

PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS GẮN VỚI HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ PHÚ BÀI, CẢNG BIỂN NƯỚC SÂU CHÂN MÂY ĐỂ THÀNH PHỐ HUẾ TRỞ THÀNH TRUNG TÂM LOGISTICS XANH CỦA VÙNG BẮC TRUNG BỘ VÀ DUYÊN HẢI MIỀN TRUNG

TS. Trần Thị Thu Hương

Trưởng Bộ môn Logistics và Chuỗi cung ứng

Trường Đại học Thương mại

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Logistics từ lâu đã được khẳng định là "mạch máu" của nền kinh tế, là một trong những yếu tố then chốt quyết định năng lực cạnh tranh của hàng hóa, dịch vụ cũng như của doanh nghiệp, địa phương, quốc gia. Trong bối cảnh Việt Nam đang hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế toàn cầu, tham gia vào nhiều hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, vai trò của logistics ngày càng trở nên quan trọng hơn bao giờ hết. Một hệ thống logistics hiệu quả sẽ giúp tối ưu hóa các chuỗi cung ứng, giảm chi phí sản xuất, đưa hàng hóa Việt Nam ra thị trường thế giới với sức cạnh tranh cao hơn. Đặc biệt, khi các quốc gia đang chuyển dịch mạnh mẽ sang mô hình phát triển bền vững, logistics xanh trở thành một tiêu chuẩn mới trong thương mại toàn cầu. Do đó, đây không còn là một sự lựa chọn, mà là điều kiện tiên quyết để Việt Nam có thể tham gia sâu hơn vào các chuỗi cung ứng toàn cầu thế hệ mới, đồng thời hiện thực hóa cam kết mạnh mẽ về mục tiêu phát thải ròng bằng "0" (Net Zero) vào năm 2050 mà Đảng và Nhà nước ta đã đưa ra tại Hội nghị COP26.

Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung sở hữu vị trí địa lý đặc biệt quan trọng, là cầu nối huyết mạch giữa hai miền Nam - Bắc. Vùng có tiềm năng to lớn về kinh tế biển, công nghiệp chế biến, nông nghiệp công nghệ cao, du lịch - dịch vụ, tạo ra nguồn hàng hóa và nhu cầu giao thương dồi dào. Tuy nhiên, một "điểm nghẽn" lớn đang kìm hãm sự phát triển của toàn vùng chính là sự yếu kém của hệ thống logistics. Hiện nay, khu vực này đang bị xem là "vùng trũng" về

logistics. Chi phí logistics cao, thiếu các trung tâm logistics quy mô lớn, kết nối chưa đồng bộ giữa các phương thức vận tải khiến doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn, làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa và chậm tốc độ phát triển chung của vùng. Việc giải quyết "điểm nghẽn" này không chỉ là yêu cầu nội tại của vùng mà còn là nhiệm vụ cấp bách để đảm bảo sự phát triển cân đối, hài hòa giữa các khu vực trong cả nước.

Trong bối cảnh chung đó của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, Thành phố Huế nổi lên như một địa phương đầy tiềm năng để trở thành “chìa khoá” cho bài toán logistics của cả vùng. Vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên đã ban tặng cho Thành phố Huế một lợi thế so sánh vượt trội khi sở hữu đồng thời cả cảng hàng không quốc tế Phú Bài và cảng nước sâu Chân Mây, tạo ra một cộng hưởng rất lớn để phát triển các mô hình vận tải đa phương thức tiên tiến, rút ngắn đáng kể thời gian và chi phí logistics. Không những thế, Thành phố Huế còn là cửa ngõ chiến lược hướng ra Biển Đông của các nước trong tiểu vùng sông Mekong thông qua Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC). Nghị quyết 54-NQ/TW của Bộ Chính trị đã chỉ đạo xây dựng và phát triển Thành phố Huế đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 với đặc trưng “văn hoá, di sản, sinh thái, cảnh quan, thân thiện với môi trường”. Đây là cơ sở chính trị vững chắc cho thấy phát triển Thừa Thiên Huế thành một trung tâm logistics xanh và hiện đại không chỉ là yêu cầu của riêng địa phương, mà cho cả vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, tạo ra một cực phát triển mới có sức lan tỏa mạnh mẽ, kết nối vùng với thị trường trong nước và quốc tế.

Từ những phân tích trên, bài tham luận này được xây dựng với mục tiêu làm rõ luận cứ khoa học và thực tiễn, nhận diện sâu sắc tiềm năng, lợi thế cùng những "nút thắt" cần tháo gỡ; từ đó đề xuất giải pháp mang tính đột phá, khả thi nhằm đưa Thành phố Huế sớm trở thành trung tâm logistics xanh của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung.

2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN

Việc phát triển Thành phố Huế trở thành trung tâm logistics xanh của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung không phải là một ý tưởng duy ý chí, mà

hoàn toàn phù hợp với hệ thống lý luận hiện đại cùng kinh nghiệm của nhiều quốc gia và thành phố trên thế giới đã phát triển thành công các trung tâm logistics, đặc biệt là theo hướng "xanh hóa".

2.1 Cơ sở lý luận

Trung tâm logistics

Khái niệm “Trung tâm logistics” có thể được tiếp cận dưới hai góc độ. Với vai trò là một cơ sở đơn lẻ, trung tâm logistics (*logistics center*) là cơ sở hạ tầng logistics được quy hoạch tại một địa điểm cụ thể, có quy mô lớn, thiết kế hiện đại, đa chức năng, tổ chức và quản lý một cách hiệu quả các hoạt động liên quan đến lưu trữ, xử lý, luân chuyển và tạo ra nhiều giá trị gia tăng cho hàng hoá. Theo cách hiểu này, trung tâm logistics bao trùm lên kho hàng, trung tâm phân phối, cảng cạn, kho ngoại quan, kho bảo thuế, bãi container...

Với vai trò trên bản đồ logistics quốc gia và quốc tế, trung tâm logistics (*logistics hub*) là một vùng, khu vực địa lý có vị trí chiến lược, đóng vai trò như một nút giao thông vận tải và logistics quan trọng, một điểm trung chuyển và tối ưu hoá hiệu quả hoạt động logistics ở cấp độ khu vực, quốc gia và thậm chí toàn cầu. Một vùng, khu vực địa lý chỉ có thể trở thành logistics hub khi đó là một hệ sinh thái phức hợp hội tụ đủ ba yếu tố cốt lõi sau đây: (1) Có vị trí chiến lược với các cổng kết nối quốc gia, quốc tế (có cảng biển nước sâu, cảng hàng không quốc tế lớn) liên mạch với hệ thống vận tải đa phương thức (đường bộ, đường sắt kết nối trực tiếp vào cảng biển, cảng hàng không); (2) Hạ tầng cứng và mềm đồng bộ, bao gồm nhiều logistics center, các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu thương mại tự do; hệ thống công nghệ thông tin và các dịch vụ hỗ trợ như tài chính, bảo hiểm, hải quan; và (3) Một thị trường đủ lớn bao gồm nguồn hàng đi và đến cùng nhu cầu dịch vụ logistics quy mô lớn, đa dạng, giá trị gia tăng cao.

Logistics xanh (Green logistics)

Logistics xanh là hoạt động logistics hướng tới các mục tiêu bền vững, thân thiện và bảo vệ môi trường, giảm tối đa tác động tiêu cực đến môi trường. Logistics xanh không chỉ là việc tuân thủ các quy định pháp luật về môi trường

trong lĩnh vực logistics mà còn là một chiến lược kinh doanh giúp nâng cao hình ảnh doanh nghiệp và tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững.

Các trụ cột của logistics xanh bao gồm: (1) Vận tải xanh: chuyển đổi từ vận chuyển đường bộ sang đường thủy, đường sắt, sử dụng phương tiện vận tải thân thiện với môi trường hoặc ít phát thải khí các-bon và vận hành hệ thống vận tải một cách tối ưu là những giải pháp quan trọng để xanh hoá hoạt động vận tải; (2) Kho bãi xanh: Thiết kế kho hàng thông minh, sử dụng ánh sáng tự nhiên hoặc năng lượng tái tạo (điện mặt trời áp mái), giảm thiểu tiếng ồn và khí thải ra môi trường, quản lý chất thải hiệu quả; (3) Đóng gói xanh: Giảm thiểu vật liệu đóng gói, sử dụng vật liệu tái chế, tái sử dụng bao bì nhiều lần; (4) Hệ thống thông tin xanh: Số hoá dữ liệu để giảm in ấn, cung cấp thông tin theo thời gian thực để tối ưu hoá hoạt động logistics; (5) Logistics ngược: Thiết lập hệ thống thu hồi, tái sử dụng, tái chế sản phẩm và bao bì; quản lý chất thải để bảo vệ môi trường và bảo tồn tài nguyên.

