

VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

NGUYỄN BÍCH THẢO

PHÁT TRIỂN CHUỖI LOGISTICS CẢNG BIỂN
TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH TRONG
BỐI CẢNH HỘI NHẬP KINH TẾ QUỐC TẾ

Ngành: Kinh tế quốc tế

Mã số: 931 01 06

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ QUỐC TẾ

Hà Nội, 2026

Công trình được hoàn thành tại:

HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI
VIỆN HÀN LÂM KHXH VIỆT NAM

Người hướng dẫn khoa học: **1. TS. Nguyễn Bình Giang**
2. TS. Lê Đăng Minh

Phản biện 1: PGS.TS. Phan Trần Trung Dũng

Phản biện 2: PGS.TS. Từ Thúy Anh

Phản biện 3: TS. Nguyễn Đình Chúc

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng đánh giá luận án ở Khoa Khoa học quản lý, Học viện KHXH – Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam.

Vào hồi giờ... phút, ngày tháng... năm 2026

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Học viện khoa học xã hội
- Thư viện Quốc gia Việt Nam

MỞ ĐẦU

1. Tính cần thiết của đề tài

Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm kinh tế, thương mại và logistics lớn nhất cả nước, giữ vai trò cửa ngõ giao thương quốc tế với hệ thống cảng biển trọng điểm, hạ tầng giao thông đa phương thức và khả năng kết nối chuỗi cung ứng trong nước và quốc tế. Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, đặc biệt với việc thực thi các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như CPTPP, EVFTA và RCEP, chuỗi logistics cảng biển không chỉ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế mà còn trở thành động lực thúc đẩy tăng trưởng thương mại và phát triển bền vững. Mặc dù đạt được nhiều kết quả tích cực, chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh vẫn còn tồn tại những hạn chế như hạ tầng kết nối chưa đồng bộ, tình trạng ùn tắc, chi phí logistics còn cao, mức độ ứng dụng công nghệ số và liên kết giữa các chủ thể trong chuỗi còn hạn chế. Những vấn đề này ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng, chất lượng dịch vụ logistics và khả năng hội nhập vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Xuất phát từ yêu cầu thực tiễn đó, nghiên cứu *“Phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế”* được thực hiện nhằm đánh giá thực trạng, phân tích các nhân tố tác động và đề xuất các giải pháp phát triển chuỗi logistics cảng biển theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và ngành logistics Việt Nam nói chung trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

2. Mục đích nghiên cứu

2.1. Mục tiêu tổng quát

Phân tích và đánh giá thực trạng phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế; xác định các nhân tố tác động và đề xuất hệ thống giải pháp, kiến nghị nhằm phát triển chuỗi logistics cảng biển theo hướng hiện đại, hiệu quả, bền vững, nâng cao năng lực cạnh tranh và khả năng hội nhập vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

2.2. Mục tiêu cụ thể

Đánh giá thực trạng phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Phân tích các nhân tố ảnh hưởng và tác động của hội nhập kinh tế quốc tế đến sự phát triển chuỗi logistics cảng biển.

Xác định những cơ hội, thách thức và các hạn chế trong phát triển chuỗi logistics cảng biển của Thành phố Hồ Chí Minh.

Đề xuất các giải pháp và kiến nghị chính sách nhằm phát triển chuỗi logistics cảng biển theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững, đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế.

3. Nhiệm vụ nghiên cứu

Để đạt được mục tiêu nghiên cứu, luận án thực hiện các nhiệm vụ sau:

Hệ thống hóa cơ sở lý luận và xây dựng khung phân tích về phát triển chuỗi logistics cảng biển trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

Phân tích, đánh giá thực trạng phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh theo khung phân tích đã xây dựng.

Đánh giá những kết quả đạt được, hạn chế, nguyên nhân và các thách thức trong phát triển chuỗi logistics cảng biển.

Đề xuất các giải pháp và kiến nghị nhằm phát triển chuỗi logistics cảng biển theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững, đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế.

4. Câu hỏi nghiên cứu

Luận án tập trung trả lời ba câu hỏi nghiên cứu chính:

(1) Chuỗi logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh hiện đang ở mức độ phát triển nào so với yêu cầu của hội nhập kinh tế quốc tế, và đâu là các điểm nghẽn cốt lõi cần ưu tiên giải quyết?

(2) Các FTA thế hệ mới (CPTPP, EVFTA, RCEP) đã và đang tác động như thế nào đến cấu trúc, chất lượng và tính cạnh tranh của chuỗi logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh?

(3) Cần triển khai các giải pháp hệ thống nào để phát triển chuỗi logistics cảng biển thành phố Hồ Chí Minh theo hướng thông minh, xanh và có khả năng cạnh tranh quốc tế bền vững đến năm 2030?

5. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm các chủ thể, hoạt động và mối liên kết trong hệ sinh thái cảng biển như: hệ thống cảng biển, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các cơ quan quản lý nhà nước. Luận án tiếp cận chuỗi logistics cảng biển như một hệ thống liên kết thống nhất, trong đó các chủ thể tương tác và phối hợp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động, năng lực cạnh tranh và khả năng hội nhập quốc tế.

6. Phạm vi nghiên cứu

Về không gian, luận án tập trung nghiên cứu chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh, đồng thời xem xét mối liên kết với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, đặc biệt là cụm cảng Cái Mép - Thị Vải và hệ thống logistics tại Bình Dương, Đồng Nai. Về thời gian, luận án phân tích giai đoạn 2019–2025 và đề xuất giải pháp đến năm 2030. Về nội dung, luận án nghiên cứu chuỗi logistics hàng hóa gắn với hệ thống cảng biển, từ tiếp nhận, bốc dỡ, lưu kho, vận chuyển đến phân phối, không bao gồm logistics hàng không, logistics thương mại điện tử không qua cảng biển và logistics đường bộ không kết nối với cảng.

7. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính kết hợp với phân tích tổng hợp dữ liệu thứ cấp, phù hợp với bản chất của đối tượng nghiên cứu là hệ thống chính sách và thực tiễn vận hành của một hệ sinh thái logistics phức hợp.

7.1. Phương pháp tổng hợp và phân tích tài liệu

Phương pháp tổng hợp và phân tích tài liệu được sử dụng để hệ thống hóa cơ sở lý luận và các nghiên cứu trong nước, quốc tế về logistics cảng biển, làm cơ sở xây dựng khung lý thuyết, xác định khoảng trống nghiên cứu và nền tảng lý luận cho luận án.

7.2. Phương pháp phân tích dữ liệu thứ cấp

Luận án sử dụng dữ liệu thứ cấp từ các cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức quốc tế và các công trình nghiên cứu liên quan. Dữ liệu được tổng hợp, phân tích và so sánh nhằm đánh giá thực trạng phát triển chuỗi

logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh, đồng thời nhận diện các hạn chế, nguyên nhân và làm cơ sở đề xuất các giải pháp phát triển phù hợp.

