29/7/2016
3	Dự án cảng container số 2 và Khu phát triển Logistic (lô 9B)	ha	110	2.500	Vốn Nhà đầu tư	2020-2025	QĐ số 2724/QĐ-UBND ngày 21/7/2016
4	Khu dịch vụ kho tàng KT-01, KKT Nghi Sơn	ha	54	540	Vốn Nhà đầu tư	2020-2025	
5	Khu dịch vụ hậu cần công nghiệp DV-01, KKT Nghi Sơn	ha	50	500	Vốn Nhà đầu tư	2020-2025	
6	Trung tâm logistics khu vực TP. Thanh Hoá	ha	10	200	Vốn Nhà đầu tư	2026-2030	
7	Trung tâm logistics khu vực KCN Lam Sơn – Sao Vàng	ha	20	400	Vốn Nhà đầu tư	2026-2030	
	Tổng			7.740			

VI. Hiệu quả về kinh tế - xã hội của đề án phát triển dịch vụ logistics

Phát triển tốt dịch vụ logistics tại Thanh Hóa sẽ tạo được nguồn thu lớn cho ngân sách tỉnh, đồng thời góp phần phát triển các ngành, lĩnh vực liên quan đến dịch vụ logistics như:

- Kết quả khảo sát cho thấy, nhiều nhà đầu tư muốn mở rộng, đầu tư mới vào tỉnh Thanh Hoá, đặc biệt là khu kinh tế Nghi Sơn. Một trong những yêu cầu quan trọng là giảm chi phí logistics; kết nối giao thông thuận lợi, có tuyến vận tải container bằng đường biển từ Nghi Sơn kết nối trực tiếp đến các cảng biển trung chuyển lớn Hồng Kong, Singapore, Kaoshiung. Khảo sát tại công ty Sakurai 100% vốn của Nhật Bản trong Khu công nghiệp Lễ Môn - Thành phố Thanh Hoá; lãnh đạo công ty cho biết ngay từ năm 2015, trước khi đặt Nhà máy đã phải đi khảo sát hiện trạng và định hướng phát triển KTXH, đặc biệt là GTVT trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá. Rất quan tâm đến quy hoạch, phát triển Cảng hàng không Thọ Xuân, Cảng biển nước sâu Nghi Sơn, tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam qua Thanh Hoá, đường sắt qua Thanh Hoá,…Dự kiến sẽ tiếp tục mở rộng, xây dựng thêm 01 nhà máy ở tỉnh Thanh Hoá theo hướng gắn với đường Thọ Xuân – Nghi Sơn hoặc Khu công nghiệp Lam Sơn – Sao Vàng để thuận lợi tiếp cận Cảng Hàng không và Cảng biển. Vì vậy, việc tiếp tục thu hút đầu tư, phát triển cảng biển, cảng hàng không, cao tốc, duy trì, phát triển tuyến vận tải container đến Cảng Nghi Sơn,..… các công trình giao thông kết nối là rất quan trọng đối với các nhà đầu tư, góp phần giảm chi phí logistics, giảm thời gian đi lại, chi phí vận tải, giảm giá thành đầu vào nguyên vật liệu và vận chuyển, xuất khẩu hàng hoá thuận lợi.

- Phát triển hạ tầng logistics, giảm chi phí logistics, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics sẽ là tiềm năng cho sự phát triển của các ngành như giao thông vận tải, công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp phần mềm, công nghiệp cơ khí, sản xuất điện, luyện kim, hóa chất cơ bản, sản xuất hàng xuất khẩu, đồ điện gia dụng, thức ăn gia súc, may mặc…; thu hút đầu tư vào các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh.

- Phát triển logistics tại Thanh Hóasẽ thu hút các chủ hàng đến và đi Nghi Sơn từ đó xây dựng thương hiệu, tuyên truyền quảng bá hình ảnh về KKT, Cảng biển Nghi Sơn, từ đó thúc đẩy ngành du lịch Thanh Hóa phát triển, tăng cường sự hợp tác giữa du lịch Hải Phòng với du lịch các địa phương trong nước và nước ngoài.

- Phát triển dịch vụ vận tải bằng đường biển sẽ thúc đẩy sự hợp tác với các doanh nghiệp để phát triển công nghiệp đóng tàu, sửa chữa tàu biển.

- Giảm chi phí logistics sẽ góp phần làm giảm giá thành hàng hóa, tăng sức cạnh tranh của hàng hóa được sản xuất ở Thanh Hóa. Góp phần tạo thuận lợi cho

việc sản xuất hàng hóa tại các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh.

- Theo tính toán của Chi cục Hải Quan Nghi Sơn sau khi hãng tàu đưa tuyến container đi vào hoạt động ổn định dự kiến hàng năm sẽ thu thuế xuất nhập khẩu tăng thêm cho Tỉnh đạt khoảng 1.500 tỷ đồng đến 2.000 tỷ đồng, đồng thời thu nộp ngân sách nội địa cũng tăng cao; giải quyết thêm công ăn việc làm cho người lao động địa phương, giảm tải cho các phương tiện vận tải đường bộ và tai nạn giao thông và sẽ tạo điều kiện thuận lợi thu hút nhiều doanh nghiệp đầu tư vào Khu kinh tế Nghi Sơn và các vùng lân cận; và đặc biệt quan trọng là nâng cao năng lực cạnh tranh của Tỉnh và các dịch vụ phụ trợ khác.

- Tính toán giảm chi phí logistics theo định hướng của Chính phủ

+ Hiện nay, chi phí logistics ở Việt Nam chiếm khoảng 20,8% GDP, trong đó chi phí vận tải chiếm khoảng 60% chi phí logisitcs

Theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 07 năm 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. Mục tiêu đến năm 2030 giảm thiểu chi phí logistics của Việt Nam còn là 15%-17% GDP.

Trên cơ sở chi phí bình quân của cả nước, để vận dụng vào tỉnh Thanh Hóa, nếu thực hiện tốt phát triển logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa bằng mức bình quân chung của cả nước (theo mục tiêu của chính phủ). Thì chi phí logistics của tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030 tương ứng là 15%-17% GDP.

Kết quả tính toán:

Theo phương án 1. Đến năm 2030 chi phí logistics tỉnh Thanh hóa giảm còn 15% GDP, tương đương là: 128.700 tỷ đồng/năm. Như vậy sẽ hàng năm sẽ tiết kiệm được 49.764 tỷ đồng/năm. Trong đó tiết kiệm chi phí vận tải là 29.858 tỷ đồng/năm. (Chi tiết xem bảng tính toán sau)

Theo phương án 2. Đến năm 2030 chi phí logistics tỉnh Thanh hóa giảm còn 17% GDP, tương đương là: 145.860 tỷ đồng/năm. Như vậy sẽ hàng năm sẽ tiết kiệm được 32.604 tỷ đồng/năm. Trong đó tiết kiệm chi phí vận tải là 19.562 tỷ đồng/năm. (Chi tiết xem bảng tính toán sau)

Bảng 27. Tính toán tiết kiệm chi phí logistics

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2010	2015	2017	2018	Dự báo 2030
1	GDP (Giá hiện hành)	Tỷ đồng	50.258	107.408	133.402	146.372	858.000
2	Chi phí Logistics (tỷ lệ chi phí logistics là 20,8%)	Tỷ đồng	10.454	22.341	27.748	30.445	178.464

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2010	2015	2017	2018	Dự báo 2030
3	Trong đó: chí phí vận tải chiếm khoảng 60% chi phí logistics	Tỷ đồng	6.272	13.405	16.649	18.267	107.078
4	**Kết quả giảm chi phí logistics theo các phương án (năm 2030)**						
5	Phương án 1: tỷ lệ chi phí logistics là 15%	Tỷ đồng				21.956	128.700
6	Trong đó chi phí vận tải	Tỷ đồng				13.173	77.220
7	Phương án 2: tỷ lệ chi phí logistics là 17%	Tỷ đồng				24.883	145.860
8	Trong đó chi phí vận tải	Tỷ đồng				14.930	87.516
9	**Tiết kiệm chi phí**						
10	**Theo Phương án 1**	**Tỷ đồng**				**8.490**	**49.764**
11	*Trong đó chi phí vận tải*	*Tỷ đồng*				5.094	*29.858*
12	**Theo Phương án 2**	**Tỷ đồng**				**5.562**	**32.604**
13	*Trong đó chi phí vận tải*	*Tỷ đồng*				3.337	*19.562*

PHẦN IV
TỔ CHỨC THỰC HIỆN

I. Phân công tổ chức thực hiện

1. Sở Giao thông Vận tải

Chủ trì tổ chức công bố Đề án "Phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2015, tầm nhìn đến năm 2030".

Tập trung triển khai các dự án nâng cấp, cải tạo hệ thống giao thông trên địa bàn tỉnh, trong đó ưu tiên các tuyến kết nối đến cảng biển, trung tâm logistics.

Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh lực vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức.

Tham mưu Uỷ ban nhân dân tỉnh làm đầu mối phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải đảm bảo tiến độ đầu tư các công trình giao thông trọng điểm của Trung ương trên địa bàn tỉnh như: đường bộ cao tốc Bắc – Nam (bao gồm cả mở rộng các đoạn tuyến kết nối với các nút giao đường cao tốc), đường bộ ven biển, nạo vét luồng vào cảng Nghi Sơn,...

2. Sở Công Thương

Phối hợp với Sở Giao thông vận tải công bố Đề án "Phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2015, tầm nhìn đến năm 2030".

Chủ trì, phối hợp với các Sở, ngành liên quan tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh trong việc đề xuất các giải pháp nâng cao dịch vụ cung ứng. Định kỳ tổ chức kiểm tra, đôn đốc, đánh giá tình hình thực hiện Đề án, đặc biệt là việc phát triển trung tâm logistics, cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử.

3. Sở Kế hoạch và Đầu tư

Chủ trì, phối hợp với các Sở, ngành liên quan tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh trong việc kêu gọi, thu hút đầu tư kết cấu hạ tầng logistics.

Hướng dẫn, đôn đốc nhà đầu tư đẩy nhanh tiến độ lập, triển khai dự án đầu tư xây dựng hạ tầng dịch vụ logistics, cung cấp thông tin về các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư theo quy định của pháp luật.

Nghiên cứu, tham mưu UBND Tỉnh xem xét áp dụng phương án đầu tư xây dựng và khai thác trung tâm logistics theo hình thức đối tác công - tư (PPP).

4. Sở Tài chính

Chủ trì, phối hợp với các Sở, ngành liên quan tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư về phát triển dịch vụ logistics. Tham mưu Ủy ban nhân dân tỉnh triển khai thực hiện các cơ chế, chính sách để khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics do Trung ương ban hành.

5. Sở Thông tin và Truyền thông

Chủ trì, phối hợp với các cơ quan nhằm đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn.

Chỉ đạo, định hướng hệ thống truyền thanh cơ sở, các cơ quan báo chí của tỉnh,.. tuyên truyền, phổ biến nâng cao nhận thức, chủ trương, chính sách và quy định của TW và Tỉnh về đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics.

6. Cục Hải quan Thanh Hóa

Đẩy mạnh cải cách hành chính trên cơ sở áp dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại, minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp nhằm giảm chi phí, thời gian thông quan hàng hóa; Triển khai các biện pháp thu hút nguồn hàng, tạo thuận lợi cho chủ hàng đến thông quan tại các điểm kiểm tra tập trung, tạo lợi thế cho ngành dịch vụ logistics Tỉnh.