2.2 Kinh nghiệm quốc tế về phát triển trung tâm logistics xanh gắn với mô hình liên kết cảng biển và cảng hàng không

Trung tâm logistics xanh của Singapore

Singapore là một điển hình về cách một quốc gia nhỏ có thể trở thành trung tâm logistics hàng đầu thế giới nhờ vào chính sách nhất quán, đầu tư hạ tầng vượt trội và ứng dụng công nghệ tiên tiến. Về chính sách, Singapore thực hiện sáng kiến “Quốc gia thông minh - Smart Nation” nhằm thúc đẩy ứng dụng công nghệ trong mọi lĩnh vực, bao gồm logistics. Gần đây, Singapore đặc biệt chú trọng đến yếu tố xanh trong logistics thông qua việc thiết lập “Quỹ chuyển đổi xanh - Green Transformation Fund” để hỗ trợ các doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ và giải pháp logistics xanh. Singapore cũng thành lập Trung tâm nghiên cứu và phát triển logistics là sự hợp tác giữa chính phủ, trường đại học và doanh nghiệp để nghiên cứu các giải pháp logistics tiên tiến và bền vững.

Đối với **Cảng Singapore** (PSA Singapore) là một trong những cảng biển container bận rộn nhất thế giới. PSA đã và đang đầu tư mạnh vào các công nghệ xanh như: Ứng dụng AI và IoT trong quản lý bãi container, hệ thống công tự động,

cần cầu không người lái, giúp tối ưu hóa luồng hàng và giảm tiêu thụ năng lượng; lắp đặt tấm pin mặt trời trên mái nhà kho và các công trình tại cảng; thử nghiệm và đưa vào sử dụng các loại xe chở container điện hoặc hybrid thân thiện môi trường trong nội bộ cảng; áp dụng hệ thống quản lý tàu thông minh để giảm thời gian neo đậu và lượng khí thải. Bên cạnh đó, **Sân bay Changi** của Singapore luôn là một trong những sân bay tốt nhất thế giới, cũng đang hướng tới mục tiêu xanh thông qua các giải pháp như: Nhà ga T5 được thiết kế với các tiêu chuẩn xanh cao nhất, sử dụng vật liệu thân thiện môi trường, hệ thống quản lý năng lượng thông minh; khuyến khích các hãng hàng không và doanh nghiệp logistics khai thác tại sân bay áp dụng quy trình xanh, tối ưu hóa tải trọng và tuyến bay.

Từ những kinh nghiệm trên, có thể rút ra bài học của Thành phố Huế liên quan đến phát triển thành trung tâm logistics xanh của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung đó là: (1) *Tầm nhìn chiến lược và dài hạn*: Chính phủ đóng vai trò dẫn dắt trong việc định hướng phát triển logistics thông qua các chính sách ưu đãi và hỗ trợ chuyển đổi xanh; (2) *Đầu tư vào công nghệ*: Tự động hóa, số hóa là chìa khóa để nâng cao hiệu quả và tính bền vững; (3) *Phát triển logistics đa phương thức tích hợp*: Kết nối chặt chẽ giữa cảng biển và sân bay.

Trung tâm logistics xanh của Hà Lan

Hà Lan với cảng Rotterdam và sân bay Schiphol (Amsterdam) được xem là một trong những cửa ngõ châu Âu. Chính phủ Hà Lan đã đầu tư mạnh vào cơ sở hạ tầng xanh thông qua việc dành ngân sách lớn cho các dự án xanh trong giao thông vận tải và logistics; đồng thời đẩy mạnh hỗ trợ các dự án nghiên cứu về công nghệ sạch, nhiên liệu sinh học cho ngành logistics.

Cảng Rotterdam - cảng lớn nhất châu Âu, đã đặt mục tiêu trở thành cảng thông minh và xanh nhất thế giới với dự án “Port of the Future” tập trung vào số hóa, tự động hóa và năng lượng sạch. Cảng Rotterdam đã tăng cường ứng dụng IoT để quản lý tàu, container, và luồng giao thông trong cảng; sử dụng năng lượng tái tạo với các trang trại gió ngoài khơi để sản xuất hydro xanh cung cấp năng lượng cho các hoạt động cảng và tàu; khuyến khích mạnh mẽ vận tải bằng sà lan và tàu thủy nội địa để giảm áp lực cho đường bộ và lượng khí thải (hiện tại, hơn

40% hàng hóa rời cảng Rotterdam được vận chuyển bằng đường thủy nội địa; thúc đẩy việc tái sử dụng, tái chế vật liệu, giảm thiểu chất thải từ các hoạt động cảng thông qua logistics ngược. Tại **Sân bay Schiphol** (Amsterdam) - một trong những sân bay bận rộn nhất châu Âu cũng đã có những cam kết giảm thiểu tác động môi trường thông qua sử dụng năng lượng xanh (điện năng cung cấp cho sân bay được mua từ các nguồn năng lượng tái tạo (gió, mặt trời); áp dụng các quy định nghiêm ngặt về tiếng ồn cho máy bay, tối ưu hóa quy trình cất hạ cánh để giảm phát thải; phát triển vận tải đa phương thức thông qua kết nối chặt chẽ với mạng lưới đường sắt và đường bộ để tối ưu hóa việc vận chuyển hàng hóa đi và đến sân bay.

Phân tích trên cho thấy, bài học đối với Thành phố Huế liên quan đến phát triển thành trung tâm logistics xanh của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung đó là: (1) Cần có định hướng, mục tiêu rõ ràng về giảm phát thải và tăng cường sử dụng năng lượng tái tạo; (2) Khuyến khích vận tải đa phương thức, đặc biệt là đường thủy và đường sắt thông qua việc tận dụng tối đa lợi thế của cảng biển và tuyến đường sắt Bắc - Nam qua Thành phố Huế; (3) Phát triển hệ sinh thái logistics tuần hoàn, trong đó tập trung vào tái sử dụng và tái chế.

Trung tâm logistics xanh của Đức

Đức vốn nổi tiếng với một hệ thống logistics đặc biệt hiệu quả và đang dẫn đầu xu hướng "Green logistics" và "Logistics 4.0". Chính sách "Green Logistics" của Chính phủ Đức thể hiện rõ ràng qua việc trợ cấp cho phương tiện vận tải sạch để doanh nghiệp đầu tư vào xe tải điện, xe hybrid; nghiên cứu và áp dụng rộng rãi các loại nhiên liệu thân thiện môi trường, khuyến khích sử dụng nhiên liệu sinh học; quy định nghiêm ngặt về phát thải thông qua việc Áp dụng các tiêu chuẩn Euro 6 cho phương tiện giao thông, yêu cầu các doanh nghiệp logistics báo cáo lượng phát thải. Định hướng "Logistics 4.0" của Đức được khẳng định với mô hình kho hàng và trung tâm phân phối thông minh, tự động hoá cao nhờ sử dụng robot, hệ thống băng chuyền tự động nhằm tối ưu hóa không gian và giảm năng lượng; các kho hàng mới được xây dựng theo tiêu chuẩn xanh, tích hợp các giải pháp tiết kiệm năng lượng, sử dụng vật liệu bền vững, đạt tiêu chuẩn LEED; hình

thành các trung tâm logistics lớn (như vùng Ruhr, Frankfurt...) tập trung các hoạt động logistics tích hợp, có sự kết nối tốt giữa đường bộ, mạng lưới đường sắt dày đặc và đường thủy nội địa, giúp giảm đáng kể lượng khí thải so với đường bộ.

Bài học từ Đức cho thấy, Thành phố Huế nên (1) Tận dụng đường sắt Bắc - Nam đi qua Huế để kết nối hàng hóa từ cảng biển và sân bay; (2) Xây dựng các trung tâm logistics hiện đại với công nghệ quản lý tiên tiến; (3) Có chính sách hỗ trợ mạnh mẽ thông qua các ưu đãi, trợ cấp cho các dự án logistics xanh.