7.3. Phương pháp so sánh và phân tích chính sách

Phương pháp so sánh và phân tích chính sách được sử dụng để đối chiếu mô hình phát triển logistics cảng biển của Thành phố Hồ Chí Minh với một số mô hình điển hình trên thế giới, kết hợp phân tích SWOT nhằm đánh giá thực trạng, nhận diện cơ hội, thách thức và đề xuất các giải pháp phát triển phù hợp.

7.4. Khung nghiên cứu

Để giải quyết mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu, luận án xây dựng khung nghiên cứu tích hợp theo logic từ bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và cơ sở lý luận đến phân tích thực trạng, nhận diện các vấn đề cốt lõi và đề xuất giải pháp phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh. Khung nghiên cứu được xây dựng trên cơ sở vận dụng các lý thuyết về chuỗi cung ứng, hệ sinh thái đổi mới, quản trị rủi ro, logistics hậu phương và phát triển bền vững; đồng thời phân tích các nội dung chủ yếu gồm hạ tầng, dịch vụ logistics, nguồn lực, chuyển đổi số, logistics xanh và thể chế. Trên cơ sở đánh giá thực trạng, luận án đề xuất hệ thống giải pháp theo hướng hiện đại, tích hợp và bền vững nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của chuỗi logistics cảng biển trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

8. Đóng góp mới của luận án

8.1. Về mặt lý luận

Luận án đã xây dựng khung phân tích tích hợp về phát triển chuỗi logistics cảng biển trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế trên cơ sở kết hợp các lý thuyết về chuỗi cung ứng, hệ sinh thái đổi mới, quản trị rủi ro, logistics hậu phương và phát triển bền vững. Điểm mới của khung phân tích là tiếp cận cảng biển như trung tâm của hệ sinh thái logistics vùng, thay vì một mắt xích vận hành độc lập. Trên cơ sở đó, luận án đề xuất khung phân tích gồm sáu nội dung phát triển: hạ tầng và kết nối đa phương thức, dịch vụ logistics, nguồn lực, chuyển đổi số, logistics xanh và thể chế;

góp phần bổ sung cơ sở lý luận và cung cấp cách tiếp cận phù hợp với điều kiện phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

8.2. Về mặt thực tiễn

Luận án đã đánh giá toàn diện thực trạng phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, qua đó nhận diện các hạn chế, nguyên nhân và những vấn đề mang tính cấu trúc ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của chuỗi logistics cảng biển. Trên cơ sở đó, luận án đề xuất hệ thống giải pháp và kiến nghị chính sách theo hướng hiện đại, tích hợp và bền vững, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển và chuỗi logistics, đồng thời cung cấp cơ sở tham khảo cho các cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp trong hoạch định chính sách, đầu tư và phát triển logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh cũng như các địa

phương có điều kiện tương đồng.

9. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, luận án được kết cấu thành bốn chương:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu về phát triển chuỗi logistics cảng biển

Chương 2: Cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về phát triển chuỗi logistics cảng biển

Chương 3: Thực trạng phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh .

Chương 4: Giải pháp phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU VỀ PHÁT TRIỂN CHUỖI LOGISTICS CẢNG BIỂN

1.1. Nhóm nghiên cứu về lý luận phát triển chuỗi logistics và cảng biển

1.1.1. Nghiên cứu quốc tế về chuỗi cung ứng và logistics cảng biển

Christopher (2016) trong Logistics & Supply Chain Management; Frohlich & Westbrook (2001) trong nghiên cứu về Mô hình “Arcs of Integration” (Các vòng cung tích hợp); Sheffi (2012) trong Logistics Clusters...

Các nghiên cứu quốc tế đã hình thành nền tảng lý luận tương đối toàn diện về phát triển chuỗi logistics cảng biển, tập trung vào quản trị chuỗi cung ứng tích hợp, kết nối cảng biển với vùng hậu phương, phát triển cụm logistics, hệ sinh thái logistics, quản trị rủi ro và phát triển bền vững. Nhiều nghiên cứu khẳng định vai trò trung tâm của cảng biển trong chuỗi cung ứng toàn cầu, đồng thời nhấn mạnh tầm quan trọng của chuyển đổi số, chia sẻ dữ liệu và tăng cường liên kết giữa các chủ thể nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của hệ thống logistics. Tuy nhiên, các nghiên cứu chủ yếu được thực hiện tại các nền kinh tế phát triển, chưa phản ánh đầy đủ đặc điểm của các đô thị cảng tại các quốc gia đang phát triển như Việt Nam; đồng thời còn thiếu các nghiên cứu tích hợp giữa hạ tầng, chuyển đổi số, logistics xanh và cơ chế điều phối trong phát triển chuỗi logistics cảng biển. Đây là khoảng trống nghiên cứu mà luận án kế thừa và tiếp tục làm rõ.

1.1.2. Nghiên cứu trong nước về lý luận logistics

Đặng Đình Đào và cộng sự (2011) trong *Logistics - những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*, Phan Văn Hòa (2015) tiếp tục đi sâu vào phân tích dịch vụ logistics trong điều kiện mở cửa thị trường; Topolšek, Čižiūnienė & Cvahte Ojsteršek (2018) trong nghiên cứu về định nghĩa logistics vận tải...

Các nghiên cứu trong nước đã góp phần hệ thống hóa cơ sở lý luận về logistics, làm rõ khái niệm, vai trò và sự phát triển của dịch vụ logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu tiếp cận ở phạm vi ngành hoặc quốc gia, chưa tập trung phân tích chuỗi

logistics cảng biển như một hệ sinh thái tích hợp, đồng thời chưa xây dựng được khung phân tích kết hợp các yếu tố hạ tầng, dịch vụ, chuyển đổi số, logistics xanh và thể chế. Đây là khoảng trống nghiên cứu mà luận án tiếp tục kế thừa và phát triển.

1.2. Nhóm nghiên cứu về tác động của hội nhập kinh tế quốc tế đến logistics cảng biển

1.2.1. Nghiên cứu quốc tế về FTA và logistics

Hesse & Rodrigue (2004); Carter & Rogers (2008) trong khuôn khổ Quản trị Chuỗi cung ứng bền vững (SSCM); Alamoush, Ballini và Ölçer (2021), trong nghiên cứu về cảng biển và các Mục tiêu Phát triển Bền vững của Liên Hợp Quốc (United Nations Sustainable Development Goals – UN SDGs)...