Nâng cao chất lượng công tác nghiệp vụ hải quan, kiểm soát thời gian tác nghiệp của cán bộ theo luật định. Phối hợp với các cơ quan có liên quan để cắt giảm tối đa thời gian thông quan.

7. Bộ Chỉ huy Bộ đội Biên phòng tỉnh Thanh Hóa

Đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, thực hiện thủ tục biên phòng từ cách thức thủ công sang cách thức điện tử thông qua ứng dụng công nghệ thông tin, làm cơ sở kết nối giữa Cổng thông tin thủ tục biên phòng điện tử với Cổng thông tin một cửa Quốc gia.

Tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước về biên giới, cửa khẩu, tạo điều kiện thuận lợi, nhanh chóng trong hoạt động xuất nhập cảnh, xuất nhập khẩu hàng hóa tại cửa khẩu biện giới, cảng biển; quản lý chặt chẽ hoạt động của người, phương tiện trong khu vực biên giới, cửa khẩu, cảng biển.

8. Ban QLKKT Nghi Sơn &KCN

Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các KCN chủ trì đối với việc thu hút đầu tư xây dựng kho bãi, Trung tâm logistics tại Khu kinh tế Nghi Sơn, Trung tâm logistics khu vực Khu công nghiệp Lam Sơn Sao Vàng, Trung tâm logistics Thành phố Thanh Hóa.....

Theo dõi, tổng hợp, báo cáo UBND tỉnh các vướng mắc trong hoạt động

dịch vụ logistics tại Khu kinh tế Nghi Sơn, các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh. Chủ động phối hợp với các cơ quan có liên quan, chủ hàng,...đẩy mạnh việc đưa hàng container về vận chuyển qua cảng biển Nghi Sơn vì lợi ích lâu dài của tỉnh và của doanh nghiệp.

9. UBND các huyện, thị, thành

Phối hợp với các Sở, cơ quan liên quan tổ chức thực hiện Đề án này bảo đảm thống nhất, đồng bộ và phù hợp với các quy hoạch, kế hoạch phát triển của các huyện, thị, thành.

Tăng cường quản lý hệ thống kho, bãi đang hoạt động trên địa bàn,… phục vụ phát triển logistics.

PHỤ LỤC 1

Một số ngành sản xuất công nghiệp chủ yếu của tỉnh Thanh Hoá

TT	Ngành công nghiệp	Sản phẩm chủ yếu	Tình hình sản xuất	Nơi tiêu thụ
1	Khai thác khoáng sản	Khai thác Quặng Crom, Secpentin, inmenhit, đá vôi xi măng, sét gạch ngói, đá granite, đất đá san lấp, cát...		Phục vụ thị trường trong và ngoài tỉnh
2	Chế biến thực phẩm và đồ uống (Bia, rượu, cồn công nghiệp, sữa, đường, thịt súc sản…)			
-	Chế biến thuỷ sản	Tôm đông lạnh, cá đông lạnh, mực đông lạnh, chả cá	Hàng năm, nguyên liệu trong tỉnh đáp ứng được khoảng 20-30% công suất của các nhà máy chế biến, còn lại phần nguyên liệu thiếu hụt, được thu mua từ địa phương khác (như TT-Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi).	Nội địa: sản phẩm chế biến được tiêu thụ trong tỉnh khoảng 60%, còn lại 40% là tiêu thụ ở các địa phương khu vực phía Bắc. Xuất khẩu: Nhật Bản, Trung Quốc và Hồng Kông. Gần đây, được mở rộng sang châu Âu, Hàn Quốc, Thái Lan và Singapore
-	Sản phẩm bia	Bia	Tỉnh có 03 cơ sở sản xuất bia với tổng công suất khoảng 120 triệu lít/năm	Chủ yếu tiêu thụ thị trường trong tỉnh, ngoài ra sản xuất đóng chai sản phẩm bia Hà Nội cho TCty Bia - Rượu - Nước giải khát Hà Nội
-	Sản xuất mía đường	Đường	03 nhà máy chế biến đường với tổng công suất 18.500 tấn mía cây/ngày - Nhà máy đường Lam Sơn (huyện Thọ Xuân) công suất 10.500 tấn mía cây/ngày; - Nhà máy đường Việt-Đài (huyện Thạch Thành) công suất 6.000 tấn mía cây/ngày - Nhà máy đường Nông Cống (huyện Nông Cống), công suất 2.000 tấn mía cây/ngày	Chủ yếu tiêu thụ trong tỉnh và cung cấp cho các công ty sản xuất bánh kẹo lớn trong nước
-	Sản phẩm sữa		Cty TNHH 1 thành viên Sữa Lam Sơn (KCN Lễ Môn): Sản phẩm sữa tươi (công suất 90	Được tiêu thụ theo hệ thống phân phối của Tổng Công ty

TT	Ngành công nghiệp	Sản phẩm chủ yếu	Tình hình sản xuất	Nơi tiêu thụ
			triệu lít/năm) và sữa chua (công suất 30 triệu hũ/năm)	
	Chế biến cao su		Hiện có 01 nhà máy chế biến cao su với công suất 3.000 tấn/năm và 03 xưởng chế biến nhỏ ở huyện Cẩm Thủy Các cơ sở chế biến cơ bản đáp ứng nhu cầu chế biến cao su của tỉnh. Tuy nhiên, việc chế biến sâu, cho các sản phẩm từ cao su như: Lốp ô tô, các sản phẩm cao su kỹ thuật… theo định hướng quy hoạch còn khó khăn.	
-	Chế biến tinh bột sắn		- N/m CB tinh bột sắn Như Xuân, CS 640 tấn củ tươi/ngày; - N/m CB tinh bột sắn Bá Thước, CS 600 tấn củ tươi/ngày). - Nhà máy mới tại xã Phúc Thịnh (huyện Ngọc Lặc) có quy mô công suất 750 tấn củ tươi/ngày	Chủ yếu xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc
-	Chế biến súc sản		02 cơ sở chế biến thịt (lợn sữa) xuất khẩu	Xuất khẩu sang thị trường Hồng Kông và Malaysia với kim ngạch xuất khẩu hàng năm khoảng 2 triệu USD
3	Công nghiệp dệt may, da giày		Các nguyên, phụ liệu phục vụ cho ngành dệt may, da giày của tỉnh cũng chủ yếu phải nhập khẩu, với giá trị hàng năm từ 200-250 triệu USD, chiếm tới 70% tổng giá trị nhập khẩu toàn tỉnh trong các năm gần đây.	Chủ yếu xuất khẩu sang các thị trường như Nhật Bản, Mỹ, Hàn Quốc, EU…
4	Công nghiệp chế biến gỗ, lâm sản			
-	Chế biến gỗ và lâm sản		Tỉnh hiện có 114 doanh nghiệp, 835 cơ sở sản xuất và 28 làng nghề có hoạt động CB gỗ và lâm sản Công nghệ lạc hậu nên sản phẩm còn đơn điệu, chủ yếu là dạng sơ chế, giá trị chưa cao	
-	Giấy và các sản phẩm từ giấy		Hiện có 24 doanh nghiệp sản xuất giấy và các sản phẩm từ giấy. Lớn nhất là 03 nhà máy chế biến giấy Mục Sơn, Lam Kinh và Lam Sơn có tổng công suất 75.000 tấn nguyên	

TT	Ngành công nghiệp	Sản phẩm chủ yếu	Tình hình sản xuất	Nơi tiêu thụ
			liệu/năm. Tuy nhiên, thiết bị, công nghệ của các nhà máy đều đã cũ và lạc hậu. Tỷ lệ nguyên liệu trong tỉnh được đưa vào chế biến còn thấp (chiếm 35%-40%) và chủ yếu là tiêu thụ ở dạng nguyên liệu thô, nên giá trị còn thấp	
5	Công nghiệp hóa chất, cao su, nhựa		Số doanh nghiệp sản xuất ngành hóa chất, cao su, nhựa trên địa bàn tỉnh có khoảng 60 doanh nghiệp, với số lao động khoảng 2.365 người	
-	Phân bón			Phục vụ sản xuất nông nghiệp của tỉnh và khu vực
-	Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn		Bắt đầu khai thác thương mại từ cuối năm 2018	
6	Công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng		Thanh Hóa có ngành công nghiệp sản xuất VLXD phát triển, đóng góp cao nhất trong giá trị công nghiệp ngành sản xuất VLXD của Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền Trung	
-	Xi măng		Hiện có 03 DN đang hoạt động với tổng công suất thiết kế 14 triệu tấn/năm	Chủ yếu tiêu thụ thị trường trong tỉnh và có hệ thống phân phối sản phẩm ở hầu hết các tỉnh thành trong cả nước
-	Gạch xây		Hiện có 113 cơ sở sản xuất gạch xây các loại, với tổng sản lượng khoảng 1.100 triệu viên/năm	Chủ yếu tiêu thụ thị trường trong tỉnh
7	Công nghiệp cơ khí, điện tử và SX kim loại		Khả năng thu hút đầu tư vào ngành cơ khí, điện tử và SXKL của tỉnh còn nhiều tiềm năng do nhu cầu thị trường về sản phẩm cơ khí ngày càng phát triển, nhất là các sản phẩm cơ khí lớn, như đóng tàu, trang thiết bị lò hơi, nhiệt điện, thiết bị nâng hạ, thiết bị, phụ tùng hóa dầu...	

Nguồn: Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp và thương mại tỉnh Thanh Hoá đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

PHỤ LỤC 2

Sản lượng một số sản phẩm công nghiệp chủ yếu

Tên sản phẩm	Đơn vị	Năm 2017	Năm 2018	Tăng trưởng (%)
Quặng và tinh quặng kim loại khác không chứa sắt chưa được phân vào đâu còn lại	Tấn	79.540	78.066	(1,85)
Đá xây dựng khác	m3	3.266.884	2.622.634	(19,72)
Cát vàng	m3	497.695	492.972	(0,95)
Dịch vụ hỗ trợ mỏ và khai khoáng khác	Triệu đồng	2.028	2.063	1,71
Cá khác đông lạnh	Tấn	6.268	10.055	60,41
Phi lê cá sấy khô, muối hoặc ngâm nước muối nhưng không hun khói	Tấn	3.426	2.414	(29,55)
Thuỷ hải sản đã được chế biến bảo quản khác dùng làm thức ăn cho người	Tấn	9.648	14.789	53,28
Bột mịn, bột thô và bột viên từ cá hay động vật giáp xác, động vật thân mềm hay động vật thuỷ sinh không xương sống khác không thích hợp làm thức ăn cho người	Tấn	9.687	6.638	(31,47)
Tinh bột sắn, bột dong riềng	Tấn	46.791	34.105	(27,11)
Đường RE	Tấn	75.771	72.287	(4,60)
Đường RS	Tấn	82.186	59.174	(28,00)
Thức ăn cho gia súc	Tấn	83.433	82.911	(0,63)
Bia hơi	1000 lít	14.433	13.102	(9,22)
Bia đóng chai	1000 lít	48.614	42.759	(12,04)
Thuốc lá có đầu lọc	1000 bao	148.889	206.848	38,93
Sợi xe từ các loại sợi tự nhiên: bông, đay, lanh, xơ dừa, cói ...	Tấn	1.850	993	(46,34)
Bao và túi dựng để đóng, gói hàng từ nguyên liệu dệt khác	1000 cái	7.715	11.530	49,46
Bộ com-lê, quần áo đồng bộ, áo jacket, quần dài, quần yếm, quần soóc cho người lớn dệt kim hoặc đan móc	1000 cái	21.307	17.960	(15,71)
Bộ com-lê, quần áo đồng bộ, áo jacket, quần dài, quần yếm, quần soóc cho người lớn không dệt kim hoặc đan móc	1000 cái	27.300	27.933	2,32
Áo sơ mi cho người lớn không dệt kim hoặc đan móc	1000 cái	10.024	14.695	46,59
Quần áo lót cho người lớn dệt kim hoặc đan móc	1000 cái	91.679	101.041	10,21
Quần áo lót cho người lớn không dệt kim hoặc đan móc	1000 cái	1.658	1.313	(20,82)
Giày, dép thể thao có đế ngoài và mũ giày bằng cao su và plastic	1000 đôi	65.876	72.403	9,91
Vỏ bào, dăm gỗ	Tấn	210.418	175.863	(16,42)
Lie đã được đẽo vuông thô hoặc dạng	Tấn	4.850	3.225	(33,51)