3. ĐÁNH GIÁ TIỀM NĂNG, LỢI THẾ VÀ THÁCH THỨC, ĐIỂM NGHẼN CỦA THÀNH PHỐ HUẾ ĐỐI VỚI MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN THÀNH TRUNG TÂM LOGISTICS CỦA VÙNG BẮC TRUNG BỘ VÀ DUYÊN HẢI MIỀN TRUNG

3.1 Tiềm năng và lợi thế

Thành phố Huế đang hội tụ đủ ba yếu tố "thiên thời, địa lợi, nhân hòa" mang tính nền tảng để có cơ hội bứt phá thành một trung tâm logistics xanh hiện đại của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, cụ thể đó là:

Vị trí địa lý thuận lợi trên bản đồ logistics quốc gia và khu vực

Thành phố Huế đang sở hữu một vị trí địa lý được xem là "tọa độ vàng" mang tính chiến lược. *Thứ nhất*, Thành phố Huế nằm trên nhiều tuyến giao thông huyết mạch của cả nước, bao gồm: Quốc lộ 1A, đường sắt Bắc - Nam, đường Hồ Chí Minh, đường cao tốc Bắc - Nam và sắp tới là đường sắt cao tốc Bắc - Nam. Không những thế, Thành phố Huế được xem là hạt nhân kết nối của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung do ở vị trí trung tâm, có khả năng kết nối và lan tỏa đến các cực tăng trưởng lân cận như Khu kinh tế Vũng Áng (Hà Tĩnh), Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị, các khu công nghiệp tại Đà Nẵng, Khu kinh tế mở Chu Lai (Quảng Nam). Nếu phát triển được một hệ thống logistics hiệu quả, Thành phố Huế không chỉ phục vụ cho riêng mình mà còn có thể trở thành "hậu phương" cung cấp dịch vụ logistics cho cả một vùng kinh tế năng động, giúp giảm tải cho hệ thống logistics Đà Nẵng vốn đang đối mặt với áp lực quá tải và hạn chế về không gian phát triển. *Thứ hai*, Thành phố Huế cũng là một trong 3 điểm cuối cùng trên lãnh thổ Việt Nam của Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) thông

qua cửa khẩu Lao Bảo, bao gồm: Đông Hà, Huế, Đà Nẵng. Đây là tuyến hành lang kinh tế có ý nghĩa chiến lược, kết nối các trung tâm kinh tế, thương mại của Myanmar, Thái Lan, Lào với Biển Đông.

Sở hữu đồng thời cảng hàng không quốc tế và cảng biển nước sâu

Việc sở hữu đồng thời cả cảng biển nước sâu Chân Mây và cảng hàng không quốc tế Phú Bài trong một không gian địa lý không quá xa tạo ra một tiềm năng cộng hưởng vô giá cho Thành phố Huế. *Cảng hàng không quốc tế Phú Bài* không chỉ phục vụ du lịch với nhà ga hành khách T2 vừa đưa vào hoạt động có công suất thiết kế 5 triệu hành khách/năm và có thể mở rộng lên 9 triệu hành khách/năm, mà còn được quy hoạch đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 sẽ xây dựng một nhà ga hàng hóa riêng biệt với công suất 100.000 tấn/năm, có thể mở rộng lên 200.000 tấn/năm. Cảng hàng không quốc tế Phú Bài được định vị để trở thành một trung tâm logistics hàng không (Air Cargo Hub) chuyên dụng, phục vụ cho các mặt hàng giá trị cao, yêu cầu thời gian vận chuyển nhanh như: linh kiện điện tử từ các khu công nghiệp, hàng dệt may cao cấp, nông thủy sản tươi sống và chế biến sâu (tôm, cá, hoa tươi, trái cây đặc sản) xuất khẩu sang các thị trường khó tính như Nhật Bản, Hàn Quốc, EU. Việc phát triển theo mô hình thành phố sân bay với các khu công nghiệp công nghệ cao, khu phi thuế quan, trung tâm R&D xung quanh sân bay là một hướng đi hoàn toàn khả thi.

Cảng biển nước sâu Chân Mây có vị trí trung tâm của Việt Nam, giữa hai đô thị lớn nhất Miền Trung là Huế và Đà Nẵng Cửa ngõ hướng ra Biển Đông kết nối miền Trung Việt Nam với Trung Hạ Lào, Đông Bắc Thái Lan, Myanmar; nằm giữa tuyến đường biển kết nối Singapore, Port Klang và Hong Kong, Quảng Châu. Cảng Chân Mây không chỉ là một trong 46 cảng biển được Hiệp hội Du thuyền châu Á lựa chọn để xây dựng điểm dừng chân mà còn là là cảng tổng hợp quốc gia, loại I, với độ sâu tự nhiên lý tưởng (luồng vào -14m), có khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp đến 50.000 DWT, tàu hàng rời đến 70.000 DWT và có quy hoạch để đón tàu container đến 100.000 DWT (tương đương 8.000 TEUs). Hiện cảng đang là điểm xuất khẩu chính cho các mặt hàng như dăm gỗ, clinker, đá granit của cả khu vực. Tiềm năng lớn nhất của Chân Mây nằm ở việc phát triển

thành một cảng container chuyên dụng và trung tâm trung chuyển của vùng. Với vị trí và năng lực của mình, Chân Mây có thể đảm nhận vai trò mà các cảng khác trong khu vực đang gặp khó khăn: đón các tàu mẹ đi thẳng đến các thị trường châu Mỹ, châu Âu, giúp giảm chi phí và thời gian do không phải trung chuyển qua các cảng lớn như Singapore hay Hong Kong.

Sự kết hợp giữa Phú Bài và Chân Mây cho phép triển khai mô hình vận tải đa phương thức "sea-air" - một mô hình cực kỳ hiệu quả mà ít địa phương nào có được. Không những thế, hạ tầng kết nối với mô hình "sea-air" đi qua địa phận Thành phố Huế cũng ngày càng hoàn thiện như: Tuyến cao tốc Cam Lộ - La Sơn - Túy Loan đã cơ bản hoàn thành, tạo ra một trục "xương sống" mới cho vận tải hàng hóa, rút ngắn thời gian di chuyển, kết nối trực tiếp Huế với Quảng Trị và Đà Nẵng, tránh được các tuyến quốc lộ đông đúc; dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông đang được triển khai quyết liệt; tuyến đường sắt Bắc - Nam dù cần được nâng cấp, vẫn là một phương thức hiệu quả cho hàng siêu trường, siêu trọng và hàng rời khối lượng lớn; tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam được quy hoạch đi qua 20 tỉnh, thành phố, trong đó có Thành phố Huế.

Nguồn hàng tiềm năng nội vùng và trên hành lang kinh tế Đông - Tây

Nguồn hàng được xem là yếu tố sống còn cho sự tồn tại và phát triển của một trung tâm logistics. *Đối với nguồn hàng tại chỗ và nội vùng*, Thành phố Huế có một nguồn hàng đa dạng và phong phú, bao gồm: Hàng công nghiệp có hàng dệt may (Phong Điền, Phú Bài), xi măng (Văn Xá), dăm gỗ, viên nén năng lượng, bia...; hàng nông, lâm, thủy sản có thủy sản nuôi trồng và đánh bắt (đặc biệt là chuỗi lạnh cho tôm, cá), nông sản chất lượng cao (thanh trà Huế, nông sản hữu cơ), lâm sản từ các vùng rừng trồng rộng lớn; khoáng sản có titan, cát trắng, đá vôi, đá granit... Ngoài ra, Thành phố Huế có thể thu hút lượng hàng dệt may, da giày, đồ gỗ từ Quảng Trị, Quảng Bình, Quảng Nam.

Đối với hàng quá cảnh, nếu phát triển được một trung tâm logistics hiệu quả, Thành phố Huế có thể thu hút hàng hóa quá cảnh từ Lào, Thái Lan. Đặc biệt, khi EWEC vận hành thông suốt, một luồng hàng hóa không lồ hình thành theo chiều từ Tây sang Đông bao gồm nông sản, khoáng sản thô, sản phẩm công nghiệp

chế biến từ Đông Bắc Thái Lan và Trung Lào sẽ cần một cửa ngõ xuất khẩu hiệu quả ra thế giới. Cảng Chân Mây, với lợi thế khoảng cách gần hơn so với cảng Laem Chabang (Thái Lan), sẽ trở thành một lựa chọn cạnh tranh vượt trội. Theo chiều ngược lại, hàng tiêu dùng, máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu nhập khẩu phục vụ cho sản xuất và tiêu dùng cũng có thể qua hành lang này để đi vào các nước trong khu vực. Khi đó, Thành phố Huế đứng trước cơ hội trở thành trung tâm phân phối, trung chuyển cho toàn bộ luồng hàng hóa này.