Các nghiên cứu quốc tế khẳng định hội nhập kinh tế quốc tế và các FTA thể hệ mới có tác động sâu rộng đến phát triển logistics cảng biển thông qua việc gia tăng lưu chuyển hàng hóa, thúc đẩy chuyển đổi số, logistics xanh và nâng cao năng lực quản trị chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu được thực hiện tại các nền kinh tế phát triển, chưa phản ánh đầy đủ đặc điểm của các quốc gia đang phát triển cũng như tác động của hội nhập đối với hệ sinh thái logistics cảng biển trong bối cảnh đặc thù của Việt Nam.

1.2.2. Nghiên cứu trong nước về hội nhập và logistics

Báo cáo Logistics Việt Nam của Bộ Công Thương (2020, 2023); Các nghiên cứu và báo cáo của Tổng cục Hải Quan (2022, 2023); Các báo cáo của Sở Giao thông Vận tải thành phố Hồ Chí Minh (2022), Sở Công Thương thành phố Hồ Chí Minh (2023) và VLA (2022, 2023); Vương Thị Bích Ngà (2022) qua luận án tiến sĩ đã xác định năm nhóm yếu tố tác động đến sự phát triển logistics Việt Nam; Kỷ yếu hội thảo quốc gia do Học viện Chính trị khu vực I tổ chức năm 2020 với chủ đề phát triển logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đã đề xuất các giải pháp hoàn thiện thể chế và phát triển hạ tầng logistics tích hợp theo vùng. Đây là hướng tiếp cận có giá trị khi xem xét tính liên vùng trong phát triển chuỗi logistics cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ; Nguyễn Bích Thảo (2024) đề xuất mô

hình phát triển hệ sinh thái logistics cảng biển thành phố Hồ Chí Minh trên nền tảng “Cảng biển - Vận tải biển - Dịch vụ hàng hải”...

Các nghiên cứu trong nước đã phân tích tác động của hội nhập kinh tế quốc tế đến phát triển ngành logistics, tập trung vào hạ tầng, thể chế, nguồn nhân lực, chuyển đổi số và năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, chưa có nhiều nghiên cứu đánh giá toàn diện tác động của các FTA thế hệ mới đối với chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh, đặc biệt dưới góc độ liên kết vùng, hiệu quả chuỗi logistics và phát triển hệ sinh thái logistics cảng biển. Đây là khoảng trống nghiên cứu mà luận án tập trung làm rõ.

1.3. Nhóm nghiên cứu về ứng dụng công nghệ số và logistics xanh

1.3.1. Xu hướng cảng thông minh và chuyển đổi số

International Maritime Organization (2023); Deloitte (2023); Maritime and Port Authority of Singapore (2023), thông qua sáng kiến DigitalPORT@SG™; Theo World Bank (2023) nhấn mạnh rằng một trong những nguyên nhân làm gia tăng chi phí logistics tại các quốc gia đang phát triển là tình trạng kết nối chưa hiệu quả giữa cảng biển, trung tâm logistics và hệ thống vận tải nội địa. Những hạn chế về kết nối hậu phương (Hinterland Connectivity) có thể làm giảm đáng kể hiệu quả khai thác cảng và kéo dài thời gian vận chuyển hàng hóa trong toàn chuỗi logistics (World Bank, 2023).

Các nghiên cứu quốc tế khẳng định chuyển đổi số và phát triển cảng thông minh là xu hướng tất yếu nhằm nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển, tăng cường kết nối giữa các chủ thể trong chuỗi logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh. Các công nghệ như AI, IoT, dữ liệu lớn và tự động hóa được xem là nền tảng của hệ sinh thái logistics hiện đại. Tuy nhiên, việc ứng dụng các mô hình này tại các quốc gia đang phát triển vẫn còn nhiều hạn chế về hạ tầng, năng lực công nghệ và cơ chế phối hợp.

1.3.2. Logistics xanh và yêu cầu bền vững

Carter và Rogers (2008) đã xây dựng khuôn khổ lý thuyết Quản trị chuỗi cung ứng bền vững; Alamoush, Ballini và Ölçer (2021) đã xây dựng bộ chỉ số đánh giá tính bền vững của cảng biển gắn với 17 Mục tiêu Phát triển Bền vững của Liên Hợp Quốc (SDGs); Seuring và Müller (2008)..

cho rằng phát triển bền vững trong logistics không chỉ tập trung vào giảm phát thải mà còn phải xem xét toàn bộ vòng đời của sản phẩm và dòng vật chất trong chuỗi cung ứng. Cách tiếp cận này tạo cơ sở cho việc phát triển các mô hình logistics tuần hoàn và logistics ngược trong tương lai (Seuring và Müller, 2008)...

Các nghiên cứu đều nhấn mạnh phát triển logistics xanh là xu hướng tất yếu trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và yêu cầu giảm phát thải. Chuyển đổi xanh, sử dụng công nghệ sạch và phát triển hạ tầng bền vững ngày càng trở thành tiêu chí quan trọng trong nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển và chuỗi logistics.

1.3.3. Nghiên cứu về logistics địa phương và vùng

Notteboom và Rodrigue (2005); Roso, Woxenius và Lumsden (2009), thông qua mô hình Dry Port; Van Klink và Van den Berg (1998); Agility (2023) và World Bank (2023)...

Các nghiên cứu cho thấy hiệu quả phát triển chuỗi logistics cảng biển phụ thuộc chặt chẽ vào kết nối vùng, logistics hậu phương, vận tải đa phương thức và sự phối hợp giữa các chủ thể trong hệ sinh thái logistics. Tuy nhiên, chưa có nhiều nghiên cứu phân tích toàn diện các yếu tố này trong điều kiện của Thành phố Hồ Chí Minh. Đây là khoảng trống nghiên cứu mà luận án tập trung bổ sung.

1.4. Đánh giá tổng quan và xác định khoảng trống nghiên cứu

1.4.1. Những đóng góp của các công trình đã công bố

Các nghiên cứu trong và ngoài nước đã xây dựng cơ sở lý luận quan trọng về chuỗi logistics cảng biển, quản trị chuỗi cung ứng, chuyển đổi số, logistics xanh và phát triển bền vững; đồng thời đề xuất các mô hình, tiêu chí đánh giá và kinh nghiệm phát triển logistics cảng biển tại nhiều quốc gia. Bên cạnh đó, các nghiên cứu cũng bước đầu phản ánh thực trạng phát triển logistics và hệ thống cảng biển tại Việt Nam, tạo nền tảng lý luận và thực tiễn quan trọng để luận án kế thừa và phát triển.

1.4.2. Những hạn chế và khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu

Thứ nhất, chưa có nghiên cứu tiếp cận hệ sinh thái logistics cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh một cách toàn diện, tích hợp các yếu tố hạ tầng,

dịch vụ, công nghệ, thể chế và liên kết vùng. Mối quan hệ giữa cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh với Cái Mép - Thị Vải và hệ thống ICD Bình Dương, Đồng Nai vẫn chưa được phân tích đầy đủ.