Tên sản phẩm	Đơn vị	Năm 2017	Năm 2018	Tăng trưởng (%)
khối, tấm, bản hoặc sợi, bần đã vò nát, kết hạt; rác từ lie				
Sản phẩm từ lie	Tấn	6.719	5.419	(19,35)
Chiếu trúc, chiếu tre	1000 cái	289	501	73,48
Giấy in báo	Tấn	6.764	5.921	(12,46)
Giấy và bìa khác (Giấy than, giấy kếp, giấy duplex,…khổ lớn)	Tấn	43.977	50.012	13,72
Bao bì và túi bằng giấy (trừ giấy nhăn)	1000 chiếc	89.786	109.745	22,23
Giấy và bìa nhăn	Tấn	8.160	5.199	(36,29)
Báo in (quy khổ 13cmx19cm)	Triệu trang	2.379	2.469	3,79
Sản phẩm in khác (quy khổ 13cmx19cm)	Triệu trang	1.600	2.004	25,25
Xăng động cơ	Tấn		1.253.991	
Dầu và mỡ bôi trơn	Tấn	9.843	6.712	(31,81)
Dầu nhiên liệu	Tấn		1.488.659	
Bu tan đã được hóa lỏng (LPG)	Tấn		19.157	
Etylen, propylen, butylen, butadien và các loại khí dầu khác hoặc khí hydro cacbon trừ khí ga tự nhiên	Tấn		123.290	
Sáp parafin	Tấn		281.299	
Lưu huỳnh (loại trừ lưu huỳnh thăng hoa, lưu huỳnh kết tủa và lưu huỳnh dạng keo)	Tấn		106.627	
Benzen	Tấn		94.040	
Phân bón và các hỗn hợp nitơ khác chưa phân vào đâu	Tấn	6.811	7.024	3,14
Phân khoáng hoặc phân hóa học chứa 3 nguyên tố: nitơ, photpho và kali (NPK)	Tấn	160.900	146.739	(8,80)
Thuốc chứa pênixilin hoặc kháng sinh khác dạng viên	Triệu viên	288	298	3,50
Bao và túi (kể cả loại hình nón) từ plastic khác	Tấn	891	897	0,63
Cửa ra vào, cửa sổ, khung và ngưỡng cửa của cửa ra vào bằng plastic	Tấn	1.065	991	(6,99)
Gạch xây dựng bằng gốm, sứ	1000 viên	21.829	22.288	2,10
Gạch xây dựng bằng đất sét nung (trừ gốm, sứ) quy chuẩn 220x105x60mm	1000 viên	489.156	410.658	(16,05)
Clanhke xi măng	Tấn	2.213.020	6.809.948	207,72
Xi măng Portland đen	Tấn	12.701.222	14.378.809	13,21
Ống bằng sắt, thép có nối khác	Tấn	646	640	(0,93)
Dịch vụ đúc kim loại màu	Triệu đồng	16.083	12.803	(20,39)
Thiết bị dùng cho dàn giáo, ván khuôn, vật chống hoặc cột trụ chống hầm lò bằng sắt, thép, nhôm	Tấn	17.177	19.364	12,73

Tên sản phẩm	Đơn vị	Năm 2017	Năm 2018	Tăng trưởng (%)
Cửa ra vào, cửa sổ bằng sắt, thép	M2	465.058	473.208	1,75
Thiết bị bán dẫn khác	1000 chiếc	6.652	2.320	(65,13)
Máy cưa đá, gốm, bê tông, xi măng - amiăng hoặc các loại khoáng vật tương tự	Cái	223	344	54,19
Máy nâng hạ và băng tải hoạt động liên tục, chuyên sử dụng dưới lòng đất	Cái	79	128	62,03
Máy nghiền hoặc xay đất, đá, quặng hoặc các khoáng vật khác	Cái	76	102	34,62
Xe có động cơ dùng để vận tải hàng hóa có động cơ đốt trong kiểu piston đốt cháy bằng tia lửa điện, có tổng trọng tải tối đa <= 5 tấn	Chiếc	1.525	1.152	(24,46)
Xe có động cơ dùng để vận tải hàng hóa có động cơ đốt trong kiểu piston đốt cháy bằng tia lửa điện, có tổng trọng tải tối đa > 5 tấn và = < 20 tấn	Chiếc	2.983	550	(81,56)
Tàu thuyền lớn khác chuyên chở người và hàng hoá có động cơ đẩy	Triệu đồng	7.519	7.466	(0,70)
Dịch vụ chuyển đổi và dựng lại tàu, nền về cấu kiện nổi	Triệu đồng	2.825	4.284	51,65
Xe kéo và xe đẩy, xe kéo, xe đẩy bằng tay để chở hàng hoá và các loại xe tương tự được vận hành bằng tay, trừ xe cút kít	Chiếc	2.279	2.247	(1,40)
Giường bằng gỗ các loại	Chiếc	14.430	11.319	(21,56)
Tủ bằng gỗ khác (trừ tủ bếp)	Chiếc	55.934	52.633	(5,90)
Bàn bằng gỗ các loại	Chiếc	10.904	6.477	(40,60)
Đồ nội thất bằng gỗ khác chưa được phân vào đâu	Chiếc	196.052	181.817	(7,26)
Bóng có thể bơm hơi	Quả	1.417.631	1.394.944	(1,60)
Dịch vụ sửa chữa và bảo dưỡng máy móc thông dụng khác chưa được phân vào đâu	Triệu đồng	10.058	8.321	(17,27)
Dịch vụ sửa chữa và bảo dưỡng máy dùng cho khai thác mỏ và xây dựng	Triệu đồng	17.413	12.960	(25,57)
Dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng tàu, thuyền	Triệu đồng	221.760	209.300	(5,62)
Điện sản xuất	Triệu KWh	3.212	4.366	35,91
Điện thương phẩm	Triệu KWh	4.139	4.608	11,35
Nước uống được	1000 m3	37.131	39.052	5,18
Dịch vụ thu gom rác thải không độc hại có thể tái chế	Triệu đồng	35.677	35.887	0,59

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hoá năm 2018

PHỤ LỤC 3

Hiện trạng, quy hoạch các cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh

TT	Tên cụm công nghiệp	Vị trí (xã, phường)	Tổng số cụm	Diện tích quy hoạch (ha)	Tổng VĐT (tỷ đồng)	Số dự án thuê đất	Diện tích thuê đất (ha)	Tỷ lệ lấp đầy (%)	Số lao động đang làm việc	Ghi chú
	TOÀN TỈNH		**70**	**2.133,00**	**455,47**	**260,92**	**236,7**	**548,52**	**2676**	
I	**ĐỒNG BẰNG**		**36**	**1.039,50**	**329,89**	**225,92**	**102,54**	**251,38**	**2060**	
	Thành phố Thanh Hóa		***4***	***98,4***	***69,7***	***56***	***50,27***	***148,24***	***235***	
1	CCN Vức	Xã Đông Hưng		52,8	44,8	42	29,53	55,9	5	
2	CCN Đông Lĩnh	Xã Đông Lĩnh		8,6	5,6	6	3,88	45,13	215	
3	CCN Thiệu Dương	Xã Thiệu Dương		20	14,5	5	8,26	41,21		
4	CCN Đông Hưng	Xã Đông Hưng		17	4,8	3	8,6	6	15	
	Thị xã Bỉm sơn		***2***	***119***	***36,6***	***14***	***1,4***	***15,7***	***1124***	
5	CCN Bắc Bỉm Sơn	Phường Bắc Sơn		69	36,6	14	1,4	15,7	1124	
6	CCN Đông Bỉm Sơn	Phường Lam Sơn		50						
	Huyện Hà Trung		***7***	***158,4***	***158,4***	***95,92***	***18***	***32***	***171***	
7	CCN Hà Phong I	Xã Hà Phong		10	31,72	8	9,43	84	53	
8	CCN Hà Lĩnh I	Xã Hà Lĩnh		9,4						
9	CCN Hà Tân	Xã Hà Tân		25	7,8	4	4,2	84	12	
10	CCN Hà Bình	Xã Hà Bình		8,6	48,9	2	8,6	1	27	
11	CCN Hà Dương	Xã Hà Dương		25,4	Đã đầu tư XD KCHT, hiện nay đang kêu gọi các dự án đầu tư vào cụm					
12	CCN Hà Phong II	Xã Hà Phong		50	7,5	4	9,77	2	6,5	
13	CCN Hà Lĩnh II	Xã Hà Lĩnh		30						
	Huyện Nông Cống		***3***	***103***	***4,6***	***11***	***3,86***	***7***	***24***	
14	CCN Trường Sơn	Xã Trường Sơn		23						
15	CCN Hoàng Sơn	Xã Hoằng Sơn		40	4,6	11	3,86	7	24	

TT	Tên cụm công nghiệp	Vị trí (xã, phường)	Tổng số cụm	Diện tích quy hoạch (ha)	Tổng VĐT (tỷ đồng)	Số dự án thuê đất	Diện tích thuê đất (ha)	Tỷ lệ lấp đầy (%)	Số lao động đang làm việc	Ghi chú
16	CCN TT Nông Cống	Thị trấn Nông Cống		40						
	Huyện Triệu Sơn		***4***	***145,5***	***3,9***	***1***	***5,5***	***1***	***3***	
`17	CCN Đồng Thắng	Xã Đồng Thắng		5,5	3,9	1	5,5	1	3	
18	CCN Liên xã: Dân Lý, Dân Lực, Dân Quyền	Xã Dân Lý, Dân Lực, Dân Quyền		50						
19	CCN Nưa	Xã Tân Ninh		20						
20	CCN Hợp Thắng	Xã Hợp Thắng		70						
	Huyện Thọ Xuân		***4***	***80,2***	***1,5***	***1***	***4***	***0***	***0***	
21	CCN thị trấn Thọ Xuân	Thị trấn Thọ Xuân		25,4						
22	CCN Xuân Lai	Xã Xuân Lai		16,8	1,5	1	4			
23	CCN Thọ Minh	Xã Thọ Minh		18						
24	CCN Thọ Nguyên	Xã Thọ Nguyên		20						
	Huyện Yên Định		***4***	***157***	***43,99***	***24***	***7***	***1***	***137***	
25	CCN Yên Lâm	Xã Yên Lâm		70	43,99	24	7	1	137	
26	CCN thị trấn Quán Lào	Thị trấn Quán Lào		57						
27	CCN Định Tân	Xã Định Tân		15						
28	CCN Quí Lộc	Xã Quí Lộc		15						
	Huyện Thiệu Hóa		***3***	***48***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	
29	CCN Thiệu Đô	Xã Thiệu Đô		10,5						
30	CCN TT Vạn Hà	Thị trấn Vạn Hà		17,5						
31	CCN Thiệu Giang	Xã Thiệu Giang		20						
	Huyện Đông Sơn		***3***	***65***	***8,7***	***8***	***7,41***	***29,64***	***275***	
32	CCN Đông Tiến	Xã Đông Tiến		25	8,7	8	7,41	29,64	275	