Quan điểm và định hướng phát triển bền vững cho thành phố Huế

Nghị quyết 54-NQ/TW của Bộ Chính trị đã xác định rõ mô hình phát triển đặc thù cho Thành phố Huế là "di sản, văn hóa, sinh thái, cảnh quan, thân thiện với môi trường". Đây chính là kim chỉ nam, là nền tảng chính trị vững chắc "bảo chứng" cho mục tiêu phát triển Thành phố Huế thành một trung tâm logistics xanh của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, tạo ra sự khác biệt so với các trung tâm logistics khác vốn chỉ tập trung vào tốc độ và chi phí. Định hướng này sẽ thu hút các nhà đầu tư có tầm nhìn dài hạn, các tập đoàn đa quốc gia đang theo đuổi các tiêu chuẩn ESG (Môi trường - Xã hội - Quản trị). Một trung tâm logistics xanh tại Thành phố Huế sẽ không chỉ là một trung tâm kinh tế, mà còn là một biểu tượng cho mô hình phát triển bền vững của Việt Nam.

3.2 Thách thức và điểm nghẽn

Bên cạnh những tiềm năng và lợi thế, cần nhận thấy rằng hệ thống logistics của Thành phố Huế vẫn còn tồn tại nhiều "điểm nghẽn" cố hữu và đang đối mặt với không ít thách thức. Việc nhận diện được những thách thức, điểm nghẽn này để có giải pháp tháo gỡ phù hợp là yếu tố mang tính sống còn giúp Thành phố Huế trở thành trung tâm logistics xanh của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung.

Hạ tầng logistics năng lực hạn chế và thiếu khả năng kết nối

Hạ tầng logistics là điểm nghẽn lớn nhất và cấp bách nhất, có nguy cơ làm triệt tiêu tất cả lợi thế vốn có của Thành phố Huế. *Thứ nhất*, Cảng biển Chân Mây luồng hàng hải chưa đạt chuẩn tắc, còn phụ thuộc thủy triều, hạ tầng sau cảng chậm đồng bộ để hỗ trợ hoạt động cảng. Không những thế, hiện chưa có một tuyến

đường sắt nhánh kết nối vào Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô, khiến việc vận chuyển hàng rời, hàng siêu trường, siêu trọng bằng đường sắt đến cảng gần như bất khả thi, làm tăng gánh nặng lên đường bộ và giảm sức cạnh tranh của cảng. Kết nối đường sắt trên tuyến Bắc - Nam qua Thành phố Huế hiện tại là đường đơn, khổ 1.000mm, công nghệ lạc hậu, tốc độ chậm.

Thứ hai, hệ thống kho bãi, trung tâm phân phối trên địa bàn Thành phố Huế hiện không đáp ứng được yêu cầu. Thực trạng chung hiện nay là các kho bãi đều có quy mô nhỏ, phân tán, chủ yếu là kho hàng khô thông thường, hoàn toàn thiếu vắng các trung tâm logistics quy mô lớn, hiện đại và các loại hình kho chuyên dụng đang có nhu cầu cao như: Kho lạnh, kho mát (đặc biệt là đối với vùng có tiềm năng về nông, thủy sản như vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung; gây khó khăn cho việc phát triển chuỗi cung ứng lạnh, làm giá trị của nông sản bị giảm sút, tỷ lệ hao hụt cao và gần như không thể xuất khẩu sang các thị trường khó tính); kho ngoại quan, kho CFS (làm hạn chế khả năng trở thành điểm trung chuyển hàng hóa quốc tế). Không những thế, sự thiếu vắng một ICD quy mô cấp vùng khiến mọi hoạt động xuất nhập khẩu bị dồn nén tại khu vực cảng Chân Mây, gây áp lực lên hạ tầng, tăng nguy cơ ùn tắc và giảm hiệu suất khai thác cảng.

Thứ ba, hạ tầng logistics "mềm" hiện còn lạc hậu do chưa có một nền tảng số dùng chung để kết nối các bên trong chuỗi dịch vụ. Các hoạt động tại cảng, sân bay, hải quan, doanh nghiệp vận tải vẫn còn thủ công, rời rạc khiến thông tin không được chia sẻ thông suốt, gây ra tình trạng chờ đợi, ùn tắc, lãng phí thời gian và làm tăng chi phí cho doanh nghiệp.

Doanh nghiệp dịch vụ logistics quy mô nhỏ, năng lực cung ứng hạn chế

Hiện tại trên địa bàn Thành phố Huế có khoảng 299 doanh nghiệp dịch vụ logistics, chủ yếu có quy mô nhỏ và siêu nhỏ (quy mô vốn bình quân chỉ 12,5 tỷ đồng/DN so với 30,7 tỷ đồng/DN của cả nước, quy mô lao động là 14,8 lao động/DN so với 18,1 lao động/DN của cả nước), chỉ cung cấp các dịch vụ đơn lẻ như vận tải và kho bãi; hoàn toàn thiếu vắng các nhà cung cấp dịch vụ logistics tích hợp (3PL, 4PL) trong và ngoài nước có khả năng cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng cao như đóng gói, dán nhãn theo tiêu chuẩn của từng thị trường, lắp ráp,

kiểm định chất lượng, quản lý hàng tồn kho, logistics ngược... Điều này khiến hàng hóa của vùng chủ yếu xuất khẩu dưới dạng thô, giá trị gia tăng thấp; chuỗi cung ứng bị phân mảnh, thiếu tính tối ưu và không có đơn vị đủ năng lực để quản lý toàn bộ chuỗi cung ứng cho các tập đoàn sản xuất lớn. Không những thế, các doanh nghiệp sản xuất, thương mại trên địa bàn chưa nhìn nhận logistics là một công cụ chiến lược để nâng cao năng lực cạnh tranh nên không chú trọng hợp tác với nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp.

Ngoài ra, năng lực chuyển đổi số và chuyển đổi xanh của các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn Thành phố Huế còn thấp. Việc áp dụng các công nghệ số như: Hệ thống quản lý vận tải (TMS), Hệ thống quản lý kho hàng (WMS), Trí tuệ nhân tạo (AI), Dữ liệu lớn (Big Data) trong các doanh nghiệp logistics địa phương còn rất hạn chế. Khái niệm về logistics xanh cũng còn khá xa lạ đối với các doanh nghiệp logistics tại Huế do thiếu cả kiến thức, nguồn vốn và động lực để doanh nghiệp triển khai.

Nguồn nhân lực logistics thiếu hụt nghiêm trọng

Thành phố Huế đang phải đối diện với ba vấn đề lớn liên quan đến nhân lực logistics. *Thứ nhất*, nhân lực logistics đang thiếu hụt ở mọi cấp độ, từ lao động kỹ thuật (lái xe container, vận hành xe nâng hiện đại, công nhân kho thông thạo công nghệ) đến đội ngũ quản lý cấp trung (quản lý vận tải, quản lý kho hàng) và đặc biệt là các chuyên gia cấp cao (nhà hoạch định chuỗi cung ứng, chuyên gia logistics, chuyên gia chuyển đổi số). *Thứ hai*, mặc dù Trường Đại học Kinh tế, Đại học Huế (HCE) là cơ sở giáo dục cung ứng nguồn nhân lực chất lượng cao cho thị trường lao động tại các tỉnh miền Trung và cả nước, nhưng các chương trình đào tạo về logistics và chuỗi cung ứng mới được xây dựng, quy mô đào tạo hạn chế, chưa có tính chuyên sâu, thiếu sự liên kết chặt chẽ với nhu cầu thực tế của doanh nghiệp. *Thứ ba*, Huế đang cũng đang phải đối diện với nguy cơ "chảy máu chất xám" do môi trường làm việc và cơ chế đãi ngộ chưa đủ hấp dẫn để giữ chân nhân tài hoặc thu hút các chuyên gia logistics giỏi từ Hà Nội, TP. HCM hoặc ngay cả từ Đà Nẵng về làm việc.

Cơ chế, chính sách và môi trường đầu tư chưa đủ hấp dẫn và đột phá

Mặc dù đã có chỉ đạo của Nghị quyết số 54-NQ/TW nhưng việc cụ thể hóa Nghị quyết thành những cơ chế, chính sách đặc thù, vượt trội và đủ sức cạnh tranh dành riêng cho Thành phố Huế trong việc phát triển thành trung tâm logistics xanh chưa có. Các ưu đãi hiện hành cho Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô cũng chưa đủ khác biệt so với các khu kinh tế khác trên cả nước để thu hút các nhà đầu tư logistics chiến lược có cam kết dài hạn và quy mô vốn lớn.