Thứ hai, các nghiên cứu chủ yếu phân tích định tính tác động của các FTA, trong khi còn thiếu bằng chứng thực nghiệm về những thay đổi trong cơ cấu hàng hóa, mức độ tận dụng ưu đãi C/O và thu hút FDI vào lĩnh vực logistics sau khi các FTA có hiệu lực (Bộ Công Thương, 2023; Tổng cục Hải quan, 2023).

Thứ ba, chưa có khung tiêu chí tích hợp “Sổ - Xanh” phù hợp với điều kiện phát triển của cảng biển Việt Nam. Các tiêu chí quốc tế hiện hành chưa phản ánh đầy đủ đặc điểm về nguồn lực, công nghệ và thể chế trong nước.

Thứ tư, chưa có mô hình phát triển chuỗi logistics cảng biển đặc thù cho Thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh đô thị siêu lớn và hội nhập sâu rộng. Mặc dù Nguyễn Bích Thảo (2025) đã phân tích kinh nghiệm từ Singapore, nghiên cứu này chưa xây dựng được khung phân tích tích hợp chuỗi Cảng biển - Vận tải biển - Dịch vụ hàng hải. Đây cũng là khoảng trống mà luận án hướng tới bổ sung.

1.5. Hướng tiếp cận và khung nghiên cứu của Luận án

Từ bốn khoảng trống nghiên cứu đã xác định, luận án này kế thừa và phát triển theo hướng:

Về lý thuyết nền tảng, luận án vận dụng đồng thời ba lý thuyết: (i) Lý thuyết hệ sinh thái đổi mới sáng tạo (Innovation Ecosystem) để phân tích sự tương tác giữa cảng, doanh nghiệp logistics, cơ quan nhà nước và startup công nghệ; (ii) Lý thuyết logistics hậu phương (Hinterland Logistics) để làm rõ tính liên kết vùng như điều kiện cạnh tranh của cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh; (iii) Lý thuyết quản trị rủi ro chuỗi cung ứng (SCRM) để bổ sung chiều “Khả năng chống chịu và phục hồi” - Một chiều quan trọng thường bị bỏ qua trong các nghiên cứu logistics Việt Nam.

Về khung phân tích thực trạng, luận án xây dựng khung năm nội dung phát triển - Hạ tầng tích hợp liên vùng, chất lượng dịch vụ logistics, chuyển đổi số, logistics xanh và thể chế quản trị - Vừa kế thừa các tiêu chí của

Alamoush et al. (2021) và hệ thống đánh giá năng lực logistics của World Bank (2023) vừa bổ sung chiều “Liên kết vùng” và “Hệ sinh thái cảng biển” phù hợp với đặc thù thành phố Hồ Chí Minh.

TIỂU KẾT CHƯƠNG 1

Tổng quan nghiên cứu cho thấy lĩnh vực logistics cảng biển đã hình thành nền tảng lý luận quan trọng về chuỗi cung ứng tích hợp, hệ sinh thái logistics và phát triển bền vững, đồng thời cung cấp nhiều kinh nghiệm thực tiễn về cảng thông minh và logistics xanh. Tuy nhiên, vẫn còn bốn khoảng trống nghiên cứu như đã trình bày. Những khoảng trống này khẳng định tính cần thiết và giá trị khoa học của luận án. Trên cơ sở đó, Chương 2 xây dựng khung lý thuyết và mô hình phân tích; Chương 3 đánh giá thực trạng; Chương 4 đề xuất hệ thống giải pháp phát triển chuỗi logistics cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

CHƯƠNG 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN CHUỖI LOGISTICS CẢNG BIỂN

2.1. Khái quát về phát triển chuỗi logistics cảng biển

2.1.1. Các khái niệm cơ bản

Thuật ngữ logistics có nguồn gốc từ lĩnh vực quân sự, dùng để chỉ hoạt động tổ chức, vận chuyển và cung ứng vật tư phục vụ chiến đấu.

Khái niệm logistics được sử dụng theo định nghĩa của Hội đồng Quản trị Chuỗi cung ứng Hoa Kỳ (*Council of Supply Chain Management Professionals* - CSCMP, 2013;

Khái niệm *chuỗi logistics* phản ánh bước tiến nhận thức quan trọng: Không nhìn nhận logistics như các hoạt động đơn lẻ mà như mạng lưới liên kết đa tác nhân.

Khái niệm *chuỗi logistics cảng biển* được xác định là: Hệ thống tích hợp các hoạt động, tác nhân và luồng thông tin - Hàng hóa - Tài chính xoay quanh cảng biển như mắt xích trung tâm..

2.1.2. Đặc điểm và vai trò của chuỗi logistics cảng biển trong nền kinh tế hiện đại

Thứ nhất, tính đa tác nhân và liên kết hệ sinh thái: Không một tác nhân đơn lẻ nào có thể vận hành độc lập

Thứ hai, tính liên vùng và liên quốc gia: Chuỗi logistics cảng biển vượt ra ngoài địa giới hành chính, kết nối vùng hậu phương (Hinterland) với mạng lưới cảng biển quốc tế.

Thứ ba, tính nhạy cảm với thể chế: Chuỗi logistics cảng biển chịu tác động trực tiếp từ chính sách hải quan, thuế, phí cảng và các quy định quốc tế (IMO, WTO, FTA).

Thứ tư, tính chuyển đổi công nghệ nhanh: IoT, AI, blockchain và tự động hóa đang làm thay đổi căn bản mô hình vận hành cảng biển - Từ lao động thủ công sang cảng thông minh không người (Dark port).

Thứ năm, tính bền vững ngày càng là yêu cầu pháp lý: CBAM của EU, IMO 2020 và các cam kết FTA thế hệ mới buộc chuỗi logistics cảng biển phải tích hợp tiêu chuẩn môi trường như một điều kiện tiếp cận thị trường, không còn là lựa chọn tự nguyện.

2.1.3. Lý luận về hệ sinh thái Cảng biển - Vận tải biển - Dịch vụ Hàng hải

Thành tố thứ nhất là cảng biển, đóng vai trò là hạ tầng trung tâm của hệ sinh thái logistics.

Thành tố thứ hai là vận tải biển, giữ vai trò là trục lưu chuyển vật chất chủ đạo trong thương mại quốc tế.

Thành tố thứ ba là dịch vụ hàng hải, bao gồm toàn bộ các hoạt động hỗ trợ nhằm bảo đảm cho vận hành cảng biển và vận tải biển diễn ra an toàn, liên tục và hiệu quả.

Về phương diện lý luận, mô hình hệ sinh thái Cảng biển - Vận tải biển - Dịch vụ hàng hải có thể được phân tích dựa trên ba đặc trưng cơ bản.

Thứ nhất là tính liên kết mạng lưới (Network connectivity).

Thứ hai là tính cộng sinh giá trị (Value co-creation).

Thứ ba là tính thích ứng động (Dynamic adaptability).