TT	Tên cụm công nghiệp	Vị trí (xã, phường)	Tổng số cụm	Diện tích quy hoạch (ha)	Tổng VĐT (tỷ đồng)	Số dự án thuê đất	Diện tích thuê đất (ha)	Tỷ lệ lấp đầy (%)	Số lao động đang làm việc	Ghi chú
33	CCN Đông Ninh	Xã Đông Ninh		20						
34	CCN Đông Văn	Xã Đông Văn		20						
	Huyện Vĩnh Lộc		***2***	***65***	***2,5***	***15***	***5,1***	***16,8***	***91***	
35	CCN Vĩnh Minh	Xã Vĩnh Minh		30	2,5	15	5,1	16,8	91	
36	CCN Vĩnh Hòa	Xã Vĩnh Hòa		35						
II	**VEN BIỂN**		**13**	**449,8**	**19,83**	**12**	**57,44**	**86,34**	**145**	
	Thành phố Sầm Sơn		***1***	***50***	***5***	***7***	***4,94***	***24,7***	***3***	
37	CCN Phường Quảng Châu - Quảng Thọ	Phường Quảng Châu và Quảng Thọ		50	5	7	4,94	24,7	3	
	Huyện Quảng Xương		***3***	***138***	***5***	***1***	***38***	***1***	***55***	
38	CCN Tiên Trang	Xã Quảng Lợi		38	5	1	38	1	55	
39	CCN Nham - Thạch	Xã Quảng Nham, xã Quảng Thạch		50						
40	CCN Cống Trúc	Xã Quảng Bình		50						
	Huyện Hoằng Hóa		***3***	***99***	***1,5***	***1***	***0,6***	***4***	***1***	
41	CCN Hoằng Phụ	Xã Hoằng Phụ		19	1,5	1	0,6	4	1	
42	CCN Thái Thắng	Xã Hoằng Thái -		30						
		Hoằng Thắng								
43	CCN Bắc Hoằng Hóa	Xã Hoằng Kim		50						
	Huyện Hậu Lộc		***3***	***90,8***	***2,75***	***1***	***5***	***33,33***	***36***	
44	CCN Hòa Lộc	Xã Hòa Lộc		20						
45	CCN thị trấn Hậu Lộc	Thị trấn Hậu Lộc		15	2,75	1	5	33,33	36	

TT	Tên cụm công nghiệp	Vị trí (xã, phường)	Tổng số cụm	Diện tích quy hoạch (ha)	Tổng VĐT (tỷ đồng)	Số dự án thuê đất	Diện tích thuê đất (ha)	Tỷ lệ lấp đầy (%)	Số lao động đang làm việc	Ghi chú
46	CCN Châu Lộc	Xã Châu Lộc		55,8						
	Huyện Nga Sơn		***3***	***72***	***5,58***	***2***	***8,9***	***23,31***	***50***	
47	CCN Liên xã thị trấn Nga Sơn	Thị trấn Nga Sơn		7						
48	CCN Tư Sy	Ngã tư Nga Nhân, Nga Thạch, Nga Bạch		15	1,75	1	1,4	9,2	45	
49	CCN Tam Linh	Xã Nga Mỹ		50	3,83	1	7,5	14,11	5	
III	**MIỀN NÚI**		**21**	**643,7**	**105,75**	**23**	**76,72**	**210,8**	**471**	
	Huyện Ngọc Lặc		***2***	***98***	***66***	***11***	***35,82***	***74,6***	***119***	
50	CCN Cao Lộc Thịnh	Xã Cao Lộc, Cao Thịnh		48	66	11	35,82	74,6	119	
51	CCN Phúc Thịnh	Xã Phúc Thịnh		50						
	Huyện Cẩm Thủy		***2***	***44,5***	***5,15***	***2***	***8,5***	***43,5***	***17***	
52	CCN Cẩm Tú	Xã Cẩm Tú		19,5	5,15	2	8,5	43,5	17	
53	CCC Cẩm Châu	Xã Cẩm Châu		25						
	Huyện Thạch Thành		***2***	***70***	***21,3***	***1***	***1,8***	***16,62***	***2***	
54	CCN Vân Du	Xã Thành Tâm		50	21,3	1	1,8	16,62	2	
55	CCN Đồng Khanh	Xã Thành Thọ		20						
	Huyện Thường Xuân		***2***	***70***	***1,5***	***1***	***1,5***	***5***	***0***	
56	CCN Khe Hạ	Xã Luận Thành		30	1,5	1	1,5	5		
57	CCN thị trấn Thường Xuân	Thị trấn Thường Xuân		40						
	Huyện Như Xuân		***3***	***99,7***	***1***	***2***	***13***	***22,13***	***325***	
58	CCN Bãi Trành	Xã Bãi Trành		49,7	1	2	13	22,13	325	

TT	Tên cụm công nghiệp	Vị trí (xã, phường)	Tổng số cụm	Diện tích quy hoạch (ha)	Tổng VĐT (tỷ đồng)	Số dự án thuê đất	Diện tích thuê đất (ha)	Tỷ lệ lấp đầy (%)	Số lao động đang làm việc	Ghi chú
59	CCN Thượng Ninh	Xã Thượng Ninh		20						
60	CCN Xuân Hòa	Xã Xuân Hòa		30						
	Huyện Như Thanh		***3***	***67***	***0***	***1***	***0***	***0***	***0***	
61	CCN Xuân Khang	Xã Xuân Khang		30		1				
62	CCN Hải Long	Xã Hải Long		20						
63	CCN Xuân Du	Xã Xuân Du		17						
	Huyện Lang Chánh		***2***	***60***	***6,7***	***3***	***14,7***	***36,75***	***0***	
64	CCN Lý Ải	Xã Đồng Lương		20						
65	CCN Bãi Bùi	Xã Quang Hiến		40	6,7	3	14,7	36,75		
	Huyện Bá Thước		***2***	***84,5***	***3,5***	***1***	***1,1***	***11***	***4***	
66	CCN Điền Trung	Xã Điền Trung		34,5	3,5	1	1,1	11	4	
67	CCN Thiết Ống	Xã Thiết Ống		50						
	Huyện Quan Hóa		***1***	***25***	***0,6***	***1***	***0,3***	***1,2***	***4***	
68	CCN Xuân Phú	Xã Xuân Phú		25	0,6	1	0,3	1,2	4	
	Huyện Quan Sơn		***1***	***20***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	
69	CCN Trung Hạ	Xã Trung hạ		20						
	Huyện Mường Lát		***1***	***5***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	
70	CCN Mường Lát	Thị trấn Mường Lát		5						

PHỤ LỤC 4. Tổng hợp sản lượng hàng hóa qua cảng biển Thanh Hóa

Đơn vị: tấn

TT	Năm	Tổng	Lệ Môn	Khu TH Nghi Sơn	XM Nghi Sơn	Cảng Nhiệt điện NS 1	Lọc Hóa Dầu
1	2015	9.702.417	498.757	4.360.313	3.561.483	930.288	0
2	2016	11.451.987	581.599	6.157.298	3.486.692	1.223.839	0
3	2017	15.834.046	1.041.648	9.220.710	3.716.189	1.135.436	731.736
4	2018	23.652.335	445.631	10.823.459	3.866.207	1.216.387	7.300.651

Nguồn: Cảng vụ Thanh Hóa, 2019

Bảng so sánh lượng hàng qua một số cảng biển khu vực Bắc Trung Bộ và khu vực Quảng Ninh, Hải Phòng

Đơn vị: Triệu tấn

TT	Cảng biển	2014	2015	2016	2017	2018	TĐTT (%/năm)
1	Thanh Hóa	8,2	9,6	11,45	15,83	23,65	23,5%
2	Nghệ An	2,9	3,1	3,83	6,22	9,66	27,7%
3	Hà Tĩnh	4,1	5,9	7,17	15,23	27,27	45,9%
4	Quảng Ninh	55,5	54,5	59,11	60,79	80,39	7,7%
5	Hải Phòng	60,8	79,6	85,26	84,66	82,71	6,3%

Tổng hợp hiện trạng cảng Nghi Sơn

TT	Tên cảng	Số cầu bến	Chiều dài (m)	Độ sâu luồng hàng hải (m)	Cỡ tàu tối đa tiếp nhận	Sản lượng hàng hóa năm 2018 (tấn)	Mặt hàng chủ yếu
I. Bến hàng tổng hợp							
1	PTSC Thanh Hóa	2	390	-9,4	70.000 DWT giảm tải	2.430.026	- Hàng rời: Xi măng, than, đá, dăm gỗ; sắt/thép rời, tổng hợp khác…
2	Khoáng sản Đại Dương	3	660		70.000 DWT giảm tải	6.109.536	
3	Tổng hợp quốc tế Nghi Sơn	4	947		70.000 DWT	2.283.897	
II. Bến chuyên dùng							
1	Cảng Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn	6	1.142	-14,2	40.000 DWT	7.300.651	Xăng dầu
2	Cảng nhà máy nhiệt điện Nghi Sơn 1	2	254	-7,1	5.000 DWT	1.216.387	Than
3	Cảng xi măng Nghi Sơn	2	238	-10,5	37.000 DWT	3.866.207	Xi măng (rời, bao, clinker)
	Cộng	**19**	**3.631**			**23.206.704**	

PHỤ LỤC 5
Danh sách các doanh nghiệp, địa điểm kiểm tra là chân/kho công trình, nhà máy đến tháng 9/2019

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
1	Doanh nghiệp tư nhân Trần Hoàn	Cơ sở 1: Xóm Nam Hưng, Đông Hưng, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa;	10/QĐ-HQTH	
		Cơ sở 2: Khu công nghiệp, Đông Vinh, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa.		
2	Nhà máy ô tô Veam	Phường Bắc Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	15/QĐ-HQTH	
3	Công ty TNHH Tư Thành	Lô 05, khu công nghiệp Đình Hương - Tây Bắc Ga, phường Đông Thọ, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	16/QĐ-HQTH	
4	Công ty TNHH đường mía Việt Nam - Đài Loan	Thị trấn Vân Du, huyện Thạch Thành, tỉnh Thanh Hóa	19/QĐ-HQTH	
5	Công ty TNHH Nomura Thanh Hóa	Khu A, khu công nghiệp Lễ Môn, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	20/QĐ-HQTH	
6	Công ty TNHH Sao Á	Khu công nghiệp Vức, xã Đông Hưng, huyện Đông Sơn, tỉnh Thanh Hóa	21/QĐ-HQTH	
7	Công ty TNHH may Man Seon Global	Xóm 8, xã Vĩnh Thành, huyện Vĩnh Lộc, tỉnh Thanh Hóa	22/QĐ-HQTH	
8	Công ty TNHH sản xuất và thương mại Khánh Thành	Cụm công nghiệp làng nghề xã Đông Hưng, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	23/QĐ-HQTH	
9	Công ty cổ phần Phú Thắng	Cơ sở 1: Thôn Hoàng Mậu, xã Đông Phú, huyện Đông Sơn, tỉnh Thanh Hóa;	52/QĐ-HQTH	
	Công ty cổ phần Phú Thắng	Cơ sở 2: Thôn Phú Trì, xã Yên Lâm, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa.		
10	Công ty TNHH Winner Vina	Xóm 6, xã Nga Mỹ, huyện Nga Sơn, tỉnh Thanh Hóa	53/QĐ-HQTH	
11	Công ty TNHH Đông Hải	Số 132 Nguyễn Văn Cừ, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	54/QĐ-HQTH	
12	Công ty TNHH xây dựng và thương mại Nhật Phong	Thôn 6, xã Hoằng Quang, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	55/QĐ-HQTH	270
13	Công ty TNHH điện chiếu sáng Quang Minh	Lô 76-85 khu A, khu công nghiệp Tây Bắc Ga (giai đoạn 2), TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	56/QĐ-HQTH	4032