Bên cạnh đó, logistics là một ngành kinh tế mang tính liên kết vùng rất cao nên sự thành công của định hướng phát triển Thành phố Huế trở thành trung tâm logistics xanh vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung phụ thuộc rất nhiều vào sự hợp tác, phối hợp đồng bộ giữa Huế với các tỉnh, thành phố trong vùng để quy hoạch luồng hàng, kết nối giao thông, chia sẻ dữ liệu một cách tối ưu. Tuy nhiên, một cơ chế điều phối vùng chính thức và đủ mạnh vẫn chưa được hình thành, tiềm ẩn nguy cơ cạnh tranh cục bộ, thiếu lành mạnh thay vì hợp tác cùng phát triển. Ngoài ra, dù Thành phố Huế đã có nhiều nỗ lực cải cách, nhưng thủ tục hành chính liên quan đến đầu tư, đất đai, xây dựng, hải quan vẫn còn tiềm ẩn sự phức tạp, thiếu nhất quán, có thể làm nản lòng các nhà đầu tư.

4. ĐỊNH HƯỚNG CHIẾN LƯỢC VÀ CÁC NHÓM GIẢI PHÁP ĐỘT PHÁ

4.1. Đề xuất định hướng chiến lược đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

Thành phố Huế cần được phát triển thành trung tâm logistics xanh, thông minh, là mắt xích quan trọng trong mạng lưới logistics quốc gia và Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) với định hướng chiến lược như sau:

- *Đến năm 2030:* Hoàn thiện cơ bản về hạ tầng kết nối chiến lược và các trung tâm logistics lõi trên địa bàn Thành phố Huế (logistics center); hình thành hệ sinh thái dịch vụ logistics tại cảng hàng không quốc tế Phú Bài và cảng biển nước sâu Chân Mây.

- *Đến năm 2045:* Khẳng định vị thế Thành phố Huế là một trong những trung tâm logistics (logistics hub) vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung của Việt Nam và có uy tín trong khu vực ASEAN; tiên phong trong việc áp dụng công nghệ logistics xanh, vận hành thông minh dựa trên nền tảng số; trở thành hình mẫu về sự phát triển hài hòa giữa kinh tế, di sản và môi trường.

Để hiện thực hóa chiến lược trên cần dựa vào 5 trụ cột vững chắc, tương hỗ lẫn nhau: "***Lấy thể chế làm đột phá, hạ tầng làm nền tảng, công nghệ làm cốt lõi, doanh nghiệp làm động lực và con người làm trung tâm***". Cụ thể đó là:

- ***Hạ tầng đồng bộ***: Phát triển hạ tầng logistics cứng và mềm một cách đồng bộ, hiện đại, đảm bảo tính kết nối giữa các phương thức vận tải.
- ***Dịch vụ thông minh***: Chuyển dịch từ cung cấp dịch vụ logistics cơ bản sang dịch vụ tích hợp, giá trị gia tăng cao, được quản trị trên nền tảng số.
- ***Cơ chế vượt trội***: Xây dựng một khung chính sách đặc thù, đủ sức cạnh tranh để thu hút các nguồn lực đầu tư chiến lược.
- ***Công nghệ xanh***: Lấy "xanh hóa" làm lợi thế cạnh tranh khác biệt, áp dụng công nghệ tiên tiến để tối ưu và giảm tác động môi trường.
- ***Nhân lực chất lượng cao***: Đào tạo và thu hút đội ngũ nhân lực có đủ năng lực để vận hành một trung tâm logistics chuẩn quốc tế.

4.2 Đề xuất các nhóm giải pháp đột phá

4.2.1 Hoàn thiện quy hoạch phát triển hạ tầng logistics xanh đồng bộ, hiện đại ***Lồng ghép yếu tố "xanh" trong quy hoạch phát triển hạ tầng logistics***

- Rà soát và điều chỉnh các quy hoạch tổng thể: Xác định rõ vị thế "Trung tâm logistics quốc gia tại Thành phố Huế" trong các quy hoạch chiến lược, bao gồm: quy hoạch tổng thể quốc gia; quy hoạch mạng lưới đường bộ, đường sắt; quy hoạch hệ thống cảng biển, cảng hàng không; quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung. Đồng thời khẩn trương rà soát, cập nhật và điều chỉnh các quy hoạch liên quan đến phát triển hạ tầng logistics trên địa bàn Thành phố Huế (như quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô và các khu công nghiệp khác...) theo hướng tích hợp các tiêu chí logistics xanh.

- Quy hoạch chi tiết các khu vực phát triển logistics xanh trọng điểm: Rà soát và điều chỉnh quy hoạch thành phố để dành quỹ đất "sạch" có vị trí chiến lược cho các dự án trung tâm logistics xanh với các phân khu chức năng rõ ràng như: Khu logistics hàng không (Air Cargo City/Aerotropolis) xung quanh Cảng hàng không quốc tế Phú Bài; khu logistics cảng biển và logistics sau cảng tại Khu kinh tế Chân

Mây - Lăng Cô; khu ICD vệ tinh dọc các trục cao tốc để làm điểm gom và phân phối hàng hóa.

- Quy hoạch hạ tầng các nguồn năng lượng tái tạo như điện mặt trời, điện gió để cung cấp năng lượng cho các cơ sở logistics, đặc biệt là tại các trung tâm logistics, kho bãi mới xây dựng.

Nâng cấp Cảng hàng không quốc tế Phú Bài theo hướng xanh, hiện đại

- Phát triển nhà ga hàng hóa: Đầu tư xây dựng một nhà ga hàng hóa hàng không hiện đại với khả năng xử lý đồng thời nhiều loại hàng hóa, bao gồm cả hàng cần kiểm soát nhiệt độ (nông sản, thủy sản, dược phẩm), hàng thương mại điện tử, hàng nguy hiểm và hàng giá trị cao. Thiết kế nhà ga cần tuân thủ các tiêu chuẩn xây dựng xanh (LEED, Lotus). Bố trí các khu vực kho ngoại quan, kho thông quan ngay tại sân bay để tạo thuận lợi tối đa cho các hoạt động xuất nhập khẩu hàng không.

- Hình thành các tuyến bay chở hàng: Thúc đẩy các hãng hàng không mở các chuyến bay chở hàng chuyên dụng (freighter flights) hoặc tăng cường năng lực chở hàng trên các chuyến bay hành khách đến hoặc đi từ Phú Bài, đặc biệt là các tuyến quốc tế tiềm năng (Đông Bắc Á, Đông Nam Á).

- Đầu tư trang thiết bị máy móc hiện đại, thân thiện với môi trường để hỗ trợ bốc xếp, nâng hạ, di chuyển và xử lý hàng hóa hàng không một cách nhanh chóng, tiết kiệm thời gian; lắp đặt hệ thống soi chiếu hiện đại, tiết kiệm thời gian làm thủ tục bay cho các lô hàng.

Phát triển cảng Chân Mây thành cảng container xanh, hiện đại

- Đầu tư mở rộng bến cảng container bằng cách tiếp tục nạo vét luồng lạch đạt độ sâu cần thiết để đón tàu container lớn hơn (trên 100.000 DWT) và xây dựng thêm các bến chuyên dụng cho container với trang thiết bị xếp dỡ hiện đại (cầu QC, cầu RTG), dần thay thế các thiết bị cảng chạy bằng dầu thành thiết bị chạy điện để giảm khí thải và tiếng ồn.

- Mở rộng diện tích bãi container, trang bị hệ thống quản lý bãi (Yard Management System) thông minh, tự động để tối ưu hóa không gian và tốc độ

lưu chuyển container. Sử dụng năng lượng tái tạo tại cảng thông qua việc lắp đặt hệ thống điện mặt trời trên các mái nhà kho, văn phòng trong khu vực cảng.

Hình thành trung tâm logistics, ICD quy mô lớn theo tiêu chuẩn xanh

- Xây dựng một ICD quy mô lớn, hiện đại ngay trong Khu kinh tế Chân Mây
- Lắp Cơ để phục vụ việc gom hàng, chia lẻ, đóng rút container, kiểm hóa hải quan. Bên cạnh đó, cần quy hoạch và xây dựng một trung tâm logistics tổng hợp (Logistics Hub) quy mô 100 - 200 ha tại khu vực KCN Phú Bài hoặc gần sân bay, đóng vai trò là điểm tập kết, phân phối hàng hóa cho cả vùng.