2.2. Nội dung và tiêu chí đánh giá phát triển chuỗi logistics cảng biển

2.2.1. Phát triển hạ tầng cảng biển và kết nối đa phương thức

Hạ tầng là điều kiện nền tảng của chuỗi logistics cảng biển.

2.2.2. Nâng cao chất lượng và đa dạng hóa dịch vụ logistics

Cảng biển thế hệ mới không dừng lại ở chức năng trung chuyển mà mở rộng sang cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng toàn diện

Tiêu chí đánh giá: Tỷ trọng dịch vụ giá trị gia tăng trong tổng doanh thu cảng; thời gian thông quan trung bình; Mức độ hài lòng của doanh nghiệp xuất nhập khẩu; Chỉ số LPI (Logistics Performance Index) của World Bank trên các chiều dịch vụ hải quan và năng lực logistics.

2.2.3. Phát triển thực thể tham gia và nguồn nhân lực

Chuỗi logistics cảng biển chỉ hoạt động hiệu quả khi các tác nhân - Doanh nghiệp cảng, hãng tàu, doanh nghiệp logistics 3PL/4PL, doanh nghiệp xuất nhập khẩu, cơ quan hải quan

2.2.4. Ứng dụng công nghệ số và chuyển đổi số cảng biển :

Chuyển đổi số là nội dung trung tâm trong phát triển cảng biển thế hệ mới.

Tiêu chí đánh giá: Tỷ lệ thủ tục hải quan điện tử hoàn toàn; mức độ tích hợp PCS; số cảng triển khai tự động hóa; mức độ số hóa dựa trên các mô hình chuyển đổi số của World Customs Organization (2023), Singapore Customs (2023), Portbase (2023) và PSA International (2023).

2.2.5. Chuyển đổi xanh và phát triển bền vững chuỗi logistics (Green Port)

Logistics xanh không còn là xu hướng tự nguyện mà đang trở thành yêu cầu pháp lý bắt buộc. Cơ chế Điều chỉnh Biên giới Carbon (CBAM) của EU áp dụng từ 2026 sẽ trực tiếp tác động đến hàng xuất khẩu Việt Nam qua cảng thành phố Hồ Chí Minh. Quy định IMO 2020 về giới hạn lưu huỳnh trong nhiên liệu tàu biển và lộ trình phát thải Net Zero IMO 2050 cũng đặt ra áp lực lớn lên toàn chuỗi vận tải biển.

2.2.6. Hoàn thiện khung thể chế và cơ chế điều phối

Thể chế quản trị là “Phân nôi của tăng băng” - Quyết định toàn bộ điều kiện vận hành của chuỗi logistics cảng biển

2.3. Các yếu tố tác động đến phát triển chuỗi logistics cảng biển trong bối cảnh hội nhập quốc tế

2.3.1. Tác động từ các định chế thương mại quốc tế và FTA thế hệ mới

Các FTA thế hệ mới (CPTPP, EVFTA, RCEP) tác động đến chuỗi logistics cảng biển theo hai kênh song song. Kênh cơ hội: Mở rộng khối lượng hàng hóa qua cảng, thu hút FDI vào khu vực hậu cần cảng, tạo áp lực đầu tư nâng cấp hạ tầng. Kênh thách thức: Tăng yêu cầu về chuẩn hóa quy trình (Quy tắc xuất xứ C/O), minh bạch thông tin chuỗi cung ứng, và tiêu chuẩn môi trường (Đặc biệt CBAM trong EVFTA).

2.3.2. Sự dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu và dòng vốn FDI

Xu hướng “China +1” và “Friend-shoring” trong bối cảnh hậu COVID-19 và căng thẳng địa chính trị Mỹ - Trung đang góp phần tái định vị vai trò của Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Sự gia tăng dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào các ngành sản xuất như điện tử, dệt may và bán dẫn đã tạo ra nhu cầu mới, đồng thời đặt ra các tiêu chuẩn cao hơn đối với dịch vụ logistics và hệ thống cảng biển.

2.3.3. Xu hướng Cách mạng Công nghiệp 4.0 và tiêu chuẩn bền vững toàn cầu

Cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư đang tạo ra sự phân kỳ ngày càng lớn giữa cảng biển “Thế hệ cũ” và “Cảng thông minh”. Cảng thông minh không chỉ là tự động hóa thiết bị mà là toàn bộ hệ sinh thái số: Từ thông quan không giấy tờ, chia sẻ dữ liệu thời gian thực giữa các tác nhân, đến tối ưu hóa bằng AI và dự báo nhu cầu bằng big data. Khoảng cách này có tính cộng dồn: Cảng nào không chuyển đổi sẽ tụt hậu ngày càng nhanh về chi phí vận hành và khả năng thu hút hàng chính tuyến.

2.4. Các lý thuyết nền tảng cho phân tích phát triển chuỗi logistics cảng biển

2.4.1. Lý thuyết chuỗi cung ứng tích hợp

2.4.2. Lý thuyết hệ sinh thái đổi mới sáng tạo (Innovation Ecosystem)

2.4.3. Lý thuyết quản trị rủi ro chuỗi cung ứng (Supply Chain Risk Management - SCRM)

2.4.4. *Lý thuyết Logistics hậu phương - Tiếp cận cảng từ phía đất liền (Hinterland Logistics & Dry Port Concept)*

2.4.5. *Lý thuyết phát triển bền vững chuỗi cung ứng (SSCM)*

2.5. Kinh nghiệm quốc tế về phát triển chuỗi logistics cảng biển

2.5.1. *Singapore - Mô hình hệ sinh thái cảng thông minh tích hợp*

Singapore được xem là hình mẫu quốc tế tiêu biểu về phát triển hệ sinh thái cảng biển thông minh. Cảng Singapore xử lý hơn 37 triệu TEU mỗi năm (2022), xếp thứ hai thế giới; Tuy nhiên, giá trị học thuật quan trọng không nằm ở quy mô mà ở mô hình quản trị tích hợp đa tầng (*Multi-layer integrated governance*) của hệ thống cảng biển.

2.5.2. *Cảng Rotterdam - Mô hình logistics xanh và kết nối hậu phương*

Cảng Rotterdam (Hà Lan) được xem là cảng lớn nhất châu Âu và là hình mẫu tiêu biểu về logistics xanh, kết nối hậu phương (*Hinterland connectivity*) và mô hình hợp tác công – tư trong phát triển cảng biển. Với sản lượng khoảng 469 triệu tấn hàng hóa mỗi năm (2022), cảng này đóng vai trò phục vụ hơn 500 triệu người tiêu dùng tại châu Âu và được kết nối với hệ thống khoảng 36.000 km đường thủy nội địa, tạo nên mạng lưới logistics liên vùng có tính tích hợp cao. (Port of Rotterdam Authority, 2023).