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
14	Công ty TNHH dụng cụ thể thao Sunrise	Xã Hoằng Thành, huyện Hoằng Hóa, tỉnh Thanh Hóa	57/QĐ-HQTH	10509
15	Công ty cổ phần dụng cụ thể thao Delta	Thị trấn Bút Sơn, huyện Hoằng Hóa, tỉnh Thanh Hóa	61/QĐ-HQTH	138984
16	Công ty TNHH Duyệt Cường	Xã Xuân Phú, huyện Quan Hóa, tỉnh Thanh Hóa	62/QĐ-HQTH	3000
17	Công ty TNHH Yotsuba Dress Việt Nam	Khu A khu công nghiệp Lễ Môn, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	64/QĐ-HQTH	
18	Công ty TNHH may mặc xuất khẩu Appareltech Vĩnh Lộc	Xã Vĩnh Long, huyện Vĩnh Lộc, tỉnh Thanh Hóa	65/QĐ-HQTH	
19	Công ty TNHH Sakurai Việt Nam	Lô F2/ khu F, khu công nghiệp Lễ Môn, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	66/QĐ-HQTH	
20	Công ty TNHH L&B Vina	Thôn Đoài , Km 14 quốc lộ 217, xã Vĩnh Thịnh, huyện Vĩnh Lộc, tỉnh Thanh Hóa	69/QĐ-HQTH	1000
21	Công ty TNHH Yên Bình	Số 82, phố Tây Sơn, phường An Hoạch, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	70/QĐ-HQTH	
22	Tổng Công ty đầu tư phát triển đô thị - Công ty cổ phần	Lô C, khu công nghiệp Lễ Môn, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	71/QĐ-HQTH	
23	Công ty cổ phần Tiên Sơn Thanh Hóa	Số 9 khu công nghiệp Bắc Bỉm Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	72/QĐ-HQTH	
24	Công ty TNHH Vaude Việt Nam	Khu gạch lát, đường Trần Phú, phường Lam Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	80/QĐ-HQTH	
25	Công ty TNHH Fruit Of The Loom Việt Nam	Nhà xưởng 1 & nhà xưởng 2, cụm công nghiệp du lịch Tiên Trang, xã Quảng Lợi, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa	81/QĐ-HQTH	9760
26	Công ty cổ phần đầu tư phát triển Vicenza	Lô A, khu công nghiệp Lễ Môn, phường Quảng Hưng, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	82/QĐ-HQTH	
27	Công ty cổ phần đầu tư & phát triển Sao Thanh	Xã Vĩnh Minh, huyện Vĩnh Lộc, tỉnh Thanh Hóa	83/QĐ-HQTH	500
28	Công ty cổ phần công nghiệp gỗ Trường Sơn	Thôn Ngòi, xã Xuân Hòa, huyện Như Xuân, tỉnh Thanh Hóa	89/QĐ-HQTH	47529
29	Công ty TNHH SEWING T&T	Thôn Thành Phú, xã Định Tường, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa	94/QĐ-HQTH	2200
30	Công ty TNHH May	thôn Phố Mới, xã Vạn	109/QĐ-	386

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
	mặc XNK Bình Minh	Thắng, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	HQTH	
31	Công ty TNHH Trường Đạt	Cụm công nghiệp làng nghề xã Đông Hưng, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	118/QĐ-HQTH	
32	Công ty cổ phần dược vật tư y tế Thanh Hóa	Số 04 Quang Trung, phường Ngọc Trạo, TP. Thnah Hóa, tỉnh Thanh Hóa	119/QĐ-HQTH	
33	Công ty TNHH vật tư ngành giầy Winner Việt Nam	Khu công nghiệp Hoàng Long, phường Tào Xuyên, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	120/QĐ-HQTH	
34	Công ty cổ phần SX&TM Tự Lập	Cụm công nghiệp làng nghề xã Đông Hưng, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	121/QĐ-HQTH	
35	Công ty TNHH MTV X20 Thanh Hóa	Lô 4, KCN Tây Bắc Ga, phường Đông Thọ, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	134/QĐ-HQTH	8463
36	Công ty TNHH GD Vina	Thôn Thung Khế, xã Phú Nhuận, huyện Như Thanh, tỉnh Thanh Hóa	135/QĐ-HQTH	
37	Công ty cổ phần may Tân Tiến Phát	Thôn Ngọc Chẩm, xã Thăng Long, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	143/QĐ-HQTH	400
38	Công ty cổ phần XNK thủy sản Thanh Hóa	Lô E, khu công nghiệp Lễ Môn, thành phố Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	149/QĐ-HQTH	
39	Tổng Công ty đầu tư xây dựng và thương mại Anh Phát - CTCP	Khu công nghiệp 1, xã Mai Lâm, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa	150/QĐ-HQTH	3200
40	Công ty CP Nông sản Phú Gia	Lô D-KCN Lễ Môn, p. Quảng Hưng, tp Thanh Hóa, tỉnh TH	208/QĐ-HQTH	
41	Công ty TNHH Wooju Việt Nam	Lô 76-85 khu A, khu công nghiệp Tây Bắc Ga (giai đoạn 2), TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	197/QĐ-HQTH	400
42	Công ty CP Sản xuất Thương mại Quốc tế T&M	xóm 4, xã Hải An, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa	209/QĐ-HQTH	840
43	Công ty TNHH MTV May Mặc XNK Minh Dũng	Thôn 1 xã Tân Phúc, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	210/QĐ-HQTH	
44	Công ty TNHH A&B Toàn Cầu	99 Hùng Vương, thôn Thịnh Hùng, xã Quảng Thịnh, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	214/QĐ-HQTH	500
45	Xí nghiệp Lam Kinh - Chi nhánh Tổng công ty Kinh tế kỹ thuật	Số 156 Đình Hương, phường Đông Cương, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	222/QĐ-HQTH	

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
	công nghiệp quốc phòng			
46	Công ty TNHH Liên doanh Vinastone	Cụm CN-LN, xã Hà Phong, huyện Hà Trung, tỉnh Thanh Hóa	235/QĐ-HQTH	
47	Công ty TNHH đá tự nhiên Nam Giang	Thôn Thịnh Vạn, xã Quảng Thịnh, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	237/QĐ-HQTH	
48	Công ty TNHH Tự Lập	Khu CN Vức, xã Đông Vinh, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	236/QĐ-HQTH	
49	Công ty TNHH SXTM Hưng Tùng	175 phố Tây Sơn, phường An Hoạch, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	238/QĐ-HQTH	
50	Công ty TNHH May Kim Anh	Lô 3-1 KCN Tây Bắc Ga, phường Đông Thọ, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	240/QĐ-HQTH	
51	Công ty TNHH TAE IL BEAUTY	Cum CN Bắc Bỉm Sơn, phường Bắc Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	239/QĐ-HQTH	
52	Công ty cổ phần Thương mại Đá Đông	Khu công nghiệp Vức, phường An Hoạch, thành phố Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	218/QĐ-HQTH	
53	Công ty TNHH May đa lộc	Thôn Yên Hòa, xã Đa Lộc, huyện Hậu Lộc, tỉnh Thanh Hóa	246/QĐ-HQTH	100
54	Công ty TNHH Tân Hồng Phúc	Cụm làng nghề xã Hà Phong, huyện Hà Trung, tỉnh Thanh Hóa	245/QĐ-HQTH	2000
55	Công ty TNHH Ariyoshi Việt Nam	xã Minh Châu, huyện Triệu Sơn, tỉnh Thanh Hóa	249/QĐ-HQTH	
56	Công ty Cổ phần may XK Trường Thắng	Thôn Thái Hòa, xã Minh Thọ, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	248/QĐ-HQTH	
57	Công ty Cổ phần Dược phẩm Thanh Hoa	Lô 4, KCN Tây Bắc Ga, phường Đông Thọ, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	247/QĐ-HQTH	459
58	Công ty TNHH Huệ Anh	K.P.9, đường Trần Hưng Đạo, p Lam Sơn, thị xã Bỉm sơn, tỉnh Thanh Hóa	250/QĐ-HQTH	
59	Công ty TNHH Greenmore Việt Nam	Khu 5, phường Bắc Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	259/QĐ-HQTH	
60	Công ty Cổ phần phát triển Hoàng An	Thôn 06 xã Quảng Lưu, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa	251/QĐ-HQTH	
61	Công ty TNHH Giầy Venus Việt Nam	Cum CN làng nghề, xã Hà Bình, huyện Hà Trung, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	273/QĐ-HQTH	

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
62	Công ty TNHH Giầy Aleron Việt Nam	Khu Cn Hoàng Long, phường Tào Xuyên, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	272/QĐ-HQTH	
63	Công ty TNHH Giầy Aresa Việt Nam	Lô D-KCN Lễ Môn, p. Quảng Hưng, tp Thanh Hóa, tỉnh TH	271/QĐ-HQTH	
64	Công ty TNHH Giầy Roll Sport Việt Nam	Khu Cn Hoàng Long, phường Tào Xuyên, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	270/QĐ-HQTH	
65	Công ty CP Cromit Nam Việt	Thôn Đạt Thành, xã Vân Sơn, huyện Triệu Sơn, tỉnh Thanh Hóa	269/QĐ-HQTH	4032
66	Công ty CP may Vietdaz	thôn 2b, xã Tế Thắng, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	320/QĐ-HQTH	772
67	Công ty CP Thương mại Sài Gòn	Số 673, Bà Triệu, phường Trường Thi, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	296/QĐ-HQTH	50
68	Công ty TNHH Đông Dương	thôn Liên Thành, xã Luận Thành, huyện Thường Xuân, tỉnh Thanh Hóa	297/QĐ-HQTH	56340
69	Công ty TNHH Hoàng Gia HDP	Lô 234, Khu Công nghiệp Hoàng Long, xã Hoằng Long, thành phố Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	303/QĐ-HQTH	1000
70	Công ty TNHH xuất khẩu Phương Đông	Lô 234, Khu Công nghiệp Hoàng Long, xã Hoằng Long, thành phố Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	301/QĐ-HQTH	
71	Công ty TNHH Xuất khẩu Việt Trang	Khu CN làng nghề, thị trấn Nga Sơn, huyện Nga Sơn, tỉnh Thanh Hóa	302/QĐ-HQTH	
72	Công ty CP ĐT & PT Hoàng Sơn	Đội 5, thôn Thanh Liêm, xã Hoằng Sơn, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	288/QĐ-HQTH	
73	Công ty TNHH TOP. APPAREL	Thôn Thịnh Hùng, xã Quảng Thịnh, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	289/QĐ-HQTH	286
74	Công ty TNHH MTV Thuốc lá Thanh Hóa	Thị trấn Hà Trung, huyện Hà Trung, tỉnh Thanh Hóa		
75	Công ty TNHH MTV Tân Thành 2	Thôn 6, Khu CN xã Hà Lĩnh,, huyện Hà Trung, tỉnh Thanh Hóa	262/QĐ-HQTH	
76	Công ty TNHH Soto	Khu đô thị Công nghiệp - Du lịch biển Tiên Trang, xã Quảng Lợi, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa	264/QĐ-HQTH	
77	Công ty TNHH TS Vina	thôn 8, xã Định Liên, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa	263/QĐ-HQTH	
78	Công ty TNHH Tiến	Số 84 Tây Sơn, phường An	265/QĐ-	