- Các ICD, trung tâm logistics này phải được thiết kế theo tiêu chuẩn quốc tế với đầy đủ các phân khu chức năng: Hệ thống kho bãi hiện đại gồm kho ngoại quan, kho CFS, kho phân phối; trung tâm chuỗi lạnh (Cold Chain Hub) với hệ thống kho lạnh, kho mát công suất lớn, có khu vực xử lý, đóng gói nông thủy sản, đạt tiêu chuẩn xuất khẩu; Khu vực dịch vụ giá trị gia tăng (VAS); trung tâm kiểm định, kiểm dịch chất lượng tại chỗ; bãi container và trung tâm điều hành thông minh.

- Các ICD, trung tâm logistics mới phải tuân thủ tiêu chuẩn xây dựng xanh quốc tế (LEED, Lotus...), sử dụng vật liệu thân thiện môi trường, thiết kế tối ưu ánh sáng tự nhiên và thông gió; lắp đặt hệ thống pin năng lượng mặt trời, hệ thống chiếu sáng LED thông minh, hệ thống điều hòa không khí hiệu quả năng lượng; xây dựng hệ thống phân loại, tái chế chất thải rắn và lỏng tại chỗ; sử dụng hệ thống kệ chứa hàng tự động, robot xếp dỡ để tối đa hóa không gian lưu trữ và giảm diện tích xây dựng.

Cải thiện hạ tầng giao thông kết nối và thúc đẩy vận tải đa phương thức

- Kiến nghị Chính phủ, Bộ Xây dựng đưa vào danh mục dự án ưu tiên quốc gia và sớm triển khai đầu tư (theo hình thức PPP hoặc vốn đầu tư công) tuyến đường bộ cao tốc hoặc đường chuyên dụng kết nối trực tiếp từ cảng nước sâu Chân Mây đến cảng hàng không quốc tế Phú Bài và kết nối đồng bộ vào tuyến cao tốc Bắc - Nam. Tuyến đường này phải được thiết kế với quy mô tối thiểu 4-6 làn xe, đảm bảo cho xe container và xe tải nặng lưu thông an toàn, tốc độ cao.

- Hiện đại hóa và kết nối đường sắt: Đẩy nhanh tiến độ dự án nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam đoạn qua địa bàn tỉnh. Nghiên cứu và đầu tư ngay một tuyến đường sắt nhánh dài khoảng 25-30km kết nối từ tuyến chính vào đến tận cảng Chân Mây nhằm tạo ra một cuộc cách mạng cho việc vận chuyển hàng rời, hàng siêu trường siêu trọng, giảm tải cho đường bộ và giảm chi phí logistics một cách đáng kể. Nghiên cứu nâng cấp ga Huế hoặc xây dựng một ga hàng hóa mới có khả năng phục vụ vận tải container và kết nối với đường sắt xuyên Á. Khuyến khích vận chuyển container bằng đường sắt thông qua chính sách ưu đãi về giá cước, giảm phí cầu đường bộ cho các container được vận chuyển đến/đi từ ga hàng hóa bằng đường sắt.

- Nâng cấp và xây dựng mới, hoàn thiện mạng lưới đường bộ kết nối trực tiếp cảng hàng không Phú Bài và cảng biển nước sâu Chân Mây với các KCN, các khu vực sản xuất nông sản trọng điểm trong tỉnh và các tỉnh lân cận (Quảng Trị, Đà Nẵng, Quảng Nam).

- Nghiên cứu tính khả thi của vận tải thủy nội địa trên sông Hương hoặc các tuyến kênh để vận chuyển hàng hóa nhẹ, du lịch, giảm tải cho đường bộ.

4.2.2. Phát triển các dịch vụ logistics tích hợp, giá trị gia tăng cao, xanh

Trong số 17 loại hình dịch vụ logistics theo quy định tại Điều 3 Nghị định số 163/2017/NĐ-CP, Thành phố Huế cần tập trung phát triển các loại hình dịch vụ như trong hình dưới đây dựa trên cơ sở những nguyên tắc sau:

- Phát triển chuỗi dịch vụ logistics có tính tích hợp, liên ngành, có giá trị gia tăng cao cho Thành phố Huế. Tập trung vào việc cung cấp các giải pháp logistics trọn gói, bao gồm vận tải đa phương thức, kho bãi, phân phối, khai báo hải quan, bảo hiểm, tư vấn chuỗi cung ứng.

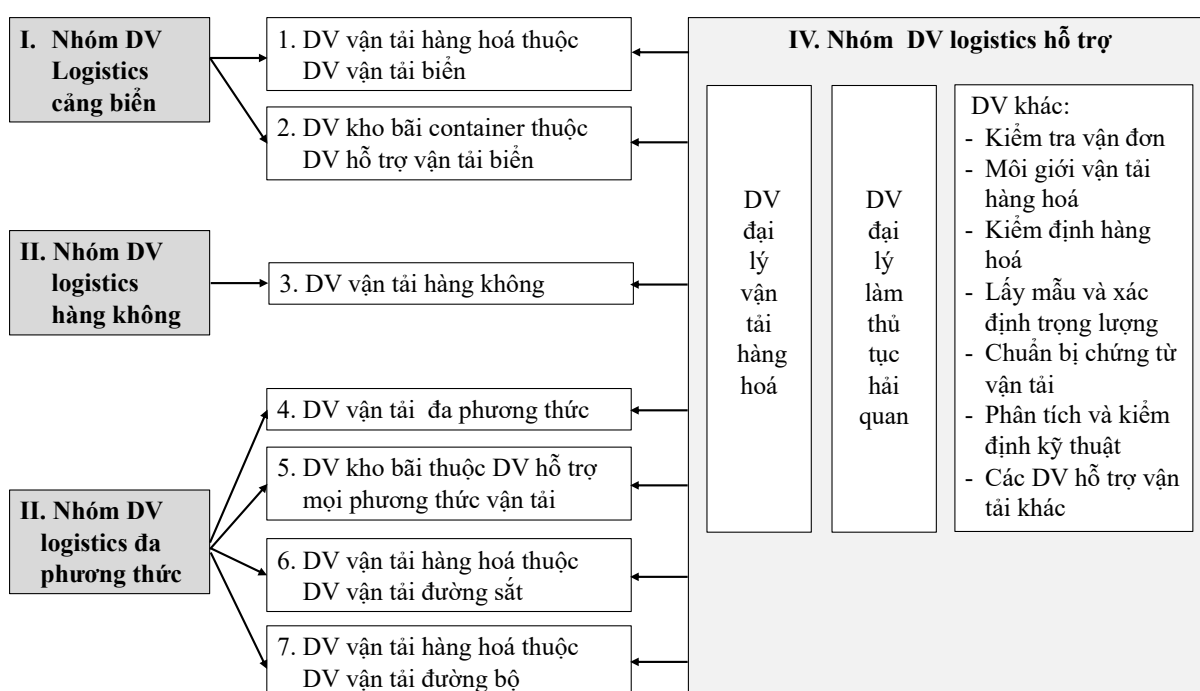
- Lấy dịch vụ logistics hàng không và dịch vụ logistics cảng biển làm ưu tiên phát triển trong hệ thống dịch vụ logistics đa phương thức nhằm phát huy lợi thế vốn có của Thành phố Huế;

- Mức độ ưu tiên phát triển các loại hình dịch vụ theo thứ tự giảm dần từ I, II, III, IV và 1,2,3,4,5,6,7 (Hình 1).

- Thu hút các tập đoàn logistics lớn: Ban hành chính sách ưu đãi đặc biệt để thu hút các tập đoàn logistics đa quốc gia và các doanh nghiệp 3PL, 4PL hàng đầu Việt Nam đến đầu tư và đặt trung tâm khai thác tại Thành phố Huế. Các doanh nghiệp này sẽ mang theo công nghệ, quy trình quản lý hiện đại và khả năng kết nối mạng lưới toàn cầu.

- Cảng hàng không quốc tế Phú Bài

- Khuyến khích các doanh nghiệp logistics địa phương liên doanh, liên kết với các đối tác lớn để học hỏi công nghệ, trình độ quản lý hiện đại, kinh nghiệm hoặc hợp tác liên kết để cung ứng các dịch vụ logistics tích hợp.



Hình 1: Đề xuất mô hình phát triển dịch vụ logistics cho Thành phố Huế

Giải pháp về phát triển dịch vụ logistics cảng biển

- Xây dựng và phát triển hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, đảm bảo hệ thống thông tin kết nối tích hợp và chuyển đổi số giữa cơ quan quản lý cảng biển và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cảng biển. Đảm bảo hệ thống phục vụ tàu vào cảng thuận tiện và an toàn cho các tàu khi cập bến. Đầu tư trang thiết bị hiện đại, thân thiện với môi trường, đảm bảo hỗ trợ hoạt động bốc xếp và sắp xếp hàng hóa từ tàu đến kho nhanh chóng, an toàn.