2.5.3. *Bài học tổng hợp cho phát triển chuỗi logistics cảng biển thành phố Hồ Chí Minh:*

Thứ nhất, chuyển từ phát triển từng cảng đơn lẻ sang phát triển hệ sinh thái logistics liên vùng, tăng cường liên kết giữa cảng biển, ICD, trung tâm logistics, khu công nghiệp và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh.

Thứ hai, ưu tiên số hóa trước tự động hóa, xây dựng nền tảng dữ liệu và Port Community System (PCS) kết nối các chủ thể trong chuỗi logistics, tạo nền tảng triển khai AI, IoT và cảng thông minh.

Thứ ba, phát triển kết nối hậu phương (*hinterland connectivity*) thông qua vận tải đa phương thức, đặc biệt là đường thủy nội địa và đường sắt,

nhằm giảm áp lực giao thông, mở rộng vùng hậu phương và tăng khả năng thu hút hàng trung chuyển.

Thứ tư, triển khai logistics xanh và cảng xanh theo lộ trình phù hợp, xây dựng bộ tiêu chí cảng xanh, giảm phát thải và thúc đẩy ứng dụng công nghệ, năng lượng sạch để đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế.

Thứ năm, đổi mới mô hình quản trị cảng theo hướng chuyên nghiệp, minh bạch, tăng cường hợp tác công – tư (PPP) và nâng cao hiệu quả điều phối logistics vùng.

TIỂU KẾT CHƯƠNG 2

Chương 2 đã xây dựng nền tảng lý luận của luận án trên bốn phương diện. Thứ nhất, xác lập khái niệm chuỗi logistics cảng biển theo hướng hệ sinh thái, liên vùng và đa tác nhân. Thứ hai, xây dựng khung phân tích gồm sáu nội dung: hạ tầng và kết nối đa phương thức, dịch vụ logistics, các chủ thể và nguồn nhân lực, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và hoàn thiện thể chế. Thứ ba, vận dụng năm lý thuyết nền gồm chuỗi cung ứng tích hợp, hệ sinh thái đổi mới sáng tạo, quản trị rủi ro chuỗi cung ứng, logistics hậu phương và phát triển bền vững để hình thành khung phân tích đa chiều. Thứ tư, tổng hợp kinh nghiệm từ Singapore và Rotterdam, rút ra năm bài học về phát triển hệ sinh thái logistics, số hóa, kết nối hậu phương, logistics xanh và quản trị cảng theo mô hình PPP.

Trên cơ sở đó, luận án xác định chuỗi logistics cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh cần phát triển theo hướng tích hợp, thông minh và bền vững. Khung lý luận này là cơ sở để phân tích thực trạng ở Chương 3 và đề xuất giải pháp trong Chương 4.

CHƯƠNG 3

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN CHUỖI LOGISTICS CẢNG BIỂN TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

3.1. Bối cảnh phát triển logistics Việt Nam và thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2019-2025

3.1.1. Tình hình phát triển logistics Việt Nam và thành phố Hồ Chí Minh

Giai đoạn 2019–2021, đại dịch COVID-19 đã tạo ra những cú sốc nghiêm trọng đối với chuỗi cung ứng logistics toàn cầu, trong đó có hệ thống logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh. Các biện pháp phong tỏa, giãn cách xã hội, thiếu hụt lao động, tình trạng tắc nghẽn cảng và gián đoạn vận tải quốc tế đã làm gia tăng đáng kể chi phí logistics, kéo dài thời gian thông quan và làm suy giảm hiệu quả kết nối chuỗi cung ứng (World Bank, 2022; UNCTAD, 2022).

3.1.2. Hệ thống cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh

a. Khái quát hệ thống cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh

Hệ thống cảng biển giữ vai trò trung tâm trong chuỗi logistics cảng biển của thành phố Hồ Chí Minh, đồng thời là đầu mối kết nối quan trọng giữa vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với thị trường quốc tế.

Tuy nhiên, hệ thống cảng biển thành phố Hồ Chí Minh hiện vẫn tồn tại bốn nhóm bất cập lớn sau đây:

Thứ nhất, mức độ ứng dụng công nghệ và tự động hóa còn hạn chế

Thứ hai, nền tảng quản lý dữ liệu tập trung và dùng chung chưa được phát triển đầy đủ

Thứ ba, quy hoạch hạ tầng còn thiếu tính đồng bộ, thể hiện ở sự thiếu liên kết giữa cảng biển, kho bãi và trung tâm logistics

Thứ tư, kết nối hạ tầng đa phương thức chưa hoàn thiện, trong đó liên kết Đường sắt - Cảng biển còn rất yếu; Mặc dù hệ thống cao tốc và vận tải thủy nội địa đã phát triển, việc thiếu một mạng lưới vận tải đa phương thức tích hợp vẫn hạn chế hiệu quả vận chuyển và làm tăng chi phí logistics (World Bank, 2023; Bộ Giao thông Vận tải, 2023; Christopher, 2016).

Thứ năm, quá trình chuyển đổi xanh trong hoạt động cảng biển còn ở giai đoạn ban đầu.

b. Mức độ hiện đại hóa và tự động hóa của hệ thống cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

Cảng Cát Lái đã triển khai hệ thống E-Port nhằm hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện thủ tục trực tuyến, qua đó giảm thiểu giấy tờ, tăng tính minh bạch và tiết kiệm chi phí logistics.

c. Khả năng kết nối hạ tầng giao thông của hệ thống cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

Hệ thống giao thông đường bộ được xem là một trong những yếu tố cản trở lớn nhất trong kết nối giữa cảng biển và các khu vực sản xuất, kho bãi và khu công nghiệp tại thành phố Hồ Chí Minh.

d. Đánh giá tổng thể hệ thống cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

Hệ thống cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong chuỗi cung ứng và hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam.

3.1.3. Hệ thống cảng cạn (ICD) tại thành phố Hồ Chí Minh

Theo Đề án Phát triển ngành logistics thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, cảng cạn (ICD) được xác định là một mắt xích trọng yếu trong hệ thống logistics tích hợp, đóng vai trò trung chuyển hàng hóa giữa khu vực nội địa và các cảng biển. Các chức năng chính của ICD bao gồm thực hiện thủ tục thông quan hàng hóa, lưu giữ container (Bao gồm container có hàng, container rỗng và container lạnh), cũng như xử lý hàng dự án và hàng siêu trọng. Bên cạnh đó, ICD còn đảm nhiệm các chức năng hỗ trợ như đóng rút hàng tại bãi, sửa chữa và vệ sinh container và tổ chức vận chuyển hàng hóa nội địa (UBND TP. Hồ Chí Minh, 2021).