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
	Độ	Hoạch, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	HQTH	
79	Công ty TNHH Thanh Bình	Dự án bậc thang thủy điện Trung Xuân, xã Trung Xuân, huyện Quan Sơn, tỉnh Thanh Hóa	319/QĐ-HQTH	3120
80	Công ty TNHH Vĩ Thành	Lô 55-66 KCN Tây Bắc Ga, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	321/QĐ-HQTH	
81	Công ty TNHH Rose Orchard Việt Nam	thôn 8, xã Định Liên, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa		3620
82	Chi nhánh công ty TNHH KNB-CSS Vina	Khu CN, tiểu thủ công nghiệp vừa và nhỏ liên xã, xã Dân Lực, huyện Triệu Sơn, tỉnh Thanh Hóa	323/QĐ-HQTH	6236
83	Công ty TNHH may xuất khẩu Huy Linh	thôn Xuân Sơn, xã Hoằng Sơn, huyện Hoằng Hóa, tỉnh Thanh Hóa	325/QĐ-HQTH	50
84	Công ty TNHH May Phú Anh	thôn 5, xã Đông Anh, huyện Đông Sơn, tỉnh Thanh Hóa	337/QĐ-HQTH	1449
85	Công ty TNHH Mạnh Trang	KCN Vức, xã Đông Hưng, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	333/QĐ-HQTH	
86	Công ty TNHH Y.S Vina	số 09, KCN Bắc Bỉm Sơn, phường Bắc Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	334/QĐ-HQTH	
87	Công ty TNHH Sunhomes Laboratory Việt Nam	Thôn 4, xã Hoằng Thịnh, huyện Hoằng Hóa, tỉnh Thanh Hóa	335/QĐ-HQTH	
88	Công ty CP đầu tư và xây dựng hiện Hồi Xuân Vneco	Xã Thanh Xuân, huyện Quan Hóa, tỉnh Thanh Hóa	341/QĐ-HQTH	5000
89	Công ty TNHH Sản xuất và thương mại Hugo Lee	thôn Phú Lý, xã Đại Lộc, huyện Hậu Lộc, tỉnh Thanh Hóa	342/QĐ-HQTH	7126
90	Công ty TNHH MS Vina	SỐ 01 lô 07 KCN làng nghề TT Nga Sơn, huyện Nga Sơn, tỉnh Thanh Hóa	347/QĐ-HQTH	
91	Công ty TNHH Sunjin Vina Chi nhánh Thanh Hóa	Cụm làng nghề xã Quảng Phong, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa	350/QĐ-HQTH	50
92	Công ty CP Năng lượng Sông Lam Sơn La	Chân công trình nhà máy điện mặt trời Yên Định, xã Yên Thái, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa	357/QĐ-HQTH	2000
93	Công ty TNHH XNK Vina Link	KCN Đông Tiến, thị trấn Rừng Thông, huyện Đông Sơn, tỉnh Thanh Hóa	356/QĐ-HQTH	500
94	Công ty CP Khoáng	Số 84 Tây Sơn, phường An	371/QĐ-	450

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
	sản vật liệu Á Cộng	Hoạch, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	HQTH	
95	Chi nhánh công ty CP tập đoàn quốc tế ABC tại Thanh Hóa	Cụm CN - Tiểu thủ CN xã Thiệu Dương, tp Thanh Hóa	336/QĐ-HQTH	1000
96	Công ty CP xuất nhập khẩu Gralimex	Cụm CN Đông Lĩnh, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	344/QĐ-HQTH	1100
97	Công ty TNHH Vina print	Thôn yên định 1, xã Định Tân, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa	353/QĐ-HQTH	600
98	Công ty TNHH MTV polywell Creation Ltd	khu B, Cụm CN - tiểu thủ CN vừa và nhỏ liên xã Dân Lực, Dân Quyền và Dân lý, xã Dân Quyền, huyện Triệu Sơn, tỉnh Thanh Hóa	361/QĐ-HQTH	400
99	Công ty TNHH In Kyung Vina Co., Ltd	Thôn 3, xã Đông Ninh, huyện Đông Sơn, tỉnh Thanh Hóa	362/QĐ-HQTH	
100	Công ty CP Mía đường Lam Sơn	Thị trấn Lam Sơn, huyện Thọ Xuân, tỉnh Thanh Hóa	363/QĐ-HQTH	
101	Công ty giày Annora Việt nam	KKT Nghi sơn, xã Xuân Lâm, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa	370/QĐ-HQTH	
102	Công ty TNHH giày Sunjade Việt nam	Lô B, KCN Lễ Môn, phường Quảng Hưng, tp Thanh Hóa	369/QĐ-HQTH	
103	Công ty TNHH Máy giầy Đông Thành Việt Nam	Lô C5, KCN Tây Bắc Ga, phường Đông Thọ, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	386/QĐ-HQTH	2084
104	Công ty TNHH MTV Tự động hóa máy giầy Toàn Thịnh	Lô C5, KCN Tây Bắc Ga, phường Đông Thọ, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	387/QĐ-HQTH	532
105	Công ty CP Khai thác và chế tác đá Thanh Sơn	số 88 Tây Sơn, phường An Hoạch, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	403/QĐ-HQTH	
106	Công ty CP đầu tư phát triển sản xuất và XNK An Phước	Nhà máy sản xuất sợi dệt kết hợp phát triển vùng nguyên liệu cây gai trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa, xã Cẩm Tú, huyện Cẩm Thủy, Thanh Hóa	405/QĐ-HQTH	
107	Công ty TNHH Dịch vụ Thương mại Đức Tiến	Thôn Văn Sơn, xã Ninh Hải, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa	375/QĐ-HQTH	300
108	Công ty TNHH Hug Vina	thôn 8, xã Định Liên, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa	379/QĐ-HQTH	1134
109	Công ty CP Môi trường Nghi Sơn	KKT Nghi Sơn, xã Trường Lâm, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa	378/QĐ-HQTH	1920
110	Công ty CP Nông sản	số 22 Cao Sơn, phường An	380/QĐ-	

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
	thực phẩm Việt - Hưng	Hoạch, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	HQTH	
111	Công ty TNHH Thasa Việt Nam	SN 08, ngõ Quang Vinh, p.Đông Thọ, tp Thanh Hóa	447/QĐ-HQTH	140
112	Công ty TNHH MTV Vôi Việt Nam	Xóm Trường Sơn, phường Đông Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa	443/QĐ-HQTH	679
113	Công ty TNHH May XK Thái Sơn	Thôn Trung Hậu, xã Hoằng Trung, huyện Hoằng Hóa, tỉnh Thanh Hóa	425/QĐ-HQTH	530
114	Công ty TNHH May mặc XK TTA	Thôn Yên Thái, xã Hoằng Giang huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	430/QĐ-HQTH	300
115	Công ty TNHH DMC Kovi	Thôn Phú hậu 1, Xã Xuân Vinh, huyện Thọ Xuân, tỉnh Thanh Hóa	448/QĐ-HQTH	100
116	Công ty TNHH Young Han	Lô 75, khu A, KCN Đình Hương - Tây Bắc Ga (giai đoạn 2), xã Đông Lĩnh, tp Thanh Hóa	449/QĐ-HQTh	105
117	Công ty TNHH Sản xuất và Kinh doanh Vật liệu xây dựng Minh Thành	Khu làng nghề xã Yên Lâm, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa	501/QĐ-HQTH	8619
118	Công ty TNHH Thanh Nghệ	KCN Đông Lĩnh, thành phố Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	500/QĐ-HQTH	
119	HTX Khai thác chế biến đá Đồng Thắng	Xóm 6, Khu làng nghề xã Đồng Thắng, tỉnh Thanh Hóa	473/QĐ-HQTH	1868
120	Công ty TNHH South Asia Garment Limited	Lô 76-85, KCN Đình Hương-Tây Bắc Ga (giai đoạn 2), xã Đông Lĩnh, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	471/QĐ-HQTH	2000
121	Công ty TNHH MTV Sản xuất và thương mại Bảo Phong	Thôn 4, xã Hoằng Lương, huyện Hoằng Hóa, tỉnh Thanh Hóa	477/QĐ-HQTH	500
122	Công ty CP Phát triển XNK Nam Vinh	phố Tây Sơn, phường An Hoạch, , tp Thanh Hóa	493/QĐ-HQTH	150
123	Công ty CP điện cơ và xây lắp công trình Thanh Hóa	KCN Lễ Môn, phường Quảng Hưng, tp Thanh Hóa	478/QĐ-HQTH	
124	Công ty TNHH Tiến Độ	Xưởng sản xuất Cty TNHH Tiến Độ, xã Cao Thịnh, huyện Ngọc Lặc, tỉnh Thanh Hóa	511/QĐ-HQTH	1000
125	Công ty TNHH Giầy Alena Việt Nam	xã Định Liên, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa	545/QĐ-HQTH	
126	Công ty CP May Hợp Lực	Thôn Hợp Lực, xã Quảng Hợp, huyện Quảng Xương,	538/QĐ-HQTH	270