- Tăng cường cung cấp các dịch vụ giao nhận vận tải trọn gói và tích hợp với các dịch vụ chính như thông quan hàng hoá xuất nhập khẩu, dịch vụ đóng rút ruột

hàng, dịch vụ kiểm đếm/cân hàng, dịch chia tách/gom hàng, dịch vụ đóng gói/chiết rót/đóng bao bì/dán nhãn ký mã hiệu...

- Nâng cấp dịch vụ kho hàng, đặc biệt là các dịch vụ lưu trữ hàng lạnh, hàng nguy hiểm; dịch vụ kho hàng CFS, kho ngoại quan, kho cross-docking...
- Tăng cường các dịch vụ bãi hàng: tập kết phương tiện, vỏ container, bãi hàng container, bãi kiểm hóa XNK...
- Cung cấp các dịch vụ logistics giá trị gia tăng: xử lý đơn hàng, quản lý hàng tồn kho, xử lý hàng trả về, dịch vụ tài chính, dịch vụ bảo hiểm, thuế....

Giải pháp về phát triển dịch vụ logistics hàng không

- Duy trì cung cấp dịch vụ logistics hàng không liên tục 24/07; khai thác và xử lý đa dạng các loại hàng, bao gồm: hàng thường, hàng đặc biệt...
- Phát triển dịch vụ kho ngoại quan tại Cảng hàng không quốc tế Phú Bài để tăng khả năng hỗ trợ phân loại hàng hóa, đóng gói, dán nhãn, kiểm đếm, phân phối,...; tư vấn báo giá và giải quyết các thủ tục kho ngoại quan cho khách hàng dựa trên các quy định, luật định cùng mối quan hệ tốt với cơ quan liên quan trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics hàng không.
- Đẩy mạnh cung cấp các dịch vụ kho kiểm soát nhiệt độ tại cảng Cảng hàng không quốc tế Phú Bài để đáp ứng khả năng bảo quản trong dải nhiệt độ riêng biệt từ - 20°C đến 20°C, độ ẩm dưới 50% tùy theo các loại mặt hàng hạt giống, hàng thực phẩm đông lạnh hay các mặt hàng tiêu chuẩn khác.
- Hình thành trung tâm xử lý tập trung hỗ trợ phát triển thương mại điện tử tại Cảng hàng không quốc tế Phú Bài nhằm giúp doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ chuyên phát nhanh tiết kiệm rất nhiều chi phí giao nhận và thời gian vận chuyển hàng hoá, làm thủ tục thông quan.

Giải pháp phát triển dịch vụ logistics chuỗi lạnh, logistics chuyên ngành

Với tiềm năng về nông sản, thủy sản (nuôi trồng và đánh bắt) và du lịch, nhu cầu vận chuyển và bảo quản hàng hóa lạnh của Huế là rất lớn. Hơn nữa, việc phát triển y tế chuyên sâu cũng tạo nhu cầu logistics dược phẩm, vắc-xin. Do đó, Thành phố Huế cần tập trung vào các dịch vụ logistics chuỗi lạnh và các dịch vụ logistics chuyên ngành cho hàng hoá đặc thù. Để đảm bảo cung ứng tốt dịch vụ

logistics chuỗi lạnh, cần đầu tư hệ thống kho lạnh, kho mát đạt tiêu chuẩn quốc tế (HACCP, ISO), tiêu chuẩn công trình xanh (LEED, Lotus) tại khu vực cảng biển nước sâu Chân Mây, cảng hàng không Phú Bài và các khu công nghiệp, đảm bảo kiểm soát nhiệt độ nghiêm ngặt cho từng loại sản phẩm. Đồng thời, phát triển đội xe lạnh chuyên dụng thông qua việc khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào phương tiện vận tải lạnh hiện đại, có hệ thống giám sát nhiệt độ và định vị GPS.

Phát triển dịch vụ logistics ngược và chuỗi cung ứng tuần hoàn

- Phát triển các trung tâm thu hồi và quy trình logistics ngược để phân loại, tái sử dụng, tái chế và phục hồi sản phẩm lỗi, sản phẩm hết hạn sử dụng, bao bì, linh kiện điện tử... từ các khu công nghiệp và hoạt động sản xuất, kinh doanh, tiêu dùng; giảm thiểu rác thải chôn lấp.
- Thiết lập mối liên kết chặt chẽ với các công ty logistics chuyên nghiệp trong lĩnh vực xử lý chất thải công nghiệp và sinh hoạt để đảm bảo quy trình xanh.

4.2.3 Hoàn thiện cơ chế, chính sách và tăng cường hợp tác

Thành lập Ban Chỉ đạo cấp tỉnh về phát triển dịch vụ logistics gắn với hệ thống Cảng hàng không quốc tế Phú Bài, Cảng biển nước sâu Chân Mây để Thành phố Huế trở thành trung tâm logistics xanh: Ban Chỉ đạo do đồng chí Bí thư Tỉnh ủy hoặc Chủ tịch UBND tỉnh làm Trưởng ban, với sự tham gia của lãnh đạo các sở, ngành liên quan và các chuyên gia đầu ngành để trực tiếp chỉ đạo, điều phối, và tháo gỡ các vướng mắc một cách nhanh chóng, hiệu quả.

Xây dựng Đề án tổng thể phát triển Thành phố Huế thành Trung tâm logistics xanh: Khẩn trương xây dựng "Đề án tổng thể phát triển Thành phố Huế thành Trung tâm logistics xanh vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045" một cách khoa học, bài bản, có lộ trình và nguồn lực thực hiện rõ ràng, trình Chính phủ phê duyệt.

Hoàn thiện chính sách ưu đãi đầu tư

- Chính sách thu hút đầu tư: Xây dựng khu thương mại tự do ở khu vực tiếp giáp với Cảng biển nước sâu Chân Mây. Khu thương mại tự do cần được hưởng một loạt các cơ chế, chính sách đặc thù vượt trội, mang tính đột phá nhằm thu hút

đầu tư, tạo nguồn hàng tại chỗ cho cảng cũng như hỗ trợ cảng trở thành điểm trung chuyển hàng hoá trong tương lai.

- Chính sách ưu đãi đất đai: Áp dụng chính sách miễn, giảm tiền thuê đất hoặc ưu đãi về giá thuê đất dài hạn cho các dự án đầu tư xây dựng trung tâm logistics, kho bãi hiện đại, đặc biệt là các dự án áp dụng tiêu chuẩn xanh. Chuẩn bị quỹ đất sạch, có hạ tầng kết nối sẵn sàng để bàn giao cho các nhà đầu tư lớn, rút ngắn thời gian triển khai dự án.

- Chính sách ưu đãi thuế và phí: Áp dụng mức ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp (miễn, giảm) trong một khoảng thời gian nhất định cho các dự án logistics trọng điểm, đặc biệt là các dự án logistics xanh. Miễn, giảm thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị công nghệ cao, phương tiện vận tải xanh nhập khẩu để phục vụ các dự án logistics xanh. Xem xét giảm hoặc miễn một số loại phí, lệ phí liên quan đến cấp phép, thủ tục hành chính ban đầu cho các dự án ưu tiên.

- Chính sách hỗ trợ tiếp cận vốn: Thành lập hoặc chỉ định một quỹ hỗ trợ phát triển logistics xanh, cung cấp các khoản vay ưu đãi, bảo lãnh tín dụng cho các doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ xanh, phương tiện xanh, hoặc các dự án cơ sở hạ tầng logistics bền vững. Hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi từ các ngân hàng thương mại, các tổ chức tài chính quốc tế quan tâm đến đầu tư xanh.

Đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi

- Cho phép thí điểm mô hình "Hải quan một điểm dừng" (One-stop Inspection) tại Trung tâm logistics. Áp dụng các quy trình thông quan điện tử tiên tiến, giảm tối đa thời gian kiểm tra thực tế, hướng tới mục tiêu thông quan hàng hóa trong vòng 24 giờ.

- Tiếp tục cải cách, hiện đại hóa thủ tục hải quan, tăng cường ứng dụng hải quan điện tử, hệ thống thông quan tự động để đẩy nhanh tốc độ thông quan hàng hóa, đặc biệt là hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng biển và sân bay.

- Giảm thiểu giấy phép con: Rà soát và loại bỏ các giấy phép con không cần thiết, gây cản trở hoạt động kinh doanh logistics.