3.1.4. Các trung tâm logistics tại thành phố Hồ Chí Minh

Các trung tâm logistics của thành phố Hồ Chí Minh thực hiện các chức năng cơ bản như lưu kho bãi, xếp dỡ hàng, gom hàng, chia nhỏ hàng, tạo giá trị gia tăng, chuyển tải và logistics ngược, đóng vai trò to lớn trong liên kết kinh tế các địa phương phía Nam và xuất nhập khẩu hàng hóa.

3.2. Chuỗi logistics cảng biển ở thành phố Hồ Chí Minh

3.2.1. Khái quát về chuỗi logistics cảng biển ở thành phố Hồ Chí Minh

Chuỗi logistics cảng biển được hiểu là hệ thống các hoạt động liên kết từ vận tải biển, khai thác cảng, lưu kho, vận tải nội địa, thủ tục hải quan, phân phối hàng hóa đến khách hàng cuối cùng.

3.2.2. Doanh nghiệp vận tải biển và logistics

Doanh nghiệp vận tải biển và logistics đóng một vai trò vô cùng quan trọng trong hệ sinh thái logistics tại thành phố Hồ Chí Minh. Các doanh nghiệp này không chỉ là những người cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa mà còn đóng vai trò chủ chốt trong việc kết nối các thành phần trong chuỗi cung ứng, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển hiệu quả từ cảng biển đến các điểm đến cuối cùng.

3.2.3. Đánh giá vai trò và chất lượng dịch vụ hàng hải hỗ trợ trong chuỗi logistics cảng biển

Dịch vụ hàng hải hỗ trợ đóng vai trò then chốt trong việc hoàn thiện hệ sinh thái logistics tại thành phố Hồ Chí Minh, là những yếu tố hỗ trợ không thể thiếu để giúp chuỗi cung ứng vận hành liên tục và hiệu quả.

3.2.4. Mức độ tích hợp và phối hợp giữa các thành phần trong chuỗi logistics cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh

Các doanh nghiệp logistics tại thành phố Hồ Chí Minh đang triển khai các mô hình hợp tác nhằm nâng cao hiệu quả và tối ưu hóa chi phí.

3.3. Thực trạng phát triển chuỗi logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh

3.3.1. Cảng biển: Quy mô lớn nhưng quá tải và thiếu tính liên kết

3.3.2. Dịch vụ logistics: Tăng trưởng nhanh nhưng thiếu chiều sâu

3.3.3. Dịch vụ hàng hải: Từng bước hiện đại hóa nhưng còn rào cản hành chính

3.3.4. Hạ tầng giao thông và kết nối liên vùng: Điểm nghẽn lớn nhất

3.3.5. Chính sách và chuyển đổi số: Có định hướng nhưng thực thi chưa hiệu quả

3.4. Các thành phần chính trong phát triển chuỗi logistics cảng biển

3.4.1. Hệ thống cảng biển

3.4.2. *Doanh nghiệp vận tải biển và logistics*

3.4.3. *Dịch vụ hàng hải hỗ trợ*

3.5. Đánh giá thực trạng phát triển chuỗi Logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh

3.5.1. Những ưu điểm

Thứ nhất, hệ sinh thái logistics cảng biển đã hình thành tương đối đầy đủ các cấu phần quan trọng gồm hệ thống cảng biển, ICD, trung tâm logistics, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp vận tải biển và các dịch vụ hàng hải hỗ trợ.

Thứ hai, năng lực khai thác và kết nối logistics không ngừng được nâng cao. Hệ thống cảng biển với vai trò nòng cốt của Cảng Cát Lái cùng các cảng SP-ITC và Hiệp Phước tiếp tục duy trì vị trí quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu của khu vực phía Nam, góp phần thúc đẩy tăng trưởng thương mại và kết nối chuỗi cung ứng trong nước và quốc tế.

Thứ ba, quá trình chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics đã đạt được những kết quả bước đầu tích cực.

Thứ tư, vai trò trung tâm logistics của thành phố Hồ Chí Minh ngày càng được khẳng định.

3.5.2. Những hạn chế

a. Hạ tầng giao thông chưa đồng bộ và thường xuyên quá tải:

b. Thiếu trung tâm logistics mang tính vùng và tích hợp:

c. Năng lực của doanh nghiệp logistics còn hạn chế:

e. Thiếu cơ chế điều phối tích hợp và liên kết vùng

f. Nền tảng số hóa và chia sẻ dữ liệu còn hạn chế:

g. Quy hoạch logistics chưa đồng bộ và thiếu không gian phát triển dài hạn

3.5.3. Nguyên nhân của các ưu điểm và hạn chế trong phát triển chuỗi logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh

a. Nguyên nhân của các ưu điểm

Thứ nhất, vị trí địa lý chiến lược là nền tảng quan trọng tạo nên lợi thế cạnh tranh của thành phố Hồ Chí Minh.

Thứ hai, quá trình hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng của Việt Nam đã tạo động lực mạnh mẽ cho sự phát triển của hoạt động logistics.

Thứ ba, sự năng động và đổi mới của một số doanh nghiệp logistics và khai thác cảng biển lớn đã góp phần thúc đẩy quá trình hiện đại hóa ngành logistics.

b. Nguyên nhân của những hạn chế:

Thứ nhất, hệ thống chính sách hỗ trợ phát triển logistics còn thiếu tính đồng bộ và chưa theo kịp yêu cầu phát triển của logistics hiện đại.

Thứ hai, công tác quy hoạch và phát triển logistics giữa thành phố Hồ Chí Minh và các địa phương trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam còn thiếu tính tích hợp và liên kết vùng.

Thứ ba, đầu tư hạ tầng giao thông và logistics chưa theo kịp tốc độ tăng trưởng thương mại và xuất nhập khẩu.

Thứ tư, các chính sách hỗ trợ phát triển logistics hiện đại chưa thực sự đồng bộ và đủ chiều sâu.

Thứ năm, chất lượng nguồn nhân lực logistics chưa đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành trong bối cảnh hội nhập quốc tế và chuyển đổi số.

TIỂU KẾT CHƯƠNG 3

Chương 3 đã phân tích thực trạng phát triển chuỗi logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh trên cơ sở khung nghiên cứu được xây dựng ở Chương 2. Kết quả nghiên cứu cho thấy hệ sinh thái logistics cảng biển của thành phố Hồ Chí Minh đã hình thành tương đối đầy đủ với sự tham gia của hệ thống cảng biển, doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp logistics, các dịch vụ hàng hải hỗ trợ cùng các cơ quan quản lý nhà nước. Nhờ lợi thế vị trí địa lý, quy mô thị trường lớn và quá trình hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, thành phố Hồ Chí Minh tiếp tục giữ vai trò trung tâm logistics quan trọng của Việt Nam và Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

CHƯƠNG 4

GIẢI PHÁP ĐẨY MẠNH PHÁT TRIỂN CHUỖI LOGISTICS CẢNG BIỂN TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP KINH TẾ QUỐC TẾ

4.1. Bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế

Trong thập niên thứ ba của thế kỷ XXI, thành phố Hồ Chí Minh - Trung tâm kinh tế, thương mại và logistics lớn nhất Việt Nam- Đang đứng trước những cơ hội và thách thức mới trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế. Việc Việt Nam tham gia sâu rộng vào các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như EVFTA, CPTPP và RCEP đã tạo ra môi trường cạnh tranh ngày càng khốc liệt, đồng thời mở rộng đáng kể cơ hội tham gia vào các chuỗi cung ứng và mạng lưới logistics toàn cầu (World Bank, 2023; UNCTAD, 2023).