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
		tỉnh Thanh Hóa		
127	Công ty TNHH Việt Pan - Pacific Thanh Hóa	Khu đất công nghiệp Hạ Sơn, thị trấn Ngọc Lặc, huyện Ngọc Lặc, tỉnh Thanh Hóa	542/QĐ-HQTH	
128	Công ty TNHH S&H Vina	Thôn Tân Lý, xã Thành Tâm, huyện Thạch Thành, tỉnh Thanh Hóa	550/QĐ-HQTH	
129	Công ty TNHH Dream F Thanh Hóa	Thôn 12, xã Minh Khôi, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa	543/QĐ-HQTH	
130	Công ty TNHH Tân Nam Phong	Khu A, KCN Lễ Môn, phường Quảng Hưng , tp Thanh Hóa	537/QĐ-HQTH	
131	Công ty CP Gang Thép Nghi Sơn	Khu Liên hợp Gang thép Nghi Sơn-Khu kinh tế Nghi sơn, xã Hải Thượng, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa	513/QĐ-HQTH	10800
132	Công ty TNHH Đá Cúc Khang	Số 229/282 Bà Triệu, phường Đông Thọ, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	533/QĐ-HQTH	
133	Công ty TNHH Thanh Thanh Tùng	Xóm Quang, xã Đông Hưng, thành phố Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa	525/QĐ-HQTH	
134	Công ty CP Dịch vụ may XK Xuân Lam	Thôn Phúc Lâm, xã Xuân Lam, huyện Thọ Xuân, tỉnh Thanh Hóa	526/QĐ-HQTH	950
135	Công ty TNHH Ivory Việt Nam Thanh Hóa	Khu 1, Thị trấn Hậu Lộc, huyện Hậu Lộc, tỉnh Thanh Hóa	559/QĐ-HQTH	
136	Công ty CP Đầu tư Khoáng sản Đại Dương	Nhà máy sản xuất bao bì Đại Dương, xã Trường Lâm, huyện Tĩnh Gia		18000
137	Công ty CP SX&TM Tổng hợp Cường Phát	Nhà máy may Cường THịnh Phát, lô 11/17, KCN Đông Vinh, tp Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa		400
138	Công ty TNHH Dịch vụ và chăn nuôi NewHope Thanh Hóa	Thôn Tượng Liên 1, xã Thạch Tượng, huyện Thạch Thành, tỉnh Thanh Hóa		4000
139	Công ty TNHH May HGP	Thôn Lý Bắc, xã Thăng Bình, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa		60
140	Công ty TNHH Champion Vina	Đội 5, xã Nga Thủy, huyện Nga Sơn, tỉnh Thanh Hóa		116
141	Công ty TNHH Phú Phát	SN 13 đường Trần Quý Cáp, khu phố 4, phường Phú Sơn, thị xã Bỉm Sơn, tỉnh Thanh Hóa		240

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
142	Công ty CP May Đông Sơn	thôn Yên Doãn 2, xã Đông Yên, huyện Đông Sơn, tỉnh Thanh Hóa		333
143	Công ty TNHH May Tùng Phương	KM5+500, đường 47 kéo dài, xã Xuân Phú, huyện Thọ Xuân, tỉnh Thanh Hóa		1000
144	Công ty TNHH Điện Nghi Sơn 2	Xã Hải Hà, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa		100000
145	Công ty TNHH 888	Thôn Hợp Phương, xã Quảng Hợp, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa		2111
146	Công ty TNHH MTV Bò sữa Việt nam	Khu phố Sao Đỏ, thị trấn THống Nhất, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa		86880
147	Công ty CP Y30	Số 10 Trần Thị Nam, phường Trường Thi, tp Thanh Hóa		320
148	Công ty TNHH Autodi Vina	Lô CN-05/3-4, Nam Khu A KCN Bỉm Sơn, phường Bắc Sơn, thị xã Bỉm Sơn		175
149	Công ty TNHH May Hưng đông Hưng Yên	Thôn Yên Minh, xã Trường Sơn, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa		330
150	Công ty CP Xây dựng và nội thất Việt	Thôn 4 xã Quảng Lĩnh, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa		2000
151	Công ty CP SX TM QT T&M	Thôn Nhuyễn Sơn, xã Tượng Lĩnh, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa		50
152	Công ty TNHH Kuwait VN Petrochemicals	KCN số 2, Khu Kinh tế Nghi Sơn, xã Hải Yến, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa		6700
153	Công ty TNHH SX và TM Ngọc Ninh	Thôn Tô, xã Cẩm Bình, huyện Cẩm Thủy, tỉnh Thanh Hóa		3200
154	Công ty TNHH VIHA	Thôn Lựu Khê, xã Yên Trường, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa		180
155	Công ty TNHH May Xuân Thành	Thôn Ngọc Diêm 1, xã Quảng Chính, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa		504
156	Công ty CP Cromit Cổ định Thanh Hóa TKV	Xóm 8, xã Tân Ninh, huyện Triệu Sơn, tỉnh Thanh Hóa		711
157	Công ty Sunny Apparel	Tiểu khu 3 Thị trấn Hà Trung, huyện Hà Trung, tỉnh Thanh Hóa		600
158	Công ty XNK Thiên Việt	Lô C4, KCN Tây Bắc Ga, phường Đông Thọ, TP		60

TT	Tên Doanh Nghiệp	Địa chỉ kho bãi	Quyết định đã cấp	Tổng diện tích kho bãi (m2)
		Thanh Hóa		
159	Công ty TNHH BAC VINA	Thôn 5, xã Quảng Nhân, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa		100
160	Công ty TNHH DV-VT Sông Lam	Thôn Thanh Bình, xã Thanh Sơn, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa		100
161	Công ty TNHH Hoa Thành - Chi nhánh Thanh Hóa	Lô D, KCN Lễ Môn,phường Quảng Hưng, TP TH		6420
162	Công ty TNHH giầy Kim Việt VN	Thôn 2B, xã Tế Thắng, huyện Nông Cống, tỉnh TH		50
163	Công ty TNHH Việt Thanh - Stone	xã Vĩnh Hòa, huyện Vĩnh Lộc, tỉnh Thanh Hóa		3000
164	Công ty CP dụng cụ thể thao Delta	Thôn Giữa, xã Phú Lộc, huyện Hậu Lộc, tỉnh TH		1500
165	Công ty TNHH May sumec Việt Nam	Thôn 7, xã Vân Sơn, huyện Triệu Sơn, tỉnh TH		2500
166	Công ty TNHH SX KD Bao bì Hàn Việt	Lô 16-17 Cụm CN Hà Phong mở rộng, xã Hà Đông, huyện Hà Trung, tỉnh TH		135
167	Công ty TNHH Daehan Global Thanh Hóa	Thôn 6, xã Hoằng Kim, huyện Hoằng Hóa, tỉnh TH		8000
168	Công ty CP Gang thép Nghi Sơn	Khu Hậu cần cảng Nghi Sơn, xã Hải Hà, huyện Tĩnh Gia, tỉnh TH		16000
169	Công ty TNHH MTV TCE Jeans	thôn 1 Lê Lợi, xã Hoằng Đồng, huyện Hoằng Hóa, tỉnh TH		6372
170	Công ty TNHH Ferocrom Thanh hóa	Thôn Liên Sơn, xã Hải THượng, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa		4275
171	Công ty Cổ phần Entertech Việt Nam	Thôn 5, xã Quí Lộc, huyện Yên Định, tỉnh Thanh Hóa		20
172	Công ty CP Thơm Xô Holdings	Thôn Thạch Lãng, xã Trường Minh, huyện Nông Cống, tỉnh Thanh Hóa		100
173	Công ty TNHH May Phúc Oanh	Thôn Ngọc Diêm 1, xã Quảng Chính, huyện Quảng Xương, tỉnh Thanh Hóa		220
	Tổng			**640456**

Nguồn: Cục Hải Quan Thanh Hóa, 2019

PHỤ LỤC 6

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn nhất thế giới

STT	Tên doanh nghiệp	Trụ sở chính	Doanh thu thuần (Triệu USD)
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	Hoa Kỳ	27.598
2	Kuehne + Nagel	Đức	22.574
3	DB Schenker	Đức	18.560
4	Nippon Express	Nhật Bản	16.720
5	C.H. Robinson	Hoa Kỳ	14.869
6	DSV	Đan Mạch	11.374
7	Sinotrans	Trung Quốc	9.530
8	XPO Logistics	Hoa Kỳ	9.506
9	UPS Supply Chain Solutions	Hoa Kỳ	7.981
10	CEVA Logistics	Áutralia	6.994
11	Expeditors	Hoa Kỳ	6.921
12	DACHSER	Đức	6.911
13	J.B. Hunt (JBI, DCS & ICS)	Hoa Kỳ	6.828
14	GEODIS	Pháp	6.255
15	Hitachi Transport System	Nhật Bản	5.935
16	Panalpina	Thụy Sỹ	5.621

Nguồn: Armstrong & Associates,Inc và tổng hợp của Ban biên tập

PHỤ LỤC 7
Doanh thu, chi phí logistics và dịch vụ 3PL tại các quốc gia và vùng lãnh thổ

Tên nước	GDP 2016 (Tỷ USD)	**Logistics (GDP %)**	Chi phí logistics (tỷ USD)	Doanh thu 3PL trong tổng logistics %	Doanh thu 3PL
Australia	1259	**8,6%**	108,3	10,2%	11,0
Bangladesh	227,9	**15,6%**	35,6	7,9%	2,8
China	11218,3	**14,5%**	1.626,7	10,2%	166,7
Hong Kong	320,7	**8,5%**	27,2	11,0%	3,0
Ấn Độ	2256,4	**13,0%**	293,1	7,0%	20,5
Indonesia	932,4	**24,0%**	223,8	7,3%	16,3
Nhật Bản	4938,6	**8,5%**	419,8	10,5%	44,1
Macao	44,1	**10,0%**	4,4	9,1%	0,4
Malaysia	296,4	**13,0%**	38,5	7,0%	2,7
New Zealand	182	**11,2%**	20,4	9,3%	1,9
Philippines	304,7	**13,0%**	39,6	7,1%	2,8
Singapore	297	**8,5%**	25,2	11,5%	2,9
Hàn Quốc	1411,3	**9,0%**	126,9	11,1%	14,1
Đài Loan	528,6	**9,0%**	47,7	10,9%	5,2
Thái Lan	406,9	**15,0%**	61,0	7,4%	4,5
Việt Nam	**201,3**	**20,0%**	**40,3**	**7,4%**	**3,0**
Pháp	2.463,2	**9,5%**	233,7	10,5%	24,5
Đức	3.466,6	**8,8%**	305,5	10,5%	32,1
Anh	2.629,2	**8,8%**	230,4	10,5%	24,2
Mỹ	18.569,1	**8,2%**	1.522,7	11,0%	166,8
Brazil	1.798,6	**11,6%**	208,6	9,0%	18,8

Nguồn: Armstrong & Associates, Inc. Databases tính toán từ số liệu của Quỹ tiền tệ quốc tế, Hội đồng logistics Úc, NESDB (số liệu công bố tháng 11/2017) - Báo cáo logistics Việt Nam 2018

PHỤ LỤC 8. Tổng hợp cac chi phí cho một chuyến tàu container quốc tế vào Nghi Sơn năm 2019

TT	Nội dung	Đơn giá	Thuế VAT(10%)	Tổng cộng (đồng)
1	Dịch vụ hoa tiêu	20.541.360	-	20.541.360
2	Phí trọng tải	22.181.000	-	22.181.000
3	Phí đảm bảo hàng hải	37.839.000	-	37.839.000
4	Lệ phí ra vào cảng biển	2.324.000	-	2.324.000
5	Phí kiểm dịch	2.400.000	-	2.400.000
6	Phí dịch vụ đại lý	6.351.818	635.182	6.987.000
	Tổng cộng			92.272.360

PHỤ LỤC 9

Hệ thống phần mềm/ Ứng dụng Logistics tại các doanh nghiệp

STT	Công nghệ/thiết bị	Tình hình phổ biến/ Ứng dụng	Tỷ lệ Ước tính
1	Quản lý dịch vụ giao nhận truyền thống (FMS)	Quản lý hoạt động giao nhận vận tải quốc tế của các LSP	<50%
2	Quản lý vận tải (TMS-1)	Quản lý hoạt động vận tải đường bộ trong nước	>50%
3	Quản lý vận tải (TMS-2)	Quản lý vận tải quốc tế	<30%
4	Quản lý kho hàng (WMS-1) quy mô nhỏ	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<50%
5	Quản lý kho hàng (WMS-2) quy mô lớn – nhiều kho	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<30%
6	Quản lý quan hệ khách hàng (CRM)	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<30%
7	Trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)	Quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ 3PL của các LSP	<30%
8	Các hệ thống đo lường, theo dõi điện tử	Quản lý hoạt động giao nhận vận tải quốc tế của các LSP	<30%
9	Các hệ chuyên gia – trí tuệ nhân tạo	Trong các hoạt động hỗ trợ quản lý chuỗi cung ứng như lập kế hoạch, mua hàng, sản xuất, vận chuyển, phân phối, bán lẻ.	<1%
10	Hoạch định nguồn lực doanh nghiệp (ERP)	Quản lý điều hành doan nghiệp sản xuất	<30%
11	Hệ thống lập kế hoạch vật tư logistics & chuỗi cung ứng (MRP)	Quản lý điều hành doan nghiệp sản xuất	<50%