- Công khai đầy đủ các quy hoạch, chính sách, quy trình, thủ tục hành chính trên cổng thông tin điện tử của tỉnh để doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận và thực hiện.

Thúc đẩy liên kết vùng và hợp tác quốc tế

- Đẩy mạnh thu hút đầu tư vào Thành phố Huế và Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô cũng như các tỉnh lân cận để tạo nguồn hàng tại chỗ. Thu hút, tận dụng được nguồn hàng từ Đông Bắc Thái Lan, Myanmar qua Lào.

- Hình thành chuỗi logistics liên vùng: Thúc đẩy các thỏa thuận hợp tác phát triển logistics với các tỉnh Quảng Trị, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Bình, các tỉnh Tây Nguyên và các tỉnh thuộc hành lang kinh tế Đông – Tây (Lào, Thái Lan).

- Chủ động tìm kiếm và thu hút các tập đoàn logistics lớn trên thế giới; các nhà đầu tư hạ tầng cảng biển, sân bay; các hãng tàu Top 10 thế giới có kinh nghiệm phát triển logistics xanh đến tìm hiểu cơ hội đầu tư tại Huế.

- Tích cực tham gia các diễn đàn, hiệp hội logistics quốc tế để học hỏi kinh nghiệm, quảng bá tiềm năng của Huế và tìm kiếm cơ hội hợp tác.

- Thành lập Hiệp hội Logistics Thành phố Huế để các doanh nghiệp logistics địa phương liên kết, hợp tác với nhau và với các doanh nghiệp sản xuất, thương mại để cung cấp các giải pháp logistics toàn diện và hiệu quả hơn.

4.2.4 Tiên phong áp dụng các giải pháp số hoá và công nghệ logistics xanh

- Triển khai xây dựng Hệ thống Cộng đồng Cảng (Port Community System - PCS) và Hệ thống Cộng đồng Sân bay (Airport Community System - ACS). Đây là một nền tảng số dùng chung, kết nối real-time giữa Cảng vụ, Hải quan, hãng tàu/hãng bay, doanh nghiệp logistics, chủ hàng... cho phép trao đổi dữ liệu điện tử, thanh toán trực tuyến, đặt lịch làm hàng, qua đó minh bạch hóa, tự động hóa và tối ưu hóa toàn bộ quy trình.

- Tiếp tục đẩy mạnh việc ứng dụng các công nghệ như AI, Big Data, IoT, Blockchain trong toàn bộ chuỗi logistics để tối ưu hoá hoạt động logistics phân tích xu hướng thị trường để phân tích xu hướng thị trường; tăng tính minh bạch, an toàn, theo dõi vị trí, tình trạng hàng hóa (nhiệt độ, độ ẩm) trong suốt quá trình vận chuyển và lưu trữ. Sử dụng phần mềm quản lý vận tải (TMS) tiên tiến để tối

ưu hóa tuyến đường, giảm quãng đường di chuyển không cần thiết; hệ thống quản lý kho hàng (WMS) để tối ưu hoá hoạt động kho hàng.

- Xây dựng mạng lưới trạm sạc điện cho phương tiện vận tải tại các trung tâm logistics, cảng biển và sân bay. Ưu đãi cho xe điện, xe hybrid thông qua chính sách miễn giảm phí trước bạ, phí đăng ký, hoặc trợ cấp mua sắm cho các doanh nghiệp đầu tư xe tải điện, xe buýt điện, xe nâng điện. Khuyến khích các doanh nghiệp thử nghiệm và chuyển đổi sang sử dụng nhiên liệu sinh học cho phương tiện vận tải. Tối ưu hóa thiết kế bao bì để giảm lượng vật liệu sử dụng mà vẫn đảm bảo an toàn cho hàng hóa. Lắp đặt đèn LED, cảm biến chuyển động tại các khu vực kho bãi, đường di chuyển; sử dụng hệ thống năng lượng mặt trời áp mái để tiết kiệm điện năng.

4.2.5 Đào tạo nhân lực logistics theo chuyên sâu và đa dạng

- Các trường đại học, cao đẳng trên địa bàn (như Trường Đại học Kinh tế - Đại học Huế, Trường Cao đẳng Công nghiệp Huế) cần mở rộng và phát triển các chuyên ngành, chuyên sâu về logistics, quản lý chuỗi cung ứng, đặc biệt là các học phần về logistics xanh, logistics thông minh, công nghệ logistics. Phối hợp với các trường đại học lớn trong cả nước để trao đổi chương trình, cử giảng viên, sinh viên thực tập.

- Thường xuyên tổ chức các buổi hội thảo, tham vấn ý kiến từ các chuyên gia trong và ngoài nước về lĩnh vực logistics và logistics xanh để đảm bảo các giải pháp luôn được cập nhật và phù hợp.

- Đào tạo ngắn hạn và cấp chứng chỉ: Tổ chức các khóa đào tạo, bồi dưỡng ngắn hạn cho cán bộ quản lý và nhân viên đang làm việc trong ngành logistics về các kỹ năng cần thiết (quản lý kho, vận tải, hải quan, tiếng Anh chuyên ngành, ứng dụng phần mềm logistics). Lồng ghép các nội dung về logistics xanh, quản lý môi trường, trách nhiệm xã hội vào các khóa học logistics.

- Thiết lập mối liên kết chặt chẽ giữa nhà trường và doanh nghiệp logistics để xây dựng chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu thực tiễn của thị trường lao động. Tăng cường các chương trình thực tập, kiến tập tại các doanh nghiệp logistics lớn, các cảng biển, sân bay để sinh viên có cơ hội cọ xát với thực tế.

- Có chính sách thu hút và phát triển nhân lực logistics chất lượng cao: Có chính sách học bổng, hỗ trợ học phí cho sinh viên giỏi ngành logistics, đặc biệt là các chương trình đào tạo về logistics xanh; Có chính sách thu hút các chuyên gia logistics có kinh nghiệm từ các trung tâm lớn hoặc nước ngoài về làm việc tại Huế, thông qua các ưu đãi về nhà ở, thu nhập hoặc hỗ trợ nghiên cứu.

4.3 Đề xuất lộ trình thực hiện

Để đảm bảo tính khả thi, các nhóm giải pháp cần được triển khai theo một lộ trình khoa học. Cụ thể lộ trình được đề xuất như sau:

Giai đoạn 1: Xây dựng nền tảng (2025 - 2026):

- Tập trung vào nhóm giải pháp 3: Hoàn thành việc xây dựng, trình và phê duyệt các cơ chế chính sách đặc thù, các quy hoạch, các đề án liên quan đến phát triển Thành phố Huế thành trung tâm logistics xanh; thành lập Ban Chỉ đạo.
- Khởi động các thủ tục chuẩn bị đầu tư cho các dự án hạ tầng trọng điểm (tuyến kết nối Phú Bài - Chân Mây, tuyến nhánh đường sắt).
- Triển khai mạnh mẽ các hoạt động xúc tiến đầu tư ban đầu; bắt đầu xây dựng các chương trình hợp tác đào tạo nhân lực.

Giai đoạn 2: Mở rộng và tăng tốc (2027 - 2030):

- Tập trung vào nhóm giải pháp 1: Đẩy nhanh tiến độ thi công và đưa vào hoạt động các công trình hạ tầng logistics lõi; thu hút thành công ít nhất 2 - 3 nhà đầu tư logistics chiến lược.
- Trung tâm logistics đa phương thức bắt đầu hình thành và đi vào hoạt động. Hệ thống PCS/ACS được đưa vào vận hành.
- Sản lượng hàng hóa tăng trưởng rõ rệt; lực lượng lao động qua đào tạo bắt đầu đáp ứng nhu cầu.

Giai đoạn 3: Hoàn thiện và nâng tầm (sau năm 2030):

- Tập trung vào nhóm giải pháp 2, 4 và 5: Hoàn thiện hệ sinh thái logistics; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ xanh, công nghệ số.
- Mở rộng quy mô các trung tâm logistics, phát triển các dịch vụ chuyên sâu.
- Khẳng định thương hiệu và vị thế của Trung tâm logistics xanh Thành phố Huế trên bản đồ logistics vùng, quốc gia và quốc tế.

Hy vọng rằng với những định hướng chiến lược, giải pháp đột phá và lộ trình thực hiện đề xuất trên, Thành phố Huế sẽ trở thành trung tâm logistics xanh của vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung trên cơ sở phát triển dịch vụ logistics tích hợp gắn với Cảng hàng không quốc tế Phú Bài và Cảng biển nước sâu Chân Mây dựa trên nền tảng công nghệ hiện đại, thân thiện với môi trường.