4.2. Những giải pháp ưu tiên

4.2.1. Giải pháp 1: Tiếp tục nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng biển trong điều kiện hiện nay

4.2.2. Giải pháp 2: Ứng dụng công nghệ hiện đại (AI, IoT, Blockchain) và tự động hóa trong chuỗi cung ứng cảng biển

4.2.3. Giải pháp 3: Áp dụng mô hình logistics xanh và bảo vệ môi trường trong ngành cảng biển

4.2.4. Giải pháp 4: Xây dựng các trung tâm logistics quốc tế và phát triển các trung tâm phân phối tại Thành phố Hồ Chí Minh

4.2.5. Giải pháp 5: Tham gia các hiệp định thương mại tự do (FTA) và Hợp tác với các tổ chức quốc tế trong ngành logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh

4.2.6. Giải pháp 6: Cải tiến hệ thống quản lý hải quan và áp dụng thanh toán điện tử

4.3. Những giải pháp hỗ trợ

4.3.1. Giải pháp 1: Hoàn thiện chính sách và thể chế hỗ trợ phát triển logistics

4.3.2. Giải pháp 2: Tăng cường hợp tác Công - Tư (PPP) trong đầu tư hạ tầng logistics

4.3.3. Giải pháp 3: Tăng cường hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa trong ngành logistics

4.3.4. Giải pháp 4: Khuyến khích phát triển các dịch vụ logistics giá trị gia tăng

4.3.5. Giải pháp 5: Đào tạo và phát triển nhân lực chuyên môn cao trong ngành logistics tại thành phố Hồ Chí Minh

TIỂU KẾT CHƯƠNG 4

Chương 4 xây dựng hệ thống giải pháp phát triển chuỗi logistics cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh trên cơ sở chẩn đoán thực trạng từ chương 3 và khung lý luận từ chương 2, đặt trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng với các FTA thế hệ mới (EVFTA, CPTPP, RCEP), xu thế chuyển đổi số toàn diện và áp lực cạnh tranh từ các trung tâm logistics khu vực như Singapore, Bangkok và Klang. Ba bối cảnh này xác lập ba mệnh đề cốt lõi dẫn dắt toàn bộ hệ thống giải pháp: Logistics cảng biển phải gắn kết với chuỗi cung ứng toàn cầu, phải vận hành trên nền tảng số và phải phát triển theo hướng xanh bền vững.

KẾT LUẬN

Luận án “Phát triển chuỗi logistics cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế” được thực hiện nhằm giải quyết mâu thuẫn giữa vai trò trung tâm logistics hàng đầu của Thành phố Hồ Chí Minh và những hạn chế về kết nối, điều phối, chuyển đổi số và phát triển bền vững trong chuỗi logistics cảng biển. Về ý nghĩa khoa học, luận án đã: (i) xây dựng khung phân tích tích hợp “Số hóa - Xanh hóa - Liên kết vùng”; (ii) vận dụng và phát triển các lý thuyết về chuỗi cung ứng, hệ sinh thái logistics, logistics hậu phương, quản trị rủi ro và phát triển bền vững phù hợp với bối cảnh Việt Nam; (iii) bổ sung cách tiếp cận phân tích đối với phát triển chuỗi logistics cảng biển tại đô thị siêu lớn trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế. Về ý nghĩa thực tiễn, kết quả nghiên cứu

cung cấp cơ sở khoa học cho việc hoàn thiện chính sách phát triển logistics Thành phố Hồ Chí Minh, đặc biệt trong các lĩnh vực điều phối logistics vùng, triển khai Port Community System (PCS), phát triển Smart Port - Green Port và tăng cường liên kết vùng. Luận án cũng chỉ ra một số giới hạn nghiên cứu, gồm: chưa kiểm định các mối quan hệ bằng mô hình định lượng; phạm vi nghiên cứu chủ yếu tập trung tại Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ; một số dữ liệu thứ cấp chưa đủ chuỗi thời gian để phân tích dài hạn. Kết quả nghiên cứu khẳng định rằng phát triển chuỗi logistics cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh không thể dựa trên mở rộng hạ tầng đơn thuần mà phải theo mô hình hệ sinh thái logistics tích hợp, trong đó liên kết vùng, chuyển đổi số, phát triển xanh và cải cách thể chế là các yếu tố quyết định. Vấn đề cốt lõi hiện nay không phải thiếu hạ tầng hay doanh nghiệp logistics mà là thiếu cơ chế điều phối và kết nối hiệu quả giữa các chủ thể trong chuỗi. Trong bối cảnh cạnh tranh logistics khu vực và yêu cầu ngày càng cao từ các FTA thế hệ mới, Thành phố Hồ Chí Minh cần đẩy nhanh quá trình xây dựng hệ sinh thái logistics hiện đại, thông minh và bền vững. Đồng thời, kinh nghiệm từ Singapore và Rotterdam cho thấy thành phố có cơ hội rút ngắn quá trình phát triển thông qua việc ứng dụng trực tiếp các mô hình quản trị tiên tiến và công nghệ số. Luận án kỳ vọng các kết quả nghiên cứu sẽ góp phần bổ sung cơ sở lý luận, cung cấp luận cứ khoa học cho hoạch định chính sách và hỗ trợ Thành phố Hồ Chí Minh phát triển chuỗi Cảng biển - Vận tải biển - Dịch vụ hàng hải theo hướng hiện đại, tích hợp và có năng lực cạnh tranh quốc tế, hướng tới mục tiêu trở thành trung tâm logistics hàng đầu của Việt Nam và khu vực Đông Nam Á.

DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1. Nguyễn Bích Thảo, GIẢI PHÁP PHÁT HUY CHUỖI LOGISTICS CẢNG BIỂN TRÊN NỀN TẢNG HỆ SINH THÁI CẢNG BIỂN - VẬN TẢI BIỂN - DỊCH VỤ HÀNG HẢI Ở THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH, Tạp chí Cộng sản, ISSN 14:18, ngày 15/12/2024.
2. Nguyễn Bích Thảo, KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN LOGISTICS CẢNG BIỂN CỦA SINGAPORE VÀ BÀI HỌC ĐỐI VỚI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH TRONG BỐI CẢNH MỚI, Tạp chí Cộng sản, ISSN 11:00, ngày 02/03/2025