Nguồn: Báo cáo logistics Việt Nam 2018

PHỤ LỤC 10. Lịch trình tàu container qua cảng Nghi Sơn – Thanh Hoá năm 2019

SHIP: **AS FLORA**

FLAG: **PORTUGAL**

TT	Tên cảng	Mã cảng	Tên nước	Ngày đến (dd/mm/yyyy)	Ngày đi (dd/mm/yyyy)
1	HAIPHONG	VNHPH	VIETNAM	19.06.19	20.06.19
2	NGHI SON	VNNGH	VIETNAM	21.06.19	21.06.19
3	ZHANJIANG (tỉnh Quảng Đông)	CNZHA	CHINA	22.06.19	23.06.19
4	HONG KONG	HKHKG	CHINA	23.06.19	24.06.19
5	NANSHA (tỉnh Quảng Châu)	CNNSA	CHINA	24.06.19	24.06.19
6	HAIPHONG	VNHPH	VIETNAM	26.06.19	27.06.19

NANSHA: Quảng Châu

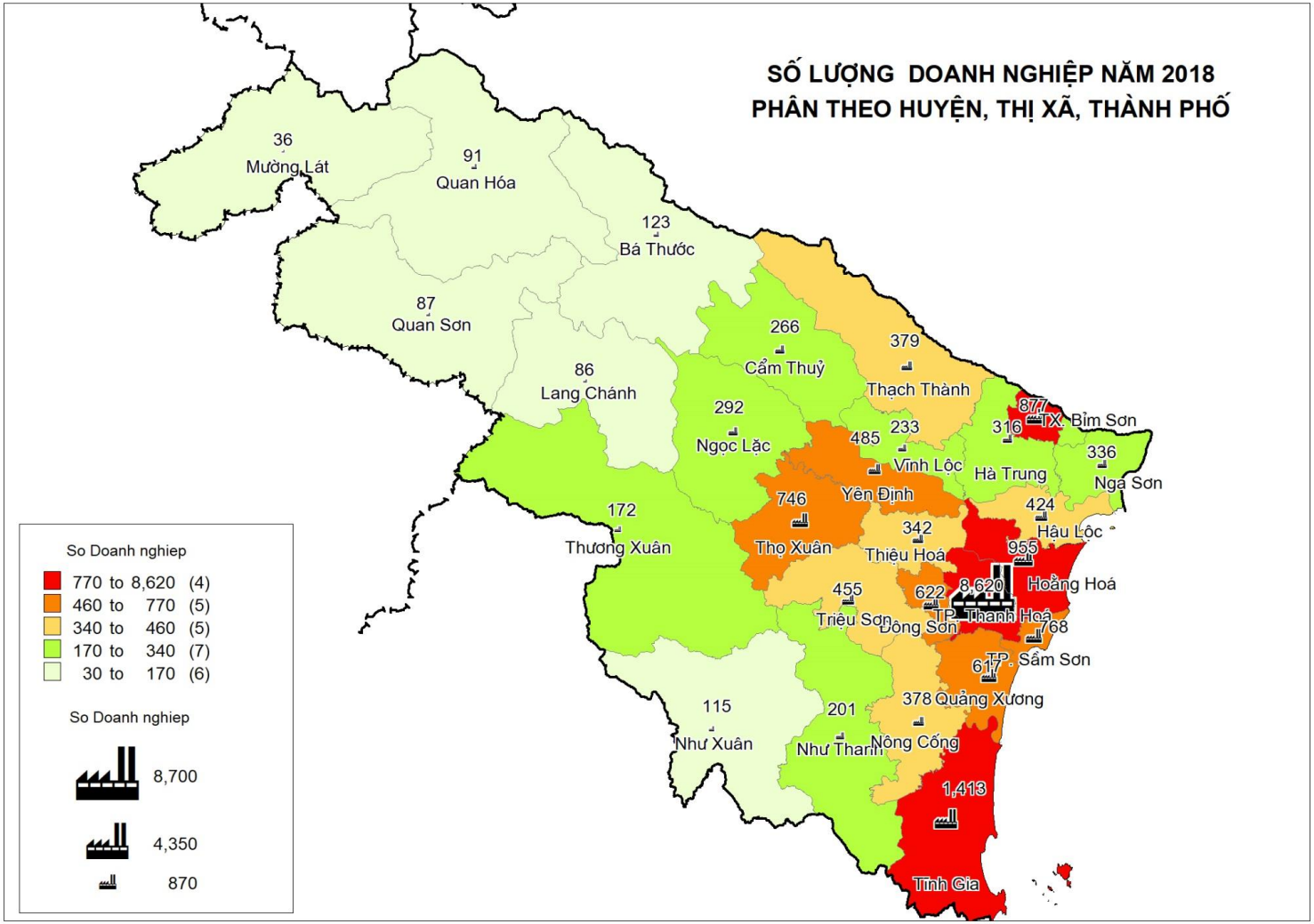
ZHANJIANG: Cảng Trạm Giang nằm ở cực nam của tỉnh Quảng Đông Trung Quốc

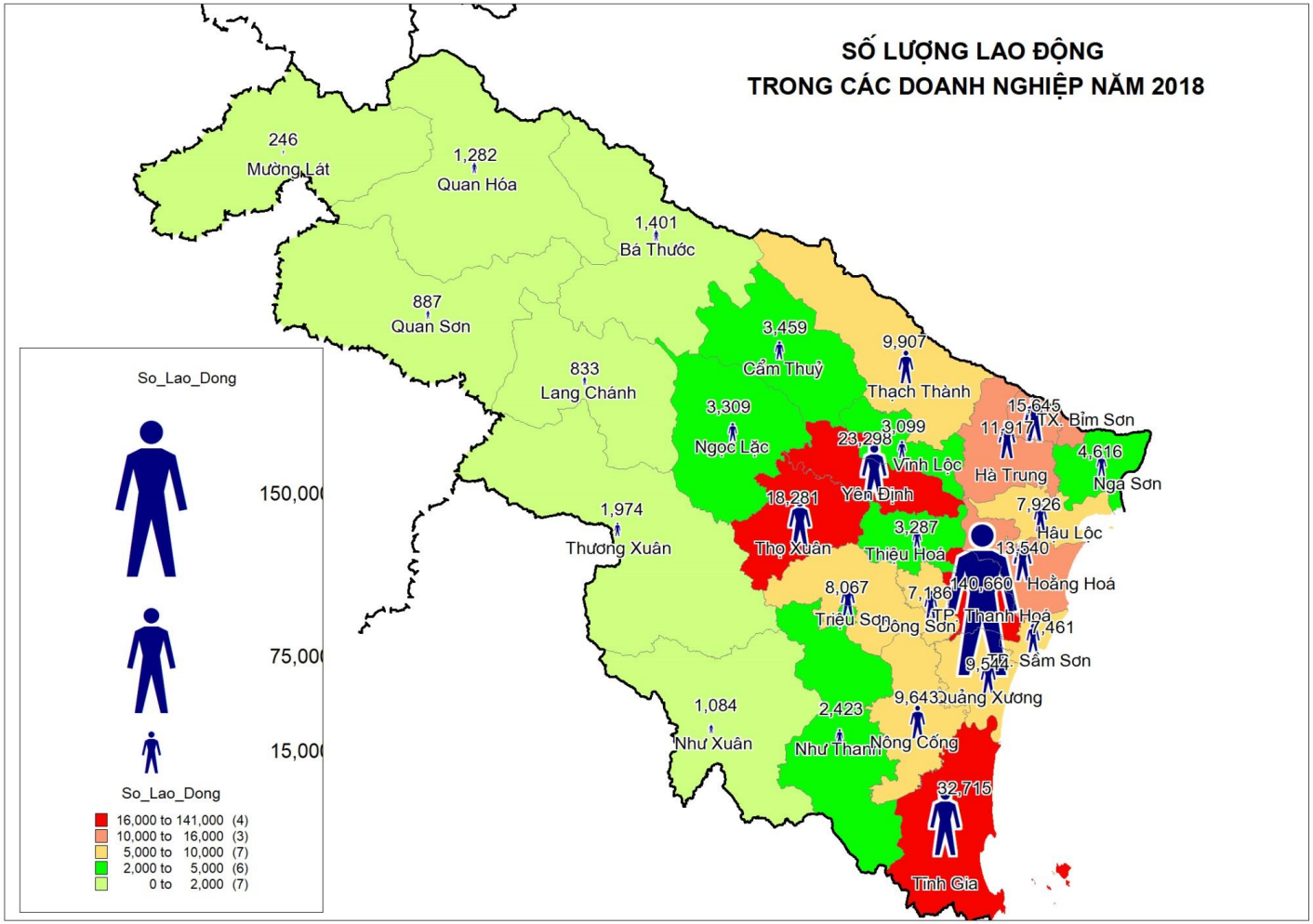
Tổng hợp kết quả dự báo nhu cầu sử dụng kho bãi đến năm 2030

TT	TP/Huyện	Ước nhu cầu diện tích kho bãi (ha)	
		Hiện trạng	Quy hoạch
1	Thành phố Thanh Hoá	79,7	181,9
2	Thị xã Sầm Sơn	1,5	15,0
3	Thị xã Bỉm Sơn	20,8	190,5
4	Huyện Thọ Xuân	163,1	185,3
5	Huyện Đông Sơn	2,2	7,5
6	Huyện Nông Cống	2,3	6,9
7	Huyện Triệu Sơn	1,7	2,7
8	Huyện Quảng Xương	11,4	18,6
9	Huyện Hà Trung	2,8	3,0
10	Huyện Nga Sơn	1,1	2,1
11	Huyện Yên Định	2,1	21,0
14	Huyện Hậu Lộc	1,9	6,0
16	Huyện Vĩnh Lộc	1,5	9,0
17	Huyện Thạch Thành	2,2	45,0
18	Huyện Cẩm Thuỷ	2,6	5,9
19	Huyện Ngọc Lặc	19,3	59,4
20	Huyện Lang Chánh	0,2	6,0
21	Huyện Như Xuân	3,9	50,3
22	Huyện Như Thanh	0,6	9,0
23	Huyện Thường Xuân	0,5	9,0
24	Huyện Bá Thước	0,3	10,4
26	Huyện Quan Sơn	0,2	6,0
27	Huyện Mường Lát	0,1	1,5

PHỤ LỤC 11

Số lượng các doanh nghiệp đăng ký kinh doanh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa phân theo đơn vị hành chính 2018 ảnh hưởng đến phát triển logistics tỉnh Thanh Hóa



PHỤ LỤC 12

Số lượng lao động các doanh nghiệp đăng ký kinh doanh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa phân theo đơn vị hành chính 2018 ảnh hưởng đến phát triển logistics tỉnh Thanh Hóa